

2020 Bilancio di Sostenibilità

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



LE PERFORMANCE DEL 2020



4.147 Dipendenti



4 Centri di Controllo
d'Area



45 Torri
di controllo



100%

dei dipendenti assunti
a tempo indeterminato



4,8%

tasso di turnover



Oltre

127.564 ore

di formazione in aula
ed e-learning



Oltre

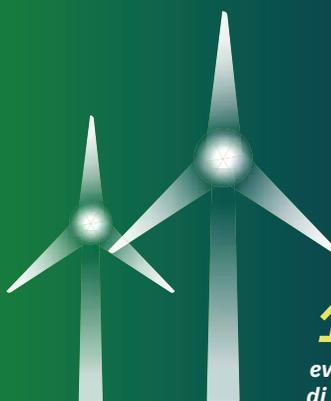
99.000 ore

di addestramento
continuo e addestramento
di unità operativa



91 mln di kg di CO₂

il minor impatto generato
con il Progetto Free Route



113.000 kg di CO₂

evitati grazie alla produzione
di energia da fonti rinnovabili



Leader in Europa
nella puntualità con
0,007 min
di ritardo ATFM
assegnati in rotta



93.621 ore
di formazione
operativa interna
e verso terzi



Circa
77 mln di €
di investimenti
in infrastrutture su
un totale di 91,5 mln



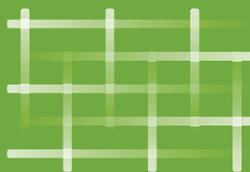
Circa
1.300 ore
volate da aerei del
servizio Flight Inspection
and Validation



842.327
voli controllati
annualmente



4.391
picco di voli gestiti
in un giorno



732.800 km²
di spazio aereo gestito



771,3 mln di €
di ricavi



54,3 mln di €
di utile di esercizio
perimetro del gruppo



210,8 mln di €
di EBITDA

2 Bilancio di Sostenibilità

2020
Dichiarazione consolidata di carattere
non finanziario ai sensi del D.Lgs. 254/2016



INDICE GENERALE

LETTERA AGLI STAKEHOLDER 4

1. I PUNTI SALIENTI DEL 2020 7

| | |
|--|----|
| » 1.1. ENAV | 8 |
| » 1.2. L'impatto della pandemia da COVID-19 sulle tematiche non finanziarie, sociali e attinenti al personale | 10 |
| » 1.3. Fattori ed eventi eccezionali che possono influire sulle performance dell'impresa, il business model e la creazione di valore | 13 |
| » 1.4. La nuova matrice di materialità | 15 |
| » 1.5. La sostenibilità nelle strategie di ENAV | 20 |
| » 1.6. Le performance del 2020 | 24 |
| » 1.7. ENAV e gli SDGs | 26 |

2. NOTA METODOLOGICA 33

3. PROFILO E ATTIVITÀ 37

| | |
|--|----|
| » 3.1. Carta d'identità | 38 |
| » 3.2. Il nostro network della sostenibilità | 40 |
| » 3.3. La struttura del gruppo e le attività | 42 |
| » 3.4. Modello operativo | 50 |

4. SICUREZZA E INNOVAZIONE 53

| | |
|---|----|
| » 4.1. Innovazione tecnologica | 54 |
| » 4.2. Security | 56 |
| » 4.3. Safety | 62 |
| » 4.4. Investimenti | 67 |
| » 4.5. Il servizio di flight inspection | 70 |

5. LA GESTIONE RESPONSABILE DEL BUSINESS 73

| | |
|--|----|
| » 5.1. La governance della sostenibilità | 74 |
| » 5.2. La Gestione dei Rischi e il sistema di Enterprise Risk Management | 82 |
| » 5.3. Possibili impatti del climate change sul core business | 86 |
| » 5.4. Tutela della legalità e anticorruzione | 88 |
| » 5.5. Diritti Umani | 91 |
| » 5.6. La gestione responsabile della catena di fornitura | 92 |
| » 5.7. Gestione Fiscale | 96 |
| » 5.8. Iniziative di corporate giving | 97 |

INDICE GENERALE

6. LA RELAZIONE CON GLI STAKEHOLDER 101

- » 6.1. Dallo Stakeholder Engagement allo Stakeholder Management 102
- » 6.2. La gestione delle relazioni con i clienti 103
- » 6.3. L'attività di investor relations 106
- » 6.4. La collaborazione con enti, istituzioni e associazioni di settore 107

7. PERSONE 115

- » 7.1. La strategia di ENAV per sviluppare una nuova cultura della sostenibilità 116
- » 7.2. La salute e sicurezza dei lavoratori nell'anno del COVID 117
- » 7.3. La formazione operativa e il ruolo del Training Centre 123
- » 7.4. La selezione e lo sviluppo del personale 130
- » 7.5. Diversità, inclusione e pari opportunità 135
- » 7.6. Politiche sociali e welfare aziendale 137
- » 7.7. Le relazioni industriali 140
- » 7.8. Le politiche retributive 143

8. AMBIENTE 147

- » 8.1. La strategia di ENAV per l'ambiente e per il new green deal 148
- » 8.2. Supportiamo i clienti ad essere più efficienti e sostenibili: Flight Efficiency Plan e Free Route 152
- » 8.3. I consumi 156
- » 8.4. La gestione dei rifiuti 160
- » 8.5. Le emissioni elettromagnetiche 161

9. UNA NUOVA SFIDA SOSTENIBILE: I DRONI 163

10. ALLEGATI 167

- » Allegato 1 – Indicatori non finanziari 168
- » Allegato 2 – Tabella: GRI Content Index 194
- » Allegato 3 – I sistemi di gestione, le certificazioni e le attestazioni del Gruppo 202
- » Relazione della società di revisione 206

Lettera agli stakeholder



La Presidente
Francesca Isgro



L'Amministratore Delegato
Paolo Simioni

Garanzia del servizio, tutela delle persone, innovazione e impatto ambientale zero entro il 2022. Sono queste alcune delle parole chiave che hanno caratterizzato i nostri impegni nell'anno appena trascorso colpito da una delle più grosse crisi che la storia possa ricordare.

Gli esperti di settore e gli storici hanno classificato il 2020 come l'anno peggiore di sempre per il trasporto aereo. Uno dei settori più colpiti dalla pandemia, con un traffico sceso fino al 90% durante il primo lockdown e che, a parte una breve parentesi estiva, ha galleggiato su livelli preoccupanti, chiudendo il 2020 con un calo del 60% nel numero di voli e del 70% in quello dei passeggeri¹.

In questa situazione abbiamo continuato con grande consapevolezza a fare la nostra parte. Per noi, che ci siano 1.000 o 10 voli, il presidio e il controllo dello spazio aereo rimangono una missione inderogabile. Per fronteggiare la fase emergenziale della pandemia, abbiamo sviluppato un piano di contingenza volto ad assicurare la piena operatività del servizio con la massima tutela della salute del personale operativo, che ha, come sempre, dimostrato grande senso di responsabilità. ENAV ha così continuato ad operare durante la delicata fase del lockdown per garantire il flusso di merci, medicine e personale sanitario, provenienti anche dall'estero, su tutto il territorio nazionale.

¹ Fonte del dato: EUROCONTROL e Assaeroporti.

Ma ora dobbiamo guardare avanti. Il Gruppo ENAV rappresenta un asset strategico per l'Italia nel controllo dello spazio aereo, infrastruttura intangibile che deve essere gestita come una risorsa sostenibile attraverso tecnologie innovative e personale altamente qualificato.

Per questo non puntiamo solo ad essere leader nel core business, ma anche a diventare un modello nello sviluppo sostenibile. Siamo una grande realtà "di frontiera", impegnata nell'innovazione tecnologica, nella digitalizzazione dei sistemi, nella professionalizzazione delle risorse e ora anche in prima linea nel mercato dei velivoli a pilotaggio remoto – i droni – che rappresentano un settore destinato a crescere in maniera esponenziale e fondamentale per il miglioramento dei servizi essenziali e strategici per le persone e per l'Italia.

Persone e tecnologie, sono questi dunque gli elementi che identificano ENAV come service provider all'avanguardia nel panorama europeo e che oggi caratterizzano anche l'impegno nella lotta al cambiamento climatico.

Secondo i report internazionali di EUROCONTROL, ENAV è uno dei service provider più efficienti in Europa per le performance operative e per la capacità di aiutare gli aerei a volare in modo sostenibile: è stato il primo service provider ad aver implementato il Free Route, il rivoluzionario progetto che consente alle compagnie aeree di attraversare lo spazio aereo italiano con rotte dirette (superando le vecchie aerovie) e che, solo nel 2019 quando il traffico aereo registrava il +10%, ha consentito ai vettori di ridurre le proprie emissioni di circa 167 milioni di chili di CO₂.

Parallelamente, il Gruppo ha lanciato un ambizioso piano di riduzione delle proprie emissioni: dal 2022, infatti, ENAV sarà un'azienda ad impatto climatico zero, superando e anticipando di quasi 10 anni i target dell'Unione Europea. La strategia prevede una riduzione delle emissioni del 23% nel 2021 e di oltre l'80% nel 2022, per poi compensare, nello stesso anno, il restante 20% attraverso il finanziamento di progetti di tutela ambientale a beneficio del sistema Paese ed internazionale.

Il nostro impegno nella sostenibilità non è, però, finalizzato solo alla riduzione delle emissioni e alla lotta al cambiamento climatico, ma anche al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile insiti negli SDGs. L'analisi degli impatti condotta nel 2020 (diretta a misurare l'impatto delle attività del Gruppo sulle tematiche ESG) ha evidenziato, infatti, un importante contributo al raggiungimento di alcuni target relativi a tematiche quali: Employment, Inclusive and Healthy Economies, Air e Mobility.

Nel frattempo, tra gli obiettivi più significativi raggiunti dalla società nel Piano di Sostenibilità 2018/2020, vale la pena segnalare l'avvio del progetto di sostituzione del parco auto con vetture elettriche, il progetto plastic free, l'avvio del progetto di valutazione dei fornitori in ottica ESG, l'inserimento di KPI ESG quantitativi negli MBO del management e del CEO e la finanza sostenibile con il primo sustainability loan.

Inoltre, l'Azienda, ritenendo i propri stakeholder un elemento centrale anche nella strategia di sviluppo sostenibile, ha avviato un percorso per transitare da un modello di gestione reattivo ad un approccio programmatico e proattivo nella gestione delle istanze degli stakeholder, integrando tali aspetti nella pianificazione strategica. Tutto ciò con l'obiettivo di anticipare i rischi (da quelli reputazionali a quelli operativi) e trasformare le minacce in opportunità attraverso l'individuazione congiunta di soluzioni che creino valore condiviso per l'organizzazione e per i propri portatori di interesse.

Ma non vogliamo certo fermarci qui. Consapevoli di quanto le tematiche di sostenibilità siano diventate essenziali per lo sviluppo della comunità a tutti i livelli, stiamo portando avanti i nostri impegni per garantire obiettivi molto sfidanti anche nel medio e lungo periodo.





I punti salienti del 2020

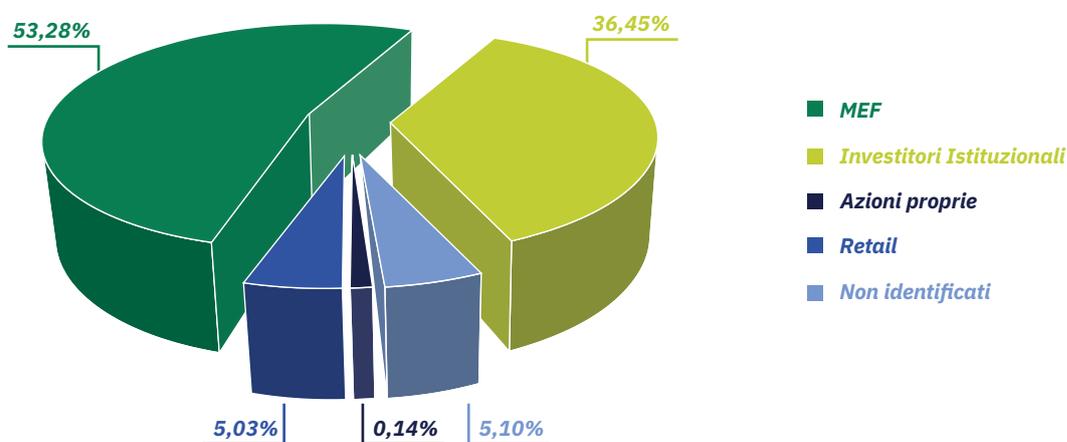
1. I punti salienti del 2020

1.1. ENAV

ENAV opera in un settore regolamentato ed è l'operatore unico a livello nazionale nel controllo del traffico aereo civile. Il 26 luglio 2016 ENAV si è quotata in Borsa, passando dallo status di Società con socio unico a Società partecipata. Il MEF detiene il 53,3% di ENAV mentre il 46,7% è flottante in Borsa Italiana.

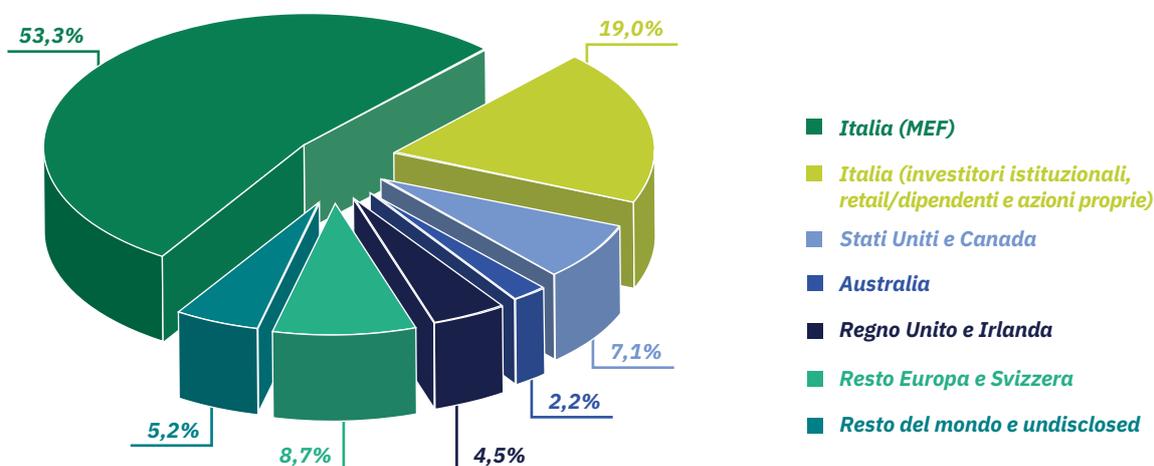
Di seguito si riporta il dettaglio dell'azionariato di ENAV, risultante da shareholder ID effettuata a novembre 2020, diviso per tipologia e area geografica.

Azionariato per tipologia*



*Shareholder ID effettuata a novembre 2020

Azionariato per area geografica*



*Shareholder ID effettuata a novembre 2020

Di seguito, si riporta il prospetto sulla produzione e distribuzione del valore economico che permette di quantificare la ricchezza generata dal Gruppo e come questa viene distribuita tra gli stakeholder. Per l'esercizio 2020 risulta evidente come l'emergenza sanitaria ha inciso sui valori dell'esercizio, generando minore valore economico a seguito della riduzione delle attività nel trasporto aereo, un decremento nel valore economico distribuito per la riduzione dei costi operativi e del personale e un incremento del valore economico trattenuto principalmente per la proposta di non distribuire il dividendo, che dovrà essere oggetto di approvazione da parte dell'assemblea, che incide anche nel valore distribuito ai fornitori di capitale.

| | 2020 | 2019 | 2018 |
|---|------------------|------------------|------------------|
| Valore economico generato | 811.060 | 948.894 | 939.651 |
| Valore economico distribuito | (607.979) | (799.100) | (786.433) |
| Costi operativi | (124.887) | (131.911) | (139.743) |
| Valore distribuito ai dipendenti | (460.957) | (497.118) | (481.356) |
| Valore distribuito ai fornitori di capitale | (7.943) | (120.017) | (115.351) |
| Valore distribuito alla P.A. | (13.254) | (49.371) | (49.211) |
| Valore distribuito alla comunità | (938) | (683) | (772) |
| Valore economico trattenuto | 203.081 | 149.794 | 153.217 |

1.2. L'impatto della pandemia da COVID-19 sulle tematiche non finanziarie, sociali e attinenti al personale²

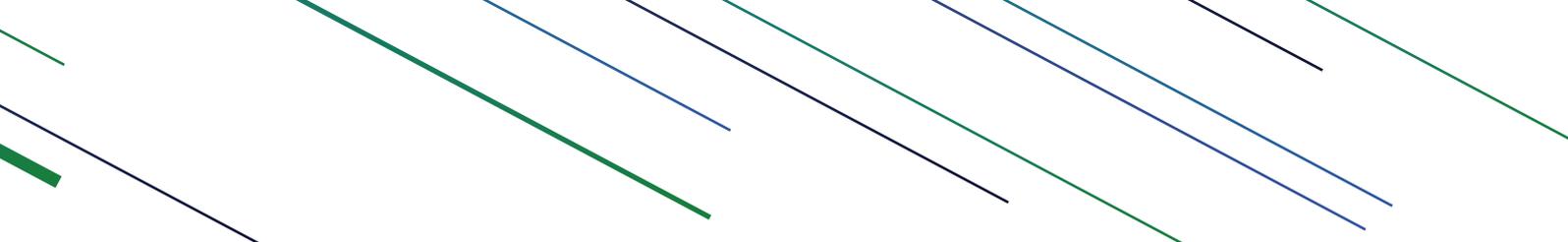
Il Gruppo ENAV ha affrontato la pandemia da COVID-19 con azioni gestionali che hanno consentito di garantire la sicurezza e la continuità delle strutture operative e di corporate. In particolare, è stato intensificato il monitoraggio della situazione sanitaria, in stretta collaborazione con i medici competenti, al fine di aggiornare la valutazione dei rischi ed emettere comunicazioni sul tema a tutto il personale.

In particolare, per tutelare la salute di tutto il personale operativo, impegnato a garantire la continuità del servizio anche durante la fase di *lock-down*, la società ha sviluppato un piano di contingency realizzando turnazioni alternate attraverso la costituzione di gruppi di lavoro:

- programmati in modo tale da scongiurare la seppur minima possibilità di contatto diretto e comunque riducendola al massimo in quelle Strutture che forniscono un servizio a ciclo continuo;
- con assoluta attenzione alla segregazione del personale appartenente al singolo gruppo;
- con la pronta disponibilità all'impiego di gruppi di riserva predisposti all'immediato subentro in toto in caso di contagio di uno solo dei componenti di altro gruppo, da porre, a sua volta, nella sua integrità, in rapido isolamento.

Inoltre, fin dall'inizio dell'emergenza sanitaria, in seguito all'istituzione delle prime zone rosse, sono state tempestivamente disposte misure di mitigazione del rischio sia di natura individuale sia organizzativa (quali l'intensificazione dei servizi di pulizia, la limitazione delle trasferte, la sospensione della formazione in presenza) e, con l'obiettivo di contenere le presenze in Azienda, è stato richiesto a tutte le persone impegnate in attività che non prevedano la necessità di presenza fisica nelle sedi aziendali, di astenersi dal recarvisi, utilizzando ferie e ricorrendo al lavoro agile. Per garantire la necessaria rarefazione negli ambienti di lavoro, la presenza presso le sedi di Headquarter è stata e continua ad essere quotidianamente monitorata per verificare il rispetto dei limiti di capienza. Tali misure si sono intensificate a seguito della pubblicazione del "*Protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus COVID-19 negli ambienti di lavoro*" e dei successivi aggiornamenti. Le misure adottate sono state comunicate ai Delegati di Funzioni e ai Fornitori

2. In osservanza del Richiamo di attenzione n. 1/21 del 16.02.2021 emanato da CONSOB.



del Gruppo ENAV. Particolare attenzione è stata posta sui soggetti immuno-depressi e donne in stato di gravidanza, i quali sono stati inviati a contattare il medico competente per un colloquio.

Nel corso del *lockdown* è stata realizzata un'analisi delle tipologie di lavoro remotizzabili, con l'obiettivo di definire le priorità per il successivo rientro in Azienda e le condizioni atte a garantire il migliore equilibrio fra le esigenze di distanziamento e la continuità operativa. A partire dal 1° settembre 2020, tenendo conto dei dati relativi all'evoluzione del contagio, è stato richiesto un graduale rientro all'attività in presenza per quelle mansioni che erano state svolte, fino a quel momento, prevalentemente in lavoro agile. In vista del 1° settembre, in data 27 agosto è stata trasmessa a tutto il personale del gruppo una dettagliata documentazione informativa, contenente le regole di gruppo per un rientro controllato all'attività in presenza, le istruzioni per un corretto uso dei DPI e una locandina di sintesi con le regole fondamentali da applicare. In data 31 agosto è stato diffuso anche un video illustrativo sullo stesso tema.

Alla luce dell'evoluzione del contagio da COVID-19 in Italia, che nel mese di ottobre ha visto un nuovo aumento dei casi, il 27 ottobre è stato diffuso a tutto il personale un comunicato che permette un nuovo incremento del lavoro agile, laddove applicabile, richiamando tutti i lavoratori alla massima responsabilità individuale. Tali misure sono state prorogate successivamente e sono tutt'ora valide, in base all'andamento della pandemia.

Per garantire il mantenimento dei livelli di produttività necessari da parte delle strutture di *corporate* sono state implementate soluzioni tecniche e gestionali che hanno permesso alle persone di lavorare con efficacia: ad aprile 2020 sono state assegnate 4.300 licenze Office365 per la produttività individuale da remoto; a maggio è stata completata la predisposizione dei sistemi di Infomobility, che ha permesso di assegnare 1.500 accessi da remoto ai sistemi aziendali e sempre nel mese di maggio è stata superata la quota di 1.000 PC portatili assegnati.

Per supportare le persone del Gruppo ENAV nel periodo di *lockdown* e nel prosieguo dell'emergenza sanitaria, sono state realizzate iniziative quali il lancio di un portale dedicato al lavoro agile, attività di informazione online con l'obiettivo di mantenere un contatto con le persone (ciclo di webinar *Discovering ENAV Group*), una *survey* sul lavoro agile che ha permesso di individuare ambiti di miglioramento per la gestione di resa della prestazione lavorativa e nuove funzionalità del sistema di gestione presenze (eDip). Nel corso dell'emergenza sanitaria sono anche proseguite le attività di *recruiting* e *assessment*, di formazione e sviluppo e di *performance management*. Sono state potenziate le attività di *group shared service* consentendo di garantire un adeguato supporto dell'help desk informatico, l'approvvigionamento di dispositivi di protezione individuale e l'adozione di misure per la mitigazione del rischio di contagio nelle sedi aziendali.

A ottobre 2020 è stato pubblicato il *Regolamento per la gestione del lavoro agile post emergenza*. Dopo la fase sperimentale avviata a fine 2019, destinata a 50 persone e limitatamente a un giorno alla settimana, l'esperienza del periodo di emergenza sanitaria ha consentito di trarre un modello di gestione della prestazione lavorativa in grado di migliorare la conciliazione tra i tempi di lavoro e la vita personale, incrementando la soddisfazione e la qualità della vita delle persone e più in generale perseguire obiettivi di sostenibilità sociale, economica e ambientale. Al 31/12/2020 le richieste di adesione al lavoro agile post emergenza risultavano essere 809. I principali punti che caratterizzano il Regolamento sono:

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

Un altro aspetto che ha subito ripercussioni a causa dell'emergenza sanitaria da COVID-19 è relativo al pagamento dei fornitori. Anche a seguito della dilazione concessa alle compagnie aeree nel pagamento delle fatture riferite al volato dei mesi inerenti al periodo febbraio - maggio 2020, ENAV si è vista costretta a pianificare un arco temporale maggiore rispetto la naturale scadenza dei pagamenti ai fornitori stessi. Ovviamente, tutti i fornitori sono stati pagati ed è stato avviato un dialogo soprattutto con quelli verso cui la società era maggiormente esposta.

1.3. Fattori ed eventi eccezionali che possono influire sulle performance dell'impresa, il business model e la creazione di valore³

In osservanza alle raccomandazioni emanate dall'ESMA il 28 ottobre 2020 e richiamate da CONSOB il 16 febbraio 2021 in merito agli effetti economici derivanti dalla pandemia da COVID-19 in corso, il presente paragrafo riporta, in un'unica nota, i suddetti effetti anche attraverso un confronto con il corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Gli impatti economici sul 2020 per il Gruppo ENAV sono stati rilevati in termini di riduzione dei ricavi da core business per la Capogruppo, dovuta alla riduzione delle attività nel settore del trasporto aereo, a decorrere dal mese di marzo 2020, periodo in cui l'emergenza sanitaria da COVID-19 oltre che l'Italia interessava gran parte dei paesi europei, importanti per lo sviluppo dei flussi di traffico sullo spazio aereo nazionale. La contrazione di tale attività ha comportato una riduzione delle unità di servizio del -60,3% per la rotta e del -60,2% per il terminale, rispetto al 2019. Tali riduzioni hanno determinato in termini di fatturato da tariffa, rispetto all'esercizio precedente, minori ricavi complessivi per 607,3 milioni di euro, di cui 458 milioni di euro di rotta e 149,3 milioni di euro di terminale, in parte recuperati attraverso i ricavi da balance, che ha permesso di chiudere il 2020 a -14,9%, con riflessi tuttavia negativi per quanto riguarda i flussi finanziari. Anche le attività sul mercato terzo hanno subito un rallentamento, a causa delle restrizioni sugli spostamenti, ed è stato quindi possibile effettuare gli avanzamenti delle attività per quelle commesse in cui non era obbligatoria la presenza in sito. In tale contesto di emergenza sanitaria, nel settore del trasporto aereo, è intervenuta anche la Commissione Europea con un nuovo Regolamento UE che di fatto modifica la normativa tariffaria, per il biennio 2020-2021, attraverso l'introduzione di una serie di misure straordinarie finalizzate a supportare il settore del trasporto aereo in particolare le compagnie aeree e con un impatto nella misurazione dei balance e nel recupero degli stessi negli anni successivi, senza pregiudicare il diritto contrattuale all'ottenimento dei ricavi in ragione delle prestazioni rese. Tale nuova modalità ha determinato, rispetto ai criteri precedentemente in vigore, un minor valore di Balance associato alla perdita di traffico registrato nel 2020.

Sul fronte dei costi operativi, data la riduzione dell'attività di controllo del traffico aereo e il ricorso al lavoro agile, si è determinata una riduzione nella componente variabile del costo del personale oltre al decremento degli altri costi operativi che si attestano rispettivamente al -7,3% e al -5,8% pur in

3. In osservanza del Richiamo di attenzione n. 1/21 del 16.02.2021 emanato da CONSOB.

presenza dei costi della controllata IDS AirNav, che nel periodo a confronto incideva per circa sei mesi e dei costi sostenuti al fine di tutelare la salute dei dipendenti del Gruppo consistenti nell'acquisto di dispositivi di protezione individuale, nelle spese di sanificazione dei luoghi di lavoro e per liberalità erogate per la lotta contro il COVID-19.

Tutto questo ha avuto un impatto sul margine operativo lordo (EBITDA) che si attesta a 210,8 milioni di euro (-30,4%, rispetto al 2019), a cui si aggiunge la maggiore svalutazione dei crediti commerciali operata per tenere conto dei mutati profili di rischio nel settore del trasporto aereo e delle previsioni sul possibile peggioramento nelle curve di incasso dei crediti, determinando un margine operativo netto (EBIT) in riduzione del -58,3%, rispetto al corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Nel 2020, il Gruppo ha potuto beneficiare solo di alcuni degli interventi normativi emanati nel periodo, in quanto non rientrante nei parametri riportati, e nello specifico si è usufruito del credito di imposta per una percentuale dei costi sostenuti per l'acquisizione dei dispositivi di protezione dal virus e per alcune società del Gruppo dall'esenzione nel versamento del saldo 2019 e primo acconto IRAP 2020 ai sensi del D.Lgs. n. 34 del 19 maggio 2020.

In ogni caso, si evidenzia come il modello di business di ENAV sia essenzialmente inquadrato all'interno della regolamentazione comunitaria in ambito tariffe e performance, dalla quale perviene la quasi totalità dei ricavi del Gruppo. All'interno di tale quadro di regolamenti, principi e linee guida di emanazione comunitaria, la Società è chiamata a determinare le tariffe per i servizi della navigazione aerea, nonché a definire le performance economiche ed operative per i c.d. periodi di riferimento, che diverranno quindi parte del Piano delle Performance. Previa valutazione del regolatore nazionale, e decisione di conformità da parte della Commissione europea, il Piano delle Performance, una volta approvato, diventa per la Società il documento di riferimento per tutto l'intero periodo di riferimento e rappresenta, al contempo, un valido strumento per la definizione dei risultati economici attesi per l'arco temporale di Piano.

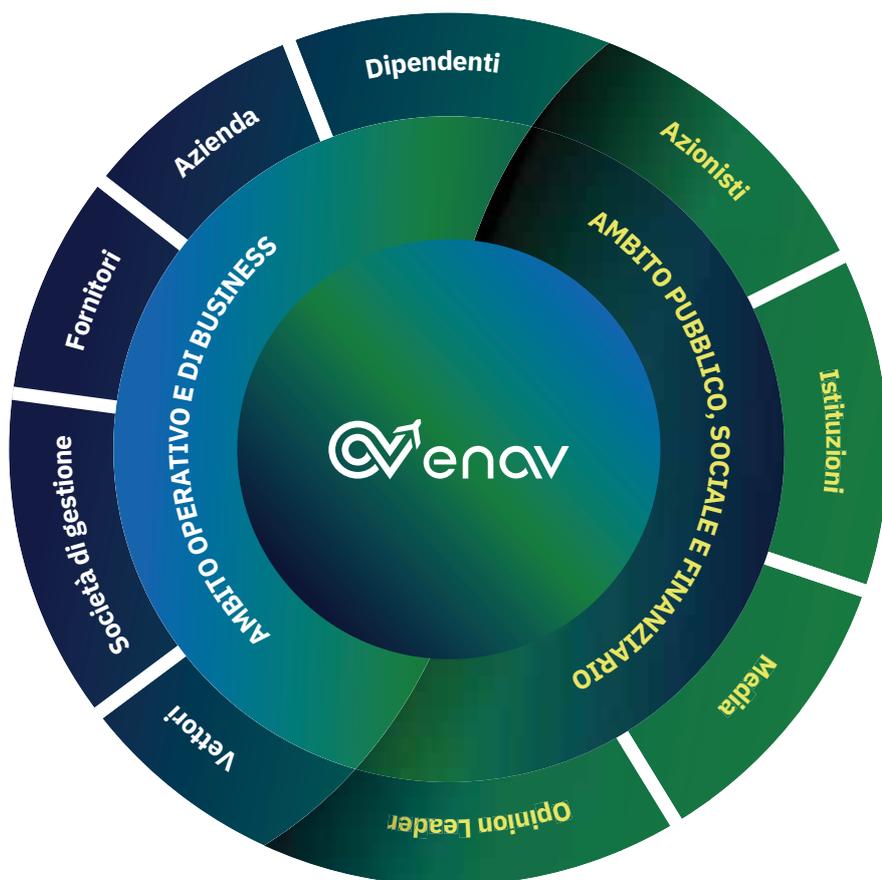
La regolamentazione comunitaria racchiude al suo interno dei fattori di protezione per i service provider, in quanto determinando le tariffe in un arco temporale di cinque anni e non potendo prevedere eventi anche rilevanti per il settore, come quello dell'emergenza sanitaria, permette sulla base delle prestazioni rese di addebitare al mercato e sulle tariffe future, attraverso il balance, i minori ricavi rispetto al pianificato.

Relativamente alle interconnessioni tra le performance finanziarie e quelle non finanziarie, si rileva come alcuni progetti, relativi al Piano di Sostenibilità 2018-2020, che avrebbero dovuto essere portati a compimento nel secondo semestre del 2020, siano slittati di qualche mese (come riportato nel paragrafo "La sostenibilità nelle strategie di ENAV") a causa delle limitazioni imposte dalla pandemia da COVID-19.

1.4. La nuova matrice di materialità

Come ogni anno, il Gruppo ENAV si è posto l'obiettivo di aggiornare l'analisi di materialità, ovvero quei temi che possono ragionevolmente essere considerati importanti, in quanto riflettono gli impatti economici, ambientali e sociali dell'organizzazione o influenzano le decisioni degli *stakeholder*.

La "materialità" è il principio che determina quali temi rilevanti siano sufficientemente importanti da renderne essenziale la rendicontazione. Per definire tali tematiche è necessario effettuare un'analisi⁴ che permetta all'Azienda di far emergere con chiarezza le relazioni tra gli interessi aziendali rispetto a quelli degli *stakeholder*, mettendo in evidenza le aree di sostenibilità di mutuo interesse, che saranno il punto di partenza per l'identificazione e la definizione dei temi da rendicontare nel Bilancio di Sostenibilità e per gli obiettivi da includere nel Piano Strategico e nel Piano di Sostenibilità. La **matrice di materialità** è lo strumento grafico che sintetizza questa analisi, mettendo in evidenza il punto di vista degli *stakeholder* ("Importanza per gli *stakeholder*") ed il punto di vista aziendale ("Importanza per ENAV").



4. Sulla base delle indicazioni del Global Reporting Initiative (GRI) standard internazionale di riferimento.

L'identificazione e la definizione dei temi materiali è avvenuta coinvolgendo direttamente gli *stakeholder* esterni ed interni attraverso un processo strutturato di **Stakeholder Engagement**, che ha previsto l'invio di un questionario, interviste mirate e focus group su piattaforma multimediale. Quest'anno, è stato richiesto di rispondere anche a domande che tenessero conto degli impatti della pandemia in atto.

Sono state individuate 13 tematiche rilevanti sottoposte ad una valutazione rispetto all'**importanza del tema per il business di ENAV** e alla possibilità per l'Azienda di generare impatti (positivi o negativi) di tipo economico, sociale ed ambientale, rafforzandone o indebolendone la capacità di produrre valore. È stato chiesto a ciascun *stakeholder*, esterno ed interno, di valutare la **rilevanza** di alcune tematiche (fino ad un massimo di 3) rispetto alle altre, in modo da garantire una corretta prioritizzazione delle tematiche. I dati pervenuti sono stati analizzati ed i risultati ci hanno permesso di elaborare la nuova matrice di materialità.

La **Matrice di Materialità 2020** mostra un sostanziale allineamento rispetto ai risultati ottenuti nel 2019.

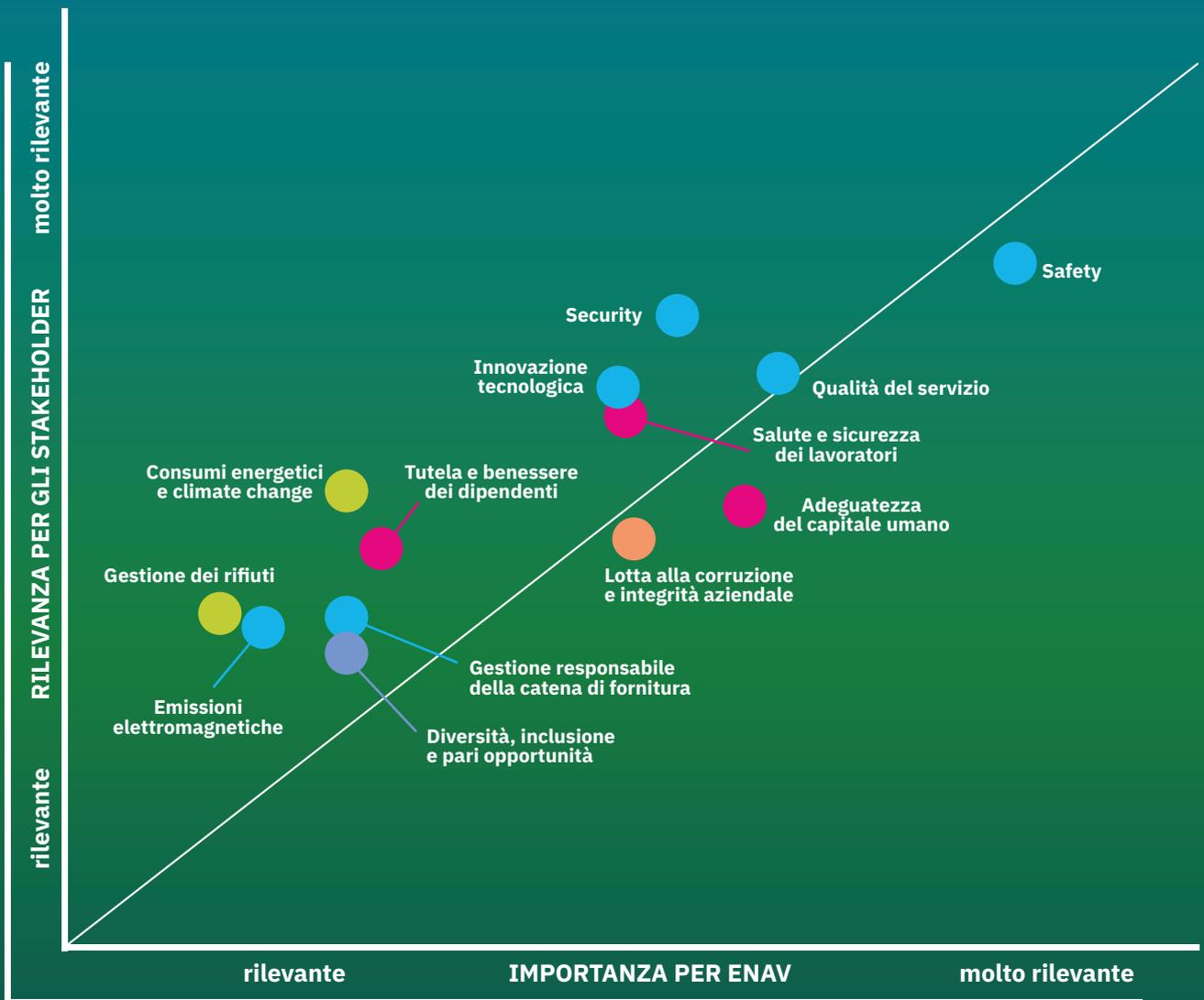
Il tema **Safety** si conferma come il più rilevante sia per quanto riguarda ENAV, sia per gli *stakeholder* di riferimento. **Security** e **Qualità del servizio** si collocano al di sopra della bisettrice dimostrando, rispetto allo scorso anno, una maggiore rilevanza per gli *stakeholder*.

Da un punto di vista delle prospettive degli *stakeholder* è cresciuta la rilevanza attribuita al tema **Tutela e benessere dei dipendenti**, probabilmente anche alla luce dei recenti eventi legati alla pandemia.



Nel 2020 lo Stakeholder Engagement ha visto la partecipazione di stakeholder quali vettori, azionisti, società di gestione aeroportuale, fornitori, dipendenti (e top management), opinion leader del mondo della sostenibilità, istituzioni e media. Il loro coinvolgimento ci ha permesso di definire, attraverso un questionario online, dei focus group e delle interviste one-to-one, la nuova matrice di materialità.

MATRICE DI MATERIALITÀ



Legenda

- Personale
- Società
- Diversità
- Ambiente
- Anti-corrruzione

TABELLA: PERIMETRO DEI TEMI MATERIALI IDENTIFICATI

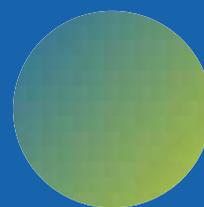
| Aspetto D.Lgs. 254/2016 | Nr. | Tema materiale | Perimetro | Aspetto GRI |
|----------------------------------|-----|---|---------------------------|--|
| Società | 1 | Emissioni Elettromagnetiche | ENAV S.p.A. Techno Sky | GRI 413: Local communities |
| | 2 | Qualità del servizio | Gruppo ENAV | |
| | 3 | Gestione responsabile della catena di fornitura | Gruppo ENAV | GRI 412: Human Rights Assessment |
| | 4 | Safety | ENAV S.p.A. Techno Sky | GRI 416: Customer Health and Safety |
| | 5 | Security | Gruppo ENAV | - |
| | 6 | Innovazione tecnologica | ENAV S.p.A. d-flight | |
| Personale⁵ | 7 | Adeguatezza del capitale umano | Gruppo ENAV | GRI 404: Training and education |
| | 8 | Diversità, inclusione e pari opportunità Gruppo ENAV | Gruppo ENAV | GRI 405: Diversity and equal opportunity GRI 401: Employment GRI 406: Non-discrimination |
| | 9 | Tutela e benessere dei dipendenti Gruppo ENAV | Gruppo ENAV | GRI 401: Employment GRI 402: Labor/management relations |
| | 10 | Salute e sicurezza dei lavoratori | Gruppo ENAV | GRI 403: Occupational Health and Safety |
| Corruzione | 11 | Lotta alla corruzione e integrità aziendale | Gruppo ENAV | GRI 205: Anti-corruption |
| | | | | GRI 207: Tax |
| | | | | GRI 419: Socioeconomic compliance |
| | | | | GRI 307: Environmental compliance |
| Ambiente⁶ | 12 | Climate change e consumi | Gruppo ENAV | GRI 302: Energy GRI 305: Emissions |
| | 13 | Gestione dei rifiuti | Gruppo ENAV | GRI 306: Effluents and waste |
| Diritti Umani⁷ | - | Gestione responsabile della catena di fornitura | Gruppo ENAV | GRI 412: Human Rights Assessment |
| | - | Diversità, inclusione e pari opportunità | Gruppo ENAV | GRI 406: Non-discrimination |

- Relativamente all'ambito "Personale", si precisa che i dati di d-flight non sono separatamente dettagliati in quanto la Società ha 7 dipendenti distaccati assunti da ENAV, Techno Sky e IDS AirNav, che si aggiungono a 4 dipendenti distaccati assunti da Telespazio S.p.A./Leonardo S.p.A.
- Relativamente all'aspetto "Ambiente", ENAV Asia Pacific, in virtù delle caratteristiche dell'azienda (2 dipendenti e 1 ufficio) non è considerata rilevante ai fini degli impatti ambientali. Si precisa che i dipendenti distaccati di d-flight operano all'interno della sede Techno Sky.
- Riguardo all'aspetto "Diritti umani" il tema viene trattato trasversalmente nell'ambito di altri temi materiali.



1.5. La sostenibilità nelle strategie di ENAV

I progetti e le azioni alla base del **Piano di Sostenibilità 2018-2020** sono stati quasi tutti portati a termine, eccezion fatta per quelli che hanno subito gli effetti della pandemia COVID-19 per i quali necessariamente sono stati ripianificati i termini di scadenza. Tra questi si annoverano:



INNOVAZIONE TECNOLOGICA



| Obiettivi | Target | Timing Piano 2018-2020 | Timing |
|--|---|------------------------|-------------|
| Nuovo sistema digitalizzazione TWR, basato su Electronic Strip di Malpensa (2019, primo in Italia), Linate (2020) e successivamente Fiumicino (le tradizionali strip progresso volo cartacee vengono sostituite da strip digitali su una posizione di controllo integrata che comprende lo schermo di sorveglianza, quello meteo, quello delle luci pista e lo stato degli apparati di navigazione di aeroporto). | FIUMICINO | 2020 | 2022 |
| Completamento ammodernamento sorveglianza ground presso Fiumicino, Malpensa, Torino, Bologna e Linate, con aggiornamento degli SMR (radar di superficie per il controllo degli aerei a terra, piste e vie di rullaggio, anche in condizioni di bassa visibilità) e della multilaterazione (sistema collaborativo tra diversi radar che si interfaccia con il trasponder dell'aereo dal quale prende tutti i dati che poi arrivano in torre, utilizzando il segnale più performante). | MALPENSA | 2020 | 2021 |
| | FIUMICINO | 2020 | 2022 |
| | TORINO | 2020 | 2022 |
| | BOLOGNA | 2020 | 2023 |
| Realizzazione infrastruttura di Private Cloud per sistemi ATM operativi (consente di possedere sia risorse computazionali sia risorse di rete ad uso esclusivo, avendo un maggiore controllo sull'infrastruttura). | Completamento prima fase di collaudo Completamento della seconda fase (Roma ACC). | 2020 | 2021 |

CLIMATE CHANGE



| Obiettivi | Target | Timing Piano 2018-2020 | Timing |
|---|---------------------|------------------------|------------|
| Iniziativa ENAV/Poligrafico di mobility management : navetta per i dipendenti delle due società da e verso i principali snodi del trasporto pubblico locale. | Sviluppo iniziativa | 2020 | TBD |

CULTURA AZIENDALE E PROGETTI DEDICATI



| Obiettivi | Target | Timing Piano 2018-2020 | Timing |
|---|--|------------------------|-------------|
| Sviluppare un Piano di Comunicazione Interna sulla sostenibilità volto a creare la cultura della sostenibilità e sensibilizzare i dipendenti sull'impatto socio-ambientale positivo delle piccole azioni quotidiane finalizzato a formare, sensibilizzare e ingaggiare proattivamente la comunità aziendale. | Completamento Piano di Comunicazione Interna. | 2020 | 2022 |
| Sviluppo della piattaforma per la conversione del premio di risultato in strumenti di welfare. | Sviluppo della piattaforma. | 2020 | 2022 |
| Iniziative finalizzate alla tutela del capitale naturale attraverso l'uso di materiali di consumo: efficienza energetica . | Installazione impianto di trigenerazione ACC Roma. Impianto illuminazione interni LED ACC Padova, ACC Roma e Sede centrale Impianto di condizionamento ACC Roma Impianto Fotovoltaico Radar Masseria 33 kW, Impianti Fotovoltaici a Lampedusa 37 kW, Genova 17 kW, Catania 20 kW, Napoli 75 kW. | 2020 | 2022 |
| | Impianto condizionamento BT di Napoli Impianto Fotovoltaico Academy Forlì Impianto Fotovoltaico Brancasi. | 2020 | 2023 |

Il Piano di Sostenibilità 2021-2023 (in corso di approvazione)

Il Piano di Sostenibilità 2021-2023, che si sviluppa in coerenza con il Piano Industriale in vigore e che risulta in corso di elaborazione ed approvazione parallelamente all'aggiornamento dello stesso, mira a delineare, partendo dai 17 obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile delle Nazioni Unite, una serie di azioni frutto anche di un'analisi preliminare effettuata. In particolare, sono stati considerati: la Matrice di Materialità del Gruppo, le risultanze emerse dall'attività di stakeholder management, l'analisi del posizionamento del Gruppo ENAV rispetto ad assessment condotti su alcuni importanti indici di sostenibilità e un'analisi di benchmark sulle tematiche di sostenibilità di maggiore interesse per il mercato e per il Gruppo.

IL PERCORSO PER LA CREAZIONE DI VALORE



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

2017

DICHIARAZIONE NON FINANZIARIA
2016 A SOLO USO INTERNO

ASSESSMENT E DEFINIZIONE
DEL SISTEMA DI REPORTING
NON-FINANZIARIO

STAKEHOLDER ENGAGEMENT 2017
E MATRICE DI MATERIALITÀ

2018

DICHIARAZIONE CONSOLIDATA
DI CARATTERE NON FINANZIARIO 2017

INTEGRAZIONE DEI RISCHI ESG
NELL' ENTERPRISE RISK MANAGEMENT

COSTITUZIONE DEL GRUPPO
DEGLI AMBASSADOR DELLA SOSTENIBILITÀ

NETWORKING: ENAV ADERISCE
AL "CSR MANAGER NETWORK"

NETWORKING: ENAV PARTECIPA
AL "SALONE DELLA SOSTENIBILITÀ"

CREAZIONE DEL COMITATO
DI SOSTENIBILITÀ ENDOCONSILIARE

WORKSHOP MULTI-STAKEHOLDER 2018

POLITICA "ANTICORRUZIONE"

PIANO DI SOSTENIBILITÀ 2018-2020

1° SUSTAINABILITY DAY

SISTEMA ERP INTERNO
PER LA RENDICONTAZIONE DATI QUANTITATIVI

ENAV ENTRA NELLA CLASSIFICA DEL SOLE 24 ORE
"LEADER DELLA SOSTENIBILITÀ"

ENAV ENTRA NELLA CLASSIFICA "GREEN STAR SOSTENIBILITÀ"
DELL'ISTITUTO TEDESCO ITQF E LA REPUBBLICA

ENAV PARTECIPA A "SODALITAS CALL FOR FUTURE"

PREPARAZIONE DEL PIANO
SOSTENIBILITÀ 2021-2023

Nei primi mesi del **2021**

2020

2019

INSERIMENTO DI KPI ESG NEGLI MBO
DEL TOP MANAGEMENT

DALLA DICHIARAZIONE
CONSOLIDATA DI CARATTERE
NON FINANZIARIO AL BILANCIO
DI SOSTENIBILITÀ 2018

BRAND IDENTITY:
LOGO SOSTENIBILITÀ

SITO SOSTENIBILITÀ:
NUOVA PIATTAFORMA WEB

POLITICA "DIVERSITÀ E INCLUSIONE"

LINKEDIN: CREAZIONE PAGINA
"SUSTAINABILITY ENAV"

CORPORATE SUSTAINABILITY
ASSESSMENT

STAKEHOLDER ENGAGEMENT

UNIVERSITÀ DI PAVIA: PRIMO PREMIO
"MIGLIOR REPORT DI SOSTENIBILITÀ"

BORSA ITALIANA:
PRIMA PARTECIPAZIONE
DI ENAV ALLA SUSTAINABILITY WEEK

BIBLIOTECA BILANCIO SOCIALE:
PRIMO PREMIO PER "IL PERCORSO DI SOSTENIBILITÀ"

NETWORKING: ENAV ENTRA NEL CONSIGLIO DIRETTIVO
DEL "CSR MANAGER NETWORK"

CALCOLO DELLA CARBON FOOTPRINT AZIENDALE
E OBIETTIVO CARBON NEUTRALITY 2022

NETWORKING: ENAV ADERISCE
AL "GLOBAL COMPACT NAZIONE UNITE"

INTEGRATED GOVERNANCE INDEX 2020: ENAV È TERZA
NELLA CLASSIFICA SPECIALE SETTORE INDUSTRIA

PROGETTO "MOBILITÀ ELETTRICA"

VALUTAZIONE IMPATTI ESG

ISTITUTO TEDESCO QUALITÀ E FINANZA: PREMIO
"ITALY'S BEST EMPLOYERS FOR WOMEN"

POLITICA "DIRITTI UMANI"

POLITICA "AMBIENTALE"

PRIMO SUSTAINABILITY LOAN

DA STAKEHOLDER ENGAGEMENT
A STAKEHOLDER MANAGEMENT

PROGETTO "PLASTIC FREE"

DIGITAL SUSTAINABILITY DAY

1.6. Le performance del 2020

ENAV IN CIFRE



4 Centri di Controllo d'Area

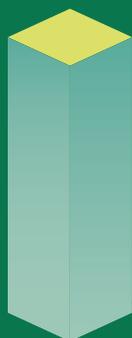


4.147 Dipendenti



45 Torri di controllo

DATI DI BILANCIO 2020



771,3 mln di €
di ricavi



54,3 mln di €
di utile di esercizio
perimetro del gruppo



210,8 mln di €
di EBITDA

HIGHLIGHTS ENVIRONMENT 2020



91 mln di kg di CO₂
il minor impatto generato
con il Progetto Free Route



113.000 kg di CO₂
evitati grazie alla produzione
di energia da fonti rinnovabili



HIGHLIGHTS COMMUNITY 2020



Leader in Europa
nella puntualità con
0,007 min
di ritardo ATFM
assegnati in rotta



93.621 ore
di formazione
operativa interna
e verso terzi



Circa
77 mln di €
di investimenti in
infrastrutture su un totale
di 91,5 mln



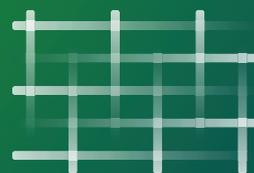
Circa
1.300 ore
volate da aerei del
servizio Flight Inspection
and Validation



842.327
voli controllati
annualmente



4.391
picco di voli gestiti
in un giorno



732.800 km²
di spazio aereo gestito

HIGHLIGHTS PEOPLE 2020



100%
dei dipendenti assunti
a tempo indeterminato



4,8%
tasso di turnover



Oltre
127.564 ore
di formazione in aula
ed e-learning

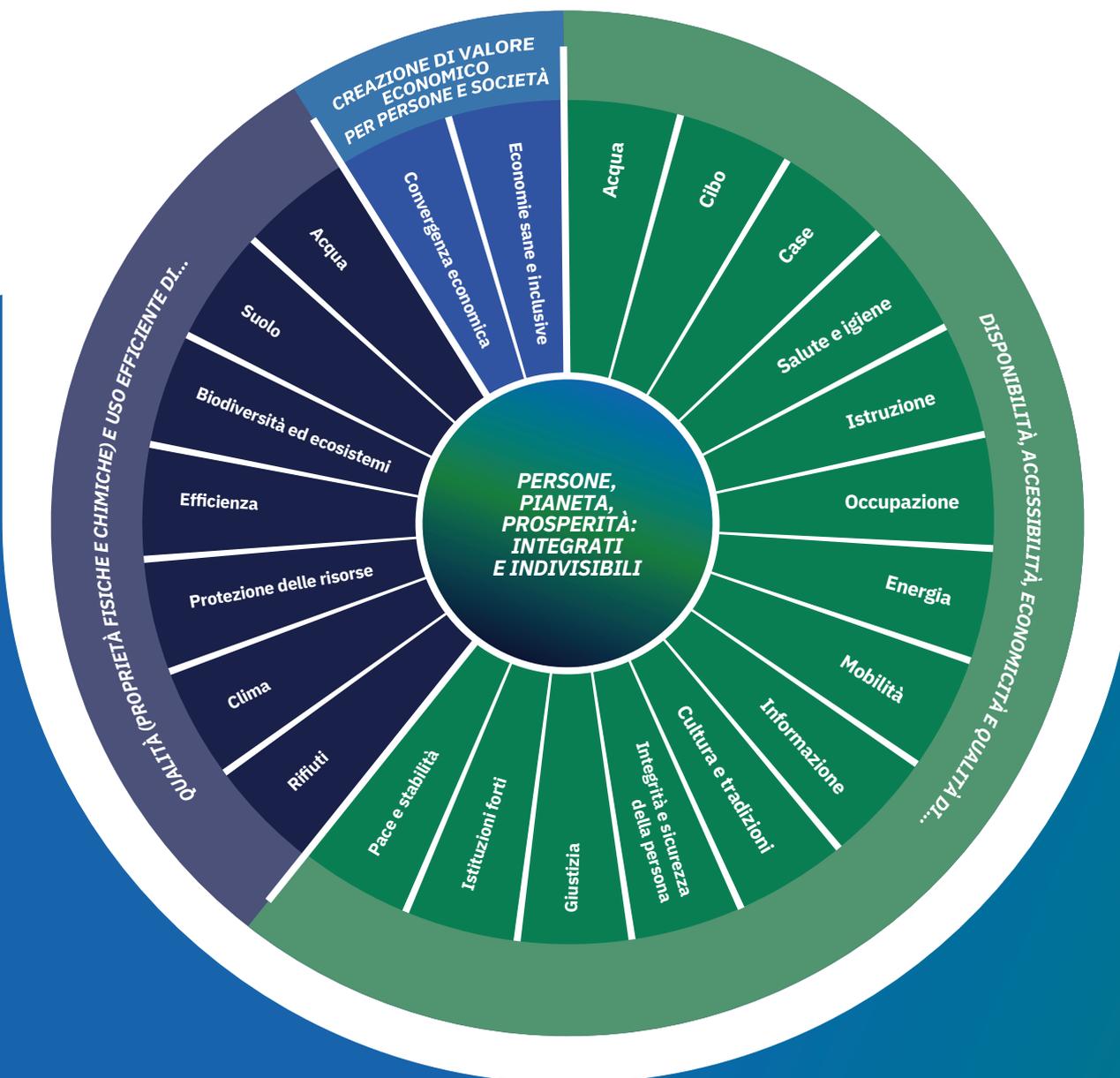


Oltre
99.000 ore
di addestramento
continuo e addestramento
di unità operativa

1.7. ENAV e gli SDGs

Nel 2020, ENAV si è posta un obiettivo sfidante: misurare l'impatto che le proprie attività hanno sullo sviluppo sostenibile. Al fine di definire il modello di valutazione degli impatti, ENAV ha preso come riferimento il «Corporate Impact Analysis Tool», presentato a marzo 2020 dalla *Positive Impact Initiative*, centro di ricerca dell'UNEP FI (*United Nations Environment Programme Finance Initiative*). Tale tool consente di svolgere un'analisi globale degli impatti delle aziende che operano in diversi settori e paesi, e attraverso l'**Impact Radar**, permette di individuare le categorie su cui una Società, attraverso le sue attività, può generare impatti, positivi o negativi, sulla collettività.

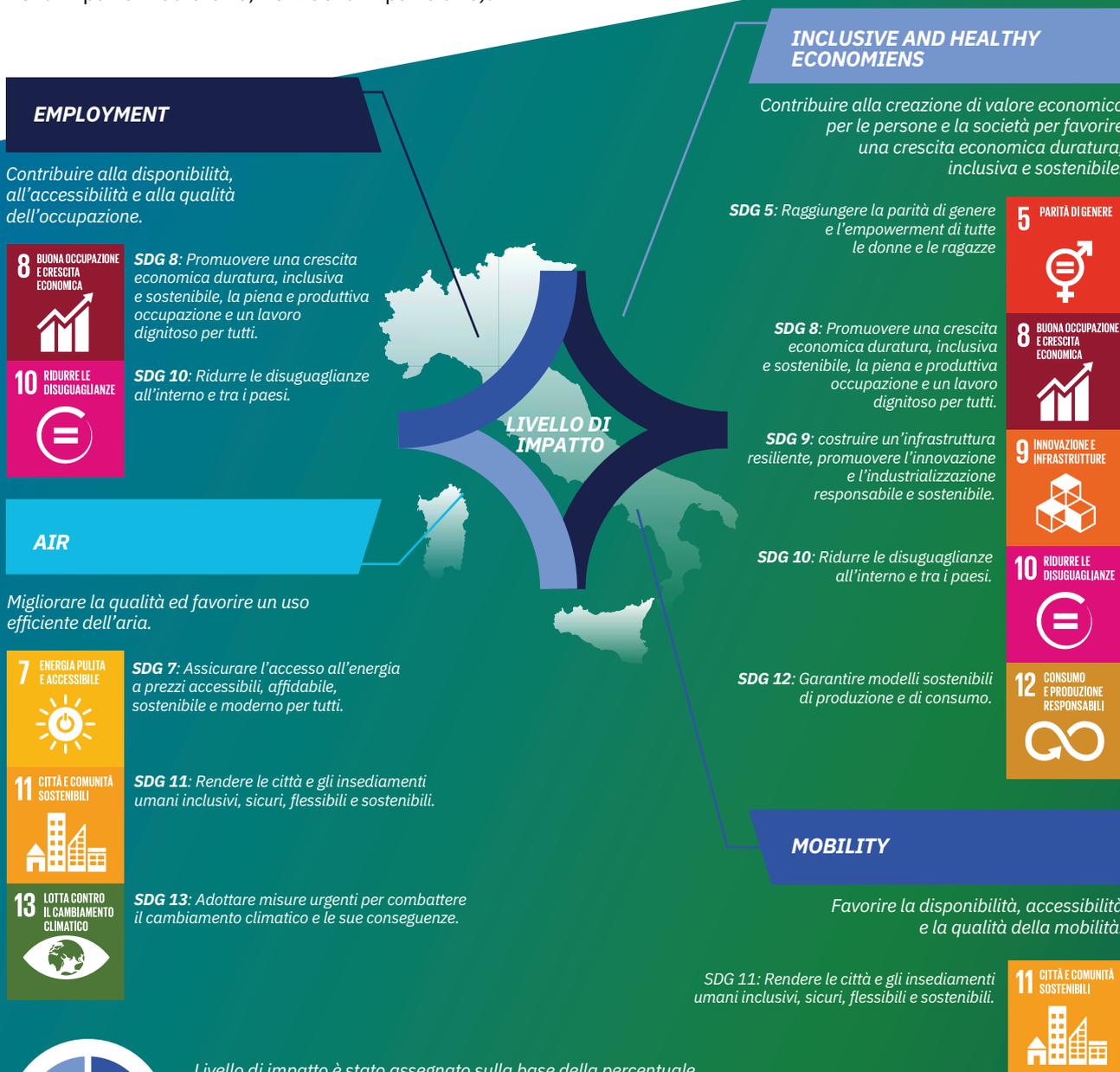
Le categorie di impatto presentate in questo strumento riflettono le tre dimensioni dello sviluppo sostenibile (People, Planet, Prosperity) e sono riconducibili agli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite.



Comprendere le categorie di impatto significative di ENAV e gli SDGs associati è fondamentale per garantire che le azioni intraprese e gli obiettivi di ENAV siano orientati verso quelle aree su cui la Società può influire in modo positivo e sui cui può operare per limitare gli impatti negativi.

Una volta individuate le categorie di impatto su cui ENAV può influire, è stata svolta una valutazione della sua capacità di soddisfare i bisogni sociali più rilevanti in Italia attraverso l'analisi di specifici indicatori quantitativi in grado di misurare l'allineamento delle performance della Società con i target previsti nei singoli SDGs.

Il livello di impatto è stato assegnato sulla base della percentuale complessiva di impatto (0-25% impatto basso, 25-50% impatto medio-basso, 50-75% impatto medio-alto, 75-100% impatto alto).



Livello di impatto è stato assegnato sulla base della percentuale complessiva di impatto (0-25% impatto basso, 25-50% impatto medio-basso, 50-75% impatto medio-alto, 75-100% impatto alto).

Di seguito il dettaglio del contributo di ENAV a ciascuna categoria di impatto e ai Sustainable Development Goals associati.

| Categorie di impatto | SDGs | Target | Performance di ENAV |
|----------------------|---|--|---|
| EMPLOYMENT |  | TARGET 8.5 Raggiungere la piena e produttiva occupazione e un lavoro dignitoso per tutte le donne e gli uomini, anche per i giovani e le persone con disabilità, e la parità di retribuzione per lavoro di pari valore. | <ul style="list-style-type: none"> • Approvazione del nuovo Codice Etico di Gruppo; • Adozione della Policy Diritti Umani; • Piano Triennale di Azioni Positive del Comitato Pari Opportunità. |
| | | TARGET 8.7 Adottare misure immediate ed efficaci per eliminare il lavoro forzato, porre fine alla schiavitù moderna e al traffico di esseri umani e assicurare la proibizione e l'eliminazione delle peggiori forme di lavoro minorile, incluso il reclutamento e l'impiego di bambini-soldato, e, entro il 2025, porre fine al lavoro minorile in tutte le sue forme. | <ul style="list-style-type: none"> • 100% dei rischi legati ai diritti umani valutati nell'ambito dei processi aziendali. |
| | | TARGET 8.8 Proteggere i diritti del lavoro e promuovere un ambiente di lavoro sicuro e protetto per tutti i lavoratori, compresi i lavoratori migranti, in particolare le donne migranti, e quelli in lavoro precario. | <ul style="list-style-type: none"> • -22% diminuzione del tasso di infortuni sul lavoro del 2020 rispetto al 2018; • 0 episodi di discriminazione nel 2020. |
| |  | TARGET 10.3 Garantire a tutti pari opportunità e ridurre le disuguaglianze di risultato, anche attraverso l'eliminazione di leggi, di politiche e di pratiche discriminatorie, e la promozione di adeguate leggi, politiche e azioni in questo senso. | <ul style="list-style-type: none"> • 100% dei dirigenti hanno ricevuto una valutazione delle performance e dello sviluppo professionale nel 2020⁸; • Collaborazione con Fondazione Sodalitas per realizzare un programma di gestione inclusiva delle proprie risorse umane; • Approvazione del nuovo Codice Etico di Gruppo; • Firma della Policy Diritti Umani; • Piano Triennale di Azioni Positive del Comitato Pari Opportunità. |

8. Nel 2020, a causa della pandemia da COVID-19 sono state sospese le valutazioni periodiche delle performance per i dipendenti ad esclusione dei dirigenti. Nel 2019 il 47% dipendenti hanno ricevuto una valutazione delle performance e dello sviluppo professionale.

| Categorie di impatto | SDGs | Target | Performance di ENAV |
|---------------------------------|---|--|--|
| INCLUSIVE AND HEALTHY ECONOMIES |  | TARGET 5.5 Garantire alle donne la piena ed effettiva partecipazione e pari opportunità di leadership a tutti i livelli del processo decisionale. | <ul style="list-style-type: none"> • 40% dei componenti del CdA sono donne nel 2020; • Adozione di una Politica sulla Diversità e Inclusione. |
| | | TARGET 8.5 Raggiungere la piena e produttiva occupazione e un lavoro dignitoso per tutte le donne e gli uomini, anche per i giovani e le persone con disabilità, e la parità di retribuzione per lavoro di pari valore. | <ul style="list-style-type: none"> • Congedo maternità-paternità, ENAV eroga ai propri dipendenti neogenitori l'intero ammontare della retribuzione; • Congedo parentale, ENAV riconosce la possibilità di assentarsi dal lavoro per 6 mesi e fino al compimento del terzo anno di età del figlio, godendo dell'80% della retribuzione per i primi due mesi e del 40% per i restanti quattro; • ENAV riconosce un congedo retribuito al 50% per malattia del figlio o visite specialistiche. |
| |  | TARGET 8.7 Adottare misure immediate ed efficaci per eliminare il lavoro forzato, porre fine alla schiavitù moderna e al traffico di esseri umani e assicurare la proibizione e l'eliminazione delle peggiori forme di lavoro minorile, incluso il reclutamento e l'impiego di bambini-soldato, e, entro il 2025, porre fine al lavoro minorile in tutte le sue forme. | <ul style="list-style-type: none"> • 100% dei rischi legati ai diritti umani valutati nell'ambito dei processi aziendali; • 100% di accordi di investimento e contratti significativi che includono clausole relative ai diritti umani nel 2020 per le Società ENAV e Techno Sky. |
| | | TARGET 8.8 Proteggere i diritti del lavoro e promuovere un ambiente di lavoro sicuro e protetto per tutti i lavoratori, compresi i lavoratori migranti, in particolare le donne migranti, e quelli in lavoro precario. | <ul style="list-style-type: none"> • -22% diminuzione del tasso di infortuni sul lavoro del 2020 rispetto al 2018; • 0 episodi di discriminazione nel 2020. |
| |  | TARGET 9.1 Sviluppare infrastrutture di qualità, affidabili, sostenibili e resilienti, comprese le infrastrutture regionali e transfrontaliere, per sostenere lo sviluppo economico e il benessere umano, con particolare attenzione alla possibilità di accesso equo per tutti. | <ul style="list-style-type: none"> • 77 mln di euro investimenti in infrastrutture nel 2020. |
| |  | TARGET 10.3 Garantire a tutti pari opportunità e ridurre le disuguaglianze di risultato, anche attraverso l'eliminazione di leggi, di politiche e di pratiche discriminatorie, e la promozione di adeguate leggi, politiche e azioni in questo senso. | <ul style="list-style-type: none"> • 100% dei dirigenti hanno ricevuto una valutazione delle performance e dello sviluppo professionale nel 2020*; • Collaborazione con Fondazione Sodalitas per realizzare un programma di gestione inclusiva delle proprie risorse umane; • Approvazione del nuovo Codice Etico di Gruppo; • Firma della Policy Diritti Umani; • Piano Triennale di Azioni Positive del Comitato Pari Opportunità. |
| |  | TARGET 12.5 Entro il 2030, ridurre in modo sostanziale la produzione di rifiuti attraverso la prevenzione, la riduzione, il riciclaggio e il riutilizzo. | <ul style="list-style-type: none"> • Progetto NO.W@, per la lotta contro lo spreco alimentare; • Progetto "Plastic footprint reduction": riduzione del consumo di plastica di 1,7 tonnellate nel 2020. |

9. Nel 2020, a causa della pandemia da COVID-19 sono state sospese le valutazioni periodiche delle performance per i dipendenti ad esclusione dei dirigenti. Nel 2019 il 47% dipendenti hanno ricevuto una valutazione delle performance e dello sviluppo professionale.

| Categorie di impatto | SDGs | Target | Performance di ENAV |
|----------------------|---|---|---|
| MOBILITY |  | TARGET 11.2 Fornire l'accesso a sistemi di trasporto sicuri, sostenibili, e convenienti per tutti. | <ul style="list-style-type: none"> • Circa l'1% di dipendenti abilitati allo smartworking nel 2020¹⁰; • Progetto SustainMobility per sviluppare la mobilità aziendale elettrica; • 36 ore pro capite di addestramento continuo per i controllori del traffico aereo nel 2020; • 65 ore pro capite di addestramento unità operativa per i controllori del traffico aereo nel 2020; • 17 ore pro capite di formazione operativa nel 2020. |
| | | TARGET 7.2 Aumentare notevolmente la quota di energie rinnovabili nel mix energetico globale. | <ul style="list-style-type: none"> • +9% di energia consumata prodotta da fonti rinnovabili (impianti fotovoltaici) rispetto al 2018; • Iniziative per l'attivazione di nuovi impianti fotovoltaici e impianti di trigenerazione. |
| AIR |  | TARGET 7.3 Raddoppiare il tasso globale di miglioramento dell'efficienza energetica. | <ul style="list-style-type: none"> • 113.000 Kg di CO₂ evitati grazie alla produzione di energia da fonti rinnovabili. • Iniziative di efficientamento energetico: <ul style="list-style-type: none"> - nuovi impianti di illuminazione a led interni ed esterni; - sistema di domotica per il controllo di luminosità e presenza operatori; - sistema di monitoraggio e di telemisure sui siti più energivori per intervenire su situazioni di anomalia; - impianti di climatizzazione a pompa di calore e free-cooling (con dismissione delle caldaie a gasolio e gas); - involucro edilizio (cappotto termico); - rinnovo tecnologie ATM. |
| | | TARGET 11.6 Ridurre l'impatto ambientale negativo pro capite delle città, in particolare riguardo alla qualità dell'aria e alla gestione dei rifiuti. | <ul style="list-style-type: none"> • 512 ton di CO₂ eq totale delle emissioni ridotte derivanti dal traffico aereo dal 2016 al 2020. |
| | | TARGET 13.1 Rafforzare la resilienza e la capacità di adattamento ai rischi legati al clima e ai disastri naturali in tutti i Paesi. | <ul style="list-style-type: none"> • Misurazione della carbon footprint; • Obiettivo Carbon Neutral al 2022. |

ENAV inoltre si impegna a contribuire, attraverso specifiche iniziative ai seguenti Obiettivi di Sviluppo Sostenibile:

| | |
|---|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"> • Polizza Sanitaria Integrativa, interamente a carico dell'Azienda, prevede un Pacchetto Prevenzione - privo di franchigia - mirato proprio alle specifiche esigenze di prevenzione distinte per sesso ed età dei dipendenti. • Progetto Yes We Care, sensibilizzare i dipendenti del Gruppo ad adottare forme di prevenzione e stili di vita più sani, organizzando incontri a tema con medici ed esperti. |
|  | Intercultura, progetto , realizzato con l'omonima Fondazione, rivolto ai figli dei dipendenti ENAV e Techno Sky, per offrire loro la possibilità di un periodo di formazione in ambito internazionale con Borse di Studio per soggiorni all'estero annuali, trimestrali/bimestrali ¹¹ . |

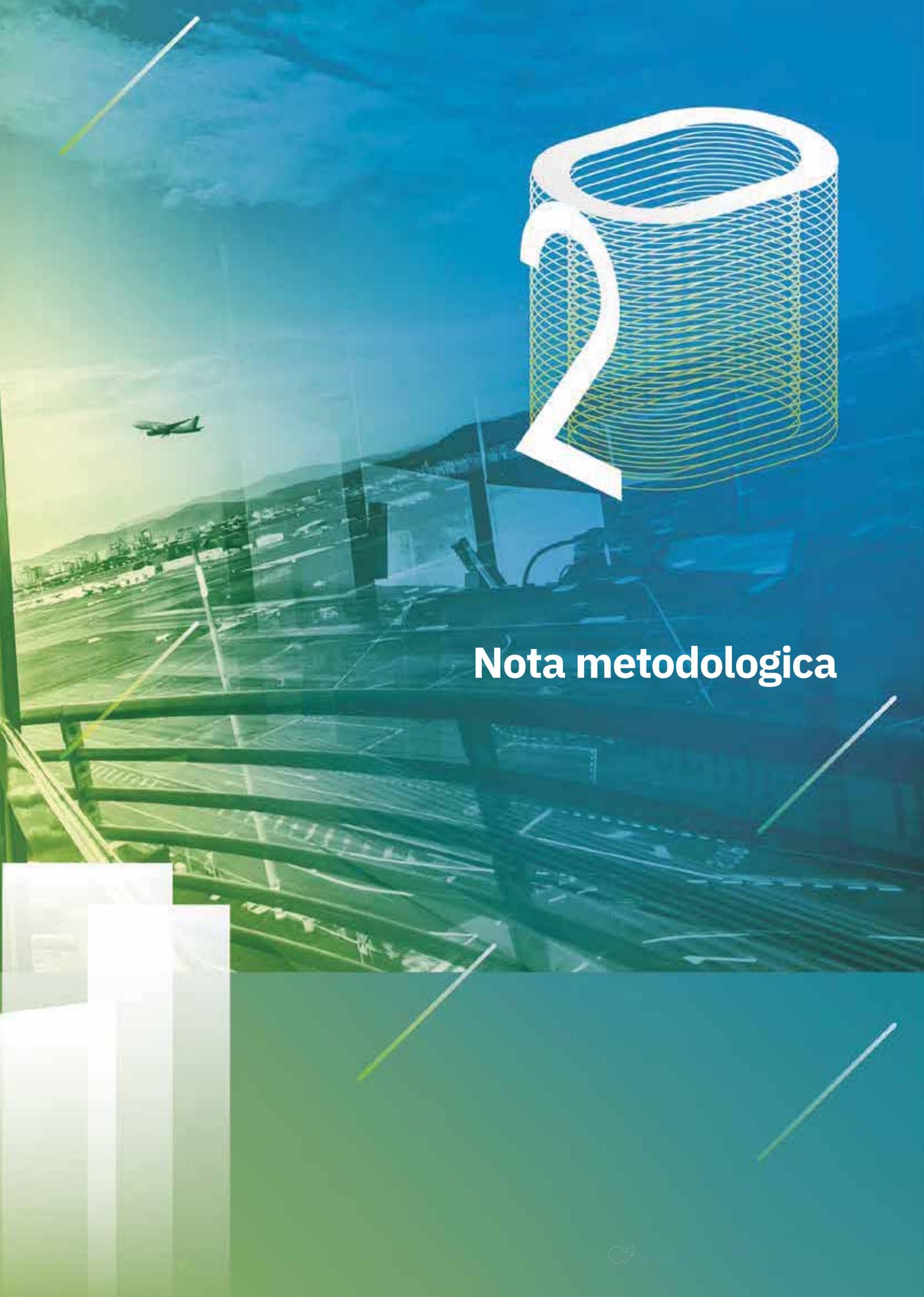
10. A partire da marzo 2020 per tutti i dipendenti che svolgono attività remotizzabili è stato attivato il lavoro agile per far fronte all'emergenza sanitaria. A conclusione di questa saranno abilitati ulteriori dipendenti allo smartworking (al 31/12/2020 risultavano pervenute 809 richieste di attivazione smartworking post emergenza).
11. Il progetto Intercultura è stato temporaneamente sospeso nel 2020 in virtù dell'impossibilità a procedere a causa delle limitazioni imposte dalle normative anti COVID-19.

Ai temi materiali di ENAV sono stati affiancati i diversi obiettivi di sviluppo sostenibile mettendo in evidenza, in maniera sempre più decisiva, il contributo di ENAV alla creazione di valore aggiunto per tutti gli stakeholders.

Tabella di raccordo tra temi materiali e Sustainable Development Goals

| | 3 SALUTE E BENESSERE | 4 DISUGUAGLIANZA | 5 PARITÀ DI GENERE | 7 ENERGIA PULITA E ACCESSIBILE | 8 BUONA OCCUPAZIONE E CRESCITA ECONOMICA | 9 INNOVAZIONE E INFRASTRUTTURE | 10 RIDURRE LE DISUGUAGLIANZE | 11 CITTÀ E COMUNITÀ SOSTENIBILI | 12 CONSUMO E PRODUZIONE RESPONSABILI | 13 LOTTA CONTRO IL CAMBIAMENTO CLIMATICO |
|---|----------------------|------------------|--------------------|--------------------------------|--|--------------------------------|------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|--|
| Consumi energetici e climate change | | | | ● | | | | ● | | ● |
| Gestione dei rifiuti | | | | | | | | ● | ● | |
| Emissioni elettromagnetiche | | | | | | | | ● | | |
| Safety | | | | | | ● | | | | |
| Security | | | | | | ● | | | | |
| Qualità del servizio | | | | | | ● | | | | |
| Innovazione tecnologica | | | | | | ● | | | | |
| Gestione responsabile della catena di fornitura | | | | | ● | | | ● | ● | |
| Adeguatezza del capitale umano | | | | | | | ● | | | |
| Tutela e benessere dei dipendenti | ● | ● | | | ● | | | | | |
| Salute e sicurezza dei lavoratori | | | | | ● | | | | | |
| Diversità, inclusione e pari opportunità | | | ● | | | | ● | | | |
| Lotta alla corruzione e integrità aziendale | | | | | ● | | | ● | | |





Nota metodologica

2. Nota metodologica

Il Gruppo ENAV, in conformità a quanto previsto dall'art. 5, comma 3, lettera b) del Decreto Legislativo 30 dicembre 2016, n. 254 (di seguito il "Decreto") e successive integrazioni, ha predisposto la Dichiarazione Consolidata di Carattere Non Finanziario (nel seguito anche "Dichiarazione", "Bilancio di Sostenibilità" o "Bilancio"), che costituisce una dichiarazione distinta dalla relazione sulla gestione.

La Dichiarazione, redatta ai sensi degli articoli 3 e 4 del Decreto secondo quanto previsto dallo stesso, contiene informazioni relative ai temi ambientali, sociali, attinenti al personale, al rispetto dei diritti umani e alla lotta contro la corruzione attiva e passiva. L'ampiezza e la qualità della rendicontazione riflettono il principio di rilevanza (o "materialità"), elemento previsto dalla normativa di riferimento e caratterizzante i *GRI Sustainability Reporting Standards* (di seguito anche *GRI Standards*), secondo cui le informazioni da fornire sono definite dalla Società a fronte di un'analisi che identifica le informazioni rilevanti in virtù della misura necessaria ad assicurare la comprensione dell'attività dell'impresa, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto dalla stessa prodotta o in grado di influenzare in modo sostanziale le valutazioni e le decisioni degli *stakeholder* (si veda il paragrafo "La nuova matrice di materialità").

La presente Dichiarazione è stata redatta secondo i *GRI Standards* pubblicati dal *Global Reporting Initiative (GRI Standards – opzione "Core")*, autorevole organismo indipendente dedicato alla definizione di modelli per la rendicontazione non-finanziaria. Le *disclosure* e gli indicatori riportati all'interno del testo sono riportati nel *GRI "Content Index"* (pag. 194).

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

Il presente documento è approvato dal CdA di ENAV in data 20 aprile 2021. La presente Dichiarazione è stata sottoposta ad esame limitato secondo quanto previsto dal principio *International Standard on Assurance Engagements (ISAE 3000 Revised)* da parte di EY S.p.A.

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

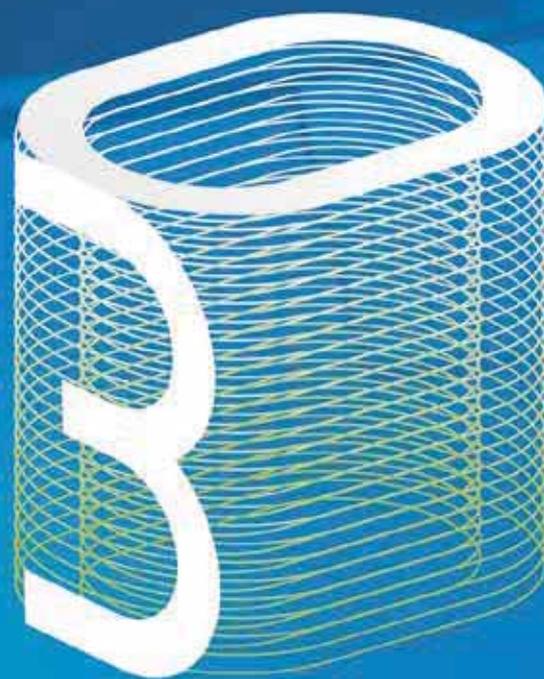
Perimetro di reporting

Le informazioni qualitative e quantitative contenute nella Dichiarazione Consolidata di Carattere Non Finanziario si riferiscono alla performance del Gruppo ENAV (di seguito anche “il Gruppo”) per l’esercizio chiuso il 31 dicembre 2020. Inoltre, ai fini di una migliore comparazione o contestualizzazione delle informazioni fornite, sono stati inseriti e opportunamente indicati i dati riferiti all’esercizio 2019 e all’esercizio 2018. I dati quantitativi degli esercizi 2018, 2019 e 2020 non sono perfettamente confrontabili a causa delle modifiche nel perimetro di rendicontazione occorse nel 2020.

La presente Dichiarazione comprende i dati e le informazioni riferiti al “Gruppo ENAV”, ovvero l’insieme delle società composto dalla Capogruppo, ENAV S.p.A., e dalle società controllate e consolidate con metodo integrale nel bilancio finanziario: Techno Sky S.r.l., ENAV Asia Pacific Sdn Bhd, ENAV North Atlantic LLC, d-flight e IDS AirNav. Si sottolinea che, è stata esclusa del perimetro di rendicontazione la società ENAV España Control Aereo S.L.U, acquisita nel mese di gennaio 2020 al fine di poter partecipare alla procedura di gara per l’affidamento del servizio di gestione del traffico aereo di terminale. Tale Società non è operativa ed è stata liquidata nel corso del mese di marzo 2021.

Si sottolinea inoltre che, nel testo della Dichiarazione con i termini “ENAV” e “la Società”, si fa riferimento esclusivamente alla capogruppo ENAV S.p.A. Eventuali limitazioni a tale perimetro sono state opportunamente indicate all’interno della tabella “Perimetro dei temi materiali identificati” (pag. 18). In ogni caso tali limitazioni non compromettono la comprensione delle performance e la rappresentatività delle informazioni.





Profilo e attività

3. Profilo e attività

3.1. Carta d'identità

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

Controllata al 53% dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e vigilata dal Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, ENAV è l'operatore unico a livello nazionale nel controllo del traffico aereo civile.

Con 4.147 dipendenti, ha garantito nel 2020 agli 842.327 aerei che hanno volato sullo spazio aereo nazionale, sicurezza e puntualità 24 ore su 24, fornendo tutti i servizi della navigazione aerea alle compagnie.

Dalle torri di controllo di 45 aeroporti, ENAV gestisce decolli, atterraggi e movimentazione al suolo degli aeromobili e dai 4 centri di controllo d'area assicura l'assistenza alla navigazione a tutti quelli in rotta, siano essi destinati al sorvolo del Paese oppure ad atterrare presso un aeroporto nazionale. Considerata da tempo tra i "big five" europei per *performance* operative e innovazione, ENAV è una componente fondamentale del sistema dell'*Air Traffic Management* (di seguito ATM) internazionale. Partecipa alle attività di ricerca e sviluppo in coordinamento con gli organismi di controllo nazionali e internazionali del settore ed è uno dei principali attori nella realizzazione del *Single European Sky*, il programma per armonizzare la gestione del traffico aereo in tutta l'Unione Europea con l'obiettivo di rafforzare la sicurezza e l'efficienza del trasporto aereo continentale.

Da anni il Gruppo ENAV è impegnato anche a sostegno dell'ambiente grazie alla costante ottimizzazione delle rotte per ridurre i consumi degli aerei e all'utilizzo di tecnologie innovative che migliorino l'efficienza delle proprie infrastrutture.



4 Centri di Controllo
d'Area



732.800 km²
Spazio di competenza



842.327
Voli controllati
annualmente



45 Torri
di controllo



4.391
Picco di voli gestiti
in un giorno



4.147
Dipendenti

3.2. Il nostro network della sostenibilità

ENAV supporta la promozione della sostenibilità attraverso l'adesione ai principi del *Global Compact* e la partecipazione a numerose associazioni.

CSR Manager Network

La CSR Manager Network è l'associazione di riferimento per professionisti che si occupano di sostenibilità e di responsabilità sociale d'impresa in qualità di manager d'azienda, consulenti e ricercatori. L'impegno di ENAV si sostanzia anche attraverso la partecipazione, attraverso il proprio CSR Manager, nel Consiglio direttivo del CSR Manager Network.



sustainabilityenav

Fondazione Global compact Italia

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



Salone della CSR e dell'innovazione sociale

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



ASviS

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

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



EticaNews

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

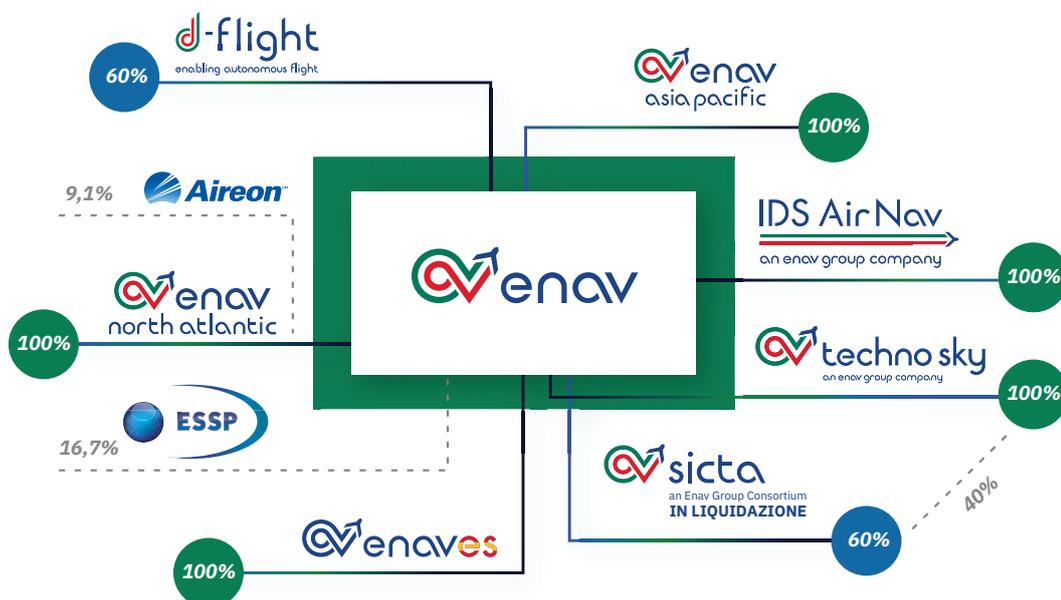
- giornalismo sull'etica, occupandosi cioè di tematiche che promuovano e diano voce a una società che sia sostenibile da un punto di vista economico e sociale;
- giornalismo etico, ossia indipendente da pubblicità, legami politici o relazionali, ponendosi sotto la garanzia del comitato etico-scientifico;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



3.3. La struttura del gruppo e le attività

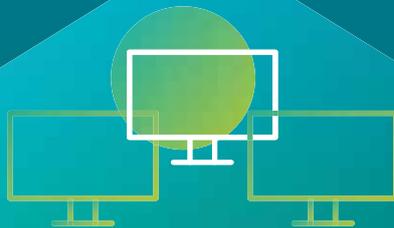
LA STRUTTURA

Sicurezza e qualità del servizio sono le parole chiave a cui si ispira la cultura di ENAV, che per questo viene riconosciuta come uno dei migliori *service provider* a livello internazionale. L'approccio sempre più orientato al cliente, all'innovazione e alla tutela dell'ambiente, grazie anche alla costante ottimizzazione delle rotte per ridurre i consumi degli aerei, è finalizzato a definire una strategia in grado di creare valore costante alla crescita del trasporto aereo.



Del Gruppo ENAV fanno parte anche le società controllate Techno Sky S.r.l., ENAV Asia Pacific Sbn Bhd, ENAV North Atlantic LLC, d-flight ed IDS Air-Nav. Grazie ad esse, oltre ad erogare i servizi della navigazione aerea come per Legge e per Statuto, la Società è in grado di garantire l'installazione, la manutenzione ed il monitoraggio costante dei sistemi di assistenza al volo e dei relativi *hardware* e *software*, di sviluppare e collaudare nuove tecnologie, consentire la movimentazione sicura nello spazio aereo civile dei droni nonché di essere presente all'estero con attività commerciali di consulenza e fornitura dei servizi sui mercati internazionali.

Nello specifico, **Techno Sky**, la società addetta alla logistica ed alla manutenzione del Gruppo ENAV, assicura la piena efficienza operativa e la completa disponibilità - senza soluzione di continuità - degli impianti, dei sistemi e dei software utilizzati per il controllo del traffico aereo in Italia. Techno Sky gestisce e manutiene:



4 Centri di Controllo d'Area

224 Sistemi di ausilio alla navigazione



45 Aeroporti



44 Sistemi radar



123 Centri di telecomunicazione



66 Sistemi meteo



27 Sistemi software in manutenzione per totali

31.338 installazioni in esercizio operativo ATM (Air Traffic Management)

Techno Sky è inoltre dotata di una struttura operativa distribuita strategicamente su tutto il territorio nazionale che le permette di rispondere con efficacia e tempestività a ogni esigenza di carattere tecnico, implementativo e gestionale.

In qualità di integratore dei sistemi *mission critical* di ENAV, Techno Sky presidia l'intera catena del valore: ricerca e sviluppo, ingegneria dei sistemi, progettazione, sviluppo del *software* ATM, sviluppo dei sistemi meteo, installazione, integrazione, formazione, logistica, manutenzione, calibrazione degli strumenti di misura, gestione delle parti di ricambio e riparazione.

Techno Sky possiede un patrimonio unico di competenze, tecnologie ed esperienze accumulato negli oltre quarant'anni della sua primaria presenza sul mercato dei sistemi ATM al servizio di ENAV, anche in virtù delle partnership con i maggiori produttori globali delle tecnologie ATM, ICT, meteo e di *security* ed è impegnata anche nella commercializzazione dei propri servizi e nella realizzazione di progetti ad altri soggetti nazionali ed esteri (*providers* ATM, agenzie ed istituzioni, aeroporti).

Controllata da ENAV al 100%, **ENAV Asia Pacific** (EAP) è stata costituita nella forma di *private company limited by shares* con sede a Kuala Lumpur in Malaysia, nel marzo 2013. ENAV Asia Pacific si occupa di fornire, nell'ambito dell'attività di promozione e sviluppo commerciale, servizi di gestione e consulenza per il controllo del traffico aereo, oltre ad ulteriori servizi essenziali per la navigazione aerea. La presenza stabile della società nella regione è un fattore che rende il Gruppo un partner affidabile per tutte le aziende, le organizzazioni e le istituzioni locali e mira a costruire relazioni a lungo termine con i propri clienti, rispondendo a tutte le esigenze in modo strutturato, efficace ed efficiente.

ENAV North Atlantic, anch'essa controllata al 100% da ENAV, è stata invece costituita il 29 gennaio 2014 nella forma della *limited liability company* di diritto statunitense ed ha come principale obiettivo quello di gestire la partecipazione di ENAV nel capitale sociale di Aireon LLC, una *limited liability* di diritto statunitense il cui oggetto sociale è la fornitura di servizi strumentali alle attività di *surveillance* della navigazione aerea tramite un servizio globale di sorveglianza satellitare.

D-flight è la società creata da ENAV nel novembre 2018, per lo sviluppo della piattaforma U-Space utile all'erogazione dei servizi per gli *unmanned aerial vehicle* (UAV), denominati comunemente "droni", di cui ENAV detiene il 60% del capitale. Il restante 40% appartiene ad una compagine industriale guidata da Leonardo in partnership con Telespazio ed IDS-Ingegneria Dei Sistemi. Il settore dei droni, in forte ascesa, è stato regolamentato dall'EASA (European Union Aviation Safety Agency) con l'emanazione ufficiale nell'ottobre del 2019 del Regolamento per i velivoli al di sotto dei 150kg applicato poi in Italia dal primo gennaio 2021.

Per far fronte alla normativa comunitaria e nazionale ed erogare i servizi agli utenti dei droni, ENAV, in seguito ad una convenzione con ENAC, ha creato la piattaforma d-flight, che consente:

- la registrazione e gestione dell'account che permette agli utenti interessati all'impiego dei droni di accreditarsi sul portale per l'accesso ai servizi riservati agli operatori, sia ricreativi che professionali;
- la consultazione delle no-fly zones che permette agli iscritti di visualizzare le aree in cui vige un divieto di sorvolo o le condizioni di impiego per l'utilizzo dei droni in sicurezza;
- tracking del drone - ricezione in tempo reale della sua posizione in una sala controllo centrale;
- presentazione del traffico manned e droni tracciati sotto i 500 piedi;
- mission planning per missioni BVLOS (Beyond Visual Line of Sight) - capacità di pianificare missioni oltre la linea visiva dell'operatore, utilizzando le funzioni di tracking e supportando le valutazioni sulla sicurezza della missione proposta in relazione alle possibili interferenze della stessa.

Grazie a questi servizi diverrà possibile il pieno sfruttamento delle potenzialità degli *aerial drones* per attività di grande importanza, come il monitoraggio delle infrastrutture, ispezioni, fotogrammetria, rilievi ambientali e tante altre opportunità di mercato che seguono l'implementazione tecnologica dei mezzi a pilotaggio remoto.

IDS AirNav, ultima società ad essere acquisita integralmente da ENAV a luglio 2019, si occupa dello sviluppo di soluzioni software nell'ambito dell'Air Traffic Management (ATM). Tutte le attività vengono svolte in piena conformità con la normativa internazionale e nazionale nonché rispettando gli standard di settore per l'Aeronautical Data Quality (ADQ), tra cui lo standard di EUROCONTROL ET153. Azienda con un organico di circa 150 professionisti, fornisce assistenza e consulenza sulle attività proposte e su una vasta gamma di servizi tra i quali: la progettazione delle procedure di volo (IFP) verifiche a terra, valutazioni di idoneità, valutazione del rischio e supporto alla definizione delle relative mitigazioni, valutazione delle performance dei sistemi di comunicazione, navigazione e sorveglianza (CNS), analisi del "siting" delle radioassistenze e valutazione delle interferenze elettromagnetiche, nonché l'acquisizione del terreno e degli ostacoli e la cartografia aeronautica. Le soluzioni offerte, elaborate anche con la collaborazione del cliente, coprono tutti i requisiti necessari per l'intero processo dell'Aeronautical Information Management (AIM): la raccolta dei dati e la loro pubblicazione, la gestione dei flussi di traffico aereo (ATFM), i processi decisionali correlati (CDM).

IDS AirNav opera a livello nazionale ed internazionale, installando soluzioni in oltre 70 paesi nel mondo, oltre all'Italia, ed i suoi servizi per

l'aeronavigazione hanno permesso al Gruppo di potenziare la propria offerta e capacità di penetrazione sul mercato non regolamentato e nello stesso tempo di arricchire le attività del *core business* in termini di qualità del servizio erogato nel controllo del traffico aereo. IDS AirNav, infatti, si occupa di assicurare che gli strumenti e i sistemi utilizzati per il controllo del traffico aereo processino in modo corretto i dati, attraverso il costante monitoraggio della qualità e della safety di tali strumenti, sia durante la produzione, che nei processi di installazione e di aggiornamento. Per tutti i prodotti di IDS AirNav viene rilasciato il **certificato DSU (Declaration of Suitability Use)**, certificato di qualità che garantisce che il prodotto rispetti tutte le normative e gli standard necessari. La qualità di tali prodotti è garantita anche dalla presenza di un Customer Care che gestisce tutte le eventuali criticità riscontrate dai clienti di tutto il mondo.

ENAV è anche uno degli azionisti di Aireon, con una quota di circa il 9,1%, (che si attesterà a 11,1% post esecuzione della clausola di *redemption*, la quale non comporterà ulteriori oneri a carico della Società) insieme ai *service provider* di Canada, Gran Bretagna, Irlanda e Danimarca e al partner industriale Iridium, proprietario della costellazione di satelliti. Si segnala che ENAV North Atlantic, in virtù delle attività che svolge, non ha dipendenti.

ENAV possiede anche una significativa partecipazione azionaria (16,7%) nella società di diritto francese ESSP S.a.s. che fornisce il servizio di potenziamento del segnale satellitare GPS denominato EGNOS. Assieme ad ENAV, gli azionisti di ESSP sono altri sei tra i maggiori fornitori di servizi della navigazione aerea Europei: DFS, DGAC-DSNA, ENAIRE, NATS, NAV-Portugal, Skyguide.



LE ATTIVITÀ



Il controllo del traffico aereo

Assicura - attraverso i quattro centri di controllo d'area (ACC) di Roma, Milano, Padova e Brindisi, e dalle torri di controllo di 45 aeroporti civili italiani - l'assistenza alla navigazione a tutti gli aeromobili, siano essi destinati a decollare, ad atterrare o al solo sorvolo del Paese.

Progettazione spazi aerei

Sovrintendere all'organizzazione dello spazio aereo di competenza attraverso la progettazione delle procedure di volo, sia convenzionali sia di navigazione satellitare, e la definizione di un sistema di rotte funzionale al soddisfacimento degli obiettivi di *safety*, *capacity*, *environment*, *flight efficiency* e contenimento dei costi.

Meteorologia

Osservazioni e previsioni delle condizioni meteorologiche che vengono rilasciate in tempo reale sulle reti internazionali e di telecomunicazione. Dalle stazioni meteorologiche aeroportuali vengono emessi bollettini di osservazione con cadenza oraria o semi oraria e messaggi meteo finalizzati alla meteorologia sinottica, secondo quanto previsto dall'Organizzazione Meteorologica Mondiale (WMO).

Informazioni Aeronautiche

Fornire il servizio di informazioni aeronautiche ai piloti e al personale di volo, provvedendo alla diffusione e all'aggiornamento dei dati per l'intero territorio italiano.

L'informazione aeronautica essenziale per i naviganti è diffusa attraverso il Pacchetto Integrato delle Informazioni Aeronautiche (IAIP), consultabile anche sul sito istituzionale www.enav.it.

Ricerca e Innovazione

Ricerca e innovazione centralizzate a livello europeo all'interno del programma SESAR (Single European Sky ATM Research).

In stretto coordinamento con la Commissione Europea, ENAV partecipa a molteplici progetti volti alla definizione e alla verifica di nuovi concetti operativi, tecnologie e sistemi, con l'obiettivo di migliorare la capacità e le performance del sistema internazionale dei servizi della navigazione aerea.

Radiomisure

Garantire, grazie alla propria flotta aerea, il controllo continuo delle radioassistenze nazionali che forniscono al pilota le informazioni sull'esatta posizione del velivolo.

La continua verifica dell'accuratezza dei segnali radioelettrici permette agli operatori del trasporto aereo di volare in massima sicurezza.

Training

Unica Società in Italia autorizzata a selezionare, formare e aggiornare i diversi profili professionali che operano nei servizi per il controllo del traffico aereo civile. La struttura Operational & Technical Training assicura formazione specialistica di alto livello, fornendo sia l'addestramento iniziale che un aggiornamento continuo del personale.

Ingegneria e manutenzione

Progettazione, realizzazione ed esercizio di tutta l'infrastruttura tecnologica necessaria per l'assistenza al volo.

Le attività progettuali sono integrate con processi di standardizzazione ed evoluzione a livello internazionale, e con numerosi progetti comuni con altri service provider. Techno Sky assicura i servizi legati alla gestione e manutenzione degli apparati e dei sistemi per il controllo del traffico aereo. Svolge attività di ingegneria e sviluppo come componenti software ATM, sviluppo dei sistemi meteo, installazione di sistemi radio, radar e di radioassistenza, nonché lo sviluppo di alcune componenti software ATM e meteo. La controllata IDS AirNav realizza sistemi e software per l'Aeronautical Information Management Services (AIS), l'Aeronautical Information Management (AIM) e l'Air Traffic Flow Management (ATFM).

Attività internazionali

Come uno dei principali Service Provider a livello internazionale ed europeo, ENAV, partecipa attivamente ad accordi di cooperazione, partnership e programmi multilaterali. Ricopre un ruolo di primaria importanza all'interno dell'Alleanza A6, la partnership strategica che riunisce i principali service provider.

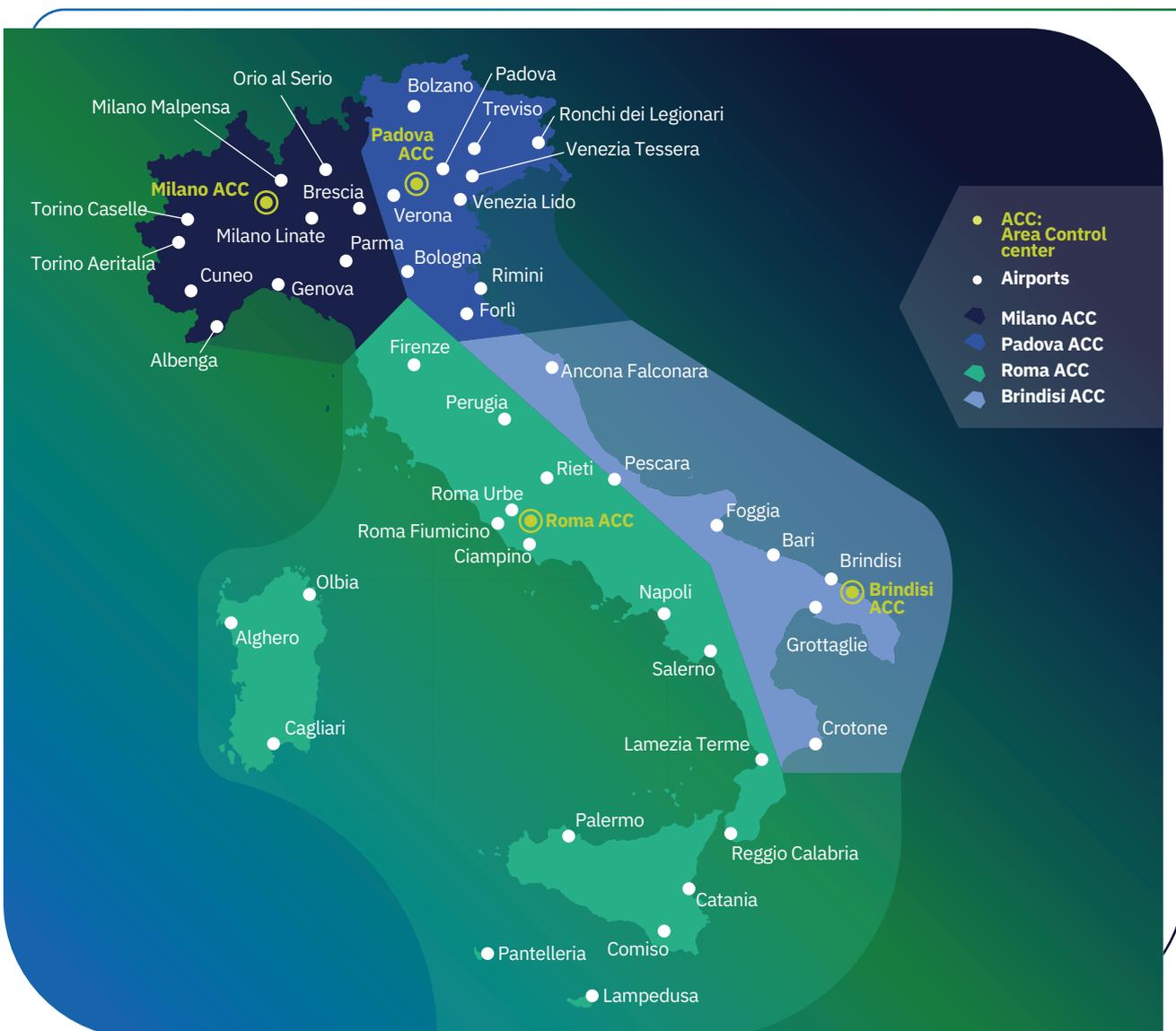
Services and Solutions

ENAV ha conseguito significativi risultati di carattere operativo e tecnico gestionale, diventando punto di riferimento e partner strategico in progetti nazionali ed internazionali grazie ad un impegno costante supportato dai continui investimenti in sistemi tecnologici attraverso la sua controllata IDS AirNav, internazionalmente riconosciuta come fornitore leader di soluzioni per ANSP (Air Navigation Service Provider), autorità aeroportuali, agenzie aeronautiche, enti pubblici e privati responsabili della gestione del traffico aereo civile e militare.

3.4. Modello operativo

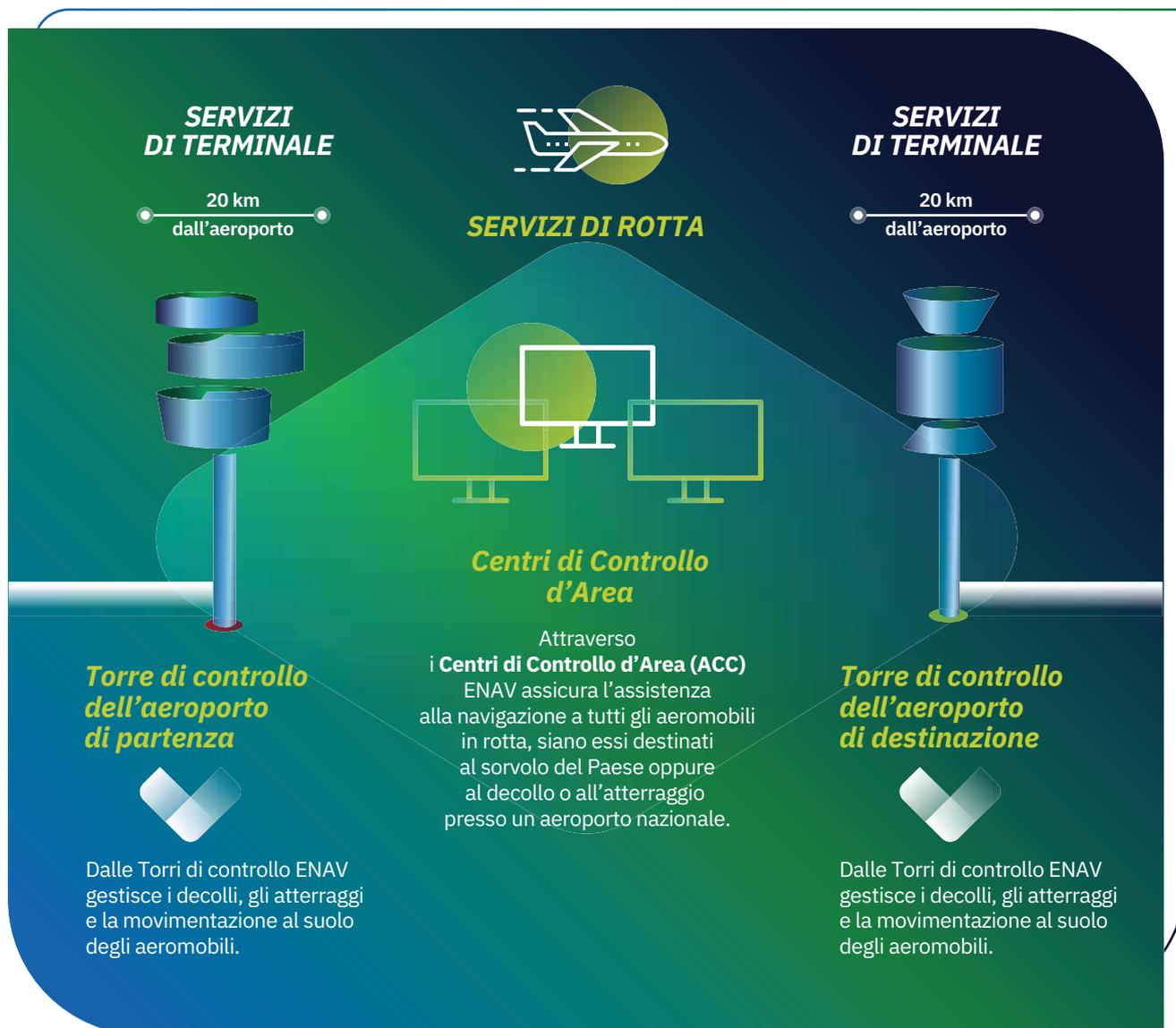
ENAV assicura l'assistenza alla navigazione a tutti gli aeromobili, siano essi destinati al sorvolo del Paese oppure ad atterrare presso un aeroporto nazionale, attraverso:

- i 4 Centri di Controllo d'Area (ACC) di Roma, Milano, Padova e Brindisi per quanto riguarda la fase di rotta;
- le 45 torri di controllo - per la fase di decollo, atterraggio e la movimentazione al suolo degli aeromobili - di altrettanti aeroporti civili italiani: Fiumicino, Malpensa, Linate, Venezia Tessera, Bari, Bologna, Catania, Ciampino, Napoli, Olbia, Orio al Serio, Palermo, Torino Caselle, Verona Villafranca, Alghero, Brindisi, Cagliari, Firenze, Genova, Lamezia Terme,

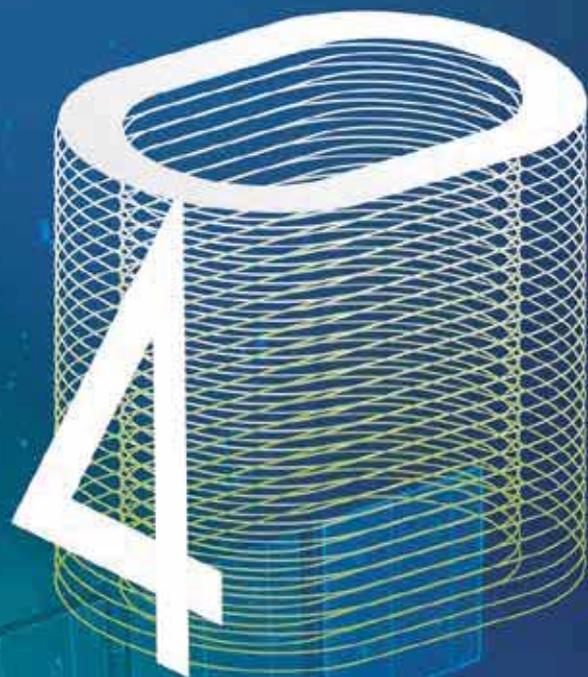


Rimini, Ronchi dei Legionari, Treviso, Parma, Torino Aeritalia, Albenga, Cuneo, Brescia, Bolzano, Padova, Venezia Lido, Perugia, Ancona Falconara, Forlì, Roma Urbe, Pescara, Rieti, Salerno, Reggio Calabria, Comiso, Pantelleria, Lampedusa, Grottaglie, Crotona, Foggia.

Il controllo del traffico aereo viene garantito senza soluzione di continuità, da quando un aereo accende i motori, fino a quando li spegne. Compito del controllore del traffico aereo, sia nella gestione del traffico d'area che di quello di avvicinamento radar, è quello di garantire una separazione minima tra gli aeromobili che sia di 5 miglia sulla linea orizzontale e di 1.000 piedi in verticale. La separazione orizzontale può essere ridotta a 3 miglia in fase di avvicinamento negli aeroporti a più alto traffico.







Sicurezza e innovazione

4. Sicurezza e innovazione

4.1. Innovazione tecnologica

Il Gruppo ENAV rappresenta una realtà strategica per il Paese, una realtà in cui l'innovazione, lo sviluppo tecnologico e la crescita professionale delle persone rappresentano i driver attraverso cui valorizzare al meglio tutti gli asset.

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

Tutti conoscono ormai i progetti più importanti legati al tema dell'ambiente, che vedono l'Azienda leader in campo internazionale, con il Free Route su tutti, insieme al sistema satellitare Aireon e l'ACDM (per il risparmio di emissioni nocive durante la movimentazione degli aerei a terra). Tutto ciò è possibile grazie agli investimenti che ogni anno vengono dedicati all'**innovazione delle infrastrutture**, alla **digitalizzazione dei sistemi** ed alla **interoperabilità delle piattaforme**.

Innovare le infrastrutture significa, ad esempio, utilizzare sistemi satellitari in grado di integrare e sostituire progressivamente i tradizionali radar di terra e, in questo ambito, in qualità di socio in Aireon, società statunitense Iridium e altri ANSP (provider per il controllo del traffico aereo), ENAV è già presente con il primo ed unico sistema satellitare di sorveglianza del traffico aereo che copre tutto il globo.

La digitalizzazione delle comunicazioni ha invece a che fare con progetti come la sostituzione delle comunicazioni cartacee tra controllori all'interno di una stessa torre di controllo, le informazioni visualizzate direttamente sullo schermo radar della propria postazione in tempo reale o la riduzione del rischio di incomprensione nelle comunicazioni radio tra controllori e piloti attraverso il nuovo sistema Datalink – che consente di integrare la comunicazione digitale con le tradizionali comunicazioni radio terra/bordo/terra.

L'interoperabilità delle piattaforme ha invece l'obiettivo di consentire la condivisione dei dati in tempo reale tra sistemi di diversi soggetti (Service Provider, Vettori, Aeroporti, Militari) che cooperano nella gestione del volo, al fine di garantire una gestione più fluida ed efficiente del traffico aereo anche a livello sovranazionale. Uno dei sistemi che ENAV sta realizzando – denominato Coflight – sviluppato con la francese DSNA, permetterà di raggiungere un livello di automazione delle operazioni più elevato rispetto all'attuale, e può essere "virtualizzato" per la fornitura del servizio da remoto, come sta sperimentando l'ANSP svizzero Skyguide.



Grazie all'innovazione ed alla costante professionalizzazione delle risorse, il Gruppo ENAV, primo tra i Service Provider europei, ha rivoluzionato la modalità di attraversamento dello spazio aereo del nostro Paese, attraverso il Free Route, il progetto di innovazione digitale delle infrastrutture di volo che, consentendo alle compagnie aeree di scegliere la traiettoria di attraversamento più breve, ha prodotto e produce significativi vantaggi per le compagnie aeree e l'ambiente¹².

Oltre alle attività e ai progetti descritti, Il Gruppo ENAV sta lavorando ad ulteriori progetti innovativi che nel medio-lungo periodo saranno in grado di rivoluzionare il nostro settore. Il traffico aereo, in molti aeroporti a minor densità, sarà infatti gestito attraverso torri di controllo remote, non più posizionate all'interno degli scali ma concentrate in due centri di controllo a livello nazionale che raggruppano diverse *remote tower*. Tutti gli scali potranno così operare 24 ore al giorno, con minore impiego di risorse ed energia, aprendosi alle esigenze di flessibilità delle compagnie aeree e rendendo così più attrattivo il sistema Paese. Il sistema Arrival Manager, parlando invece di breve periodo, sarà in grado di indicare al controllore la sequenza calcolata ottimale per separare gli aeromobili in arrivo su aeroporti congestionati, consentendo un importante recupero sui consumi e un'ulteriore riduzione dei ritardi.

Dal punto di vista delle tecnologie, il Gruppo ENAV sta concentrando i propri sforzi sull'utilizzo delle più avanzate tecniche di analisi e gestione dei **Big Data** – attraverso l'Intelligenza artificiale per passare dall'attuale livello di capacità predittiva a quello superiore prescrittivo. È il caso del progetto CORA (*Conflict Resolution Advisory*), che rappresenta una delle funzionalità più avanzate dei sistemi di controllo del traffico aereo di rotta. Alla odierna capacità, che consente la segnalazione di possibili conflitti nelle traiettorie indicate dagli aerei, questo sistema aggiungerà il livello di "suggerimento" rispetto alla migliore e più efficiente traiettoria da seguire per evitare il conflitto. Una vera rivoluzione.

Ultima frontiera: i **Droni**. Parlando di innovazione e di futuro sostenibile del settore Aviation, lo sviluppo del traffico dei droni rappresenta sicuramente uno degli aspetti più interessanti. Il mercato mondiale dei droni non conoscerà soste nei prossimi anni e, anzi, continuerà ad aumentare il suo valore. Questi mezzi saranno sempre più utilizzati per assistenza medica d'emergenza, monitoraggio ambientale, mappatura del territorio, agricoltura di precisione, ispezione delle infrastrutture critiche e molto altro ancora, e il tutto dovrà essere gestito nella massima sicurezza. Per questi motivi, in partnership con Leonardo S.p.A. e Telespazio S.p.A., ENAV ha lanciato

¹². Il progetto Free Route viene ampiamente descritto nel paragrafo 8.2 di questo documento.

d-flight, l'unica piattaforma in Italia, una delle prime in Europa, per l'erogazione dei servizi ai velivoli a pilotaggio remoto e di tutte le altre tipologie di aeromobili che rientrano nella categoria *unmanned aerial vehicles*.

Attraverso d-flight, ENAV è in grado di mettere a disposizione degli utenti i servizi previsti dalla normativa europea EASA per l'utilizzo dei droni garantendo che il traffico degli stessi si sviluppi coerentemente con le regole di sicurezza ed economicità. Per tali motivi, stiamo realizzando lo U-Space in Italia, lo spazio aereo al di sotto dei 150 metri, considerato l'elemento chiave per l'impiego in sicurezza dei droni in ogni contesto e per tutti i tipi di missioni. I servizi U-Space si evolvono parallelamente al livello di automazione del drone e garantiscono forme avanzate di interazione con l'ambiente, lo scambio di informazioni e dati digitali per velivoli con o senza equipaggio.

Innovazione e tecnologia per un'infrastruttura invisibile che generi soluzioni sicure, sostenibili e di alta qualità. Questo è l'obiettivo: abilitare l'utilizzo di droni alle attività di business e di rilevanza sociale, garantendo l'integrazione e la coesistenza di questa nuova forma di trasporto con le esigenze e la sicurezza del traffico aereo tradizionale.

4.2. Security

Sia la sostenibilità sia la sicurezza delle persone e delle informazioni sono concetti generali, macrocategorie o meglio ancora meta-discipline, temi costantemente dibattuti e vitali per la competitività delle imprese e di intere economie. Le azioni di qualsiasi impresa, in particolare di quelle di grosse dimensioni, influiscono su molti aspetti della società e delle comunità circostanti. Le iniziative di sviluppo sostenibile mirano a garantire che l'impatto delle azioni di queste grandi aziende sia neutro o positivo. Tenendo conto di ciò, proteggere le organizzazioni significa difendere da tutti i potenziali rischi non solo l'incolumità fisica, ma anche la personalità degli individui e le libertà fondamentali, oltre a tutelare le informazioni connesse all'operatività aziendale. Quanto detto fa parte della strategia di sviluppo sostenibile del Gruppo. Infatti, lo sviluppo di tecnologie innovative e la fiducia nella sicurezza, sia del personale sia delle infrastrutture e delle informazioni, permette alle aziende di contribuire in modo più efficace agli obiettivi dell'Agenda 2030. Il Gruppo ENAV ha dichiarato la priorità degli obiettivi di protezione del personale, delle infrastrutture e dei sistemi da atti od eventi pregiudizievoli che possano avere un impatto su interessi di rilevanza di rango primario nell'Ordinamento costituzionale e nella salvaguardia del pubblico interesse affidato dalla Legge alla compagine societaria, anche in ragione della na-

tura speciale della Capogruppo, quale “infrastruttura critica”¹³, “operatore di servizi essenziali”¹⁴, nell’interesse specifico degli utenti, quali fruitori di servizi ma anche dell’intera collettività, del Paese e del suo pieno inserimento in funzioni essenziali dell’Unione Europea, cui concorrono anche le altre imprese del Gruppo, ancorché non specificamente classificate con le suddette categorie normative.

In particolare, al fine di garantire la sicurezza e la regolarità della fornitura dei servizi di gestione del traffico aereo e di Navigazione Aerea, ENAV opera nella consapevolezza che la protezione del personale e delle infrastrutture e la sicurezza delle informazioni che riceve, produce, utilizza e trasferisce, siano elementi determinanti e imprescindibili per salvaguardare la comunità che, direttamente e indirettamente, si avvale dei servizi del Gruppo e contribuisce altresì alla difesa della pubblica sicurezza e della Security dell’aviazione civile.

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

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

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

ENAV pone primario impegno per la protezione delle persone, attraverso politiche che pongono al centro degli obiettivi di security la tutela dei diritti umani, che comunque possano essere interessate dalle attività del Gruppo, con primario riferimento alla tutela della vita, dell’incolumità, dei principi di libertà, tanto nei rapporti di lavoro quanto nelle relazioni con clienti, contraenti ed Istituzioni, in Italia e nei Paesi in cui il Gruppo estende le proprie attività.

Nel quadro dei processi di riorganizzazione e di gestione complessiva dei rischi, il presidio di security è stato esteso a ricomprendere l’intero Gruppo.



La Security Policy esplicita l’impegno assunto dal Gruppo ENAV nel garantire la sicurezza degli impianti del Gruppo, del personale e dei propri sistemi, nonché dei dati e delle informazioni in essi contenuti, al fine di prevenire qualsiasi interferenza indebita nella fornitura dei servizi della navigazione aerea e, in generale, la violazione della disponibilità, dell’integrità e della riservatezza delle informazioni aziendali, anche nell’interesse della comunità finanziaria. La Security Policy è stata ulteriormente integrata, affinando i processi di gestione della continuità operativa e con un forte commitment verso l’esigenza di riconoscere il valore centrale del dovere di protezione, quale riflesso della funzione sociale d’impresa secondo lo spirito dell’art. 41 Cost. e la valorizzazione del fattore umano e della tutela del lavoro e dei lavoratori.

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

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

SECURITY MANAGEMENT SYSTEM

Il Gruppo ha sviluppato una strategia di protezione in chiave unitaria, implementando un Security Management System di Gruppo che, per quanto riguarda la security delle informazioni e dei dati di ENAV e IDS AirNav, è certificato da un Organismo di Certificazione secondo lo standard UNI ISO/IEC 27001:2014.

La scelta di adottare un sistema di Gruppo nasce dalla scelta strategica di centralizzare:

- le funzioni di Governance e di controllo del Gruppo sulle strutture di ENAV;
- i processi di gestione delle infrastrutture IT di Gruppo sulle strutture di ENAV competenti per materia.

Sebbene si sia proceduto con la standardizzazione degli obiettivi, controlli, ruoli, responsabilità e sistemi di verifica, con l'obiettivo del continuo miglioramento della protezione delle persone, delle infrastrutture, delle informazioni, dei sistemi e delle reti, sono stati comunque mantenuti dei domini verticali specialistici specifici per ogni azienda del Gruppo al fine di tenere in debita considerazione le peculiarità associate alle diverse realtà del Gruppo.

Il Security Management System di Gruppo si compone di misure tecniche e organizzative messe in atto al fine di incrementare, nel complesso, la capacità di prevenire e mitigare gli effetti negativi, in primo luogo generati da atti di interferenza illecita nella fornitura dei servizi di navigazione aerea e di proteggere e tutelare le persone e il patrimonio informativo aziendale, con rilevanti impatti diretti sull'attività istituzionale di ENAV. L'attività è caratterizzata dalla gestione dell'intero ciclo di vita della security, fortemente ancorata ad una gestione del rischio, e trova un suo punto qualificante nei due *Security Operation Center* – per la sicurezza delle informazioni e per la sicurezza fisica – organi che costituiscono il motore operativo dei processi di prevenzione, rilevazione, contenimento, risposta e concorso alla *recovery*, nell'ipotesi di eventi pregiudizievoli per la sicurezza.

Inoltre, nel suo ruolo di infrastruttura critica e soggetto erogatore di servizi essenziali, ENAV partecipa alla strategia di sicurezza cibernetica nazionale ed al quadro di protezione degli interessi di sicurezza e difesa dell'Italia e nel contesto delle obbligazioni internazionali che il Paese ha assunto.

Il sistema di gestione della security è pienamente integrato nell'Enterprise Risk Management, consentendo un approccio olistico e proattivo alla gestione complessiva dei rischi.

Di seguito viene riportata una breve descrizione dei processi principali che costituiscono il *Security Management System*, nel suo approccio unitario:

- **Gestione del rischio:** il processo è finalizzato all'individuazione dei rischi associati a possibili situazioni di pericolo per la sicurezza (Security) del Gruppo ENAV e, nello specifico, per la sicurezza degli impianti, del personale e delle informazioni che la Società riceve, produce o utilizza.

Tale processo è volto anche a pianificare ed attuare le contromisure di sicurezza necessarie alla riduzione degli stessi a livelli ritenuti accettabili per il Gruppo. La gestione del rischio è espressamente estesa al personale in missione all'estero.

- **Classificazione delle informazioni:** lo scopo di questo processo consiste nel supportare la corretta applicazione, nell'intero contesto aziendale, delle regole e dei principi di riservatezza delle informazioni, attraverso la definizione del livello di classificazione in termini di riservatezza e la definizione dei soggetti autorizzati al trattamento delle informazioni, sia all'interno sia all'esterno dell'Organizzazione.
- **Gestione della sicurezza fisica:** il processo di gestione della sicurezza fisica ha l'obiettivo di evitare accessi non autorizzati, danni e interferenze al personale, alle infrastrutture tecnologiche e agli immobili del Gruppo tramite misure di protezione commisurate alla natura delle strutture stesse, alla tipologia di servizi in esse svolti, al personale ospitato e, più in generale, all'analisi del rischio svolta sulla specifica installazione.
- **Gestione degli accessi logici, backup e restore dei dati:** i processi di gestione degli accessi logici, dell'ambito gestionale – che è funzione centralizzata di Gruppo – hanno l'obiettivo di prevenire gli accessi non autorizzati alle risorse informatiche del Gruppo ENAV. Le attività di *backup* e *restore* dei dati, inquadrare nel più ampio contesto delle misure di continuità operativa, rispondono all'esigenza di garantire la disponibilità e l'integrità delle informazioni per il perseguimento della missione complessiva del Gruppo e delle sue componenti. Gli analoghi processi per il mondo operativo di ENAV seguono logiche più stringenti in ragione della specificità della fornitura di servizi di navigazione aerea.
- **Security event monitoring e Verifiche di sicurezza ICT:** le attività di monitoraggio del livello di sicurezza delle infrastrutture ICT, relative alla rete operativa e alla rete gestionale di Gruppo, svolte in continuità dal *Security Operation Center* in raccordo con tutte le strutture di linea della Capogruppo e delle società controllate, hanno lo scopo di individuare eventuali comportamenti anomali e, in caso di rilevazione di attacchi/minacce, di attivare il processo di gestione degli incidenti di security. Le verifiche di sicurezza ICT, invece, hanno lo scopo di verificare che gli asset ICT siano conformi alle regole cogenti, alle 'ICT Security Policy', alle Regole del *Security Management System* e agli standard di sicurezza ritenuti applicabili.
- **Segnalazione e gestione degli incidenti di security:** gli obiettivi principali del processo di segnalazione e gestione degli incidenti, comuni a tutto il Gruppo, pienamente integrati con i processi di tutela della privacy riguardano l'identificazione tempestiva delle criticità relative alla Security, la predisposizione di quanto necessario per evitare che queste provochino impatti superiori in termini di estensione e/o di intensità del danno,

l'eliminazione delle cause all'origine degli incidenti e, infine, il ripristino delle condizioni iniziali per il ritorno nel più breve tempo possibile alla normale operatività. A questa attività, cruciale per la protezione degli interessi del Gruppo e per la tutela dei valori di primario rilievo nell'architettura costituzionale, è preposto il *Security Operation Center*, nella sua duplice funzione di centro di riferimento per la sicurezza fisica, del personale e delle informazioni.

- **Threat Intelligence:** l'attività ha l'obiettivo di identificare anticipatamente i potenziali vettori di minaccia e di adottare in tempo reale delle contromisure tecniche, organizzative e di processo.
- **Gestione della sicurezza del personale in missione all'estero:** è stato definito e formalizzato un complesso processo che, nel corso dell'intero ciclo di vita delle attività svolte dal Gruppo all'estero, tenga conto delle condizioni congiunturali ed ambientali in cui la missione andrà a svolgersi, apprestando specifiche misure di tutela e la pianificazione delle misure di emergenza e crisi, coerenti con il principio primario della sicurezza dei lavoratori nello svolgimento delle loro mansioni, ovunque si trovino.

LE PRINCIPALI ATTIVITÀ SVOLTE PER LA SECURITY

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

Nelle procedure del Security Management System e del Quality Management System sono stati implementati i controlli necessari per garantire la Security nei processi aziendali con particolare riferimento a processi di *change management*, processi di selezione, processi di gestione delle risorse umane, processi di gestione di fornitori terzi, processi di acquisizione, manutenzione e sviluppo dei sistemi informativi.

È proseguito il processo di ampliamento delle funzioni del *Security Operation Center* del Gruppo ENAV integrate con quelle CERT (*Computer Emergency Response Team*), ampliando la capacità di rilevamento anticipato di monitoraggio e di risposta, anche nelle difficili condizioni dettate dall'evento pandemico. Lo sforzo corale delle componenti tecnologiche e di presidio di Gruppo ha permesso di fronteggiare le sfide di Security poste dal massivo ricorso alle attività di lavoro agile, sviluppando anche iniziative forti in termini di accrescimento della consapevolezza e della cultura della comunità di Gruppo, svolgendo una forte azione di presidio, in particolare nel contesto pandemico tuttora in atto.

In tale ambito, sono state lanciate specifiche iniziative, anche di natura non convenzionale – come esercitazioni a sorpresa e momenti formativi *on the job* – con il dichiarato obiettivo di valorizzare lo spirito critico degli utenti,



È proseguito il processo di ampliamento delle funzioni del Security Operation Center di ENAV integrate con quelle CERT (Computer Emergency Response Team), ampliando la capacità di rilevamento anticipato di monitoraggio e di risposta, anche nelle difficili condizioni dettate dall'evento pandemico. Lo sforzo corale delle componenti tecnologiche e di presidio di Gruppo ha permesso di fronteggiare le sfide di Security poste dal massivo ricorso alle attività di lavoro agile, sviluppando anche iniziative forti in termini di accrescimento della consapevolezza e della cultura della comunità di Gruppo.

sollecitarne l'attenzione e stimolare i processi di segnalazione degli eventi di sicurezza, con risultati certamente soddisfattori.

L'attività di integrazione tra l'*Information Security Operation Center* e il *Security Operation Center per la sicurezza fisica* è stata ispirata ad un processo di progressiva integrazione informativa, sviluppando connettori di correlazione tra eventi e sviluppando sinergie operative in chiave di prevenzione e risposta. In questo contesto sono state anche rafforzate le attività di analisi del rischio e di supporto alle attività di missione all'estero del personale del Gruppo, adottando le migliori pratiche per la prevenzione, la protezione e risposta ad eventi annoverati nella categoria della *Travel Security*, fortemente caratterizzata dalla necessità assoluta di tutela delle persone in trasferta. Nell'ambito dell'implementazione di un SecMS di Gruppo è continuata l'estensione delle procedure e delle regole del *Security Management System* di ENAV anche alle società controllate, anche nei riguardi della società di nuova acquisizione IDS AirNav.

Per la nuova dimensione assunta dalla Security, anche in conseguenza di normative sempre più stringenti, l'attività connessa è per definizione imminente, trasversale e continuativa nella vita del Gruppo.

All'interno del Security Management System sono definiti specifici indicatori di *performance*, connessi alla necessità dell'integrazione originaria delle valutazioni del rischio di security nei processi rilevanti, in attuazione di specifici controlli imposti dalle norme cogenti e dagli standard internazionali.

Il processo di Security – che è parte integrante del più ampio meccanismo di gestione del rischio – riceve periodica revisione da parte degli Organi di Vertice del Gruppo attraverso un processo formalizzato di riesame e con l'adozione di eventuali correttivi, che ricevono uno specifico ed univoco supporto dalle massime istanze direzionali dell'Organizzazione.

Attraverso il sistema dei controlli interni, anch'esso formale e reso conoscibile a tutta l'organizzazione, vengono condotti specifici punti di misura, secondo pianificazioni stabilite o secondo necessità, ovvero al verificarsi di eventi significativi che richiedono la comprensione e rimozione delle cause, la definizione della lezione appresa e la messa in campo di azioni idonee a prevenirne il ripetersi.

4.3. Safety

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

Attraverso specifici processi ENAV previene gli inconvenienti e gli incidenti aerei a contributo ATM diretto/indiretto, correggendo e controllando le condizioni e i relativi comportamenti precursori, valutando rischi ed eventuali interventi di mitigazione affinché sia assicurata la sicurezza operativa dei servizi forniti.

ENAV provvede anche a monitorare le proprie prestazioni, verificando l'efficacia dei processi di Safety adottati e garantendo, assieme a specifiche attività, il mantenimento delle competenze del personale e la condivisione delle informazioni attinenti alla Safety all'interno e all'esterno dell'organizzazione, conciliando al contempo le interdipendenze delle diverse aree prestazionali con altrettanti specifici target di performance identificati a livello europeo per ciascun ANSP/Stato Membro.



Safety Policy

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

Just Culture Policy

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

SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

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

Pianificazione del miglioramento della Safety

È l'attività attraverso la quale il management fissa gli obiettivi e monitora il processo di miglioramento continuo della Safety.

Attività di verifica nell'ambito del Safety Management System

Si tratta di un'attività di verifica interna per monitorare il livello di applicazione delle procedure del SMS nelle varie strutture societarie. Obiettivo di questa attività è anche verificare l'adeguatezza dei processi stabiliti e proporre eventuali modifiche laddove ritenuto necessario.

Segnalazione e analisi degli eventi di Safety

È l'attività attraverso la quale si attua la segnalazione e l'investigazione degli eventi di Safety. L'attività di investigazione deve concludersi entro 90 giorni con l'eventuale emissione di raccomandazioni di Safety per le strutture organizzative competenti.

Safety Risk Management

È l'attività predisposta per gestire il rischio di Safety dell'organizzazione. I rischi vengono quindi mappati, tracciati e monitorati a livello di singola unità operativa. Se il livello di rischio oltrepassa i target fissati, adeguate azioni correttive devono essere identificate e applicate.

Attività di training di Safety

Con questo processo si definiscono le esigenze di formazione dei Safety actors (le persone che hanno un ruolo nella gestione delle attività di Safety) e si eroga tale formazione.

Monitoraggio della Safety

Con questa attività si definiscono a livello annuale gli indicatori, e i relativi target, necessari per misurare la performance di Safety dell'organizzazione. Detti parametri vengono monitorati nel corso dell'anno attraverso la produzione di un report trimestrale per il management.

Valutazione di Safety alle modifiche del sistema funzionale ATM

È il processo che si prefigge lo scopo di effettuare l'analisi preventiva dei rischi connessi all'introduzione di modifiche nel sistema ATM. Ogni proposta di modifica viene analizzata per valutare l'impatto sulla Safety e definire le eventuali mitigazioni.

Safety promotion

Il continuo miglioramento della Safety non è possibile se nell'organizzazione non è presente un'adeguata cultura di Safety. Questo processo si occupa di valutare, con survey periodiche, il livello della cultura di Safety a livello organizzativo e proporre iniziative per rinforzarla.

Il SMS di ENAV è costantemente aggiornato ed esercitato da ogni componente aziendale allo scopo di:

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

MONITORAGGIO CONTINUO DELLA SAFETY

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

Tra i principali indicatori oggetto di monitoraggio vi sono:

- Effectiveness of Safety Management (EoSM)
 - misura del livello di efficacia del Safety Management System di ENAV
Il sistema di valutazione dell'EoSM si basa sull'EUROCONTROL Safety Framework Maturity Survey (SFMS) e valuta il livello di implementazione e di maturità di 5 "Obiettivi Gestionali" (Management Objectives).
- Livello di applicazione del Risk Analysis Tool (RAT)
 - misura della percentuale di RAT Application (ovvero la percentuale di applicazione del Risk Analysis Tool di EUROCONTROL per la classificazione della severità dei maggiori eventi di Safety a contributo ATM), all'analisi dei seguenti eventi segnalati in accordo al Regolamento n. 376/2014:
 - › la violazione della minima separazione applicabile (Separation Minima Infringement - SMI);
 - › le indebite interferenze con le operazioni sulla pista di volo (Runway Incursion - RI);
 - › gli eventi tecnici che determinano un degrado e/o un'interruzione di un servizio e/o di una funzione strumentale alla gestione del traffico aereo (ATM Specific Occurrence – ASO).
- Livello di presenza/assenza dei principi della Just Culture.

L'andamento di tali indicatori è monitorato annualmente da ENAV, dall'E-NAC e dalla Commissione Europea che, tramite il Performance Review Body (PRB, un organo consultivo della Commissione Europea), assicurano l'assessment complessivo del Performance Plan e, quindi, anche delle Safety Performance.



**23.212 ore di
addestramento unità
operativa.
75.976 ore di
addestramento continuo.**

Lo stato della Safety all'interno delle varie strutture organizzative è ulteriormente verificato mediante gli audit interni ed esterni.

LE PRINCIPALI ATTIVITÀ SVOLTE PER LA SAFETY

In condizioni normali, l'area prestazionale della Safety è fortemente correlata a quelle della Capacity, dell'Environment e della Cost-Efficiency.

A maggior ragione nel 2020 allorché, l'inatteso avvento della pandemia da COVID-19 ha determinato la necessità di attuare specifiche ed ulteriori attività di risk assessment, che si sono aggiunte alle attività precedentemente pianificate.

All'insorgere della pandemia, ENAV ha infatti rimodulato i propri servizi per tenere conto della forte diminuzione di traffico aereo ed ha effettuato una valutazione, aggiornata nel tempo, dei rischi di Safety connessi. In tale ambito sono state definite opportune azioni per il controllo del rischio, agendo sulle componenti del sistema del sistema funzionale ATM (people, procedure and equipment) e gli esiti di tale attività sono stati monitorati con esito positivo.

Inoltre:

- nel 2020 sono state analizzate 2.355 occorrenze di Safety a fronte di 2.368 ricevute. Le 11 rimanenti, ricevute nella fine dell'anno saranno analizzate entro i 90 gg previsti;
- a partire dal 2 gennaio 2020, data di entrata in vigore del Reg. UE 2017/373, ENAV ha adottato, fatto salvo un breve periodo di transizione, una nuova metodologia per la conduzione dei propri Safety Assessment. Tale metodologia, principalmente basata sull'utilizzo di Risk Models quantitativi, prevede la suddivisione delle modifiche al sistema funzionale ATM in Cambiamenti Semplici e Cambiamenti Complessi;

| Tipologia | Operations | Technology | Altre (Training, Attività Commerciali/Finanziate) | Totale |
|--|------------|------------|---|------------|
| Cambiamenti Semplici - iter diretto | 547 | 7 | 0 | 554 |
| Cambiamenti Semplici - iter misto | 129 | 26 | 18 | 173 |
| Cambiamenti Complessi | 13 | 13 | 13 | 39 |
| Totale | 689 | 46 | 31 | 766 |

- nel corso del 2020 è stata portata a termine la prima fase del progetto NOSS (Normal Operations Safety Survey), un processo che utilizza osservazioni in modalità "normal operations" per identificare punti di forza e debolezza del traffico aereo in termini di Safety. Le sale operative interessate (Bari, Bergamo, Cagliari, Ciampino, Firenze, Treviso e Verona) sono

- state sottoposte a 102 osservazioni della durata media di 1hr ciascuna;
- durante il mese di ottobre è stata erogata, nell’ambito del ciclo di webinar Discovering ENAV (un viaggio virtuale per rispondere in modo efficace al desiderio di conoscere meglio i meccanismi di funzionamento delle varie strutture organizzative) una specifica attività di *dissemination*;
 - il nuovo regolamento sulla certificazione dei servizi ATM/ANS (Reg. UE 2017/373), in vigore dal 2020, ha introdotto la valutazione quantitativa dei rischi di Safety tramite la definizione di alcuni modelli di rischio cui hanno contribuito EUROCONTROL e la FAA. Questi modelli consentono non solo di valutare l’impatto delle modifiche ma anche di identificare e monitorare i rischi mediante la definizione di appropriati Unit Safety Case. Ognuno di essi include l’analisi dei circa 120 elementi che costituiscono il cosiddetto Sistema Funzionale ATM, che integra le componenti people, procedure ed equipment, l’analisi delle barriere ATC che preservano la sicurezza dei servizi erogati e l’analisi del rischio residuo con l’eventuale identificazione di misure di mitigazione aggiuntive, ove rilevante;
 - a settembre del 2020, ENAV ha rafforzato l’ambito relativo alla considerazione del fattore umano nella Safety mediante emissione di una specifica “Human Factor Policy for ATCOs”: attraverso quest’atto, la già consolidata valutazione dello stress/affaticamento nell’analisi eventi è stata affiancata ad un sistema di gestione dello stress/affaticamento da evento critico.

| Obiettivi futuri | Deadline |
|--|------------------|
| Programmazione/Realizzazione nuova Safety Culture Survey. | 2021/2022 |
| Estensione processo NOSS ad altre Strutture Organizzative. | 2021/2022 |
| Espansione della capacità di data intelligence con progetti dedicati o con la collaborazione di EUROCONTROL. | 2021/2022 |

4.4. Investimenti

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

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

Sono previsti investimenti in piattaforme tecnologiche e sistemi innovativi per il controllo del traffico aereo, nel quinquennio 2020-2024, volti a garantire elevate performance, assicurando al contempo elevati livelli di efficienza, di safety, security, qualità del servizio e attenzione per l'ambiente. ENAV si pone quindi, attraverso tali investimenti, l'obiettivo di costruire infrastrutture resilienti, promuovere l'innovazione ed una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile, al fine di contribuire anche al raggiungimento del relativo obiettivo di sviluppo sostenibile (SDG 9: *Costruire un'infrastruttura resiliente e promuovere l'innovazione ed una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile*).

La situazione internazionale venutasi a determinare a seguito della pandemia ha condizionato il piano diluendone gli effetti per l'anno 2020 e 2021. Nel 2020, la Capogruppo, nella sua mission principale di ANSP, ha investito complessivamente circa 77 mln, attraverso progetti di implementazione e mantenimento delle infrastrutture tecnologiche operative, evoluzione della piattaforma tecnologica ATM con nuovi concetti operativi, infrastrutture, impianti e sistemi informativi gestionali a fronte di un totale degli investimenti che ammonta a circa 91,5 mln di euro. Gli investimenti promossi nel corso dell'anno hanno portato alla realizzazione di numerosi progetti con risvolti significativi sul miglioramento dell'efficienza e della capacità produttiva, sulla safety, sulla security e sulla qualità del servizio.



il Gruppo ENAV ha investito nel 2020 complessivamente circa 77 mln in infrastrutture su un totale di 91,5 mln.



Si riportano di seguito i progetti realizzati nel 2020 dalla Capogruppo, suddivisi per obiettivi del piano di sviluppo tecnico operativo, evidenziando i principali impatti:

| Principali progetti realizzati suddivisi per obiettivo | Business | Safety | Security | Qualità del servizio |
|---|----------|--------|----------|----------------------|
| <p>Consolidamento degli APP in ACC¹⁵:</p> <ul style="list-style-type: none"> Implementazione dell'infrastruttura SW e delle componenti comunicazioni per l'assorbimento degli APP di Ronchi dei Legionari, Lamezia Terme, Verona e Bari negli ACC rispettivamente di Padova, Roma, Milano e Brindisi. | X | | | X |
| <p>Sistema 4-Flight¹⁶:</p> <ul style="list-style-type: none"> Avanzamento dello sviluppo della nuova piattaforma ATM (4-Flight) con collaudo della versione B2; Avanzamento dello sviluppo del nuovo <i>Flight Data Processor Coflight</i> con collaudo della versione V3.3.5; Avanzamento dello sviluppo del nuovo <i>Flight Data Processor Coflight</i> con collaudo della versione V3.3.5. | X | | | |
| <p>Ammodernamento dei sistemi meteo aeroportuali¹⁷:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ammodernamento dei sistemi Meteo con allineamento della versione SW al regolamento 373 con possibilità di emissione dei bollettini METAR Auto in 32 aeroporti. | | X | | |
| <p>Realizzazione del Technical Operation Center (TOC)¹⁸:</p> <ul style="list-style-type: none"> Realizzazione dell'infrastruttura fisica e IT del Technical Operation Centre (TOC); Avanzamento dello sviluppo del nuovo sistema di gestione logistica (HAL). | | X | X | X |
| <p>Realizzazione delle Torri Remote¹⁹:</p> <ul style="list-style-type: none"> Implementazione del sistema sperimentale di gestione delle Remote Tower presso l'aeroporto di Brindisi. | X | | | X |

15. Progetto che prevede lo spostamento della gestione delle procedure di avvicinamento di alcuni aeroporti agli ACC di competenza ottenendo un'ottimizzazione delle risorse.

16. Piattaforma operativa del futuro che verrà implementata con un nuovo approccio sia per quanto riguarda lo sviluppo, sia per la manutenzione.

17. Tale obiettivo ha il fine di allineare il sistema meteo aeroportuale alle nuove normative e di implementare gradualmente l'automazione nella erogazione dei bollettini meteorologici.

18. Tale obiettivo ha il fine di supportare l'evoluzione dei processi manutentivi di ENAV, per superare l'attuale modello manutentivo periferico replicato, a favore del nuovo modello centralizzato che sfrutti a pieno le nuove tecnologie di virtualizzazione, remotizzazione e comunicazione realizzando la piena integrazione di informazioni, risorse e processi.

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

| Principali progetti realizzati suddivisi per obiettivo | Business | Safety | Security | Qualità del servizio |
|---|----------|--------|----------|----------------------|
| Implementazione dei nuovi sistemi di gestione delle Torri Aeroportuali degli aeroporti strategici: <ul style="list-style-type: none"> • Implementazione del nuovo sistema aeroportuale (NAT) nell'aeroporto di Milano Linate; • Avanzamento dello sviluppo del sistema AMAN (sequenziatore Arrivi) per gli ACC di Milano e Roma con effettuazione dei primi collaudi in fabbrica. | X | X | | X |
| Implementazione sull'attuale sistema di gestione del traffico aereo (SATCAS) di interventi per migliorare prestazioni e sicurezza. | X | X | X | |
| Nuova rete E-NET 2, con tecnologia Multiprotocol Label Switching ²⁰ . | X | X | X | X |

Seppur non collegati direttamente ad obiettivi a medio-lungo termine, nel 2020 sono stati svolti dalla Capogruppo i seguenti progetti:

| Principali progetti realizzati | Business | Safety | Security | Qualità del servizio |
|--|----------|--------|----------|----------------------|
| Completamento rete Datalink con ammodernamento apparati di <i>routing</i> e completamento siti multifrequenza. | | X | | X |
| Completamento Blocco Tecnico di Genova con rilocalizzazione del radar di APP e demolizione manufatto in strip. | | X | | |
| Ammodernamento del sistema VCS dell'aeroporto di Fiumicino. | | | | X |
| Ammodernamento Radioassistenza di aeroporto e di rotta (Firenze, Pescara, Olbia). | | | | X |
| Ammodernamento aeroporto ex militare di Treviso (CWP Radar, nuovo VCS), Brindisi (Nuovo Centro Radio, nuovo VCS) e Rimini (Nuovo VCS). | X | X | | X |

²⁰. Tale infrastruttura è in grado di rendere più veloce e sicura la trasmissione dati ed è propedeutica all'implementazione delle torri di controllo remote.

4.5. Il servizio di flight inspection

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

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

Obiettivi generali:

- *soddisfare gli obblighi di diligenza e garanzia imposti dalla normativa internazionale, europea e nazionale a salvaguardia dei beni ed interessi di rango primario coinvolti nell'erogazione dei servizi della navigazione aerea;*
- *proteggere il personale, le infrastrutture, i sistemi tecnologici da atti di interferenza illecita e da azioni od eventi, anche non deliberati, che possano interferire sulla disponibilità e integrità delle informazioni.*

L'attività di controllo è svolta da 14 piloti e 7 tecnici di bordo (FIO) che operano grazie ad una flotta di 4 aeromobili Piaggio Aero P180 Avanti II di proprietà ENAV. L'equipaggio è generalmente composto da 2 piloti e 1 FIO, che effettuano circa 1.300 ore di volo l'anno. Questi velivoli, appositamente allestiti, consentono di eseguire controlli in volo senza necessità di apparecchiature installate a terra ottenendo risultati in tempo reale e sempre in linea con le normative internazionali.

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

L'elevato livello di performance raggiunto dalla Struttura *Flight Inspection and Validation* è testimoniato anche dal fatto che, nel 2020, in un anno caratterizzato dalla crisi sociosanitaria da COVID-19, l'attività di volo prodotta ha subito una flessione solamente del 3%, di cui circa il 30% è stata venduta a clienti esterni e di questa quasi il 20% verso clienti esteri, riuscendo quindi a garantire il servizio anche per una parte dei nostri clienti all'estero.

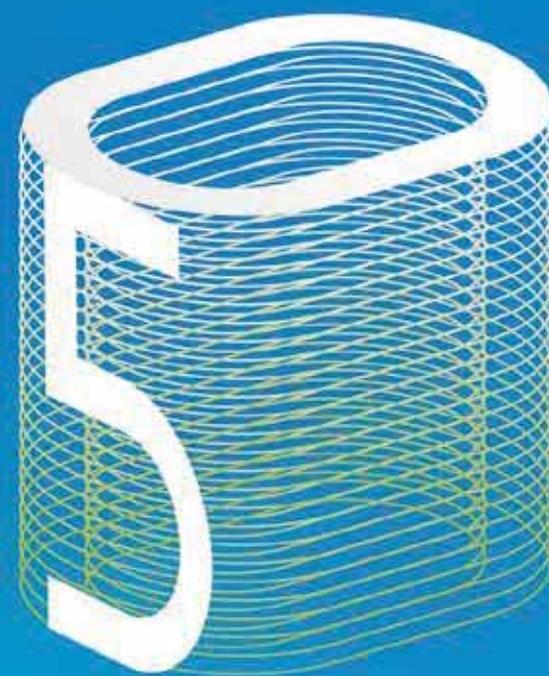


Circa 1.300 ore di volo l'anno.

24 ore è il tempo medio di risposta su interventi straordinari.







La gestione responsabile del business

5. La gestione responsabile del business

5.1. La governance della sostenibilità

Come diffusamente riportato all'interno della Relazione sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari, cui si rinvia per maggiore approfondimento, il modello di governo di ENAV è articolato in una serie di organi, principi, regole e procedure che risultano in linea con le previsioni del Codice di Autodisciplina e in massima parte già allineati al Codice di Corporate Governance applicabile come noto dal 2021 con un regime transitorio esteso all'intero anno oltre che con le raccomandazioni formulate dalla Consob in materia e, più in generale, con le migliori prassi di mercato.

Anche tenuto conto della rilevanza sociale dell'attività svolta dalla Società, la governance di ENAV è orientata alla creazione di valore per gli azionisti in un orizzonte di medio-lungo periodo e all'adeguato bilanciamento e valorizzazione di tutti gli interessi coinvolti.

Il sistema di governo societario di ENAV è strutturato secondo il modello tradizionale di amministrazione e controllo e si caratterizza per la presenza dell'Assemblea degli Azionisti, del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale.

Il Consiglio di Amministrazione ha istituito al suo interno tre Comitati che ne supportano i processi decisionali. Per quanto concerne in particolare le tematiche attinenti alla sostenibilità, specifiche funzioni istruttorie, propositive e consultive sono affidate al Comitato Sostenibilità cui è altresì attribuito il monitoraggio delle attività connesse alla rendicontazione non finanziaria. La sostenibilità permea tutte le attività gestorie di ENAV a partire dall'elaborazione delle strategie, in un'ottica integrata delle tematiche ESG nel business, sempre più centrale nella moderna concezione dell'impresa, come anche sancito espressamente dal nuovo Codice di Corporate Governance, che attribuisce al Consiglio di Amministrazione il ruolo di guida per il successo sostenibile dell'impresa.

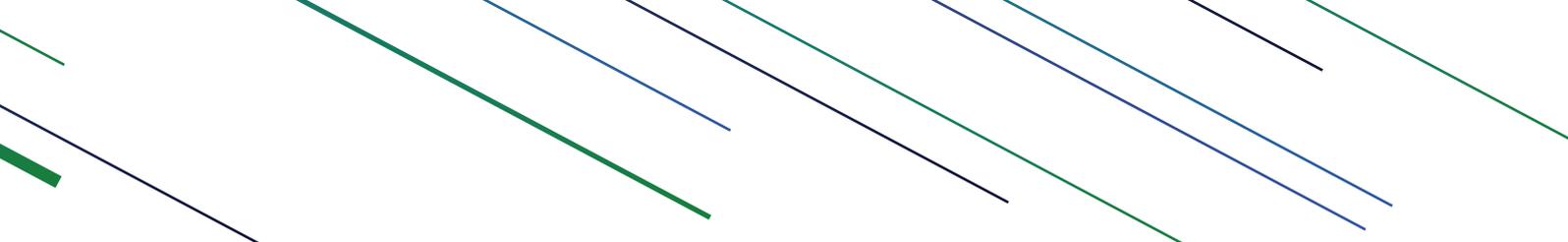
Tale visione, come da migliore prassi, è estesa ovviamente ai temi di *compensation*. La remunerazione variabile, per l'Amministratore Delegato e per il management, consolida una visione integrata dove il business è temperato dal progressivo perfezionamento delle azioni aventi rilevanza sul piano non finanziario. Il sistema di incentivazione variabile contempla obiettivi di lungo termine unitamente a progettualità di più immediata rilevanza e include tra l'altro l'ambiziosa sfida di pervenire alla *carbon neutrality* già entro il 2022.

La governance della Società garantisce che la suddetta integrazione nel business delle tematiche rilevanti sotto il profilo ESG sia costantemente moni-



La sostenibilità permea tutte le attività gestorie di ENAV a partire dall'elaborazione delle strategie, in un'ottica integrata delle tematiche ESG nel business.

Il sistema di incentivazione variabile contempla obiettivi di lungo termine unitamente a progettualità di più immediata rilevanza e include tra l'altro l'ambiziosa sfida di pervenire alla carbon neutrality già entro il 2022.



torata anche sotto il profilo dei rischi, grazie al Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi (“SCIGR”) e al presidio che il Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate assicura in tale ambito nel supportare le attività del Consiglio di Amministrazione.

La governance del Gruppo ENAV consente adeguati livelli di presidio sugli ambiti rilevanti e la *compliance* con l’applicabile normativa, comprovata dall’assenza di azioni legali in materia di concorrenza e antitrust, così come di rilevanti sanzioni monetarie e non-monetarie ricevute per la violazione di normative e regolamenti in materia economica, sociale e ambientale.

Al momento non è prevista un’unica struttura competente in materia di *compliance*. Le singole strutture organizzative, anche quali funzioni di primo o secondo livello del SCIGR, provvedono ad espletare le attività di competenza in modo conforme alle norme e alle migliori prassi.

IL SISTEMA DI CONTROLLO INTERNO E GESTIONE DEI RISCHI

Il SCIGR di ENAV, per i cui dettagli si rinvia alla Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari, è costituito dall’insieme di strumenti, strutture organizzative, norme e regole aziendali volte a consentire l’identificazione, la misurazione, la gestione ed il monitoraggio dei principali rischi e da adeguati flussi informativi volti a garantire la circolazione delle informazioni. Il SCIGR concorre ad assicurare il raggiungimento degli obiettivi aziendali in termini di:

- salvaguardia del patrimonio sociale;
- efficacia ed efficienza dei processi aziendali;
- affidabilità dell’informativa finanziaria;
- rispetto delle leggi, dei regolamenti, dello Statuto e delle normative aziendali.

Il SCIGR tiene conto delle raccomandazioni autodisciplinari²¹, prende a riferimento le *best practices* nazionali ed internazionali e si articola su tre distinti livelli di Controllo Interno:

1

**CONTROLLI
DI “PRIMO LIVELLO”
O “CONTROLLI DI LINEA”
(RISK OWNERSHIP)**

Effettuati dal risk owner, costituiti dall’insieme delle attività di controllo che le singole strutture organizzative del Gruppo svolgono sui propri processi al fine di assicurare il corretto svolgimento delle operazioni.

2

**CONTROLLI
DI “SECONDO LIVELLO”**

Affidati a strutture o presidi allo scopo previsti - Integrated Compliance and Risk Management, Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari - e dotate di autonomia e indipendenza gerarchica e funzionale dalle strutture organizzative di “primo livello”, con compiti specifici e responsabilità di controllo su diverse aree/tipologie di rischio.

3

**CONTROLLI
DI “TERZO LIVELLO”**

Svolti dalla struttura organizzativa Internal Audit, che fornisce assurance indipendente ed obiettiva sull’adeguatezza ed operatività effettiva dei controlli di primo e secondo livello verificando che il sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi sia funzionante, adeguato e coerente con le linee di indirizzo definite dall’organo di amministrazione.

A tal fine predispone relazioni periodiche contenenti adeguate informazioni sulla propria attività, sulle modalità con cui viene condotta la gestione dei rischi nonché sul rispetto dei piani definiti per il loro contenimento e sull’affidabilità dei sistemi informativi inclusi i sistemi di rilevazione contabile.

Le relazioni periodiche contengono una valutazione sull’idoneità del sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi.

21. Nel gennaio 2020 sostituito dal “Codice di Corporate Governance” del Comitato Corporate Governance di Borsa Italiana, che sarà applicato dal Gruppo ENAV a partire dal primo esercizio che inizia successivamente al 31 dicembre 2020, informandone il mercato nella relazione sul governo societario da pubblicarsi nel corso del 2022.

IL COMITATO SOSTENIBILITÀ E GLI ALTRI COMITATI ENDOCONSILIARI

Come dettagliatamente descritto all'interno della Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari, il Consiglio di Amministrazione si avvale del supporto di tre comitati, costituiti al proprio interno, con funzioni istruttorie, propositive e consultive: (i) il *Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate*, (ii) il *Comitato Remunerazioni e Nomine*, e (iii) il *Comitato Sostenibilità*.

Il *Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate*, secondo quanto dettagliatamente previsto dall'autodisciplina oltre che dal proprio regolamento, ha – tra gli altri - il compito di supportare le valutazioni e le decisioni del Consiglio relative al sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi e all'approvazione delle relazioni periodiche di carattere finanziario e non finanziario. A tale Comitato sono altresì affidate le competenze di cui al Regolamento Operazioni con Parti Correlate adottato da Consob con Delibera n. 17221/2010 ed alla Procedura per la Disciplina delle Operazioni con Parti Correlate della Società. Al *Comitato Remunerazioni e Nomine* sono attribuite secondo le previsioni autodisciplinari e del proprio regolamento funzioni istruttorie e propositive in materia di remunerazioni e nomine.

Sulla base del relativo regolamento, il *Comitato Sostenibilità* ha il compito di assistere, con funzioni istruttorie, consultive e propositive, il Consiglio di Amministrazione e, per quanto di competenza, l'Amministratore Delegato negli ambiti inerenti alle tematiche di sostenibilità. In particolare, il regolamento del Comitato Sostenibilità prevede che lo stesso:

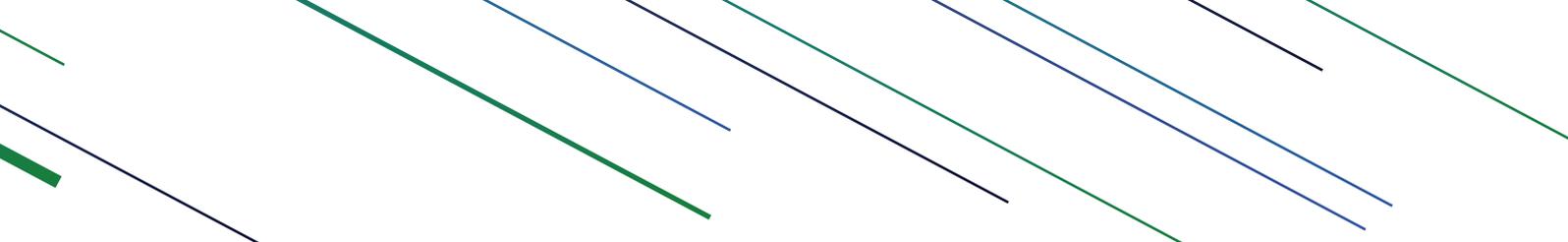
- vigila sulle politiche di sostenibilità connesse all'esercizio dell'attività d'impresa e sull'attività di Stakeholder Engagement;
- esamina le linee guida del Piano Strategico di Sostenibilità proposto dall'Amministratore Delegato e monitora lo stato di avanzamento delle attività e dei progetti in esso contenuti;
- promuove la partecipazione di ENAV ad iniziative ed eventi rilevanti in tema di sostenibilità, nell'ottica di consolidare la reputazione aziendale in ambito nazionale ed internazionale;
- esamina l'impostazione generale del Bilancio di Sostenibilità proposto dall'Amministratore Delegato e l'articolazione dei relativi contenuti, nonché la completezza e la trasparenza dell'informativa fornita, rilasciando parere preventivo al Consiglio di Amministrazione chiamato ad approvare tale documento;
- esprime, su richiesta del Consiglio di Amministrazione o dell'Amministratore Delegato, pareri su questioni in materia di sostenibilità;
- monitora la concreta attuazione delle misure adottate dal Consiglio di Amministrazione ovvero dall'Amministratore Delegato per la promozione della parità di trattamento e di opportunità tra i generi all'interno dell'intera organizzazione aziendale.

LA NOMINA DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE: REGOLE, PROCEDURA E REQUISITI

La Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari riporta informazioni di dettaglio circa la disciplina prevista dallo Statuto per la nomina dei componenti il Consiglio di Amministrazione, con particolare riguardo all'art. 11-bis.3, ai sensi del quale, il Consiglio di Amministrazione è nominato dall'Assemblea sulla base di liste nelle quali i candidati sono elencati mediante un numero progressivo.

Gli amministratori di ENAV sono scelti secondo specifici criteri di professionalità e competenza, con particolare riguardo all'esperienza: almeno un triennio di attività di amministrazione o di controllo ovvero compiti direttivi presso imprese, ovvero di attività professionali o insegnamento universitario in materie giuridiche, economiche, finanziarie o tecnico-scientifiche, attinenti o comunque funzionali all'attività di impresa, oppure funzioni amministrative o dirigenziali, presso enti pubblici o pubbliche amministrazioni, operanti in settori attinenti a quello di attività dell'impresa, o presso enti o pubbliche amministrazioni che non hanno attinenza con i predetti settori purché le funzioni comportino la gestione di risorse economico-finanziarie. Inoltre, per quanto concerne la diversità di genere nella composizione del Consiglio di Amministrazione, lo Statuto di ENAV impone - all'art. 11-bis.3 - il rispetto dell'equilibrio tra i generi disposto dalla normativa vigente. A tali criteri si ispirano coerentemente anche i meccanismi di sostituzione di Amministratori e/o di integrazione del Consiglio. La Società adotta una policy sulla diversità nella composizione degli organi di amministrazione e controllo, pubblicata all'interno della sezione "Governance" del sito www.enav.it. Tenuto conto dei presidi normativi e statutari in materia di diversità e professionalità degli Amministratori di ENAV, tale policy offre agli Azionisti e al Consiglio di Amministrazione, nel rispetto delle reciproche competenze, alcune indicazioni finalizzate ad assicurare la più ampia e congrua diversità di vedute all'interno dell'Organo di governo, con particolare riguardo al percorso formativo e professionale degli amministratori, prospettando altresì processi di monitoraggio sull'applicazione della stessa.

In vista del rinnovo dell'Organo di amministrazione, poi avvenuto con l'Assemblea del 21 maggio 2020, il Consiglio di Amministrazione uscente, in linea con le prescrizioni del previgente Codice di autodisciplina, ha espresso agli azionisti orientamenti sulle figure manageriali e professionali la cui presenza in consiglio sia ritenuta opportuna, considerando anche i criteri di diversità, con valutazioni circa l'adeguatezza della dimensione dello stesso, il mix di competenze atte a garantire all'interno della compagine consiliare le opportune professionalità, la sussistenza del requisito dell'indipendenza degli Amministratori, e il rispetto dell'equilibrio tra i generi nella composizione dell'organo amministrativo, che trova primario presidio nella legge nonché nello Statuto.



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

Gli Amministratori di ENAV, all'atto di accettare la propria candidatura, sono infine tenuti a verificare se dispongano di tempo sufficiente da dedicare allo svolgimento diligente del loro ufficio in ossequio all'Orientamento del Consiglio di Amministrazione in merito al numero massimo di incarichi che possono ricoprire gli Amministratori di ENAV S.p.A. disponibile all'interno della sezione "Governance" del sito web della Società.

CRITERI DI NOMINA DEI COMITATI ENDOCONSILIARI

L'attività decisionale del Consiglio è coadiuvata dai comitati costituiti al proprio interno. Il ruolo e la composizione dei comitati rispondono alle prescrizioni regolamentari e dell'autodisciplina oltre che essere in linea con la migliore prassi. Nei criteri di nomina dei componenti i comitati endoconsiliari si è avuto cura di rispettare il principio dell'equilibrio tra i generi.

Il Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate si compone di tre amministratori non esecutivi, in maggioranza indipendenti, tra cui il Presidente. In sede di costituzione, il Consiglio di Amministrazione valuta i profili professionali dei componenti verificando che almeno uno di essi sia in possesso di un'adeguata conoscenza ed esperienza in materia contabile e finanziaria o di gestione dei rischi.

Il Comitato Remunerazioni e Nomine si compone di tre amministratori non esecutivi, in maggioranza indipendenti, tra cui il Presidente. In sede di costituzione, il Consiglio di Amministrazione valuta i profili professionali dei componenti verificando che almeno uno di essi sia in possesso di un'adeguata conoscenza ed esperienza in materia finanziaria o di politiche retributive.

Il Comitato di Sostenibilità si compone di tre amministratori non esecutivi e indipendenti.

CRITERI DI NOMINA DELL'ORGANO DI CONTROLLO

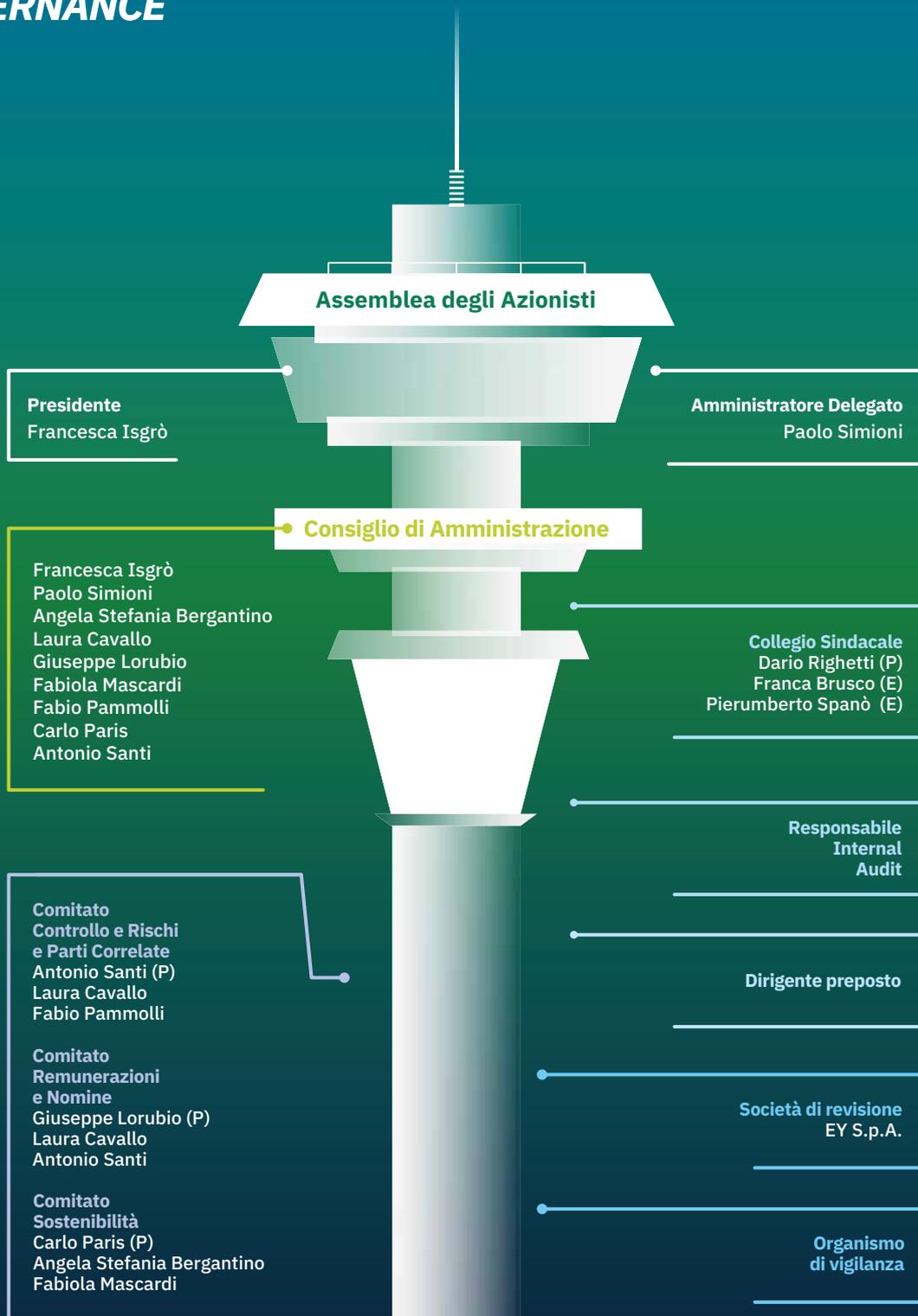
Ai sensi dell'art. 21 dello Statuto della Società, l'Assemblea nomina il Collegio Sindacale costituito da tre sindaci effettivi, fra i quali elegge il Presidente, e da due supplenti. Come previsto dallo Statuto e dettagliatamente illustrato all'interno della Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari, i sindaci effettivi e i sindaci supplenti sono nominati dall'Assemblea sulla base di liste presentate dagli azionisti. I sindaci restano in carica per tre esercizi e scadono alla data dell'assemblea di approvazione del bilancio relativo al terzo esercizio della carica. I componenti del Collegio Sindacale sono scelti tra coloro che siano in possesso dei requisiti di professionalità e di onorabilità indicati nella normativa anche regolamentare vigente. Per quanto riguarda la composizione del Collegio Sindacale, le situazioni di ineleggibilità ed i limiti al cumulo degli incarichi di amministrazione e controllo che possono essere ricoperti da parte dei sindaci, trovano applicazione le vigenti disposizioni di legge e di regolamento. La composizione del Collegio Sindacale assicura il rispetto delle vigenti disposizioni di legge e regolamentari in materia di equilibrio tra i generi. Se nel corso del mandato vengono a mancare uno o più sindaci effettivi, subentrano i sindaci supplenti nell'ordine atto a garantire il rispetto delle suddette disposizioni in materia di equilibrio tra i generi.

Nel rispetto dei presidi normativi e statutari sulla diversità di genere, nonché sui requisiti professionali dei sindaci di ENAV, la Policy sulla *diversity* include indicazioni sui criteri per garantire un'adeguata diversità di opinioni all'interno dell'Organo di controllo.

Il Collegio Sindacale provvede periodicamente a valutare l'indipendenza dei propri membri, in ossequio alle previsioni di legge e del proprio regolamento, nonché secondo quanto raccomandato dall'autodisciplina.

Per maggiori informazioni circa i requisiti soggettivi richiesti agli Amministratori di ENAV per l'assunzione della carica, e le correlate valutazioni effettuate dal Consiglio di Amministrazione per la verifica della relativa sussistenza, si rinvia alla Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari, dove sono inclusi altresì ulteriori dettagli sulle funzioni e la composizione dei comitati, così come i criteri di nomina dei sindaci e le connesse verifiche.

GOVERNANCE



5.2. La Gestione dei Rischi e il sistema di Enterprise Risk Management

Il Gruppo ENAV si è dotato di un Sistema di Enterprise Risk Management mediante il quale sono monitorati e gestiti i rischi, in termini di minacce e opportunità, adottando un modello di classificazione dei rischi secondo quattro aree (Strategic, Financial, Operations e Compliance) e a 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 sia quantitativi, definendo contestualmente specifiche soglie di propensione e tolleranza e declinando, conseguentemente, le relative azioni di trattamento.

Nel corso del 2020 sono state effettuate due distinte attività di monitoraggio dei rischi presenti all’interno del Corporate Risk Profile (CRP) del Gruppo ENAV, che hanno consentito di analizzare e valutare l’impatto dell’emergenza pandemica da COVID-19, con particolare riferimento alle tematiche non finanziarie, principalmente sugli aspetti di “Salute e Sicurezza sul lavoro (H&S)”.

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

Ai diversi presìdi organizzativi, operativi e di norme interne si affianca un costante impegno alla diffusione della cultura del rischio e della gestione “risk based” ai diversi livelli aziendali.

La modalità di gestione degli stessi verrà approfondita nei paragrafi in cui vengono trattati gli specifici argomenti.

La tabella seguente presenta, per ciascun aspetto del D.lgs. 254/2016, gli eventi di rischio connessi, l’impatto per ENAV e per le categorie di stakeholder coinvolte e le principali modalità di gestione dei rischi generati e subiti.

La classificazione degli impatti per ENAV segue le categorie utilizzate nell’applicazione aziendale del modello ERM.



Tema del D.lgs. 254/2016**Eventi di rischio****Governance & Compliance e lotta alla corruzione**

- Market abuse
- Mancato rispetto della normativa di riferimento in materia di perimetro di sicurezza nazionale cibernetica (D. Lgs. 105/2019)
- Conformità di impianti e infrastrutture alla normativa di riferimento
- Gestione delle relazioni istituzionali
- Variazioni dell'assetto organizzativo
- Mancato rispetto dei regolamenti applicabili alla certificazione quale Fornitore di servizi di gestione del traffico aereo e di navigazione aerea (ATM/ANS)
- Mancato rispetto della normativa di riferimento in materia di ambiente
- Mancato rispetto del Reg. UE 679/2016 in materia di privacy
- Inadeguato posizionamento del Gruppo nel contesto internazionale
- Sicurezza sul lavoro (H&S) attività ordinarie
- Frode e corruzione
- Mancato rispetto del D.lgs. 50/2016 in materia del codice dei contratti pubblici
- Mancato rispetto del D. Lgs. 254-16 in materia di rendicontazione non finanziaria
- Incerta qualificazione giuridica della Società (Codice dei Contratti Pubblici)
- Mancato rispetto dei regolamenti applicabili per la certificazione di Training Organization

Ambiente

- Conformità di impianti e infrastrutture alla normativa di riferimento
- Mancato rispetto della normativa di riferimento in materia di ambiente
- Catena di fornitura

Rispetto dei diritti umani

- Mancato rispetto del Reg. UE 679/2016 in materia di privacy
- Catena di fornitura
- Diversity e Welfare

Attinenti al personale

- Rischio di vertenzialità
- Sicurezza al personale operante in Paesi a rischio (travel security)
- Sicurezza sul lavoro (H&S) in appalti
- Adeguatezza del Capitale Umano
- Turnover del personale
- Sicurezza sul lavoro (H&S) attività ordinarie
- Contenzioso

Sociali

- Incidente aeronautico a contributo ATM
- Reputazione del Gruppo
- Continuità dei servizi core
- Sicurezza delle informazioni
- Sicurezza fisica
- Incidente aeronautico della flotta area di proprietà di ENAV
- Discontinuità dei servizi amministrativo-gestionali

Cambiamenti climatici

- Climate change (rischio emergente)

| Impatto potenziale sul Gruppo ENAV | Stakeholder impattati | Impatto potenziale sugli Stakeholder | Principali modalità di gestione |
|--|---|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> -Strategico -Operativo -Compliance -Reputazionale | <ul style="list-style-type: none"> -Vettori -Società di gestione -Fornitori -Dipendenti -Azionisti | <p>Vettori:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Danno economico <p>Società di gestione:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Danno economico <p>Fornitori:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Danno economico -Sicurezza sul lavoro <p>Dipendenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Sicurezza sul lavoro <p>Azionisti:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Danno economico | <ul style="list-style-type: none"> -Sistemi di gestione della qualità, della salute e sicurezza sui luoghi di lavoro -Policy aziendali -Sistema di deleghe di funzioni -Strutture organizzative dedicate -Mitigazioni specifiche a carattere progettuale |
| <ul style="list-style-type: none"> -Operativo -Compliance -Reputazionale | <ul style="list-style-type: none"> -Società di gestione -Fornitori -Dipendenti -Azionisti | <p>Società di gestione:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Danno economico <p>Fornitori:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Sicurezza sul lavoro <p>Dipendenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Sicurezza sul lavoro <p>Azionisti:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Danno economico | <ul style="list-style-type: none"> -Sistemi di gestione della qualità, della salute e sicurezza sui luoghi di lavoro -Policy aziendali -Sistema di deleghe di funzioni -Strutture organizzative dedicate -Mitigazioni specifiche a carattere progettuale |
| <ul style="list-style-type: none"> -Compliance -Reputazionale | <ul style="list-style-type: none"> -Fornitori -Dipendenti -Azionisti+ | <p>Fornitori:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Sicurezza sul lavoro <p>Dipendenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Sicurezza sul lavoro <p>Azionisti:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Danno economico | <ul style="list-style-type: none"> -Sistemi di gestione della qualità -Policy aziendali -Strutture organizzative dedicate -Mitigazioni specifiche a carattere progettuale |
| <ul style="list-style-type: none"> -Operativo -Compliance -Reputazionale | <ul style="list-style-type: none"> -Vettori -Società di gestione -Fornitori -Dipendenti -Azionisti | <p>Vettori:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Danno economico <p>Società di gestione:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Danno economico <p>Fornitori:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Danno economico -Sicurezza sul lavoro <p>Dipendenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Sicurezza sul lavoro <p>Azionisti:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Danno economico | <ul style="list-style-type: none"> -Sistemi di gestione della qualità, della salute e sicurezza sui luoghi di lavoro -Policy aziendali -Sistema di deleghe di funzioni -Strutture organizzative dedicate -Mitigazioni specifiche a carattere progettuale |
| <ul style="list-style-type: none"> -Operativo -Reputazionale -Compliance | <ul style="list-style-type: none"> -Vettori -Società di gestione -Istituzioni -Dipendenti -Azionisti | <p>Vettori:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Danno economico <p>Società di gestione:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Danno economico <p>Istituzioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Danno reputazionale <p>Dipendenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Sicurezza sul lavoro <p>Azionisti:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Danno economico | <ul style="list-style-type: none"> -Sistemi di gestione della qualità, della salute e sicurezza sui luoghi di lavoro -Policy aziendali -Strutture organizzative dedicate -Mitigazioni specifiche a carattere progettuale |
| <ul style="list-style-type: none"> -Operativo -Strategico | <ul style="list-style-type: none"> -Vettori -Società di gestione -Azionisti | <p>Vettori:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Danno economico <p>Società di gestione:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Danno economico <p>Azionisti:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Danno economico | <ul style="list-style-type: none"> -Mitigazioni specifiche a carattere progettuale -Procedure operative |

5.3. Possibili impatti del climate change sul core business²²

Rischio ESG

RISCHI LEGATI AL CAMBIAMENTO CLIMATICO

Descrizione del rischio

Gli impatti dei fenomeni determinati dai cambiamenti climatici sugli stakeholder del traffico aereo sono stati identificati e studiati negli anni a livello internazionale. In particolare, il documento EUROCONTROL "European Aviation in 2040 - Challenges of growth - Adapting aviation to a changing climate" (giugno 2018) identifica **cinque principali tipologie di fenomeni meteorologici** che potranno potenzialmente avere impatto sul mondo aeronautico:

- Precipitazioni (es. pioggia, neve, grandine);
- Temperatura (es. innalzamento medio);
- Innalzamento livello del mare (es. allagamenti e sommersione zone costiere);
- Vento (es. cambiamenti in direzione ed intensità);
- Eventi estremi (es. temporali, uragani);

Di seguito sono elencate le valutazioni relative a tali fenomeni, richiamandone gli aspetti di maggiore rilevanza per i fornitori di servizi della navigazione aerea e quindi per ENAV.

1. Precipitazioni

Nell'ambito del trasporto aereo, più in particolare nel campo dei servizi della navigazione aerea, gli eventi legati alle intense precipitazioni possono richiedere maggiori distanze di separazione tra gli aeromobili, comportando un impatto diretto sulla capacità aeroportuale. Infatti, la capacità di drenaggio della superficie aeroportuale potrebbe dimostrarsi insufficiente per affrontare situazioni più frequenti e/o intense di eventi di precipitazione, con conseguente aumento del rischio di allagamento di piste e vie di rullaggio. Inoltre, le infrastrutture aeroportuali, così come anche le apparecchiature elettriche, possono essere esposte al rischio di inondazione.

2. Temperatura

L'innalzamento delle temperature può causare impatti sulle infrastrutture. Ad esempio, l'elevata temperatura potrebbe comportare la necessità di incrementare il raffreddamento degli edifici aeroportuali, in particolare per quelli più esposti come le torri di controllo, dotate di ampie superfici vetrate, con conseguente aggravio dei relativi costi energetici. Elevate temperature comportano anche impatti sulle prestazioni dei motori e sull'aerodinamica degli aeromobili, con potenziale impatto sulle procedure di volo e sull'impronta del rumore nelle aree che circondano gli aeroporti.

3. Innalzamento livello del mare ed esondazione fiumi

Lo scioglimento progressivo delle calotte polari a seguito dell'aumento della temperatura terrestre potrebbe generare un innalzamento del livello del mare che avrebbe seri impatti sulle zone costiere nazionali. In particolare, per il trasporto aereo potrebbero essere a rischio gli aeroporti ubicati nella fascia costiera, esposti al rischio di inondazioni ed allagamenti ed analogamente potrebbero essere a rischio gli aeroporti in prossimità di fiumi.

4. Vento

I cambiamenti delle caratteristiche del vento possono determinare notevoli criticità. In ambito aeroportuale, essendo le piste costruite lungo la direzione del vento prevalente a livello locale, si possono avere eventi legati alla presenza di forti componenti trasversali con impatti sulla sicurezza della condotta di volo. Ciò potrebbe comportare la necessità di modificare le procedure di volo e riprogettare lo spazio aereo, con possibile ulteriore rischio ambientale dovuto alla ridistribuzione dell'impatto acustico intorno agli aeroporti.

5. Eventi estremi

I fenomeni meteorologici di tipo convettivo (es. temporali, uragani) possono avere forti impatti sul ritardo dei voli in particolare nei periodi caratterizzati da elevato traffico stagionale. Inoltre, le aree continentali europee potrebbero sperimentare sistemi convettivi più vasti con il potenziale coinvolgimento di più aeroporti principali in una stessa regione. Ciò potrebbe ridurre la scelta di aeroporti alternati ove l'aeroporto di destinazione non fosse praticabile, e gli aeroporti disponibili potrebbero non avere una capacità sufficiente per soddisfare la domanda di traffico. Di conseguenza, potrebbe essere necessaria una pianificazione dinamica del volo basata sulla capacità, onde evitare possibili impatti sulla *Safety* in caso di emergenza.

²². In osservanza del Richiamo di attenzione n. 1/21 del 16.02.2021 emanato da CONSOB.

Adattamento e modalità di gestione

ENAV è costantemente impegnata nel garantire la sicurezza e la puntualità ai milioni di passeggeri che volano nei cieli italiani preservando la continuità dell'erogazione dei servizi della navigazione aerea.

Il livello di sicurezza operativa dei servizi della navigazione aerea è infatti una priorità irrinunciabile per ENAV che, nel perseguire i propri obiettivi istituzionali e strategici, antepone il raggiungimento dei preminenti obiettivi di sicurezza.

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

Ciò posto, ENAV prevede entro la fine dell'anno 2022 di elaborare un *assessment* di dettaglio degli impatti sul proprio business derivanti dal *climate change* analizzandone gli effetti sulla gestione dello spazio aereo e sulla fornitura dei servizi presso gli aeroporti in cui opera.

Si evidenzia tuttavia che la capacità di ENAV di garantire il perseguimento dei propri obiettivi di *business*, in primis garantendo la continuità della fornitura dei propri servizi, nel medio-lungo periodo è fortemente interdipendente dalla resilienza agli effetti del *climate change* dell'intero sistema del trasporto aereo. In particolare, il sistema aeroportuale prevede una complessa interazione tra vari attori (società di gestione aeroportuali, vettori, società di gestione dei trasporti di terra e delle infrastrutture stradali, utilities, ecc.), pertanto le mitigazioni a lungo termine potranno in alcuni casi necessitare di un approccio coordinato e condiviso tra tutti gli attori coinvolti, al fine di ridurre l'impatto complessivo sulle attività di business del settore.

Impatti

Tutti i possibili impatti diretti per ENAV legati agli effetti del *climate change* si traducono, in ultima analisi, in possibili mancati ricavi e/o aumenti dei costi operativi, in particolare ci si riferisce a: interruzioni nella fornitura dei servizi per danni alle infrastrutture o agli asset tecnologici, riduzione del flusso di traffico e/o della capacità aeroportuale.

5.4. Tutela della legalità e anticorruzione

Il Gruppo ENAV contrasta e non tollera in alcun modo atti di corruzione, comportamenti fraudolenti e più in generale condotte illecite o irregolari, che vengano commesse in qualsiasi forma, sia attiva che passiva, tanto da parte dei propri dipendenti che da parte di terzi.

Seguendo le *best practice*, le indicazioni dei principali *position paper* (tra cui le Linee Guida Confindustria per la costruzione dei modelli di organizzazione, gestione e controllo ai sensi del D.Lgs. 231/2001) e gli standard internazionali di riferimento, ENAV ha impostato le proprie attività secondo il *CoSO (Committee of Sponsoring Organizations) Framework*, modello di *Risk Management* previsto dalle Linee di Indirizzo del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi approvate dal Consiglio di Amministrazione stesso, in linea con quanto raccomandato dal Codice di Autodisciplina delle Società Quotate di Borsa Italiana.

Le attività per l'adozione di un efficace modello anticorruzione, definite nell'ambito del programma implementato dal Gruppo a partire dal 2018 e che interessano sia le attività dell'Organismo di Vigilanza che il settore Anticorruption, Fraud & Whistleblowing, riguardano in particolare:

- il *Risk Assessment*, periodico volto ad identificare le aree della società maggiormente esposte al rischio di corruzione, i relativi processi, i controlli esistenti. Da tale analisi scaturisce una valutazione dei rischi suddivisa per processo: rischi inerenti e rischi residui e le aree di miglioramento per un sistema di gestione della corruzione sempre aggiornato ed il più efficace possibile;
- la definizione di regolamenti e procedure relative alle aree maggiormente esposte a rischi di corruzione;
- la definizione di controlli anticorruzione di primo e secondo livello;
- lo svolgimento di programmi di formazione dedicati ai dipendenti sulla prevenzione ed il contrasto della corruzione;
- l'esistenza di un sistema per le segnalazioni, il cosiddetto *whistleblowing*, cui è collegato un processo di verifica dei fenomeni oggetto di segnalazione;
- il reporting periodico verso il Vertice aziendale circa le aree a rischio, lo stato delle *policy* e delle procedure, gli esiti dei controlli anticorruzione, le segnalazioni pervenute e le conseguenti verifiche effettuate.

Sul fronte del *Risk Assessment* viene garantito dalle strutture interne una periodica attività di valutazione dei rischi, tramite interviste svolte dalla struttura Anticorruption, Fraud & Whistleblowing al management del Gruppo ENAV anche in funzione dell'analisi del contesto interno ed esterno. Viene, inoltre, effettuato l'aggiornamento periodico delle valutazioni dei rischi con l'individuazione delle azioni necessarie per il rafforzamento del sistema

di controllo interno e di gestione dei rischi stessi, con particolare riferimento al corpus procedurale e ai presidi organizzativi.

Il 15 febbraio 2021 è terminato, con l'ausilio di una società all'uopo officiata, l'aggiornamento di un *Risk Assessment* anticorruzione (*l'ultimo risale al 2018*), documento che sarà presentato agli *stakeholder* aziendali ai fini di attivare quelle attività atte a colmare i *gap* emersi. I rischi legati alla corruzione sono stati valutati nell'ambito del processo di risk assessment nel 100% dei processi.

Il nuovo Risk Assessment ha mappato nel proprio perimetro le società del Gruppo ENAV annoverando dunque anche la società IDS AirNav, acquisita da ENAV il 18 luglio 2019 e pertanto esclusa dal perimetro di valutazione del Risk Assessment del 2018. I risultati del Risk Assessment 2021, in fase di presentazione agli *stakeholder* aziendali, vanno ad aggiungersi (oltre a quelli emersi nel corso del *risk and gap analysis* condotto ai fini dell'aggiornamento del Modello 231/01 di Gruppo di cui si dirà in seguito) agli aspetti sul rischio di corruzione emersi nel corso di uno specifico audit relativo al processo delle vendite sul mercato terzo incentrato anche sulla corruzione internazionale, che vede nel 2021 l'ufficializzazione dell'audit sulle commesse di vendita.

Sono stati inoltre svolti specifici audit volti all'analisi di alcuni processi sensibili e finalizzati, altresì, alla verifica dell'esistenza e dell'efficacia dei controlli di primo e di secondo livello.

Tra le varie attività, si rappresenta la partecipazione all'aggiornamento delle Linee Guida Commerciali (ora Policy sui Rischi Commerciali Gruppo ENAV) che dettano – tra gli altri- elementi regolatori in merito alla commercializzazione dei prodotti del Gruppo sul mercato terzo, con l'intento di costante rafforzamento del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi, rammentando che IDS AirNav è la controllata di ENAV che cura lo sviluppo commerciale del Gruppo.

Nel settembre 2020 tutte le Società del Gruppo ENAV hanno dato avvio ad un progetto di aggiornamento dei propri Modelli di organizzazione, gestione e controllo ex D.Lgs. 231/2001, con un'attività propedeutica di *risk and gap analysis* mappando, tra i reati presupposto, anche quelli relativi alla corruzione.

In data 22 dicembre 2020 il Consiglio di Amministrazione di ENAV ha approvato l'aggiornamento del Codice Etico di Gruppo (annoverandovi altresì temi legati ai diritti umani) e, nella medesima data, ha approvato l'aggiornamento del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo di ENAV.

Per le controllate il processo di adozione del nuovo Modello 231 revisionato è in fase di completamento.

Si rammenta, altresì, che è vigente sin dal 2018 il "Codice di comportamento per il contrasto alla corruzione" ("Codice Anticorruzione"), la cui attuazione è obbligatoria per tutte le società del Gruppo. Tale codice si innesta in un articolato corpus normativo interno costituito da *policy*, procedure,



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

linee guida e regolamenti che disciplinano più nel dettaglio i singoli ambiti di riferimento ed ai quali il personale interno deve attenersi.

Nel 2020 è stata messa a disposizione della popolazione aziendale (ad esclusione del personale operativo) una sessione di formazione di due ore sui reati tributari, in quanto inseriti nei reati presupposto 231. Inoltre, è stata messa a disposizione di tutta la popolazione aziendale una sessione di formazione sulle tematiche, anticorruzione e *whistleblowing* della durata di circa due ore, che ha incluso altresì la formazione sui reati tributari ex D.Lgs. 231, che pertanto è stata erogata anche al personale operativo.

Sotto il profilo del monitoraggio e gestione delle segnalazioni sono state altresì svolte diverse attività. In particolare, i piani delle verifiche degli Organismi di Vigilanza (di ENAV, Techno Sky, IDS AirNav) che utilizzano la Struttura Internal Audit per lo svolgimento delle verifiche e lo stesso piano pluriennale dell'Internal Audit, vedono il rischio corruzione esaminato sotto diversi profili nell'ambito dei processi sottoposti ad esame. Il Gruppo, inoltre, adotta due presidi sul tema corruzione:

- un canale di comunicazione per le segnalazioni in tema di *whistleblowing*;
- un canale per la ricezione dei flussi informativi dell'Organismo di Vigilanza.

Con particolare riferimento al canale *whistleblowing*, è ad oggi operante un sistema informatico per la segnalazione degli illeciti, che garantisce la riservatezza del segnalante, in risposta ai requisiti della normativa di riferimento (L.179/2017). Al fine di dare maggiore evidenza al sistema *whistleblowing* si è provveduto ad aggiornare il relativo sito istituzionale con una semplificazione del suo utilizzo ed accessibilità.

Le segnalazioni pervenute attraverso i canali su indicati vengono valutate dalle strutture competenti e quelle ritenute rilevanti costituiscono oggetto di ulteriore approfondimento attraverso attività di audit.

Nel corso dell'anno 2020 ed anche per il 2018 e 2019, nel Gruppo e per quanto a conoscenza dell'Internal Audit non si sono riscontrate casistiche di frodi e atti corruttivi.

Si rammenta che il Gruppo ha da tempo adottato e reso pubblico sul sito Istituzionale il "Regolamento Whistleblowing" all'interno del quale vengono: identificati i soggetti che possono effettuare "segnalazioni"; definito il perimetro delle condotte; esplicitati gli avvenimenti o azioni che possono essere oggetto di segnalazione; riportati i principi e le regole generali che governano il "processo di segnalazione", ivi inclusa la tutela del segnalante e del segnalato.

Sono infine previsti specifici flussi informativi periodici nei confronti del Consiglio di Amministrazione, del Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate e del Collegio Sindacale, integrati nei presidi garantiti dagli Organismi di Vigilanza e dall'Internal Audit. Tali flussi, definiti su base periodica, includono i piani di lavoro rispettivamente dell'Organismo di Vigilanza e

dell'Internal Audit, nonché una sintesi delle risultanze delle attività svolte, ed un dettaglio delle segnalazioni ricevute e delle azioni correttive intraprese.

| Obiettivi futuri | Deadline |
|--|-----------------------------------|
| Conclusione del Risk Assessment sul tema dell'anticorruzione, anche ai fini dell'allineamento alle migliori practice e standard internazionali. | febbraio 2021 |
| Inizio attività di condivisione con gli stakeholder interni sulle risultanze del Risk Assessment e risk and gap analysis 231/01 (anche sui temi legati al reato presupposto corruzione). | marzo 2021 |
| Aggiornamento dell'attuale codice di comportamento per il contrasto alla corruzione. | entro fine 2021 |
| Aggiornamento del Regolamento Whistleblowing. | entro fine 2021 |
| Attività per la redazione della Policy anticorruzione di Gruppo. | entro fine 2021 |
| È prevista la continuazione della campagna di informazione e formazione relativamente agli aspetti di Corporate Compliance (aspetti connessi al D.Lgs. 231/01 e Codice Etico, Anti-Bribery and Anti-Corruption, Fraud e Whistleblowing). | nel corso di tutto il 2021 |

5.5. Diritti Umani

Il Gruppo ENAV opera principalmente in Italia, dove il quadro normativo e il livello di sviluppo civile garantiscono ampiamente il rispetto dei diritti umani, la libertà di associazione e di contrattazione collettiva e rendono perciò non determinanti da parte dell'impresa particolari azioni su questi temi. Tuttavia, ENAV dedica costante attenzione al rispetto dei diritti umani. La società, infatti, attraverso la struttura di Internal Audit, ha tra i suoi obiettivi, relativamente al rispetto dei diritti umani nei processi e nelle società del Gruppo, anche quello di verificare, attraverso gli audit individuati nel Piano e le eventuali segnalazioni ricevute, la corretta applicazione delle procedure interne e l'osservanza del Codice Etico di Gruppo, dei Modelli di Organizzazione, Gestione e Controllo (ex D.Lgs. 231/2001), nonché della normativa nazionale e internazionale applicabile a tutte le Società del Gruppo; ciò anche al fine della opportuna rilevazione e segnalazione di eventuali atti contrari al rispetto di diritti umani tutelati nelle varie forme previste e l'eventuale applicazione di misure correttive.

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



Politica sui Diritti Umani

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

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

Proprio al fine di tenere conto anche della nuova policy sui diritti umani, ENAV ha integrato il nuovo **Codice Etico di Gruppo** (approvato a dicembre 2020) annoverando i temi relativi ai diritti umani, così da definire in modo ancor più puntuale l'impegno del Gruppo ENAV su tali aspetti.

| Obiettivi futuri | Deadline |
|---|------------------|
| È prevista l'integrazione del Codice Etico di Gruppo con riferimenti più specifici sulla tutela del segnalante e riservatezza dei contenuti delle segnalazioni. | 1° semestre 2021 |
| È prevista l'erogazione di un percorso di sensibilizzazione per tutti i dipendenti del Gruppo ENAV sulle tematiche del Codice Etico. | 1° semestre 2021 |

5.6. La gestione responsabile della catena di fornitura

Per il Gruppo ENAV, sostenibilità significa anche costruire con i propri fornitori un rapporto improntato alla collaborazione e alla completa trasparenza delle informazioni e ciò anche in virtù del fatto che la reputazione di un'azienda passa anche attraverso le collaborazioni con tutta la catena del valore. Per tali motivi, posto che le procedure di affidamento di ENAV e Techno



La Società ha avviato un processo di analisi dei propri fornitori al fine di valutarne le prestazioni sociali, ambientali e di governance.

Sky sono sottoposte al Codice dei Contratti Pubblici²³, nell'ultimo biennio, nel rispetto dei requisiti normativi previsti dal D.Lgs. 18 aprile 2016 n. 50, le Società hanno avviato un processo di analisi dei propri fornitori al fine di valutarne le prestazioni sociali, ambientali e di governance.

A tal fine è stata adottata una piattaforma informatica dedicata alla raccolta dei dati ed informazioni qualitative e quantitative di sostenibilità onde ottenere una valutazione in ambito ESG. ENAV e Techno Sky, attraverso questa piattaforma, sono in grado di analizzare una serie di informazioni in ambito ESG relativamente ad alcuni fornitori *core*, cioè quei fornitori che rappresentano la linea di fornitura strategica per il Gruppo e quei fornitori che possono essere ritenuti più a rischio, individuati sulla base della categoria ATECO.

A seguito dell'elaborazione dei dati relativi a tale valutazione, i fornitori core appartenenti alla categoria PMI potranno ricevere un rapporto di analisi che include anche la segnalazione delle eventuali criticità emerse e la segnalazione di alcune proposte migliorative in ordine alle possibili azioni correttive. Semestralmente, verrà poi avviata una campagna di rivalutazione atta a verificare gli effettivi miglioramenti raggiunti da tali fornitori. Nel 2021 sarà avviata la campagna e si segnala che l'adesione al progetto è assolutamente facoltativa e non comporta alcun onere o costo a carico dei fornitori.

All'interno del sistema ERP Oracle Application di ENAV esiste altresì un processo di valutazione dei fornitori, regolato da una procedura²⁴. Il fornitore viene valutato sulla base dei seguenti criteri:

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

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

Le criticità riscontrate e le inadempienze gravi (tra cui violazione da parte dell'appaltatore della normativa vigente in materia di lotta contro la delinquenza mafiosa, della normativa in materia di sicurezza del lavoro ex D.Lgs 81/08 o della normativa in materia ambientale ex D.Lgs. 152/06) devono essere comunicate attraverso l'inoltro a sistema (ERP) della "Scheda criticità/eventi bloccanti"²⁵.

La procedura²⁶ sulla valutazione dei fornitori di Techno Sky (Sistema SAP)

23. Si segnala che per la controllata d-flight si applicano le procedure di affidamento del Codice dei Contratti Pubblici.

24. SGQ-P-PROC.2.1 Valutazione dei fornitori di ENAV tratta delle emissioni associate alle trasferte.

25. SGQ-P-PROC.2.1/D02 Scheda_Criticita_Eventi_bloccanti.

26. SGQ-P-PROC.2.2 Valutazione dei fornitori di Techno Sky.

prevede, in analogia con il processo di ENAV, un rating sul fornitore che, qualora risultasse negativo a valle di criticità riscontrate, viene comunicato ad ENAV, onde adottare i provvedimenti descritti nella procedura sopra citata. Parallelamente allo sviluppo di questi sistemi di valutazione, è stato elaborato il “Codice di Comportamento dei Fornitori”, la cui sottoscrizione per accettazione sarà obbligatoria per tutti i fornitori di ENAV e Techno Sky.

A valle dell'introduzione nell'articolato dei contratti di appalto di ENAV e Techno Sky di clausole volte a promuovere il rispetto da parte dei fornitori dei principi ed i valori contenuti nel Codice Etico e di quanto stabilito nel Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo adottato dalle Società, viene contestualmente richiesto di fornire assenso onde essere sottoposti ad attività di audit, anche al fine di verificare, dove necessario, il rispetto dei requisiti ambientali e sociali connessi alle specifiche prestazioni di ogni singolo contratto. Inoltre, a seconda della tipologia di appalto, sono stati predisposti appositi richiami per alcuni atti di gara, ad esempio nei Capitolati e nelle Dichiarazione di partecipazione alla procedura, che rimandano a normative specifiche nell'ambito del rispetto dei Diritti Umani, con particolare riferimento al divieto di sfruttamento del lavoro minorile e al rispetto di ogni analoga normativa in materia.

IDS AirNav, in linea con quanto attuato dalla Capogruppo, inserisce, sulla gran parte degli ordini e contratti verso i fornitori italiani, clausole relative ai principi contenuti nel Codice Etico e del D.lgs 231/2001. La società sta inoltre implementando le procedure relative alle policy della Capogruppo in ambito Procurement. Nel corso del 2021 verranno inserite alcune clausole relative al rispetto dei principi del Codice Etico sia negli ordini verso fornitori esteri, compatibilmente con le normative vigenti nell'area geografica di riferimento, sia negli Accordi Quadro verso i fornitori italiani, questo porterà ad un significativo aumento della percentuale, rispetto al 2020, dei contratti con incluse clausole sui diritti umani.

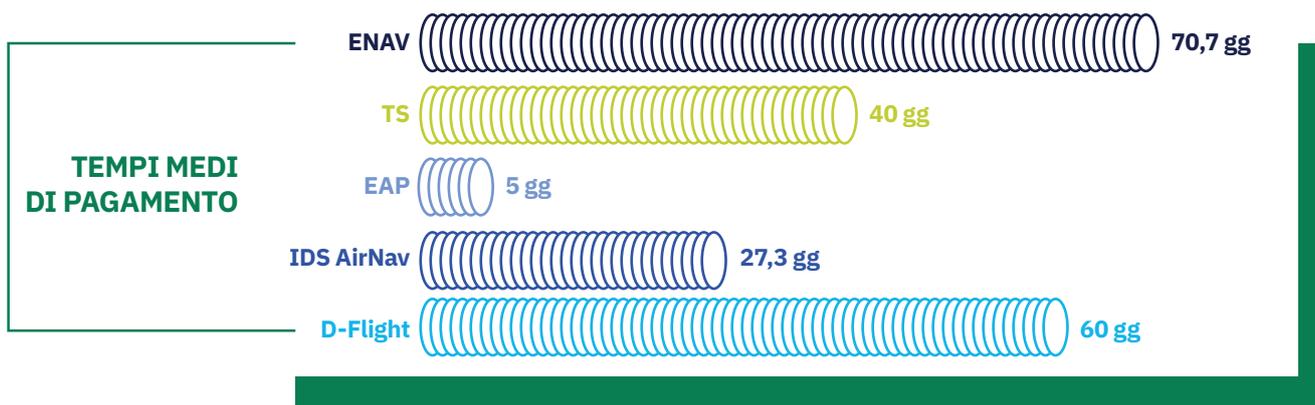
Si precisa che la società d-flight utilizza i format dei contratti di ENAV nei quali sono presenti delle clausole che fanno riferimento ai principi del Codice Etico di Gruppo e del D.Lgs 231/2001.

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

L'emergenza sanitaria da COVID-19 ha avuto un impatto rilevante anche nel settore del trasporto aereo riducendo gli spostamenti sia nazionali che internazionali con riflessi anche finanziari, riducendo gli incassi derivanti dalle attività di core business della Capogruppo anche a seguito della dilazione concessa alle compagnie aeree nel pagamento delle fatture riferite al volato dei mesi che vanno da febbraio a maggio 2020. Tenendo conto di tale criticità e con l'obiettivo di

pagare i debiti verso tutti i fornitori, la Capogruppo ha pianificato i propri pagamenti secondo un arco temporale maggiore rispetto la naturale scadenza, ma effettuando pagamenti verso tutti i fornitori. Vi è stato un dialogo continuo e costante con tutti i fornitori, e delle riunioni ad hoc con i fornitori con cui la società è maggiormente esposta. Relativamente ai tempi medi e ai ritardi medi di pagamento²⁷, si riporta quanto segue:

- **tempi medi di pagamento:** i tempi medi di pagamento delle transazioni commerciali effettuate nel 2020 risultano pari a 70,69 giorni (nel 2019 erano pari a 19,7 giorni), rispetto alla tempistica di pagamento contrattualmente prevista (tipicamente a 30 giorni), e sono stati calcolati individuando il numero di giorni trascorsi tra la data di inizio del calcolo (data di partenza) e la data del relativo pagamento. Rispetto alla data di partenza si è tenuto conto della data a decorrere dalla quale la transazione può essere liquidata, ovvero subordinatamente al buon esito delle verifiche richieste dalla normativa di riferimento; Il maggior tempo medio di pagamento è strettamente connesso a quanto precedentemente riportato.
- **ritardi medi di pagamento:** i ritardi medi di pagamento delle transazioni commerciali effettuate nel 2020 risultano pari a 51,61 giorni (nel 2019 erano pari a 20,6 giorni di ritardo), rispetto alla tempistica di pagamento contrattualmente prevista (tipicamente a 30 giorni), e sono stati calcolati individuando il numero dei giorni trascorsi tra la data di scadenza del pagamento (definita in via negoziale o ex lege, secondo i casi) e la data del pagamento. È opportuno precisare che i ritardi medi di pagamento possono essere dovuti a motivazioni non dipendenti dalla società;



27. Per ciò che concerne la capogruppo ENAV, l'art. 22 del Decreto Crescita (D.L. 34/2019) convertito in Legge il 28 giugno 2019 n. 58, ha introdotto nella disciplina dei ritardi di pagamento nelle transazioni commerciali di cui al D.Lgs. 231/2002, l'art. 7-ter, che pone l'obbligo alle società di dare evidenza nel bilancio sociale, a decorrere dall'esercizio 2019, dei tempi medi di pagamento delle transazioni commerciali, dei ritardi medi, delle politiche commerciali adottate con riferimento alle suddette transazioni e alle azioni poste in essere sui termini di pagamento.

tra questi: documenti necessari ai fini del pagamento non in regola (Durc ed Equitalia), documentazione da ottenere dai fornitori e non inviata dagli stessi (che ai sensi delle norme contrattuali non permettono di poter procedere ai pagamenti, quali ad esempio la dimostrazione di aver pagato i subappaltatori) o anche pagamenti di fatture che, secondo gli accordi contrattuali, è possibile pagare in un momento successivo rispetto alla scadenza normale dei 30 giorni da data fattura.

| Obiettivi futuri | Deadline |
|--|----------|
| Nel corso del 2020 è stata rilasciata la succitata piattaforma. Sono stati individuati i fornitori, soggetti alla prima campagna che si svolgerà nell'anno 2021. | 2021 |
| Stilato codice di comportamento Fornitore (da sottoporre a iter autorizzativo). | 2021 |

5.7. Gestione Fiscale

Nel Gruppo ENAV, la governance fiscale si ispira ai principi contenuti nel Codice Etico. Seppur non abbia formalizzato una propria politica di strategia fiscale in un documento, il Gruppo ENAV, la cui attività prevalente è nel territorio italiano, adempie correttamente ai propri obblighi fiscali anche mediante una ben delineata organizzazione e delle procedure che definiscono attività, ruoli e responsabilità.

Il Gruppo è impegnato nel rispetto delle normative fiscali mediante:

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

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

5.8. Iniziative di corporate giving

Nell'ottica di contribuire alla crescita civile e allo sviluppo sostenibile del Paese in linea con i 17 SDGs delle Nazioni Unite, nel 2020, anche a fronte delle conseguenze generate dalla pandemia da COVID-19, ENAV ha incentrato le proprie iniziative di corporate giving su 3 SDGs:



SDG n°3
Salute e Benessere



SDG n°4
Istruzione di qualità



SDG n°11
Città e Comunità sostenibili

Le attività e progetti su cui si è concentrata l'Azienda hanno riguardato:

Progetto “L'albero delle identità” in collaborazione con “Happy Coaching”

Nella prospettiva di sostenere, attraverso l'impegno e la professionalità delle persone di ENAV, la consapevolezza delle giovani generazioni rispetto alle tematiche di sostenibilità e al ruolo di ENAV nel settore del traffico aereo, l'azienda si è resa parte attiva del progetto “L'albero delle identità”. Il progetto, rivolto a bambini delle scuole primarie, oltre a fornire una panoramica sul percorso di sostenibilità e sul ruolo di alcune aziende strategiche per il paese, ha avuto come fine ultimo la produzione di un'opera d'arte realizzata, sotto la guida della Fondazione Pistoletto, da studenti e genitori. L'opera d'arte, donata alla città di Roma, ha dato vita ad un progetto di riqualificazione urbana e rimarrà esposta in modo permanente a Piazza Vittorio, una delle più importanti piazze della città.

Progetto “Vivi con stile” in collaborazione con “Legambiente”

Con il progetto “Vivi con stile”, al fine di aumentare la consapevolezza e la responsabilità delle persone di ENAV, è stato sviluppato un corso di formazione sull'ambiente, sulla gestione dei rifiuti e sul riciclo. Sono stati trattati temi relativi ad alcuni stili di vita sostenibili come la raccolta differenziata e il recupero di olii esausti e si è dedicato un approfondimento al tema della plastica in cui, partendo dall'indagine *Beach Litter 2020* sullo stato di salute delle coste italiane, sono stati presentati i materiali innovativi che possono sostituire la plastica monouso, con dati e suggerimenti per rendere la nostra quotidianità sempre più sostenibile.

Progetto “Storie intorno al globo” in collaborazione con “Geo4map”

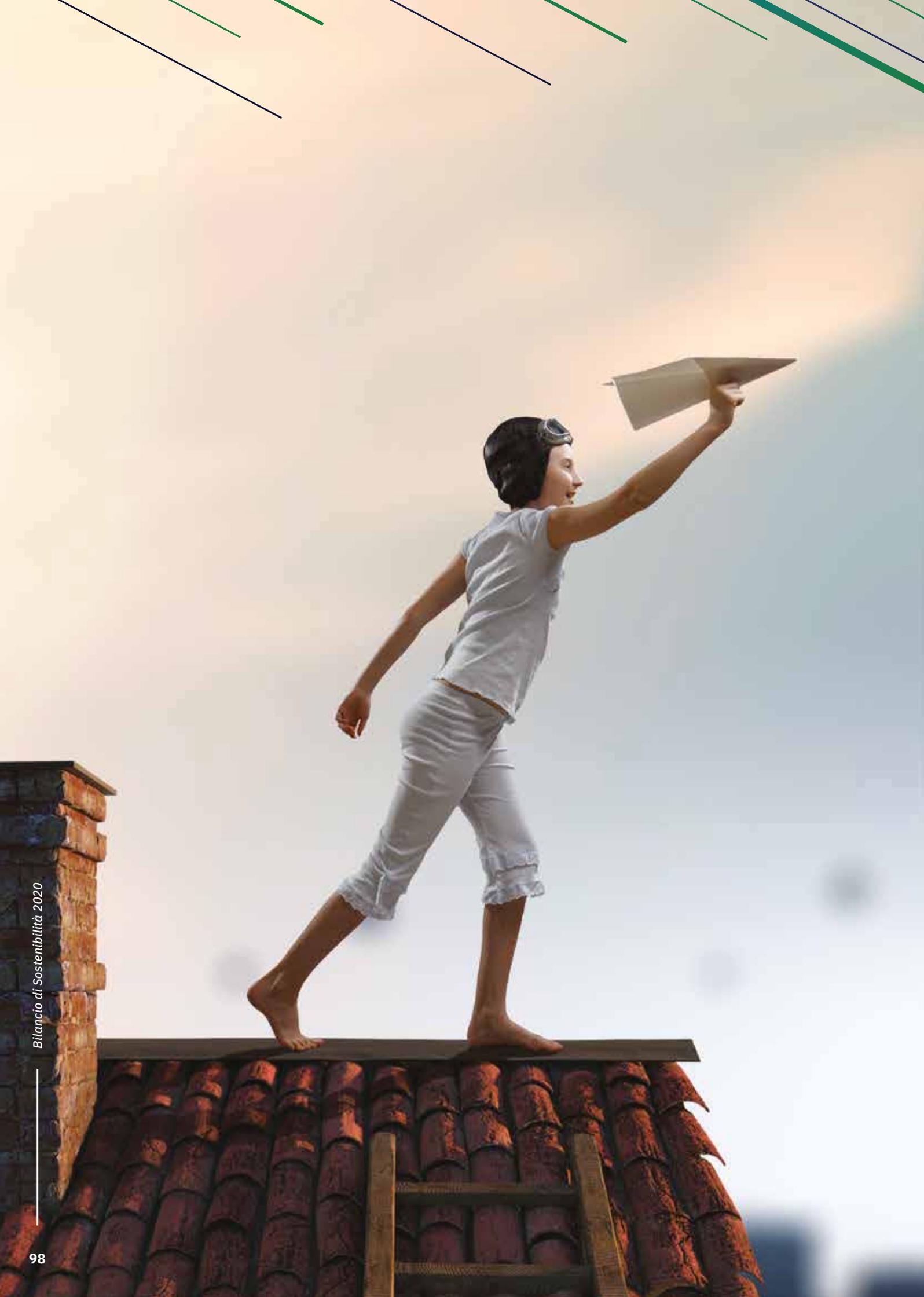
ENAV sostiene il progetto di narrativa didattico-scientifica “Storie intorno al globo”, ideato da Geo4map e che vede partner quali il Touring Club Italiano, l'Aeronautica Militare Italiana e altri soggetti nazionali. ENAV, con questo progetto, intende promuovere la lettura sin dall'infanzia, attraverso storie avvincenti e contenuti scientifici di qualità; questa collana innovativa, in cui i bambini potranno imparare le materie scientifiche, si propone come mezzo per sensibilizzare i più piccoli su temi di fondamentale importanza come il cambiamento climatico o lo scioglimento dei ghiacciai.

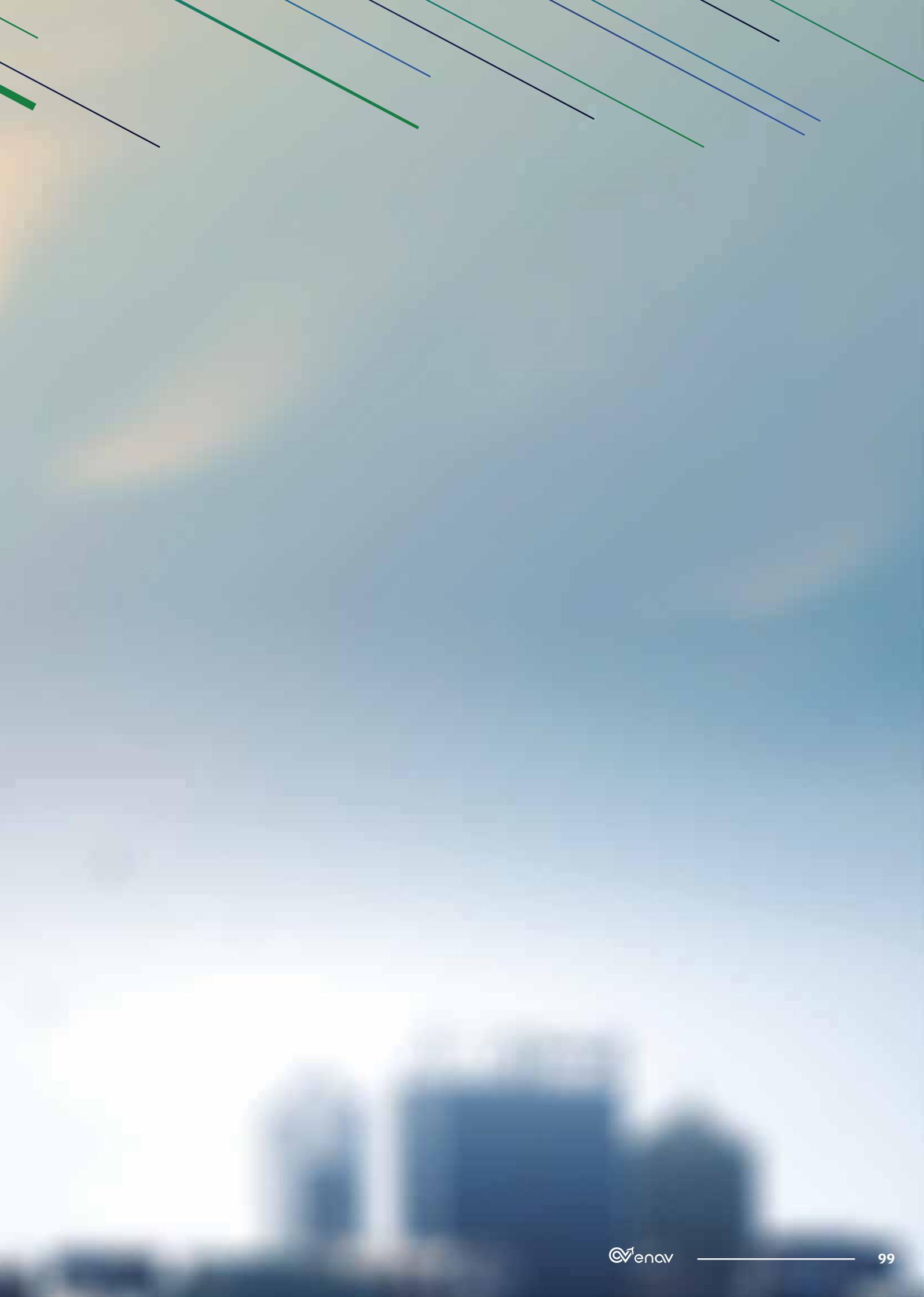
Progetto “Aiutaci a donare la vita” in collaborazione con AVIS

Con l'iniziativa “Aiutaci a donare la vita”, grazie alla collaborazione di AVIS che ha portato le proprie autoemoteche presso le sedi ENAV, i dipendenti hanno potuto donare il sangue direttamente nelle sedi lavorative di competenza. La disponibilità di sangue è un'esigenza essenziale per la salvaguardia delle nostre vite, non solo in caso di eventi eccezionali quali terremoti, disastri o incidenti, ma anche nella gestione ordinaria dell'attività sanitaria. L'evento, preceduto da una campagna di comunicazione interna, ha riscontrato un'ottima adesione dei dipendenti.

Donazioni a: Protezione Civile e Ospedale Spallanzani; sostegno a Ospedale Bambino Gesù

Nel corso dell'anno 2020 il Gruppo ENAV, nonostante la grave crisi che ha investito il settore, ha scelto di supportare con una donazione l'Ospedale Spallanzani e la Protezione Civile, al fine di aiutarli nel loro preziosissimo lavoro durante la pandemia da COVID-19. Inoltre, durante il mese di ottobre 2020, ENAV ha scelto di sostenere la campagna sociale “Abbraccia la ricerca” dell'Ospedale pediatrico Bambino Gesù, impegnato nella necessità di individuare e somministrare terapie sempre più personalizzate e tempestive ai piccoli pazienti ricoverati presso l'ospedale. L'obiettivo è l'individuazione di progetti specifici di implementazione di tecnologie e apparecchiature mediche essenziali per meglio comprendere il decorso del COVID-19 su neonati e bambini.







An aerial photograph of an airport tarmac, showing several aircraft parked at gates and taxiways. The image is overlaid with a large, white, wireframe cylinder graphic that has a grid-like texture. The background is a gradient of blue and green, with several white diagonal lines scattered across the scene. The text 'La relazione con gli stakeholder' is centered in the lower right quadrant.

La relazione con gli stakeholder

6. La relazione con gli stakeholder

6.1. Dallo Stakeholder Engagement allo Stakeholder Management

Nello sviluppo delle politiche di sostenibilità di ENAV, l'ascolto degli *stakeholder* sta divenendo sempre di più un elemento centrale e imprescindibile. L'interazione con azionisti, compagnie aeree, società di gestione aeroportuale, istituzioni, fornitori, dipendenti, media ed opinion leader non è più finalizzata soltanto all'aggiornamento dell'analisi di materialità, ma anche all'ascolto delle esigenze e allo sviluppo di nuove iniziative che creino valore aggiunto non solo per ENAV, ma anche per tutto il settore del traffico aereo. In virtù di ciò, il Gruppo ENAV ha avviato, nel 2020, un percorso per transitare da un modello di gestione reattivo ad un approccio programmatico e proattivo nella gestione delle istanze degli *stakeholder*, integrando tali aspetti nella pianificazione strategica.

Sviluppare un sistema integrato per la gestione delle relazioni con gli *stakeholder* comporta la messa a punto di un piano di Stakeholder Engagement più articolato dal punto di vista qualitativo e quantitativo, in grado di definire obiettivi, attività e risorse necessarie per presidiare la relazione con i portatori di interesse dell'azienda, anche gestendo in maniera continua le relazioni con loro, attraverso diversi strumenti di coinvolgimento e meccanismi di *feedback*.

Lo Stakeholder Management (non più *engagement*) si configura, quindi, come un processo circolare per cui i risultati delle attività di *engagement* fungono da input per il miglioramento della gestione delle relazioni in ottica di miglioramento continuo, consentendo da una parte di anticipare rischi di diversa natura, da quelli reputazionali a quelli operativi, e dall'altra di trasformare le minacce in opportunità attraverso l'individuazione congiunta di soluzioni che creino valore condiviso per l'organizzazione e per i propri portatori di interesse.

In particolare, i benefici connessi allo *stakeholder management* consentono di:

- verificare se e quanto gli *stakeholder* abbiano una percezione positiva della loro relazione con l'Organizzazione;
- comprendere il percepito degli *stakeholder* sull'operato dell'Organizzazione nel suo complesso;
- cogliere esigenze e aspettative degli *stakeholder* in ottica di medio-lungo termine a supporto della pianificazione strategica;
- individuare, insieme agli *stakeholder*, nuove soluzioni in termini di prodotti, servizi, ambiti di business;
- definire, con il contributo degli *stakeholder*, come investire le risorse dell'organizzazione in iniziative a supporto della comunità;



In virtù di ciò, il Gruppo ENAV ha avviato, nel 2020, un percorso per transitare da un modello di gestione reattivo ad un approccio programmatico e proattivo nella gestione delle istanze degli stakeholder, integrando tali aspetti nella pianificazione strategica.

- coinvolgere gli *stakeholder* nella definizione di quanto i temi rilevanti impattino sulle loro valutazioni e scelte, individuando quelli prioritari.

Nello specifico il processo di definizione dello Stakeholder Management ha previsto quattro fasi:

- La mappatura e la prioritizzazione degli *stakeholder* mediante calcolo della rilevanza dello *stakeholder* per ogni categoria, sulla base dei parametri definiti dell'AA1000SES, quali:
 - la dipendenza. Gruppi o individui che sono direttamente o indirettamente dipendenti dalle attività dell'organizzazione, dai suoi prodotti o servizi e dalle performance associate, o dai quali l'organizzazione è dipendente per poter operare;
 - l'influenza. Gruppi o individui che possiedono un impatto nelle scelte strategiche e di decisione dell'organizzazione o degli *stakeholders* al suo interno;
 - l'urgenza. Gruppi o individui che richiedono un'attenzione immediata da parte dell'organizzazione riguardo a temi economici, sociali e ambientali.
- La definizione del piano di coinvolgimento attraverso l'individuazione delle risorse da mettere in campo per relazionarsi in modo opportuno con gli *stakeholder*, dei canali e delle modalità più coerenti.
- L'implementazione delle fasi di ascolto attraverso uno scambio reciproco di contenuti finalizzato all'individuazione di idee e soluzioni innovative in risposta alle istanze ricevute dagli *stakeholders*.
- Il monitoraggio del piano e follow up nei confronti degli *stakeholder* dando continuità e sistematicità ai rapporti con gli stessi, attraverso tutti i canali possibili (reporting, piani di sostenibilità, sviluppo delle comunità, focus, two way communication, ecc.).

6.2. La gestione delle relazioni con i clienti

Nell'ambito degli *stakeholder* con cui il Gruppo ENAV intrattiene rapporti, i clienti hanno ovviamente un ruolo di assoluto riguardo. In particolare, per le compagnie aeree, ENAV ha sviluppato, con sempre maggiore impegno e attenzione, un efficiente sistema di *customer relationship management* (supportato da una procedura interna), finalizzato al coinvolgimento dei clienti stessi e alla misurazione del loro livello di gradimento rispetto alla fornitura dei servizi ATS (*Air Traffic Services*). Nello specifico, ENAV conduce ogni anno una *Customer Survey* attraverso una piattaforma online su cui le varie tipologie di utenti esprimono il proprio livello di gradimento. La scala di apprezzamento utilizzata varia da 1 (molto insoddisfatto) a 5 (molto soddisfatto).



Nel 2020, il gradimento dei servizi forniti alle compagnie di navigazione aerea (CNA) ha ottenuto un punteggio di 4.1 su una scala di 5, in crescita rispetto a quello ottenuto nel 2019 (4.0).

La partecipazione alla survey è stata del 68% (in leggero aumento rispetto al 65% del 2019).

Nel 2020, il gradimento dei servizi forniti alle compagnie di navigazione aerea (CNA) ha ottenuto un punteggio di 4,1 su una scala di 5, in crescita rispetto a quello ottenuto nel 2019 (4,0).

La partecipazione alla *survey* è stata del 68% (in leggero aumento rispetto al 65% del 2019).

Le attività di CRM non si limitano ovviamente alla campagna di rilevamento di *customer satisfaction*, ma si articolano in una serie di iniziative volte al coinvolgimento degli *stakeholder* e alla partecipazione attiva nell'evoluzione dei vari processi (spesso associati a nuove implementazioni operative). Nel 2020, l'attività di CRM è stata ovviamente condizionata dalla pandemia da COVID-19. In un primo momento, in virtù della situazione di smarrimento ed incertezza, si sono azzerati i contatti, per poi riprenderli a regime comunque ridotto nella fase successiva. Di norma, nell'ambito delle attività relazionali, ENAV promuove incontri *one to one*, sessioni plenarie, open day dimostrativi, workshop e webinar tematici relativi alle attività proprie di Operations. Quest'anno si sono privilegiati strumenti meno formali, quali chiamate telefoniche, messaggistica ed e-mail, con l'obiettivo di mantenere un approccio *customer oriented* basato su modalità d'azione integrate, in grado di cogliere le aspettative degli *airspace users* e assicurare i processi necessari per erogare servizi sempre più efficaci ed efficienti, promuovendo al contempo azioni di costante miglioramento.

Il diagramma che segue descrive in sintesi il processo di *early engagement* del cliente nella definizione e condivisione dei requisiti associati alla fornitura dei servizi alla navigazione aerea.



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

supporto diretto nell'utilizzo del sistema/SW o con un workaround che può essere definito permanente o temporaneo.

In taluni casi può essere necessaria una collaborazione dei gruppi di gestione dei sistemi/SW di IDS AirNav (PDM/DM: ProDuct Management/Development Manager, afferenti all'area Engineering di IDS AirNav) per identificare una delle soluzioni della prima fase di supporto. Quando la problematica non è risolvibile con tali soluzioni, ovvero quando la soluzione fosse mutualmente definita di tipo temporaneo, la problematica evolve assumendo la natura di Trouble Report comportando la necessità di effettuare delle azioni a livello di sviluppo codice sul sistema/SW oggetto della problematica e integrando i piani di sviluppo/rilascio in essere.

In funzione della tipologia di contratto di assistenza in essere con il particolare cliente, le tempistiche e le modalità per la realizzazione di tale processo di supporto/soluzione possono essere oggetto di particolari accordi sui livelli di servizio da garantire (SLA: Services Level Agreement). Tali SLA possono includere anche una definizione della tipologia di problematica (es.: bloccante, urgente, media, bassa) che impone tempi e modi nella fornitura del supporto e dell'eventuale risoluzione del Trouble Report²⁸.

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

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

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

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

28. Oltre al Trouble Report (TR) è prevista anche la tipologia Change Report (CR) che viene utilizzata quando la richiesta del cliente viene identificata come una richiesta di natura evolutiva (anche non prevista nelle roadmap di medio-lungo termine del sistema/SW) o "personale" che può, di conseguenza, implicare tempi di risposta e negoziazioni ad-hoc.

sotto-aree) del sistema/SW che presentano con maggior frequenza delle problematiche;

- estrapolare elementi comuni utili per i piani di evoluzione del sistema/SW nel medio-lungo periodo.

Per quanto riguarda D-Flight, attraverso il sito web gli utenti accreditati e non, che hanno bisogno di supporto rispetto ai servizi offerti, possono accedere al Service Desk digitalizzato gestito da Telespazio S.p.A. Gli utenti accreditati godono di una priorità nei tempi di risposta. Agli utenti con “abbonamento pro” viene garantita una risposta entro i primi due giorni lavorativi dalla ricezione della richiesta.

6.3. L'attività di investor relations

ENAV pone da sempre grande attenzione ai rapporti con gli investitori, con gli analisti finanziari e con la comunità finanziaria in generale, avvalendosi della struttura Investor Relations al fine di gestire in maniera continuativa ed ottimale tali rapporti. Le occasioni di dialogo sono molteplici: conference call, incontri di persona e virtuali, conferenze finanziarie, site visits e roadshow. In queste circostanze, il management, tipicamente il CEO (Chief Executive Officer) o il CFO (Chief Financial Officer) insieme al responsabile della struttura Investor Relations, presenta alla comunità finanziaria i principali risultati del periodo (trimestrali, semestrali, annuali), gli andamenti del business e le linee guida della strategia e si rende disponibile a rispondere alle domande ricevute dai singoli partecipanti. Tutte le informazioni di carattere economico-finanziario relative alla Società, così come i principali indicatori di andamento del titolo e le opinioni degli analisti finanziari, si trovano all'interno di un'apposita sezione Investor Relations del sito web di ENAV.

Sono inoltre a disposizione della comunità finanziaria una mailing list dedicata, con cui l'Azienda comunica periodicamente le notizie finanziarie rilevanti, ed una mail box dedicata, attraverso la quale risponde alle domande che gli investitori o gli analisti finanziari formulano in caso di nuove attività dell'azienda o di particolari andamenti del mercato. Nel periodo gennaio – dicembre 2020, ENAV ha avuto circa 200 interazioni con gli investitori istituzionali, per la maggior parte durante conferenze finanziarie svolte in modalità “virtuale” e tramite video-conferenze, il tutto a causa della pandemia da COVID-19 che ha fortemente limitato gli spostamenti delle persone e di conseguenza gli incontri in presenza.

In aggiunta ai rapporti con gli investitori, ENAV mantiene frequenti contatti con gli analisti finanziari che coprono il titolo (c.d. “sell-side”).

I 10 analisti che hanno coperto il titolo ENAV nel corso del 2020 appar-



Nel periodo gennaio – dicembre 2020, ENAV ha avuto circa 200 interazioni con gli investitori istituzionali per la maggior parte durante conferenze finanziarie svolte in modalità “virtuale” e tramite video-conferenze, il tutto a causa della pandemia da COVID-19 che ha fortemente limitato gli spostamenti delle persone e di conseguenza gli incontri in presenza.

ENAV si è mossa proattivamente, includendo nelle proprie presentazioni agli investitori una sezione specifica sulla CSR, anche in ottica di una sempre maggiore trasparenza in merito alle attività svolte, coinvolgendo gli investitori nelle proprie iniziative di Stakeholder Engagement e partecipando a conferenze ed eventi finanziari a tema Environment, Social & Governance (ESG).

tengono ai maggiori istituti di intermediazione italiani ed esteri, alcuni dei quali specializzati su società infrastrutturali, ed assicurano la pubblicazione periodica di report ed analisi aggiornate sulle attività e la performance economico-finanziaria di ENAV. Infine, è importante sottolineare come nonostante la pandemia che ha caratterizzato il 2020, sia ulteriormente cresciuto nel corso dell'anno l'interesse dei principali investitori istituzionali verso tematiche di Corporate Social Responsibility (CSR) e verso le attività intraprese da ENAV su questo fronte al fine di assicurare la sostenibilità nel lungo termine del business della società, con focus specifico su aspetti sociali, ambientali e di governance. In tal senso, ENAV si è mossa proattivamente, includendo nelle proprie presentazioni agli investitori una sezione specifica sulla CSR, anche in ottica di una sempre maggiore trasparenza in merito alle attività svolte, coinvolgendo gli investitori nelle proprie iniziative di Stakeholder Engagement e partecipando a conferenze ed eventi finanziari a tema Environment, Social & Governance (ESG). Per il 2021 ENAV si propone di arricchire ulteriormente le occasioni di interazione e confronto con la comunità finanziaria, utilizzando le varie occasioni come roadshow, partecipazione a conferenze finanziarie e conference call, sia in presenza che virtuali, in linea con le migliori prassi del mercato. Nel corso del 2021 l'Azienda si propone inoltre di ampliare la propria base di investitori, focalizzando l'attenzione sugli investitori basati in aree geografiche non raggiunte nel corso del processo di quotazione in borsa, su investitori con un'ottica d'investimento di medio-lungo periodo, con un focus sui fondi SRI, ampliando la propria *disclosure* su tematiche ESG e, infine, sui fondi specializzati sul settore delle infrastrutture.



**Nel corso del 2021
l'Azienda si propone inoltre
di ampliare la propria base
di investitori con un focus
sui fondi SRI.**

6.4. La collaborazione con enti, istituzioni e associazioni di settore

L'attenzione di ENAV nei confronti della comunità dell'aviazione civile non si sostanzia solo attraverso i servizi offerti, ma anche attraverso le collaborazioni e partecipazioni con enti e istituzioni nazionali e internazionali.

A livello nazionale, ENAV si coordina con i Ministeri di riferimento (Ministero dell'Economia e delle Finanze e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) e con l'ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile), l'Autorità che si occupa di regolazione tecnica, certificazione, controllo e vigilanza nel settore dell'aviazione civile in Italia. Inoltre, collabora in maniera continuativa con altre istituzioni di settore e non, quali: l'ANSV (Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo), l'AMI (Aeronautica Militare Italiana), il Ministero dello Sviluppo Economico ed altre organizzazioni ed attori del settore (in particolare le società di gestione aeroportuale e le compagnie aeree).

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

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

Per meglio comprendere l'importante ruolo di queste associazioni di settore è opportuno precisare che:

- ICAO è un'agenzia specializzata delle Nazioni Unite, che ha lo scopo di definire i principi e le tecniche della navigazione aerea internazionale, delle rotte e degli aeroporti e promuovere la progettazione e lo sviluppo del trasporto aereo internazionale rendendolo più sicuro ed efficiente.
- ENAV partecipa attivamente e direttamente (in numerosi casi in rappresentanza e su mandato dello Stato) ai gruppi di natura tecnica sia a livello globale sia regionale (anche detenendo la presidenza di alcuni di questi gruppi). ENAV opera con un focus particolare sulle attività relative a temi di interesse aziendale nel campo della normativa, delle operazioni, della sicurezza (Safety e Security), dell'ambiente, dei sistemi tecnici CNS e ATM, nonché delle licenze e addestramento del personale. La nomina a tali gruppi di lavoro avviene normalmente attraverso segnalazione da parte dello Stato (nel nostro caso di ENAC);
- CANSO è l'associazione di categoria a livello globale delle società fornitrici del servizio di navigazione aerea (ANSP) e ne rappresenta gli interessi. Gli ANSP, membri di CANSO, gestiscono oltre l'85% del traffico aereo mondiale e, attraverso i suoi gruppi di lavoro, i membri condividono informazioni e sviluppano nuove politiche, con l'obiettivo di migliorare i servizi di navigazione aerea. ENAV è membro CANSO e partecipa alle attività di governance e tecniche sia a livello globale sia regionale (Europa), anche detenendo la presidenza di alcuni di questi gruppi;
- EASA è l'Agenzia europea per la sicurezza aerea (*European Union Aviation Safety Agency*), organo di regolamentazione, controllo e definizione dei massimi livelli comuni di Safety per quello che riguarda il settore dell'aviazione civile nell'Unione europea. ENAV partecipa attivamente ad alcune attività e gruppi istituiti da EASA per le attività normative su aspetti di interesse per il Gruppo nel campo dei servizi alla navigazione aerea e ATM, prevalentemente di natura normativa e di Safety. La partecipazione può avvenire attraverso segnalazione diretta di ENAV, dello Stato (nel nostro caso ENAC) oppure di CANSO (associazione di categoria degli ANSP);

- EUROCONTROL è un'organizzazione intergovernativa di cui lo Stato italiano è membro, il cui scopo principale è di sostenere lo sviluppo e il mantenimento di un efficiente sistema di controllo del traffico aereo a livello europeo, supportando in questo le autorità nazionali dell'aviazione civile, gli ANSP e gli utenti dello spazio aereo civili e militari, il settore industriale, le organizzazioni professionali e le competenti istituzioni europee. Ricopre l'importante ruolo di Network Manager conferitogli dalla Commissione europea per la prima volta nel 2011 e rinnovato anche per il periodo 2020 – 2029. ENAV partecipa attivamente e direttamente ai gruppi di natura tecnica, nonché ai gruppi di governance dell'Organizzazione (anche a supporto dei rappresentanti dello Stato), anche detenendo la presidenza di alcuni di questi gruppi, operando con un focus particolare sulle attività relative a temi di interesse aziendale nel campo delle operazioni, delle informazioni aeronautiche, della sicurezza (Safety e security), dell'ambiente, dei sistemi tecnici e delle procedure CNS e ATM;
- EUROCAE è responsabile delle attività di standardizzazione dei sistemi ad elevato valore tecnologico, ENAV ne è membro e partecipa alla governance attraverso l'assemblea generale annuale ed alle attività tecniche. ENAV è molto attiva nei gruppi di lavoro tematici di interesse per la Società, in particolare quelli legati alle nuove tecnologie come le torri remote, i droni, la sorveglianza aeroportuale e satellitare.

Considerati gli obiettivi fissati dall'Unione europea con la creazione del Cielo Unico Europeo e la conseguente necessità di assumere una visione comune sulla modernizzazione del sistema di gestione del traffico aereo, ENAV ha assunto un ruolo strategico in tutte le attività promosse ai fini della realizzazione degli obiettivi del Cielo Unico Europeo, quali a titolo esemplificativo: il Functional Airspace Block BLUE MED (che vede membri oltre all'Italia anche Cipro, Grecia e Malta), le attività del Network Manager europeo oltre che la partecipazione diretta, in qualità di full member, alla SESAR Joint Undertaking ed alla SESAR Deployment Alliance.

La SESAR Joint Undertaking (SJU) è il partenariato pubblico-privato costituito per la prima volta nel 2008 e rinnovato nel corso del 2016, con l'obiettivo di condurre il Programma di Ricerca e Sviluppo europeo SESAR (*Single European Sky ATM Research*) con un orizzonte temporale di attività fino al 2024. L'intera comunità aeronautica è rappresentata nella partnership SJU a testimonianza del forte processo di modernizzazione in atto: EUROCONTROL e la Commissione europea, come membri fondatori e 19 *Full Members* (fra cui ENAV) in rappresentanza di tutta l'industria ATM europea, per un totale di più di 110 aziende e 3.000 esperti coinvolti nei progetti SESAR. ENAV è membro della SJU sin dall'agosto 2009 ed ha svolto un ruolo di primo piano in tutte le attività progettuali e di governan-

ce della SJU, contribuendo con le proprie risorse a guidare il processo di cambiamento e di modernizzazione del sistema ATM europeo.

Per ENAV la membership nella SJU, oltre a rappresentare la conferma della propria autorevolezza in campo ATM a livello europeo, costituisce anche un'opportunità preziosa di partecipazione diretta all'orientamento delle scelte strategiche correlate alla progettazione, allo sviluppo ed alla gestione dei sistemi ATM di nuova generazione, salvaguardando i cospicui investimenti messi in campo per garantire un servizio per l'utenza sempre all'avanguardia. Nel novembre del 2020 ENAV, insieme agli altri principali attori del mondo aviation in Europa, ha confermato il proprio impegno a partecipare a SESAR 3 che coordinerà i progetti di Ricerca & Sviluppo per il settore ATM in Europa nel periodo 2021-2027.

La **SESAR Deployment Alliance (SDA)** è l'alleanza dei principali *stakeholder* di settore, quali: compagnie aeree, ANSP e aeroporti – ed è stata istituita dalla Commissione europea con il compito di SESAR Deployment Manager, ovvero di sincronizzare e armonizzare, a livello europeo, l'implementazione dei sistemi e delle procedure nel campo dell'ATM.

ENAV ricopre inoltre un ruolo di primaria importanza all'interno dell'**Alleanza A6** tra i principali ANSP europei. Il suo obiettivo è guidare la modernizzazione del network ATM europeo in linea con gli obiettivi di SESAR, a beneficio degli utenti dello spazio aereo. I partner dell'Alleanza A6, uniti da un *Memorandum of Cooperation* – sono membri a pieno titolo della SESAR JU – ad essi è riconosciuto un ruolo di primaria importanza nel rappresentare gli interessi dell'Industria ATM e nell'implementazione di tecnologie e concetti definiti in ambito SESAR.

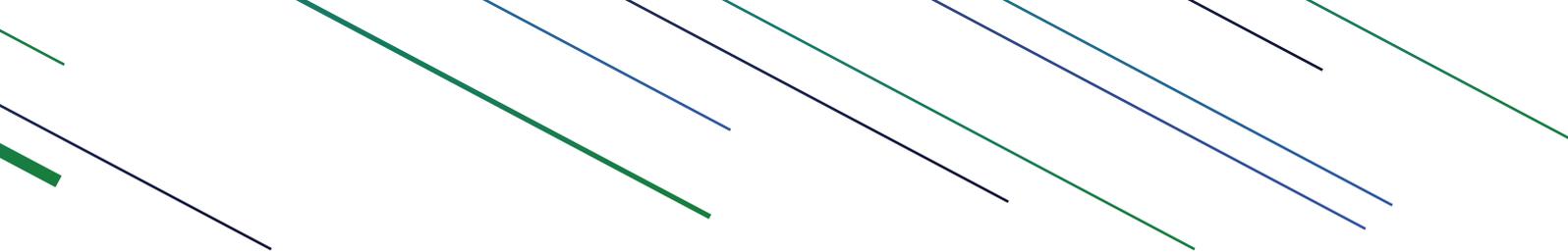
L'Alleanza A6 è parte degli organi direttivi della predetta SDA, la *legal entity* di diritto belga costituita a gennaio 2018 per la gestione delle attività di Deployment Manager, come sopra esplicitato. ENAV partecipa alle attività degli A6 nei gruppi di governance e nei gruppi di lavoro di carattere tecnico, contribuendo nel dettaglio con i propri esperti al processo di modernizzazione dell'infrastruttura ATM europea. L'Alleanza A6 ha altresì avviato, congiuntamente agli altri partner della SDA, tutte le attività necessarie alla costituzione di una nuova entità responsabile per le attività di coordinamento del Deployment Programme di cui faranno parte i principali ANSP europei, compagnie aeree e aeroporti insieme al Network Manager europeo.

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

ENAV, dunque, è membro effettivo di alcune tra le più importanti organizzazioni e iniziative internazionali e ciò consente di svolgere un ruolo attivo sulla governance delle stesse (anche con la partecipazione ai meeting



Nel novembre del 2020 ENAV, insieme agli altri principali attori del mondo aviation in Europa, ha confermato il proprio impegno a partecipare a SESAR 3 che coordinerà i progetti di Ricerca & Sviluppo per il settore ATM in Europa nel periodo 2021-2027.



ed alle assemblee). La possibilità di presenziare ai numerosi e importanti gruppi decisionali e di lavoro (in particolare nel contesto di A6, ICAO, EUROCONTROL, EUROCAE e CANSO) inoltre, su materie di diretto interesse per il controllo del traffico aereo, consente di perseguire quei valori aziendali che, come detto, tendono prima di tutto a tutelare gli interessi della nostra community dell'aviazione civile.

Limitatamente al periodo, il 2020, oggetto di questa analisi, vale la pena concentrare l'attenzione sulle principali iniziative svolte da ENAV nelle citate organizzazioni. Giova inoltre ricordare che, a causa delle restrizioni di viaggio imposte a seguito della pandemia COVID-19, le attività nazionali ed internazionali sono state convertite in incontri da remoto (teleconferenze).

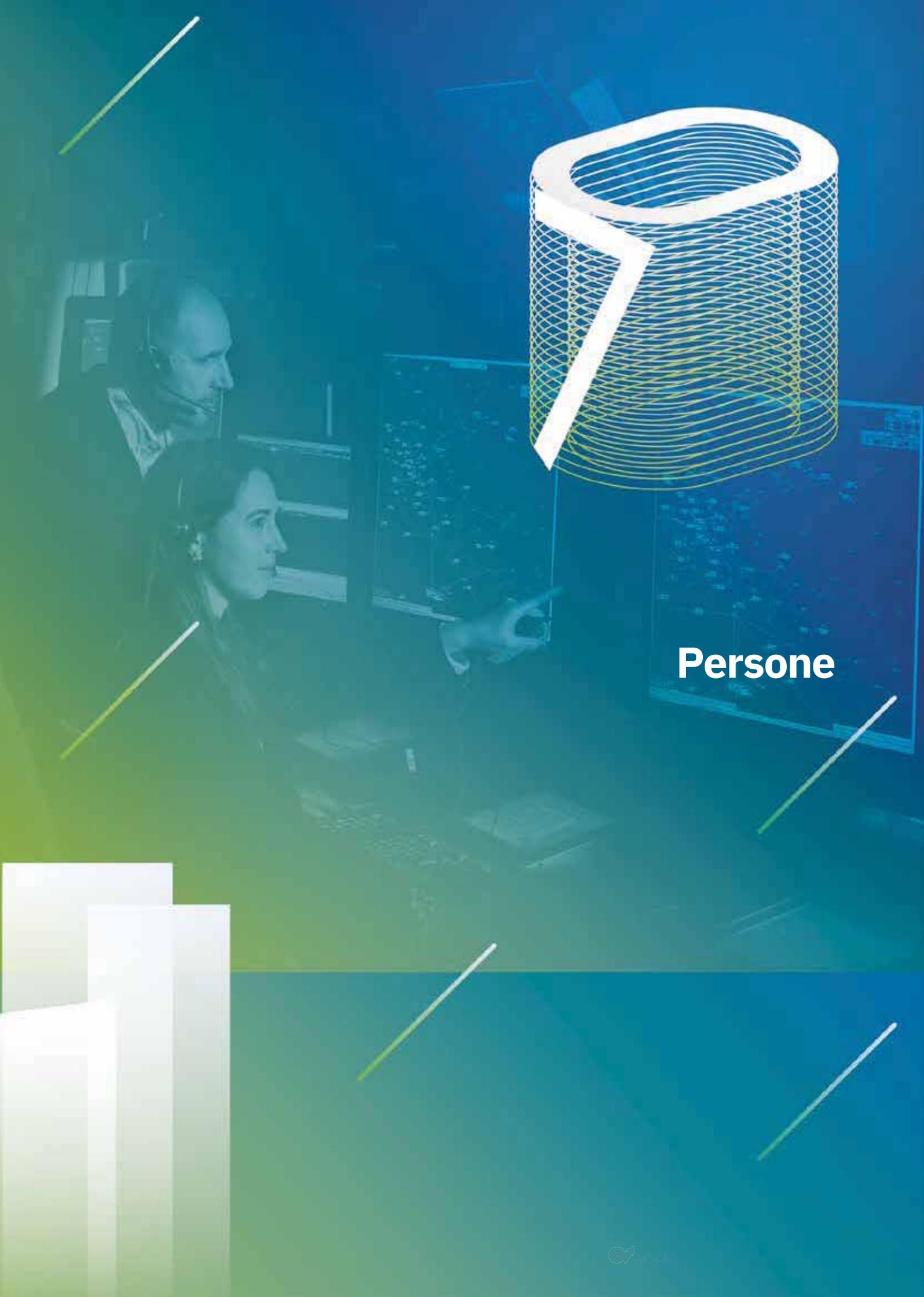
| Organizzazione | Attività |
|-----------------|---|
| ESSP | ENAV è azionista di ESSP. È stata erogata e continua la fornitura del servizio di navigazione satellitare EGNOS. Nel corso del 2020 si sono svolte le attività per la predisposizione dell'offerta di ESSP alla nuova call lanciata dalla GSA (European GNSS Agency) per il futuro contratto di fornitura dei servizi di EGNOS per il periodo 2021-2030. L'aggiudicazione del contratto è prevista nel corso del 2021. |
| AIREON | È l'infrastruttura di sorveglianza satellitare globale. ENAV è azionista di Aireon e ospita nel suo Centro Tecnico di Ciampino uno dei primi <i>Aireon Service Delivery Point</i> (SDP), svolge attività di convalida dei dati e contribuisce alle certificazioni. |
| SESAR JU | <p>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, efficiente e capace di garantire lo sviluppo del trasporto aereo su basi sicure, nel rispetto dell'ambiente e in linea con la crescente domanda di traffico.</p> <p>La seconda fase del programma, denominata SESAR 2020 Wave 2 è stata oggetto di esecuzione durante il 2020 mentre in parallelo si è svolta la costruzione dei progetti della Wave 3 (attivi a partire dalla fine del 2020) a completamento del budget dei finanziamenti stanziati dalla Commissione europea per SESAR 2020.</p> <p>Per la realizzazione dei progetti, la Capogruppo si è avvalsa del contributo di un gruppo di partner nazionali ed internazionali, c.d. Linked Third Parties (LTP), opportunamente selezionati in base ad appositi accordi tecnico-operativi, nonché delle società controllate Techno Sky, IDS AirNav e D-flight.</p> <p>Nel suo complesso, SESAR 2020 vede ENAV partecipare in 32 progetti afferenti alle tematiche di più alto interesse aziendale. La Wave 1 si è conclusa positivamente nel 2020 con ENAV impegnata in 16 progetti e con più di 20 validazioni condotte; la Wave 2, iniziata nel 2020 ed attualmente in esecuzione, vede la Società partecipare in 12 progetti; la Wave 3, infine, è stata recentemente contrattualizzata con ENAV presente in 4 progetti.</p> <p>Nel 2020 sono inoltre iniziate le attività di definizione della nuova fase del programma, denominata SESAR 3, il cui avvio è previsto nel 2023 e che vedrà le Società del Gruppo ancora una volta pienamente coinvolte nel processo di modernizzazione del sistema ATM europeo.</p> <p>Per ENAV, il 2020 è stato infine caratterizzato anche dall'aggiudicazione di ulteriori progetti cofinanziati dalla Commissione europea attraverso il Programma Horizon 2020.</p> |
| SESAR DM | Sono state svolte e sono in corso le attività progettuali previste nel deployment programme europeo. I progetti al momento coordinati dal SDM sono 343, di cui più di 155 sono completati con sostanziali benefici di performance. Si stima che i 343 progetti, una volta conclusi, porteranno oltre 7 mln di tonnellate di CO ₂ in meno grazie a profili di volo più efficienti, nonché ad un aumento di network capacity con oltre 300 mln di minuti di ATFM delay in meno. In particolare, ENAV porta avanti una serie di progetti implementativi che appena messi in operazione porteranno elevati benefici alla comunità dell'aviazione civile, in termini di puntualità, miglioramento delle performance per le linee aeree, come importanti miglioramenti per i passeggeri, in termini di riduzione dei costi, sostenibilità ambientale e sicurezza. |
| CANSO | ENAV ha continuato il coinvolgimento nei gruppi di governance e tecnici sia a livello globale sia europeo. A partire da settembre 2020 ENAV ha contribuito alla definizione di una posizione condivisa della comunità degli ANSP relativamente alla proposta della Commissione europea sul Cielo Unico Europea (cosiddetto SESII+), che regola le principali attività svolte da ENAV. |
| A6 | L'alleanza A6 ha sviluppato attività di coordinamento tra gli ANSP europei maggiormente rilevanti sui temi più importanti per il sistema di gestione del traffico aereo europeo. In particolare, nel 2020 grazie alla <i>chairmanship</i> ENAV dello Strategy Board si è conclusa la prima fase di negoziazione con EUROCONTROL/NM e con un raggruppamento di Compagnie Aeree (A4) e l'Associazione degli aeroporti (ACI) per la costituzione di una New Partnership paritaria e duratura (2027) grazie alla firma dell'High Level Principle Paper a luglio 2020. L'Alleanza A6 ha inoltre avviato le attività di revisione della proposta legislativa SES II+ al fine di proporre degli emendamenti al testo legislativo per meglio tutelare gli interessi di settore. |
| ICAO | Nel 2020 ENAV ha continuato le attività tecniche all'interno dei tavoli tecnici sia a livello globale sia europeo. Per quanto riguarda le posizioni di rilievo vale la pena menzionare la vicepresidenza del massimo organo decisionale di ICAO a livello Europeo, con un perimetro che abbraccia 56 Stati membri, inclusa la Federazione Russa, gli Stati dell'area euro-asiatica e del nord Africa. |

| Obiettivi futuri | Deadline |
|--|-----------|
| <p>Ruolo primario di ENAV in ambito <i>Traffic Management for UAS - UTM</i> ENAV insieme alla partecipata D-flight, ed in cooperazione con le autorità italiane, svolge un ruolo propulsivo in questo nuovo settore, con enormi potenzialità di benefici a livello sociale ed economico, anche a livello europeo ed internazionale. Il riconoscimento del ruolo di leadership offre per ENAV ed il sistema paese valide opportunità commerciali per la fornitura di servizi, di know-how e di sistemi infrastrutturali sul mercato internazionale.</p> | 2021-2022 |
| <p>Ruolo importante nella costituenda New Partnership per il coordinamento e gestione del deployment e infrastruttura europea.</p> | 2021 |

| Obiettivi futuri | Deadline |
|---|-----------|
| <p>Ruolo primario di ENAV in ambito <i>Space Traffic Management - STM</i> L'STM ha come obiettivo quello di migliorare la sicurezza delle operazioni in orbita riducendo il rischio di collisioni e interferenze, in collaborazione con l'ATM, promuovendo la sostenibilità a lungo termine delle attività spaziali mitigando gli effetti negativi sull'ambiente spaziale, affrontando i temi legati alla globalizzazione, intensificazione e diversificazione delle attività spaziali e gestendo un ambiente spaziale sempre più congestionato senza dimenticare l'interazione e l'impatto di queste nuove operazioni sulle attività dell'aviazione tradizionale.</p> <p>In tale ottica ENAV si è fatta parte attiva in importanti iniziative in sinergia con il regolatore nazionale ENAC e con altri attori nazionali ed internazionali, come ad esempio nel progetto ECHO. ECHO (European Conops for Higher Airspace operations) ha l'obiettivo di sviluppare un concetto di funzionamento e soluzioni per lo sviluppo di questa nuova tipologia di traffico, analizzando in particolare la domanda, la tipologia dei velivoli e le esigenze operative.</p> | 2023-2024 |
| <p>Intercettare opportunità di mercato relative al concetto di ATM Data Services Provision (ADSP) trattato nella proposta legislativa SES II+. Tali opportunità potranno essere colte direttamente dal gruppo ENAV ovvero attraverso le partnership (ad es. Coflight Cloud Services) ovvero società partecipate (ESSP, Aireon, ecc.).</p> | 2021-2022 |

| Progetti | Descrizione |
|--------------------------------|---|
| Coflight e 4-Flight | <p>ENAV è inoltre coinvolta, in partnership con il provider francese DSNA e con il consorzio industriale Leonardo – Thales, nei programmi Coflight e 4-Flight che hanno come obiettivo, rispettivamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> – la progettazione, lo sviluppo e l'implementazione di un nuovo sistema FDP (Coflight); – lo sviluppo di una innovativa interfaccia per la gestione delle operazioni ATM da parte del personale operativo (4-Flight). |
| Coflight Cloud Services | <p>Nell'ambito del progetto Coflight, ENAV, insieme al partner DSNA, è inoltre coinvolta nella fornitura da remoto del servizio di Flight Data Processing (FDP) al provider svizzero Skyguide, sviluppando pertanto un concetto innovativo di FDP come servizio piuttosto che come infrastruttura, con notevoli benefici di carattere operativo, tecnologico ed economico.</p> |





Persone

7. Persone

7.1. La strategia di ENAV per sviluppare una nuova cultura della sostenibilità

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

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

Nel caso della sostenibilità esiste però una difficoltà in più perché non si tratta di un progetto da sviluppare o di un semplice obiettivo da raggiungere, ma di un vero e proprio **cambiamento culturale**. In una società come ENAV, poi, questo processo può apparire ancora più complesso che altrove, sia perché è un'azienda distribuita su 52 sedi, sia perché i controllori del traffico aereo e gli amministrativi hanno attitudini, competenze e orari di lavoro molto diversi.

In una prima fase, attraverso iniziative come ad esempio l'individuazione degli Ambassador della sostenibilità, la realizzazione di progetti di volontariato aziendale, del portale della sostenibilità e del Sustainability Day, si sono create le condizioni affinché tutti avessero contezza di cosa fossero gli argomenti legati alla sostenibilità e agli SDGs e comprendessero l'importanza di questo cambiamento per il mondo che ci circonda e per la continuità del business dell'azienda.

In un secondo momento, quando si è cominciata a far strada la consapevolezza che la sostenibilità dovesse essere trattata come una disciplina aziendale e non come una funzione aziendale, sono cominciate ad emergere iniziative e contributi da colleghi e strutture che hanno avuto il desiderio di supportare il percorso di sviluppo sostenibile dell'azienda. Questo processo ha favorito lo sviluppo di diverse iniziative che hanno toccato tutti gli ambiti dell'azienda, spostandosi dai progetti per l'ambiente a quelli legati alla catena di fornitura, al *welfare*, alla *diversità* e inclusione, e a tutte le aree della sostenibilità. Per rendere coerenti e armoniche tutte queste iniziative e per fare in modo che la sostenibilità fosse sempre più concretamente integrata nel business, è stata poi determinante l'implementazione del terzo fattore ESG, la Governance, che oggi consente l'interazione dei diversi organi dedicati alla supervisione e alla gestione di queste tematiche (Struttura CSR, Comitato endoconsiliare di Sostenibilità, Comitato manageriale di sostenibilità, Sustainability Data Owner e Sustainability Ambassador).

Ora, nello sviluppo della cultura aziendale incentrata sulla sostenibilità, si apre una terza fase: quella che dovrebbe portare le persone di ENAV a scegliere di integrare i temi ESG, nel proprio modo di agire quotidiano. Se vogliamo infatti che lo sviluppo sostenibile non sia una moda passeggera e non si limiti ad un siste-



È stata determinante l'implementazione del terzo fattore ESG, la Governance, che oggi consente l'interazione dei diversi organi dedicati alla supervisione e alla gestione di queste tematiche (Struttura CSR, Comitato endoconsiliare di Sostenibilità, Comitato manageriale di Sostenibilità, Sustainability Data Owner e Sustainability Ambassador).

ma di regole e procedure imposte dall'azienda ai propri dipendenti, bisogna fare in modo che ogni persona "senta" e "scelga" la sostenibilità, facendola divenire parte integrante e imprescindibile del proprio modello valoriale. Ovviamente, in questo processo, la scuola e le istituzioni nazionali e internazionali giocano un ruolo fondamentale, ma è nostra convinzione che anche le imprese debbano fare la propria parte. Per questi motivi, la "terza parte" del processo sarà incentrata nel mettere a disposizione delle persone di ENAV, una serie di strumenti e di informazioni che li rendano sempre più protagonisti del cambiamento, dentro e fuori l'azienda.

Nel corso del 2021, infatti, verrà sviluppato un portale interno della sostenibilità, dove le persone di ENAV possono informarsi ma anche confrontarsi liberamente con i propri colleghi e con esperti di settore; verrà lanciata una app che, attraverso una serie di stimoli come anche quello della *gamification*, ci possa aiutare a capire, in modo semplice e divertente, quale è la nostra personale impronta ecologica e cosa possiamo fare, nelle azioni di ogni giorno, per ridurre i nostri impatti; verranno avviati dei webinar con personaggi del mondo dello sport, della cultura e delle istituzioni per affrontare i temi ESG da un punto di vista diverso dal nostro e, appena sarà possibile, ci incontreremo anche fisicamente per guardarci negli occhi e stringerci la mano per quello che, tutti insieme, siamo riusciti a fare e faremo ancora.

7.2. La salute e sicurezza dei lavoratori nell'anno del COVID

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

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

Nel corso del 2020 l'Organismo di Certificazione DNV GL – Business Assurance ha effettuato una serie di audit strutturati su tutto il territorio nazionale finalizzati:

- alla transizione al nuovo standard ISO 45001:2018, per le società ENAV, e Techno Sky;
- al mantenimento della certificazione ISO45001:2018 per la società IDS AirNav.

DNV-GL ha inoltre pianificato l'attività di audit certificativo ISO45001:2018 su d-flight svolgendola, con esito positivo, nel gennaio 2021.

Nell'ambito della gestione della salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, i datori di lavoro, nel rispetto degli adempimenti in materia e con il supporto del Servizio di Prevenzione e Protezione di Gruppo, effettuano la valutazione di tutti i rischi per le aziende del Gruppo ENAV, compreso il rischio legato alle attività di lavoro all'estero, redigendo i Documenti di Valutazione dei Rischi (DVR). Nel corso del 2020 sono stati aggiornati i Documenti di Valutazione dei Rischi (DVR) per ENAV, Techno Sky IDS AirNav e d-flight.

Il Gruppo²⁹ si è dotato di una procedura interna (SGSSL-P.3.1 Gestione accadimenti pericolosi), rientrante nel corpo procedurale del Sistema di Gestione Salute e Sicurezza, che descrive il processo di segnalazione, registrazione ed analisi degli accadimenti pericolosi con l'obiettivo di accertare possibili aree di miglioramento in materia di salute e sicurezza sul lavoro, identificare la necessità di azioni correttive o l'opportunità di azioni preventive, comunicare i risultati delle indagini e prevenire eventi indesiderati in un'ottica di continuo miglioramento.

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

Nel Gruppo³⁰ è garantito il servizio di sorveglianza sanitaria come previsto dal D. Lgs. 81/08 e s.m.i., inoltre, il Medico competente nominato, svolge la valutazione del rischio sanitario/biologico associato alla trasferta con destinazione Paesi a rischio sanitario/biologico "non generico".

In ENAV e Techno Sky l'attività di sorveglianza sanitaria, in considerazione della dislocazione su tutto il territorio nazionale dei siti ove opera il personale, è svolta da uno staff di Medici Competenti (MC), coordinati da un Medico Competente Coordinatore (MCC).

A luglio 2020, ENAV Asia Pacific ha adottato la Occupational Safety and Health Policy, comunicata formalmente a tutto il personale e ai consulenti il 29 luglio 2020. È stato definito un processo di identificazione dei pericoli e valutazione dei rischi (Hazard Identification, Risk Assessment and Risk Control – HIRARC) conseguentemente al quale è stato definito un piano di risposta e prevenzione alle emergenze (Emergency Prepare-

29. Ad esclusione di ENAV Asia Pacific.

30. Ad esclusione di ENAV Asia Pacific.

ness and Response) con la predisposizione del Piano di Esodo e di Flow Chart per la gestione delle emergenze. I rischi direttamente connessi alle attività operative sono stati valutati come minimi.

Al fine di fornire accesso e comunicare informazioni rilevanti in materia di salute e sicurezza sul lavoro ai lavoratori, tutti i documenti utili alla prevenzione degli infortuni sono disponibili sulla sezione del sito intranet Followme “sicurezza sul lavoro e ambiente”.

Nell’ambito del procedimento di migrazione verso la certificazione ISO 45001:2018, che prevede anche un maggior coinvolgimento dei lavoratori oltre a quello già costantemente operato dei rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza (RLS), il Gruppo ha previsto le seguenti azioni: estensione del debriefing già previsto al termine delle esercitazioni di emergenza ai lavoratori che hanno partecipato all’esercitazione stessa; pubblicazione su FollowMe dei Piani di emergenza; interviste, durante le verifiche ispettive interne, ad alcuni dei lavoratori presenti (che non rivestono ruoli di RLS) in relazione al Sistema SGSSL.

Nell’ambito delle loro relazioni commerciali, le società italiane del Gruppo ENAV assicurano la prevenzione e la mitigazione di tutti gli impatti salute e sicurezza attraverso l’applicazione dei Sistemi di Gestione Salute e Sicurezza adottati. Inoltre, il Gruppo si è dotato della procedura di Travel Security di Gruppo, che prevede una serie di istruzioni da seguire in occasione di trasferta all’estero per garantire la salute e sicurezza dei propri dipendenti. Da un punto di vista organizzativo è presente un Servizio di Prevenzione e Protezione di Gruppo che svolge il ruolo di presidio, indirizzo e coordinamento su tutte le Società italiane del Gruppo, coordinato dal RSPP di Gruppo. Sono inoltre identificati Delegati di Funzioni del datore di lavoro, i quali a loro volta delegano a dei Sub-delegati di Funzioni.

Per quanto riguarda la formazione, ENAV eroga, anche per i dipendenti delle altre aziende italiane del Gruppo, corsi formativi in materia di SSL sia con specifiche sessioni in aula/videoconferenza sia in modalità *e-learning*. Tutta la popolazione del Gruppo ENAV è coinvolta nell’attività di formazione tramite sessioni in aula/videoconferenza, in particolare per quanto riguarda il personale designato come addetto alla gestione delle emergenze, i lavoratori eletti/designati rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza ed i soggetti identificati come Dirigenti, Preposti e Lavoratori.

I corsi erogati tramite *e-learning* sulla piattaforma TOTARA sono stati incentrati su:

- formazione generale lavoratori;
- formazione rischi specifici lavoratori;
- aggiornamento lavoratori;
- sicurezza in viaggio.



Tutta la popolazione del Gruppo ENAV è coinvolta nell’attività di formazione tramite sessioni in aula/videoconferenza per un totale di 8.637 ore di formazione.

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

In aggiunta alla predetta formazione, per i dipendenti Techno Sky e secondo necessità, vengono erogati anche i seguenti corsi:

- norma CEI 11/27 relativa ai lavori elettrici ed abilitazione ai ruoli ivi previsti;
- Dispositivi di Protezione Individuale (DPI) di III^A categoria;
- utilizzatori di Piattaforme di Lavoro Elevabili (PLE).

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

È stata definita e comunicata a tutti i livelli aziendali, attraverso la pubblicazione sul portale aziendale, una Politica per la Salute e Sicurezza sul Lavoro, per ogni Società del Gruppo, appropriata agli scopi aziendali e mirata al miglioramento continuo dell'efficacia del SGSSL.

Il Gruppo ENAV, nel rispetto della normativa vigente, ha come obiettivo primario il miglioramento continuo delle prestazioni in materia di salute e sicurezza sul lavoro e l'eliminazione o la riduzione dei rischi per tutto il personale del Gruppo e per le altre parti interessate che potrebbero essere esposti ai pericoli per la salute e sicurezza sul lavoro associati alle proprie attività.

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

Il Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro del Gruppo ENAV³¹ risponde ai requisiti della norma ISO 45001:2018 e intende definire gli indirizzi generali, le prescrizioni e la documentazione di riferimento necessari per assicurare il miglioramento continuo delle prestazioni ed una migliore tutela dei bisogni e delle aspettative degli stakeholder, in materia di Salute e Sicurezza sul Lavoro.

Di seguito viene riportata una breve descrizione dei processi principali che costituiscono il Sistema di Gestione per la Salute e la Sicurezza nei luoghi di lavoro:

31. Ad esclusione di ENAV Asia Pacific.

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

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

A seguito dell'emergenza pandemica (COVID-19), a partire da fine febbraio 2020, il Servizio di Prevenzione e Protezione di Gruppo è stato interessato proattivamente per far fronte alle problematiche che di volta in volta si sono presentate.

Le principali attività hanno riguardato:

- il monitoraggio continuo e l'analisi di impatto per il Gruppo della normativa nazionale e regionale anti COVID-19;
- la definizione, nel rispetto della normativa vigente, delle misure di mitigazione del rischio atte a prevenire la diffusione del virus, tra cui si segnala la consegna ai dipendenti di tutti i Dispositivi di Protezione necessari (ad es. mascherina chirurgica o FFP2, ove necessario, salviette igienizzanti per sanificare le postazioni e gli strumenti e guanti monouso), verifica degli spazi ed eventuale riorganizzazione al fine di garantire il mantenimento della distanza di sicurezza;
- la redazione e successivi aggiornamenti della documentazione prodotta per tutte le Società del Gruppo (valutazione del rischio biologico COVID-19, manuale "Informazioni utili e misure di mitigazione del rischio COVID-19", comunicati e informative varie al personale, ai Delegati di funzioni e ai fornitori esterni per dare applicazione alla normativa vigente);
- la partecipazione ai Comitati locali per la verifica di applicazione del *Protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto ed il contenimento della diffusione del virus COVID-19 negli ambienti di lavoro* (24 aprile 2020);
- l'analisi di conformità normativa dei vari Dispositivi di Protezione Individuale (DPI) in supporto ai processi di procurement e, in generale, il supporto a tutte le strutture organizzative centrali e territoriali del Gruppo in merito alla suddetta tematica;
- il coinvolgimento del medico competente nell'individuazione dei dipendenti con fragilità e nella valutazione del rischio sanitario/biologico per tutte le trasferte.

Ad ENAV Asia Pacific sono estese le stesse regole previste dai Protocolli vigenti in Italia, qualora più stringenti della normativa locale, come ad esempio incentivazione allo *smart working* per le attività che non devono necessariamente essere svolte in presenza, adozione degli opportuni criteri di distanziamento e uso costante delle mascherine anche all'interno dei locali aziendali.



A seguito dell'emergenza pandemica (COVID-19), a partire da fine Febbraio 2020, il Servizio di Prevenzione e Protezione di Gruppo è stato interessato proattivamente per far fronte alle problematiche che di volta in volta si sono presentate.

Obiettivi futuri

Certificazione del SGSSL di Gruppo allo standard ISO 45001:2018.

Deadline

2021

7.3. La formazione operativa e il ruolo del Training Centre

Al fine di mantenere ai massimi livelli gli standard qualitativi del servizio, ENAV non può prescindere dal considerare l'investimento nella formazione come una assoluta priorità. In qualità di unica società in Italia autorizzata a selezionare, formare e aggiornare i diversi profili professionali che operano nei servizi per il controllo del traffico aereo civile (controllori del traffico aereo, operatori FIS, ATSEP, meteorologi e piloti di radiomisure), ENAV ha saputo mettere negli anni la formazione operativa sempre più al centro delle proprie scelte strategiche arrivando a posizionarsi ai più alti livelli tra i service provider internazionali per quantità e qualità di servizio erogato.

Il Training Centre è un centro di eccellenza nazionale ed internazionale per la formazione e l'addestramento in ambito Air Traffic Management e la sua missione consiste nel *progettare e realizzare soluzioni di apprendimento per lo sviluppo delle competenze tecniche e manageriali per la gestione del traffico aereo*. La sede si trova a Forlì, al centro di un distretto della conoscenza aeronautica che ospita la Facoltà di Ingegneria dell'Università di Bologna (Corsi di Ingegneria Aerospaziale e Ingegneria Meccanica), l'Istituto Tecnico Aeronautico Statale "Francesco Baracca" e altre scuole di volo e istituti di formazione per manutentori aeronautici.

Il Training Centre offre ai propri partecipanti un ambiente dedicato all'apprendimento, con aule didattiche fino a 30 posti, simulatori e servizi di supporto; mentre, per le proprie attività di training, si avvale di tecnologie di simulazione dedicate:



| | | |
|--|--------------------------------------|---|
| 1 sala di simulazione radar (24 postazioni in 12 suites) | 1 simulatore di volo CRJ | 1 simulatore di sala operativa meteorologica per osservatori |
| 1 laboratorio per la prototipazione rapida e la validazione degli scenari | 5 simulatori di torre 3D 270° | 7 stazioni di lavoro STD (Synthetic Training Device) portatili |

LA FORMAZIONE INTERNA DEL PERSONALE OPERATIVO

Essere un controllore del traffico aereo (CTA) non è un lavoro come gli altri: richiede grande responsabilità, capacità di gestire lo stress ed una forte attitudine al *teamworking*. È un lavoro che nasce da una grande passione e per il quale possono essere scelti soltanto i migliori.

Il controllore, infatti, sia che si trovi in una torre di controllo a gestire arrivi e partenze, sia che si trovi in un centro di controllo d'area seduto davanti ad un monitor pieno di indicatori luminosi, deve costantemente dimostrare la sua abilità nell'indirizzare e gestire i numerosi piloti con cui è costante contatto radio.

Il controllore del traffico aereo effettua, senza soluzione di continuità, valutazioni connesse alla sicurezza e all'efficienza degli aeromobili che assiste e tali valutazioni devono condurre al continuo mantenimento della separazione (minima distanza verticale o orizzontale) prevista tra aeromobili in volo. I CTA, seduti davanti ad un monitor pieno di indicatori luminosi, o in una torre di controllo d'aeroporto, dimostrano la loro abilità e la loro capacità nell'indirizzare e gestire i numerosi piloti con cui sono in costante contatto radio.

Per questi motivi, in ENAV una particolare attenzione è posta allo sviluppo delle competenze attraverso la formazione e il training on the job, fattori che assumono un ruolo determinante nel raggiungimento degli obiettivi e nella possibilità di svolgere il delicato ruolo che l'Azienda è chiamata a ricoprire.

In questo ambito è dunque essenziale la preparazione dei controllori di volo garantita dalla Struttura Operational & Technical Training, la cui missione è di sovrintendere alla formazione inerente ai servizi della navigazione aerea per il personale della Società e del Gruppo, o per i clienti esterni. I percorsi formativi vengono modulati in rispondenza agli standard didattici previsti dalle normative settoriali, nazionali e internazionali, con particolare riferimento alla regolamentazione in materia di Cielo Unico Europeo. In virtù di ciò, le attività di progettazione del training certificato e non certificato, devono soddisfare alcuni requisiti generali, con l'obiettivo di perseguire i più alti livelli di qualità. A tal fine ENAV definisce specifici target da perseguire nella realizzazione delle attività formative, in particolare:

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

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



**Totale ore di formazione
operativa interna e verso
terzi: 93.621
di cui erogate da ENAV:
71.763**

Nel corso dell'anno l'Initial training è stato caratterizzato dall'erogazione di quattro corsi ATCO-integrato, tre corsi ACS (Area Control Surveillance), un corso APS (Approach Control Surveillance), un corso TCL (Terminal Control) caratterizzati da una lunga durata e da un elevato numero di ore/allievo. Questa condizione formativa, realizzatasi nel contesto pandemico, si è dovuta compiere nei mesi non interessati dalla misura di *lockdown* attuata da marzo a maggio. Alcune attività, a seguito di procedure condivise con il Regulator e nel rispetto delle AMC (Alternative Meaning of Compliance) previste a livello comunitario, si sono svolte in modalità remota; altre però, la cui presenza fisica risulta ineludibile, si sono dovute organizzare quando è stato possibile riattivare i corsi in presenza fisica, pur nel rispetto delle norme di prevenzione previste per combattere la diffusione del COVID-19. È stata, senza dubbio, la formazione per clienti esterni a risentire in modo significativo della crisi legata al Coronavirus (4.380 ore del 2020 contro le 19.040 del 2019).

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

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

Nel corso del 2020 è stato erogato il Programma di aggiornamento Assessor/OJTI (Assessor/OJTI Refresh) rinnovato, in accordo col Regolamento 340/2015, con l'inserimento della dimensione Human Factor all'interno delle giornate di attività destinate agli istruttori operativi presenti negli impianti. Anche in questo caso l'erogazione è stata effettuata in modalità remota a seguito di autorizzazione di ENAC. Nel 2020 si è portato a completamento, poi, il programma di addestramento di aggiornamento nella gestione delle ABES (Abnormal and Emergency Situation), come previsto per la continuità del servizio operativo, dal Regolamento 340/2015.

I programmi di formazione sono rivolti a:

- personale operativo per il conseguimento della prima abilitazione (es: Corso Ab initio APP);
- personale operativo per il conseguimento di nuova abilitazione (es. Corso ACS);
- personale operativo per l'aggiornamento delle competenze operative (es. Refresh APS);
- personale non operativo per la familiarizzazione con temi ATC (es. Seminario ATC);
- personale operativo e non operativo per lo sviluppo di competenze metodologiche (es. Corso MeDid).

Le norme adottate per la gestione dei servizi formativi sono indicate nel Regolamento Didattico del Training Centre, il documento che definisce i principi ispiratori e le linee guida per la progettazione e la gestione di tutte le attività di training realizzate. Nel Regolamento sono evidenziati da un lato gli aspetti relativi al processo del training che contribuiscono a fornire a tutti gli attori coinvolti le indicazioni utili e necessarie per operare con efficacia; dall'altro sono identificati quegli elementi che contribuiscono a definire i ruoli coinvolti nel processo di training, nella convinzione che le "persone" e il modo in cui queste perseguono gli obiettivi che gli sono assegnati possano fare la differenza nella qualità del training offerto. In accordo con le indicazioni di ICAO Trainair – di cui Training Centre è Member – il Training Centre ha redatto un Training and Procedures Manual con l'obiettivo di fornire un documento unico che permetta di orientarsi, all'interno della documentazione di riferimento, attraverso un unico punto di accesso che consenta di individuare con certezza e dettaglio le informazioni e le procedure necessarie allo svolgimento del training.

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

- **Formazione ab initio:** progetta e gestisce le attività di erogazione dei corsi di formazione di base previsti per il personale operativo in ambito ANS;
- **Formazione avanzata:** progetta e gestisce le attività di erogazione dei corsi di formazione avanzata previsti per il personale operativo in ambito ANS;
- **Formazione continua:** garantisce l'aggiornamento professionale dei docenti, degli istruttori e dei valutatori. Fornisce supporto alle Strutture territoriali per l'allineamento delle attività formative nell'ambito dell'on the job training (UTP) ai programmi e ai corsi erogati dal Training Centre. Coordina l'accertamento della competenza della lingua inglese in ambito aeronautico;
- **Progetti esterni:** cura, in coordinamento con la struttura Strategic Mar-

keting, le attività progettuali di servizi formativi verso terzi, contribuendo all'analisi dei fabbisogni e alla progettazione dei corsi, garantendone la successiva realizzazione;

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

La formazione avanzata, di base e continua viene supportata anche dalla presenza di figure tecniche (Pseudopilots) chiamati a svolgere il ruolo di pilota nell'ambito delle attività di simulazione. Nei confronti di queste figure, prese prevalentemente tra giovani studenti, ENAV sviluppa un contratto a tempo determinato.

LA FORMAZIONE VERSO TERZI

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

Grazie alla capacità di realizzare scenari e specifiche operative adattabili in base agli obiettivi dei corsi, arrivando anche a costruire scenari aeroportuali e aree di servizio personalizzate, ENAV è in grado di realizzare percorsi formativi basati sulle specifiche esigenze logistiche e organizzative definite dai clienti.

Nel definire le attività di formazione rivolte a soggetti esterni, la struttura persegue i medesimi obiettivi di eccellenza che caratterizzano la gestione delle attività formative previste per il personale interno al Gruppo, con l'aggiunta di una particolare attenzione alla cura della gestione della relazione con il cliente. In particolare, per ogni attività formativa, vengono definiti:

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



IL RUOLO DEL TRAINING CENTRE PER IL POLO TECNOLOGICO AERONAUTICO E PER IL TERRITORIO

Il Training Centre di ENAV collabora con le istituzioni del territorio e in particolare con quelle impegnate nel sistema di formazione: l'Istituto Tecnico Aeronautico Baracca, la Facoltà di Ingegneria dell'Università di Bologna e l'ISAERS (società consortile che ha l'obiettivo di promuovere e sviluppare attività di formazione e ricerca in campo aeronautico e aerospaziale all'interno del Polo Tecnologico Aeronautico di Forlì).

La presenza del Training Centre sul territorio forlivese ha generato negli anni un significativo impatto sullo sviluppo locale anche attraverso alcuni aspetti quali:

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

È proseguita, inoltre, la collaborazione con l'Università di Bologna per l'Anno Accademico 2019/2020, pur nel contesto critico determinato dalla pandemia SARS-COV2, cui il personale del Training Centre eroga l'insegnamento di Controllo del Traffico Aereo, due moduli formativi previsti nel Piano degli Studi degli studenti che frequentano la facoltà di Ingegneria Aerospaziale e che comporta il riconoscimento di 6 CFU in caso di superamento dell'esame. Le modalità di erogazione sono state, evidentemente, influenzate dalla manifestazione del Coronavirus e, in accordo ai DPCM e le norme previste per contenere il contagio, gran parte della collaborazione si è svolta on-line. Da ultimo è opportuno segnalare come l'azione di ENAV Training Centre sul territorio forlivese non si esaurisca con il contributo al mondo dell'istruzione. Nell'ambito delle relazioni con gli *stakeholder* istituzionali, infatti, il Training Centre collabora con realtà quali Unindustria e la Fondazione Cassa di Risparmio di Forlì.

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

- **Addestramento ATC (ADI TWR APS ACS, TCL):** training finalizzato al conseguimento o al *refresh* di abilitazioni di Controllori del Traffico Aereo;
- **Addestramento OJTI:** addestramento finalizzato al conseguimento della specializzazione di OJTI (On The Job Training);
- **Corso Supervisore Operativo:** Corso di formazione rivolto a personale selezionato per lo svolgimento dell'attività di Supervisore di Sala Operativa;
- **Corso FISO/TM1:** addestramento finalizzato al conseguimento della licenza Operatore FIS (Flight Information Services) e abilitazione TM1 (Tecnico Meteorologo);

- **Corso per Istruttore FISO-TM-MA:** addestramento finalizzato al conseguimento della specializzazione di istruttore FISO, Meteorologo aeronautico, Tecnico Meteorologo;
- **Seminari ATM (studenti ITAER):** familiarizzazione sui temi ATM e Meteo per studenti di Istituti tecnici a indirizzo Trasporti e Logistica (ex ITAER); nell'anno 2020 tali attività è stata fortemente influenzata dalla crisi pandemica e, pertanto, si sono realizzati i soli programmi fattibili in modalità on-line;
- **Apron management:** addestramento sulla gestione dei piazzali destinato a personale delle Società di Gestione;
- **Meteo:** addestramento sulle tecniche di osservazione e/o previsione meteorologica.

Nel corso del 2020 le attività a favore dei clienti sono state fortemente influenzate dall'evento pandemico; si sono potuti, pertanto, sviluppare solamente quei programmi di formazione la cui realizzazione era possibile effettuare in modalità on-line.

La formazione di carattere operativa viene erogata anche da Techno Sky, in particolare grazie a specifici corsi di addestramento per il personale tecnico coinvolto nelle operazioni di funzionamento, manutenzione ed installazione dei sistemi di comunicazione, navigazione, sorveglianza e gestione del traffico aereo (personale ATSEP - Air Traffic Safety Engineering Personnel). In particolare, nel corso del 2020, Techno Sky ha promosso lo svolgimento delle seguenti attività formative:

- **ATSEP Qualification Training**, volto all'acquisizione delle conoscenze relative ai vari domini definiti in ambito CNS/ATM;
- **ATSEP Type Rating Training**, dedicato allo sviluppo ed al mantenimento delle competenze necessarie per operare sui sistemi CNS/ATM utilizzati da ENAV per il controllo del traffico aereo.

A fronte dell'emergenza pandemica da COVID-19 per l'intero anno 2020, la formazione operativa si è svolta in modalità on-line garantendo lo svolgimento della parte pratica dei corsi direttamente sul Sito di appartenenza dei discenti muniti degli opportuni presidi sanitari previsti.

Analogamente, nel corso dell'anno, Techno Sky ha svolto corsi di addestramento tecnico per il personale tecnico-ingegneristico, al fine di sviluppare le competenze del personale operante nelle strutture Operations and Technology.

7.4. La selezione e lo sviluppo del personale

Come detto precedentemente, le conoscenze e le competenze delle persone rappresentano per il Gruppo ENAV uno dei fattori chiave per il mantenimento dei massimi livelli di eccellenza, in termini di sicurezza, capacità operativa, efficienza economica e impatto ambientale.

Risulta pertanto vitale porre in essere azioni concrete per attrarre persone di talento all'interno dell'Azienda e garantire loro formazione e crescita professionale continua.

LA SELEZIONE DEL PERSONALE

Il Gruppo ENAV ha definito un processo strutturato per la selezione del personale fondato sui principi di trasparenza e pari opportunità, che consente di valorizzare appieno e senza discriminazioni le competenze e il valore di ciascun candidato.

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

Il processo di ricerca e selezione consente dunque al Gruppo di identificare sul mercato del lavoro i profili dotati delle competenze e delle esperienze necessarie per rispondere alle necessità espresse dalle differenti strutture aziendali e affrontare le sfide presenti e future a cui il Gruppo deve far fronte.

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

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

La struttura *Recruiting and Assessment Center*, inoltre, gestisce le richieste di utenti esterni ed interni attraverso una casella di posta elettronica dedicata (*recruiting@enav.it*), al fine di soddisfare le diverse richieste di chiarimento e feedback da parte di persone interessate a specifiche selezioni o, in generale, interessate all'ingresso nel Gruppo.

ENAV partecipa inoltre agli eventi "Career day"³² con l'obiettivo di favorire l'incontro tra l'azienda e i giovani talenti che si stanno orientando al mondo

32. Gli eventi si sono svolti da remoto.



Numero dipendenti per società:

ENAV 3.330

TS 665

IDS AirNav 150

EAP 2

TOTALE 4.147



TASSO DI TURNOVER 4,8



TASSO DI ASSUNZIONE 3,6



100% dipendenti a tempo indeterminato

del lavoro con il fine ultimo di promuovere il brand ENAV Group e attrarre nuove risorse.

Ulteriori iniziative volte a sostenere le strategie di *employee attraction* sono:

- partnership con Master, Business School e Università, volti a favorire l'orientamento degli studenti e dei giovani professionisti nell'ambito lavorativo;
- attivazione di rapporti con Centri per l'impiego;
- collaborazione con Sportelli per il collocamento mirato di persone con disabilità;
- partecipazione ad eventi con Associazioni internazionali in ambito aeronautico per la condivisione di best practice (es. FABEC, EUROCONTROL).

| Obiettivi futuri | Deadline |
|---|-----------------------------------|
| Iniziative di career day, tirocini curriculari a favore di studenti universitari e tirocini extracurriculari a favore di studenti neolaureati. | Inizio 2020 – in corso |
| Selezioni esterne per il Gruppo ENAV: sono previsti nuovi inserimenti nel Gruppo (IDS AirNav, Techno Sky e ENAV). | Inizio 2020 – in corso |
| Realizzazione nuova pagina Lavora con Noi, in collaborazione con la struttura Communication and Investor Relations. | 30/05/2021 |
| Linkedin Talent Solutions – l'utilizzo della piattaforma per svolgere le selezioni esterne ha permesso di raggiungere un bacino più ampio di candidati. | Inizio 2020 – in corso |

LO SVILUPPO DEL PERSONALE

In aggiunta alla selezione di nuovi profili da inserire in Azienda, è fondamentale per il Gruppo promuovere il miglioramento continuo delle conoscenze, competenze e capacità tecniche delle proprie persone, con l'obiettivo di supportare la crescita continua di ENAV e dare una risposta concreta ai futuri sviluppi tecnologici e di business.

Le attività di formazione hanno l'obiettivo di garantire un adeguato livello di conoscenze e competenze delle persone del Gruppo ENAV. I principali ambiti di intervento riguardano:

- la formazione obbligatoria;
- la formazione linguistica;
- l'aggiornamento continuo delle competenze professionali;
- il supporto alla crescita delle persone nel loro percorso di sviluppo e nei cambiamenti del business e dell'organizzazione.



28.371 ore
di formazione manageriale
specialistica, linguistica
e di legge.

1.315 ore
di formazione ambientale.

Per perseguire tale obiettivo il Gruppo definisce annualmente un Piano della formazione, definito a partire da alcuni elementi di input:

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

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

Le attività di formazione manageriale e specialistica sono gestite dalla struttura Career, Learning and Development, istituita a fine 2019 all'interno della struttura Human Capital and Change Management. Tale scelta organizzativa ha consentito di consolidare il legame fra formazione e sviluppo, all'interno del più ampio perimetro di attività volte alla valorizzazione del capitale umano e alla gestione dei processi di cambiamento.

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

Nel corso del 2020, il Gruppo ha proseguito le attività di *change management* ed ha consolidato il processo di riorganizzazione nell'ambito del presidio del capitale umano e del cambiamento e della People business partnership, rendendo più organiche le attività di sviluppo alla gestione delle persone e al supporto delle persone inserite nei processi di cambiamento organizzativo.

Nel corso dell'anno, il Gruppo ha inoltre provveduto al consolidamento delle metodologie per la gestione del processo di Management Review per i ruoli chiave dell'organizzazione, avviando la definizione del *succession plan* ai diversi livelli dell'organizzazione al fine di migliorare la gestione delle persone a più elevato potenziale di sviluppo.

Per quanto concerne le esperienze e le conoscenze del management, il Gruppo ha definito un processo di analisi periodica delle competenze del middle management e la successiva definizione di opportune strategie di

sviluppo, che comprendono l'introduzione di un *assessment* preliminare, la formazione per i nuovi manager e azioni di coaching per le risorse che dimostrano un buon potenziale di sviluppo.

Nel 2020 le attività di formazione sono state condizionate dall'emergenza sanitaria, che ha costretto a ripensare i progetti nell'ottica di garantire continuità dei processi di training e al contempo salvaguardare le esigenze di distanziamento imposte dalla pandemia. Nel corso dell'anno le attività sono state quindi configurate in modalità a distanza e nonostante i vincoli dettati dall'emergenza sanitaria, nel corso del 2020 sono state erogate a favore delle persone del Gruppo oltre 28.000 ore di formazione³³ (erano circa 30.000 nel 2019).

Di seguito alcune delle attività realizzate nei diversi ambiti di intervento:

- **La formazione obbligatoria:** nell'anno è proseguita la proposta di corsi *e-learning* su D.Lgs. 231, Sicurezza del Lavoro, Sicurezza delle informazioni, Security aeroportuale, GDPR e Travel Security per tutto il personale di Gruppo, al fine di adempiere ad obblighi normativi e favorire la diffusione della cultura della Sicurezza in tutte le sue forme all'interno del Gruppo. Con risorse interne sono stati aggiornati o sviluppati pacchetti *e-learning* relativi alla sicurezza delle informazioni, alla normativa anticorruzione e ai reati tributari.
- **La formazione linguistica:** sono proseguiti gli incontri *one-to-one* in lingua inglese per i dirigenti e per tutte quelle figure particolarmente esposte nei contesti internazionali, i corsi multimediali e i workshop tematici interfunzionali destinati a diverse figure professionali del Gruppo. Tutte le attività inizialmente previste in presenza sono state svolte tramite piattaforme di videoconferenza.
- **L'aggiornamento continuo delle competenze professionali:** nel corso dell'anno il Gruppo ha definito percorsi e attività formative per lo sviluppo delle competenze delle proprie persone: oltre 430 partecipazioni a corsi specialistici in aula e a distanza ha consentito di rispondere ai bisogni di aggiornamento continuo delle competenze professionali.
- **Il supporto alla crescita delle persone nel loro percorso di sviluppo e nei cambiamenti del business e dell'organizzazione:** sono proseguiti i percorsi destinati ai responsabili di struttura, con l'obiettivo di svilupparne la leadership (3 edizioni e 24 partecipanti); per diffondere un modello di gestione integrata dei progetti, sono proseguiti i percorsi di preparazione all'esame di certificazione PMP (Project Management Professional) per i Project Manager delle aziende del Gruppo e percorsi di mantenimento della certificazione PMP, coinvolgendo inoltre il personale di diverse strutture organizzative in attività di alfabetizzazione sul

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

tema del Project Management; per supportare le strutture ad affrontare i cambiamenti derivati dall'esteso ricorso al lavoro agile, è stato avviato un progetto destinato ai responsabili di tre strutture organizzative con l'obiettivo di comprendere come modificare processi e organizzazione del lavoro in funzione delle nuove modalità di resa della prestazione lavorativa. Sono stati, infine, attivati 27 interventi di coaching da parte della struttura Leadership Support and Coaching destinati a personale del Gruppo.

Nel corso della pandemia è stata realizzata una serie di 13 webinar dal titolo "Discovering ENAV Group" destinati a tutte le persone del Gruppo con l'obiettivo di far conoscere alcuni importanti processi aziendali attraverso la voce degli stessi protagonisti e al contempo di fornire una occasione di vicinanza in un periodo particolarmente complesso dal punto di vista umano e organizzativo. I webinar, il cui format ha poi ospitato altre attività di formazione e informazione, hanno registrato oltre 800 partecipazioni.

Inoltre, a supporto del ricorso estensivo al lavoro agile, nel mese di aprile 2020 è stato lanciato un sito sharepoint destinato a tutto il Gruppo ENAV, per offrire contenuti informativi a sostegno dell'efficacia del lavoro agile nella fase emergenziale e, nel mese di giugno, è stata lanciata una *survey* destinata a tutto il personale del Gruppo con l'obiettivo di raccogliere informazioni utili a sostenere il processo di cambiamento organizzativo e gestionale generato dal diffuso ricorso al lavoro agile.

A fine 2020 è stata lanciata una community online "Community ENAV Trainers" destinata ai formatori interni del Gruppo ENAV. L'obiettivo per il 2021 è il consolidamento delle attività della community, l'allargamento del bacino di destinatari e dell'offerta di formazione e sviluppo loro dedicata.

7.5. Diversità, inclusione e pari opportunità

La condizione di emergenza che stiamo vivendo ha messo ancora più in evidenza alcune debolezze croniche del nostro paese in termini di diversità, inclusione e accesso alle opportunità di lavoro e carriera. Sono senza dubbio le donne³⁴ e le persone con disabilità ad aver subito gli effetti più negativi della pandemia.

In ENAV, siamo consapevoli che investire in Diversità, Inclusione e Pari Opportunità significa non solo dare un contributo importante a far risalire il nostro paese nel GOAL n°5 (Parità di genere) e nel GOAL n° 10 (Riduzione delle disuguaglianze), ma significa anche investire nella competitività e nelle prospettive di sviluppo dell'impresa stessa.

La **politica su Diversità e Inclusione**, approvata il 30 settembre 2019, partendo dal presupposto che il motore dello sviluppo dell'Azienda è rappresentato dal valore e dalla centralità delle risorse umane, ha definito i principi guida ispirandosi a valori di riferimento tra cui: la "Carta per le pari opportunità e l'uguaglianza sul lavoro" promossa da Sodalitas, gli UN Global LGBTI Standards for Conduct, l'UN Women e UN Global Compact - Women's Empowerment Principles, la United Nations Equal Pay International Coalition (EPIC).

Sulla base dei principi guida stabiliti nella Politica sulla Diversità e Inclusione e in considerazione **dell'accordo quadro per la tutela della dignità sul lavoro delle lavoratrici e dei lavoratori del Gruppo ENAV S.p.A. sulla violenza e le molestie sul luogo di lavoro** (siglato da ENAV e parti sociali l'8 marzo 2019), nel 2020 l'Azienda ha approvato il nuovo **Codice Etico di Gruppo** che ha rafforzato i concetti di dignità, libertà, parità, rispetto e uguaglianza, con l'obiettivo di rafforzare i valori ed i principi di comportamento a cui ciascuno deve attenersi sia nello svolgimento delle attività aziendali sia nei rapporti con i soggetti con cui il Gruppo si interfaccia.

Sempre nel 2020, il **Comitato Pari Opportunità** di ENAV ha avviato una **collaborazione con Fondazione Sodalitas** relativamente alla Carta per le Pari Opportunità (Italian Diversity Charter), a cui ENAV ha aderito nel 2013, impegnandosi a realizzare un programma di gestione inclusiva delle proprie risorse umane attraverso azioni concrete e a monitorare i progressi realizzati quale parte integrante dei valori e delle strategie di ENAV.

A settembre 2020, l'Istituto Tedesco Qualità e Finanza ha assegnato ad ENAV il premio **"Italy's best employers for women"**.



Per la prima volta ENAV partecipa all'iniziativa Sodalitas Call for Future, attraverso la presentazione di azioni di impresa per un futuro sostenibile. Tale iniziativa coinvolge le imprese impegnate a realizzare un futuro sostenibile secondo l'Agenda 2030 dell'ONU, e i giovani, cittadini del mondo di domani.

34. Fonte ISTAT: a dicembre 2020, dei 444.000 occupati in meno in Italia rispetto a dicembre 2019, il 70% sono state donne ed il 98% di chi ha perso il lavoro è donna.

POLITICA SULLA DIVERSITÀ E INCLUSIONE DEL GRUPPO ENAV – PRINCIPI GUIDA

Non discriminazione:

tutti i dipendenti del Gruppo ENAV devono essere considerati esclusivamente in relazione alle proprie capacità e competenze professionali. Qualunque forma di discriminazione relativa a orientamento politico, religione, nazionalità, etnia, lingua, disabilità, genere ed età è quindi vietata, oltre ad ogni forma di discriminazione in base a caratteristiche personali quali convinzioni, orientamento sessuale, iscrizione alle Organizzazioni Sindacali ed attività relative, e ogni altra forma di discriminazione sociale.

Sulla base degli stessi principi non saranno tollerati il mobbing e le molestie sessuali.

Pari opportunità e pari dignità:

nel Gruppo ENAV la diversità è un valore che deve essere riconosciuto e la parità di trattamento e di opportunità deve essere garantita per qualsiasi tipo di diversità.

Inoltre, situazioni personali relative al bilanciamento tra vita privata e professionale (gravidanza, maternità, paternità, part-time, lavoro flessibile, etc..) non possono essere considerate condizioni per trattamenti discriminatori.

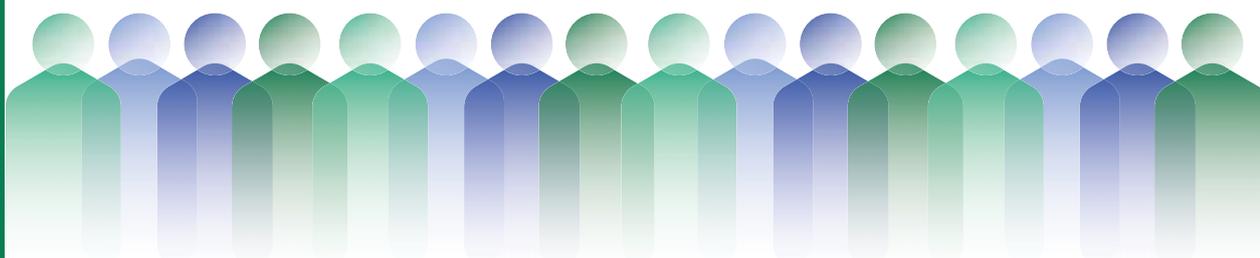
Work-life balance:

il Gruppo ENAV si impegna ad avviare nuove iniziative finalizzate a supportare il bilanciamento tra vita privata e vita professionale (smart-working, etc..), tenendo conto delle esigenze reali dei dipendenti, e a favorire il rispetto e l'attenzione per ogni situazione nella quale una risorsa può trovarsi durante la propria vita lavorativa.

Creazione di un ambiente di lavoro inclusivo:

il Gruppo ENAV si impegna a realizzare iniziative, pratiche e servizi aperti ai dipendenti, clienti o fornitori.

Tutte le persone devono avere l'opportunità di partecipare ai processi aziendali senza alcuna forma di ostacolo implicita o esplicita nei confronti di unità, funzione, paese, genere, religione, cultura, convinzioni personali, orientamenti, disabilità, età o ogni altra forma di diversità, creando un ambiente in grado di favorire l'espressione del potenziale individuale ed "unico" di ciascuno e di utilizzarlo come leva strategica per il raggiungimento degli obiettivi organizzativi.



7.6. Politiche sociali e welfare aziendale

Il *welfare*, inteso come miglioramento continuo del benessere organizzativo e dell'*engagement*, è uno dei pilastri del concetto di corporate social responsibility di ENAV. Da questo modo di intendere il Welfare è nata la struttura "Welfare and People Care" che si dedica alla progettazione e pianificazione di progetti finalizzati al miglioramento del work-life balance anche attraverso un'attenta attività di ascolto degli *stakeholders* interni attraverso *survey* mirate.

Nell'ambito delle **politiche sociali**, particolare importanza riveste il Fondo Pensionistico Integrativo **Prevaer (attivo per ENAV e Techno Sky)**, che prevede un contributo da parte dell'azienda pari al 3% dello stipendio del dipendente aderente (in aggiunta al 2% versato dal dipendente stesso) e la **Polizza Sanitaria Integrativa** (sia per ENAV che per Techno Sky). Questa è interamente a carico dell'Azienda e prevede anche un Pacchetto Prevenzione - privo di franchigia - mirato proprio alle specifiche esigenze di prevenzione distinte per sesso ed età dei dipendenti. Inoltre, ENAV Asia Pacific riconosce il rimborso delle spese sanitarie alle due dipendenti per un massimale di 1.500 RM corrispondenti a circa 300 euro all'anno.

Sempre in tema di salute, con il **Progetto Yes We Care**, avviato nel 2019, ENAV si prefigge l'obiettivo di sensibilizzare i dipendenti del Gruppo ad adottare forme di prevenzione e stili di vita più sani, organizzando incontri a tema con medici ed esperti.

Con **HealthyFood@desk**, è stata inoltre data l'opportunità ai dipendenti delle sedi di Roma di ordinare e ritirare sul posto di lavoro prodotti alimentari agricoli freschi e locali a km0. Questo progetto è stato sospeso a partire dal mese di marzo a causa dell'emergenza sanitaria dovuta al COVID.

Per quanto concerne la tutela della famiglia, ENAV riconosce condizioni migliorative rispetto a quanto previsto dalle normative vigenti.

In tema di **congedo maternità-paternità**, eroga ai propri dipendenti neogenitori l'intero ammontare della retribuzione contro l'80% dell'INPS. Anche sul fronte del **congedo parentale**, ENAV riconosce la possibilità di assentarsi dal lavoro per 6 mesi e fino al compimento del terzo anno di età del figlio, godendo dell'80% della retribuzione per i primi due mesi e del 40% per i restanti quattro (la normativa vigente prevede il 30% della retribuzione per tutto il periodo di congedo).

Importanti strumenti di supporto ai genitori sono anche il congedo retribuito in caso di malattia del figlio (nello specifico l'Azienda concede una retribuzione pari al 50% per i primi 30 giorni contro nessuna retribuzione da parte dell'INPS) e per lo svolgimento di prestazioni mediche specialistiche.

Sempre nell'ottica di favorire l'equilibrio tra vita privata e vita lavorativa, si colloca l'istituto delle "**ferie solidali**", in virtù del quale i dipendenti possono cedere parte delle proprie ferie a vantaggio di colleghi che presentino si-

tuazioni familiari di particolare difficoltà. ENAV ha ampliato la portata della norma di legge, stabilendo che le ferie solidali possano essere fruito anche in favore dei dipendenti che, nel proprio ambito familiare, hanno la necessità di assistere genitori, coniuge, convivente more uxorio e figli maggiorenni. Nel corso del 2020, per ovvi motivi legati alla pandemia, non sono pervenute richieste da parte di lavoratori in situazione di bisogno. Nei primi mesi del 2021, invece, sono state 124 le persone di ENAV che hanno messo a disposizione le proprie ferie per un collega in difficoltà, per un totale di 153 giorni di ferie e 24 RFS.

In ottica *money saving*, volta a sostenere il potere d'acquisto delle retribuzioni, ENAV ha avviato l'iter per l'affidamento di un servizio di progettazione, attivazione e gestione di una **piattaforma per l'erogazione di servizi di welfare aziendale** volto a consentire ai propri dipendenti la conversione in benefit del Premio di risultato. Tale piattaforma è attiva per i dipendenti di ENAV e Techno Sky, mentre un'ulteriore piattaforma è stata attivata per la fruizione del welfare aziendale previsto dal contratto CCNL Metalmeccanici per la Società IDS AirNav, attraverso la quale i dipendenti potranno utilizzare il proprio credito per l'acquisto di beni in natura (spesa, shopping, carburante, ecc.), così come di servizi (sport & benessere, viaggi, formazione, ecc.)

Tali iniziative si aggiungono al **portale di scontistica "Corporate Benefit"** che mette a disposizione dei dipendenti del Gruppo ENAV ampie agevolazioni in campo bancario, assicurativo, tempo libero, cultura, mobilità e fitness. Inoltre, vengono stipulate direttamente ulteriori convenzioni con aziende ed organizzazioni che riservano agevolazioni di particolare favore al Personale del Gruppo ENAV, con un'attenzione particolare a quelle che propongono prodotti e servizi a vocazione etico-ambientale (es. acquisto mezzi elettrici, vendite contro spreco alimentare).

Rappresentativa è la Convenzione stipulata con ThinkAbout, start-up innovativa a vocazione sociale, che con il progetto **NO.W©** (ovvero, NO Waste), si pone l'obiettivo di contribuire alla lotta contro lo spreco alimentare, dando la possibilità ai consumatori di acquistare a prezzi scontati prodotti di altissima qualità che sarebbero destinati allo smaltimento perché non commercializzabili.

Sul piano del sostegno all'istruzione e all'educazione, l'Azienda fornisce incentivi per l'istruzione e l'educazione dei figli dei dipendenti con il Progetto Open e il Progetto Intercultura, nonché l'opportunità alle scolaresche di Istituti ad indirizzo aeronautico, Università e non solo, di visitare gli impianti ENAV.

Con il **progetto OPEN**, i figli dei dipendenti del Gruppo ENAV, iscritti all'ultimo anno della scuola di secondo grado, hanno la possibilità di essere sostenuti nel momento delicato della scelta della facoltà universitaria o della costruzione del proprio progetto professionale. Dopo una prima fase volta ad esplorare e misurare le potenzialità cognitive, gli interessi e le caratteristiche di personalità dello studente, segue l'incontro individuale con un esperto



Progetto NO.W©
si pone l'obiettivo di contribuire alla lotta contro lo spreco alimentare, dando la possibilità ai consumatori di acquistare a prezzi scontati prodotti di altissima qualità che sarebbero destinati allo smaltimento perché non commercializzabili.

(psicologo) che fornisce allo studente un Report orientativo elaborato sulla base degli elementi acquisiti.

Intercultura è invece un progetto, realizzato con l'omonima Fondazione, rivolto ai figli dei dipendenti ENAV e Techno Sky, per offrire loro la possibilità di un periodo di formazione in ambito internazionale con Borse di Studio per soggiorni all'estero annuali, trimestrali/bimestrali.

Durante l'emergenza sanitaria il progetto Intercultura, così come quello per le visite didattiche presso gli impianti ENAV, sono stati momentaneamente sospesi.

In un'ottica di welfare di prossimità, sono state sviluppate sinergie con aziende limitrofe. In particolare, **l'erogazione di servizi condivisi con l'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato**, quali la mensa, il parcheggio e la navetta sono stati particolarmente apprezzati dai lavoratori di entrambe le aziende. Inoltre, è in fase di definizione un accordo per l'utilizzo di un servizio di navetta aziendale (organizzato e gestito dall'IPZS) attraverso il quale garantire al personale il raccordo dai principali snodi del Trasporto Pubblico Locale.

Per quanto concerne il miglioramento della carbon footprint aziendale si segnala il progetto **SustainMobility** volto a sviluppare la mobilità aziendale elettrica attraverso la diffusione progressiva delle infrastrutture di ricarica e di vetture elettriche su tutto il territorio nazionale; a tal fine al 31/12/2020 risultano essere state messe in esercizio n. 10 auto elettriche aziendali.

Nell'ambito del progetto "**Plastic footprint reduction**", volto alla riduzione del consumo di plastica in Azienda sono già stati installati in via sperimentale in alcune sedi ENAV erogatori d'acqua a rete idrica - in sostituzione degli erogatori a boccioni in plastica con relativi dispenser di bicchieri - e donate ai dipendenti delle borracce termiche. Inoltre, sono state disposte le sostituzioni del materiale plastico collegato all'uso dei distributori automatici su tutto il territorio nazionale, iniziativa che ha portato nel 2020 a una riduzione del consumo di plastica pari a 1,7 tonnellate. È prevista la riduzione di 1,5 tonnellate di plastica anche per l'anno 2021.

All'avvio in azienda della modalità di lavoro agile, collegato all'emergenza sanitaria, la struttura Welfare and People Care si è occupata di offrire ai dipendenti un'alternativa al touch base quotidiano con i colleghi. Sono stati quindi creati attraverso i social delle occasioni di confronto, gioco e competizione fra il personale, così come per i figli dei dipendenti.



Progetto "Plastic footprint reduction", volto alla riduzione del consumo di plastica in Azienda. ha portato nel 2020 a una riduzione del consumo di plastica pari a 1,7 tonnellate.

Obiettivi futuri

Plastic Footprint Reduction –riduzione di 1,5t.

Deadline

31/12/2021

7.7. Le relazioni industriali

Nel corso del 2020 il confronto con le Parti Sociali si è sostanzialmente incentrato sui seguenti temi principali: COVID-19; lavoro agile; CED e mobilità geografica del personale operativo. Sono stati celebrati 84 incontri a livello nazionale e 112 incontri a livello locale.

Sono stati organizzati incontri in materia di contenimento e gestione dell'emergenza da COVID-19 che hanno condotto anche al consolidamento del lavoro agile quale ulteriore elemento di gestione del rapporto di lavoro nel gruppo ENAV. Tale fattispecie lavorativa rientra nel solco di quanto già avviato come progetto pilota in ENAV per 50 risorse nel 2019, ora potenzialmente estesa a tutto il personale del gruppo così da rendere il lavoro agile efficace nel bilanciamento delle necessità organizzative della Società con quelle della persona che in essa opera. Nella gestione delle fasi emergenziali determinate dal COVID-19 la continua gestione delle attività ha comunque potuto consentire il mantenimento dei livelli occupazionali e retributivi, garantendo continuità nella resa dei servizi istituzionali sia di linea operativa che di staff. Nel corso del corrente anno, alcune azioni vertenziali e di richieste di incontro delle Organizzazioni Sindacali hanno avuto per oggetto il distacco temporaneo di 6 mesi di personale ENAV da impiegare presso la controllata Techno Sky.

Sul fronte degli scioperi, nel 2020, in ENAV ne sono stati registrati 1 nazionale per un totale di 4 ore con un tasso di adesione media del 43,70% e 1 locale per un totale di 4 ore con un tasso di adesione media del 62,75%. Lo sciopero Nazionale è stato proclamato dalle sigle sindacali principalmente per tematiche inerenti selezioni esterne CTA TM1, Summer 2019, istituti economici da FISO a CTA, MBO, personale IBT.

Il numero dei dipendenti iscritti al sindacato è stato pari a 2.420 persone, con una percentuale sul totale dei dipendenti (ad esclusione del personale Dirigente) del 73,71%. La rilevazione degli iscritti viene effettuata il 31 dicembre di ciascun anno. L'adesione o la revoca del dipendente al sindacato, formulata per iscritto, viene mensilmente raccolta, elaborata e trasmessa all'ufficio competente che provvede all'immissione a ruolo. I dati vengono salvati in forma digitale.

Si precisa inoltre che, al 100% dei dipendenti ENAV (ad esclusione del personale Dirigente), è applicata la contrattazione collettiva di riferimento.

Per quanto concerne Techno Sky, gli obiettivi generali perseguiti fanno riferimento principalmente al mantenimento di un buon clima aziendale attraverso il dialogo ed il confronto con le Organizzazioni sindacali nonché al miglioramento della gestione e della produttività della forza lavoro, soprattutto in un anno, il 2020, che ha visto lo scatenarsi della crisi mondiale del settore del Trasporto Aereo, che grandi e gravi conseguenze, in negativo, ha comportato per tutto il Gruppo. Le azioni poste in essere, per raggiun-



il 100% dei lavoratori dipendenti non dirigenti di ENAV, TS e IDS AirNav è coperto da accordi collettivi di contrattazione di diverso livello.

gere tali obiettivi, sono state realizzate tramite lo sviluppo di relazioni collaborative e continue, che si sono sostanziate in incontri condotti, nella loro quasi totalità, in modalità telematica (attraverso piattaforme di web meeting); questi incontri si sono ritenuti necessari e fondamentali per ottenere, attraverso un coordinamento quotidiano e continuo con i vari Comitati COVID locali e nazionali, soprattutto nel periodo di *lockdown*, un'organizzazione di prima linea per affrontare e contrastare, nel miglior modo possibile, la gravissima emergenza sanitaria legata al diffondersi della pandemia di COVID19.

Nonostante ciò, la ricerca di un confronto fattivo e costruttivo con le Organizzazioni Sindacali non è mai venuta meno, facendo altresì incontri per continuare ad informare le stesse sulle attività presenti e future dell'Azienda.

Nel 2020 in Techno Sky il numero dei dipendenti iscritti al sindacato si è attestato a 319 persone, pari al 48,4% della forza lavoro (ad esclusione del personale Dirigente), in linea con i dati registrati per il 2019. La rilevazione degli iscritti viene effettuata il 31 dicembre di ciascun anno.

Nel corso del 2020 si è registrato una diminuzione del numero di scioperi nazionali (compresi gli scioperi riguardanti tutto il comparto del trasporto aereo) con un totale di 5 giornate di sciopero, rispetto alle 6 proclamazioni di sciopero dichiarate nel 2019. Di conseguenza nel corso dell'anno sono diminuite le ore di sciopero che sono state pari a 80, per una percentuale di adesione del personale pari al 1,6%, in diminuzione rispetto all'anno 2019. Al 100% dei dipendenti Techno Sky (ad esclusione del personale Dirigente), è applicata la contrattazione collettiva di riferimento.

Per quanto concerne IDS AirNav, gli obiettivi generali perseguiti fanno riferimento principalmente all'integrazione dell'azienda nel sistema delle Relazioni Industriali di Gruppo, essendo la società IDS AirNav entrata a far parte del Gruppo ENAV. Questo obiettivo lo si è perseguito attraverso il mantenimento di un buon clima aziendale, con un dialogo ed un confronto con la RSU rappresentante delle Organizzazioni sindacali presenti (che si ricorda far parte del settore Metalmeccanico), teso al miglioramento della gestione e della produttività della forza lavoro. Le azioni intraprese per raggiungere tali obiettivi consistono nello sviluppo di relazioni continue e collaborative, che si sostanziano in incontri specifici per il monitoraggio della situazione ed il confronto sull'andamento delle conseguenze legate alla crisi sanitaria ed al trasferimento di sede avvenuto durante l'estate 2020.

Nel 2020 in IDS AirNav il numero dei dipendenti iscritti al sindacato si è attestato a 42 persone, pari al 28,57% della forza lavoro (ad esclusione del personale Dirigente). La rilevazione degli iscritti viene effettuata il 31 dicembre di ciascun anno.

Nel corso del 2020 non si è registrato alcuno sciopero.

Al 100% dei dipendenti di IDS AirNav (ad esclusione del personale Dirigente), è applicata la contrattazione collettiva di riferimento.

Le due dipendenti di ENAV Asia Pacific sono coperte da contratti a tempo indeterminato secondo la normativa malese.

| Obiettivi futuri | Deadline |
|--|-------------------|
| Istituzione di un gruppo di lavoro per la creazione di una raccolta normativa di secondo livello, che ricalchi la struttura del CCNL di riferimento (TS). | 31/12/2021 |
| Istituzione di una Commissione Tecnica paritetica, per una verifica ed una analisi delle differenze sugli orari di lavoro in essere in Enav ed in Techno Sky (TS). | 31/12/2021 |

7.8. Le politiche retributive

La politica retributiva di incentivazione variabile del Gruppo ENAV è differenziata in funzione della popolazione di riferimento (amministratore delegato, dirigenti con responsabilità strategiche, personale dirigente, personale quadro e personale non quadro), ma senza alcuna discriminazione di età, sesso, disabilità, razza, etnia, origine, religione, o altro.

Per quanto concerne l'Amministratore Delegato ed i Dirigenti con responsabilità strategiche (DIRS) la politica retributiva variabile, come definita nella Relazione sulla politica di remunerazione e sui compensi corrisposti (approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 12 Marzo 2020), prevede il riconoscimento sia di una componente retributiva variabile di breve termine che una di lungo termine, entrambe ancorate ad obiettivi di natura economico-finanziaria e di natura ESG, nell'ottica di contribuire al raggiungimento dei risultati della strategia aziendale, al perseguimento degli interessi di lungo termine in una logica di sostenibilità aziendale.

In particolare, il sistema di incentivazione variabile di lungo termine è basato su un Piano di Performance Share approvato anch'esso dall'Assemblea 2020, basato su tre cicli di assegnazione *rolling* con *vesting period* triennale e assegnazione annuale.

Per l'anno 2020 sono stati assegnati all'AD e ai DIRS i seguenti obiettivi di Gruppo:

| BREVE TERMINE | | LUNGO TERMINE | |
|---------------------------------|------|---------------|------|
| | PESO | | PESO |
| EBITDA di Gruppo | 40% | EBIT | 30% |
| Utile netto di Gruppo | 20% | FCF | 30% |
| Performance Operative | 20% | TSR | 40% |
| Fatturato attività non regolate | 10% | | |
| Indicatore sostenibilità* | 10% | | |

Obiettivo di sostenibilità con effetti correttivi in negativo/positivo e con impatto massimo sul bonus erogabile del **10%**; tale obiettivo è relativo all'ottenimento della certificazione quale azienda "carbon neutral" entro il 31 dicembre 2022.

* Costituito da 4 obiettivi progettuali indipendenti con criterio di consuntivazione di tipo on/off.

Per quanto concerne l'indicatore legato alla sostenibilità si riportano di seguito i singoli obiettivi progettuali con i relativi target e livelli di prestazione raggiunti:

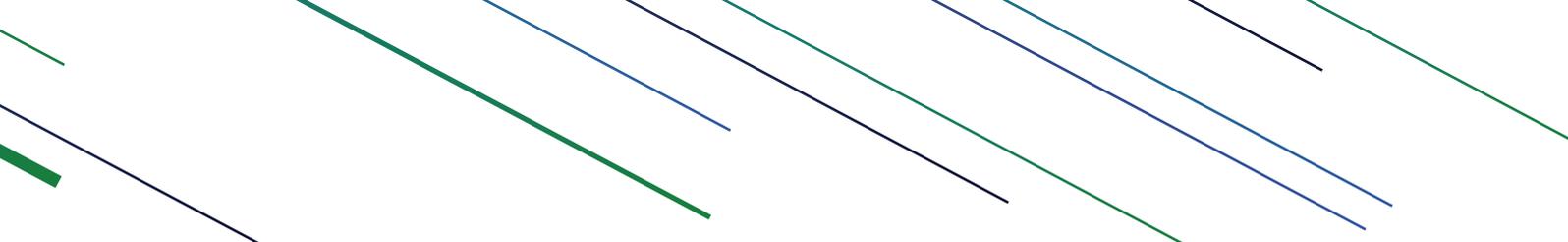
| Obiettivi futuri | TARGET 2020 | CONSUNTIVO 2020 |
|--|--|--|
| Conclusione della seconda fase del progetto di riduzione nell'uso della plastica monouso presso le sedi a maggiore impatto ambientale. | 1,5 ton | 1,703 ton |
| Implementazione della mobilità elettrica attraverso la predisposizione, ove necessario, delle infrastrutture di ricarica e la sostituzione delle auto a trazione tradizionale con auto elettriche, nell'ottica di garantire una riduzione di circa 11,4 tCO ₂ misurata su base annua. | 10 autovetture elettriche messe in esercizio | 10 autovetture elettriche messe in esercizio |
| Realizzazione wave 2 del progetto <i>smart working</i> . | > 500 adesioni | 809 adesioni |
| Realizzazione assessment sui livelli delle emissioni. | Data di presentazione del documento in Consiglio di Amministrazione: entro il 31/12/20 | Documento presentato al C.d.A. del 22 dicembre 2020 |

Con riferimento al personale dirigente di Gruppo, la *policy* retributiva, consolidata negli anni, prevede di norma il riconoscimento di una componente retributiva variabile di breve termine ancorata ad un sistema di obiettivi (MBO - *Management By Objective*) definiti secondo una logica *top-down*: l'individuazione degli obiettivi è effettuata partendo dalle linee guida strategiche previste dal Piano Industriale e declinata in attività/pillar secondo i diversi livelli di responsabilità, con una logica a "cascata" dal vertice fino ai riporti gerarchici inferiori. Gli obiettivi individuali sono collegati a dimensioni economiche nonché ad ambiti specifici legati alle singole posizioni organizzative.

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

Per l'anno 2020, tuttavia, in considerazione dei significativi impatti della contingenza pandemica da COVID-19 sulle previsioni di budget e sulle progettualità individuali, è stato necessario rivedere le logiche di assegnazione degli obiettivi individuali di breve termine, pertanto, il sistema d'incentivazione variabile dei DIRS e della dirigenza tutta non ha previsto l'assegnazione di obiettivi individuali specifici ed è stato basato esclusivamente sugli obiettivi aziendali per come definiti per l'Amministratore Delegato.

Inoltre, in linea con la tendenza emersa dal mercato, il Vertice Aziendale e



la dirigenza hanno rinunciato al 50% della propria componente retributiva variabile di breve termine spettante per il 2020 che verrà devoluta ad iniziative di Corporate Giving.

Per quanto riguarda il personale Quadro la policy retributiva variabile prevede l'assegnazione di obiettivi individuali solo ad una campione ristretto della popolazione, in funzione del ruolo ricoperto e delle progettualità previste per la popolazione dirigente responsabile, con la consueta logica top-down. Le premialità sono correlate al cluster organizzativo di riferimento, con una logica crescente per complessità della posizione ricoperta. Per l'anno 2020 non sono state previste assegnazioni individuali, in linea con quanto indicato al paragrafo precedente.

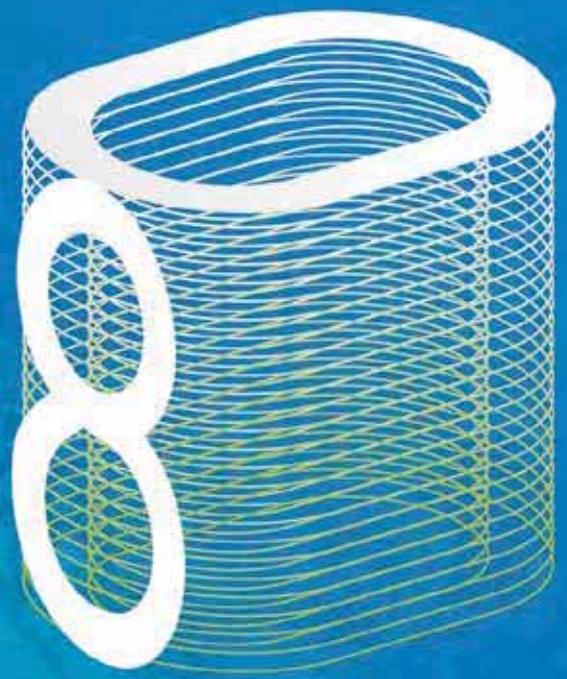
Per quanto riguarda il "personale non quadro" il processo di valutazione delle prestazioni viene avviato annualmente, al fine di acquisire informazioni attinenti alle prestazioni e le competenze delle risorse che abbiano prestato nel corso dell'anno un'attività lavorativa maggiore di 6 mesi.

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

Successivamente, attraverso uno specifico tool viene avviato e gestito il processo di valutazione e validazione delle competenze tecniche e delle prestazioni/performance.

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





Ambiente

8. Ambiente

8.1. La strategia di ENAV per l'ambiente e per il New Green Deal

Da diversi anni, nell'ambito dei progetti inerenti il Flight Efficiency Plan, ENAV è impegnata nello sviluppo di soluzioni finalizzate a ridurre le emissioni da parte dei propri clienti, i vettori.

Progetti come il Free Route, lanciato come primo ANSP in Europa a dicembre 2016, o l'A-CDM (Airport collaborative decision making) hanno consentito, e consentono ancora, ai vettori di adottare soluzioni innovative in grado di ridurre sensibilmente la propria carbon footprint. Solo attraverso il Free Route, ad esempio, nel 2019, ENAV ha consentito ai vettori di ridurre le proprie emissioni di circa 167 milioni di chili di CO₂³⁵).

Alla luce dell'impegno profuso in questi anni verso i propri clienti e anche in considerazione della crescente attenzione da parte delle istituzioni nazionali e internazionali alle iniziative finalizzate alla lotta ai cambiamenti climatici, nel 2020 il Gruppo ENAV ha deciso di affrontare con ancora maggiore impegno e determinazione gli obiettivi insiti nel SDG numero 13: il climate action.

Nonostante il Gruppo ENAV sia una realtà che per le proprie caratteristiche non ha significativi impatti ambientali, al fine di dare un segnale forte e concreto a tutto il settore del traffico aereo e non solo, ha lanciato un ambizioso percorso di riduzione delle proprie emissioni. In virtù di ciò, è stato **elaborato un piano di azione che porterà il Gruppo, dal 2022, ad essere ad impatto climatico zero, superando e anticipando di quasi 10 anni i target dell'Unione Europea.**

L'Unione Europea, infatti, con il Green Deal Europeo, si è posta l'obiettivo di definire una strategia per la crescita che trasformi l'Unione in un'economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva ed in cui, dal 2050, non saranno più generate emissioni nette di gas a effetto serra.

In linea con questo ambizioso obiettivo, a settembre del 2020, il Gruppo ENAV ha lanciato un assessment sulle emissioni dirette ed indirette energetiche (Scope 1 e 2) per sviluppare un piano di riduzione delle emissioni di CO₂. A valle dell'assessment sulla carbon footprint del Gruppo, sono state individuate le iniziative che impatteranno sulla riduzione delle emissioni di CO₂.



Dal 2022 ENAV sarà un'azienda ad impatto climatico zero, superando e anticipando di quasi 10 anni i target dell'Unione Europea.

35. Nel 2020, i risultati sono condizionati dalle conseguenze derivanti dalla gestione dell'emergenza pandemica COVID-19 e la straordinaria riduzione delle attività di trasporto aereo, come anticipato nel paragrafo 8.2 "Supportiamo i clienti ad essere più efficienti e sostenibili: Flight Efficiency Plan e Free Route".

A conclusione di questo percorso l'azienda ha deciso di porsi degli obiettivi estremamente sfidanti: le emissioni saranno ridotte del 23% nel 2021, del 80% nel 2022 e, sempre nel 2022, -la quota restante di emissioni verrà compensata attraverso acquisti di credito di carbonio, ovvero finanziando progetti di tutela ambientale³⁶.

Al fine di raggiungere tali obiettivi, sono state individuate le seguenti iniziative:

- tutta l'energia acquistata da terzi dovrà derivare da fonti rinnovabili (acquisto di Garanzie di Origine);
- parte dell'energia che consumiamo sarà autoprodotta attraverso il trigeratore ed i pannelli fotovoltaici;
- la flotta auto aziendale sarà gradualmente sostituita con veicoli elettrici, ibridi o plug-in.

L'impegno del Gruppo ENAV nella lotta al climate change, però, non si esaurisce con il piano di riduzioni ed efficientamento appena citato. Nel 2021 verrà avviata infatti l'analisi delle emissioni scope 3, ovvero delle emissioni indirette legate alla value chain, e verrà richiesta, sempre entro il 2021, l'adesione al Science Based Target Initiative.

Inoltre, con l'obiettivo di indirizzare la gestione di tutte le tematiche ambientali, a settembre 2020 è stata emessa la nuova Policy Ambientale. Tale Policy conferma gli indirizzi, gli impegni ed obiettivi già indicati nella prima emissione della Policy del marzo 2019, che il Gruppo ENAV si è impegnato a promuovere, non solo ai fini del consolidamento della conformità legislativa, ma anche per migliorare le prestazioni ambientali e perseguire il principio dello sviluppo sostenibile.

ENVIRONMENTAL MANAGEMENT SYSTEM

Avendo a riferimento la Politica ambientale del Gruppo ENAV, aggiornata a settembre 2020, in cui vengono definiti gli obiettivi strategici da perseguire in materia di tutela dell'ambiente, ENAV ha implementato uno specifico Sistema di Gestione Ambientale - Environmental Management System - per le Società del Gruppo con la finalità di analizzare e migliorare le performance ambientali delle proprie attività e dei propri servizi. La scelta di implementare un Sistema di Gestione Ambientale rappresenta un'assunzione di impegno da parte del Gruppo, finalizzata a garantire la tutela dell'ambiente oltre il rigido rispetto della normativa, in un ambito di trasparenza nei confronti dei diversi stakeholders che interagiscono col Gruppo stesso. Tra i principali obiettivi del SGA si possono considerare la riduzione del rischio



La policy in materia ambientale

È stata definita e pubblicata sul portale aziendale una Politica ambientale per le Società del Gruppo, appropriata agli scopi aziendali, avente l'obiettivo di considerare i rischi e le opportunità di natura ambientale connessi allo svolgimento delle proprie attività, in conformità alla legislazione internazionale, comunitaria e nazionale, al fine di perseguire il proprio obiettivo primario creando valore sostenibile nel rispetto delle parti interessate. Tra i principali obiettivi strategici della Policy sono presenti in particolare: il contenimento delle emissioni di CO₂, l'uso razionale dell'energia, la corretta gestione dei rifiuti, il controllo degli scarichi di acque reflue.

³⁶. Le percentuali sono state definite secondo il metodo di calcolo Market Based rispetto alla baseline 2019.

di impatti ambientali negativi e l'indirizzare gli obiettivi di miglioramento al concetto di sviluppo sostenibile. La norma internazionale presa a riferimento è la ISO 14001. Nell'ambito dello sviluppo del SGA Integrato, è stata inoltre avviata l'elaborazione di un'analisi ambientale in relazione alle attività svolte da ENAV, Techno Sky ed IDS AirNav in base a cui si procederà alla valutazione della significatività degli impatti individuati.

È stato infine aggiornato a settembre 2020 il sistema di Deleghe e Sub-Deleghe di Funzioni con il quale sono stati assegnati i poteri e le specifiche responsabilità in tema di tutela ambientale. I delegati di funzioni in ambito ambientale rendicontano in merito al loro operato ai soggetti deleganti attraverso specifici report di rendicontazione periodici.



PROCESSI DELL'ENVIRONMENTAL MANAGEMENT SYSTEM

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

| | |
|--|--|
| Analisi Ambientale Iniziale | <p>Il processo ha lo scopo di valutare complessivamente le problematiche di natura ambientale, gli effetti e le performance ambientali relativi alle attività e ai servizi svolti nei siti dove operano le aziende del Gruppo. Il processo è finalizzato a supportare la determinazione delle caratteristiche del sistema di gestione ambientale.</p> |
| Identificazione e Valutazione Aspetti Ambientali | <p>Il processo è finalizzato all'identificazione degli aspetti ambientali e degli impatti associati alle attività/servizi delle società del Gruppo, sui quali le Società stesse possono esercitare un controllo (aspetti diretti) oppure soltanto influire (aspetti indiretti), al fine di valutarne la significatività in condizioni operative normali, anomale e di emergenza. Gli aspetti ambientali possono risultare in rischi e opportunità associati con impatti ambientali negativi o impatti ambientali positivi.</p> |
| Gestione Obblighi di Conformità | <p>Il processo definisce le modalità per le Società del Gruppo relativamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • all'identificazione, all'accesso, alla verifica dell'applicabilità, alla conservazione e all'aggiornamento degli obblighi di conformità; • alla diffusione degli obblighi di conformità in materia ambientale applicabili a tutte le attività svolte dalle Società del Gruppo. |
| Gestione della formazione e competenza | <p>Il processo è finalizzato a determinare le esigenze di formazione necessarie in relazione agli aspetti ambientali associati alle attività/servizi erogati dalle società del Gruppo e ad assicurare l'adeguata competenza delle persone che svolgono attività lavorative che possono influenzare le prestazioni ambientali e la capacità di adempiere agli obblighi di conformità applicabili.</p> |
| Monitoraggio delle prestazioni ambientali e reportistica verso il vertice aziendale | <p>Il processo definisce le modalità adottate dal Gruppo per la gestione delle attività di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • monitoraggio delle prestazioni ambientali e dello stato di conformità nell'ambito del SGA; • comunicazione, reportistica verso il vertice aziendale e gli Organi di Controllo. |
| Gestione di scarichi e vasche di accumulo di acque reflue | <p>Il processo è finalizzato alla gestione degli adempimenti di natura ambientale, nelle fasi progettuale e di esercizio, relativamente agli scarichi di acque reflue e acque meteoriche, includendo i relativi trattamenti depurativi, e agli impianti con "vasche di accumulo a tenuta", di pertinenza delle infrastrutture di titolarità di ENAV, o di titolarità di soggetti terzi e concessi in locazione a ENAV, nonché agli scarichi di acque reflue, e relativi trattamenti depurativi, verso reti gestite da terzi.</p> |
| Gestione Rifiuti Speciali | <p>Il processo è finalizzato alla gestione dei rifiuti speciali, pericolosi e non pericolosi, prodotti dalle società del Gruppo Enav in tutte le proprie sedi e siti, nello specifico rifiuti prodotti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • nell'ambito dello svolgimento delle proprie attività o erogazione di servizi; • da attività di installazione di apparati/sistemi, da lavori o da servizi affidati a società terze; • nell'ambito delle attività di manutenzione e/o installazione di sistemi/apparati, ad es. per il servizio di controllo del traffico aereo, da parte di Techno Sky. |
| Gestione delle Emissioni di Gas Fluorurati a Effetto Serra | <p>Il processo identifica gli adempimenti e le prescrizioni necessari al fine di perseguire la riduzione delle emissioni di gas fluorurati a effetto serra, nell'ambito delle attività di installazione, conduzione e manutenzione, smantellamento, etc. che Techno Sky svolge, direttamente o tramite tecnici di imprese esterne, sulle apparecchiature contenenti Gas Fluorurati a effetto serra (F-gas).</p> |

8.2. Supportiamo i clienti ad essere più efficienti e sostenibili: Flight Efficiency Plan e Free Route

Al fine di favorire lo sviluppo sostenibile del trasporto aereo, ENAV progetta e rende disponibile un network ATS (Air Traffic Services) e una modalità di gestione del traffico aereo che abilita la riduzione del consumo di carburante degli Airspace Users e che, quindi, contribuisce a ridurre l'impatto ambientale connesso alle operazioni aeree.

Con il primario obiettivo di garantire i più elevati livelli di sicurezza delle operazioni e dei servizi (Safety), ENAV pianifica e realizza interventi che, anche mediante l'implementazione di innovative e avanzate soluzioni, coordinate con gli *stakeholders*, garantiscono il continuo miglioramento del network ATS e consentono agli Operatori Aerei di poter scegliere traiettorie di volo utili a ridurre i tempi di percorrenza, sempre meno soggette a vincoli alla pianificazione e, quindi, sempre più *environmental friendly*, contribuendo così al raggiungimento dell'obiettivo di sviluppo sostenibile n. 11, per sistemi di trasporto più sicuri e sostenibili.

Tutti gli interventi, programmati e implementati a tale scopo, sono catalogati, monitorati e condivisi con gli *stakeholder* con i report periodici del **Flight Efficiency Plan (FEP)** di ENAV.

Nell'aggiornamento annuale del FEP sono rendicontate e valutate tutte le implementazioni di Operational Efficiency realizzate dalla Capogruppo, nel periodo di riferimento, con evidenza dei contributi realizzati nei vari segmenti di attività: i) ground-operation, dedicato alla riduzione dei tempi e all'ottimizzazione della movimentazione al suolo degli aeromobili (*start-up* e *taxi in/out phases*); ii) fase di involo, che contempla il decollo e le traiettorie per la salita iniziale; iii) fase di crociera (EnRoute phase); iv) operazioni di terminale (Arrival), dedicata all'ottimizzazione dei profili di volo di avvicinamento per l'atterraggio.

Lo stato di avanzamento e il livello di efficacia delle azioni implementate nel Flight Efficiency Plan, quali elementi essenziali del contributo al raggiungimento degli obiettivi ambientali, è oggetto di monitoraggio e controllo anche da parte di ENAC e, fin dal 2012, le risultanze prodotte dalle azioni implementate dal FEP sono inserite nel Italy's Action Plan on CO₂ Emissions Reduction - che l'Italia definisce nell'ambito del più ampio programma per il contrasto ai cambiamenti climatici adottato, per il settore aeronautico da ECAC/ICAO.

Per quanto concerne il 2020, le conseguenze derivanti dalla gestione dell'emergenza pandemica COVID-19 e la straordinaria riduzione delle attività di trasporto aereo, hanno condizionato anche i risultati monitorati con il FEP.

Nei primi due mesi dell'anno, infatti, i livelli di traffico aereo erano ancora in crescita rispetto alle performance registrate nel corrispondente periodo



Il progetto "Free Route Italy" è stato in grado di generare un minor impatto di CO₂ pari a circa 95 mln di kg nel 2017, 135 mln di kg nel 2018, 167 mln di kg nel 2019, 91 mln di kg nel 2020, per un totale di circa 490 mln di kg nel quadriennio.

del 2019 ma, per effetto delle azioni di contenimento della pandemia adottate in ambito europeo e mondiale, a partire dalla metà del mese di marzo del 2020, il traffico aereo ha subito un incrementale rallentamento fino a raggiungere una riduzione di oltre il 90% degli aeromobili che l'anno precedente avevano interessato i cieli dell'area ECAC³⁷.

Tranne rari casi, la generalizzata limitazione alla mobilità tra Stati ha determinato la drastica riduzione dei collegamenti internazionali da/per l'Italia, mentre la limitazione degli spostamenti interregionali ha quasi azzerato i collegamenti aerei domestici. Molti aeroporti italiani sono stati chiusi fino a giugno e la quasi totalità hanno gestito, in maggioranza, voli sanitari, traffico cargo, voli per i rimpatri o di emergenza.

A beneficio di questi ridotti ma essenziali collegamenti aerei, ENAV ha garantito i massimi livelli di servizio e la continuità operativa e, al pari degli alti ANS providers europei, in stretto coordinamento con il Network Manager, ha sospeso (da fine marzo 2020) la totalità dei vincoli alla pianificazione che vigevano per garantire la sicura gestione del network ATS e degli aeroporti in occasione di elevati flussi di traffico aereo. Purtroppo, l'esigua quantità di traffico aereo che ha operato nel secondo trimestre del 2020 ha reso non più necessari i preesistenti vincoli alla pianificazione degli Airspace User e, addirittura, ha consentito di sospendere o ridurre le restrizioni alla disponibilità del Network ATS, fino quasi a liberalizzare completamente la scelta delle traiettorie di volo da parte degli operatori.

La sospensione dei vincoli all'utilizzabilità del Network ATS (*airspace availability*) è stata disposta sia sul piano orizzontale (*preferential routing*) sia verticale (*level capping*), sino anche a ridurre le restrizioni alla permeabilità delle aree militari (*flexible use of airspace*). Le misure adottate nel secondo trimestre del 2020, sono state affinate e mantenute, non solo fino a fine anno, ma addirittura fino a marzo 2021.

In questo eccezionale e critico scenario operativo, durante la *summer season* (giugno-settembre), in coincidenza con l'allentamento delle restrizioni alla mobilità, si è registrato un leggero aumento anche dei voli, preferenzialmente nei settori business, *charters* e *holiday*. A fine estate, il ritorno a misure di *lockdown* e le restrizioni alla mobilità determinate dal perdurare dell'emergenza pandemica, hanno prodotto una repentina ricaduta dei livelli di traffico aereo che, complessivamente, nel 2020 ha registrato un crollo che non ha precedenti nella storia recente del nostro paese e del mondo intero.

Nonostante tutto, nel 2020 la continuità delle attività poste in essere da ENAV, ha permesso di migliorare i coordinamenti con l'Aeronautica Militare, di massimizzare l'Airspace Availability, di ottimizzare il Network ATS dello

37. Dati di traffico EUROCONTROL.

spazio aereo al di sotto **del Free Route Airspace Italy FRAIT**) e delle aree di Terminale e di conseguire ulteriori miglioramenti nelle performance relative alle operazioni sull'area di movimento aeroportuale. In particolare, relativamente al solo Spazio Aereo FRAIT, si è evidenziato che quasi il 45% del traffico aereo assistito ha potuto beneficiare di una riduzione della distanza totale volata, dall'aeroporto di partenza a quello di destinazione (gate-to-gate). Tale riduzione ha permesso la riduzione, complessiva, di circa 6,8 milioni di chilometri percorsi, pari a 31,3 Km per aeromobile (performance migliore dello scorso anno, dove la media di risparmio per aeromobile era stata 25,44 Km) ed una conseguente riduzione di emissioni di CO₂, stimata in circa 91 milioni di kg, per un risparmio, complessivo di circa 28,8 milioni di kg di carburante per la fase di volo "in crociera" (En Route).

Avendo rimosso i vincoli derivanti dal precedente Network di rotte ATS e avendo permesso agli Airspace User di pianificare/volare, direttamente, da un definito punto di ingresso ad un punto di uscita dallo spazio aereo Free Route, gli interventi aggiuntivi si sono concentrati sull'ulteriore armonizzazione dei profili di volo dei flussi di traffico aereo che operano su un certo numero di collegamenti nazionali ed internazionali, favorendo la riduzione delle distanze pianificate/volate, mediante avanzate modalità di coordinamento con l'Aeronautica Militare che, con un cooperativo approccio al Flexible Use of Airspace (FUA), ha determinato l'aumento della disponibilità/permeabilità delle Aree Militari. I risultati di tali attività si possono quantificare in una riduzione di circa 457.500kg di carburante, con conseguente riduzione delle emissioni di CO₂ nell'atmosfera di circa 1,441 milioni di kg.

ENAV's PBN Transition Plan

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

La progettazione di IFP di tipo PBN consente di realizzare un network ATS di Terminale più funzionale alle operazioni di volo e di controllo del volo e permette di ottimizzare il bilanciamento dei livelli di prestazione della Flight Efficiency, della Capacity e della Predictability, con possibilità di portare a conseguenti ottimizzazioni della pianificazione dei Airspace User e potenziali miglioramenti in termini di pianificazione/consumo di carburante e connesse emissioni di CO₂.

Nel 2020, anche in applicazione del regolamento UE 2018/1048 (PBN IR), seguendo i principi di alto livello elaborati dallo Stato ed in coordinamento con gli stakeholder coinvolti, ENAV ha sviluppato il proprio piano di transizione da un network di navigazione convenzionale (ground. based) all'inno-

vativo network PBN (ENAV's PBN Transition Plan) che, quale avanzamento ed unitamente con Italy's PBN Implementation Plan (adottato congiuntamente con ENAC nel 2012 in attuazione della Delibera dell'Assemblea (CAO A37 – 11), costituiscono elemento a supporto della National Airspace Strategy e modalità utile al raggiungimento degli obiettivi in essa definiti.

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

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

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

Sempre nel 2020, nelle aree di Terminale, si è proseguito con il programma di realizzazione di procedure strumentali di volo di tipo Performance Based Navigation (PBN), utili a ottimizzare il bilanciamento tra la Flight Efficiency e le performance di Capacity e Predictability. In questo ambito di attività, un network PBN è stato introdotto e/o ottimizzato per il traffico aereo che opera, tra gli altri, per gli aeroporti di Milano Malpensa, Milano Linate, Bergamo Orio al Serio, Palermo, Catania e Venezia; la stima complessiva della riduzione di consumi attribuibile ai miglioramenti nelle aree Terminali (i succitati aeroporti e altri aeroporti con minori livelli di traffico), è stimabile in circa 365.500kg di carburante, corrispondenti a circa 1,151 milionidi chilogrammi di minori emissione di CO₂.

Sempre nel corso del 2020, infine, sono da menzionare le attività previste dal programma di attivazione dei processi operativi basati sull'Airport Collaborative Decision Making (A-CDM) che, realizzando un sistema di gestione coordinata dei movimenti a terra e in rotta, realizza effetti positivi durante la fase di ground-operation; in accordo ai programmi relativi all'implementazioni di processi A-CDM, dopo l'attivazione già realizzata sugli aeroporti di Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Milano Linate, Venezia Tesserà e Napoli Capodichino, a dicembre 2020, il sistema è stato efficacemente introdotto anche sull'aeroporto di Bergamo.

8.3.1 consumi

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

Ma oltre alle azioni tese a ridurre i consumi, sono le iniziative di governance a risultare particolarmente significative perché consentono di sviluppare comportamenti e sistemi di indirizzo e monitoraggio che definiscono la cornice entro la quale l'azienda deve muoversi. La Policy Ambientale, ad esempio, ha avuto l'obiettivo di definire una politica che tenga conto di tutte le forme di inquinamento che riguardano, direttamente e indirettamente l'Azienda al fine di sviluppare una strategia di intervento complessiva sostanzialmente anche da un sistema di indicatori quantitativi e qualitativi per la misurazione delle performance.

Il Codice Etico, inoltre, cita testualmente che "il Gruppo, nel pieno rispetto della normativa vigente in materia ambientale, presta particolare attenzione alla promozione di attività e processi il più possibile compatibili con l'ambiente, attraverso l'utilizzo di criteri e tecnologie avanzate in materia di salvaguardia ambientale e di uso sostenibile delle risorse". Il Gruppo, dunque, si impegna a considerare, nell'ambito della gestione operativa e delle iniziative di business, le imprescindibili esigenze ambientali e a minimizzare l'impatto negativo che le proprie attività aziendali hanno sull'ambiente.

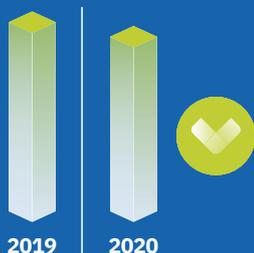
Infine, per garantire un presidio sempre più puntuale ed efficiente sui consumi di energia e sull'impatto che essi producono nell'ambiente, esistono due ruoli aziendali, l'energy manager e il mobility manager, che sono preposti ad individuare le azioni, gli interventi, e le procedure necessarie per promuovere l'uso razionale di energia e carburanti.

CONSUMI DEL GRUPPO ENAV NEL 2020

COMBUSTIBILE
PER UFFICI E STRUTTURE:

24.509
GIGA JOULE

(IN DIMINUZIONE DEL **12,1%**
RISPETTO AL 2019)



ENERGIA ELETTRICA
PER UFFICI E STRUTTURE:

241.131
GIGA JOULE

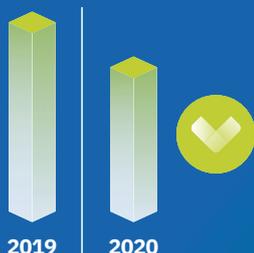
(IN DIMINUZIONE DEL **6,6%**
RISPETTO AL 2019)



CARBURANTE FLOTTA
AEREA:

19.692
GIGA JOULE

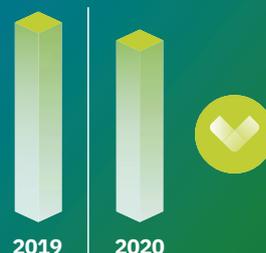
(IN DIMINUZIONE DEL **24,7%**
RISPETTO AL 2019)



CARBURANTE FLOTTA
AUTO TOTALE:

7.635
GIGA JOULE

(IN DIMINUZIONE DEL **11,2%**
RISPETTO AL 2019)



EMISSIONI DEL GRUPPO ENAV NEL 2020

DERIVANTI
DA COMBUSTIBILE
PER UFFICI E STRUTTURE:

1.309,5 tCO_{2,e}

(IN DIMINUZIONE DEL **12,3%**
RISPETTO AL 2019)



DERIVANTI
DA ENERGIA ELETTRICA
PER UFFICI E STRUTTURE:

18.422³⁸ tCO_{2,e}

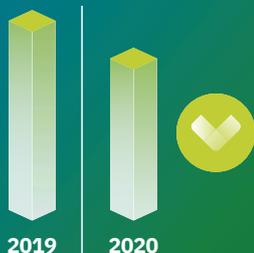
(IN DIMINUZIONE DEL **28,3%**
RISPETTO AL 2019)



DERIVANTI
DA CARBURANTE
FLOTTA AEREA:

1.355,57 tCO_{2,e}

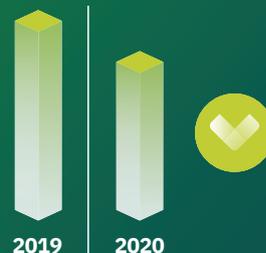
(IN DIMINUZIONE DEL **24,6%**
RISPETTO AL 2019)



DERIVANTI
DA CARBURANTE
FLOTTA AUTO:

503,5 tCO_{2,e}

(IN DIMINUZIONE DEL **12,5%**
RISPETTO AL 2019)



38. Emissioni calcolate secondo la metodologia Location Based.

Bisogna tener presente che tutti i siti del Gruppo ENAV, le torri di controllo (TWR) e i centri di controllo d'area (ACC), i siti radar, i centri radio TBT, gli impianti di illuminazione piste (Aiuti Visivi Luminosi), le radioassistenze, Techno Sky ed IDS AirNav (primi 6 mesi del 2020), sono alimentati da energia elettrica primaria con un consumo totale (da POD e da terzi³⁹) nel 2020 annuo di 66.980.913kWh/a⁴⁰.

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

Nel corso dell'anno 2020 ENAV, a seguito dei risultati del II Audit Energetico, (all'art. 8 D.lgs. 102/2014), ha pianificato nuovi progetti e interventi di miglioramento dell'efficienza energetica con la conseguente diminuzione delle emissioni di CO₂ presso gli aeroporti di Bari, Bologna, Catania, Firenze, Lamezia, Lampedusa, Milano Malpensa, Olbia, Orio al Serio, Venezia, Headquarter di Roma, i tre ACC di Roma, Milano e Brindisi e il Centro Radar/TBT di Poggio Lecceta.

Nel 2020 è stato redatto un nuovo aggiornamento del piano per l'efficientamento dei consumi 2020 - 2030, nel quale sono state definite due macro-aree di intervento:

- **Interventi di generazione autonoma** che prevedono la realizzazione di impianti fotovoltaici e impianti di trigenerazione;
- **Interventi di efficientamento dei consumi** con la realizzazione di:
 - nuovi impianti di illuminazione a led interni ed esterni;
 - sistema di domotica per il controllo di luminosità e presenza operatori;
 - sistema di monitoraggio e di telemisure sui siti più energivori per intervenire su situazioni di anomalia;
 - impianti di climatizzazione a pompa di calore e *free-cooling* (con dismissione delle caldaie a gasolio e gas);
 - involucro edilizio (cappotto termico);
 - rinnovo tecnologie ATM.

³⁹. Per terzi si fa riferimento alla Società Aeroportuale o all'Aeronautica Militare.

⁴⁰. Il dato comprende anche l'energia elettrica prodotta da impianti fotovoltaici.

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

Nel 2020, ENAV ha portato avanti interventi di ammodernamento degli impianti di climatizzazione, oramai obsoleti, dei CA di Bari, Albenga, Malpensa, Olbia e ACC di Roma ed è stata prevista la sostituzione del gas refrigerante R410A con l'R32 per tutti gli impianti di climatizzazione. Tale gas impatta il 75% in meno sul riscaldamento globale, portando quasi a zero (0,25%) le emissioni dei gas fluorurati sui 3.000 impianti di climatizzazione dei propri siti operativi e degli uffici. Inoltre, si prevedono in tutti questi siti, nuovi impianti di trattamento aria primaria con sistemi UTA free-cooling che climatizzano gli ambienti attraverso l'utilizzo diretto dell'aria esterna, opportunamente filtrata.

È stata inoltre avviata la sperimentazione sul centro radio TBT di Brancasi e la sperimentazione per l'alimentazione elettrica, in sostituzione dei gruppi elettrogeni ad intervento automatico (GEIA di ENAV), con celle a combustione ad idrogeno. Tali interventi, al momento sperimentali, serviranno sia a rendere i siti periferici di ENAV a consumo di energia elettrica prossimi allo zero (nZEB) con un risparmio stimato 10 Gwh/a sia ad un abbattimento delle emissioni di CO₂ di 5.000 tCO₂/a.

Inoltre, presso la sede centrale di Roma sono state installate n.3 colonnine di ricarica auto elettrica da 44KW per alimentare contemporaneamente 6 auto elettriche ed altre verranno installate presso gli aeroporti di Bari, Napoli, Fiumicino, Palermo, Catania, Alghero e l'ACC di Brindisi nel 2021.

Infine, un particolare cenno merita l'avvio del programma di realizzazione della centrale di trigenerazione da 500kWp di energia elettrica, energia termica e frigorifera, per gli impianti di climatizzazione dell'ACC di Roma che apporterà, una volta entrato in esercizio (nel 2022), un risparmio di energia primaria assorbita dalla rete di circa il 34% rispetto a quella consumata attualmente dallo stesso ACC, equivalente ad una riduzione di CO₂ di 577t/a, a fronte di un aumento di tutto il consumo delle sedi ENAV di gas metano di circa il 53%⁴³.

Posto che una fotografia relativa a tutti i consumi di combustibili viene riportata in calce a questo documento attraverso l'elenco degli indicatori del GRI Standard, in questo ambito meritano particolare attenzione le politiche e le iniziative riguardanti gli impatti della flotta aerea del Gruppo ENAV. Negli ultimi anni, infatti, è stata portata a compimento un'importante opera-

43. Utilizzato il 2019 come baseline dei consumi.



Stato attuale e futuro degli impianti fotovoltaici ENAV

Impianti ENAV attualmente in produzione:

- **Torre di controllo Ancona Falconara - 45 kWp** - produzione nel 2020 è stato di 40.660 kWh/a con una riduzione di 11,2 tCO₂/a
- **Torre di controllo Bari Palese - 100 kWp** - produzione nel 2020 di 99.734 kWh/a, con una riduzione di 27,6 tCO₂/a
- **Radiofaro NDB Bitonto - 100 kWp** - produzione nel 2020 di 114.084 kWh/a, di cui 106.235 kWh/a immessi in rete con una riduzione totale di 31,6 tCO₂/a
- **Centro di controllo d'area di Brindisi - 63 kWp** - produzione 2020 di 90.052 kWh/a⁴¹, con una riduzione di 24,9 tCO₂/a
- **Sede Centrale ENAV - 80 kWp** - produzione nel 2020 di 65.950 kWh/a⁴², con una riduzione di 18,2 tCO₂/a

Impianti di Prossima Attivazione:

- **Torre di controllo Napoli Capodichino 75 kWp 2021**
- **Torre di controllo Genova 25 kWp 2021**
- **Torre di controllo Catania 20 kWp 2021**

Impianti di prossima realizzazione:

- **Torre di controllo di Brindisi 55 kWp 2022**
- **Torre di controllo di Palermo 50 kWp 2022**
- **Torre di controllo di Lampedusa 40 kWp 2022**
- **Centro Radio TBT di Brancasi Brindisi 40 kWp 2022**
- **Centro RADAR/TBT di Masseria O. (TA) 33 kWp 2022**
- **Academy Forlì 200 kWp 2022**

41. Produzione di energia elettrica aumentata rispetto al 2019 per ripristino avaria.

42. Leggermente inferiore rispetto al 2019 per avaria temporanea nell'impianto.

zione di rinnovo della flotta e di adeguamento delle procedure operative con un investimento di circa 35 milioni di euro.

Nel 2020 il consumo di carburante della flotta aerea del servizio Flight Inspection and Validation, per motori a reazione (jet fuel), è stato di 533.040 litri di Jet A1, inferiore del 25% rispetto al 2019 (707.587 litri) con una conseguente riduzione di CO₂ immessi in atmosfera.

In generale si registra una notevole riduzione dei consumi di energia primaria e conseguentemente di CO₂ immessi in atmosfera dovuti essenzialmente alla riduzione degli spostamenti e al consumo di energia primaria per gli impianti di climatizzazione degli uffici non operativi a causa del COVID-19.

8.4. La gestione dei rifiuti

Il Gruppo ENAV promuove politiche di gestione dei rifiuti che conciliano le esigenze di sviluppo economico e di creazione di valore, proprie delle attività di impresa, con le esigenze di rispetto e salvaguardia dell'ambiente come indicato nel Codice Etico di Gruppo.

Con l'emissione della Policy Ambientale sono stati definiti tra gli obiettivi strategici del Gruppo ENAV la garanzia del rispetto delle normative vigenti riguardo, tra le altre, alla specifica materia della gestione dei rifiuti, nonché il governo delle attività di smaltimento dei rifiuti attraverso la tracciabilità dell'intero processo, dando la massima attuazione possibile al gerarchico criterio di prevenzione, riutilizzo, riciclo, recupero e smaltimento (SDG 12) anche al fine di ridurre l'impatto ambientale sulle città e sulle comunità in cui ENAV opera (SDG 11).

Nel contesto delle proprie attività istituzionali, sia ENAV sia Techno Sky, si sono già dotate di procedure specifiche che, nel rispetto della normativa di riferimento, regolano la gestione di rifiuti prodotti dalle attività proprie delle società del Gruppo (es. olio esausto e filtri dai gruppi elettrogeni, batterie, toner, componentistica elettronica), con l'obiettivo di mitigare i rischi associati attraverso un corretto recupero/smaltimento dei rifiuti secondo logiche di efficienza ed economicità. Nel corso del 2020 le dette procedure, per Enav e Techno Sky, sono state aggiornate ed integrate con un'istruzione che fornisce le linee guida per la classificazione dei rifiuti. L'ambito di applicazione di tali documenti procedurali verrà esteso nelle prossime emissioni anche alla controllata IDS AirNav.

Nel corso del 2020, inoltre, il Gruppo ENAV ha acquisito e messo in esercizio un applicativo software per la gestione dei rifiuti speciali che consente non solo un puntuale tracciamento del ciclo dei rifiuti, con produzione della relativa reportistica, ma anche un supporto per un più efficiente processo di attuazione degli adempimenti normativi. La gestione informatizzata dei rifiuti speciali ha consentito inoltre la standardizzazione a livello di gruppo

della gestione dei rifiuti speciali prodotti dalle attività del servizio di manutenzione e degli altri servizi del Gruppo. L'utilizzo dell'applicativo software per la gestione dei rifiuti speciali è stato avviato, oltre che per ENAV, anche per le controllate Techno Sky e IDS AirNav.

Sono stati predisposti ed erogati specifici percorsi formativi sulle principali tematiche ambientali di interesse per il Gruppo ENAV tra le quali la gestione dei rifiuti, destinati principalmente ai Delegati di funzioni su tematiche ambientali nonché al personale interno che per le proprie attività è maggiormente interessato ad acquisire conoscenze specifiche in materia.

A settembre 2020 è stato acquisito ed avviato anche un servizio di supporto finalizzato a garantire una gestione dei rifiuti coordinata e armonizzata tra le diverse aree territoriali supportando le attività connesse alla gestione dei rifiuti (es. la classificazione dei rifiuti speciali).

È proseguito il supporto alle varie strutture organizzative del Gruppo riguardo tutte le problematiche inerenti alla gestione dei rifiuti speciali, pericolosi e non, e in particolare alle tematiche relative ai Depositi Temporanei Rifiuti.

8.5. Le emissioni elettromagnetiche

Nella consapevolezza che alcuni servizi erogati (Navigazione, Comunicazioni terra-bordo-terra, Sorveglianza) necessitano di un certo numero di impianti che generano campi elettromagnetici di diverse entità, è stato confermato nella Policy Ambientale di Gruppo, il principio di assicurare il rispetto dei previsti limiti di emissione delle radiazioni non ionizzanti attraverso la conduzione di opportune valutazioni di impatto elettromagnetico.

Per il raggiungimento di tale obiettivo vengono adottati, nella fase di installazione degli impianti, nella fase di esercizio e manutenzione tutti gli accorgimenti tecnico-funzionali che consentano di mantenere i valori di campo elettrico e magnetico entro i limiti previsti dalla normativa vigente in materia.

In particolare, la valutazione dei valori di campo elettromagnetico nella fase di installazione dei nuovi impianti a supporto dei servizi di Navigazione, Comunicazioni terra-bordo-terra e Sorveglianza, a garanzia del rispetto dei limiti di esposizione, valori di attenzione e obiettivi di qualità stabiliti dalla normativa vigente, viene sistematicamente attuata nell'ambito della gestione progettuale.





Una nuova sfida sostenibile: i droni

9. Una nuova sfida sostenibile: i droni

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

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

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

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

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

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



La nostra Vision è un mondo in cui i droni siano oggetti comuni e pienamente accettati nella vita quotidiana di tutti i cittadini, con un utilizzo sicuro in ambienti urbani e che offrano servizi più efficienti, innovativi, economici e soprattutto sostenibili.

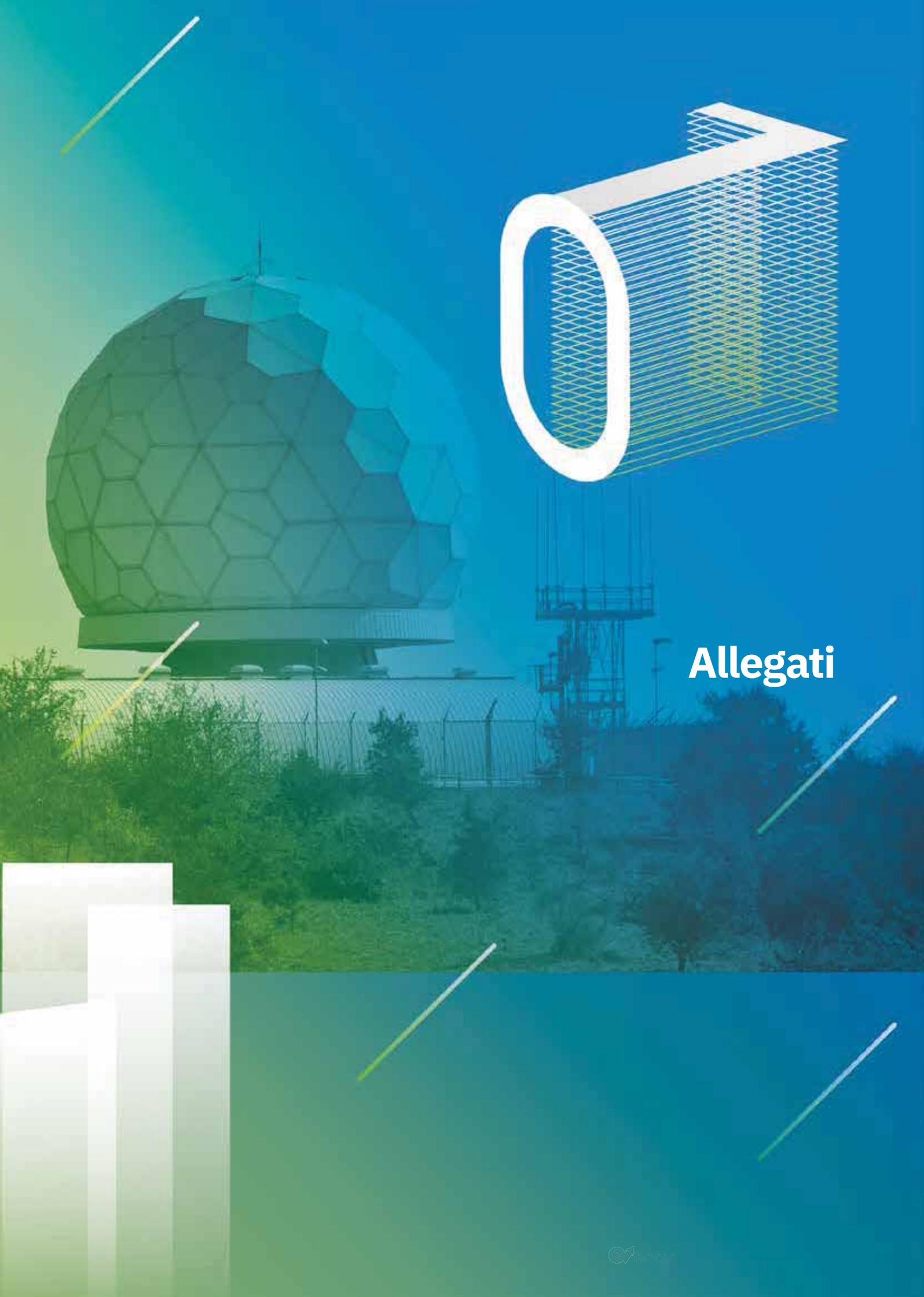
L'obiettivo di d-flight è quindi quello di integrare e far coesistere queste nuova esigenza con il traffico aereo tradizionale, mantenendo la piena sicurezza di tutto lo spazio aereo. La nostra *Vision* è un mondo in cui i droni siano oggetti comuni e pienamente accettati nella vita quotidiana di tutti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

Per questi motivi, stiamo lavorando con le autorità nazionali per accelerare lo sviluppo e la realizzazione di tecnologie, infrastrutture e servizi, capaci di rendere possibile il volo autonomo di droni in qualsiasi scenario operativo permesso, in piena sicurezza ed efficienza.

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







Allegati

Allegato 1 – Indicatori non finanziari

Il Gruppo ENAV

TABELLA 1. DIMENSIONE DEL GRUPPO [GRI 102-7]

| Dimensione organizzazione | u.m. | 2020 | 2019 | 2018 |
|--|------|------------------|------------------|------------------|
| Ricavi netti | | 771.295 | 902.891 | 889.740 |
| Totale patrimonio netto e passività | | 2.191.412 | 2.111.129 | 2.045.684 |
| Debiti | €000 | 1.105.945 | 955.086 | 908.125 |
| Patrimonio | | 1.085.467 | 1.156.043 | 1.137.559 |

TABELLA 2. NUMERO TOTALE DEGLI INDIVIDUI ALL'INTERNO DEGLI ORGANI DI GOVERNO DELLE SOCIETÀ⁴⁴
SUDDIVISI PER GRUPPO DI ETÀ E GENERE [GRI 405-1]

| Componenti degli organi di governo (headcount) | 2020 | | | | | | 2019 | | | | | | 2018 | | | | | |
|--|-----------|-----------|----------|-----------|-----------|------------|----------|-------------|----------|-------------|-----------|------------|----------|-------------|----------|-------------|-----------|------------|
| | Uomo | | Donna | | Totale | | Uomo | | Donna | | Totale | | Uomo | | Donna | | Totale | |
| | N° | % | N° | % | N° | % | N° | % | N° | % | N° | % | N° | % | N° | % | N° | % |
| <i>età inferiore ai 30 anni</i> | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | - | 0 | - | 0 | - | 0 | - | 0 | - | 0 | - |
| <i>tra i 30 e i 50 anni</i> | 3 | 15 | 5 | 25 | 8 | 40 | 4 | 33,3 | 0 | - | 4 | 33,3 | 4 | 36,4 | 0 | - | 4 | 36,4 |
| <i>età superiore ai 50 anni</i> | 9 | 45 | 3 | 15 | 12 | 60 | 4 | 33,3 | 4 | 33,3 | 8 | 66,7 | 3 | 27,3 | 4 | 36,4 | 7 | 63,6 |
| Totale | 12 | 60 | 8 | 40 | 20 | 100 | 8 | 66,7 | 4 | 33,3 | 12 | 100 | 7 | 63,6 | 4 | 36,4 | 11 | 100 |

44. Consiglio di Amministrazione al 31.12.2020 di ENAV, Techno Sky, IDS AirNav e D-Flight.

**TABELLA 3. NUMERO TOTALE DEGLI INDIVIDUI ALL'INTERNO DEGLI ORGANI DI CONTROLLO DELLE SOCIETÀ⁴⁵
SUDDIVISI PER GRUPPO DI ETÀ E GENERE [GRI 405-1]**

| Componenti degli organi di controllo (headcount) | 2020 | | | | | | 2019 | | | | | | 2018 | | | | | |
|--|----------|-----------|----------|-----------|-----------|------------|----------|-------------|----------|-------------|----------|------------|----------|-------------|----------|-------------|----------|------------|
| | Uomo | | Donna | | Totale | | Uomo | | Donna | | Totale | | Uomo | | Donna | | Totale | |
| | N° | % | N° | % | N° | % | N° | % | N° | % | N° | % | N° | % | N° | % | N° | % |
| <i>età inferiore ai 30 anni</i> | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | - | 0 | - | 0 | - | 0 | - | 0 | - | 0 | - |
| <i>tra i 30 e i 50 anni</i> | 0 | 0 | 3 | 25 | 3 | 25 | - | 0 | 2 | 33,3 | 2 | 33,3 | 3 | 50 | 2 | 33,3 | 5 | 83,3 |
| <i>età superiore ai 50 anni</i> | 8 | 67 | 1 | 8 | 9 | 75 | 4 | 66,7 | 0 | - | 4 | 66,7 | 1 | 16,7 | 0 | 0 | 1 | 16,7 |
| Totale | 8 | 67 | 4 | 33 | 12 | 100 | 4 | 66,7 | 2 | 33,3 | 6 | 100 | 4 | 66,7 | 2 | 33,3 | 6 | 100 |

TABELLA 4. SANZIONI RICEVUTE PER LA VIOLAZIONE DI NORMATIVE E REGOLAMENTI IN MATERIA AMBIENTALE, SOCIALE ED ECONOMICA E SULLA GESTIONE DEL PERSONALE [GRI 307-1 E 419-1]

Nel 2018, 2019 e 2020 non risultano sanzioni monetarie significative e non-monetarie ricevute per la violazione di normative e regolamenti in materia ambientale.

Nel 2018, 2019 e 2020 non risultano sanzioni monetarie significative e non-monetarie ricevute per la violazione di normative e regolamenti in ambito sociale ed economico.

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

45. Collegio sindacale al 31.12.2020 di ENAV, Techno Sky, IDS AirNav e D-Flight.

COMMUNITY

TABELLA 5. NUMERO DI ORE DI VOLO SVOLTE DALLA FLOTTA AEREA SUDDIVISE TRA TERRITORIO NAZIONALE E COMESSE ESTERE

| Ore di volo | u.m. | 2020 | 2019 | 2018 |
|-----------------------------|------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Territorio Nazionale | | 967,30 | 1.014,64 | 1.041,52 |
| Estero | | 368,84 | 766,18 | 883,42 |
| <i>Arabia Saudita</i> | | 0 | 75,67 | 650,67 |
| <i>Kenya</i> | | 0 | 0 | 74,25 |
| <i>Eritrea</i> | | 0 | 0 | 14,75 |
| <i>Uganda</i> | | 28,75 | 30,50 | 21,08 |
| <i>BLU GNSS</i> | | 0 | 0 | 19,42 |
| <i>Seneca</i> | | 0 | 0 | 0 |
| <i>Portogallo</i> | | 0 | 0 | 0 |
| <i>Albania</i> | | 4,58 | 17,33 | 11,00 |
| <i>Lituania</i> | Ore | 9,17 | 22,41 | 24,42 |
| <i>Abu Dhabi</i> | | 0 | 0 | 0 |
| <i>Emirati Arabi Uniti</i> | | 0 | 36,17 | 0 |
| <i>Beyond</i> | | 0 | 0 | 0 |
| <i>Onda (Marocco)</i> | | 0 | 160,50 | 0 |
| <i>Phoenic (Romania)</i> | | 216,50 | 212,84 | 0 |
| <i>Inea</i> | | 0 | 0 | 1,58 |
| <i>Cipro</i> | | 0 | 0 | 15,67 |
| <i>Croazia</i> | | 110,84 | 210,76 | 50,58 |
| Totale | | 1.337,14 | 1.780,82 | 1.924,94 |

TABELLA 6. TEMPO DI RISPOSTA MEDIO SU INTERVENTI STRAORDINARI GRAZIE AL SERVIZIO FLIGHT INSPECTION AND VALIDATION

| Tempo di risposta medio su interventi straordinari | u.m. | 2020 | 2019 | 2018 |
|--|------|------|------|------|
| Tempo di risposta medio | Ore | 24 | 24 | 24 |

TABELLA 7. NUMERO DI ORE DI FORMAZIONE ESTERNA IN AULA EROGATE A SOGGETTI TERZI, SUDDIVISE PER CATEGORIA DI DESTINATARIO

| Ore di formazione per categoria | u.m. | 2020 | 2019 | 2018 |
|---------------------------------|------|--------------|---------------|---------------|
| Cliente Privato | | 4.380 | 5.040 | 15.043 |
| Cliente Azienda | Ore | 0 | 14.000 | 6.100 |
| Totale | | 4.380 | 19.040 | 21.143 |

TABELLA 8. NUMERO DI PARTECIPANTI ESTERNI COINVOLTI IN ATTIVITÀ DI FORMAZIONE ESTERNA IN AULA SUDDIVISI PER CATEGORIA DI DESTINATARIO

| Numero di soggetti terzi coinvolti per categoria | u.m. | 2020 | 2019 | 2018 |
|--|------|-----------|------------|------------|
| Cliente Privato | | 55 | 14 | 54 |
| Cliente Azienda | N° | 0 | 277 | 183 |
| Totale | | 55 | 291 | 237 |

TABELLA 9. RISULTATI DEGLI EVENTI FORMATIVI SVOLTI NEL 2020 A FAVORE DELLO SVILUPPO LOCALE

| Attività svolte | 2020 | | 2019 | | 2018 | |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | Giorni | Ospiti | Giorni | Ospiti | Giorni | Ospiti |
| Esperienza ai simulatori di volo per studenti dell'Università di Bologna | - | - | 2 | 36 | 2 | 44 |
| Docenza presso l'Università di Bologna per l'insegnamento del Controllo del Traffico Aereo | 24 | 40 | 24 | 36 | 24 | 44 |
| Totale | 24 | 40 | 26 | 72 | 26 | 88 |

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

TABELLA 10. RISULTATI DELLE ATTIVITÀ FORMATIVE PER LO SVILUPPO LOCALE SVOLTE NEL 2020

| Attività svolte | 2020 | | 2019 | | 2018 | |
|---|--------------------|-----------|--------------------|--------------|--------------------|--------------|
| | Giorni di presenza | Ospiti | Giorni di presenza | Ospiti | Giorni di presenza | Ospiti |
| Tirocini Formativi | 171 | 42 | 1.181 | 122 | 1.630 | 326 |
| Visite didattiche | - | - | 984 | 984 | 1.312 | 1.312 |
| Intercultura (iniziativa a favore dei figli dei dipendenti) | - | - | 2.940 | 12 | 3.510 | 25 |
| Totale | 171 | 42 | 5.105 | 1.118 | 6.452 | 1.663 |

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

TABELLA 11. COSTO INTERNO PER LO SVOLGIMENTO DELLE ATTIVITÀ FORMATIVE PER LO SVILUPPO LOCALE

| Spese di formazione | u.m. | 2020 | 2019 | 2018 |
|------------------------------|------|----------|------------|------------|
| Costo per tirocini formativi | | 0 | 340 | 217 |
| Costo per visite didattiche | | - | 36 | 37 |
| Intercultura | €000 | - | 98 | 165 |
| Totale | | 0 | 474 | 419 |

Nota: le visite didattiche e il progetto intercultura sono stati momentaneamente sospesi a causa dell'emergenza sanitaria. Inoltre, il costo per lo svolgimento dei tirocini formativi è stato pari a 0 in quanto tutti i tirocini sono stati svolti online.

TABELLA 12. INVESTIMENTI IN INFRASTRUTTURE

| Investimento | u.m. | 2020 | 2019 | 2018 |
|---|------|---------------|----------------|----------------|
| Infrastrutture | | 77.493 | 109.700 | 113.000 |
| a) Implementazione e mantenimento delle infrastrutture tecnologiche operative | | 39.760 | 71.700 | 64.000 |
| b) Evoluzione della piattaforma tecnologica ATM con nuovi concetti operativi | €000 | 24.566 | 23.300 | 29.000 |
| c) Infrastrutture e impianti | | 7.639 | 8.400 | 15.000 |
| d) Sistemi Informativi gestionali | | 5.528 | 6.300 | 5.000 |

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

TABELLA 13. RELAZIONE CON IL CLIENTE: DISPONIBILITÀ MEDIA DEL SISTEMA (PERIMETRO: TECHNO SKY)

| Disponibilità media del sistema | u.m. | 2020 | 2019 | 2018 |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Percentuale di disponibilità media del sistema | % | 99,97 | 99,98 | 99,98 |

TABELLA 14. RELAZIONE CON IL CLIENTE: PERCENTUALE DI RIPRISTINO DELLE AVARIE AL PRIMO INTERVENTO (PERIMETRO: TECHNO SKY)

| Ripristino delle avarie al primo intervento | u.m. | 2020 | 2019 | 2018 |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Percentuale di ripristino delle avarie al primo intervento | % | 91,00 | 92,00 | 92,00 |

TABELLA 15. RELAZIONE CON IL CLIENTE: ORE PER LA RIPARAZIONE E RIPRISTINO (PERIMETRO: TECHNO SKY)

| Riparazione e ripristino | u.m. | 2020 | 2019 | 2018 |
|--|---------------|-------------|-------------|-------------|
| Tempi medi di riparazione e ripristino | <i>Minuti</i> | 33,57 | 34,60 | 33,86 |

TABELLA 16. GIORNI DI LAVORAZIONE PER ATTIVITÀ DI CONFERMA METROLOGICA (PERIMETRO: TECHNO SKY)

| Lavorazione per attività di conferma metrologica | u.m. | 2020 | 2019 | 2018 |
|--|---------------|-------------|-------------|-------------|
| Tempi medi di lavorazione per attività di conferma metrologica dei sensori meteo | <i>Giorni</i> | 14,87 | 12,54 | 13,77 |

TABELLA 17. GRADO DI COINVOLGIMENTO DEGLI STAKEHOLDER [GRI 102-43]

| Grado di coinvolgimento degli stakeholder | u.m. | 2020 | 2019 | 2018 |
|--|-------------|---|--|---|
| Iniziative di Stakeholder Engagement | | Web meeting per gli aggiornamenti. Accordi di cooperazione per la strutturazione del rapporto e il coinvolgimento avanzato | 14 incontri con le CNA (cliente esterno) + 5 conferenze interne per il miglioramento della qualità del servizio che hanno coinvolto i responsabili delle strutture operative territoriali | 7 sessioni dedicate al cliente singolo e 1 sessione plenaria |
| Numero di stakeholder coinvolti | N° | Un numero variabile a seconda delle iniziative con l'informazione veicolata alla maggioranza degli AUs | Più di 40 raggiunte da diverso tipo di comunicazione | più di 20 |
| Altro | | Partecipazione alle iniziative previste negli accordi di cooperazione. Condivisione dei feedback per il miglioramento del servizio. | Informazione e preventivo coinvolgimento in alcune attività e progetti operativi: PRNAV, ristrutturazione TMA Milano, Procedura CARA, familiarizzazione equipaggi di volo e teams ATC con le reciproche realtà | Coinvolgimento nello sviluppo di progetti futuri e nel monitoraggio delle implementazioni in essere. Visite ai centri di controllo e voli di familiarizzazione. |

TABELLA 18. PERIODO MEDIO DI PAGAMENTO DEI FORNITORI

| Numero di giorni per pagamento fornitori (ENAV) | u.m. | 2020 | 2019 | 2018 |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Periodo medio di pagamento dei fornitori | | 70,7 | 19,7 | 23,04 |
| Anticipo (ritardo) medio rispetto alle condizioni contrattuali | Giorni | 51,6 | 20,6 | 6,96 |

| Numero di giorni per pagamento fornitori (Techno Sky) | u.m. | 2020 | 2019 | 2018 |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Periodo medio di pagamento dei fornitori | | 40 | 45 | 30 |
| Anticipo (ritardo) medio rispetto alle condizioni contrattuali | Giorni | 23,4 | 33 | 10 |

| Numero di giorni per pagamento fornitori (ENAV Asia Pacific) | u.m. | 2020 | 2019 | 2018 |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Periodo medio di pagamento dei fornitori | | 5 | 5 | 5 |
| Anticipo (ritardo) medio rispetto alle condizioni contrattuali | Giorni | 0 | 0 | 0 |

| Numero di giorni per pagamento fornitori (IDS AirNav) | u.m. | 2020 | 2019 | 2018 |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Periodo medio di pagamento dei fornitori | | 27,3 | - | - |
| Anticipo (ritardo) medio rispetto alle condizioni contrattuali | Giorni | 34,9 | - | - |

| Numero di giorni per pagamento fornitori (d-flight) | u.m. | 2020 | 2019 | 2018 |
|--|---------------|-------------|-------------|-------------|
| Periodo medio di pagamento dei fornitori | | 60 | - | - |
| Anticipo (ritardo) medio rispetto alle condizioni contrattuali | <i>Giorni</i> | 24 | - | - |

TABELLA 19. ACCORDI DI INVESTIMENTO E CONTRATTI SIGNIFICATIVI CHE INCLUDONO CLAUSOLE RELATIVE AI DIRITTI UMANI O CHE SONO STATI SOTTOPOSTI A UNA VALUTAZIONE IN MATERIA DI DIRITTI UMANI [GRI 412-3]

| Accordi di investimento e contratti significativi che includono clausole relative ai diritti umani o che sono stati sottoposti a una valutazione in materia di diritti umani (ENAV) | u.m. | 2020 | 2019 |
|--|-------------|-------------|-------------|
| Numero di accordi di investimento e contratti significativi | <i>N°</i> | 1.117 | 1.142 |
| Percentuale di accordi di investimento e contratti significativi | <i>%</i> | 100 | 100 |

| Accordi di investimento e contratti significativi che includono clausole relative ai diritti umani o che sono stati sottoposti a una valutazione in materia di diritti umani (Techno Sky) | u.m. | 2020 | 2019 |
|--|-------------|-------------|-------------|
| Numero di accordi di investimento e contratti significativi | <i>N°</i> | 50 | 25 |
| Percentuale di accordi di investimento e contratti significativi | <i>%</i> | 100 | 100 |

| Accordi di investimento e contratti significativi che includono clausole relative ai diritti umani o che sono stati sottoposti a una valutazione in materia di diritti Umani (Enav Asia Pacific) | u.m. | 2020 | 2019 |
|---|-------------|-------------|-------------|
| Numero di accordi di investimento e contratti significativi | <i>N°</i> | 14 | 10 |
| Percentuale di accordi di investimento e contratti significativi | <i>%</i> | 0 | 0 |

| Accordi di investimento e contratti significativi che includono clausole relative ai diritti umani o che sono stati sottoposti a una valutazione in materia di diritti Umani (IDS AirNav) | u.m. | 2020 | 2019 |
|--|-------------|-------------|-------------|
| Numero di accordi di investimento e contratti significativi | <i>N°</i> | 155 | - |
| Percentuale di accordi di investimento e contratti significativi | <i>%</i> | 44 | - |

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

Nota: per accordi di investimento e contratti significativi si intendono i contratti di fornitura:

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

TABELLA 20. RENDICONTAZIONE DELLE INFORMAZIONI DI NATURA FISCALE [GRI 207-4]

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

| Dimensioni | u.m. | 2020 | 2019 | 2018 |
|---|-------------|---------------|---------------|---------------|
| Numero di dipendenti | N° | 4.145 | 4.193 | 4.112 |
| Dati di natura fiscale | u.m. | 2020 | 2019 | 2018 |
| Ricavi da vendite a terze parti | | 778.224.700 | 908.920.254 | 896.099.080 |
| Ricavi da operazioni infragruppo con altre giurisdizioni fiscali | | 459.163 | 647.972 | 339.027 |
| Utili/perdite ante imposte | | 79.011.601 | 175.885.214 | 160.266.413 |
| Attività materiali diverse da disponibilità liquide e equivalenti | € | 2.031.761.584 | 1.804.797.653 | 1.846.484.865 |
| Imposte sul reddito definite sulla base del criterio di cassa | | 37.195.978 | 35.159.491 | 44.395.215 |
| Imposte sul reddito delle società maturate sugli utili/perdite | | 22.226.547 | 47.754.169 | 38.477.872 |

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

| Dimensioni | u.m. | 2020 | 2019 | 2018 |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Numero di dipendenti | N° | 2 | 2 | 2 |
| Dati di natura fiscale | u.m. | 2020 | 2019 | 2018 |
| Ricavi da vendite a terze parti | | 2.690.778 | 2.992.354 | 2.724.101 |
| Ricavi da operazioni infragruppo con altre giurisdizioni fiscali | | 0 | 0 | 0 |
| Utili/perdite ante imposte | | 991.945 | 1.205.386 | 1.458.622 |
| Attività materiali diverse da disponibilità liquide e equivalenti | € | 890.751 | 1.054.258 | 592.198 |
| Imposte sul reddito definite sulla base del criterio di cassa | | 192.542 | 332.949 | 380.413 |
| Imposte sul reddito delle società maturate sugli utili/perdite | | 275.906 | 299.215 | 349.537 |

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

| Dimensioni | u.m. | 2020 | 2019 | 2018 |
|----------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Numero di dipendenti | N° | 0 | 0 | 0 |

| Dati di natura fiscale | u.m. | 2020 | 2019 | 2018 |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Ricavi da vendite a terze parti | | 845 | 0 | 0 |
| Ricavi da operazioni infragruppo con altre giurisdizioni fiscali | | 0 | 0 | 0 |
| Utili/perdite ante imposte | | -78.788 | -80.316 | 63.061 |
| Attività materiali diverse da disponibilità liquide e equivalenti | € | 54.623.408 | 54.976.379 | 53.473.020 |
| Imposte sul reddito definite sulla base del criterio di cassa | | 0 | 0 | 0 |
| Imposte sul reddito delle società maturate sugli utili/perdite | | 0 | -31.247 | 31.393 |

ENVIRONMENT

TABELLA 21. CONSUMI DI ENERGIA ELETTRICA, DI COMBUSTIBILI PER IL FUNZIONAMENTO DEGLI UFFICI E DELLE STRUTTURE (AD ES. TORRI DI CONTROLLO) E DELLA FLOTTA AUTO E AEREA (SUDDIVISI TRA RINNOVABILI/NON-RINNOVABILI) [GRI 302-1]

| Consumi | u.m. | 2020 | 2019 | 2018 |
|--|------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Energia elettrica | | 241.131,29 | 258.057,98 | 253.237,64 |
| <i>da fonti non-rinnovabili</i> | | 240.036,00 | 256.990,98 | 252.236,20 |
| <i>da fonti rinnovabili</i> | | 1.095,28 | 1.067,00 | 1.001,64 |
| Combustibili per uffici e strutture | | 24.509,94 | 27.896,58 | 28.432,56 |
| <i>Diesel</i> | | 3.787,48 | 4.117,51 | 3.374,84 |
| <i>Gas Naturale</i> | | 20.722,46 | 23.779,07 | 25.057,72 |
| Carburante Flotta auto – Auto dell’azienda | | 3.743,45 | 4.673,57 | 7.035,33 |
| <i>Diesel</i> | | 3.046,88 | 3.668,50 | 3.897,42 |
| <i>Benzina</i> | | 696,57 | 808,22 | 2.683,35 |
| <i>CNG</i> | GJ | - | 172,28 | 370,36 |
| <i>GPL</i> | | - | 24,56 | 84,2 |
| Carburante Flotta auto – Auto promiscue* | | 3.891,36 | 3.920,34 | 3.295,07 |
| <i>Diesel</i> | | 2.842,35 | 2.747,94 | 3.095,26 |
| <i>Benzina</i> | | 954,70 | 1.166,03 | 169,63 |
| <i>CNG</i> | | 90,36 | - | - |
| <i>GPL</i> | | 3,94 | 6,36 | 30,18 |
| Carburante Flotta aerea | | 19.691,80 | 26.146,78 | 27.010,49 |
| <i>Carburante per motori a reazione (jet fuel)</i> | | 19.691,80 | 26.146,78 | 27.010,49 |
| Totale | | 292.967,84 | 320.695,24 | 319.011,09 |

* Secondo quanto previsto dall’art.51 comma 4, lettera a) del Testo Unico delle Imposte sui Redditi, i consumi di carburante afferenti alle auto ad uso promiscuo sono valorizzati al 70% del totale.

Si segnala, inoltre, che i dati 2019 sono stati oggetto di restatement, a fronte di dati aggiornati che si sono resi disponibili dopo chiusura della DNF 2019. Tale restatement ha un impatto anche sui valori totali di energia consumata nel 2019 e sulle emissioni di CO2 riportate nella tabella del GRI 305-1 e 305-2. Le voci impattate dalla rettifica riguardano nello specifico i consumi di energia elettrica da fonti rinnovabili e quelli di Diesel e Benzina della flotta auto.

TABELLA 22. EMISSIONI DERIVANTI DA CONSUMI DI ENERGIA ELETTRICA, DI COMBUSTIBILE PER IL FUNZIONAMENTO DEGLI UFFICI E DELLE STRUTTURE (AD ES. TORRI DI CONTROLLO) E DELLA FLOTTA AUTO E AEREA [GRI 305-1 E 305-2]

| Emissioni | u.m. | 2020 | 2019 | 2018 |
|--|---------------------|------------------|------------------|------------------|
| Energia elettrica location based* | | 18.422 | 25.699 | 25.224 |
| Energia elettrica market based* | | 31.064 | 34.500 | 33.386 |
| Combustibile per uffici e strutture | | 1.309,52 | 1.492,55 | 1.512,90 |
| Diesel | | 253,10 | 280,02 | 232,3 |
| Natural gas | | 1.056,42 | 1.212,54 | 1.280,60 |
| Carburante Flotta auto – auto aziendali | | 247,96 | 312,3 | 463,86 |
| Diesel | | 203,61 | 249,48 | 268,27 |
| Benzina | | 44,35 | 52,56 | 171,64 |
| CNG | | - | 8,80 | 18,93 |
| GPL | t CO ₂ e | - | 1,46 | 5,02 |
| Carburante Flotta auto – auto promiscue** | | 255,57 | 263,09 | 225,71 |
| Diesel | | 189,94 | 186,88 | 213,06 |
| Benzina | | 60,78 | 75,83 | 10,85 |
| CNG | | 4,62 | - | - |
| GPL | | 0,23 | 0,38 | 1,8 |
| Carburante Flotta aerea | | 1.355,57 | 1.799,44 | 1858,35 |
| Carburante per motori a reazione (jet fuel) | | 1.355,57 | 1.799,44 | 1858,35 |
| Totale emissioni (location based) | | 21.591,39 | 29.566,47 | 29.284,82 |
| Totale emissioni (market based) | | 34.232,62 | 38.367,38 | 35.933,92 |

* Nel 2020 le emissioni Scope 2 inerenti ai consumi di energia elettrica sono calcolate secondo la metodologia Location Based, utilizzando i fattori di emissione pubblicati nel 2020 da Ipsra e secondo la metodologia market-based utilizzando i fattori di emissione pubblicati dall'AIB 2019 – European Residual Mixes. Le emissioni Scope 2 Location Based relativi agli anni 2018 e 2019 inerenti ai consumi di energia elettrica, sono state calcolate utilizzando i fattori di emissione pubblicati da Terna.

** Secondo quanto previsto dall'art.51 comma 4, lettera a) del Testo Unico delle Imposte sui Redditi, le emissioni afferenti alle auto ad uso promiscuo sono valorizzati al 70% del totale. La metodologia usata per il calcolo delle emissioni di combustibile e di carburante prevede l'utilizzo dei fattori di emissione pubblicati nel 2020 dal Department for Environment Food & Rural Affairs.

TABELLA 23. EMISSIONI EVITATE GRAZIE ALLA PRODUZIONE DI ENERGIA ELETTRICA DAGLI ATTUALI IMPIANTI FOTOVOLTAICI [GRI 305-5]

| Riduzione delle emissioni | u.m. | 2020 | 2019 | 2018 |
|--------------------------------|---------------------|------|------|------|
| Riduzione di CO ₂ e | t CO ₂ e | 113 | 141 | 133 |

Nota: nel 2020 sono state evitate circa 84.060 kg di CO₂ grazie al consumo di energia autoprodotta da fonti rinnovabili.

TABELLA 24. EMISSIONI GENERATE PER TIPOLOGIA DI MEZZO UTILIZZATO [GRI 305-3]⁴⁶

| Emissioni | u.m. | 2020 | 2019 | 2018 |
|--------------------------------|---------------------|------------|--------------|--------------|
| Treno | | 1 | 7 | 10 |
| Aereo | | 264 | 1.253 | 1.296 |
| Voli a breve raggio (<3700 km) | t CO ₂ e | 184 | 826 | 890 |
| Voli a lungo raggio (>3700 km) | | 80 | 426 | 463 |

Nota: la metodologia usata per il calcolo delle emissioni prevede l'utilizzo dei fattori di emissione pubblicati nel 2020 dal Department for Environment Food & Rural Affairs.

TABELLA 25. RIDUZIONI DELLE TRATTE E DEI RELATIVI IMPATTI DERIVANTI DAL PROGETTO FEP ITALIA (FLIGHT EFFICIENCY PLAN), EVIDENZIANDO, INOLTRE IL RISULTATO CONSEGUITO DALL'INIZIO DEL PROGETTO FEP

| Principali risultati raggiunti | u.m. | 2020 | 2019 | 2018 | Totale 2016-2020 |
|--|--------------------|-------------|--------------|--------------|------------------|
| Riduzione delle tratte | km | -7.237.000 | -14.888.188 | -11.744.451 | - 43.406.835 |
| Riduzione di carburante utilizzato | kg | -29.623.000 | -54.669.000 | -44.103.000 | -162.679.500 |
| Riduzione delle emissioni di CO ₂ | kg CO ₂ | -93.312.450 | -172.207.350 | -138.924.450 | -512.440.425 |

46. Si tratta delle emissioni associate alle trasferte.

TABELLA 26. PESO TOTALE DEI RIFIUTI PERICOLOSI E NON-PERICOLOSI, SUDDIVISI PER TIPOLOGIA DI SMALTIMENTO [GRI 306-2]

| Peso totale dei rifiuti pericolosi | u.m. | 2020 | 2019 | 2018 |
|---|-------------|--------------|--------------|--------------|
| Smaltimento in discarica (codice D15 - deposito preliminare prima di una delle operazioni di smaltimento) | | 1,17 | 4,43 | 4,09 |
| Recupero (codice R13 - messa in riserva dei materiali per sottoporli ad una delle operazioni di recupero) | <i>t</i> | 54,47 | 92,16 | 56,16 |
| Totale | | 55,64 | 96,59 | 60,25 |

| Peso totale dei rifiuti non-pericolosi | u.m. | 2020 | 2019 | 2018 |
|---|-------------|---------------|---------------|---------------|
| Smaltimento in discarica (codice D15 - deposito preliminare prima di una delle operazioni di smaltimento) | | 66,61 | 106,72 | 34,42 |
| Recupero (codice R13 - messa in riserva dei materiali per sottoporli ad una delle operazioni di recupero) | <i>t</i> | 129,94 | 112,49 | 176,03 |
| Totale | | 196,55 | 219,21 | 210,46 |

| Altri rifiuti non-pericolosi espressi in Litri | u.m. | 2020 | 2019 | 2018 |
|---|--------------|-------------|-------------|-------------|
| Avviati a smaltimento | | 0 | 0 | 0 |
| Totale | <i>Litri</i> | 0 | 0 | 0 |

PEOPLE

TABELLA 27. NUMERO TOTALE DEI DIPENDENTI SUDDIVISI PER SOCIETÀ DEL GRUPPO [GRI 102-8]

| Numero totale dei dipendenti del Gruppo | u.m. | 2020 | 2019 | 2018 |
|---|------|--------------|--------------|--------------|
| ENAV | | 3.330 | 3.317 | 3.320 |
| Techno SKY | | 665 | 730 | 792 |
| IDS AirNav | N° | 150 | - | - |
| ENAV Asia Pacific | | 2 | 2 | 2 |
| ENAV North Atlantic | | - | - | - |
| Totale | | 4.147 | 4.049 | 4.114 |

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

TABELLA 28. DIPENDENTI SUDDIVISI PER GRUPPO DI ETÀ, GENERE E LIVELLO [GRI 405-1]

| Dipendenti (headcount) | 2020 | | | | 2019 | | | | 2018 | | | | | | | | | |
|--------------------------|--------------|-------------|------------|-------------|--------------|-------------|--------------|-------------|------------|-------------|--------------|-------------|--------------|-------------|------------|-------------|--------------|-------------|
| | Uomo | | Donna | | Totale | | Uomo | | Donna | | Totale | | Uomo | | Donna | | Totale | |
| | N° | % | N° | % | N° | % | N° | % | N° | % | N° | % | N° | % | N° | % | N° | % |
| Dirigenti | 51 | 1,2 | 5 | 0,1 | 56 | 1,4 | 48 | 1,2 | 4 | 0,1 | 52 | 1,3 | 55 | 1,7 | 4 | 0,5 | 59 | 1,4 |
| età inferiore ai 30 anni | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| tra i 30 e i 50 anni | 9 | 0,2 | 4 | 0,1 | 13 | 0,3 | 10 | 0,2 | 3 | 0,1 | 13 | 0,3 | 11 | 0,3 | 3 | 0,4 | 14 | 0,3 |
| età superiore ai 50 anni | 42 | 1,0 | 1 | 0,0 | 43 | 1,0 | 38 | 0,9 | 1 | 0,1 | 39 | 1,0 | 44 | 1,3 | 1 | 0,1 | 45 | 1,1 |
| Quadri | 355 | 8,6 | 62 | 1,5 | 417 | 10,1 | 343 | 8,5 | 55 | 1,4 | 398 | 9,8 | 350 | 10,7 | 54 | 6,5 | 404 | 9,8 |
| età inferiore ai 30 anni | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| tra i 30 e i 50 anni | 109 | 2,6 | 26 | 0,6 | 135 | 3,3 | 104 | 2,6 | 22 | 0,5 | 126 | 3,1 | 103 | 3,1 | 21 | 2,5 | 124 | 3,0 |
| età superiore ai 50 anni | 246 | 5,9 | 36 | 0,9 | 282 | 6,8 | 239 | 5,9 | 33 | 0,8 | 272 | 6,7 | 247 | 7,5 | 33 | 4 | 280 | 6,8 |
| Impiegati | 2.853 | 68,8 | 780 | 18,8 | 3.633 | 87,6 | 2.789 | 68,9 | 769 | 19,0 | 3.558 | 87,9 | 2.830 | 86 | 777 | 93,1 | 3.607 | 87,7 |
| età inferiore ai 30 anni | 165 | 4,0 | 28 | 0,7 | 193 | 4,7 | 148 | 3,7 | 30 | 0,7 | 178 | 4,4 | 107 | 3,3 | 22 | 2,6 | 129 | 3,1 |
| tra i 30 e i 50 anni | 1.667 | 40,2 | 446 | 10,8 | 2.113 | 51,0 | 1.693 | 41,8 | 440 | 10,9 | 2.133 | 52,7 | 1.726 | 52,6 | 444 | 53,2 | 2.170 | 52,7 |
| età superiore ai 50 anni | 1.021 | 24,6 | 306 | 7,4 | 1.327 | 32,0 | 948 | 23,4 | 299 | 7,4 | 1.247 | 30,8 | 997 | 30,4 | 311 | 37,2 | 1.308 | 31,8 |
| Operai | 41 | 1,0 | - | - | 41 | 1,0 | 41 | 1,0 | - | - | 41 | 1,0 | 44 | 1,3 | - | - | 44 | 1,1 |
| età inferiore ai 30 anni | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| tra i 30 e i 50 anni | 23 | 0,6 | - | - | 23 | 0,6 | 24 | 0,6 | - | - | 24 | 0,6 | 25 | 0,8 | - | - | 25 | 0,6 |
| età superiore ai 50 anni | 18 | 0,4 | - | - | 18 | 0,4 | 17 | 0,4 | - | - | 17 | 0,4 | 19 | 0,6 | - | - | 19 | 0,5 |
| Totale | 3.300 | 79,6 | 847 | 20,4 | 4.147 | 100 | 3.221 | 79,6 | 828 | 20,4 | 4.049 | 100 | 3.279 | 100 | 835 | 100 | 4.114 | 100 |

TABELLA 29. NUMERO TOTALE DI DIPENDENTI SUDDIVISI PER TIPOLOGIA CONTRATTUALE, AREA GEOGRAFICA (IN CUI SONO IMPEGNATI) E GENERE [GRI 102-8]

| Dipendenti (headcount) | u.m. | 2020 | | | 2019 | | | 2018 | | |
|--|------|--------------|------------|--------------|--------------|------------|--------------|--------------|------------|--------------|
| | | Uomo | Donna | Totale | Uomo | Donna | Totale | Uomo | Donna | Totale |
| Contratto a tempo determinato | | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| <i>Italia</i> | | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| <i>America</i> | | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| <i>Asia</i> | | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| <i>Altro - Europa</i> | | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Contratto a tempo indeterminato | N° | 3.300 | 847 | 4.147 | 3.221 | 828 | 4.049 | 3.279 | 835 | 4.114 |
| <i>Italia</i> | | 3.300 | 845 | 4.145 | 3.221 | 826 | 4.047 | 3.279 | 833 | 4.112 |
| <i>America</i> | | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| <i>Asia</i> | | - | 2 | 2 | - | 2 | 2 | - | 2 | 2 |
| <i>Altro - Europa</i> | | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Totale | | 3.300 | 847 | 4.147 | 3.221 | 828 | 4.049 | 3.279 | 835 | 4.114 |

TABELLA 30. NUMERO TOTALE DI DIPENDENTI SUDDIVISI PER TIPOLOGIA DI IMPIEGO E GENERE [GRI 102-8]

| Dipendenti (head count) | u.m. | 2020 | | | 2019 | | | 2018 | | |
|-------------------------|------|--------------|------------|--------------|--------------|------------|--------------|--------------|------------|--------------|
| | | Uomo | Donna | Totale | Uomo | Donna | Totale | Uomo | Donna | Totale |
| Dipendenti full-time | | 3.282 | 814 | 4.096 | 3.211 | 803 | 4.014 | 3.271 | 802 | 4.073 |
| Dipendenti part-time | N° | 18 | 33 | 51 | 10 | 25 | 35 | 8 | 33 | 41 |
| Totale | | 3.300 | 847 | 4.147 | 3.221 | 828 | 4.049 | 3.279 | 835 | 4.114 |

TABELLA 31. NUMERO DEI NUOVI ASSUNTI, PER GRUPPO DI ETÀ, GENERE E AREA GEOGRAFICA [GRI 401-1]

| Numero dei nuovi assunti | u.m. | 2020 | | | 2019 | | | 2018 | | |
|---------------------------------|------|------------|-----------|------------|------------|-----------|------------|------------|-----------|------------|
| | | Uomo | Donna | Totale | Uomo | Donna | Totale | Uomo | Donna | Totale |
| Italia | | 138 | 11 | 149 | 154 | 19 | 173 | 131 | 18 | 149 |
| <i>età inferiore ai 30 anni</i> | | 116 | 8 | 124 | 141 | 18 | 159 | 114 | 18 | 132 |
| <i>tra i 30 e i 50 anni</i> | | 21 | 2 | 23 | 12 | 1 | 13 | 12 | - | 12 |
| <i>età superiore ai 50 anni</i> | | 1 | 1 | 2 | 1 | - | 1 | 5 | - | 5 |
| America | | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| <i>età inferiore ai 30 anni</i> | | 0 | 0 | - | 0 | 0 | - | 0 | 0 | - |
| <i>tra i 30 e i 50 anni</i> | | 0 | 0 | - | 0 | 0 | - | 0 | 0 | - |
| <i>età superiore ai 50 anni</i> | | 0 | 0 | - | 0 | 0 | - | 0 | 0 | - |
| Asia | | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| <i>età inferiore ai 30 anni</i> | N° | 0 | 0 | - | 0 | 0 | - | 0 | 0 | - |
| <i>tra i 30 e i 50 anni</i> | | 0 | 0 | - | 0 | 0 | - | 0 | 0 | - |
| <i>età superiore ai 50 anni</i> | | 0 | 0 | - | 0 | 0 | - | 0 | 0 | - |
| Altro- Europa | | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| <i>età inferiore ai 30 anni</i> | | 0 | 0 | - | 0 | 0 | - | 0 | 0 | - |
| <i>tra i 30 e i 50 anni</i> | | 0 | 0 | - | 0 | 0 | - | 0 | 0 | - |
| <i>età superiore ai 50 anni</i> | | 0 | 0 | - | 0 | 0 | - | 0 | 0 | - |
| Totale | | 138 | 11 | 149 | 154 | 19 | 173 | 131 | 18 | 149 |
| <i>età inferiore ai 30 anni</i> | | 116 | 8 | 124 | 141 | 18 | 159 | 114 | 18 | 132 |
| <i>tra i 30 e i 50 anni</i> | | 21 | 2 | 23 | 12 | 1 | 13 | 12 | - | 12 |
| <i>età superiore ai 50 anni</i> | | 1 | 1 | 2 | 1 | - | 1 | 5 | - | 5 |

Nota: nel calcolo del numero di nuovi assunti sono inclusi anche i dipendenti con contratto a tempo determinato pseudo pilot (97 pe il 2020, 105 per il 2019, 126 per il 2018).

In merito ai passaggi infragruppo per l'anno 2020, si evidenzia quanto segue:

In ENAV sono stati assunti un totale di 69 risorse di Techno Sky, suddivisi tra:

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

In ENAV è stata assunta 1 risorsa di IDS AirNav:

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

**TABELLA 32. NUMERO DEI DIPENDENTI CHE HANNO LASCIATO IL GRUPPO,
PER GRUPPO DI ETÀ, GENERE E AREA GEOGRAFICA [GRI 401-1]**

| Dipendenti che hanno lasciato il Gruppo | u.m. | 2020 | | | 2019 | | | 2018 | | |
|---|------|------------|-----------|------------|------------|-----------|------------|------------|-----------|------------|
| | | Uomo | Donna | Totale | Uomo | Donna | Totale | Uomo | Donna | Totale |
| Italia | | 172 | 25 | 197 | 215 | 26 | 241 | 188 | 28 | 216 |
| età inferiore ai 30 anni | | 93 | 8 | 101 | 99 | 9 | 108 | 112 | 16 | 128 |
| tra i 30 e i 50 anni | | 12 | 1 | 13 | 26 | 1 | 27 | 21 | 4 | 25 |
| età superiore ai 50 anni | | 67 | 16 | 83 | 90 | 16 | 106 | 55 | 8 | 63 |
| America | | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| età inferiore ai 30 anni | | 0 | 0 | - | 0 | 0 | - | 0 | 0 | - |
| tra i 30 e i 50 anni | | 0 | 0 | - | 0 | 0 | - | 0 | 0 | - |
| età superiore ai 50 anni | | 0 | 0 | - | 0 | 0 | - | 0 | 0 | - |
| Asia | | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| età inferiore ai 30 anni | N° | 0 | 0 | - | 0 | 0 | - | 0 | 0 | - |
| tra i 30 e i 50 anni | | 0 | 0 | - | 0 | 0 | - | 0 | 0 | - |
| età superiore ai 50 anni | | 0 | 0 | - | 0 | 0 | - | 0 | 0 | - |
| Altro - Europa | | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| età inferiore ai 30 anni | | 0 | 0 | - | 0 | 0 | - | 0 | 0 | - |
| tra i 30 e i 50 anni | | 0 | 0 | - | 0 | 0 | - | 0 | 0 | - |
| età superiore ai 50 anni | | 0 | 0 | - | 0 | 0 | - | 0 | 0 | - |
| Totale | | 172 | 25 | 197 | 215 | 26 | 241 | 188 | 28 | 216 |
| età inferiore ai 30 anni | | 93 | 8 | 101 | 99 | 9 | 108 | 112 | 16 | 128 |
| tra i 30 e i 50 anni | | 12 | 1 | 13 | 26 | 1 | 27 | 21 | 4 | 25 |
| età superiore ai 50 anni | | 67 | 16 | 83 | 90 | 16 | 106 | 55 | 8 | 63 |

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

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

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

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

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

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

TABELLA 33. TASSO DI TURNOVER [GRI 401-1]

| Tasso di turnover | u.m. | 2020 | | | 2019 | | | 2018 | | |
|-------------------|------|------------|------------|------------|------------|------------|----------|------------|------------|------------|
| | | Uomo | Donna | Totale | Uomo | Donna | Totale | Uomo | Donna | Totale |
| Italia | | 5,2 | 3,0 | 4,8 | 6,7 | 3,1 | 6 | 5,7 | 3,4 | 5,3 |
| America | | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Asia | % | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Altro - Europa | | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Totale | | 5,2 | 3,0 | 4,8 | 6,7 | 3,1 | 6 | 5,7 | 3,4 | 5,3 |

TABELLA 34. TASSO DI NUOVI ASSUNTI [GRI 401-1]

| Tasso di nuovi assunti | u.m. | 2020 | | | 2019 | | | 2018 | | |
|------------------------|------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | | Uomo | Donna | Totale | Uomo | Donna | Totale | Uomo | Donna | Totale |
| Italia | | 4,2 | 1,3 | 3,6 | 4,8 | 2,3 | 4,3 | 4,0 | 2,2 | 3,6 |
| America | | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Asia | % | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Altro - Europa | | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Totale | | 4,2 | 1,3 | 3,6 | 4,8 | 2,3 | 4,3 | 4,0 | 2,2 | 3,6 |

TABELLA 35. NUMERO DI ORE DI FORMAZIONE OPERATIVA AULA ED E-LEARNING SUDDIVISE PER GENERE E CATEGORIA

| Ore di formazione per genere e livello | u.m. | 2020 | | | 2019 | | | 2018 | | |
|--|------|---------------|--------------|---------------|---------------|--------------|---------------|---------------|--------------|---------------|
| | | Uomo | Donna | Totale | Uomo | Donna | Totale | Uomo | Donna | Totale |
| Dirigenti | | 0 | 0 | 0 | 26 | - | 26 | 20 | - | 20 |
| Quadri | | 112 | 32 | 144 | 426 | 85 | 511 | 1.988 | 60 | 2.048 |
| Impiegati | Ore | 85.930 | 2.804 | 88.734 | 83.690 | 8.054 | 91.744 | 61.822 | 5.762 | 67.583 |
| Operai | | 363 | 0 | 363 | 32 | - | 32 | 193 | - | 193 |
| Totale | | 86.405 | 2.836 | 89.241 | 84.174 | 8.139 | 92.313 | 64.022 | 5.821 | 69.843 |

TABELLA 36. NUMERO DI ORE DI FORMAZIONE IN AULA ED E-LEARNING SUDDIVISE PER GENERE E CATEGORIA, COMPRESA LA FORMAZIONE ANTICORRUZIONE

| Ore di formazione per genere e livello | u.m. | 2020 | | | 2019 | | | 2018 | | |
|--|------|---------------|--------------|---------------|-----------------|----------------|----------------|--------------|--------------|---------------|
| | | Uomo | Donna | Totale | Uomo | Donna | Totale | Uomo | Donna | Totale |
| Dirigenti | | 995 | 38 | 1.033 | 1.564,5 | 59 | 1.623 | 633 | 96 | 729 |
| Quadri | | 4.465 | 1.190 | 5.655 | 3.639 | 989,5 | 4.628,5 | 1.094 | 408 | 1.502 |
| Impiegati | Ore | 15.306 | 6.231 | 21.537 | 17.244 | 6.599 | 23.843 | 6.107 | 2.553 | 8.659 |
| Operai | | 146 | - | 146 | 283 | - | 283 | 45 | - | 45 |
| Totale | | 20.912 | 7.459 | 28.371 | 22.730,5 | 7.647,5 | 30.378 | 7.879 | 3.056 | 10.935 |

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

TABELLA 37. NUMERO DI ORE DI FORMAZIONE IN AULA ED E-LEARNING IN MATERIA DI SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO SUDDIVISE PER GENERE E CATEGORIA

| Ore di formazione per genere e livello | u.m. | 2020 | | | 2019 | | | 2018 | | |
|--|------|--------------|------------|--------------|---------------|--------------|---------------|---------------|--------------|---------------|
| | | Uomo | Donna | Totale | Uomo | Donna | Totale | Uomo | Donna | Totale |
| Dirigenti | | 32 | 0 | 32 | 68 | - | 68 | 244 | - | 244 |
| Quadri | | 448 | 52 | 500 | 761 | 47 | 808 | 1.944 | 113 | 2.057 |
| Impiegati | Ore | 7.256 | 493 | 7.749 | 12.892 | 1.543 | 14.537 | 13.279 | 1.718 | 14.997 |
| Operai | | 356 | - | 356 | 736 | - | 736 | 824 | - | 824 |
| Totale | | 8.092 | 545 | 8.637 | 14.457 | 1.590 | 16.047 | 16.291 | 1.831 | 18.122 |

TABELLA 38. NUMERO DI ORE DI FORMAZIONE AMBIENTALE IN AULA ED E-LEARNING

| Ore di formazione per genere e livello | u.m. | 2020 | | | 2019 | | | 2018 | | |
|--|------|--------------|------------|--------------|------|-------|--------|------------|-----------|------------|
| | | Uomo | Donna | Totale | Uomo | Donna | Totale | Uomo | Donna | Totale |
| Dirigenti | | 45 | 8 | 53 | - | - | - | 72 | - | 72 |
| Quadri | | 186 | 30 | 216 | - | - | - | 120 | 16 | 136 |
| Impiegati | Ore | 928 | 108 | 1.036 | - | - | - | 608 | - | 608 |
| Operai | | 10 | - | 10 | - | - | - | - | - | - |
| Totale | | 1.169 | 146 | 1.315 | - | - | - | 800 | 16 | 816 |

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

TABELLA 39. ORE MEDIE DI FORMAZIONE [GRI 404-1]

| Ore medie di formazione (aula ed e-learning) | u.m. | 2020 | | | 2019 | | | 2018 | | |
|--|--------|-----------|-----------|----------------|-----------|-----------|----------------|-----------|-----------|---------------|
| | | Uomo | Donna | Totale | Uomo | Donna | Totale | Uomo | Donna | Totale |
| Numero totale di ore di formazione erogate ai dipendenti | Ore | 116.578 | 10.986 | 127.564 | 121.362 | 17.376 | 138.738 | 88.992 | 10.725 | 99.716 |
| Numero totale di dipendenti | N° | 3.300 | 847 | 4.147 | 3.221 | 828 | 4.049 | 3.279 | 835 | 4.114 |
| Ore medie di formazione erogate ai dipendenti | Ore/N° | 35 | 13 | 31 | 38 | 21 | 34 | 27 | 13 | 24 |
| Numero totale di ore di formazione erogate a dirigenti | Ore | 1.072 | 46 | 1.118 | 1.659 | 59 | 1.718 | 969 | 96 | 1.065 |
| Numero totale di dirigenti | N° | 51 | 5 | 56 | 48 | 4 | 52 | 55 | 4 | 59 |
| Ore medie di formazione erogate a dirigenti | Ore/N° | 21 | 9 | 20 | 35 | 15 | 33 | 18 | 24 | 18 |
| Numero totale di ore di formazione erogate a quadri | Ore | 5.211 | 1.304 | 6.515 | 4.826 | 1.121 | 5.947 | 5.146 | 597 | 5.743 |
| Numero totale di quadri | N° | 355 | 62 | 417 | 343 | 55 | 398 | 350 | 54 | 404 |
| Ore medie di formazione erogate a quadri | Ore/N° | 15 | 21 | 16 | 14 | 20 | 15 | 15 | 11 | 14 |
| Numero totale di ore di formazione erogate a impiegati | Ore | 109.420 | 9.636 | 119.056 | 113.826 | 16.196 | 130.022 | 81.816 | 10.032 | 91.848 |
| Numero totale di impiegati | N° | 2.853 | 780 | 3.633 | 2.789 | 769 | 3.558 | 2.830 | 777 | 3.607 |
| Ore medie di formazione erogate a impiegati | Ore/N° | 38 | 12 | 33 | 41 | 21 | 37 | 29 | 13 | 25 |
| Numero totale di ore di formazione erogate a operai | Ore | 875 | 0 | 875 | 1.051 | 0 | 1.051 | 1.062 | 0 | 1.062 |
| Numero totale di operai | N° | 41 | - | 41 | 41 | - | 41 | 44 | 0 | 44 |
| Ore medie di formazione erogate a operai | Ore/N° | 21 | - | 21 | 26 | - | 26 | 24 | - | 24 |

TABELLA 40. NUMERO DI ORE DI ADDESTRAMENTO CONTINUO SUDDIVISE PER GENERE

| | | 2020 | | | 2019 | | | 2018 | | |
|--|------|--------|-------|---------------|--------|-------|---------------|--------|-------|---------------|
| Ore di addestramento continuo per genere | u.m. | Uomo | Donna | Totale | Uomo | Donna | Totale | Uomo | Donna | Totale |
| Dipendenti | Ore | 67.618 | 8.358 | 75.976 | 56.208 | 6.310 | 62.518 | 58.468 | 6.497 | 64.965 |

TABELLA 41. NUMERO DI DIPENDENTI COINVOLTI NELL'ADDESTRAMENTO CONTINUO SUDDIVISI PER GENERE

| | | 2020 | | | 2019 | | | 2018 | | |
|---|------|-------|-------|--------------|-------|-------|--------------|-------|-------|--------------|
| Numero di dipendenti coinvolti per genere | u.m. | Uomo | Donna | Totale | Uomo | Donna | Totale | Uomo | Donna | Totale |
| Dipendenti | N° | 1.854 | 261 | 2.115 | 1.828 | 203 | 2.031 | 1.700 | 190 | 1.890 |

TABELLA 42. NUMERO DI ORE DI ADDESTRAMENTO CONTINUO UNITÀ OPERATIVA SUDDIVISE PER GENERE

| | | 2020 | | | 2019 | | | 2018 | | |
|---|------|--------|-------|---------------|--------|-------|---------------|---------|--------|----------------|
| Ore di addestramento unità operativa per genere | u.m. | Uomo | Donna | Totale | Uomo | Donna | Totale | Uomo | Donna | Totale |
| Dipendenti | Ore | 19.591 | 3.621 | 23.212 | 43.729 | 2.300 | 46.029 | 113.428 | 12.603 | 126.031 |

TABELLA 43. NUMERO DI DIPENDENTI COINVOLTI IN ATTIVITÀ DI ADDESTRAMENTO CONTINUO UNITÀ OPERATIVA SUDDIVISI PER GENERE

| | | 2020 | | | 2019 | | | 2018 | | |
|--|------|------|-------|------------|------|-------|------------|-------|-------|--------------|
| Numero di dipendenti coinvolti per genere e funzione | u.m. | Uomo | Donna | Totale | Uomo | Donna | Totale | Uomo | Donna | Totale |
| Dipendenti | N° | 307 | 48 | 355 | 335 | 18 | 353 | 1.612 | 180 | 1.792 |

TABELLA 44. NUMERO DI EPISODI DI DISCRIMINAZIONE RISCONTRATI E AZIONI INTRAPRESE [GRI 406-1]

| Episodi di discriminazione | u.m. | 2020 | 2019 | 2018 |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Numero di episodi di discriminazione segnalati | | 0 | 0 | 0 |
| Numero degli episodi esaminati dall'azienda | | 0 | 0 | 0 |
| Numero di piani di azione (remediation plan) definiti | N° | 0 | 0 | 0 |
| Numero di piani di azione (remediation plan) che sono stati implementati | | 0 | 0 | 0 |
| Numero di episodi non più soggetti ad azioni | | 0 | 0 | 0 |

TABELLA 45. NUMERO DI CONTENZIOSI CON I DIPENDENTI

| Numero di contenziosi pendenti con i dipendenti | u.m. | 2020 | 2019 | 2018 |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Numero di contenziosi con i dipendenti | N° | 51 | 43 | 49 |

TABELLA 46. NUMERO DI NUOVI CONTENZIOSI CON I DIPENDENTI

| Numero di nuovi contenziosi con i dipendenti | u.m. | 2020 | 2019 | 2018 |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Numero di contenziosi con i dipendenti | N° | 13 | 26 | 11 |

TABELLA 47. PERCENTUALE DI DIPENDENTI COPERTI DA ACCORDI COLLETTIVI DI CONTRATTAZIONE [GRI 102-41]

| Percentuale di dipendenti coperti da accordi collettivi di contrattazione | u.m. | 2020 | 2019 | 2018 |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Percentuale di dipendenti coperti da accordi collettivi di contrattazione | % | 99,95 | 100 | 100 |

Nota: nel calcolo è escluso il personale Dirigente.

TABELLA 48. PERCENTUALE DI DIPENDENTI ISCRITTI AL SINDACATO

| Percentuale di dipendenti iscritti al sindacato | u.m. | 2020 | 2019 | 2018 |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Percentuale di dipendenti iscritti al sindacato | % | 68 | 66 | 65 |

Nota: nel calcolo è escluso il personale Dirigente.

TABELLA 49. NUMERO DI SCIOPERI

| Numero di scioperi | u.m. | 2020 | 2019 | 2018 |
|---------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Numero di scioperi | N° | 6 | 9 | 7 |

TABELLA 50. NUMERO DI ORE DI SCIOPERO

| Numero di ore di sciopero | u.m. | 2020 | 2019 | 2018 |
|----------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Numero di ore di sciopero | N° ore | 84 | 116 | 92 |

**TABELLA 51. NUMERO DI INFORTUNI SUL LAVORO REGISTRABILI,
TASSI DI INFORTUNI E NUMERO DI ORE LAVORATE PER I DIPENDENTI [GRI 403-9]**

| Dipendenti | u.m. | 2020 | | | 2019 | | | 2018 | | |
|--|------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| | | Uomo | Donna | Totale | Uomo | Donna | Totale | Uomo | Donna | Totale |
| Totale infortuni sul lavoro registrabili | | 10 | 2 | 12 | 11 | 2 | 13 | 15 | 1 | 16 |
| Infortuni registrabili sul lavoro (ad esclusione degli infortuni con gravi conseguenze) | N° | 8 | 2 | 10 | 11 | 2 | 13 | 15 | 1 | 16 |
| Numero di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze (ad esclusione dei decessi) | | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Decessi a seguito di infortuni sul lavoro | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Numero di ore lavorate | N° | 4.321.669 | 1.091.212 | 5.412.881 | 4.613.816 | 1.082.311 | 5.696.127 | 4.533.450 | 1.065.705 | 5.619.155 |
| tasso di decessi risultanti da infortuni sul lavoro | | 0 |
| tasso di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze | N° | 0,46 | 0 | 0,37 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| tasso di infortuni sul lavoro registrabili | | 2,31 | 1,83 | 2,22 | 2,38 | 1,85 | 2,28 | 3,31 | 0,94 | 2,85 |

Nota: Nella tabella tra gli infortuni sul lavoro per il 2020 è compreso un infortunio non riconosciuto dall'Inail, in quanto rientra nella casistica degli infortuni registrabili. Le modalità di calcolo degli indici sono: Tasso di decessi risultanti da infortuni sul lavoro: $(N^{\circ} \text{ decessi} / N^{\circ} \text{ di ore lavorate}) \times 1.000.000$; Tasso di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze: $(N^{\circ} \text{ infortuni con gravi conseguenze} / N^{\circ} \text{ di ore lavorate}) \times 1.000.000$; Tasso di infortuni sul lavoro registrabili: $(N^{\circ} \text{ totale infortuni sul lavoro registrabili} / N^{\circ} \text{ di ore lavorate}) \times 1.000.000$. Relativamente ai lavoratori non dipendenti, nel corso del 2020 è stato segnalato alla struttura Prevenzione e Protezione di Gruppo un episodio infortunistico (lavoratrice dell'impresa di pulizia), tuttavia, al momento non sono disponibili i dati relativi alle ore lavorate dei lavoratori non dipendenti. Il Gruppo si impegna a raccogliere tali dati a partire dall'esercizio 2021.

| Infortunio per tipologia | u.m. | 2020 | | | 2019 | | | 2018 | | |
|-----------------------------------|------|-----------|----------|-----------|-----------|----------|-----------|-----------|----------|-----------|
| | | Uomo | Donna | Totale | Uomo | Donna | Totale | Uomo | Donna | Totale |
| Incidente con mezzo aziendale | | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Investito da auto | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Incidente con mezzo privato | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Caduta e/o movimento inopportuno | N° | 6 | 1 | 7 | 5 | 2 | 7 | 6 | 1 | 7 |
| Movimentazione manuale di carichi | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Schiacciamento e/o contusione | | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| Altre cause di infortunio | | 2 | 1 | 2 | 5 | 0 | 5 | 8 | 0 | 8 |
| Totale | | 10 | 2 | 12 | 11 | 2 | 13 | 15 | 1 | 16 |

Allegato 2 – Tabella: GRI Content Index

| GRI STANDARDS | Disclosure | Pagina di riferimento | Omission |
|--|--|--|----------|
| General Disclosure | | | |
| | 102-1 Nome dell'organizzazione | 34-35 | |
| | 102-2 Attività, marchi, prodotti e servizi | 42-50 | |
| | 102-3 Luogo della sede principale | ENAV ha sede legale a Roma in Via Salaria 716 | |
| | 102-4 Luogo delle attività | 34-35; 38; 40-42 | |
| | 102-5 Proprietà e forma giuridica | 8; 34-35; 74-81 | |
| | 102-6 Mercati serviti | 42-50 | |
| | 102-7 Dimensione dell'organizzazione | 42-50; 168; 183 | |
| | 102-8 Informazioni sui dipendenti e gli altri lavoratori | 130; 182-183 | |
| | 102-9 Catena di fornitura | 92-96 | |
| | 102-10 Modifiche significative all'organizzazione e alla sua catena di fornitura | 34-35; 42-50; 92-95 | |
| | 102-11 Principio di precauzione | 74-81; 82-87 | |
| | 102-12 Iniziative esterne | 40-41; 107-113 | |
| | 102-13 Adesione ad associazioni | 40-41; 107-113 | |
| | 102-14 Dichiarazione di un alto dirigente | 4-5 | |
| | 102-15 Impatti chiave, rischi e opportunità | 82-85; 86-87 | |
| | 102-16 Valori, principi, standard e norme di comportamento | 40-41; 74-81; 82-87; 86-87; 88-91; 92-95; 135-136 | |
| | 102-18 Struttura della governance | Relazione sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari; 74-81; 168 | |
| GRI 102: General Disclosures 2016 | 102-24 Nomina e selezione del massimo organo di governo | Relazione sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari; 74-81 | |
| | 102-40 Elenco dei gruppi di <i>stakeholder</i> | 15-16; 102-103 | |
| | 102-41 Accordi di contrattazione collettiva | 140-142; 190 | |
| | 102-42 Individuazione e selezione degli <i>stakeholder</i> | 15-18; 102-103 | |
| | 102-43 Modalità di coinvolgimento degli <i>stakeholder</i> | 15-18; 102-103; 174 | |
| | 102-44 Temi e criticità chiave sollevati | 15-18; 102-103 | |
| | 102-45 Soggetti inclusi nel bilancio consolidato | 34-35 | |
| | 102-46 Definizione del contenuto del report e perimetri dei temi | 15-18; 34-35 | |
| | 102-47 Elenco dei temi materiali | 15-18 | |
| | 102-48 Revisione delle informazioni | 34-35 | |
| | 102-49 Modifiche nella rendicontazione | 34-35 | |
| | 102-50 Periodo di rendicontazione | 34-35 | |
| | 102-51 Data del report più recente | 34-35 | |
| | 102-52 Periodicità della rendicontazione | La frequenza di reporting è annuale | |
| | 102-53 Contatti per richiedere informazioni riguardanti il report | Per informazioni o commenti al presente documento è possibile inviare una richiesta a sostenibilita@enav.it | |
| | 102-54 Dichiarazione sulla rendicontazione in conformità ai GRI Standards | 34-35 | |
| 102-55 Indice dei contenuti GRI | 194-200 | | |
| 102-56 Assurance esterna | 208 | | |

| GRI STANDARDS | Disclosure | Pagina di riferimento | Omission |
|---|--|--|----------|
| Performance economiche | | | |
| GRI 103: Modalità di gestione 2016 | 103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro | 5-18 | |
| | 103-2 La modalità di gestione e le sue componenti | 8-9 | |
| | 103-3 Valutazione delle modalità di gestione | 8-9 | |
| GRI 201: Performance economiche 2016 | 201-1 Valore economico direttamente generato e distribuito | 8-9 | |
| Anticorruzione | | | |
| GRI 103: Modalità di gestione 2016 | 103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro | 15-18 | |
| | 103-2 La modalità di gestione e le sue componenti | 82-85; 88-91 | |
| | 103-3 Valutazione delle modalità di gestione | 82-85; 88-91 | |
| GRI 205: Anticorruzione 2016 | 205-1 Operazioni valutate per i rischi legati alla corruzione | 88-91 | |
| | 205-3 Episodi di corruzione accertati e azioni intraprese | Dalle analisi e dagli approfondimenti condotti non sono state accertate nel triennio (2018-2020) casistiche di atti corruttivi (attivi / passivi). | |
| Imposte | | | |
| GRI 103: Modalità di gestione 2016 | 103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro | 15-18 | |
| | 103-2 La modalità di gestione e le sue componenti | 82-85; 96 | |
| | 103-3 Valutazione delle modalità di gestione | 82-85; 96 | |
| GRI 207: Imposte 2019 | 207-1 Approccio alla fiscalità | 96 | |
| | 207-2 Governance fiscale, controllo e gestione del rischio | 96 | |
| | 207-3 Coinvolgimento degli <i>stakeholder</i> e gestione delle preoccupazioni in materia fiscale | 96 | |
| | 207-4 Rendicontazione Paese per Paese | 176-177 | |
| Energia | | | |
| GRI 103: Modalità di gestione 2016 | 103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro | 15-18 | |
| | 103-2 La modalità di gestione e le sue componenti | 82-85; 148-151; 156-160 | |
| | 103-3 Valutazione delle modalità di gestione | 82-85; 148-151; 156-160 | |
| GRI 302: Energia 2016 | 302-1 Energia consumata all'interno dell'organizzazione | 156-160; 178 | |

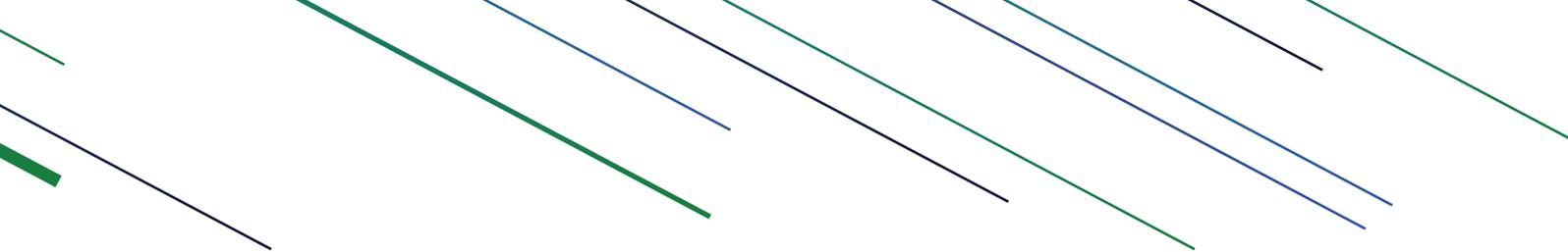
| GRI STANDARDS | Disclosure | Pagina di riferimento | Omission |
|--|--|-------------------------|----------|
| Emissioni | | | |
| GRI 103: Modalità di gestione 2016 | 103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro | 15-18 | |
| | 103-2 La modalità di gestione e le sue componenti | 82-85; 148-151; 156-160 | |
| | 103-3 Valutazione delle modalità di gestione | 82-85; 148-151; 156-160 | |
| GRI 305: Emissioni 2016 | 305-1 Emissioni dirette di GHG (Scope 1) | 156-160; 179 | |
| | 305-2 Emissioni indirette di GHG da consumi energetici (Scope 2) | 156-160; 179 | |
| | 305-3 Altre emissioni indirette di GHG (Scope 3) | 180 | |
| | 305-5 Riduzione delle emissioni di GHG | 156-160; 180 | |
| Scarichi idrici e rifiuti | | | |
| GRI 103: Modalità di gestione 2016 | 103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro | 15-18 | |
| | 103-2 La modalità di gestione e le sue componenti | 82-86;148-151;160-161 | |
| | 103-3 Valutazione delle modalità di gestione | 82-86;148-151;160-161 | |
| GRI 306: Scarichi idrici e rifiuti 2016 | 306-2 Rifiuti per tipo e metodo di smaltimento | 181 | |
| Compliance ambientale | | | |
| GRI 103: Modalità di gestione 2016 | 103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro | 15-18 | |
| | 103-2 La modalità di gestione e le sue componenti | 74-75; 82-85; 148-151 | |
| | 103-3 Valutazione delle modalità di gestione | 74-75; 82-85; 148-151 | |
| GRI 307: Compliance ambientale 2016 | 307-1 Non conformità con leggi e normative in materia ambientale | 74-75; 169 | |
| Occupazione | | | |
| GRI 103: Modalità di gestione 2016 | 103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro | 15-18 | |
| | 103-2 La modalità di gestione e le sue componenti | 82-85; 116-117; 130-131 | |
| | 103-3 Valutazione delle modalità di gestione | 82-85; 116-117; 130-131 | |
| GRI 401: Occupazione 2016 | 401-1 Nuove assunzioni e turnover | 184-186 | |

| GRI STANDARDS | Disclosure | Pagina di riferimento | Omission |
|--|---|---|----------|
| Relazioni tra lavoratori e management | | | |
| GRI 103: Modalità di gestione 2016 | 103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro | 15-18 | |
| | 103-2 La modalità di gestione e le sue componenti | 82-85; 116-117; 140-142 | |
| | 103-3 Valutazione delle modalità di gestione | 82-85; 116-117; 140-142 | |
| GRI 402: Relazioni tra lavoratori e management 2016 | 402-1 Periodo minimo di preavviso per cambiamenti operativi | <p><i>Con riferimento ai cambiamenti organizzativi e il relativo periodo minimo di preavviso, ciascun paese del Gruppo rispetta le normative locali di riferimento in tale ambito.</i></p> <p><i>Nello specifico:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - per ENAV i cambiamenti organizzativi significativi vengono comunicati nel rispetto dell'autonomia e della responsabilità dell'Azienda così come disciplinato dall'art.7 "diritti di informazione" del CCNL. Tali comunicazioni vengono effettuate con congruo preavviso; - per Techno Sky ed IDS AirNav le comunicazioni in merito ai cambiamenti organizzativi vengono effettuate secondo le previsioni di legge e/o contratti collettivi e/o accordi sindacali. Tali comunicazioni vengono effettuate con congruo preavviso. | |
| Salute e sicurezza sul lavoro | | | |
| GRI 103: Modalità di gestione 2016 | 103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro | 15-18 | |
| | 103-2 La modalità di gestione e le sue componenti | 82-85; 116-117; 117-122 | |
| | 103-3 Valutazione delle modalità di gestione | 82-85; 116-117; 117-122 | |
| GRI 403: Salute e sicurezza sul lavoro 2018 | 403-1 Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro | 117-122 | |
| | 403-2 Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti | <p>117-122</p> <p>Il personale del Gruppo è esposto ai rischi di salute e sicurezza sui luoghi di lavoro riportati al paragrafo "La gestione dei rischi e il sistema di Enterprise Risk Management". Non esistono, tuttavia, attività di lavoro che espongono il lavoratore a rischio di malattie specifiche o che hanno un'alta incidenza dal punto di vista dell'esposizione al rischio.</p> | |
| | 403-3 Servizi di medicina del lavoro | 117-122 | |
| | 403-4 Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro | 117-122 | |
| | 403-5 Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro | 117-122 | |
| | 403-6 Promozione della salute dei lavoratori | 117-122; 137 | |
| | 403-7 Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali | 117-122 | |
| | 403-9 Infortuni sul lavoro | 192-193 | |

| GRI STANDARDS | Disclosure | Pagina di riferimento | Omission |
|---|--|----------------------------------|----------|
| Formazione e istruzione | | | |
| GRI 103: Modalità di gestione 2016 | 103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro | 15-18 | |
| | 103-2 La modalità di gestione e le sue componenti | 82-85; 116-117; 123-129; 131-134 | |
| | 103-3 Valutazione delle modalità di gestione | 82-85; 116-117; 123-129; 131-134 | |
| GRI 404: Formazione e istruzione 2016 | 404-1 Ore medie di formazione annua per dipendente | 188-189 | |
| | 404-2 Programmi di aggiornamento delle competenze dei dipendenti e programmi di assistenza alla transizione | 123-129; 131-134 | |
| Diversità e pari opportunità | | | |
| GRI 103: Modalità di gestione 2016 | 103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro | 15-18 | |
| | 103-2 La modalità di gestione e le sue componenti | 82-85; 116-117; 135-136 | |
| | 103-3 Valutazione delle modalità di gestione | 82-85; 116-117; 135-136 | |
| GRI 405: Diversità e pari opportunità 2016 | 405-1 Diversità negli organi di governo e tra i dipendenti | 168-169; 182 | |
| Non discriminazione | | | |
| GRI 103: Modalità di gestione 2016 | 103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro | 15-18 | |
| | 103-2 La modalità di gestione e le sue componenti | 82-85; 116-117; 135-136 | |
| | 103-3 Valutazione delle modalità di gestione | 82-85; 116-117; 135-136 | |
| GRI 406: Non discriminazione 2016 | 406-1 Episodi di discriminazione e misure correttive adottate | 190 | |
| Valutazione del rispetto dei diritti umani | | | |
| GRI 103: Modalità di gestione 2016 | 103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro | 15-18 | |
| | 103-2 La modalità di gestione e le sue componenti | 82-85; 91-92; 92-95 | |
| | 103-3 Valutazione delle modalità di gestione | 82-85; 91-92; 92-95 | |
| GRI 412: Valutazione del rispetto dei diritti umani 2016 | 412-1 Attività che sono state oggetto di verifiche in merito al rispetto dei diritti umani o valutazioni d'impatto | 91 | |
| | 412-3 Accordi di investimento e contratti significativi che includono clausole relative ai diritti umani o che sono stati sottoposti a una valutazione in materia di diritti umani | 175 | |

| GRI STANDARDS | Disclosure | Pagina di riferimento | Omission |
|---|--|--|----------|
| Comunità locali | | | |
| GRI 103: Modalità di gestione 2016 | 103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro | 15-18 | |
| | 103-2 La modalità di gestione e le sue componenti | 82-85; 161 | |
| | 103-3 Valutazione delle modalità di gestione | 82-85; 161 | |
| GRI 413: Comunità locali 2016 | 413-2 Attività con impatti negativi, potenziali e attuali significativi sulle comunità locali | 161 | |
| Salute e sicurezza dei clienti | | | |
| GRI 103: Modalità di gestione 2016 | 103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro | 15-18 | |
| | 103-2 La modalità di gestione e le sue componenti | 56-61; 82-85 | |
| | 103-3 Valutazione delle modalità di gestione | 56-61; 82-85 | |
| GRI 416: Salute e sicurezza dei clienti 2016 | 416-1 Valutazione degli impatti sulla salute e sulla sicurezza per categorie di prodotto e servizi | La totalità delle attività svolte da ENAV e Techno Sky. Tale indicatore non è applicabile ad IDS AirNav e d-flight in quanto le caratteristiche dei prodotti e dei servizi offerti per loro natura non impattano sulla Salute e Sicurezza del Cliente. | |
| Compliance socioeconomica | | | |
| GRI 103: Modalità di gestione 2016 | 103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro | 15-18 | |
| | 103-2 La modalità di gestione e le sue componenti | 74-75; 82-85; 169 | |
| | 103-3 Valutazione delle modalità di gestione | 74-75; 82-85; 169 | |
| GRI 419: Compliance socioeconomica 2016 | 419-1 Non conformità con leggi e normative in materia sociale ed economica | 74-75; 169 | |

| TEMA MATERIALE | | Pagina di riferimento | Omission |
|---|---|-------------------------------------|----------|
| Security | | | |
| GRI 103: Modalità di gestione 2016 | 103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro | 15-18 | |
| | 103-2 La modalità di gestione e le sue componenti | 56-61; 82-85 | |
| | 103-3 Valutazione delle modalità di gestione | 56-61; 82-85 | |
| Innovazione tecnologica | | | |
| GRI 103: Modalità di gestione 2016 | 103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro | 15-18 | |
| | 103-2 La modalità di gestione e le sue componenti | 54-56; 82-85; 164-165 | |
| | 103-3 Valutazione delle modalità di gestione | 54-56; 82-85; 164-165 | |
| Qualità del servizio | | | |
| GRI 103: Modalità di gestione 2016 | 103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro | 15-18 | |
| | 103-2 La modalità di gestione e le sue componenti | 42-46; 56-61; 62-66; 82-85; 103-106 | |
| | 103-3 Valutazione delle modalità di gestione | 42-46; 56-61; 62-66; 82-85; 103-106 | |



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

Il perimetro dei Sistemi di Gestione del Gruppo è andato via via aumentando nel tempo, ricomprendendo la quasi totalità dei processi di business. Di seguito l'elenco dei sistemi di gestione implementati nel Gruppo:

- Sistema di Gestione per la Qualità di ENAV (218 documenti tra procedure, linee guida e istruzioni operative);
- Sistema di Gestione della Security del Gruppo ENAV (61 documenti tra procedure, linee guida e istruzioni operative);
- Safety Management System di ENAV (12 documenti tra procedure e linee guida);
- Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro del Gruppo ENAV (16 documenti tra procedure, linee guida e istruzioni operative);
- Sistema di Gestione per la Qualità di Techno Sky (129 documenti tra procedure, linee guida e istruzioni operative);
- Sistema di Gestione per la Qualità di ENAV ASIA PACIFIC (3 procedure);
- Sistema di Gestione per la Qualità di IDS AirNav (44 documenti tra procedure, linee guida e istruzioni operative);
- Sistema di Gestione Ambientale di IDS AirNav (2 documenti in quanto le procedure, linee guida e istruzioni operative sono integrate nel Sistema di Gestione per Qualità).

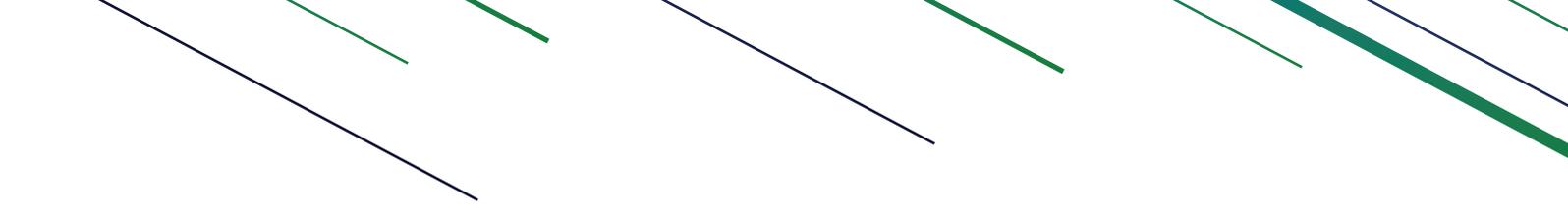
Nel corso degli anni le società del Gruppo ENAV hanno ottenuto numerose certificazioni e attestazioni in diversi ambiti aziendali ed in particolare:

- Certificazione di ENAV quale fornitore di servizi di gestione del traffico aereo e di navigazione aerea ("Certificazione Service Provider"), rilasciata da ENAC ai sensi del Regolamento di esecuzione (UE) n. 373/2017 per i servizi ATS, ATFM, ASM, AIS, MET, CNS;
- Certificazione di ENAV quale Organizzazione di addestramento per controllori del traffico aereo, rilasciata da ENAC ai sensi del Regolamento (UE) 2015/340;
- Certificazione di ENAV quale Organizzazione di formazione per gli operatori del servizio informazioni di volo, rilasciata da ENAC ai sensi del Regolamento "Licenza di operatore dei servizi di informazioni volo (FIS)";
- Certificazione ISO 9001:2015 del Sistema di Gestione per la Qualità di ENAV rilasciata da un Organismo di Certificazione accreditato;
- Certificazione ISO 9001:2015 del Sistema di Gestione per la Qualità di Techno Sky rilasciata da un Organismo di Certificazione accreditato;

- Certificazione ISO 9001:2015 del Sistema di Gestione per la Qualità di IDS AirNav rilasciata da un Organismo di Certificazione accreditato;
- Certificazione OHSAS 18001:2007 del Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro di ENAV rilasciata da un Organismo di Certificazione accreditato;
- Certificazione OHSAS 18001:2007 del Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro di Techno Sky rilasciata da un Organismo di Certificazione accreditato;
- Certificazione ISO 45001:2018 del Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro di IDS AirNav rilasciata da un Organismo di Certificazione accreditato;
- Certificazione ISO/IEC 27001:2014 del Sistema di gestione della Security di ENAV, rilasciata da un Organismo di Certificazione accreditato per la parte relativa alla sicurezza delle informazioni;
- Certificazione ISO/IEC 27001:2014 del Sistema di gestione della Security di IDS AirNav, rilasciata da un Organismo di Certificazione accreditato per la parte relativa alla sicurezza delle informazioni;
- Certificazione di ENAV quale Organizzazione di formazione per il personale addetto alla fornitura dei servizi meteorologici per la navigazione aerea, rilasciata da ENAC ai sensi del Regolamento “Requisiti per il personale addetto alla fornitura dei servizi meteorologici per la navigazione aerea”;
- Certificazione di ENAV quale Organizzazione di progettazione delle procedure strumentali di volo, rilasciata da ENAC ai sensi del Regolamento ENAC “Procedure di volo strumentali”;
- Certificazione di ENAV quale Organizzazione di progettazione delle procedure strumentali di volo, rilasciata da General Civil Aviation Authority (GCAA) degli Emirati Arabi Uniti (UAE) ai sensi del Civil Aviation Advisory Publication CAAP 68 Instrument Flight Procedure Design Requirements;
- Certificazione di IDS AirNav quale Organizzazione di progettazione delle procedure strumentali di volo, rilasciata da ENAC ai sensi del Regolamento ENAC “Procedure di volo strumentali”;
- Certificazione di IDS AirNav quale Organizzazione di progettazione delle procedure strumentali di volo, rilasciata da General Civil Aviation Authority (GCAA) degli Emirati Arabi Uniti (UAE) ai sensi del Civil Aviation Advisory Publication CAAP 68 Instrument Flight Procedure Design Requirements;
- Attestazione Capability Maturity Model Integrated for Development (CM-MI-DEV) di IDS AirNav per lo sviluppo di prodotti e servizi che attesta il grado di maturità raggiunto nello sviluppo del software (Maturity Level 3);
- Attestazione Capability Maturity Model Integrated for Development (CM-MI-DEV) di Techno Sky per lo sviluppo di prodotti e servizi che attesta il grado di maturità raggiunto nello sviluppo del software (Maturity Level 2);

- Attestazione di riconoscimento AQAP 2110/160 del Sistema di Gestione per la Qualità di Techno Sky rilasciato dal Ministero della Difesa;
- Certificazione di conformità di Techno Sky al Regolamento di Esecuzione (UE) 2015/2067 (F-GAS) per i servizi di “Installazione, manutenzione, o riparazione di apparecchiature fisse di refrigerazione, condizionamento d’aria e pompe di calore contenenti taluni gas fluorurati ad effetto serra”;
- Accredimento del Centro LAT n. 15 di Techno Sky come Laboratorio di taratura, ai sensi della norma internazionale UNI CEI EN ISO/IEC 17025:2018, rilasciato da Accredia.





Relazione della società di revisione



Enav S.p.A.

Relazione della società di revisione indipendente sulla dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi dell'articolo 3, comma 10, del D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 e dell'articolo 5 del Regolamento Consob adottato con Delibera n. 20267 del 18 gennaio 2018



EY S.p.A.
Via Lombardia, 31
00187 Roma

Tel: +39 06 324751
Fax: +39 06 324755504
ey.com

Relazione della società di revisione indipendente sulla dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi dell'articolo 3, comma 10, del D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 e dell'articolo 5 del Regolamento Consob adottato con Delibera n. 20267 del 18 gennaio 2018

Al Consiglio di Amministrazione della
Enav S.p.A.

Ai sensi dell'articolo 3, comma 10, del D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 (di seguito "Decreto") e dell'articolo 5 del Regolamento Consob adottato con Delibera n. 20267 del 18 gennaio 2018, siamo stati incaricati di effettuare l'esame limitato ("*limited assurance engagement*") della dichiarazione consolidata di carattere non finanziario della Enav S.p.A. e sue controllate (di seguito "Gruppo" o "Gruppo Enav") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 predisposta ai sensi dell'articolo 4 del Decreto e approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 20 aprile 2021 (di seguito "DNF").

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per la DNF

Gli amministratori sono responsabili per la redazione della DNF in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e ai "Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards" definiti dal GRI - *Global Reporting Initiative* (di seguito "GRI Standards"), da essi individuato come standard di rendicontazione.

Gli amministratori sono altresì responsabili, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno da essi ritenuta necessaria al fine di consentire la redazione di una DNF che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili inoltre per l'individuazione del contenuto della DNF, nell'ambito dei temi menzionati nell'articolo 3, comma 1, del Decreto, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo e nella misura necessaria ad assicurare la comprensione dell'attività del Gruppo, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto dallo stesso prodotti.

Gli amministratori sono infine responsabili per la definizione del modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo nonché, con riferimento ai temi individuati e riportati nella DNF, per le politiche praticate dal Gruppo e per l'individuazione e la gestione dei rischi generati o subiti dallo stesso.

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

Indipendenza della società di revisione e controllo della qualità

Siamo indipendenti in conformità ai principi in materia di etica e di indipendenza del *Code of Ethics for Professional Accountants* emesso dall'*International Ethics Standards Board for Accountants*, basato su principi fondamentali di integrità, obiettività, competenza e diligenza professionale, riservatezza e comportamento professionale. La nostra società di revisione applica l'*International Standard on Quality Control 1 (ISQC Italia 1)* e, di conseguenza, mantiene un sistema di controllo qualità che include direttive e procedure documentate sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e dei regolamenti applicabili.

EY S.p.A.
Sede Legale: Via Lombardia, 31 - 00187 Roma
Capitale Sociale Euro 2.525.000,00 i.v.
Iscritta alla S.O. del Registro delle Imprese presso la C.C.I.A.A. di Roma
Codice fiscale e numero di iscrizione 00434000584 - numero R.E.A. 250904
P.IVA 00891231003
Iscritta al Registro Revisori Legali al n. 70945 Pubblicato sulla G.U. Suppl. 13 - IV Serie Speciale del 17/2/1998
Iscritta all'Albo Speciale delle società di revisione
Consob al progressivo n. 2 delibera n.10831 del 16/7/1997

A member firm of Ernst & Young Global Limited

Responsabilità della società di revisione

È nostra la responsabilità di esprimere, sulla base delle procedure svolte, una conclusione circa la conformità della DNF rispetto a quanto richiesto dal Decreto e dai GRI Standards. Il nostro lavoro è stato svolto secondo quanto previsto dal principio "*International Standard on Assurance Engagements ISAE 3000 (Revised) - Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information*" (di seguito "*ISAE 3000 Revised*"), emanato dall'*International Auditing and Assurance Standards Board* (IAASB) per gli incarichi *limited assurance*. Tale principio richiede la pianificazione e lo svolgimento di procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che la DNF non contenga errori significativi. Pertanto, il nostro esame ha comportato un'estensione di lavoro inferiore a quella necessaria per lo svolgimento di un esame completo secondo l'ISAE 3000 Revised ("*reasonable assurance engagement*") e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti e le circostanze significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di tale esame.

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

In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure:

1. analisi dei temi rilevanti in relazione alle attività ed alle caratteristiche del Gruppo rendicontati nella DNF, al fine di valutare la ragionevolezza del processo di selezione seguito alla luce di quanto previsto dall'articolo 3 del Decreto e tenendo presente lo standard di rendicontazione utilizzato;
2. analisi e valutazione dei criteri di identificazione del perimetro di consolidamento, al fine di riscontrarne la conformità a quanto previsto dal Decreto;
3. comparazione tra i dati e le informazioni di carattere economico-finanziario inclusi nella DNF ed i dati e le informazioni inclusi nel Bilancio Consolidato del Gruppo;
4. comprensione dei seguenti aspetti:
 - o modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, con riferimento alla gestione dei temi indicati nell'articolo 3 del Decreto;
 - o politiche praticate dal Gruppo connesse ai temi indicati nell'articolo 3 del Decreto, risultati conseguiti e relativi indicatori fondamentali di prestazione;
 - o principali rischi, generati o subito connessi ai temi indicati nell'articolo 3 del Decreto.

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

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

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

- a livello di gruppo



- a) con riferimento alle informazioni qualitative contenute nella DNF, e in particolare a modello aziendale, politiche praticate e principali rischi, abbiamo effettuato interviste e acquisito documentazione di supporto per verificarne la coerenza con le evidenze disponibili;
 - b) con riferimento alle informazioni quantitative, abbiamo svolto sia procedure analitiche che limitate verifiche per accertare su base campionaria la corretta aggregazione dei dati.
- per la Enav S.p.A. e la IDS AirNav S.r.l., che abbiamo selezionato sulla base delle loro attività e del loro contributo agli indicatori di prestazione a livello consolidato, abbiamo effettuato incontri da remoto nel corso dei quali ci siamo confrontati con i responsabili e abbiamo acquisito riscontri documentali circa la corretta applicazione delle procedure e dei metodi di calcolo utilizzati per gli indicatori.

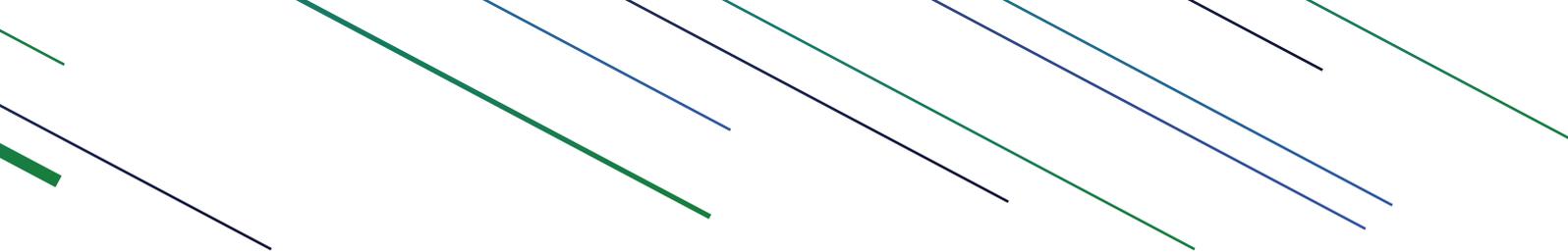
Conclusioni

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che la DNF del Gruppo Enav relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e dai GRI Standards.

Roma, 28 aprile 2021

EY S.p.A.

Riccardo Rossi
(Revisore Legale)



Concept design e realizzazione
HNTO

Stampa
Varigrafica Alto Lazio

PAGINE INTERNE

Carta
Fedrigoni Symbol Freelifa Satin - P.W. FSC®

Grammatura
115 g/m²

Numero di pagine
212

COPERTINA

Carta
Fedrigoni Symbol Freelifa Satin - P.W. FSC®

Grammatura
350 g/m²

Tiratura: 55 copie
Finito di stampare nel mese di maggio 2021
Questa pubblicazione è stampata su carta 100% certificata FSC®
Pubblicazione fuori commercio

ENAV

Società per Azioni
Sede legale in Roma
Via Salaria, 716
Cap. soc. € 541.744.385,00 i.v.
C.F. e CCIAA n. 97016000586
R.E.A. di Roma n. 965162
Partita I.V.A. n. 02152021008

© 2021 ENAV S.p.A.

Le persone, la tecnologia, le infrastrutture, l'eccellenza nella sicurezza e nella puntualità, rappresentano il cuore pulsante del Gruppo ENAV.

Disegniamo il cielo del futuro,
grazie a soluzioni sempre più evolute ed innovative.

ENAV consolida un modello di business sostenibile, coerente con una visione internazionale, aperto e virtuoso in cui le persone e l'innovazione sono i valori sui quali investire.



enav.it