

# **GRUPPO ENAV**

## **BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2018**

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

## INDICE

INDICE.....	2
LETTERA AGLI STAKEHOLDER .....	4
NOTA METODOLOGICA .....	6
1 CONOSCERE ENAV .....	8
1.1. CARTA D'IDENTITÀ.....	8
1.2. LE ATTIVITÀ.....	9
1.3. MODELLO OPERATIVO .....	11
1.4. RICERCA E INNOVAZIONE .....	13
1.5. UN ANNO SOSTENIBILE.....	15
2 ENAV GUARDA AVANTI.....	18
2.1 LO STAKEHOLDER ENGAGEMENT E LA NUOVA MATRICE DI MATERIALITÀ.....	18
2.2 IL PIANO DI SOSTENIBILITÀ .....	23
3 LE PERFORMANCE DEL 2018 .....	30
4 IL GRUPPO .....	31
4.1 IL PROFILO DEL GRUPPO .....	31
4.2 LA GOVERNANCE.....	33
4.3 LA GESTIONE DEI RISCHI ESG E IL SISTEMA DI ENTERPRISE RISK MANAGEMENT .....	35
4.4 IL SISTEMA DI CONTROLLO INTERNO E GESTIONE DEI RISCHI .....	38
4.5 INTERNAL AUDIT .....	40
4.6 IL BUSINESS MANAGEMENT SYSTEM.....	41
5 COMMUNITY.....	43
5.1 SAFETY.....	44
5.2 LA FORMAZIONE TECNICO OPERATIVA E IL RUOLO DELL'ACADEMY .....	48
5.3 IL SERVIZIO FLIGHT INSPECTION AND VALIDATION PER AUMENTARE LA SICUREZZA IN VOLO .....	53
5.4 SECURITY.....	54
5.5 GLI INVESTIMENTI.....	57
5.6 LA COLLABORAZIONE CON ENTI, ISTITUZIONI E ASSOCIAZIONI DI SETTORE .....	59
5.7 QUALITÀ DELLA RELAZIONE CON I CLIENTI.....	63
5.8 LA GESTIONE RESPONSABILE DELLA CATENA DI FORNITURA .....	64
5.9 I PRESIDI ANTI-CORRUZIONE.....	68
5.10 LA COMUNICAZIONE ESTERNA.....	71
5.11 INVESTOR RELATIONS .....	72
5.12 BRAND DEVELOPMENT .....	73
5.13 INIZIATIVE DI WELFARE A FAVORE DELLA COMUNITÀ .....	75
6 ENVIRONMENT .....	76
6.1 EFFICIENZA E TUTELA AMBIENTALE: FLIGHT EFFICIENCY PLAN E FREE ROUTE.....	77
6.2 FINANZIAMENTI SIGNIFICATIVI IN AMBITO SOCIALE E AMBIENTALE .....	79
6.3 I CONSUMI.....	80
6.4 LA GESTIONE DEI RIFIUTI .....	83

6.5	LE EMISSIONI ELETTROMAGNETICHE .....	85
7	PEOPLE.....	86
7.1	LA SELEZIONE E LO SVILUPPO DEL PERSONALE NON OPERATIVO .....	87
7.2	LE PARI OPPORTUNITÀ.....	90
7.3	POLITICHE SOCIALI E WELFARE AZIENDALE.....	91
7.4	LA TUTELA DEI DIRITTI UMANI .....	93
7.5	COMUNICAZIONE INTERNA .....	95
7.6	LE RELAZIONI INDUSTRIALI .....	97
7.7	LE POLITICHE RETRIBUTIVE.....	99
7.8	SALUTE E SICUREZZA DEI LAVORATORI.....	101
	ALLEGATO 1 .....	103
	INDICATORI NON FINANZIARI .....	103
	ALLEGATO 2.....	122
	TABELLA: GRI CONTENT INDEX.....	122
	RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE.....	130

## LETTERA AGLI STAKEHOLDER

*La definizione generale di crescita sostenibile indica che essa sia “lo sviluppo volto a soddisfare i bisogni della generazione presente senza compromettere la capacità delle generazioni future di far fronte ai propri bisogni”. In questo senso la sostenibilità offre un’occasione alle aziende per riflettere su come far sopravvivere il proprio business all’interno di un contesto che cambia, con lo scopo di garantire l’efficienza e la qualità del servizio, e se possibile, migliorarli nel medio e lungo periodo.*

*Come noto la mission di ENAV è quella di garantire sempre 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 e innovazione.*

*La sicurezza per noi è sinonimo di sostenibilità: investiamo in sicurezza, produciamo sicurezza e soprattutto, garantiamo sicurezza. Ma non solo. ENAV è un’azienda strategica per il Paese, con grandi potenzialità, fatta di persone e tecnologie di altissimo livello, che controlla e gestisce quasi due milioni di voli l’anno sui cieli italiani*

*Nello svolgere i propri compiti ENAV ha da tempo assunto una posizione di leader in Europa: è considerato, infatti, uno dei principali fornitori di servizi alla navigazione aerea in termini di volume di spazio aereo controllato e di voli assistiti, così come in termini di investimenti in nuove tecnologie e attività di ricerca e sviluppo.*

*Grazie all’uso di tecnologie e piattaforme all’avanguardia, ed alla eccellente preparazione professionale del proprio personale operativo, ha potuto realizzare progetti innovativi e raggiungere risultati performanti in termini di qualità del servizio. Citiamo ad esempio:*

- *il progetto Free Route, che consente alle compagnie aeree di risparmiare tempo e carburante con enormi benefici per l’ambiente grazie alla possibilità di effettuare un percorso diretto per attraversare lo spazio aereo italiano. Nel 2018 i vettori hanno potuto risparmiare 43 mln di kg di carburante pari a 135 mln di kg di CO<sub>2</sub>.*
- *La puntualità. ENAV è uno dei service provider migliori d’Europa per la qualità del servizio prestato in termini di sicurezza e puntualità. La Società, infatti, secondo i report internazionali stilati da Eurocontrol, nel 2018 ha riportato solo 0,024 minuti di ritardo nei Servizi di Rotta rispetto al target stabilito dal regolatore europeo, pari a 0,11 minuti, raggiungendo la miglior performance tra i principali Paesi europei.*

*Per il futuro è prevista una profonda trasformazione del sistema europeo del trasporto aereo dovuta ad una serie di fattori endogeni ed esogeni: un forte incremento dei movimenti aerei sia a livello nazionale che internazionale, una evoluzione del modello di business di tutte le compagnie aeree, non solo quelle tradizionali ma anche low cost e soprattutto repentine ed imprevedibili variazioni dei flussi di traffico. Il tutto all’interno di uno scenario fortemente regolamentato da un insieme di normative e regole principalmente correlate al quadro normativo comunitario del Single European Sky con Piani di Performance quinquennali, sempre più sfidanti, delineati sulla base di quattro obiettivi: safety, qualità del servizio, ambiente e cost efficiency.*

*Per poter proattivamente gestire gli scenari futuri, ed in linea con l’evoluzione tecnologica internazionale nel settore, ENAV ha realizzato un piano di sviluppo tecnico operativo con l’obiettivo di mantenere la propria competitività internazionale e leadership nell’innovazione tecnologica, in linea con i requisiti del Single European Sky. Il piano industriale delinea le priorità strategiche del Gruppo in termini di progetti ed investimenti, e rappresenta un’importante evoluzione tecnologica e operativa che consentirà di gestire il traffico aereo del medio e lungo termine con un nuovo modello organizzativo, migliorandone performance, qualità e competitività, e continuando a garantire i massimi livelli di safety con costi inferiori alle compagnie aeree e, quindi, ai passeggeri. L’azienda*

*beneficerà quindi di una semplificazione organizzativa e di una struttura e procedure più agili, favorendo, al contempo, la crescita professionale delle proprie risorse e consentendo di predisporre una più efficace pianificazione degli investimenti di lungo termine.*

*La stessa vocazione di ENAV di guardare avanti, di agire preventivamente e di rispondere alle istanze dei propri stakeholder sono stati gli elementi che hanno animato l'azienda nel proprio approccio al tema della sostenibilità, in continuità a quanto fatto negli anni passati che peraltro identifica, nell'analisi di materialità, safety, security, qualità del servizio e adeguatezza del capitale umano come i temi maggiormente rilevanti (tenendo conto anche dei cambiamenti che interessano la società ed il mondo economico e sociale in cui opera).*

*Anche nell'ambito della sostenibilità, dunque, ENAV ha ritenuto di voler guardare avanti; ha infatti intrapreso un percorso che vuole portare la corporate social responsibility ad essere non solo un sistema di indicatori che consenta di essere compliant con la normativa ma un nuovo e complementare approccio alla creazione di valore nel breve e medio periodo.*

*È stato quindi sviluppato un Piano di Sostenibilità, attraverso il quale ENAV possa comunicare agli stakeholder i propri obiettivi per il breve-medio.*

*Il piano, che prende le mosse dai diversi obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile (SDGs) delle Nazioni Unite, rappresenta uno degli elementi centrali che identificano il passaggio della sostenibilità da mera compliance normativa a creazione di valore. Il Piano delinea una serie di azioni frutto di un'analisi preliminare effettuata basandosi su diversi ambiti: analisi del posizionamento di ENAV rispetto alle tematiche di sostenibilità di maggiore interesse per il Gruppo, studio delle tematiche maggiormente richieste e valutate per il settore, indagini delle tendenze di mercato in ambito di sostenibilità e indicazioni dalle principali best practice in materia, considerazione delle principali aspettative provenienti dagli stakeholder dell'organizzazione.*

*Trattandosi di piano triennale – che copre l'orizzonte temporale 2018/2020 - alcuni progetti sono stati già realizzati o avviati. Tra questi si annoverano, ad esempio, l'integrazione di quei rischi di carattere non finanziario non ancora inclusi all'interno dell'ERM, l'affinamento del compliance program anticorruzione, lo sviluppo di ulteriori strumenti atti a valorizzare i talenti, la costituzione del team degli Ambassador della sostenibilità e altri.*

*I progetti contenuti nel piano di sostenibilità consentiranno dunque ad ENAV di compiere un significativo passo nel passaggio dalla compliance alla creazione di valore il cui auspicabile obiettivo ultimo, in un futuro non troppo lontano, è l'integrated reporting, ovvero la completa integrazione tra la sostenibilità e le strategie aziendali.*

L'amministratore Delegato

Roberta Neri

Il Presidente

Nicola Maione

## NOTA METODOLOGICA

Il Gruppo ENAV, in conformità a quanto previsto dall'art. 5, comma 3, lettera b) del Decreto Legislativo 254/2016 (di seguito il "Decreto") e successive integrazioni ha predisposto la Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (nel seguito anche "Dichiarazione"), 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 "Lo Stakeholder Engagement e la nuova Matrice di Materialità").

La presente Dichiarazione è stata redatta secondo i GRI *Standards* pubblicati nel 2016 dal Global Reporting Initiative ("*GRI Standards* – opzione "*Core*"), autorevole organismo indipendente dedicato alla definizione di modelli per il reporting non-finanziario. Le *disclosure* e gli indicatori riportati all'interno del testo sono riportati nel GRI *Content Index*" (pag. 122-129).

Si sottolinea inoltre che, laddove il Gruppo non ha ritenuto necessario dotarsi di policy relative agli ambiti richiamati dal D. Lgs. n. 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* si fa riferimento a documenti formalizzati ed approvati, mentre con il termine "politica" si fa riferimento a pratiche o "prassi".

Il presente documento è approvato dal CdA di ENAV in data 11 marzo 2019.

Come previsto dal D.lgs. 254/2016, la Dichiarazione è 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 2018, così come quella redatta per l'anno fiscale 2017, è disponibile sul sito internet del Gruppo ([www.enav.it](http://www.enav.it)).

## **Perimetro di reporting**

Le informazioni qualitative e quantitative contenute nella Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario si riferiscono alla performance del Gruppo ENAV (di seguito anche “il Gruppo”) per l’esercizio chiuso il 31 dicembre 2018. Inoltre, ai fini di una migliore comparazione o contestualizzazione delle informazioni fornite, sono stati inseriti e opportunamente indicati i dati riferiti all’esercizio 2017 e all’esercizio 2016, ad eccezione di alcuni casi in cui non è stato possibile reperire il dato.

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 ed ENAV North Atlantic LLC. 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. 20). In ogni caso tali limitazioni non compromettono la comprensione delle performance e la rappresentatività delle informazioni.

Inoltre, si sottolinea che a novembre 2018 è stata costituita in forma unipersonale con *Governance* semplificata la società D-flight in vista dell’ingresso del partner industriale nel capitale sociale e della *Governance* prevista nel 2019. In considerazione del fatto che la società inizierà ad operare solo nel 2019, non sono rendicontate nel documento informazioni quantitative a riguardo.

# 1 CONOSCERE ENAV

## 1.1. CARTA D'IDENTITÀ

Se ad un passeggero in attesa dell'imbarco chiedessimo le aspettative rispetto al volo che si accinge a prendere, con buona probabilità ci sentiremmo rispondere "avere un buon servizio a bordo e arrivare in orario". L' "atterrare sano e salvo", infatti, è molto più di un'aspettativa, è un presupposto che si dà per scontato. Ma la sicurezza per essere una caratteristica intrinseca del trasporto aereo deve essere il frutto del lavoro e dell'impegno di chi pone tale aspetto al centro del proprio agire quotidiano. È da questo presupposto che nasce la *mission* di ENAV: 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 e innovazione. Questo aspetto, unito alle attività nell'ambito della security e alla riduzione degli impatti ambientali generati dalle compagnie aeree (di cui si darà ampia spiegazione nelle pagine seguenti), fa di ENAV un'azienda che nella sostenibilità e nell'impegno nei confronti della collettività la sua ragione di essere.

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

Con 4.114 dipendenti, garantisce a quasi 1,96 milioni di voli l'anno sicurezza e puntualità 24 ore su 24, fornendo tutti i servizi della navigazione aerea alle compagnie che volano in Italia.

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**

**45 TORRI DI CONTROLLO**

**732.000 KMQ SPAZIO DI COMPETENZA**

**1,96 MLN DI VOLI CONTROLLATI**

**6.839 PICCO DI VOLI GESTITI IN UN GIORNO NEL 2018**

**4.114 DIPENDENTI**

## 1.2. LE ATTIVITÀ

### Il controllo del traffico aereo

Assicura l'assistenza alla navigazione a tutti gli aeromobili in rotta, siano essi destinati al sorvolo del Paese oppure ad atterrare presso un aeroporto nazionale, attraverso i quattro Centri di Controllo d'Area (ACC) di Roma, Milano, Padova e Brindisi, ciascuno dei quali ha giurisdizione su una parte di spazio aereo ben definita. Inoltre, è responsabile dei servizi alla navigazione aerea presso 45 aeroporti civili italiani dove, dalle Torri di controllo, gestisce i decolli, gli atterraggi e la movimentazione al suolo degli aeromobili.

### 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: [enav.it](http://enav.it).

### 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.

### 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.

### 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.

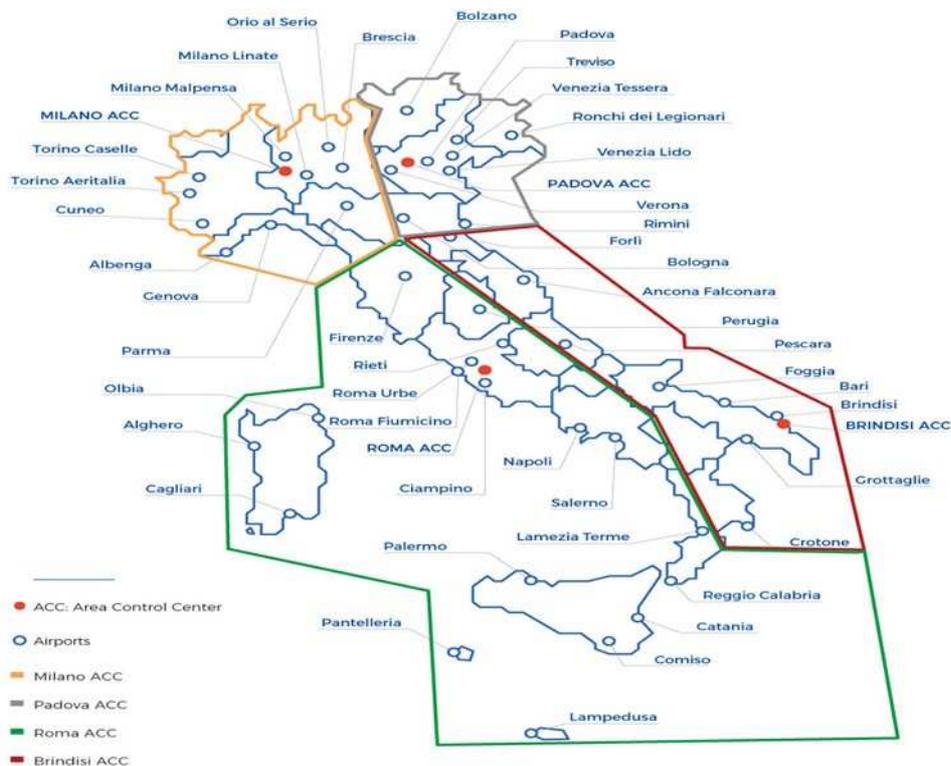
## **Training**

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. ENAV Academy assicura formazione specialistica di alto livello, fornendo sia l'addestramento iniziale che un aggiornamento continuo del personale.

### 1.3. 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 quattro Centri di Controllo d'Area (ACC) di Roma, Milano, Padova e Brindisi per quanto riguarda la fase di rotta;
- 45 Torri di controllo di altrettanti aeroporti civili italiani per la fase di decollo, atterraggio e la movimentazione al suolo degli aeromobili: 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 che esso operi da una torre di controllo, sia che gestisca il traffico aereo da un Centro di Controllo d'Area è, infatti, quello di garantire una separazione minima tra gli aeromobili che sia di 5 miglia sulla linea orizzontale e di 1.000 piedi in verticale.



## 1.4. RICERCA E INNOVAZIONE

La ricerca e l'innovazione tecnologica sono tra i principali motori dello sviluppo economico di un paese. La capacità di un sistema economico di sfruttare le nuove tecnologie e di adattarsi a servizi e scenari in rapida trasformazione viene considerata essenziale per assicurare ai cittadini prospettive di miglioramento dello standard di vita.

L'aviazione è certamente uno dei settori nei quali la tecnologia gioca un ruolo chiave, si pensi alla complessità di un aeromobile, di un sensore radar o di un sistema per il controllo del traffico aereo. Stiamo vivendo un periodo in cui le innovazioni stanno cambiando profondamente il panorama aeronautico, i sistemi di gestione del volo, i droni, i satelliti o i voli sub-orbitali dimostrano la portata delle numerose iniziative in corso. Trovare soluzioni a queste sfide richiede processi di produzione nuovi, efficaci, convenienti, veloci e flessibili. Le nuove tecnologie giocano un ruolo fondamentale in questo viaggio verso il futuro, in cui assisteremo a nuove modalità di esecuzione e gestione di un volo, motori elettrici, comunicazioni terra-bordo-terra digitalizzate, tecnologie satellitari per la navigazione, comunicazione e sorveglianza innovative, cloud computing, torri di controllo remotizzate e digitalizzate, droni come nuovi importanti mezzi che operano nello spazio aereo e ancora voli sub-orbitali con relativi spazioporti e molto altro.

Per questi motivi e con l'intento specifico di assicurare agli utenti del traffico aereo un insieme di servizi sempre più efficienti e con standard di sicurezza adeguati alle esigenze ed ai ritmi dettati dalla crescita economica, ENAV ha posto l'investimento nell'innovazione tecnologica e nelle tecnologie digitali di nuova generazione, al centro dei propri piani di sviluppo strategico in linea con il contesto normativo ed evolutivo definito dal *Single European Sky*.

Il complesso delle innovazioni avrà un impatto fortemente positivo in termini di sostenibilità e di valorizzazione del capitale umano, consentendo ad ENAV di consolidare una posizione di leadership rispetto agli altri service provider europei, guidando l'evoluzione tecnologica dell'*Air Traffic Management*.

Gli investimenti in tecnologia previsti nel piano sono molto significativi: circa 650 milioni di euro nei primi 5 anni.

Tra i principali progetti si segnalano in particolare:

- il Data Link consente le comunicazioni terra/bordo/terra come *digital messaging* senza far ricorso alle tradizionali comunicazioni verbali via radio, e che è stato implementato presso tutti i centri di controllo e varrà potenziato nei prossimi anni all'aumentare del traffico;
- il sistema MTCD (*Medium Term Conflict Detection*) in grado di supportare il controllore del traffico aereo nella rilevazione dei possibili conflitti di traffico con molti minuti di anticipo, consentendo una ripianificazione delle traiettorie con congruo margine ed efficienza delle scelte;
- il nuovo sistema 4flight sarà la piattaforma operativa del futuro e verrà implementato con un nuovo approccio sia per quanto riguarda lo sviluppo sia per la manutenzione;
- la nuova rete E-NET 2 con tecnologia *Multiprotocol Label Switching*, in grado di rendere più veloce e sicura la trasmissione dati. Tale infrastruttura è anche propedeutica all'implementazione delle torri di controllo remote.

Parallelamente ENAV partecipa ai più importanti programmi di ricerca mondiali e tra questi, il programma della Commissione Europea SESAR è senza dubbio uno dei più significativi. Il programma ha avuto avvio con il SESAR 1 (2009-2016) ed è stato successivamente esteso ad una seconda fase denominata SESAR 2020 (2017-2024).

In virtù della partecipazione attiva all'interno di SESAR, e della riconosciuta esperienza nella gestione del traffico aereo, ENAV oggi è in grado di guidare il cambiamento a livello internazionale e di orientare i propri obiettivi strategici in linea con lo sviluppo del futuro sistema ATM Europeo.

Oggi ENAV partecipa dunque al processo di innovazione dell'attuale sistema ATM europeo con un ruolo da protagonista, quale ha rivestito negli ultimi decenni, lavorando alla realizzazione e implementazione delle tecnologie e delle procedure operative di ultima generazione, al fine di garantire i servizi ad un numero sempre maggiore di voli in modo efficiente, sicuro e rispettoso dell'ambiente.

## 1.5. UN ANNO SOSTENIBILE

Garantire la sicurezza a centinaia di milioni di passeggeri che ogni anno decollano e atterrano nei cieli e negli aeroporti nazionali oltre ad essere la mission di ENAV rappresenta il più importante contributo alla sostenibilità. Solo sulla safety ENAV investe più di 85 mln Euro l'anno, mentre le ore di addestramento raggiungono circa 200.000 ore annue.

Accanto alla safety, nella mission di ENAV trova spazio la necessità di garantire alle compagnie aeree di poter volare con puntualità e con rotte efficienti in grado di ridurre i tempi di percorrenza e consentire minori consumi e dunque minori emissioni di CO<sub>2</sub>. Iniziative come il *Flight Efficiency Plan* (FEP) sviluppato in Italia negli ultimi 10 anni, vanno proprio in questa direzione, garantire cioè alle compagnie aeree (e a tutta la comunità in generale) di beneficiare, con profili di volo sempre più efficienti, di rotte dirette con effetti positivi su costi, consumi ed emissioni nocive. All'interno di questo piano di efficientamento delle rotte, a dicembre 2016, con un anticipo di 5 anni sul termine definito dalla regolamentazione europea del *Single European Sky*, ENAV ha implementato il *Free Route Italy*, un rivoluzionario progetto che ha reso possibile per tutti i velivoli in sorvolo ad una quota superiore ai 9.000 metri, di attraversare i cieli italiani con un percorso diretto senza far più riferimento ad un preciso network di rotte. Grazie al *Free Route*, nel 2017, è stato possibile generare un risparmio annuo di circa 30 milioni di kg di carburante pari a circa 95 milioni Kg di CO<sub>2</sub> che non sono stati dispersi nell'ambiente. I dati ottenuti nel 2018 risultano ancora più performanti: grazie alla possibilità per le compagnie aeree di scegliersi rotte più efficienti, risulta che le distanze percorse dagli aerei nell'ultimo anno siano diminuite di 12 milioni di Km con una conseguente riduzione di 43 milioni di kg di carburante e circa 135 milioni in meno di emissioni di CO<sub>2</sub>.

Tutte queste rivoluzionarie innovazioni operative sono state avviate senza compromettere un primato che ormai la società detiene da diversi anni in Europa tra i principali ANSP (*Air Navigation Service Provider*)<sup>1</sup>: ovvero la capacità di ridurre al minimo i ritardi che dipendono dal controllo del traffico aereo, con grandi benefici per i vettori, ma in generale per tutti gli utenti del trasporto aereo nel nostro Paese, oltre che con un impatto non irrilevante sul consumo di carburante e sulle conseguenti emissioni di CO<sub>2</sub>.

Il percorso intrapreso da ENAV nell'ambito della *Corporate Social Responsibility parte dunque da lontano ed è incentrato su questi aspetti*. Accanto ad essi si è poi sviluppato un sistema di indicatori (consultabile alla fine di questo documento) in grado di consentire alla società non solo di essere *compliant* alla normativa (D.Lgs 254/2016) ma anche di avere un *tableau de bord* che rispecchiasse, in modo oggettivo, punti di forza e criticità.

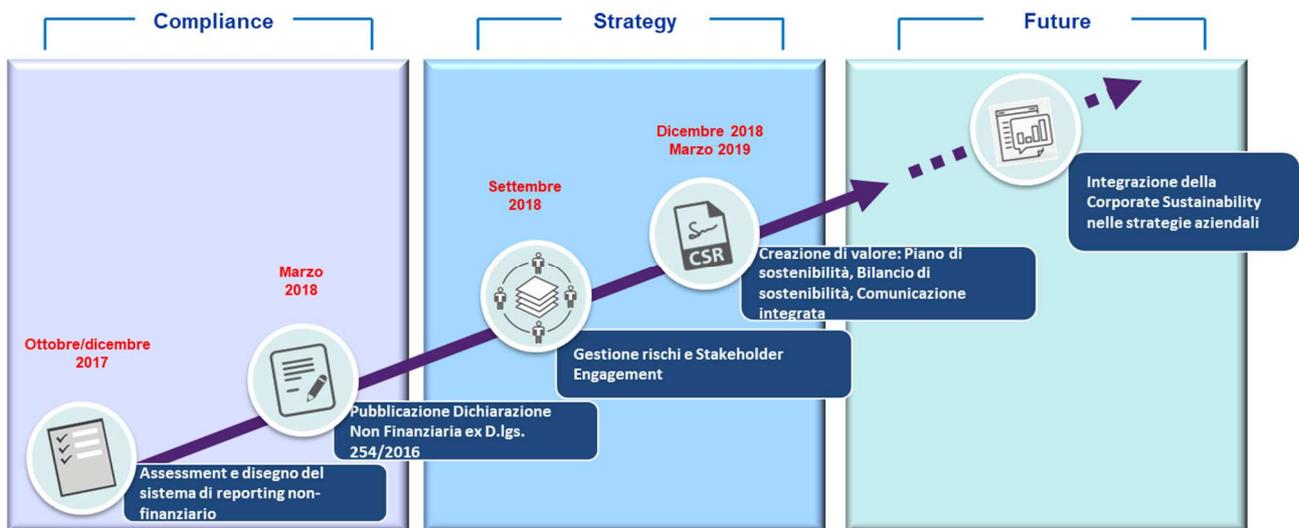
Il lavoro sugli indicatori ha reso evidente quanto fosse necessario andare oltre la compliance normativa per sviluppare un approccio virtuoso alla sostenibilità.

Se infatti l'obiettivo finale dell'impresa è creare valore, i processi sottostanti devono essere sostenibili, ossia durevoli nel tempo in quanto capaci di coinvolgere e remunerare i vari stakeholder che apportano risorse funzionali al successo duraturo dell'organizzazione. Questo significa che tali processi devono consolidare il business proteggendo gli interessi degli stakeholder da eventuali danni di immagine e reputazione che possono nascondersi tra le pieghe di qualsiasi organizzazione.

Sulla base di questi principi, si è dunque avviato un percorso che è stato definito “**dalla compliance alla creazione di valore**” il cui obiettivo ultimo, in un futuro non troppo lontano, è la completa integrazione tra la sostenibilità e le strategie aziendali.

---

<sup>1</sup> I principali ANSP in Europa sono: Germania, Francia, Regno Unito, Spagna e Italia.



Il percorso si è sviluppato attraverso quattro driver principali: un chiaro e deciso *commitment* da parte dei vertici aziendali, la costruzione di una struttura organizzativa dedicata alla CSR (in grado di definire gli obiettivi e seguire il *deployment* dei progetti), l'avvio di un percorso di *change management* incentrato anche sulla cultura della sostenibilità e l'introduzione sistemi di misurazione e incentivazione dedicati alla sostenibilità.

Sulla base di queste 4 linee di azione e con l'obiettivo di raggiungere la completa integrazione tra le strategie aziendali e la sostenibilità, nel corso dell'anno si sono sviluppate una serie di iniziative e progetti che hanno consentito all'azienda di ridisegnare il proprio approccio alla sostenibilità.

Tra le iniziative sviluppate vale la pena citare:

- La creazione del **Comitato di Sostenibilità**, composto da 3 membri del consiglio di amministrazione, utilissimo non solo per il contributo che esso sta generando ma anche per il messaggio implicito di attenzione al tema da parte dell'azienda;
- Lo **stakeholder engagement** (di cui si parlerà approfonditamente più avanti) che dal 2018 ha coinvolto in modo ampio e strutturato tutte le categorie di stakeholder dell'azienda e che ci ha consentito di definire al meglio la **matrice di materialità**;
- L'ampliamento della DNF nel **Bilancio di sostenibilità** (oggetto di questo documento) con il passaggio dal sistema di rendicontazione GRI *Referenced* al più completo **GRI Core**;
- L'inserimento dei **rischi ESG** mancanti (individuati attraverso il processo di elaborazione della DNF) all'interno del sistema di *Enterprise Risk Management* aziendale (di cui si darà computo nel paragrafo dedicato);
- Il **Piano della sostenibilità 2018-2020** (che verrà dettagliato nelle pagine seguenti) che, tenendo conto anche degli obiettivi del Piano industriale, intende fissare gli obiettivi a cui ogni singola struttura aziendale dovrà tendere e che sarà aggiornato di anno in anno;
- Il primo **Sustainability day**, che ha coinvolto nell'auditorium di Roma Ciampino tutto il management di ENAV ed a cui ha partecipato, in collegamento streaming, tutta l'azienda sulle diverse sedi nazionali;

- L'inserimento di **indicatori ESG negli MBO**, pianificato nel 2018 e che verrà formalizzato nei primi mesi del 2019;
- Gli **Ambassador della sostenibilità**, un gruppo di circa 30 dipendenti che hanno come obiettivo quello di agire da "megafono" della cultura sostenibile nel resto dell'azienda e sono il punto di riferimento per lo sviluppo dei progetti indicati nel piano di sostenibilità;
- Lo sviluppo di un **portale web** interamente dedicato alla sostenibilità (consultabile all'indirizzo <https://sostenibilita.enav.it/it>) e del relativo **filmato**, sviluppato secondo la logica dello short movie, incentrato sul contributo di ENAV alla sicurezza dei passeggeri;
- Lo sviluppo di un piano di comunicazione interno ed esterno dedicato alle iniziative di sostenibilità;
- La partecipazione ad alcuni tra i maggiori **network** sulla sostenibilità (*CSR Management network*, Salone della sostenibilità, etc.).

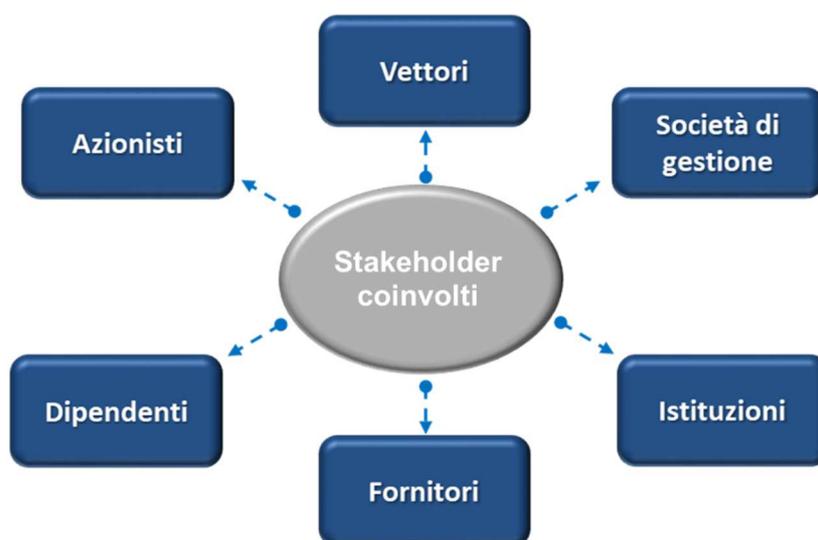
## 2 ENAV GUARDA AVANTI

### 2.1 LO STAKEHOLDER ENGAGEMENT E LA NUOVA MATRICE DI MATERIALITÀ

La capacità di gestire le attese di tutti gli stakeholder (azionisti, clienti, dipendenti, fornitori, istituzioni, etc.) svolge un ruolo rilevante nell'assicurare la durabilità dell'azienda nel medio-lungo periodo. Fino a qualche tempo fa, si riteneva che fosse la creazione di valore per gli azionisti l'obiettivo più razionale per l'impresa ma oggi appare chiaro come la sola dimensione del risultato economico non sia più sufficiente a fornire un quadro veritiero e corretto della qualità della gestione aziendale.

In tale contesto, adottare volontariamente standard sociali e ambientali più elevati di quanto prescritto dalla legge, aprirsi al dialogo con tutti i propri interlocutori, nella convinzione che le soluzioni vadano ricercate nella cooperazione, significa per le imprese, nell'era della globalizzazione e della tensione verso lo sviluppo sostenibile, guadagnare consenso e legittimazione. In altre parole, adottare comportamenti socialmente responsabili equivale a creare valore per tutti gli stakeholder, azionisti compresi, e gettare le basi per un successo duraturo.

In virtù di questo principio, in cui ENAV crede fermamente, anche a fronte della propria dimensione di azienda strategica per il paese, accanto all'attività di *customer relationship management*, già attiva da diversi anni, ENAV ha lanciato l'attività di engagement su tutti i propri portatori di interesse.



L'occasione per strutturare al meglio questo processo di ascolto su tutti gli stakeholder e sulle aspettative di questi nei confronti dell'azienda è stata proprio la sostenibilità e lo sviluppo della matrice di materialità, ovvero delle tematiche di Gruppo ritenute maggiormente significative.

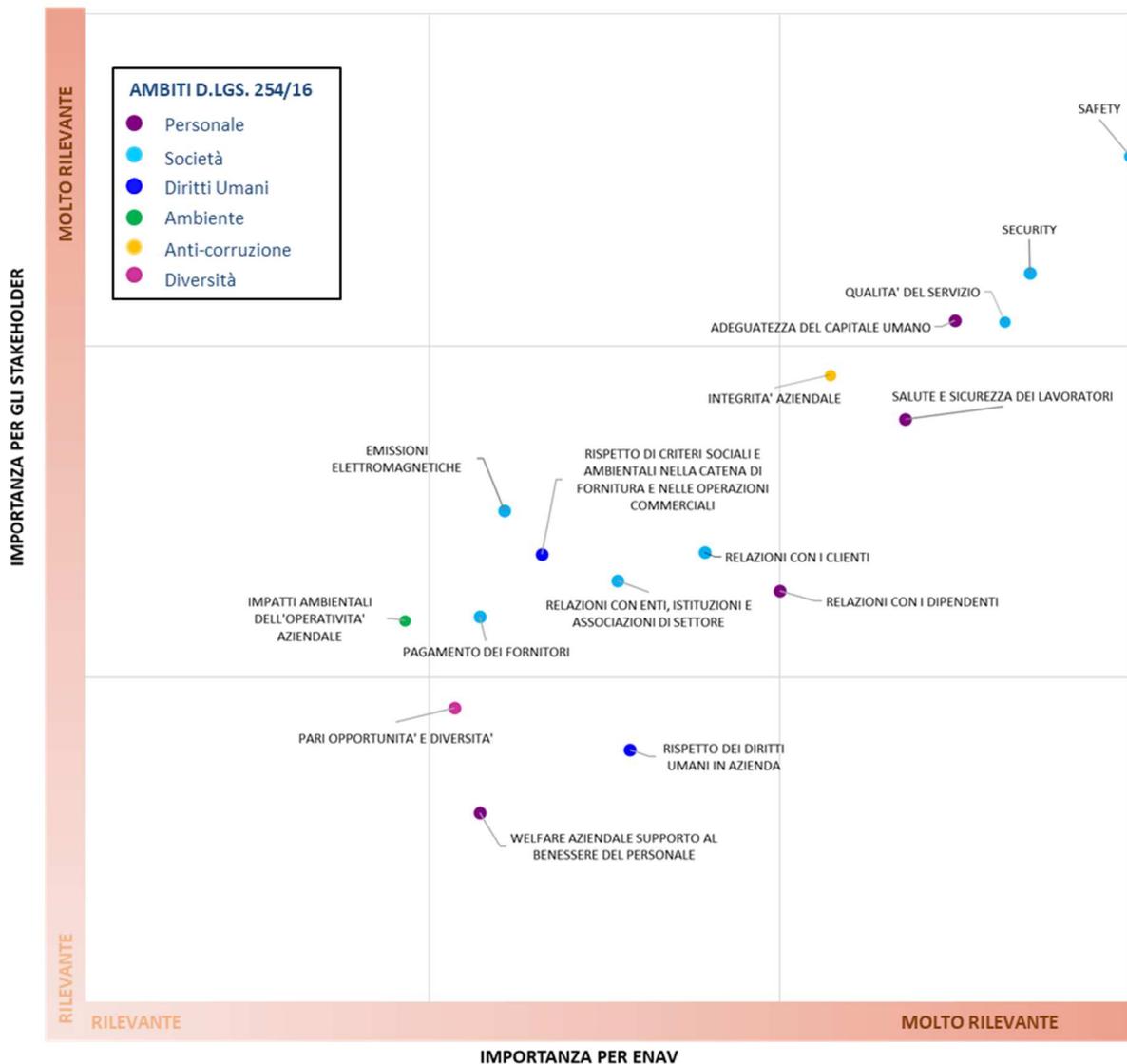
Per arrivare a definire la matrice di materialità, ENAV ha realizzato un'indagine non solo sul management interno, ma anche su tutti gli stakeholder: le compagnie aeree, gli azionisti, i fornitori, le società di gestione aeroportuale, le istituzioni e tutti i dipendenti. La forte risposta di questi ultimi, coinvolti attraverso un questionario on line, ha dato la misura di come l'azienda voglia partecipare e dire la propria: più di 1.300 dipendenti hanno preso parte all'indagine fornendo un'interessante analisi di ascolto interno.

Lo stakeholder engagement è stato strutturato in due momenti: una prima fase è stata gestita attraverso l'invio di un questionario, tramite e-mail o attraverso survey, composto da 21 domande su temi rilevanti individuati e valutati con un punteggio da 1 a 5; la seconda fase è stata condotta attraverso l'organizzazione di un forum multi-stakeholder finalizzato ad avviare un dialogo diretto

con ciascuno di essi per la comprensione dei loro bisogni e la futura soddisfazione delle loro aspettative.

Alcune delle indicazioni prodotte dagli stakeholder hanno trovato immediata risposta da parte dell'azienda mentre altri casi, quelli che prevedono lo sviluppo di progetti di più ampio respiro, sono stati inseriti come obiettivi del piano di sostenibilità.

Matrice di Materialità



La tabella che segue schematizza il perimetro di ciascun tema materiale, evidenziando il perimetro interno (Società del Gruppo) ed esterno per cui la tematica risulta materiale. Ad oggi non sono stati individuati temi con impatti rilevanti su entità esterne al Gruppo. Si precisa che, laddove la tematica non riguardi tutto il Gruppo, la stessa è stata considerata non rilevante per la/le società escluse in considerazione della tipologia di attività svolta e/o delle aree geografiche di presenza

**Tabella: Perimetro dei temi materiali identificati**

<b>Aspetto D.Lgs. 254/2016</b>	<b>Nr.</b>	<b>Tema materiale</b>	<b>Perimetro</b>	<b>Aspetto GRI</b>
<b>Società</b>	<b>1</b>	Emissioni Elettromagnetiche	Enav S.p.A. Techno Sky	GRI 413: Local communities
	<b>2</b>	Integrità aziendale	Gruppo ENAV	GRI 419: Socioeconomic compliance
				GRI 307: Environmental compliance
	<b>3</b>	Pagamento dei fornitori	Gruppo ENAV	-
	<b>4</b>	Qualità del servizio	Gruppo ENAV	GRI 102-43 Approach to stakeholder engagement
	<b>5</b>	Relazioni con i clienti	Gruppo ENAV	GRI 102-43 Approach to stakeholder engagement
	<b>6</b>	Relazione con enti, istituzioni e associazioni di settore	Gruppo ENAV	GRI 102-43 Approach to stakeholder engagement
	<b>7</b>	Rispetto di criteri sociali e ambientali nella catena di fornitura e nelle operazioni commerciali	Gruppo ENAV	GRI 308: Supplier environmental assessment
				GRI 414: Supplier social assessment
<b>8</b>	Safety	Enav S.p.A. Techno Sky	GRI 416: Customer Health and Safety	
<b>9</b>	Security	Enav S.p.A. Techno Sky	GRI 416: Customer Health and Safety	
<b>Personale</b>	<b>10</b>	Adeguatezza del capitale umano	Gruppo ENAV	GRI 404: Training and education
	<b>11</b>	Pari opportunità e diversità	Gruppo ENAV	GRI 405: Diversity and equal opportunity
			Gruppo ENAV	GRI 401: Employment
	<b>12</b>	Relazioni con i dipendenti	Gruppo ENAV	GRI 402: Labor/management relations
	<b>13</b>	Salute e sicurezza dei lavoratori	Gruppo ENAV	GRI 403: Occupational Health and Safety
<b>14</b>	Welfare aziendale e supporto al benessere personale	Gruppo ENAV	GRI 401: Employment	
<b>Diversità degli organi di governo e controllo</b>	<b>15</b>	Pari opportunità e diversità	Enav S.p.A. Techno Sky	GRI 405: Diversity and equal opportunity

Aspetto D.Lgs. 254/2016	Nr.	Tema materiale	Perimetro	Aspetto GRI
Corruzione	16	Integrità aziendale	Gruppo ENAV	GRI 205: Anti-corruption
Diritti Umani	17	Rispetto dei diritti umani in azienda	Gruppo ENAV	GRI 406: Non-discrimination
			Gruppo ENAV	GRI 412: Human Rights assessment
Ambiente	18	Impatti ambientali dell'operatività aziendale <sup>2</sup>	Enav S.p.A. Techno Sky	GRI 302: Energy
				GRI 305: Emissions
				GRI 306: Effluents and waste

### I Principali risultati emersi dal Forum Multistakeholder

Durante il forum, alcune delle tematiche incluse nella Matrice di Materialità hanno ovviamente destato maggiore interesse e alimentato più di altre la discussione tra gli stakeholder presenti.

Su tutte, come è ovvio, la safety. Riconosciuta ad unanimità come tematica più importante, è considerata fondamentale per l'esistenza dell'azienda e per la continuità stessa del business. Dalla discussione, che ha coinvolto prevalentemente le società di gestione e le compagnie aeree presenti, è scaturita la proposta di puntare su una "contaminazione" tra piloti e controllori del traffico aereo, sviluppando maggiore condivisione sulle rispettive responsabilità e modalità di lavoro (es. corsi di formazione o altre occasioni di incontro che coinvolgono entrambe le categorie) così da aumentare la conoscenza reciproca delle proprie attività, migliorando la connessione e la fluidità delle comunicazioni tra le due figure durante le varie fasi del volo. Questo aspetto, come molti altri emersi dall'incontro, è stato inserito come obiettivo nel piano di sostenibilità. Durante la discussione è stata anche sottolineata la stretta correlazione tra la safety e altri due temi che nella matrice sono emersi come tra i più significativi: la "Security" e la "Qualità del servizio".

Rispetto all'adeguatezza del capitale umano, è stato evidenziato, anche da parte degli investitori, come tale tematica sia divenuta ormai centrale nell'ambito del processo di costruzione del valore sociale. ENAV poi, data la peculiarità del suo business, ha un'ulteriore responsabilità nei confronti dell'adeguatezza del capitale umano ovvero quella di mantenere le competenze dei controllori del traffico aereo sempre ai massimi livelli, così da garantire quell'efficienza nel servizio che negli anni le ha fatto guadagnare la posizione che occupa come uno dei *provider* più performanti al mondo. È stata evidenziata anche l'importanza di una formazione solida per il "personale di sede" in quanto figure necessarie per rispondere alle evoluzioni del contesto esterno e sviluppare nuovi business.

In particolare, le Istituzioni presenti al tavolo hanno sottolineato quanto sia importante che l'azienda continui a portare avanti efficacemente le "Relazioni con enti, istituzioni e associazioni di categoria". ENAV ha un ruolo strategico per il paese e a questo aspetto, secondario per molte altre aziende, dedica invece molta attenzione. Alcuni stakeholder presenti al tavolo hanno sottolineato anche

<sup>2</sup> Relativamente a questo aspetto, ENAV Asia Pacific, in virtù delle caratteristiche dell'azienda (2 dipendenti e 1 ufficio) non è considerata rilevante ai fini degli impatti ambientali.

l'importanza delle partnership e collaborazioni che l'azienda sta portando avanti in questi anni sia con business partner che con fornitori e della necessità di un rapporto collaborativo continuo come elemento fondamentale per creare innovazione utile al miglioramento del servizio offerto e, in definitiva, all'esperienza di volo dei passeggeri. È stato anche suggerito di continuare nella strada intrapresa di ampliamento della comunicazione con gli investitori SRI, attraverso i tradizionali group meeting e/o *one-to-one*. Per quanto riguarda gli impatti ambientali, è chiaro a tutti come ENAV, in quanto società di servizi, non produca impatti particolarmente rilevanti mentre invece molto più rilevante è l'azione che la società può condurre, in particolare attraverso l'efficace disegno delle rotte ma non solo, per ridurre il consumo di carburante e le connesse emissioni di CO<sub>2</sub> da parte delle compagnie aeree. In particolare, sono state ribadite le opportunità del *Flight Efficiency Plan* che costituisce, ad oggi, la più importante sfida "sostenibile" di ENAV, vale a dire quella di garantire un approccio che possa assicurare ai vettori non solo di volare sicuri, ma di poterlo fare anche con rotte efficienti in grado di ridurre i tempi di percorrenza e consentire minori consumi. Sempre nell'ambito degli impatti indiretti, è stata sottolineata l'importanza di coinvolgere ENAV anche nei progetti di gestione delle emissioni sonore degli aerei, in collaborazione con le società di gestione e con le compagnie aeree,

Riguardo i diritti umani, la *diversity* e le pari opportunità, considerati come meno prioritari rispetto ad altri temi, sono emersi spunti di riflessione riguardo eventuali politiche e modalità di reporting. Per quanto questi aspetti non siano emersi come critici nell'indagine condotta anche internamente, l'azienda ha comunque deciso di inserirli come obiettivi nel piano di sostenibilità.

In conclusione, dal Forum è emerso un allineamento chiaro tra i risultati della matrice di materialità e la prospettiva degli stakeholder presenti al forum. Ciò è stato possibile grazie a due fattori principali: la trasversalità dei temi e l'elevato grado di coesione e collaborazione tra le parti. In tal senso, l'evento ha creato i presupposti per un rapporto solido tra i vari stakeholder basato su un'ottica di continuità. La partecipazione attiva e i contributi forniti dai presenti, oltre ad aver stimolato riflessioni utili e interessanti, hanno ulteriormente confermato la grande opportunità per ENAV di proseguire sulla strada del confronto, consolidando altresì l'idea che i *feedback* derivanti dai propri portatori di interesse vadano non solo presi fortemente in considerazione ma inseriti, nei limiti del possibile, nello sviluppo delle linee strategiche della *corporate social responsibility*.

## 2.2 IL PIANO DI SOSTENIBILITÀ

Lo sviluppo di qualsiasi strategia, piano di azione o politica che riguardi la sostenibilità all'interno delle imprese, non può prescindere dai 17 obiettivi definiti dalle Nazioni Unite. Anche ENAV è partita proprio da questi aspetti e ad essi è collegata ogni azione (direttamente o indirettamente) che l'azienda pone in essere nell'ambito delle proprie linee di sviluppo sulla sostenibilità.



Per meglio pianificare la propria azione e il proprio contributo agli SDGs, il Gruppo ENAV ha sviluppato un piano di sostenibilità triennale (2018-2020) che, prendendo le mosse dall'analisi di materialità e dagli spunti emersi nello *stakeholder engagement* (oltre che dall'analisi delle tendenze di mercato in ambito di sostenibilità e dalle indicazioni delle principali *best practice* in materia), si declina su 5 *Assets*:

- 1 **Strategia e governance:** individua una serie di iniziative volte ad impattare sulle strategie aziendali e sul sistema normativo e gestionale della società al fine di integrare la sostenibilità all'interno del Gruppo;
- 2 **Le Politiche:** prevede una serie di azioni volte a disciplinare specifiche tematiche ESG in diversi ambiti dell'operatività del Gruppo ENAV;
- 3 **Innovazione tecnologica:** prevede un set di progetti finalizzati realizzare alcuni degli obiettivi strategici del Gruppo ENAV attraverso l'innovazione tecnologica;
- 4 **Reporting e comunicazione:** indica un insieme di azioni finalizzate a rafforzare il processo di rendicontazione non finanziaria e la comunicazione esterna delle performance e dei principi che guidano la strategia di sostenibilità del Gruppo ENAV;
- 5 **Cultura aziendale e progetti dedicati:** si pone come fine quello di divulgare all'interno dell'organizzazione una cultura, sia individuale che aziendale, orientata ai principi di Sostenibilità.

Trattandosi di un piano triennale – che copre l'orizzonte temporale 2018/2020 – alcuni dei progetti ivi elencati sono stati già realizzati o avviati:

## Strategia e Governance



### Strategia e Governance



- ISTITUIRE UN COMITATO DI SOSTENIBILITÀ;
- INDIVIDUARE ALL'INTERNO DELLE FUNZIONI AZIENDALI ALCUNI "SUSTAINABILITY AMBASSADOR", FIGURE IN GRADO DI DIFFONDERE LA CULTURA DELLA SOSTENIBILITÀ E COLLABORARE CON LA FUNZIONE *COMUNICAZIONE – CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY* PER LA PROGETTAZIONE DI INIZIATIVE SPECIFICHE;
- INTEGRARE NEL PROCESSO DI **ENTERPRISE RISK MANAGEMENT** L'IDENTIFICAZIONE, LA VALUTAZIONE E IL MONITORAGGIO DEI RISCHI **ESG** DEFINITI NELLA DICHIARAZIONE NON FINANZIARIA/BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ';
- MANTENERE IL SISTEMA DI **CORPORATE GOVERNANCE** SEMPRE ALLINEATO ALLE INDICAZIONI DEL CODICE DI AUTODISCIPLINA DI BORSA ITALIANA E ALLE *BEST PRACTICE* DI RIFERIMENTO A LIVELLO NAZIONALE E INTERNAZIONALE.

- Azioni da valutare
- Azioni concluse/avviate

## Strategia e Governance



### Strategia e Governance



- INTRODURRE NEL SISTEMA DI REMUNERAZIONE DEL MANAGEMENT E DEI DIPENDENTI DEL GRUPPO UN **SISTEMA DI INCENTIVI** PER LA GESTIONE E IL RAGGIUNGIMENTO DI TARGET ESG SPECIFICI;
- GARANTIRE LA VERIFICA DELL'ALLINEAMENTO DEI **DOCUMENTI DI GOVERNANCE APPROVATI DAL CDA**, INERENTI LE POLITICHE DI GESTIONE DEI RISCHI (ES. RISK APPETITE, RISK POLICIES ) CON GLI ASPETTI CHIAVE DEL PIANO DI SOSTENIBILITÀ;
- PROGUIRE NEL PROCESSO **AUTOVALUTAZIONE DEL FUNZIONAMENTO** DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE E DEI DIVERSI COMITATI (ES. AUTOVALUTAZIONE, VALUTAZIONE INDIPENDENTE DA TERZE PARTI) ANCHE IN RELAZIONE AI PRINCIPI CONTENUTI NEL CODICE DI AUTODISCIPLINA A CUI ENAV ADERISCE(CONSIDERANDO ANCHE I CRITERI DI DIVERSITÀ RACCOMANDATI);
- FORMALIZZARE, PER OGNI SCHEDA DEL BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ, IL **PROCESSO DI FORMAZIONE DEL DATO** EVIDENZIANDO EVENTUALI CRITICITÀ;
- DEFINIRE UN INSIEME DI **TARGET QUALITATIVI E QUANTITATIVI**, E RELATIVE TEMPISTICHE PER IL RAGGIUNGIMENTO DI OBIETTIVI CONNESSI A TEMATICHE DI SOSTENIBILITÀ RILEVANTI PER IL GRUPPO (CONTENUTE NELLA MATRICE DI MATERIALITÀ).

- Azioni da valutare
- Azioni concluse/avviate

## Politiche

### Politiche



2



- FORMALIZZARE E PUBBLICARE UNA **POLITICA AMBIENTALE** PER LA DEFINIZIONE DEGLI INDIRIZZI, IMPEGNI ED OBIETTIVI CHE IL VERTICE AZIENDALE INTENDE PROMUOVERE ASSICURANDO LA CONFORMITÀ LEGISLATIVA E IL MIGLIORAMENTO DELLE PRESTAZIONI AMBIENTALI, PERSEGUENDO L'OBIETTIVO DELLO SVILUPPO SOSTENIBILE;
- INTRODURRE UN **SISTEMA DI GESTIONE AMBIENTALE** (EMS) CHE ASSUMA A RIFERIMENTO STANDARD INTERNAZIONALI DI SETTORE (AD ES. ISO14001) E CHE SIA OGGETTO DI AUDIT INTERNO;
- FORMALIZZARE E PUBBLICARE UNA **POLITICA SUI DIRITTI UMANI** ISPIRATA A PRINCIPI DIFFUSI A LIVELLO INTERNAZIONALE (ES. *UN GUIDING PRINCIPLES ON BUSINESS AND HUMAN RIGHTS*) DA APPLICARE AL GRUPPO, AI SUOI FORNITORI E PARTNER AZIENDALI NELLE OPERAZIONI COMMERCIALI. TALE POLITICA SI PONE L'OBIETTIVO DI INDICARE I PRINCIPI DI VALUTAZIONE E MONITORAGGIO SUL RISPETTO DEI DIRITTI UMANI;
- FORMALIZZARE E PUBBLICARE UNA **POLITICA PER LA DIVERSITÀ E LE PARI OPPORTUNITÀ** VOLTA A TUTELARE LA DIVERSITÀ DI GENERE ALL'INTERNO DEL GRUPPO, COSÌ COME A TUTELARE IL RISPETTO DELLE PARI OPPORTUNITÀ LUNGO LE DIVERSE FASI DEL PERCORSO PROFESSIONALE DEI DIPENDENTI.

- Azioni da valutare
- Azioni concluse/avviate

## Politiche

### Politiche



2



- FORMALIZZARE E PUBBLICARE UNA **POLITICA ANTI-CORRUZIONE** (*CODICE DI COMPORTAMENTO PER IL CONTRASTO ALLA CORRUZIONE*) CHE DISCIPLINI, TRA I VARI ASPETTI, L'EROGAZIONE DI SPONSORIZZAZIONI E DONAZIONI, LA GESTIONE DEI RAPPORTI COMMERCIALI ED EVENTUALI CONTRIBUTI POLITICI DIRETTI E INDIRETTI;
- INTRODURRE UN **SISTEMA DI GESTIONE ANTI-CORRUZIONE** DI GRUPPO CHE ASSUMA A RIFERIMENTO STANDARD INTERNAZIONALI (ES. ISO 37001);
- ADOTTARE UN **REGOLAMENTO WHISTLEBLOWING**.

- Azioni da valutare
- Azioni concluse/avviate

18

## Innovazione tecnologica



### Innovazione tecnologica



#### DIGITALIZZAZIONE ED AUTOMAZIONE

- SISTEMA DATA LINK NEI 4 ACC (DIGITALIZZAZIONE VOICE MESSAGING);
- NUOVO SISTEMA DIGITALIZZAZIONE TWR , BASATO SU ELECTRONIC STRIP DI MALPENSA (1 IN ITALIA), LINATE E FIUMICINO;
- TOOL DI MEDIUM TERM CONFLICT DETECTION NEI 4 ACC (AUTOMAZIONE PROCESSO DI RILEVAMENTO CONFLITTI);
- INTRODUZIONE NUOVO SISTEMA DI GESTIONE DELLA MANUTENZIONE DA REMOTO (TOC/HAL): (DIGITALIZZAZIONE PROCESSI MANUTENTIVI).

- Azioni da valutare
- Azioni concluse/avviate

## Innovazione tecnologica



### Innovazione tecnologica



#### INNOVAZIONE SORVEGLIANZA:

- COMPLETAMENTO AMMODERNAMENTO SORVEGLIANZA GROUND PRESSO FCO, MXP, TO, BG, LIN CON AGGIORNAMENTO DEGLI SMR O SISTEMI DI MULTILATERAZIONE (2018-2020).

#### INNOVAZIONE INFRASTRUTTURALE:

- REALIZZAZIONE DI PRIVATE CLOUD PER SISTEMI ATM DI TEST;
- REALIZZAZIONE DI PRIVATE CLOUD PER SISTEMI ATM OPERATIVI.

- Azioni da valutare
- Azioni concluse/avviate

## Reporting e comunicazione



### Reporting e comunicazione



- PUBBLICARE UN **BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ "IN ACCORDANCE TO GRI"** COMPRESIVO DELLA DICHIARAZIONE NON FINANZIARIA (D.LGS. 254/2016);
- EROGARE ATTIVITÀ DI **FORMAZIONE** DEDICATE AL REPORTING NON-FINANZIARIO E ALL'UTILIZZO DEL NUOVO SISTEMA IT;
- RAFFORZARE LA COMUNICAZIONE ESTERNA SUI TEMI DELLA SOSTENIBILITÀ CON LO SVILUPPO DEL **PORTALE WEB DEDICATO E LA PRESENZA SUI SOCIAL**.

- Azioni da valutare
- Azioni concluse/avviate

## Reporting e comunicazione



### Reporting e comunicazione



- AMPLIARE LA **COMUNICAZIONE CON GLI INVESTITORI**, DEDICANDO PIÙ SPAZIO ALLE INFORMAZIONI NON-FINANZIARIE DEL GRUPPO NEI TRADIZIONALI MOMENTI DI INCONTRO E, QUANDO POSSIBILE, ORGANIZZANDO/PARTICIPANDO ANCHE A INCONTRI DEDICATI CON INVESTITORI "ETICI/RESPONSABILI";
- PARTECIPARE AD **INIZIATIVE ESTERNE** SULLA SOSTENIBILITÀ PROPOSTE DA ENTI TERZI (ES. ASVIS, CSR MANAGEMENT NETWORK, CSR EUROPE, NEDCOMMUNITY) E A **TAVOLE ROTONDE** INCENTRATE SU TEMI DI SOSTENIBILITÀ (ES. DIVERSITY, DIRITTI UMANI, AMBIENTE), SIA CON IL RUOLO DI SPEAKER CHE IN QUALITÀ DI UDITORI;
- SVOLGERE ATTIVITÀ PERIODICHE DI **STAKEHOLDER ENGAGEMENT** AL FINE DI CONFRONTARSI SUL PERCORSO DI SOSTENIBILITÀ INTRAPRESO DALL'AZIENDA E SUI TEMI DI SOSTENIBILITÀ RISULTATI RILEVANTI COSÌ DA POTER CONDIVIDERE POSSIBILI SCENARI EVOLUTIVI E PROGETTUALITÀ UTILI ALLA CREAZIONE DI VALORE CONDIVISO CON VARIE CATEGORIE DI STAKEHOLDER.

- Azioni da valutare
- Azioni concluse/avviate

## Cultura aziendale e progetti dedicati

5



### Cultura aziendale e progetti dedicati



- 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, FINALIZZATO A FORMARE, SENSIBILIZZARE E INGAGGIARE PROATTIVAMENTE LA COMUNITÀ AZIENDALE
  
- PIANIFICARE ULTERIORI OCCASIONI DI **INCONTRO** TRA PILOTI E CONTROLLORI PER AUMENTARE LA **CONOSCENZA RECIPROCA** DEGLI STRUMENTI E DEI SERVIZI FORNITI DA CIASCUNO E MIGLIORARE LA CONNESSIONE E FLUIDITÀ DELLE COMUNICAZIONI NELLE VARIE FASI DEL VOLO;
  
- DEFINIRE **INIZIATIVE SPECIFICHE FINALIZZATE ALLO SVILUPPO DEL CAPITALE UMANO** ATTRAVERSO:
  - Strumenti di valutazione delle competenze tecnico/manageriali rispetto agli obiettivi di business e relativi programmi di sviluppo.
  - Avvio di un cantiere di lavoro finalizzato alla messa a punto di uno specifico strumento per l'analisi e la valutazione della people satisfaction;

- Azioni da valutare
- Azioni concluse/avviate

## Cultura aziendale e progetti dedicati

5



### Cultura aziendale e progetti dedicati



- SVILUPPO DI PROGRAMMI DI **WELFARE**:
  - **MONEY AND TIME SAVING**;
  
  - **FORME DI LAVORO FLESSIBILE**;
  
  - **MIGLIORAMENTO DELL'AMBIENTE DI LAVORO (SEDE CENTRALE)**;
  
  - **MOBILITÀ E SERVIZI CONDIVISI**.
  
- SVILUPPO DI PROGRAMMI DI **PROTEZIONE DEL PERSONALE - SECURITY E HSE**:
  - **TRAVEL SECURITY**.

- Azioni da valutare
- Azioni concluse/avviate

## Cultura aziendale e progetti dedicati

5



### Cultura aziendale e progetti dedicati



- INIZIATIVE FINALIZZATE ALLA TUTELA DEL CAPITALE NATURALE ATTRAVERSO L'USO DI MATERIALI DI CONSUMO:
  - **EFFICIENZA ENERGETICA ;**
  
- SVILUPPO DI ULTERIORI STRUMENTI NEL DIGITAL WORKPLACE NELL'AMBITO DEL WORK LIFE BALANCE;
  
- PARTECIPAZIONE ALL'EVENTO DI ORIENTAMENTO PER LE SCUOLE DENOMINATO "DESTINAZIONE FUTURO: IL CONGRESSO SCIENTIFICO DEI RAGAZZI" PER L'ANNO SCOLASTICO 2018-2019.

- Azioni da valutare
- Azioni concluse/avviate

### **3 LE PERFORMANCE DEL 2018**

- 45 Torri di Controllo
- 4 Centri di Controllo
- 4.114 dipendenti
- 1,96 milioni di voli gestiti annui
- 6.839 picco di voli gestito in un giorno
- 732.000 kmq spazio aereo gestito

#### **DATI BILANCIO 2018**

- 889,7 milioni di Euro di ricavi (+0,9% sul 2017)
- 114,4 milioni di utile (+12,7% sul 2017)
- 297,4 Ebitda (+4,9% sul 2017)

#### **HIGHLIGHTS COMMUNITY 2018**

- Leader in Europa nella puntualità con 0,024 minuti di ritardo AFTM assegnati in rotta tra i principali ANSP<sup>3</sup>
- 69.843 ore formazione tecnico operativa
- 113 milioni € di investimenti in infrastrutture su 116,9 milioni € di investimenti complessivi.
- Più di 1.900 ore volate da aerei del servizio Flight Inspection and Validation

#### **HIGHLIGHTS ENVIROMENT 2018**

- 135 milioni di kg di CO<sub>2</sub>, il minor impatto generato con il Progetto Free Route
- 133 mila kg di CO<sub>2</sub> evitate grazie alla produzione di energia da fonti rinnovabili

#### **HIGHLIGHTS PEOPLE 2018**

- 100% persone con contratto a tempo indeterminato
- 5,3% tasso di turnover
- 99.716 ore di formazione in aula ed e-learning
- 190.996 ore di Addestramento continuo e Addestramento di unità operativa

---

<sup>3</sup> I principali ANSP in Europa sono: Germania, Francia, Regno Unito, Spagna e Italia.

## 4 IL GRUPPO

### 4.1 IL PROFILO DEL GRUPPO

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, con un approccio sempre più orientato al cliente finalizzato anche a definire una strategia in grado di creare valore costante alla crescita del trasporto aereo.



4

Del Gruppo ENAV fanno parte anche le società controllate Techno Sky Srl, ENAV Asia Pacific Sbn Bhd ed ENAV North Atlantic LLC. Grazie ad esse, oltre a rendere i servizi della navigazione aerea come per legge e per Statuto, la Società è in grado di garantire l'installazione, la manutenzione e il monitoraggio costante dei sistemi di assistenza al volo e dei relativi *hardware* e *software*, di sviluppare e collaudare nuove tecnologie e 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**

**45 AEROPORTI**

**46 SISTEMI RADAR**

**123 CENTRI DI TELECOMUNICAZIONE**

<sup>4</sup> D-Flight, società costituita nel mese di novembre 2018 con capitale sociale sottoscritto al 100% da Enav ed avente ad oggetto lo sviluppo ed erogazione di servizi di gestione del traffico aereo a bassa quota di aeromobili a pilotaggio remoto e di tutte le altre tipologie di aeromobili che rientrano nella categoria degli unmanned aerial vehicles.  
Consorzio Sicta in liquidazione: posto in liquidazione volontaria con delibera dell'Assemblea totalitaria del Consorzio Sicta tenutasi il 3 marzo 2017 ed efficace dal 28 marzo 2017.

## 71 SISTEMI METEO

### 249 SISTEMI DI AUSILIO ALLA NAVIGAZIONE

#### 28 SISTEMI SOFTWARE IN MANUTENZIONE PER TOTALI 22.159 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).

ENAV Asia Pacific e ENAV North Atlantic, rispettivamente costituite nel 2013 e nel 2014, hanno sede all'estero.

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.

ENAV è oggi uno degli azionisti di Aireon con una quota di circa l'11%, 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 (16,6%) 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.

## **4.2 LA GOVERNANCE**

### **Il sistema di governance**

Il sistema di *corporate governance* di ENAV è articolato in una serie di organi, principi, regole e procedure che risultano in linea con i principi contenuti nel Codice di Autodisciplina delle società quotate, promosso dal Comitato per la *Corporate Governance* partecipato da Borsa Italiana S.p.A., nonché con le raccomandazioni formulate dalla Consob in materia e, più in generale, con la *best practice* riscontrabile in ambito internazionale. Anche tenuto conto della rilevanza sociale dell'attività svolta dalla Società, la *governance* di ENAV risulta orientata al perseguimento dell'obiettivo prioritario della creazione di valore per gli azionisti in un orizzonte di medio-lungo periodo ed 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.

Per quanto concerne la composizione degli organi di governo e controllo, e le responsabilità attribuite agli stessi, si rimanda alla descrizione di dettaglio riportata all'interno della Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari pubblicata nella sezione "Governance" del sito [www.enav.it](http://www.enav.it).

### **Le politiche di diversità per la nomina degli organi di governo**

ENAV relativamente ai criteri di diversità per la composizione del Consiglio di Amministrazione, applica criteri generali di nomina e selezione dei componenti dell'Organo amministrativo previsti dallo Statuto, descritti in dettaglio all'interno della Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari. In sintesi, secondo quanto previsto all'interno dell'articolo 11-bis 1 dello Statuto di ENAV gli amministratori devono essere scelti secondo criteri di professionalità e competenza tra persone che abbiano maturato un'esperienza complessiva di almeno un triennio attraverso l'esercizio di attività di amministrazione o di controllo (ovvero compiti direttivi presso imprese), di attività professionali o di insegnamento universitario in materie giuridiche, economiche, finanziarie o tecnico-scientifiche, attinenti o comunque funzionali all'attività di impresa, ovvero, funzioni amministrative o dirigenziali, presso enti pubblici o pubbliche amministrazioni, operanti in settori attinenti a quello di attività dell'impresa, ovvero presso enti o pubbliche amministrazioni che non hanno attinenza con i predetti settori purché le funzioni comportino la gestione di risorse economico-finanziarie. Inoltre, per quanto concerne la diversità di genere nella composizione del Consiglio di Amministrazione, lo Statuto di ENAV impone – all'art. 11-bis.3 - che la composizione dell'Organo amministrativo sia sempre rispettosa dell'equilibrio tra i generi disposto dalla normativa vigente. A tali criteri si ispirano coerentemente anche i meccanismi di sostituzione di Amministratori e/o integrazione del Consiglio.

### **Criteri di nomina degli organi 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 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, nelle quali i candidati devono essere elencati mediante un numero progressivo e devono risultare in numero non superiore ai componenti da eleggere. 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 componenti del Collegio Sindacale, trovano applicazione le disposizioni di legge e di regolamento vigenti. La composizione del Collegio Sindacale deve assicurare il rispetto delle disposizioni di legge e regolamentari vigenti in materia di equilibrio tra i generi, ove applicabili. 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 di legge e regolamentari in materia di equilibrio tra i generi.

### **Il Comitato Sostenibilità e gli altri Comitati endoconsiliari**

Nell'esercizio delle proprie prerogative e responsabilità il Consiglio di Amministrazione si avvale del supporto di comitati, costituiti al proprio interno, con funzioni di natura propositiva e consultativa. In particolare, il Consiglio di Amministrazione, in linea con i requisiti del Codice di Autodisciplina adottato da Borsa Italiana S.p.A., cui la Società aderisce, ha istituito al proprio interno il Comitato Controllo e Rischi (con competenza anche in merito alle operazioni con parti correlate), e il Comitato Remunerazioni e Nomine. Maggiori informazioni relativamente alla composizione e alle responsabilità di tali comitati sono fornite all'interno della Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari.

In aggiunta ai suddetti, il Consiglio di Amministrazione di ENAV ha istituito il Comitato Sostenibilità, composto da 3 membri non esecutivi, in maggioranza indipendenti, tra cui il Presidente. Tale comitato, istituito con delibera del Consiglio di Amministrazione del 27 Giugno 2018, ha il compito di assistere con funzioni istruttorie, consultive e propositive il Consiglio stesso e, per quanto di competenza, l'Amministratore Delegato negli ambiti inerenti la sostenibilità.

### 4.3 LA GESTIONE DEI RISCHI ESG 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, in riferimento a circa venti diversi “domini” di natura finanziaria e non finanziaria.

Le periodiche attività di *risk assessment* consentono di valutare l’esposizione al rischio sia in termini qualitativi che quantitativi, definendo contestualmente specifiche soglie di propensione e tolleranza e declinando conseguentemente le relative azioni di trattamento.

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

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

In considerazione dell’analisi di materialità sui temi di sostenibilità, l’*Enterprise Risk Management* individua e gestisce anche i rischi di natura non finanziaria relativi ai seguenti ambiti:

- sociale;
- personale;
- ambiente;
- governance e compliance;
- diritti umani.

Di seguito si riportano i principali rischi legati ad aspetti non finanziari”. La modalità di gestione degli stessi verrà approfondita nei paragrafi in cui vengono trattati gli specifici argomenti.

#### **Rischi connessi ai servizi della navigazione aerea**

Il Gruppo è costantemente impegnato nel garantire i più alti livelli di sicurezza dei propri servizi attraverso la sistematica gestione della safety (sicurezza del volo) e della security (information security e sicurezza fisica), anche attraverso un costante e innovativo sviluppo tecnologico e infrastrutturale.

Nella fornitura dei servizi della navigazione aerea, ENAV è, infatti, soggetta ad una garanzia di sicurezza riconducibile alla safety e ad un obbligo di protezione riconducibile alla security. Le norme internazionali, europee e nazionali che disciplinano la sicurezza, in termini di safety e security, pongono, in capo alla Società, requisiti e obiettivi tesi alla mitigazione del rischio inerente gli effetti delle violazioni della sicurezza, unitamente alle misure di ripristino del livello di sicurezza stesso.

In considerazione di tali premesse, e tenuto conto che gli impatti generabili dal manifestarsi di eventi di rischio connessi all’erogazione dei servizi alla navigazione aerea determinano effetti anche sull’immagine e sulla reputazione del Gruppo ENAV, sono considerate prioritarie tutte le azioni necessarie al raggiungimento e al mantenimento del livello di rischio intrinsecamente connaturato alla natura dei servizi, ovvero non ulteriormente mitigabile attraverso azioni di trattamento.”

Inoltre, ENAV, con i propri servizi, caratterizzati dall’applicazione dei più innovativi concetti operativi, mira a soddisfare le esigenze delle compagnie aeree in termini di economicità del volo (puntualità, risparmio di carburante, etc.) curandone i rapporti mediante la propria struttura di *Customer Relationship Management*.

## **Rischi connessi al personale**

Il capitale umano ed organizzativo rappresenta per il Gruppo ENAV uno dei fattori chiave per il mantenimento dei livelli di eccellenza - in termini di sicurezza, capacità operativa ed impatto ambientale - nella fornitura dei servizi regolati e non, e costituisce un asset strategico per consolidare la Società tra i *best performer* riconosciuti a livello internazionale. La priorità del Gruppo è, quindi, di garantire nel tempo che il capitale umano sia costantemente adeguato rispetto al modello di funzionamento interno. Ciò si traduce nell'impegno a garantire che le competenze del personale operativo e non operativo siano sempre in linea con i modelli operativi adottati, al fine di garantire il raggiungimento degli obiettivi istituzionali e di business. Il nuovo modello di leadership è definito con particolare riferimento alla valutazione e sviluppo delle risorse, alla valorizzazione dei talenti ed al coinvolgimento ed allineamento delle persone.

La salute e sicurezza sui luoghi di lavoro è gestita a livello di Gruppo garantendo il rispetto degli obblighi previsti dal D.Lgs. 81/08 e s.m.i. mediante presidi di carattere organizzativo<sup>5</sup> e procedurale (es. attività di controllo operativo previste all'interno dei Sistemi di Gestione SGSSL certificati<sup>6</sup> di ENAV e TECHNO SKY) che consentono di gestire adeguatamente tutti i potenziali rischi a cui sono esposti i lavoratori del Gruppo (es. in relazione al tipo di mansione, possono manifestarsi fattori di rischio quali: rumore, campi elettromagnetici, radiazioni ionizzanti, incendio, attività in quota e stress lavoro-correlato).

Un ulteriore aspetto presidiato nell'ambito della salute e sicurezza dei lavoratori è legato alla cosiddetta *travel security* ovvero la gestione dei rischi professionali e di security del personale ENAV che debba svolgere attività lavorativa all'estero. La tematica è gestita sia in relazione ai temi di *Security Awareness* del personale in missione internazionale, sia in relazione alla salute e sicurezza sul lavoro (mansioni, aspetti sanitari ed epidemiologici).

Il Gruppo ENAV, mitiga inoltre il rischio di vertenzialità sindacale, mediante un presidio di controllo dedicato alle relazioni industriali. Vengono in particolare adottate tutte le necessarie leve di mitigazione dell'impatto degli eventuali scioperi, basate principalmente su strumenti normativi e di regolamentazione oltre che sul coordinamento con gli stakeholder esterni.

## **Rischi connessi alla tutela ambientale**

La natura non industriale del Gruppo comporta che i presidi di controllo della tutela ambientale siano principalmente focalizzati sulla gestione dei rifiuti speciali, dell'inquinamento elettromagnetico e delle sorgenti radiogene, con un approccio di gestione sistemica che supera il solo concetto di compliance normativa.

I principi di natura ambientale vengono considerati anche nella catena di fornitura attraverso presidi organizzativi ed operativi (es. valutazione delle prestazioni erogate dai fornitori, richiesta di accettazione dei principi del codice etico di ENAV da parte dei fornitori, ecc.).

## **Rischi connessi alle tematiche di governance e compliance**

Il panorama normativo nazionale ed internazionale delinea oggi un quadro particolarmente complesso che ha avuto inoltre un costante e rapido incremento, richiedendo investimenti in termini di risorse e processi al fine di presidiare le tematiche di interesse. Tale contesto contempla una serie di obblighi ed adempimenti in capo ad amministratori e responsabili delle società, tra cui quelli derivanti dal D. Lgs. 231/01 sulla responsabilità amministrativa delle Società, dal D. Lgs. 81/08 in

---

<sup>5</sup> È stata creata una unica struttura di gruppo a presidio delle tematiche HSE.

<sup>6</sup> In conformità alla norma BS OHSAS 18001:2007

materia della tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro, dalla Legge 262/05 per la tutela del risparmio e la disciplina dei mercati finanziari, dal D. Lgs. 152/06 per la definizione del sistema di procure e deleghe di funzioni in materia ambientale, dal Regolamento Europeo 2016/679 sulla protezione dei dati, dal D. Lgs. 254/16 sull'Informativa non Finanziaria, dalla disciplina in materia di abusi di mercato introdotta con il D. Lgs 107/18 recante modifiche al Testo Unico della finanzia (D. Lgs 58/98), dal D. Lgs. 50/16 in materia di contratti pubblici di lavori, forniture e servizi, relativi all'adozione e implementazione del sistema di gestione anticorruzione (*anti-bribery management system*).

ENAV monitora costantemente l'evoluzione normativa al fine del perseguimento dell'obiettivo di adempiere in modo tempestivo, ed in coerenza con le *best practice*, ai requisiti di compliance aziendale al quadro normativo e regolamentare di riferimento e del relativo adeguamento di responsabilità, processi, sistemi organizzativi, di governance e di controllo.

Il Gruppo mantiene attivo il dialogo collaborativo con le istituzioni nazionali ed europee e con gli organismi di governo e di regolazione del settore.

In particolare, il Gruppo ENAV ha identificato il rischio corruzione tra quelli cui è esposto, sia in relazione al contesto operativo nel quale opera a livello nazionale, sia in relazione alle iniziative di sviluppo commerciale attive in Paesi esteri.

Il Consiglio di Amministrazione di ENAV S.p.A. ha approvato il "Codice di comportamento per il contrasto alla corruzione" (c.d. "Codice Anticorruzione"), la cui attuazione è obbligatoria sia per ENAV che per tutte le società dalla medesima controllate e si innesta in un articolato corpus normativo interno costituito da policy, procedure, linee guida e regolamenti che disciplinano più nel dettaglio i singoli ambiti di riferimento e ai quali il personale interno deve attenersi.

### **Rischi connessi alla tutela dei diritti umani**

Considerata la natura delle attività svolte dal Gruppo, non si segnalano rischi particolarmente rilevanti in termini di violazione dei diritti umani, così come definiti nell'ambito della Dichiarazione universale dei diritti umani dell'ONU nel 1948. Altri rischi, invece, afferenti ad un concetto più ampio di diritti umani e normalmente insiti nell'attività d'impresa (gestiti secondo i dettami normativi o iniziative dedicate), possono riguardare la discriminazione sul posto di lavoro (affrontata nell'ambito delle iniziative del Comitato Pari Opportunità) e la violazione del diritto di privacy e incolumità del lavoratore. Grande attenzione è comunque posta sul rispetto di criteri sociali nella catena di fornitura e nelle operazioni commerciali, in considerazione delle attività internazionali in cui il Gruppo è impegnato.

#### 4.4 IL SISTEMA DI CONTROLLO INTERNO E GESTIONE DEI RISCHI

Le Linee di indirizzo del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi (“SCIGR”) descrivono il sistema di controllo interno adottato da ENAV con riferimento a tutte le attività della Società.

In particolare, il SCIGR di ENAV dall’insieme di regole, procedure e strutture organizzative volte a consentire l’identificazione, la misurazione, la gestione e il monitoraggio dei principali rischi aziendali nell’ambito del Gruppo e l’implementazione di controlli per il raggiungimento degli obiettivi aziendali 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, che tiene conto delle raccomandazioni del Codice di Autodisciplina e prende a riferimento le *best practice* nazionali ed internazionali, si articola su tre distinti livelli di controllo interno:

<b>controlli di “primo livello” o “controlli di linea” (<i>risk ownership</i>)</b>	Insieme delle attività di controllo che le singole Strutture Organizzative svolgono sui propri processi al fine di assicurare il corretto svolgimento delle operazioni. Tali attività di controllo sono demandate alla responsabilità primaria del <i>management</i> e sono considerate parte integrante di ogni processo aziendale. Le strutture aziendali sono, quindi, le prime responsabili del processo di controllo interno e di gestione dei rischi. Nel corso della consueta operatività, tali strutture sono chiamate a identificare, misurare, valutare, gestire, monitorare e riportare i rischi derivanti dall’ordinaria attività aziendale in conformità con le norme cogenti, i regolamenti e le procedure interne applicabili.
<b>controlli di “secondo livello”</b>	Affidati alle Strutture Organizzative allo scopo previste (quali <i>Integrated Compliance and Risk Management</i> , Dirigente Preposto e Pianificazione e Controllo) e dotate di autonomia e indipendenza gerarchica e funzionale dalle Strutture aziendali di “primo livello”, con compiti specifici e responsabilità di controllo su diverse aree/tipologie di rischio. Esse monitorano i rischi aziendali di propria specifica pertinenza, propongono linee guida sui relativi sistemi di controllo, verificano l’adeguatezza degli stessi al fine di assicurare efficienza ed efficacia nelle operazioni di controllo e di gestione dei rischi e supportano l’integrazione dei rischi riferiti agli specifici ambiti di competenza.
<b>controlli di “terzo livello”</b>	Svolti dalla struttura Internal Audit, che fornisce <i>assurance</i> indipendente ed obiettiva sull’adeguatezza ed operatività effettiva dei controlli di primo e secondo livello e, più in generale, sul SCIGR. Tale livello di controllo ha, quindi, il compito di verificare la struttura e la funzionalità del SCIGR nel suo complesso, anche mediante un’azione di monitoraggio dei controlli di linea nonché delle attività di controllo di secondo livello sia di ENAV sia del Gruppo.

Si riporta di seguito uno schema che sintetizza gli attori del SCIGR di ENAV, con evidenza dell'architettura basata sui tre livelli di controllo.



\* anche in qualità di Amministratore Incaricato del SCIGR

L'Amministratore Incaricato del SCIGR sovrintende alla funzionalità del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi. In ossequio ai compiti allo stesso demandati dal criterio applicativo 7.C.4 del Codice di Autodisciplina, l'Amministratore Incaricato:

- (i) cura l'identificazione dei principali rischi aziendali, tenendo conto delle caratteristiche dell'attività della Società e del Gruppo ad essa facente capo, e li sottopone periodicamente all'esame del Consiglio di Amministrazione;
- (ii) dà esecuzione alle linee di indirizzo del SCIGR, curandone la progettazione, realizzazione e gestione e verificandone costantemente l'adeguatezza e l'efficacia;
- (iii) si occupa dell'adattamento di tale sistema alla dinamica delle condizioni operative e del panorama legislativo e regolamentare;
- (iv) formula al Consiglio di Amministrazione, d'intesa con il Presidente del Consiglio di Amministrazione, le proposte in merito alla nomina, alla revoca e alla remunerazione del Responsabile della struttura Internal Audit, assicurando che quest'ultimo sia dotato delle risorse adeguate all'espletamento delle proprie responsabilità;
- (v) esamina, d'intesa con il Presidente del Consiglio di Amministrazione, il piano di lavoro predisposto dal Responsabile della struttura Internal Audit, trasmettendo le proprie valutazioni in proposito al Consiglio di Amministrazione chiamato ad approvare il piano medesimo;
- (vi) può chiedere alla struttura Internal Audit lo svolgimento di verifiche su specifiche aree operative e sul rispetto delle regole e procedure interne nell'esecuzione di operazioni aziendali, dandone contestuale comunicazione al Presidente del Consiglio di Amministrazione, al Presidente del Comitato CRPC e al Presidente del Collegio Sindacale;
- (vii) riferisce tempestivamente al Consiglio di Amministrazione in merito a problematiche e criticità emerse nello svolgimento della propria attività o di cui abbia avuto notizia, affinché il Consiglio di Amministrazione possa prendere le opportune iniziative.

## 4.5 INTERNAL AUDIT

L'Internal Audit (che opera secondo un mandato approvato dal consiglio di amministrazione) ha accesso diretto a tutte le informazioni utili per lo svolgimento dell'incarico e 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. Le relazioni periodiche contengono una valutazione sull'idoneità del SCIGR, con riferimento alle attività di audit di cui al piano di audit e alle eventuali ulteriori verifiche richieste.

L'Internal Audit non è responsabile di alcuna area operativa e dipende gerarchicamente dal Consiglio di Amministrazione (tramite il coordinamento del Presidente del Consiglio di Amministrazione). Predispone tempestivamente relazioni su eventi di particolare rilevanza, trasmette le proprie relazioni periodiche e quelle su eventi di particolare rilevanza ai Presidenti del Collegio Sindacale, del Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate e del Consiglio di Amministrazione, all'Amministratore Incaricato del SCIGR ed al dirigente preposto per quanto attiene gli ambiti di sua competenza. Inoltre, verifica, nell'ambito del piano di audit, l'affidabilità dei sistemi informativi, inclusi i sistemi di rilevazione contabile.

Il Responsabile dell'Internal Audit, che è anche componente interno dell'Organismo di Vigilanza, è incaricato, tra le altre cose, di verificare che il sistema di controllo interno e di gestione dei rischi sia funzionante e adeguato; in particolare:

- (i) verifica, sia in via continuativa sia in relazione a specifiche necessità e nel rispetto degli standard internazionali, l'operatività e l'idoneità del SCIGR, attraverso il piano di audit e lo svolgimento di specifiche verifiche non pianificate;
- (ii) predispone con cadenza almeno annuale il piano di audit, basato su un processo strutturato di analisi e individuazione delle priorità dei principali rischi, da sottoporre all'approvazione del Consiglio di Amministrazione;
- (iii) effettua specifiche attività di verifica, ove lo ritenga opportuno ovvero su richiesta del Consiglio di Amministrazione, del Comitato Controllo e Rischi e Parti Correlate, dell'Amministratore Incaricato del SCIGR o del Collegio Sindacale.

Il Responsabile dell'Internal Audit garantisce altresì, a livello di Gruppo, un adeguato presidio per la prevenzione della corruzione ed il contrasto alle frodi, anche attraverso il monitoraggio delle segnalazioni pervenute tramite il canale di *whistleblowing* e le verifiche dei fatti segnalati nelle stesse.

In occasione dell'entrata in vigore del GDPR, ossia del regolamento UE n. 2016/679 sulla protezione dei dati (*General Data Protection Regulation*), il Responsabile Internal Audit è stato nominato DPO (*Data Protection Officer*) del Gruppo ENAV.

## 4.6 IL BUSINESS MANAGEMENT SYSTEM

A partire dalla prima certificazione in ambito Qualità, ottenuta nel 2007, il perimetro dei Sistemi di Gestione del Gruppo è andato via via aumentando nel tempo ricomprendendo la quasi totalità dei processi di business. In parallelo è incrementato anche il grado di dettaglio e di profondità nella descrizione delle procedure, che definiscono con precisione le dinamiche tra i vari ruoli organizzativi all'interno delle singole funzioni e prevedendo nuovi punti di controllo.

L'ampliamento del numero di processi aziendali gestiti attraverso specifici Sistemi di Gestione e la loro integrazione, permette di considerare l'insieme delle procedure adottate dal Gruppo ENAV come un effettivo *Business Management System*, inteso quale sistema omogeneo di regole e procedure volte a regolare e garantire il corretto svolgimento delle attività aziendali.

### I sistemi di gestione

Di seguito l'elenco dei sistemi di gestione adottati dal Gruppo:

- Sistema di Gestione per la Qualità di ENAV (216 documenti tra procedure, linee guida e istruzioni operative);
- Sistema di Gestione della Security di ENAV (35 documenti tra procedure, linee guida e istruzioni operative);
- *Safety Management System* di ENAV (17 documenti tra procedure e linee guida);
- Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro di ENAV (13 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 della Salute e Sicurezza sul Lavoro di Techno Sky (13 documenti tra procedure, linee guida e istruzioni operative);
- Sistema di Gestione per la Qualità di ENAV ASIA PACIFIC (3 procedure).

### Certificazioni del Gruppo

Nel corso degli anni le società del Gruppo ENAV hanno ottenuto numerose certificazioni in diversi ambiti aziendali, in particolare:

- 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 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/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 di ENAV quale fornitore di servizi di navigazione aerea, rilasciata da ENAC ai sensi del Regolamento (UE) n. 1035/2011 per i servizi ANS (ATS, 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";
- 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";
- Attestazione *Capability Maturity Model Integrated for Development* (CMMI-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 (CE) 303/2008 (F-GAS) per i servizi di "Installazione, manutenzione, o riparazione di apparecchiature fisse di refrigerazione condizionamento d'aria e pompe di calore contenenti 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 17025:2005, rilasciato da Accredia.

### **La compliance normativa**

La complessa e articolata struttura di *governance* che il Gruppo ENAV ha sviluppato negli anni comporta sicuramente uno sforzo notevole in termini di organizzazione e rispetto di ciascuna delle disposizioni introdotte. Tale sforzo è ripagato dall'assenza di azioni legali in materia di concorrenza e antitrust così come dall'assenza di sanzioni monetarie e non-monetarie ricevute per la violazione di normative e regolamenti in materia economica, sociale e ambientale. Il Gruppo ha deciso di non dotarsi di una specifica funzione centralizzata di *compliance*, per cui, le singole unità organizzative, quali funzioni di primo o secondo riporto dell'Amministratore Delegato o del Direttore Generale, sono direttamente responsabili e si organizzano al proprio interno per garantire la *compliance* normativa, ritenuta dal Gruppo un elemento imprescindibile del proprio operato aziendale.

## 5 COMMUNITY

Il più significativo contributo del Gruppo ENAV alla *community* è insito nella propria *mission*: garantire la massima sicurezza e puntualità ai milioni di passeggeri che volano nei cieli italiani contribuendo alla crescita del trasporto aereo nazionale ed internazionale attraverso una strategia sempre più orientata al cliente.

I clienti diretti sono le compagnie aeree ma indirettamente lo sono anche i passeggeri, gli aeroporti, le società che gestiscono la filiera del trasporto aereo e dal 2016 anche gli azionisti privati che sono entrati a far parte del novero degli stakeholder in virtù della quotazione in borsa della Società.

ENAV, ad esempio, è leader in Europa nella puntualità tra i principali ANSP<sup>7</sup> (0,024 minuti di ritardo AFTM assegnati in rotta) e ciò contribuisce non solo ad un risparmio di carburante e conseguenti emissioni per le compagnie aeree ma anche alla riduzione delle attese agli imbarchi per i passeggeri.

La comunità a cui ENAV si riferisce è dunque particolarmente eterogenea e le attività sviluppate a vantaggio di essa, pur avendo nella sicurezza il proprio fulcro, si articolano attraverso diverse iniziative che vengono di seguito descritte.

---

<sup>7</sup> I principali ANSP in Europa sono: Germania, Francia, Regno Unito, Spagna e Italia.

## 5.1 SAFETY

I processi definiti nell'ambito della safety hanno l'obiettivo principale di prevenire gli inconvenienti e gli incidenti aerei e, in particolare, quelli con diretto/indiretto contributo dell'ATM, correggendo e controllando le condizioni e i comportamenti precursori di eventi non voluti e operando per la riduzione dei fattori di rischio fino a conseguire e mantenere un accettabile livello di esposizione agli stessi.

ENAV considera il livello di sicurezza operativa dei servizi di navigazione aerea una priorità irrinunciabile e, nel perseguire gli obiettivi istituzionali, concilia le interdipendenze delle diverse aree prestazionali con il raggiungimento dei preminenti obiettivi di sicurezza.

### Safety policy

La *Safety Policy* rappresenta la dichiarazione formale di come il Gruppo ENAV consideri il livello di sicurezza operativa dei servizi di navigazione aerea una priorità irrinunciabile.

Si tratta della *Policy* con la quale il vertice della Società richiede l'impegno di tutto il personale, in primis del management, per l'attuazione di azioni trasparenti e responsabili in materia di sicurezza ed è il formale atto che richiede l'adozione di un *Safety Management System* il quale, in conformità con la normativa applicabile e con le migliori pratiche del settore, si pone come lo strumento fondamentale per la gestione proattiva e sistematica della safety.

### Just culture policy

La *Just Culture Policy*, anch'essa a firma del vertice della Società si pone quale ulteriore evidenza dell'impegno costante del Gruppo nella Garanzia di safety. In tale *policy*, ENAV afferma che le risorse umane sono elemento fondamentale per garantire la sicura gestione del traffico aereo e che le sue competenze sono la migliore risposta a situazioni impreviste e imprevedibili: per questo ENAV accetta che l'errore onesto, quand'anche associato a conseguenze indesiderate, non deve essere sanzionato se connesso alla fallibilità umana ovvero se commesso "onestamente".

Al contempo la *policy* esprime l'inaccettabilità di eventuali e mancate segnalazioni di eventi che pregiudichino o possano pregiudicare la sicurezza, come pure l'intollerabilità e la punibilità delle violazioni dolose e intenzionali atte a ridurre la sicurezza e/o ad aumentare il rischio.

Consapevole che la partecipazione attiva del personale è un fattore di successo per l'attuazione efficace del *Safety Management System*, ENAV intende favorire un clima di fiducia e di libera circolazione delle informazioni, incoraggiando a riportare fatti e informazioni utili alla prevenzione di incidenti e inconvenienti aeronautici.

In tale contesto, la *Just Culture Policy* è un elemento fondamentale ed abilitante del sistema di segnalazione di eventi di Safety (*occurrence reporting*), implementato in accordo agli standard internazionali e alle norme vigenti, adottando un approccio "*No blame*"<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup> L'approccio "no blame" ovvero non punitivo è l'approccio associato alla Just Culture adottato in conformità con le prescrizioni del Reg. UE 376/2014 ed è riferito al modo in cui un'organizzazione gestisce l'errore e le sanzioni. Al contrario della "blame culture", l'approccio "no blame" - e l'adozione dei principi di Just Culture - supportano la Reporting Culture determinando la non punibilità degli honest mistake, elevando l'analisi dei comportamenti individuali ad un'analisi della fallibilità sistemica e/o organizzativa e, quindi, restringendo gli ambiti della sanzionabilità dei singoli ai soli casi di comportamenti inaccettabili (ovvero atti palesemente dolosi e illegali e condotte intenzionali che hanno come obiettivo la riduzione dei livelli di sicurezza).

## Safety management system

ENAV ha recepito i “requisiti comuni” per la fornitura dei servizi di navigazione aerea stabiliti nell’ambito del Cielo Unico Europeo e si è dotata di un proprio *Safety Management Manual (SMM)* conforme ai requisiti del Regolamento della Commissione Europea 1035/2011.

In accordo a quanto definito nell’*Implementation and Measurement of Safety Key Performance Indicators (EASA Decision 2013/032/R)* e, nello specifico, negli *Acceptable Means of Compliance (AMC)* e nel *Guidance Material (GM)*, il livello di efficacia del *Safety Management System* di ENAV è annualmente misurato e convalidato da ENAC.

Considerata l’importanza del *Safety Management System*, la misura dell’efficacia di tale sistema (*EoSM – Effectiveness of Safety Management*) è uno dei più importanti indicatori tra quelli definiti nell’ambito del sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e per le funzioni di rete, istituito ai sensi del Regolamento di esecuzione (UE) N. 390/2013, della Commissione, del 3 maggio 2013. Come specificato nel regolamento “*Il sistema di prestazioni deve prevedere indicatori e obiettivi vincolanti in tutti i settori con il pieno conseguimento e mantenimento dei livelli di sicurezza richiesti*” e per tale ragione la misura dell’efficacia del *Safety Management System*, avviene mediante un processo di verifica nel quale la Commissione Europea e la PRB sono coadiuvate dall’EASA.

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*). Ai *Management Objectives (MO)*, sono associati i target previsti dal sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea; in particolare, in una scala di valori crescenti dal livello A al livello E, gli obiettivi attesi sono:

- 1 MO “Safety Policy and Objectives”, Level D;
- 2 MO “Safety Risk Management”, Level D;
- 3 MO “Safety Assurance”, Level D;
- 4 MO “Safety Promotion”, Level D;
- 5 MO “Safety Culture”, Level C.

## ANNO 2018

**126.031 ORE DI ADDESTRAMENTO UNITÀ OPERATIVA<sup>9</sup>**

**CON 1.729 PARTECIPANTI**

**64.965 ORE DI ADDESTRAMENTO CONTINUO<sup>10</sup>**

**CON CIRCA 1.890 PARTECIPANTI**

---

<sup>9</sup> L’addestramento di unità operativa si riferisce al fatto che ogni Controllore del Traffico Aereo per poter esercitare i privilegi della licenza su una specifica struttura territoriale, deve addestrarsi e raggiungere un livello minimo di conoscenze teoriche e pratiche che gli permettono di poter operare in autonomia nella posizione operativa su cui si è addestrato,

<sup>10</sup> Le attività si riferiscono all’addestramento di aggiornamento finalizzato al mantenimento delle competenze di tutti i Controllori del Traffico Aereo impiegati in linea operativa e dei FISO (Flight Information Service Officer) impiegati negli AFIU (Airdrome Flight information Unit) o nei FIC (Flight Information Centre) degli ACC (Air Control Centre).

## Monitoraggio continuo della safety

Tra le attività essenziali del *Safety Management System* vi è l'attività di monitoraggio della safety che attraverso la misurazione di appositi indicatori consente una conoscenza aggiornata dello stato della safety e la tempestiva identificazione di eventuali misure necessarie a garantire il mantenimento di un livello di sicurezza accettabile.

Lo stato della safety all'interno delle varie strutture organizzative è ulteriormente verificata mediante i *Safety Survey* ovvero specifiche attività di verifica condotte dalla struttura organizzativa safety.

## Le principali attività svolte per la safety

Il numero di attività e progetti aziendali connessi alla safety è di indubbia rilevanza. Ciò anche in virtù del fatto che le attività finalizzate al miglioramento dei servizi, quelle cioè che mirano alla sostenibilità ambientale e al miglioramento dell'efficienza economica di ENAV (rispettivamente indirizzate nelle aree essenziali di prestazione della *Capacity*, dell'*Environment* e della *Cost-Efficiency*) sono strettamente connesse all'area essenziale di prestazione della safety. È ormai prassi consolidata che i programmi di investimento che intendono utilizzare al massimo le innovazioni tecnologiche, i piani di ammodernamento delle infrastrutture ATM/CNS e MET, la revisione dei processi di selezione, reclutamento, impiego e verifica di competenza del personale, come pure i cambiamenti nei processi organizzativi e produttivi, devono tenere in considerazione gli aspetti e, soprattutto, i preminenti obiettivi di safety.

Volendo fornire qualche evidenza, quantitativa e qualitativa, si rileva che in relazione a progetti, modifiche e/o attività correlate con la fornitura dei Servizi di Navigazione Aerea derivanti dal Piano Industriale, dal piano di convergenza europeo (LSSIP), dall'esigenza di mantenere e ammodernare le infrastrutture tecnologiche, piuttosto che dalla riorganizzazione delle modalità di erogazione dei servizi operativi e dall'ottimizzazione delle configurazioni e dei *lay-out*, nel 2018, in accordo alla procedura SMS\_P07 "Valutazione di safety delle modifiche al sistema funzionale ATM/ANS e alle attività di *training* del *Safety Management System*, nel corso del 2018 sono state effettuate:

Tipologia	Operations	Technology	Altre	Totale	Variazione 2018 - 2017
					%
<b>Variazioni</b>	526	6	1	533	+ 231%
<b>Cambiamenti Minori Semplificati</b>	632	13	1	646	+ 162%
<b>Cambiamenti Minori</b>	18	11	0	29	+ 38%
<b>Cambiamenti Maggiori</b>	1	0	0	1	0%
<b>Totale</b>	<b>1.177</b>	<b>30</b>	<b>2</b>	<b>1.209</b>	<b>+ 181%</b>

Un ulteriore elemento che evidenzia la trasversalità della safety rispetto alle complessive attività aziendali è rinvenibile nelle seguenti attività:

- **Attività in ambito FAB BLUE MED:** Partecipazioni al *Safety Aspect Working Group*, istituito alle dipendenze dell'ANSP *Committee* del BLUE MED FAB.
- **Tavoli Tecnici presso Organizzazioni Internazionali;**
- **Cooperazione e coordinamento con i Gestori Aeroportuali;**
- **Cooperazione con altri Air Navigation Service Provider;**
- **Cooperazione con le Compagnie Aeree;**

- **Adesione e cooperazione con CANSO;**
- **Protocolli d'intesa e accordi con l'Agencia Nazionale Sicurezza Volo ed Ispettorato Sicurezza Volo dell'Aeronautica Militare;**
- **Adesione all'Italian Flight Safety Committee (IFSC);**
- **Partecipazione ad eventi di promozione e informazione aeronautica**, con Aero Club d'Italia (AeCI), Volare Sicuri, Centro Studi STASA, ANACNA, ERMin, ISAERS, Comando delle Capitanerie di Porto e con organizzazioni accademiche, nazionali e internazionali;
- Erogazione di **formazione specialistica.**

## 5.2 LA FORMAZIONE TECNICO OPERATIVA E IL RUOLO DELL'ACADEMY

Al fine di mantenere ai massimi livelli gli standard qualitativi del servizio, ENAV non può prescindere dal considerare l'investimento nella formazione una 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, meteorologi e piloti di Radiomisure), ENAV negli anni ha saputo mettere 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.

Academy è un centro di eccellenza nazionale ed internazionale per la formazione e l'addestramento in ambito *Air Traffic Management*. La sua missione è 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 Seconda 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. Academy 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, Academy si avvale di tecnologie di simulazione dedicate:

- ✓ 1 sala di simulazione radar (24 postazioni in 12 suites)
- ✓ 5 simulatori di torre 3D 270°
- ✓ 1 simulatore di volo CRJ
- ✓ 1 laboratorio per la prototipazione rapida e la validazione degli scenari
- ✓ 1 simulatore di sala operativa meteorologica per osservatori
- ✓ 4 stazioni di lavoro PTT (Part Task Trainer)

### La formazione interna del personale tecnico-operativo

La figura geometrica di riferimento di un controllore del traffico aereo è un parallelepipedo. È infatti all'interno di quello spazio limitato di 1.000 piedi sul piano verticale (circa 330 metri) e 5 miglia sul piano orizzontale (circa 9 chilometri), che ogni aeroplano in navigazione deve muoversi senza mai sconfinare rispetto ad un altro aeromobile. Ed è in riferimento a quella figura geometrica che i controllori del traffico aereo, seduti davanti ad un monitor pieno di indicatori luminosi, dimostrano la loro abilità e la loro capacità nell'indirizzare e gestire i numerosi piloti con cui sono in costante contatto radio.

Essere un controllore del traffico aereo 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 vengono scelti i migliori.

Per questi motivi, 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 dall'Academy ENAV, 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. L'Academy modula i propri percorsi formativi 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 realizzate in Academy, devono soddisfare alcuni requisiti generali, con l'obiettivo di perseguire i più alti livelli di qualità. A tal fine ENAV definisce specifici target da perseguire nella realizzazione delle attività formative, in particolare:

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

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

In linea con l'esercizio precedente, l'anno 2018 conferma il trend in atto nella formazione gestita da Academy, caratterizzato da uno spostamento dalla formazione iniziale verso la formazione continua. L'enfasi del *training* si sposta dunque dalla stabilità nell'erogazione di programmi lunghi e con una progettazione stabile nel tempo (tipica della formazione iniziale) alla frammentazione della formazione continua, caratterizzata da durate brevi, bassa numerosità dei partecipanti e continua necessità di progettazione e riprogettazione per assicurare la piena rispondenza ai bisogni. Questo mutamento nelle modalità di erogazione della formazione è frutto anche di una collaborazione sempre più stretta tra la struttura *Operational & Technical Training* e le altre strutture operative del Gruppo.

Nel corso dell'anno le attività formative promosse dall'Academy ENAV 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;
- **Local Training Design and Harmonization:** garantisce i processi di progettazione del *continuation training*, fornendo il contributo specialistico alle strutture competenti delle *operations* per l'armonizzazione del *local training*;
- **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 line;

- **Instructional Design and Training the Trainers:** presidiare il processo di ingegneria della formazione, fornendo alle strutture di Corporate Academy e della line operativa il supporto metodologico per la progettazione dell'addestramento e dell'*on-the-job training*

In particolare, nel corso dell'anno l'Academy ENAV ha organizzato il programma di aggiornamento OJTI (OJTI Refresh), in accordo con quanto previsto dal Regolamento 340/2015. Il programma ha previsto lo svolgimento di attività connesse alla dimensione *Human Factor* all'interno delle due giornate di aggiornamento destinate a tutti gli istruttori operativi presenti negli impianti. Inoltre, nel 2018 l'Academy ha avviato le attività di addestramento sulle ABES (*Abnormal and Emergency Situation*), in coerenza con il Regolamento 340/2015.

**52.345 ORE DI FORMAZIONE ACADEMY 2018  
(DI CUI 1.657 ORE DI E-LEARNING)**

**1.145 PARTECIPANTI COINVOLTI <sup>11</sup>**

**(DI CUI 174 COINVOLTE NELL'E-LEARNING)**

Nel corso dell'anno la formazione *ab-initio* è stata caratterizzata dall'erogazione di due corsi Basic APP/ADI/ADIRAD e da due corsi ACS, caratterizzati da una lunga durata ed elevato numero di ore/allievo. Tale particolarità ha comportato un aumento significativo delle ore erogate di formazione *ab initio* erogate nel corso dell'anno rispetto al 2017 (+ 34%), a fronte di una diminuzione dei dipendenti coinvolti (-36% rispetto al 2017).

La formazione avanzata, di base e continua viene anche supportata da alcuni ragazzi che vengono chiamati saltuariamente a svolgere il ruolo di *pseudo pilot* vale a dire una sorta di pilota virtuale che opera in ambiente di simulazione. Nei confronti di queste figure, prese prevalentemente tra giovani studenti, ENAV sviluppa un contratto a tempo determinato che può avere una durata variabile a seconda dei casi. Nel 2018 si sono avvicinati 126 *pseudo pilot* (pari a circa 50 in termini di *full time equivalent*) mentre nel 2017 erano stati 102 (pari a circa 48 in termini di *full time equivalent*).

La formazione di carattere tecnico operativa viene erogata anche da Techno Sky, in particolare grazie a specifici corsi di addestramento per il personale tecnico coinvolto nelle operazioni di funzionamento, manutenzione ed installazione dei sistemi di comunicazione, navigazione, sorveglianza e gestione del traffico aereo (personale ATSEP - *Air Traffic Safety Engineering Personnel*). In particolare, nel corso del 2018 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 delle competenze necessarie per operare sui sistemi CNS/ATM utilizzati da ENAV per il controllo del traffico aereo;

---

<sup>11</sup> Per partecipanti coinvolti si intende il numero complessivo di coloro che hanno partecipato a tutti i corsi (ovviamente uno stesso dipendente può aver partecipato a più di un corso e per questo motivo non si parla di dipendenti coinvolti)

- ATSEP Continuation Training, Conversion Training, Refresher Training e Emergency Training, pensati per il mantenimento delle competenze professionali del personale ATSEP;
- ATSEP Developmental Training, dedicato allo sviluppo di carriera del personale ATSEP.

Inoltre, 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.

### **La formazione verso terzi**

L'offerta formativa di Academy 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, l'Academy 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, l'Academy 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.

Nel corso dell'anno l'Academy ha definito specifici programmi formativi a favore degli *Air Navigation Service Provider (ANSP)* per la formazione del proprio personale operativo, di Istituti tecnici Aeronautici, tra cui l'istituto Fabio Besta di Ragusa, per la familiarizzazione ATC e di specialisti della progettazione degli spazi aerei. In particolare, le attività formative erogate rispondono a un'ampia gamma di bisogni, quali:

- ✓ Addestramento ADI TWR APS ACS: *training* finalizzato all'acquisizione o al reintegro delle abilitazioni per i Controllori del Traffico Aereo;
- ✓ Corso FISO e MET AFIS: *training* finalizzato al conseguimento della licenza di Operatore FISO (*Flight Information Service Officer/Operatore del Servizio Informazioni Volo*) e alla specializzazione MET AFIS, dedicata all'abilitazione alla fornitura di servizi meteorologici per la navigazione aerea;
- ✓ *Apron management*: addestramento sulla gestione dei piazzali destinato al personale delle Società di Gestione;
- ✓ *Meteo*: addestramento sulle tecniche di osservazione e/o previsione meteorologica;

- ✓ Seminari ATM per gli studenti ITAER: corso per la familiarizzazione sui temi ATM e Meteo dedicato agli studenti degli Istituti tecnici a indirizzo Trasporti e Logistica (ex ITAER).

Particolare rilievo hanno avuto nel 2018 la formazione degli operatori FIS, con la realizzazione di due corsi FISIO e le attività svolte per il cliente Croatia Control, a favore del quale ENAV ha realizzato un corso ADI RAD che ha coinvolto 10 Controllori del Traffico Aereo.

Sono inoltre proseguite le attività a favore di clienti che utilizzano gli ambienti di simulazione di Academy come metafora per lo sviluppo di competenze manageriali: all'interno dei simulatori di torre, radar e di volo sono condotte esperienze coinvolgenti e in grado di migliorare le capacità di comunicazione, di gestire lo stress, di lavorare in gruppo.

**21.573 ORE DI FORMAZIONE ESTERNA  
(DI CUI 430 ORE DI FORMAZIONE E-LEARNING)**

**Il ruolo di Academy per il polo tecnologico aeronautico e per il territorio**

L'Academy di ENAV, collabora con 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 di Academy 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.

Prosegue, inoltre, per l'Anno Accademico 2018/2019 la collaborazione con l'Università di Bologna, presso cui il personale di Academy eroga l'insegnamento di Controllo del Traffico Aereo.

Da ultimo è opportuno segnalare come l'azione di ENAV Academy sul territorio forlivese non si esaurisca nel rapporto con l'istruzione. Nell'ambito delle relazioni con gli stakeholder istituzionali infatti, Academy collabora con realtà quali Unindustria e la Fondazione Cassa dei Risparmi di Forlì.

### **5.3 IL SERVIZIO FLIGHT INSPECTION AND VALIDATION PER AUMENTARE LA SICUREZZA IN VOLO**

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, svolge un'attività di controllo puntuale della qualità e della precisione dei segnali radioelettrici delle radioassistenze nazionali ed internazionali (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.

#### **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 aeromobili Piaggio Aero P180 Avanti II di proprietà ENAV. L'equipaggio è generalmente composto da 2 piloti e 1 FIO che effettuano una media di oltre 1.900 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 2017/2018, circa la metà dell'attività di volo prodotta è stata venduta a clienti esterni e di questa quasi 80% verso clienti esteri.

**PIU' DI 1.900 ORE DI VOLO NEL 2018  
IL TEMPO MEDIO DI RISPOSTA SU INTERVENTI STRAORDINARI È PARI A 24 ORE**

## 5.4 SECURITY

Al fine di garantire la sicurezza e la regolarità della fornitura dei Servizi della Navigazione Aerea, ENAV opera nella consapevolezza che la protezione del personale e delle infrastrutture la sicurezza delle informazioni che riceve, produce, utilizza e trasferisce sono 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) sono elementi che rientrano nella security, poiché possono indurre vulnerabilità nel sistema ATM sfruttabili da terzi, generando un potenziale impatto sulla safety.

### Security policy

La *Security Policy* esplicita l'impegno assunto da 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.

### Security management system

Al fine di garantire la maggior sicurezza possibile dei propri processi aziendali, ENAV ha sviluppato uno specifico sistema di gestione definito *Security Management System*, certificato secondo lo standard UNI EN ISO 27001:2014. Tale sistema 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 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 e trova un suo punto qualificante nel *Security Operation Center*, organo che costituisce 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 nazionali.

Di seguito viene riportata una breve descrizione dei processi principali che costituiscono il *Security Management System*:

- **Gestione del rischio**

Il processo è finalizzato all'individuazione dei rischi associati a possibili situazioni di pericolo per la sicurezza (Security) di 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.

- **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 che 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 di ENAV 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, pertinenti sia l'ambito operativo che gestionale, hanno l'obiettivo di prevenire gli accessi non autorizzati alle risorse informatiche di ENAV.

Le attività di *backup* e *restore* dei dati vengono effettuate sia per i dati operativi che gestionali, al fine di garantirne la disponibilità e l'integrità e si proiettano nell'ottica della garanzia della continuità dei servizi istituzionali e correlati al perseguimento della missione aziendale.

- ***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 ENAV, svolte in continuità dal *Security Operation Center* in raccordo con tutte le funzioni di linea di ENAV, 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.

Il processo, ispirato a logiche di continuo miglioramento, mira al costante presidio delle minacce e alla rilevazione e contestuale tempestiva risoluzione delle vulnerabilità, con un costante raccordo a processi di *Threat intelligence* e ad acquisizione di informazioni dagli Enti istituzionalmente preposti alla sicurezza e difesa nazionali.

- **Segnalazione e gestione degli incidenti di security**

Gli obiettivi principali del processo di segnalazione e gestione degli incidenti 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.

### **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 con un processo ispirato al miglioramento continuo. La gestione del rischio viene sviluppata attraverso i principi di "*security by design*" e "*security through lifecycle*" e condotta sulla base di procedure in continuo aggiornamento, che considerano l'emissione di requisiti tecnico-operativi, metriche e indicatori finalizzati al rafforzamento della cultura e della consapevolezza della security, sia con programmi di training sia con esercitazioni svolte verso tutto il personale, a livelli differenziati.

Nel corso dell'anno è proseguita l'evoluzione del *Security Operation Center* di ENAV, basata su strumenti open source, alcuni dei quali sviluppati internamente, al fine consolidare competenze in ambito threat intelligence e acquisendo l'accreditamento di rilevanti istituti a livello internazionale, tra cui la *Carnegie Mellon University*. Il 2018 ha visto inoltre il proseguimento delle attività volte a garantire la sicurezza del personale in missione e la realizzazione degli adeguamenti complessivi per la piena conformità al Regolamento Generale Europeo sulla Protezione dei Dati Personali (GDPR). Continua la cooperazione con le istituzioni nazionali deputate alla sicurezza delle infrastrutture e cibernetica a seguito della sottoscrizione di una convenzione con il Dipartimento della Pubblica Sicurezza presso il Ministero dell'Interno per la protezione della sicurezza fisica delle infrastrutture e del personale di ENAV, che si aggiunge alle convenzioni sulla sicurezza delle informazioni e dei dati con la medesima Autorità Nazionale di Pubblica Sicurezza e con l'Autorità Cibernetica nazionale (DIS), per l'integrale ed effettivo soddisfacimento del dovere di diligenza sancito nella *Security Policy*. In attuazione dei principi della *Security Policy* è proseguita inoltre la campagna di promozione della cultura della security per raggiungere i livelli attesi di condivisione dei valori, attraverso la definizione di un corso di formazione e-learning e pubblicazione di pillole formative sui temi della security. Un ulteriore sviluppo dei piani di continuità operativa di ENAV, conformi allo Standard ISO 22301, ha coinvolto anche la componente dei processi di gestione e manutenzione dei sistemi del Gruppo. Infine, è stata promossa l'estensione delle procedure e delle regole per la gestione interna della security, previste all'interno del *Security Management System* di ENAV, anche alle controllate Techno Sky e ENAV Asia Pacific.

## 5.5 GLI INVESTIMENTI

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

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

Il piano industriale prevede investimenti in piattaforme tecnologiche e sistemi innovativi per il controllo del traffico aereo, nel quinquennio 2018-2022, volti a garantire elevate performance mantenendo massimi livelli di sicurezza.

Tra i principali progetti si segnalano in particolare:

- il Data Link consente le comunicazioni terra/bordo/terra per via telematica senza far ricorso alle comunicazioni verbali via radio e verrà implementato presso tutti i centri di controllo;
- il sistema MTCD (*Medium Term Conflict Detection*) in grado di supportare il controllore del traffico aereo nella rilevazione dei possibili conflitti di traffico con molti minuti di anticipo, consente una ripianificazione delle traiettorie con congruo margine;
- il nuovo sistema 4flight sarà la piattaforma operativa del futuro e verrà implementato con un nuovo approccio sia per quanto riguarda lo sviluppo sia per la manutenzione;
- la nuova rete E-NET 2 con tecnologia *Multiprotocol Label Switching*, in grado di rendere più veloce e sicura la trasmissione dati. Tale infrastruttura è anche propedeutica all'implementazione delle torri di controllo remote.

In virtù delle strategie di sviluppo, aventi come primario obiettivo il supporto dei servizi di gestione del traffico aereo sul territorio nazionale, nel 2018 il Gruppo ENAV ha investito 113 ml € in infrastrutture, a fronte di un totale degli investimenti che ammonta a 116,9 ml €, attraverso progetti di implementazione e mantenimento delle infrastrutture tecnologiche operative, evoluzione della piattaforma tecnologica ATM con nuovi concetti operativi, infrastrutture, impianti e sistemi informativi gestionali

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

- sviluppo della nuova piattaforma ATM (4Flight) che ha lo scopo di sviluppare la nuova piattaforma tecnologica di automazione degli *Area Control Center* italiani in sostituzione di quella attualmente operativa ed assumendo al suo interno il *Flight Data Processor Coflight* come una componente di base;
- consolidamento del servizio APP di Olbia e Alghero presso il Centro di Controllo d'Area di Roma;

- attivazione del sistema di Datalink presso i 4 ACC del Gruppo, attraverso cui si sono introdotte le comunicazioni dati CPDLC (*Controller Pilot Data Link Communications*) fra controllori e piloti negli ACC nazionali;
- attivazione di un nuovo sistema SMR e *tracker* aeroportuale a Milano Linate;
- ammodernamento dei sistemi di comunicazione e navigazione legati al transito degli aeroporti militari in ENAV;
- ammodernamento e implementazione dei sistemi di radioassistenza di rotta e di aeroporto;
- ammodernamento dei sistemi di osservazione meteorologica aeroportuale in conformità agli ultimi standard ICAO/WMO;
- realizzazione del nuovo Blocco Tecnico dell'aeroporto di Genova;
- estensione del *free route* al livello 305;
- completamento del nuovo edificio della Academy di Forlì;
- completamento dei lavori presso il Centro Servizi 2 del Centro di Controllo d'Area di Roma.

## 5.6 LA COLLABORAZIONE CON ENTI, ISTITUZIONI E ASSOCIAZIONI DI SETTORE

L'attenzione di ENAV nei confronti della community 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 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 costantemente con le altre istituzioni di settore quali l'ANSV (Agenzia Nazionale per la Sicurezza Volo), l'AMI (Aeronautica Militare Italiana) ed altre organizzazioni ed attori del settore (ad esempio le società di gestione aeroportuale e le compagnie aeree).

In Europa, ENAV partecipa attivamente ad accordi di cooperazione, partnership e programmi multilaterali ed è parte integrante di iniziative legate al Cielo Unico Europeo promosse dalla Commissione europea, da EASA, da EUROCONTROL e da altri enti ed organizzazioni comunitarie. A livello internazionale, sia globale che regionale, è inoltre impegnata in una serie di attività rilevanti in seno all'ICAO (*International Civil Aviation Organisation*) e CANSO (*Civil Air Navigation Services Organisation*). Per meglio comprendere l'importante ruolo di queste associazioni di settore è opportuno precisare che:

- ✓ L'ICAO è un'agenzia autonoma 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 e ordinato;
- ✓ CANSO è l'associazione di categoria a livello globale per le 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;
- ✓ L'EASA è l'Agenzia europea per la sicurezza aerea (*European Aviation Safety Agency*), organo di regolamentazione, controllo e definizione di massimi livelli comuni di safety, per quello che riguarda il settore dell'aviazione civile dell'Unione Europea;
- ✓ EUROCONTROL è un'organizzazione intergovernativa, 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 nel 2011.

ENAV è anche *full member* dell'organizzazione EUROCAE, che è responsabile delle attività di standardizzazione dei sistemi ad elevato valore tecnologico, e partecipa alla governance attraverso l'assemblea generale annuale. 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 *Single European Sky*, 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 legate al *Single European Sky*, 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 e anche la partecipazione diretta, in qualità di *full member*, alla *SESAR Joint Undertaking* ed al *SESAR Deployment Manager*.

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 e ha svolto un ruolo di primo piano in tutte le attività progettuali e di governance della SJU, contribuendo con le proprie risorse a guidare il processo di cambiamento e di modernizzazione del sistema ATM europeo.

Per ENAV la membership in *SESAR Joint Undertaking*, 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 già cospicui investimenti messi in campo per garantire un servizio sempre all'avanguardia alla propria comunità di utenti, sia internazionali sia nazionali.

Il *SESAR Deployment Manager* è stato istituito dalla Commissione europea con il compito 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 (*Air Navigation Service Provider*) 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* – e 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.

Gli A6 partecipano alle attività legate al programma SESAR, concentrando le proprie attività sull'*operational deployment* delle tecnologie definite in SESAR 1. L'*A6 Alliance* è parte degli organi direttivi della *SESAR Deployment Alliance* (SDA), la *Legal Entity* di diritto belga per la gestione delle attività del *Deployment Manager* costituitasi il 1° gennaio 2018. ENAV partecipa alle attività degli A6 nei gruppi di governo e nei gruppi di lavoro di carattere tecnico, contribuendo nel dettaglio con i propri esperti al processo di modernizzazione dell'infrastruttura ATM europea. Nel 2018 l'Alleanza A6 ha avviato, inoltre, una collaborazione con EUROCONTROL per la realizzazione del *SES Digital Backbone* che prevede l'implementazione di un'infrastruttura di scambio dati condivisa. Infine, nel corso del 2018 ENAV ha confermato e rafforzato il suo impegno nel supportare l'obiettivo dell'Alleanza A6 di contribuire proattivamente al processo di modernizzazione dell'ATM europeo

attraverso la nomina di Roberta Neri, Amministratore delegato di ENAV, quale presidente dell'Alleanza A6. La nomina è stata recentemente estesa a tutto il 2019.

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, quali l'Albania, la Tunisia e l'Egitto promuove il coinvolgimento di paesi dell'area come Israele e FYROM.

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 ed alle assemblee). La presidenza di numerosi e importanti gruppi decisionali e di lavoro (in particolare nel contesto di A6, ICAO, Eurocontrol 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 oggetto di questa analisi, il 2018, vale la pena concentrare l'attenzione sulle iniziative svolte da ENAV nelle citate organizzazioni:

Organizzazione	Attività
ESSP	È stata svolta e continua la fornitura del servizio di navigazione satellitare EGNOS.
AIREON	È stato svolto ed è in corso il setup dell'infrastruttura di sorveglianza satellitare, in vista dell'operatività del servizio. In questo contesto, ENAV, che 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	Sono state svolte le attività previste nel quadro SESAR. In particolare, nel 2018 sono state ulteriormente consolidate le attività del cosiddetto SESAR1, la prima serie di attività coordinate di Ricerca e Sviluppo a livello europeo, in cui ENAV ha partecipato ad una serie di esercizi che hanno dimostrato la fattibilità di concetti operativi innovativi all'interno dei principali domini del controllo del traffico aereo: a livello aeroportuale, in fase di avvicinamento ed in fase di sorvolo. Tali attività sono inserite oggi nel catalogo delle " <i>SESAR Solutions</i> ", pronte per l'implementazione locale o su scala europea. In aggiunta, sono in corso le attività progettuali inserite nel quadro delle attività SESAR2020, che proveranno la praticabilità di tecnologie e concetti innovativi strategici per ENAV e che introdurranno importanti miglioramenti (economici, a livello di sicurezza ed ambientali) a beneficio della comunità dell'aviazione civile. Il Gruppo ENAV è impegnato con più di 20 validazioni di cui 14 già eseguite nell'arco del 2017 e del 2018. Si evidenzia che è in corso la fase di contrattualizzazione della seconda fase del programma ( <i>Wave2</i> ), il cui avvio è previsto entro la fine del 2019.
SESAR DM	Sono state svolte e sono in corso le attività progettuali previste nel <i>deployment programme europeo</i> . I progetti al momento coordinati dal SDM sono 350, di cui più di 100 sono completati con sostanziali benefici di performance. Si stima che i 350 progetti, una volta conclusi, porteranno oltre 7 mln di tonnellate di CO <sub>2</sub> in meno grazie a profili di volo più efficienti, nonché ad un aumento di <i>network capacity</i> con oltre 300 mln di minuti di

	<p>ATFM <i>delay</i> in meno. In particolare, ENAV porta avanti oltre 30 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.</p>
A6	<p>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 2018 sono stati attivati importanti coordinamenti con Eurocontrol per la realizzazione di una struttura a supporto dell'infrastruttura di scambio dati condivisa.</p>
ICAO	<p>Nel 2018 ENAV ha assunto la presidenza 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.</p>

## 5.7 QUALITÀ DELLA RELAZIONE CON I CLIENTI

Nell'ambito degli stakeholder con cui 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, ogni anno ENAV conduce 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); l'obiettivo minimo di ENAV è il raggiungimento di un livello di soddisfazione dei propri clienti pari o superiore a 3.

Nel 2018, il gradimento dei servizi forniti alle compagnie di navigazione aerea (CNA) ha ottenuto un punteggio di 4.0 su una scala di 5 (4.0 nel 2017 e 3.8 nel 2016).

La *redemption* della *survey* è stata del 67% (sostanzialmente invariata rispetto al 2017 mentre nel 2016 era stata del 22%)

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). Di norma, nell'ambito delle attività relazionali, ENAV promuove incontri *one to one*, sessioni plenarie, open day dimostrativi e workshop tematici relativi alle attività proprie della Direzione Servizi Navigazione Aerea (DSNA). L'approccio *customer oriented* di ENAV è basato quindi 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.



## 5.8 LA GESTIONE RESPONSABILE DELLA CATENA DI FORNITURA

Al fine di comprendere e caratterizzare compiutamente il concetto di “catena di fornitura” nel Gruppo ENAV è necessario sottolineare che le procedure di affidamento effettuate da ENAV e Techno Sky, sono soggette ai requisiti normativi previsti dal DLgs.18 aprile 2016 n.50, il cosiddetto Codice dei Contratti Pubblici. Il mancato rispetto di tali normative cogenti può infatti determinare gravi aspetti sanzionatori che vanno dalle sanzioni amministrative ai rilievi penali.

Il rispetto di quanto previsto dal Codice pone dunque delle limitazioni significative relativamente all'introduzione volontaria da parte del Gruppo di criteri vincolanti nei processi di selezione e qualifica dei fornitori. Questo in quanto, secondo la normativa, tali processi devono garantire il pieno rispetto dei principi di concorrenzialità ed apertura al mercato, nonché garantire l'accesso anche alle microimprese. In tal senso le attività di procurement debbono essere prioritariamente focalizzate più sugli elementi oggettivi delle offerte dei concorrenti piuttosto che su requisiti soggettivi degli stessi che potrebbero essere considerati limitativi alla partecipazione.

In altri termini, al fine di perseguire politiche di green di procurement, il contesto di riferimento richiede un'azione mirata più sulle prestazioni da porre a gara che sui requisiti richiesti ai partecipanti e la “catena di fornitura” deve interpretarsi non tanto e non solo rispetto alle certificazioni possedute dai possibili fornitori quanto piuttosto con riferimento alle caratteristiche ambientali delle prestazioni e dei prodotti.

Inoltre, bisogna evidenziare che il Gruppo ENAV è composto da aziende che forniscono servizi, di estrema specializzazione e di rilevanza strategica per il paese, in un ambito sottoposto ad una serie di normative cogenti del settore ATM (*Air Traffic Management*) ed in tal senso bisogna tenere presente le necessarie specificità operative dei prodotti soggetti a precise normative internazionali di riferimento.

Tenuto sempre conto dei vincoli cogenti che consistono sostanzialmente nel rispetto delle norme comunitarie recepite dal Codice dei Contratti Pubblici, ENAV ed il Gruppo hanno portato avanti una politica degli approvvigionamenti improntata alla massima apertura al mercato, sia in ambito nazionale che internazionale, aprendo alla concorrenza anche settori ad elevatissima specificità tecnologica. I vantaggi in tal senso sono stati rilevati sensibilmente sia in termini di soluzioni tecniche ad elevato valore progettuale, sia in termini di vantaggi economici di *saving*.

Si deve segnalare che gli operatori economici hanno risposto con segnali di estrema positività che vanno a premiare processi di acquisto improntati a una reciproca conoscenza che guida verso una fattiva collaborazione improntata alla correttezza dei comportamenti sia in fase precontrattuale che contrattuale. Ciò è dimostrato anche dal numero di accessi agli atti esperiti nel 2018 a fronte dei quali nel 2018 vi è stato un solo ricorso presso i deputati organi di giustizia amministrativa.

### **La politica degli acquisti verdi (green procurement)**

Nel corso degli ultimi anni si è posta sempre maggior attenzione alla sostenibilità ambientale delle proprie forniture, attraverso l'implementazione di una politica di Acquisti Verdi. 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 ciò 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.

Le società del Gruppo ENAV si impegnano quindi ad acquistare beni e servizi che lungo il loro ciclo di vita:

- ✓ Favoriscono l'uso di fonti di energia rinnovabile;

- ✓ Riducono le emissioni di gas ad effetto serra;
- ✓ Riducono il consumo di risorse naturali;
- ✓ Riducono la produzione dei rifiuti;
- ✓ Contribuiscono alla diffusione di modelli di produzione e consumo responsabili.

Il Gruppo ENAV ha dato avvio anche a un'azione di piena visibilità della politica degli acquisti verdi per consentire ai suoi fornitori di riferimento di adeguarsi alle richieste di una domanda più sostenibile e ad eventuali nuovi interlocutori di rispondere in maniera proattiva, proponendo soluzioni innovative che vadano incontro alle rinnovate esigenze.

La *politica degli acquisti verdi* rappresenta infatti un cambiamento sostanziale che si sta sviluppando in maniera graduale e continua attraverso una serie di azioni chiave:

- ✓ selezione di beni e servizi prioritari per la definizione di criteri ambientali di beni e servizi da includere nelle procedure di acquisto;
- ✓ definizione di un programma di comunicazione rivolto ai fornitori attuali e potenziali;
- ✓ attuazione di un piano di sensibilizzazione e formazione interno.

Consapevole dell'impatto che l'introduzione della nuova politica avrebbe prodotto anche su tutta una serie di processi aziendali, ENAV ha inoltre effettuato un'analisi rischi-opportunità legati all'adozione di criteri ambientali, relativi all'acquisto di beni, servizi e opere.

Sulla base delle risultanze di questa analisi, nel corso dell'anno sono state svolte numerose attività volte a consolidare e valorizzare le azioni di *Green Procurement*. In particolare, ENAV ha promosso l'introduzione di specifici requisiti ambientali, ogni qualvolta possibile, nelle gare di appalto al fine di identificare e favorire gli acquisti sostenibili. In questo ambito ENAV ha provveduto, in collaborazione con le diverse funzioni aziendali, a definire le caratteristiche tecniche e i criteri ambientali che i prodotti, i servizi e le opere acquistate devono soddisfare per poter essere considerati "green".

Anche Techno Sky, nel processo di selezione dei fornitori, riserva particolare attenzione ai profili di sostenibilità, valutando nelle scelte di approvvigionamento fattori come:

- ✓ Acquisto di prodotti e servizi che hanno un minor impatto sull'ambiente in base alla modalità di realizzazione (ad esempio cancelleria, DPI, arredi);
- ✓ Prodotti certificati CE;
- ✓ Verifica dei fornitori in materia di diritti umani e tutela della salute e sicurezza del lavoro;

In linea con la politica della Capogruppo, Techno Sky ha avviato un progetto di *Green Public Procurement*, al fine di integrare gli aspetti ambientali e sociali nelle attività di selezione/affidamento dei fornitori, e un progetto di *e-procurement*, teso a dematerializzare la gestione di tutte le fasi di selezione/affidamento degli stessi.

L'utilizzo della firma digitale nelle procedure di affidamento di Gruppo e la dematerializzazione dei documenti hanno contribuito sensibilmente alla riduzione dei costi diretti e indiretti (ad esempio carta, stampe, toner), generando al tempo stesso un incremento dell'efficienza organizzativa (sostenibilità, sicurezza, autenticità, rispetto delle scadenze). Inoltre, tali pratiche, sono considerate una misura di contrasto alla corruzione, garantendo trasparenza e sicurezza delle informazioni.

## La gestione dei fornitori

Nel corso del 2018, poi, fermi restando i vincoli normativi di cui si è detto precedentemente, è stato avviato un percorso volto a “valutare” alcune categorie di forniture anche sulla base di criteri ambientali. In particolare, per quanto concerne il settore delle opere civili, ENAV ha definito l’obiettivo “cantieri sostenibili” per rendere le delicate attività di costruzione e manutenzione delle infrastrutture ENAV sempre più attente alla salvaguardia dell’ambiente, all’utilizzo razionale delle risorse, all’attenzione per l’uso dei materiali, per la salute ed il benessere dei lavoratori delle maestranze impegnate e non da ultimo del personale ENAV che utilizza le strutture e dei soggetti fruitori in senso finale dei servizi erogati da ENAV.

Particolare attenzione verso i requisiti ambientali è stata posta dal Gruppo nei riguardi dei fornitori nell’ambito degli elenchi di operatori economici per le opere civili e per servizi e forniture. In virtù di ciò, nel corso del 2018 il gruppo ha sottoposto a 176 società, ricomprese in tali categorie, uno specifico questionario che ha consentito di approfondire la conoscenza dell’azienda circa l’impegno degli operatori economici verso le tematiche ambientali, nonché di valutare il possesso di certificazioni ambientali ISO 14001 da parte degli stessi.

Da tale rilevazione, alla quale hanno risposto 128 soggetti coinvolti, è emerso che il 21% delle aziende ricomprese all’interno del parco dei fornitori qualificati è in possesso di una certificazione ambientale.

In ordine all’istituzione dei suddetti elenchi si deve osservare che ENAV in base ad approfondite analisi normative e gestionali ha individuato tali categorie come convenienti in relazione alla creazione ed al mantenimento di sistemi di qualifica.<sup>12</sup>

Se consideriamo l’ammontare complessivo degli affidamenti nel corso del 2018, esclusi gli affidamenti infragruppo, pari a 91.842.875,85, l’importo degli affidamenti relativi alle suddette categorie mediante sistemi di qualificazione è pari a 5.968.240,72. Quindi corrisponde al 6,5 % rispetto all’ammontare totale dello stipulato 2018.

Infine, nel corso dell’anno, sono state inserite all’interno dei contratti di appalti di nuove clausole volte a promuovere il rispetto da parte dei fornitori dei criteri di sostenibilità definiti da ENAV. Nello specifico all’interno dei contratti l’azienda richiede ai propri fornitori di fornire il proprio assenso per essere sottoposti ad attività di audit, anche al fine di verificare, dove necessario, il rispetto dei requisiti ambientali e sociali richiesti connessi alle specifiche prestazioni di ogni singolo contratto. Nel corso del 2018 non è stato ritenuto necessario eseguire controlli su tali tematiche.

Il Gruppo ENAV pone inoltre attenzione all’individuazione dei principali rischi legati al mancato rispetto di normative relative ad aspetti sociali da parte di fornitori e sub-fornitori. Al fine di mitigare potenziali criticità in tale ambito ENAV ha inserito negli articolati contrattuali precise clausole di garanzia controfirmate dal fornitore.

In tal senso nella totalità dei contratti stipulati il fornitore dichiara la conoscenza, accettazione e rispetto del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo previsto dal D.lgs. 231/2001 nonché del Codice etico di ENAV. Inoltre, nel corso del 2018 sono state introdotte anche ulteriori clausole contrattuali relative al contrasto ad ogni forma di lavoro irregolare, compresi l’utilizzo di manodopera

---

<sup>12</sup> La creazione ed il mantenimento di sistemi di qualifica appare ragionevole per gli acquisti che mantengono una ripetitività nel tempo, in termini di analisi costo/beneficio non sarebbe proficuo dotarsi di tali strumenti per acquisti che ex lege devono avvenire tramite gara e che vengono realizzati con contratti pluriennali superiori al triennio. A titolo di esempio non avrebbe utilità prevedere un sistema di qualificazione per la fornitura di apparati tecnologici (radar, radiomisure, ecc.) per le quali devono essere realizzate procedure di gara aperte con una cadenza quadriennale o superiore.

minorile e il ricorso al lavoro forzato. In caso di mancata osservanza è prevista la risoluzione del contratto di diritto.

Per quanto concerne la valutazione delle performance dei fornitori, nel 2018 ENAV e Techno Sky hanno implementato un articolato sistema di valutazione delle performance del fornitore che consentono di analizzare e valutare, per ogni singolo contratto, la qualità della prestazione svolta e il rispetto dei requisiti contrattuali.

I risultati di tali valutazioni, effettuate tramite un apposito processo strutturato e formalizzato, comportano, in caso di non conformità, la possibile sospensione del fornitore e/o il recesso/risoluzione dei contratti in essere.

Nel corso dell'anno Techno Sky ha modificato i format contrattuali, integrandoli con specifiche clausole relative all'effettuazione di audit, nel corso dell'esecuzione contrattuale, mirati alla verifica del possesso da parte dei fornitori dei requisiti ambientali (es. ISO 14001) e del rispetto dei diritti umani. A titolo esemplificativo Techno Sky nello svolgimento delle attività di verifica in merito alla tutela dei diritti umani richiede evidenza del certificato di ottemperanza in materia del diritto al lavoro dei disabili (legge 68/99) e laddove necessario esegue controlli sul rispetto delle norme internazionali in materia di tutela ambientale (ad esempio rispetto alla ISO 14001). Nel corso del 2018 non è stato ritenuto necessario eseguire controlli su tali tematiche.

Con riferimento a ENAV Asia Pacific, la società richiede ai propri fornitori di aderire ai principi espressi all'interno del Codice Etico, con particolare riferimento ai temi della sostenibilità e al rispetto dei diritti umani. La società ha inoltre pianificato per il 2019 l'adozione di un sistema di verifica dei fornitori, tramite la piattaforma *World Check One*, sui temi inerenti alla tutela dei diritti umani e al lavoro forzato e minorile.

Per quanto riguarda il pagamento dei fornitori, l'obiettivo che si è posto il Gruppo ENAV consiste nel rispettare le scadenze contrattualmente definite, in presenza, ovviamente, della regolarità di tutta la documentazione richiesta dalla normativa ed in applicazione del Decreto Legislativo 9 ottobre 2002 n.231, che rende operativa in Italia la direttiva 2000/35/CE relativa alla lotta contro i ritardi di pagamento nelle transazioni commerciali. Le aziende del Gruppo pongono particolare attenzione al rispetto dei tempi di pagamento, consapevoli delle difficoltà che i ritardi possono generare, dal punto di vista finanziario, verso i propri fornitori. Proprio per venire incontro alle esigenze dei fornitori, è stata stipulata con un istituto finanziario, una convenzione a cui gli stessi possono accedere per effettuare la cessione pro solvendo delle fatture emesse; inoltre possono essere effettuati anticipi sui pagamenti qualora adeguatamente motivati.

In termini di gestione, le proposte di pagamento approvate vengono lavorate dal settore Tesoreria e vengono autorizzate in base al sistema di deleghe vigente. Il sistema contabile adottato dalla Capogruppo e dalla controllata Techno SKY, per la gestione delle proposte di pagamento, è il sistema PITECO perfettamente integrato con il sistema ERP contabile, SAP.

### **PERIODO MEDIO DI PAGAMENTO DEI FORNITORI**

**ENAV: 23,04 GIORNI**

**TECHNO SKY: 30 GIORNI**

**ENAV ASIA PACIFIC: 5 GIORNI**

## 5.9I PRESIDI ANTI-CORRUZIONE

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 proprio dipendenti che da parte di terzi.

Seguendo le *best practice* e 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. n. 231/2001) e gli standard di riferimento ISO 37001, ENAV ha impostato le proprie attività secondo il *CoSO Framework (Committee of Sponsoring Organizations)* quale 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 la definizione di un efficace modello anticorruzione, definite nell'ambito del programma implementato dal Gruppo e che interessano sia le attività dell'Organismo di Vigilanza che il settore *Whistleblowing & Fraud Audit*, riguardano in particolare:

- Il *Risk Assessment* periodico volto ad individuare le aree dove il rischio corruzione può manifestarsi in maniera più significativa;
- La definizione di regolamenti e procedure relative alle aree maggiormente esposte a rischi 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'implementazione di un sistema per le segnalazioni, il cosiddetto whistleblowing, e 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 verifiche effettuate.

Sul fronte del *Risk Assessment* viene garantito dalle strutture interne una periodica attività di valutazione dei rischi 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 stesso, con particolare riferimento al corpus procedurale e ai presidi organizzativi.

Sul fronte della regolamentazione, in data 16 marzo 2017 il CdA di ENAV ha aggiornato il Codice Etico di Gruppo ed il Modello di Organizzazione ai sensi del già citato D. Lgs. n. 231/2001, Gestione e Controllo. Successivamente anche il CdA di Techno Sky ha aggiornato il proprio Modello 231 ed adottato il Codice Etico di Gruppo.

Inoltre, in data 2 agosto 2018, il Consiglio di Amministrazione di ENAV ha approvato Il "Codice di comportamento per il contrasto alla corruzione ("Codice Anticorruzione"), la cui attuazione è obbligatoria per tutte le società del Gruppo. Tal codice si innesta in un articolato corpus normativo interno costituito da policy, procedure, linee guida e regolamenti che disciplinano più nel dettaglio i singoli ambiti di riferimento e ai quali il personale interno deve attenersi.

Per quanto concerne l'adozione di specifici regolamenti in relazione ai principali processi di contrasto alla corruzione, il Gruppo ha approvato nel corso dell'anno la policy per il contrasto alla corruzione nel caso di contratti di intermediazione e il regolamento di Gruppo per la gestione delle liberalità, degli omaggi e delle ospitalità.

Anche la formazione in aula in materia di anticorruzione ha trovato ampio spazio ed è stata incentrata su temi quali l'evoluzione normativa, i principi alla base delle attività di contrasto alla corruzione, quanto emerso dalla relazione di *Transparency International*, diversi *case study* e la rappresentazione di modalità corruttive attraverso l'analisi di sentenze che affrontano casi di carattere nazionale ed internazionale.

Grazie alla formazione in aula, e ai moduli formativi e-learning il Gruppo ha potuto offrire ai propri dipendenti 5.030 ore di formazione sui temi dell'anti corruzione, coinvolgendo in tali attività oltre 3.600 persone, tra dirigenti quadri e impiegati. Nel corso dell'anno la formazione sui temi dell'anticorruzione ha riguardato anche 12 membri dei Consigli di Amministrazione (9 del CdA di Enav S.p.A e 3 del CdA di Techno Sky), nonché l'amministratore delegato di ENAV Asia Pacific.

Inoltre, ENAV ha pubblicato un'informativa specifica relativa ai temi dell'anticorruzione sulla rivista aziendale Cleared, disponibile a tutti i dipendenti del Gruppo, e pubblicato sul sito aziendale il nuovo Codice Anticorruzione.

Infine, anche i soggetti meno esposti a tematiche anticorruzione sono stati informati sul tema attraverso la consegna di materiale esplicativo.

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 e Techno Sky) che utilizzano la struttura Internal Audit per lo svolgimento delle attività di verifica e lo stesso piano pluriennale dell'Internal Audit, vedono il rischio corruzione esaminato sotto diversi profili nell'ambito dei processi sottoposti a verifica. Il Gruppo ha inoltre definito due ulteriori presidi: un canale di comunicazione per le segnalazioni in tema di *whistleblowing* ed un canale per la ricezione dei flussi informativi dell'Organismo di Vigilanza. Con riferimento al primo canale, nel corso del 2018 il Gruppo ha provveduto a implementare un sistema informatico per la segnalazione degli illeciti, che garantisce l'anonimato del segnalante, in risposta ai requisiti della nuova normativa (L.179/2017). Congiuntamente all'implementazione di tale sistema il Gruppo ha emanato 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.

Le segnalazioni pervenute attraverso tali canali vengono valutate dalle strutture competenti e quelle ritenute rilevanti costituiscono oggetto di ulteriore approfondimento attraverso attività di audit che si aggiungono alle attività previste a piano. Nel corso dell'anno il Gruppo non ha riscontrato casistiche di frodi e atti corruttivi.

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 dall'Internal Audit, nonché una sintesi delle risultanze delle attività svolte, ed un dettaglio delle segnalazioni ricevute e delle azioni correttive intraprese. Oltre a tali flussi, ENAV ha definito apposite modalità di coordinamento tra i soggetti interni, quali a titolo esemplificativo il *Risk Manager*, il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari, il responsabile della struttura *Security* e l'Internal Audit per

garantire, nel rispetto dei ruoli, una tempestiva informativa circa le modalità di gestione dei rischi e dei loro piani di rientro.

**NEL CORSO DEL 2018, I RISCHI LEGATI ALLA CORRUZIONE  
SONO STATI VALUTATI NEL 100% DEI PROCESSI DEL GRUPPO ENAV**

## 5.10 LA COMUNICAZIONE ESTERNA

L'ufficio stampa del Gruppo assicura la comunicazione esterna attraverso i rapporti con i media nazionali, locali e internazionali e la corretta diffusione dei messaggi aziendali verso il pubblico di riferimento, al fine di tutelare la *reputation* delle diverse attività del Gruppo ENAV. Questa funzione provvede inoltre al monitoraggio puntuale sia dei media tradizionali sia dei canali social al fine di identificare eventuali informazioni di interesse per il Gruppo.

L'Ufficio Stampa, gestisce, oltre ai i profili social aziendali *Twitter*, *Instagram* e *LinkedIn* che contano globalmente circa 12.000 *follower*, anche la comunicazione finanziaria dell'Azienda assicurando e presidiando tutti i processi comunicativi previsti dalle norme del Testo Unico della Finanza e dalle *best practice* in termini di comunicazione e trasparenza adottate dalle società quotate.

In particolare, il lavoro di comunicazione esterna promosso dal Gruppo si compone di due pilastri fondamentali:

- una parte normativa e di servizio, che impone una comunicazione verso gli stakeholder e il pubblico relativamente alle informazioni previste dalla normativa e dalle indicazioni delle diverse autorità (es. Consob);
- una parte proattiva, finalizzata a valorizzare il lavoro e la professionalità dei dipendenti del Gruppo e le attività *core* della Società su tutti i canali di informazione (canali nazionali e locali);

### 19 SERVIZI RADIO/TV NAZIONALI

#### 94 ARTICOLI DI STAMPA E WEB NAZIONALE/INTERNAZIONALE

#### 12.000 FOLLOWERS SUI CANALI SOCIAL

Va sottolineato che essendo un'azienda *Business to Business*, ENAV non ha le stesse opportunità di visibilità delle aziende *Business to Consumer*. Gli orientamenti sulla comunicazione esterna della società, in virtù del ruolo istituzionale e di servizio in cui opera, non prevedono l'acquisto di spazi redazionali per la pubblicazione "controllata" di articoli o servizi Radio/Tv. Tutte le uscite sono dunque il frutto del lavoro del personale sulle notizie e dei rapporti consolidati con i giornalisti basati sulla credibilità e sull'autorevolezza dell'azienda.

## 5.11 INVESTOR RELATIONS

ENAV, fin dai mesi antecedenti la quotazione sul Mercato Telematico Azionario operato e gestito da Borsa Italiana avvenuta il 26 luglio 2016, ha posto grande attenzione ai rapporti con gli azionisti, 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, conferenze finanziarie e *roadshow*. In queste circostanze, il *management* (tipicamente l'Amministratore Delegato e il Responsabile Finance and Procurement, insieme al responsabile 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.

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. 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 sul titolo, si trovano all'interno di un'apposita sezione Investor Relations del sito [www.enav.it](http://www.enav.it).

Nel periodo gennaio – dicembre 2018 ENAV ha avuto oltre 300 interazioni con gli investitori istituzionali, per la maggior parte durante *roadshow* organizzati, sia presso le strutture ENAV (sede centrale, ACC e torri di controllo) che presso le sedi dei singoli investitori in Italia e in Europa, così come in Australia e negli Stati Uniti. I restanti contatti sono stati tenuti tramite la partecipazione della società a conferenze finanziarie e tramite *conference call* con gli investitori. 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 2018 appartengono ai maggiori istituti di intermediazione italiani ed esteri, alcuni dei quali specializzati su società infrastrutturali, e assicurano la pubblicazione periodica di report e analisi aggiornate sulle attività e la performance economico-finanziaria di ENAV.

Infine, è importante sottolineare come il 2018 sia stato l'anno in cui diversi investitori hanno mostrato per la prima volta un interesse attivo per la *Corporate Social Responsibility* (CSR) di ENAV, secondo un principio di sostenibilità nel lungo termine del business della società, con focus specifico su aspetti sociali, ambientali e di *governance*. ENAV si è mossa proattivamente in tal senso, coinvolgendo gli investitori nelle proprie iniziative di *stakeholder engagement* e partecipando a conferenze ed eventi finanziari a tema *Environmental, Social & Governance* (ESG).

Per il 2019 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 finanziaria e *conference call*, in linea con le migliori prassi del mercato. Nel corso del 2019 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 e su investitori con un'ottica d'investimento di medio-lungo periodo, anche in termini di sostenibilità ESG, o focalizzate sul settore delle infrastrutture.

## 5.12 BRAND DEVELOPMENT

Il Gruppo ha avviato già da diversi anni una serie di azioni volte a rinnovare l'immagine aziendale e a incrementare la notorietà del *brand* presso gli stakeholder, gli azionisti e il grande pubblico sia nazionale che internazionale. Tali Attività hanno portato anche ad un generale rinnovamento della *corporate identity*, attraverso il lancio dei nuovi loghi “ENAV Middle East”, “D-Flight” e “Sustainability ENAV”.

In particolare, sono stati realizzati numerosi progetti per valorizzare le attività di carattere istituzionale, commerciale e internazionale del Gruppo, che hanno portato al lancio di diverse campagne di comunicazione *digital*, alla pubblicazione di prodotti editoriali e multimediali e alla realizzazione di attività di *advertising*. Nel corso dell'anno è stata inoltre promossa l'organizzazione di eventi sui temi di maggior rilievo per il settore, anche attraverso lo svolgimento di visite guidate presso i siti aziendali dedicate a delegazioni nazionali e internazionali.

Per quanto concerne le attività di valorizzazione dell'offerta commerciale, sono state sviluppate nuove strategie di *Marketing Communication* volte a consolidare l'immagine di ENAV e a promuovere i prodotti e servizi offerti dal Gruppo in nuovi mercati, in modo particolare verso gli Emirati Arabi Uniti, la Malesia la Libia. Le attività di promozione hanno riguardato anche la nuova società D-Flight, dedicata al controllo del traffico aereo dei droni, per la quale il Brand Management di ENAV ha provveduto a realizzare campagne di comunicazione volte a diffondere la nuova realtà nei contesti istituzionali e commerciali di riferimento.

Ad integrazione delle attività di comunicazione, ENAV ha partecipato a numerose manifestazioni ed eventi a livello nazionale e internazionale, tra cui il *World ATM Congress* di Madrid, l'*IFIS International Flight Inspection Symposium* a Monterey, l'*ATC Forum* di Dubai, il *Met World EXPO* ad Amsterdam e il Festival della Meteorologia di Rovereto. Molto successo ha riscosso anche il primo convegno nazionale “Trasporto aereo: volano per lo sviluppo del Paese”, incentrato sui temi del controllo del traffico aereo, dei servizi per i passeggeri, della progettazione e costruzione aerospaziale, della regolamentazione e gestione aeroportuale e, infine, delle attività strategiche che rendono il settore aereo uno dei cardini fondamentali per lo sviluppo del nostro Paese. A tale convegno ha partecipato, tra gli altri, il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti e tutti i maggiori rappresentanti delle istituzioni e industrie del settore.

In particolare, sul fronte internazionale sono state svolte numerose attività finalizzate a valorizzare il ruolo di ENAV nei contesti decisionali e istituzionali che presentano una forte rilevanza strategica e operativa, tra cui Commissione Europea, CANSO, ATCA, EUROCONTROL, SESAR, A6, COFLIGHT, AIREON, ESSP, RACOON, BLUEMED e BLUEGNSS. In questo contesto ha avuto molto rilievo l'evento “*CANSO – SSC Collaborative Safety Workgroup Meetings 2018*”, promosso da CANSO e organizzato da ENAV, nel corso del quale i maggiori provider internazionali si sono confrontati sul tema cruciale della safety.

La valorizzazione delle attività di carattere istituzionale, commerciale e internazionale è avvenuta nel corso dell'anno anche grazie alla pubblicazione di 34 nuovi prodotti editoriali, tra cui il magazine periodico di ENAV “*SafeBull*”, dedicato ai temi della safety.

Infine, riguardo le attività di *web communication*, ha avuto particolare rilievo nel corso dell'anno lo sviluppo di una nuova **piattaforma interamente dedicata alla sostenibilità**, accessibile all'indirizzo <https://sostenibilita.enav.it/it>.

Il sito web enav.it, invece, ha raggiunto degli ottimi risultati in termini di consultazione, ottenendo 1.684.546 di pagine visitate da 419.258 visitatori nel corso dell'anno. Infine, il canale ENAV You Tube è arrivato a contenere oltre 300 video con 1.187 iscritti e oltre 211.000 visualizzazioni

### **SITO WEB AZIENDALE**

**20.200.427 DI PAGINE VISITATE DA 697.186 VISITATORI NEL CORSO DELL'ANNO**

**CANALE ENAV YOU TUBE: 300 VIDEO CON 1.187 ISCRITTI E OLTRE 211.000  
VISUALIZZAZIONI**

**41 EVENTI NAZIONALI E INTERNAZIONALI DI CARATTERE ISTITUZIONALE,  
COMMERCIALE E DI PROGETTO**

**34 VIDEO REALIZZATI E 61 PUBBLICAZIONI RILASCIATE VOLTE ALLA  
PROMOZIONE DI ATTIVITÀ ISTITUZIONALI, COMMERCIALI E INTERNAZIONALI**

### 5.13 INIZIATIVE DI WELFARE A FAVORE DELLA COMUNITÀ

Per quanto riguarda le iniziative a sfondo sociale volte a migliorare il benessere delle comunità si segnalano due progetti principali promossi da ENAV: “Mandiamole a scuola” e “Accoglienza alle Onlus”.

“*Mandiamole a scuola*” è un progetto a cui la società ha aderito su iniziativa del Comitato Pari Opportunità, finalizzato a promuovere l'educazione femminile attraverso il sostegno a distanza di quaranta bambine nomadi tibetane. Tale progetto si pone l'obiettivo di sostenere l'istruzione delle bambine che nella comunità tibetana sarebbero state destinate ai lavori in casa e nei campi senza poter accedere a percorsi di studio.

La consapevolezza che educare una bambina nomade significa innalzare la qualità di vita dei suoi futuri figli e della sua famiglia e quindi, dell'intera comunità nomadica del Tibet, oltre a salvaguardare una civiltà che rischia quotidianamente di scomparire, è stato l'elemento caratterizzante alla base dell'adesione. Il sostegno erogato permette a queste bambine di lasciare momentaneamente le proprie famiglie per recarsi in strutture lontanissime da casa dove poter vivere e studiare assicurandosi l'istruzione primaria attraverso la copertura delle spese di vitto, dell'alloggio, dell'assistenza sanitaria di base e del materiale didattico necessario. Il progetto si è concluso nel 2018 con il raggiungimento del diploma da parte di quasi tutte le bambine.

Il progetto “*Accoglienza alle Onlus*”, consente ad alcune Onlus che propongono di essere ospitate nelle sedi aziendali ENAV, di avere una ulteriore opportunità di raccogliere fondi e ai dipendenti del Gruppo ENAV di crescere in sensibilità esprimendo la propria solidarietà e supporto ai progetti propri di ciascuna organizzazione.

## 6 ENVIRONMENT

La protezione dell'ambiente e delle risorse naturali, la lotta ai cambiamenti climatici e il contributo per uno sviluppo economico sostenibile sono ormai per ENAV un fondamentale driver dell'innovazione tecnologica; questo approccio ha contribuito, soprattutto in questi ultimi anni, a rendere l'azienda un punto di riferimento tra gli ANSP mondiali.

Per quanto la safety sia rimasta e rimarrà presupposto imprescindibile, la vera sfida in cui ENAV si è lanciata in questi ultimi anni è stata quella di riuscire a coniugarla con un approccio che potesse garantire alle compagnie aeree non solo di volare sicure ma di poterlo fare anche con rotte efficienti, in grado di ridurre sensibilmente i tempi di percorrenza e conseguentemente i consumi di carburante e le emissioni di CO<sub>2</sub> (basti pensare che un kg in meno di carburante significa 3 kg in meno di CO<sub>2</sub> immessi nell'ambiente).

Attraverso il *Flight Efficiency Plan* (FEP), un piano che permette alle compagnie aeree di beneficiare di rotte sempre più efficienti, con effetti positivi sui costi, sui consumi e sulle emissioni nocive e attraverso il *Free route* (che verrà approfondito nelle pagine seguenti) ENAV è oggi considerata tra le aziende del trasporto aereo un punto di riferimento anche per ciò che concerne il miglioramento della qualità dell'aria che respiriamo.

Il contributo all'ambiente del Gruppo ENAV non si ferma però alle iniziative a favore delle compagnie aeree ma trova compimento anche nelle iniziative sviluppate in collaborazione con le Società di gestione aeroportuale (per tutelare l'ambiente e le comunità locali) e nell'approccio di ENAV all'efficientamento dei propri consumi e dei propri comportamenti virtuosi.

Per quanto ENAV, in qualità di azienda di servizi, si caratterizzi infatti per una operatività che non produce impatti particolarmente significativi sull'ambiente, si è comunque avviato un percorso virtuoso che, attraverso il progressivo adeguamento delle regole interne, intende sviluppare una costante attenzione alle migliori *best practice* esistenti in materia ambientale.

A tal proposito, il gruppo è in procinto di emettere una policy ambientale (come indicato in uno dei punti del Piano di sostenibilità) che definisca indirizzi, impegni ed obiettivi che l'azienda intende promuovere, non solo ai fini del consolidamento della conformità legislativa, ma anche per migliorare le prestazioni ambientali e perseguire il principio dello sviluppo sostenibile. Il Gruppo, nell'attesa di formalizzare la suddetta policy, è continuamente impegnato a salvaguardare in maniera specifica diversi aspetti connessi alla sfera ambientale tra i quali il contenimento dei consumi energetici, la gestione dei rifiuti e la tutela della biodiversità.

## 6.1 EFFICIENZA E TUTELA AMBIENTALE: FLIGHT EFFICIENCY PLAN E FREE ROUTE

Il *Flight Efficiency Plan* (FEP), il cui nome deriva dall'applicazione del concetto di efficienza del volo, intesa come creazione di una struttura di spazio aereo orientata al soddisfacimento delle esigenze delle compagnie aeree di pianificare rotte sempre più brevi e con un profilo verticale di salita e discesa continuo che garantisca l'abbattimento dei consumi, è un piano che riassume gli interventi pluriennali, realizzati dal Gruppo, mirati all'ottimizzazione della struttura del network aeroviario, proprio per consentire la riduzione dei tempi di volo, del consumo di carburante e delle emissioni di anidride carbonica da parte degli aeromobili. Il Gruppo lavora quindi alla realizzazione di soluzioni che, oltre a garantire il mantenimento dei livelli di *safety*, siano orientate all'efficienza del volo con l'obiettivo di contribuire alla diminuzione delle spese di gestione dei clienti, dell'impatto ambientale e di introdurre un sistema di navigazione all'avanguardia nello spazio aereo italiano.

Il piano contiene sia gli interventi previsti in termini di progettazione dello spazio aereo (implementazione di nuove rotte o miglioramento delle esistenti, nonché la rimozione, quando fattibile, dei vincoli alla disponibilità e fruibilità dello spazio aereo per tutte le fasi del volo) sia gli interventi a livello di automazione della collaborazione aeroportuale per l'efficientamento della movimentazione a terra degli aeromobili (riduzione dei tempi di rullaggio e di attesa al decollo).

Al fine di dare concreta risposta agli obiettivi definiti nell'ambito del *Flight Efficiency Plan*, il Gruppo ENAV svolge attività di rettifica delle rotte, di definizione di una struttura di spazio aereo che garantisca il soddisfacimento dei requisiti previsti dal piano e di aggiornamento e adeguamento tecnologico nonché di progressiva implementazione sui maggiori aeroporti del programma A-CDM (*Airport Collaborative Decision Making*).

Fondamentale per il raggiungimento degli obiettivi previsti dal piano anche la formazione e l'addestramento continuo del personale in posizione operativa, che inizia con i corsi di formazione per gli studenti dell'Academy ENAV, per poi continuare con i percorsi di acquisizione delle necessarie competenze per operare presso i vari siti della Società. Il Gruppo in questo ambito prevede anche una formazione specifica del personale per ognuno degli interventi posti in atto per l'efficientamento della struttura dello spazio aereo.

Nell'ambito degli obiettivi del FEP a dicembre 2016 (con un anticipo di circa 6 anni sul termine definito dalla regolamentazione europea del *Single European Sky* definita nel regolamento di esecuzione 716/2014) ENAV ha implementato il *Free Route Italy* (FRAIT). Il progetto ha reso possibile, per tutti i velivoli in sorvolo ad una quota superiore agli 11.000 metri, di attraversare i cieli italiani con un percorso diretto senza far più riferimento al network di rotte, che è stato di conseguenza eliminato. Inoltre, nel mese di Maggio 2018, lo spazio aereo riservato alle operazioni *Free Route* è stato ulteriormente ampliato, abbassandone a 9.000 metri il limite inferiore, in linea con quanto previsto dal regolamento 716/2014.

Il Gruppo ENAV è stato l'unico, fra i 5 maggiori service provider europei<sup>13</sup>, ad implementare il *Free Route* e con esso ha completato il piano di riorganizzazione dello spazio aereo italiano, avviato nel 2014, che garantisce di raggiungere la massima efficienza del volo, generando benefici sia per le compagnie aeree sia per l'ambiente.

Il *Free Route* rappresenta un progetto rivoluzionario per il trasporto aereo nazionale ed europeo dal momento che consente alle compagnie aeree di pianificare la traiettoria più breve possibile, volando direttamente da un punto d'ingresso ad un punto di uscita dallo spazio aereo italiano, risparmiando

---

<sup>13</sup> Germania, Francia, Regno Unito, Spagna e Italia.

carburante, emissioni nocive e conseguentemente costi, mantenendo inalterati, i livelli di *safety*, in linea con le prerogative definite dal Gruppo ENAV per ogni progetto di sviluppo.

In termini di risultati le analisi comparative effettuate hanno evidenziato che da dicembre 2016 a dicembre 2018 il programma ha garantito un risparmio di circa 75 milioni kg di carburante, con una contestuale riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> in atmosfera pari a circa 236 milioni di Kg.

**IL PROGETTO “FREE ROUTE ITALY” È STATO IN GRADO DI GENERARE UN MINOR  
IMPATTO DI CO<sub>2</sub> PARI A CIRCA  
95 MLN DI KG NEL 2017 e 135 MLN DI KG NEL 2018**

A fronte di tali risultati e per beneficiare dei vantaggi introdotti dal *Free Route* le Compagnie Aeree hanno modificato le pianificazioni dei loro voli, aumentando le percorrenze sullo spazio aereo italiano. La riduzione dei tempi di percorrenza, associata ad una struttura di spazio aereo orientata all'efficienza del volo, ha infatti spinto molti clienti a pianificare in Italia, registrando sia sensibili aumenti delle frequenze sui *City Pair* (città di partenza e destinazione) che già interessavano i cieli italiani, che sorvoli per *City Pair* mai pianificati prima del *Free Route*.

## **6.2 FINANZIAMENTI SIGNIFICATIVI IN AMBITO SOCIALE E AMBIENTALE**

Per "finanziamenti significativi" devono intendersi tutti quelli in grado di apportare benefici, per ENAV e per l'Unione europea, contribuendo a creare una Comunità europea più sostenibile.

Tale sostenibilità viene perseguita a livello europeo attraverso la valutazione, da parte dei vari enti che erogano i finanziamenti, anche degli impatti in ambito sociale e ambientale connessi alle proposte di progetto di volta in volta presentate dai vari candidati.

ENAV è particolarmente attenta a tali aspetti che vengono valutati fin dalla fase di predisposizione di ciascuna proposta di finanziamento. In tale fase vengono infatti poste in essere tutte le attività preordinate alla valutazione degli eventuali impatti che il progetto, in caso di aggiudicazione della proposta, potrebbe avere sia sotto il profilo ambientale sia sotto il profilo sociale. Tali attività consistono nell'esaminare e dare attuazione alla normativa europea e nazionale di riferimento oltre che nel garantire l'applicazione pedissequa delle vigenti procedure aziendali.

### **6.3 I CONSUMI**

Come detto, pur essendo ENAV una società di servizi che non si caratterizza dunque per un particolare impatto diretto nei confronti dell'ambiente, sono state avviate diverse iniziative tese a ridurre i propri consumi ed il conseguente impatto in termini di emissioni di gas ad effetto serra, onde elettromagnetiche, etc.

La policy ambientale, che sarà pubblicata nei prossimi mesi del 2019, avrà come obiettivo di definire una politica che tenga conto di tutte le forme di inquinamento che riguardano, direttamente e indirettamente, l'azienda al fine di sviluppare una strategia di intervento complessiva sostanziata anche da un sistema di indicatori quantitativi e qualitativi per la misurazione delle performances.

Nel frattempo, come richiamato nel Codice Etico, *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, si impegna, quindi 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.

#### **CONSUMI DEL GRUPPO ENAV NEL 2018**

**COMBUSTIBILE PER UFFICI E STRUTTURE: 28.433 GIGA JOULE  
(IN DIMINUZIONE DEL 14,5% RISPETTO AL 2017)**

**ENERGIA ELETTRICA PER UFFICI E STRUTTURE: 253.567 GIGA JOULE  
(IN AUMENTO DELL'1% RISPETTO AL 2017)**

**CARBURANTE FLOTTA AEREA: 27.010 GIGA JOULE  
(IN AUMENTO DEL 3,7% RISPETTO AL 2017)**

**CARBURANTE FLOTTA AUTO: 7.035<sup>14</sup> GIGA JOULE  
(IN AUMENTO DEL 3,4% RISPETTO AL 2017)**

#### **EMISSIONI DEL GRUPPO ENAV NEL 2018**

**DERIVANTI DA COMBUSTIBILE PER UFFICI E STRUTTURE: 1.513 T CO<sub>2</sub> E  
(IN DIMINUZIONE DEL 15,3% RISPETTO AL 2017)**

**DERIVANTI DA ENERGIA ELETTRICA PER UFFICI E STRUTTURE: 25.224 T CO<sub>2</sub> E  
(IN DIMINUZIONE DEL 3,1% RISPETTO AL 2017)**

**DERIVANTI DA CARBURANTE FLOTTA AEREA: 1.858 T CO<sub>2</sub> E  
(IN AUMENTO DEL 3,8% RISPETTO AL 2017)**

---

<sup>14</sup> Nel dato non sono incluse le auto per uso promiscuo

## **DERIVANTI DA CARBURANTE FLOTTA AUTO: 464 T CO<sub>2</sub> E (IN AUMENTO DEL 4,2% RISPETTO AL 2017)**

Al fine di presidiare in modo sempre più efficiente tali consumi e l'impatto che essi producono nell'ambiente, in ENAV sono presenti due figure: l'*energy manager* e il *mobility manager*, preposti ad individuare le azioni, gli interventi, e le procedure necessarie per promuovere l'uso razionale di energia e carburanti.

Bisogna tener presente che tutti i siti del Gruppo ENAV, le Torri (TWR) e i Centri di Controllo (ACC), i siti radar, centri radio TBT, gli impianti di illuminazione piste (Aiuti Visivi Luminosi) e le radioassistenze sono alimentati da energia elettrica e, in caso di *blackout*, da gruppi elettrogeni ad intervento automatico (GEIA) alimentati a gasolio. A fronte di ciò il Gruppo ENAV, già da diversi anni, si è premurato di far sì che tutti i GEIA rientrino nell'elenco delle attività ad inquinamento poco significativo (elencate nell'allegato I del DPR 25/07/91).

Nel corso dell'anno ENAV ha definito un nuovo piano di Audit Energetico, conforme all'art. 8 D.Lgs. 102/2014, che riguarda gli aeroporti di Genova, Olbia, Bari, Firenze, Malpensa, Orio al serio, Lamezia Terme, Catania, Linate e Lampedusa, i due ACC di Milano e Brindisi e il centro radar/TBT di Poggio Lecceta. L'analisi energetica consentirà al Gruppo di pianificare nuovi progetti e interventi di miglioramento dell'efficienza energetica e la conseguente diminuzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>.

L'investimento più significativo per l'approvvigionamento di energia elettrica da fonti rinnovabili effettuato dal Gruppo nel corso degli anni riguarda l'utilizzo delle "Torri di Controllo fotovoltaiche" del Gruppo ENAV. In tale ambito, nel corso del 2018, ENAV ha portato a termine la realizzazione degli impianti fotovoltaici presso la cabina AVL di Genova e presso il blocco tecnico dell'aeroporto di Genova. Sono, inoltre, in fase di progettazione 4 nuovi siti fotovoltaici da 20 kWp, da realizzare presso l'Aeroporto di Lampedusa, l'Aeroporto di Brindisi, il sito radar/TBT di Masseria Orimini (TA) e il Centro radio/TBT di Brancasi.

### **Gli impianti fotovoltaici del Gruppo ENAV**

#### **Torre fotovoltaica dell'Aeroporto di Bari**

Tutti i sistemi operativi della TWR di Bari sono alimentati, di giorno, anche da un impianto fotovoltaico posizionato su una vasta pensilina-parcheggio auto. L'impianto da 100kWp soddisfa circa l'1% del fabbisogno diurno della struttura e percepisce un incentivo sulla produzione di energia di 0.202 euro/kWh con una produzione stimata in circa 100.000 kWh/a. Il risparmio di energia primaria è 26 TEP/a con una riduzione di 76 tCO<sub>2</sub>/a.

#### **Sede Centrale di ENAV in Roma**

L'edificio che ospita la Sede Centrale si è dotato di un impianto fotovoltaico della potenza di 80 kWp, installato sul solaio di copertura. L'impianto consta di 336 moduli da 240 w ciascuno in silicio policristallino con una produzione stimata di oltre 88.000 kWh/a ed un risparmio di energia primaria pari al 0,3 % circa. Il risparmio di energia primaria è 20 TEP/a con una riduzione di 60 tCO<sub>2</sub>/a.

#### **Torre fotovoltaica dell'Aeroporto di Ancona Falconara**

La Torre di Ancona-Falconara produce energia pulita e incentivata. L'impianto realizzato nel 2008 su pensilina per una potenza di 43 kWp, primo impianto fotovoltaico aeroportuale, percepisce un incentivo del 2° conto energia erogato dal Gestore Servizi Energetici (GSE) di 0,36 Euro per ogni kWh prodotto, al quale va aggiunto un ulteriore beneficio economico di circa 0,20 Euro kWh grazie

al risparmio nei consumi di energia elettrica prodotta e non prelevata dalla rete. Il risparmio di energia primaria è 11TEP/a con una riduzione di 32 tCO<sub>2</sub>/a.

### **ACC di Brindisi**

L'impianto fotovoltaico dell'ACC contribuisce ad alimentare con energia pulita tutti i sistemi operativi per il controllo del traffico aereo. Ha una potenza di picco di 63,36 kWp con una produzione stimata in circa 88700 KWh/a. I moduli fotovoltaici sono stati installati sul tetto e su pensiline-parcheggio; anche in questo caso ENAV percepisce un incentivo dal GSE sulla produzione elettrica. Il risparmio di energia primaria è 16 TEP/a con una riduzione di 48 tCO<sub>2</sub>/a.

### **Non Directional Beacon (NDB) Bitonto**

Questo impianto realizzato presso il radiofaro dell'aeroporto di Bari, località Bitonto, della potenza di 100KWp, è realizzato per l'alimentazione del sito NDB e l'energia elettrica prodotta in esubero rispetto al fabbisogno, viene immessa nella rete elettrica con il contratto "Scambio sul Posto". Il risparmio di energia primaria è 26 TEP/a con una riduzione di 76 tCO<sub>2</sub>/a.

Nel 2017 sono stati ultimati l'impianto fotovoltaico del C.A. Napoli da 77KWp per autoconsumo e l'impianto Fotovoltaico cabina AVL C.A. da 5,5kwp realizzata secondo il d.lgs. 3 marzo 2011, n. 28 per i nuovi edifici. Nel 2018, infine, sono in fase di attivazione due impianti fotovoltaici da 5 KWp presso la cabina AVL di Genova e un impianto da 11KWp presso il nuovo blocco tecnico dell'aeroporto di Genova.

## **EMISSIONI DI CO2 EVITATE, GRAZIE ALLA PRODUZIONE DI ENERGIA DA FONTI RINNOVABILI, PARI A CIRCA 133 T CO<sub>2</sub>**

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

Nel 2018 il consumo di carburante della flotta aerea del servizio Flight Inspection and Validation, per motori a reazione (*jet fuel*), è stato di 732 mila litri con una conseguente emissione di KgCO<sub>2</sub> e pari a 1,9 milioni.

## 6.4 LA GESTIONE DEI RIFIUTI

Come richiamato dal Codice Etico di 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.

Nel contesto delle proprie attività istituzionali, sia ENAV sia Techno Sky si sono dotate di procedure specifiche, che, in linea con la normativa di riferimento, regolano la gestione di rifiuti prodotti (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.

Gli obiettivi generali perseguiti dal Gruppo nella tutela dell'ambiente naturale e nella gestione dei rischi relativi sono: la standardizzazione del processo di gestione dei rifiuti speciali pericolosi e non, la valutazione documentale e tecnica sulla gestione ambientale e, per la sola ENAV, la vigilanza sul corretto adempimento, da parte del manutentore *in house*, degli obblighi di legge e delle procedure interne in materia di gestione dei rifiuti, in conformità alle procedure aziendali e la gestione delle movimentazioni dei materiali radiogeni.

Le attività poste in essere da ENAV nel 2018 per il raggiungimento degli obiettivi di cui sopra hanno riguardato, tra le altre cose lo svolgimento di 37 audit presso la controllata Techno Sky, al fine di accertare la corretta esecuzione delle prestazioni di manutenzione previste nel contratto *in house* di riferimento, ivi compresa la gestione dei rifiuti prodotti nell'ambito delle stesse attività di manutenzione; la formalizzazione di un Censimento sui depositi temporanei dei rifiuti; l'effettuazione di 32 audit presso ENAV e Techno Sky per la verifica della corretta attuazione delle prescrizioni procedurali in tema ambientale; la revisione della procedura aziendale SGQ-P-ENV.1.1 "Gestione rifiuti"; la definizione di un sistema di deleghe e sub-deleghe di funzioni per assegnare poteri e responsabilità sul territorio nazionale in tema di ambiente; l'erogazione di due sessioni di formazione del corso "adempimenti normativi in materia di tutela ambientale", rivolte a delegati e sud-delegati di funzioni, ASPP e personale competente; l'effettuazione di un Censimento dei depositi temporanei di rifiuti.

Per quanto riguarda Techno Sky, le attività più significative poste in essere nel corso del 2018 hanno riguardato:

- ✓ Emissione della procedura aziendale TS-SGQ-P-RU.1.1 "Gestione rifiuti speciali" e dell'istruzione TS-SGQ-I-RU.1.1-01 "Compilazione del registro di carico e scarico e del formulario di identificazione dei rifiuti";
- ✓ Redazione delle Linee Guida per allestimento deposito temporaneo rifiuti;
- ✓ individuazione del personale cui conferire specifiche deleghe (con attribuzione delle correlate responsabilità) per l'espletamento degli adempimenti discendenti dal Decreto legislativo 152/2006, dal Decreto Legislativo 4/2008 e ss.mm.ii, in concreto con specifico riferimento alle attività svolte da Techno Sky:
  - tutela del suolo e delle risorse (Parte III del D.lgs. 152/2006);
  - gestione dei rifiuti (Parte IV del D.lgs. 152/2006 Titolo I, II, III);
  - bonifica di siti (Parte IV del D.lgs. 152/2006);
  - rispetto delle norme in materia di tutela dell'aria e di gestione delle emissioni in atmosfera;

- ✓ Erogazione di un corso di formazione dedicato alla gestione dei rifiuti;
- ✓ Effettuazione di un Censimento depositi temporanei rifiuti;
- ✓ Analisi dedicate per individuare potenziali ottimizzazioni relative alle modalità operative per la gestione dei rifiuti speciali prodotti dalle attività manutentive;
- ✓ Gestione degli impianti contenenti gas fluorurati (f-gas), nel rispetto dei requisiti cogenti imposti dal Regolamento Europeo (UE) n. 517/2014 e dalla corrispondente legge italiana (DPR n. 43/2012).

**ANNO 2018 GRUPPO ENAV**

**CIRCA 56 TONNELLATE DI RIFIUTI PERICOLOSI AVVIATI A RECUPERO  
(DI CUI 40 TONNELLATE PRODOTTE DA TECHNO SKY).**

**CIRCA 4 TONNELLATE DI RIFIUTI PERICOLOSI AVVIATI A SMALTIMENTO  
(DI CUI 2 TONNELLATE PRODOTTE DA TECHNO SKY)**

## 6.5 LE EMISSIONI ELETTROMAGNETICHE

Il Gruppo ENAV, come richiamato nel Codice Etico, ritiene di primaria importanza la tutela dell'ambiente e lo sviluppo sostenibile del territorio in cui opera, in considerazione dei diritti della comunità e delle generazioni future. ENAV, nella consapevolezza che alcune attività svolte (Radioassistenza, Comunicazioni terra-bordo-terra, Sorveglianza) necessitano di un certo numero di strutture che generano campi elettromagnetici di diverse entità, tiene traccia di una mappatura dettagliata delle suddette strutture e dei siti che insistono su aree protette.

L'obiettivo generale perseguito sia nell'installazione sia nel conseguente esercizio tecnico consiste nell'adozione di tutti gli accorgimenti tecnico-funzionali che consentano di mantenere i valori di Campo Elettrico ed Elettromagnetico, conseguenti l'emissione di radiazione elettromagnetica, al di sotto dei valori di soglia della normativa vigente in materia, perseguendo un continuo miglioramento delle prestazioni ambientali complessive del Gruppo.

In particolare, in seguito alla definizione della *Policy Ambientale* di Gruppo che stabilirà tra gli altri il principio di assicurare il rispetto dei previsti limiti di emissione delle radiazioni non ionizzanti attraverso le opportune valutazioni di impatto ambientale, verrà avviata un'attività volta alla standardizzazione del processo di analisi e monitoraggio delle emissioni elettromagnetiche non ionizzanti, nel rispetto delle normative applicabili, utilizzando indicatori quantitativi e/o qualitativi per la misurazione delle relative performances ambientali.

In particolare, nel caso dei sistemi di navigazione aerea NDB, riguardo ai quali è opportuno evidenziare che è stato avviato un piano di *decommissioning* che sarà completato entro i prossimi tre anni, sono già state emanate disposizioni ai tecnici manutentori ed è in fase di completamento un'attività di consolidamento delle protezioni limitanti l'accesso al sito con avvisi, recinzioni e reti di protezioni con porta d'accesso e adeguata cartellonistica.

## 7 PEOPLE

Un'azienda che ha come obiettivo primario la sicurezza dei voli e la salvaguardia della vita dei passeggeri, per raggiungere il proprio scopo, pur dotandosi di sistemi all'avanguardia, ha un'unica via: valorizzare le persone e sviluppare ogni giorno professionalità e competenze, sia per il personale operativo che per il *management*. In virtù di ciò, come richiamato nel Codice Etico di Gruppo, a ciascun responsabile di struttura è richiesto di curare la crescita professionale dei propri collaboratori. Il successo e l'affidabilità del Gruppo ENAV, infatti, passano non solo da articolati e costanti programmi di formazione ma anche dalla capacità di creare un ambiente di lavoro collaborativo e motivante, capace di esaltare le potenzialità di ciascun individuo e di valorizzare i diversi profili professionali.

**GRUPPO ENAV 4.114 DIPENDENTI**

**(3.320 ENAV + 792 TECHNO SKY + 2 ENAV ASIA PACIFIC)**

**100% DEI DIPENDENTI A TEMPO INDETERMINATO**

**5,3% TASSO DI TURNOVER**

**3,6% TASSO DI ASSUNZIONE**

## 7.1 LA SELEZIONE E LO SVILUPPO DEL PERSONALE NON OPERATIVO

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**

ENAV ha definito un processo strutturato per la selezione del personale fondato sui principi di diversità e pari opportunità, che consenta 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 funzioni aziendali e affrontare le sfide presenti e future a cui il Gruppo deve far fronte.

Inoltre, in ENAV è presente un processo di selezione interna che consente ai dipendenti del Gruppo di candidarsi alle posizioni aziendali aperte che maggiormente si allineano con le loro competenze e profilo professionale.

### **La formazione dei dipendenti e le attività di *change management***

In aggiunta alla selezione di nuovi profili da inserire in azienda, è fondamentale per il Gruppo, in linea con gli obiettivi del Piano Industriale, promuovere il miglioramento continuo delle conoscenze, competenze e capacità tecniche dei propri dipendenti, con l'obiettivo di supportare la crescita continua di ENAV e dare una risposta concreta ai futuri sviluppi tecnologici e di business.

Sul piano dello sviluppo continuo delle competenze, il Gruppo coinvolge i propri dipendenti in attività di formazione manageriale e specialistica, in considerazione del ruolo ricoperto da ogni persona in azienda e delle nuove sfide richieste dal mercato. In particolare, nel corso dell'anno la formazione dei dipendenti ha riguardato principalmente la diffusione del modello per la gestione integrata dei progetti (modello PMI), l'incremento e il mantenimento della conoscenza della lingua inglese, il miglioramento delle tecniche di comunicazione, l'aggiornamento normativo in merito al codice degli appalti per i dipendenti della Struttura Service Center, l'avvio di un programma di coaching per la Struttura Finance e Procurement e lo sviluppo generale delle competenze del personale assunto al fine di facilitarne l'ingresso nel mondo ENAV.

Nel corso dell'anno il Gruppo ha definito percorsi e attività formative volte al raggiungimento degli obiettivi definiti per lo sviluppo delle competenze dei dipendenti. Per quanto riguarda la formazione ai neoassunti, ENAV e Techno Sky hanno definito uno specifico percorso di *induction*, volto alla diffusione della cultura aziendale e a supportare le persone ad integrarsi al meglio nel nuovo ambiente lavorativo. In un'ottica di diffusione del modello per la gestione integrata dei progetti, il Gruppo ha attivato specifici corsi di preparazione all'esame di certificazione PMP (*Project Management Professional*) per i *Project Manager* dell'Area Tecnica e ha coinvolto il personale delle Strutture Audit, Operations e Technology in attività di alfabetizzazione sul tema del *Project Management*. A favore del personale della Struttura Comunicazione ENAV ha attivato un corso di

comunicazione e realizzazione video attraverso l'utilizzo di strumenti di uso comune quali smartphone e tablet. Sono inoltre proseguiti nel corso dell'anno gli incontri "one to one" in lingua inglese per dirigenti, i corsi multimediali per impiegati e quadri e i *workshop* tematici interfunzionali. Infine, il Gruppo ha attivato un percorso di *coaching*, articolato in 4 incontri di *team coaching* e 4 incontri individuali per i responsabili della struttura Finance e Procurement.

L'intero processo di formazione è regolato nell'ambito del Sistema di Gestione per la Qualità di ENAV. Secondo quanto previsto dalla procedura, ENAV verifica il raggiungimento degli obiettivi attraverso la somministrazione di questionari di gradimento a tutti i partecipanti in aula e ai corsi a catalogo, di norma entro 5 giorni dal termine dell'attività formativa. Inoltre, somministra questionari di efficacia, solo per i corsi in aula identificati in fase di progettazione, ai responsabili dei partecipanti, a distanza di circa 6 mesi dalla conclusione dell'attività formativa.

Per quanto riguarda Techno Sky, la formazione manageriale e specialistica comprende: la formazione sui temi di salute e sicurezza sul lavoro, in ottemperanza alle richieste del D.lgs., 81/08; l'aggiornamento normativo tramite il corso Appalti e la formazione sulle normative ISO/IEC; la formazione tecnica per alcune tipologie di attività, tra cui l'ottenimento dell'attestato per Frigoristi e il rilascio dei Patentini F-GAS; lo svolgimento di master professionali per profili di area tecnica e, infine, la formazione di lingua inglese.

## **GRUPPO ENAV**

### **1.451 PARTECIPANTI COINVOLTI IN FORMAZIONE NON OPERATIVA<sup>15</sup>**

#### **10.935 ORE DI FORMAZIONE NON OPERATIVA EROGATA DI CUI 5.323 ORE IN E-LEARNING**

Le trasformazioni del Gruppo ENAV, e in particolare le dinamiche del settore e la quotazione in borsa nel 2016, hanno reso inoltre necessario, accanto alle attività di formazione che l'azienda pone costantemente in essere, l'avvio di un processo di cambiamento finalizzato all'introduzione di modelli di *management* e di leadership coerenti.

La qualità del *management* è infatti uno degli indicatori non finanziari più importanti per gli investitori istituzionali. Oggi il *team* di *management* deve avere un giusto *mix* di esperienze e competenze, esprimere un elevato livello di coesione e integrazione, essere molto efficace nel breve periodo, mantenendo al contempo un orientamento a lungo termine. Tutto ciò perché il *team* di *management* è chiamato a guidare una trasformazione aziendale che deve coniugare i valori alla base dei risultati conseguiti con la necessità di adattarsi rapidamente al nuovo contesto.

Al contempo, queste trasformazioni toccano tutti i livelli dell'organizzazione, ed è quindi necessario sviluppare una consapevolezza diffusa nelle persone che operano in azienda, sulla necessità di realizzare i cambiamenti nella prospettiva di generare valore per il cliente, l'azionista e le persone stesse.

In questa fase di vita dell'azienda sono dunque necessarie persone ancor più motivate e competenti, che sappiano svolgere con autonomia e iniziativa il loro lavoro e che siano capaci di collaborare in *team* integrati. Il coinvolgimento, la fiducia nelle persone, la corresponsabilizzazione nei risultati, il riconoscimento per i successi ottenuti, la percezione di un lavoro stimolante e la fiducia nel

---

<sup>15</sup> La formazione non operativa ricomprende la formazione di legge, la formazione linguistica e la formazione manageriale e specialistica.

management sono presupposti indispensabili per un ambiente favorevole all'impegno personale, caratterizzato dal senso di appartenenza all'azienda.

Per questo motivo nel corso del 2018 il Gruppo ha posto un'attenzione sempre maggiore alle attività di *change management* e ha messo in atto un importante processo di riorganizzazione nell'ambito del presidio del capitale umano e del cambiamento che ha portato alla creazione di una struttura dedicata di «*Human Capital and Change Management*».

Nel corso dell'anno il Gruppo ha inoltre provveduto alla definizione e al consolidamento delle metodologie per la gestione del processo di *Management Review* per i ruoli chiave dell'organizzazione, definendo anche un *succession plan*, che ha riguardato, in primis, le figure dei dirigenti strategici.

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.

## 7.2 LE PARI OPPORTUNITÀ

Tra i principi generali richiamati nel Codice Etico di Gruppo trova spazio *la valorizzazione dell'uguaglianza secondo cui le Società del Gruppo devono operare garantendo pari opportunità senza alcuna discriminazione basata su opinioni politiche, sindacali, religiose, ovvero in base alla razza, nazionalità, età, sesso, orientamento sessuale, stato di salute ed in generale qualsiasi caratteristica intima della persona umana.*

Da ciò si evince come, sia le politiche incentrate sulle Pari Opportunità, sia quelle sulle pratiche antidiscriminatorie, abbiano un posto di riguardo nei valori del Gruppo ENAV. Entrambi gli ambiti, infatti, sono vissuti come importanti fattori di coesione interna, capaci di contribuire a creare un ambiente di lavoro motivante. Nei valori del Gruppo una forza lavoro eterogenea è vissuta come una risorsa, capace di generare progresso e migliorare le performance.

In virtù di ciò, in ENAV è presente un Comitato per le Pari Opportunità che, in collaborazione con la struttura Risorse Umane, si impegna in attività che sono finalizzate da una parte a favorire la cultura e le politiche della parità nel contesto aziendale e, dall'altra, all'attenzione e al sostegno di eventuali situazioni di discriminazione che richiedono specifici interventi. Per fare ciò il Comitato si aggiorna costantemente, anche attraverso il confronto con altri Comitati, sulle novità normative, sulle iniziative e gli interventi inerenti la materia, con l'obiettivo di coinvolgere azienda e dipendenti in un processo di acquisizione della cultura della parità. Il Comitato per le Pari Opportunità si pone inoltre quale intermediario con la struttura Risorse Umane per la gestione delle segnalazioni provenienti dai dipendenti in merito a problemi di natura personale e professionale, con l'obiettivo di trovare la migliore soluzione a tali criticità, conciliando esigenze personali e aziendali.

Per gestire al meglio e in modo più integrato il tema delle pari opportunità a cui l'azienda tiene molto, nel 2018 ci si è posti come obiettivo per il 2019 (presente anche nel piano di sostenibilità) l'emissione di una politica sulla *diversity* e le pari opportunità. Nel frattempo, sono state sviluppate numerose iniziative volte a favorire la cultura delle pari opportunità. Prima fra tutte l'adesione alla *Carta per le Pari Opportunità e l'uguaglianza sul lavoro*, con la quale il Gruppo ha voluto dare il proprio contributo concreto alla lotta contro tutte le forme di discriminazione sul luogo di lavoro. Con l'adesione alla Carta il Gruppo si impegna a valorizzare le diversità all'interno dell'organizzazione, con la definizione di politiche aziendali finalizzate a superare gli stereotipi di genere e a prevenire ogni forma di discriminazione, nella consapevolezza che la realizzazione di un ambiente capace di assicurare pari opportunità a tutti e riconoscere e valorizzare il potenziale e le competenze di ciascuno, rappresenta un elemento fondamentale per accrescere la competitività e il successo dell'impresa. Il Gruppo sta inoltre predisponendo l'adesione all'accordo quadro sottoscritto dalle parti sociali europee sulle molestie e la violenza nei luoghi di lavoro, finalizzato alla tutela delle molestie che *si verificano quando uno o più individui subiscono ripetutamente e deliberatamente abusi, minacce e/o umiliazioni in contesto di lavoro.*

La tutela delle diversità e delle pari opportunità si concretizza anche attraverso le numerose attività di formazione e informazione sul tema promosse dal Gruppo. In questo ambito ENAV promuove la formazione di tutti i dipendenti riguardo ai principi espressi all'interno del Codice Etico, con l'obiettivo di aumentare la consapevolezza delle persone riguardo alle regole di convivenza e non discriminazione, comuni a tutti il personale del Gruppo. Inoltre, da diversi anni viene messo a disposizione dei propri dipendenti il corso *e-learning* "Introduzione alle Pari Opportunità".

### 7.3 POLITICHE SOCIALI E WELFARE AZIENDALE

Il welfare aziendale è generalmente inteso come l'insieme di servizi e benefits forniti dall'azienda ai propri dipendenti al fine di migliorarne la vita privata e lavorativa, attraverso forme di sostegno allo studio, alla formazione, alla genitorialità, alla tutela della salute, fino a proposte per il tempo libero e agevolazioni di carattere commerciale.

In questo ambito ENAV definisce numerose iniziative frutto di un'attenta analisi strategica delle necessità delle proprie persone: oltre ad aver creato una specifica struttura dedicata allo sviluppo delle politiche di welfare, è stata infatti condotta una analisi socio-demografica del personale finalizzata ad evidenziare la stratificazione della popolazione (attraverso l'uso di indicatori relativi ad età, genere, reddito) per comprendere quali possano essere le iniziative di welfare che meglio si adattano alla propria popolazione.

Di particolare importanza nell'ambito delle politiche sociali è stata l'istituzione del Fondo Pensionistico Integrativo Prevaer, che prevede un contributo da parte dell'azienda pari al 3% dello stipendio del dipendente aderente, in aggiunta al 2% versato dal dipendente stesso. A questo istituto si aggiunge inoltre la Polizza Sanitaria integrativa, interamente a carico dell'azienda, particolarmente vantaggiosa, in termini di garanzie e massimali, orientata anche alla prevenzione mirata in funzione del sesso e dell'età dei dipendenti.

Per quanto concerne il tema del *work-life balance*, ENAV ha promosso la realizzazione di varie iniziative volte al miglioramento dell'equilibrio tra vita privata e vita lavorativa. Primo tra tutti si colloca il congedo per la maternità o paternità, durante il quale l'azienda fornisce ai propri dipendenti l'intero ammontare della propria retribuzione, andando oltre quanto previsto dalle normative vigenti sul tema. Sul fronte del congedo parentale è consentita la possibilità di assentarsi dal lavoro per 6 mesi, fino al compimento del sesto 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 riguardano inoltre il congedo retribuito in caso di malattia del figlio (nello specifico l'azienda concede una retribuzione parziale fino ai primi 30 giorni), e per lo svolgimento di prestazioni mediche specialistiche.

Nel corso dell'anno è proseguito anche l'istituto delle "ferie solidali", in virtù del quale i dipendenti possono cedere parte delle proprie ferie a vantaggio di colleghi che presentino situazioni familiari di particolare difficoltà. ENAV ha ampliato la portata della norma di legge riguardo alle ferie solidali, stabilendo che le suddette iniziative solidali possono essere avviate anche in favore di dipendenti che, nel proprio ambito familiare, hanno la necessità di assistere genitori, coniuge, convivente more uxorio e figli maggiorenni. Nel corso del 2018 la comunità dei lavoratori ha risposto proattivamente alle richieste dei colleghi in situazione di bisogno, con 23 persone che si sono rese disponibili a cedere le proprie ferie, per un totale di 58 giorni ceduti.

Sul piano del sostegno all'istruzione e all'educazione l'azienda fornisce incentivi non solo a supporto della formazione dei propri dipendenti, ma anche per l'istruzione e l'educazione dei loro figli. In questo ambito si inserisce l'importante progetto OPEN (Orientamento Accademico/Professionale), volto a sostenere i figli dei dipendenti di ENAV e Techno Sky iscritti all'ultimo anno della scuola di secondo grado nella scelta della facoltà universitaria e nella costruzione di un progetto professionale consapevole e quanto più affine ai propri interessi, attitudini e caratteristiche di personalità. L'attività, finalizzata a supportare il processo di scelta accademico/professionale, è articolata in due momenti:

- Una prima fase di somministrazione on line di strumenti per la misurazione delle potenzialità cognitive (abilità generali, attitudini verbali, numeriche, percettive e spaziali) e di questionari per

la valutazione degli interessi e delle caratteristiche di personalità; è anche rilevata la preferenza espressa circa le future scelte universitarie e/o professionali ovvero gli interessi dichiarati.

- Una seconda fase dedicata a un colloquio di feedback individuale. L'attività è strutturata sulla condivisione di un Report elaborato sulla base delle risposte fornite in Prima Fase; il Report viene consegnato e condiviso con lo studente. Lo scopo del colloquio è quello di aumentare la consapevolezza circa le proprie aree di forza e di sviluppo in modo da acquisire informazioni a supporto di una scelta accademico/professionale autonoma e ragionata.

È inoltre proseguito nel corso dell'anno, in partnership con la Fondazione Intercultura, il supporto a favore dei figli dei dipendenti per una formazione in ambito internazionale attraverso l'erogazione di borse di studio per soggiorni all'estero annuali e trimestrali. Inoltre, in un'ottica di coinvolgimento degli stakeholder interni, sono state avviate delle Survey, strumento di ascolto attivo, volta a definire obiettivi chiari che tengano conto anche delle esigenze e delle sollecitazioni dei collaboratori, sulla cui base impostare piani di miglioramento e avviare nuovi progetti.

Da ultimo non vanno dimenticate le iniziative di tipo Time & Money Saving attraverso cui ENAV rinnova ogni anno convenzioni con partner di diversa tipologia, garantendo numerose agevolazioni che riguardano, tra le altre; convenzioni bancarie e assicurative, polizze assicurative, convenzioni auto, convenzioni vacanze, cultura, *mobility management* e fitness.

## 7.4 LA TUTELA DEI DIRITTI UMANI

Per quanto il Gruppo, in virtù delle attività svolte e della localizzazione geografica, non sia esposto a rischi particolarmente rilevanti inerenti il tema della violazione dei diritti umani, esistono aree in cui, a fronte della natura di infrastruttura critica e di obiettivo sensibile, il personale riceve una specifica attenzione protettiva finalizzata a mantenere gli elevati standard di sicurezza (senza per questo venire meno alla tutela dei diritti della persona, in adempimento agli obblighi propri del datore di lavoro, codificati nell'art. 2087 del Codice Civile). Questo vale sia nella protezione della vita e dell'incolumità del personale e dei terzi che anche occasionalmente si trovino nelle infrastrutture ENAV (in considerazione del cosiddetto "rischio criminoso" da considerare nelle valutazioni analitiche proprie del D. Lgs. 81/2008 in cui il datore di lavoro deve prevenire, elidere o mitigare qualunque rischio che possa interferire con i valori costituzionali della vita umana e dell'incolumità) sia a tutela del personale del Gruppo che opera in missione, in paesi potenzialmente pericolosi (in particolare per gli effetti derivanti dall'instabilità politica, dalle azioni di gruppi terroristici o anche per condizioni igienico-sanitarie e di salute critiche).

L'altro ambito particolarmente delicato riguarda il trattamento di informazioni individuali e di diritti propri del lavoratore sui luoghi di lavoro, a salvaguardia dei diritti di riservatezza, secondo il quadro di protezione della *privacy* disegnato a livello nazionale ed europeo, i cui principi fondanti sono pienamente accolti ed esplicitati nelle più elevate politiche di Gruppo. In tale ambito, viene posta particolare attenzione al rispetto normativo di divieto di controllo anche indiretto dei lavoratori, sancito dalla L. 300/1970 ("Statuto dei Lavoratori"), segnatamente per quanto attiene al controllo a distanza dei lavoratori con impianti di videosorveglianza e all'impiego di guardie giurate. Per i primi, introducendo il più ampio e trasparente dialogo con le rappresentanze sindacali dei lavoratori e l'utilizzo degli strumenti in forma leale trasparente e per i secondi, in modalità espressa, il relativo divieto come parte integrante dei capitolati speciali che regolano gli appalti relativi ai servizi di vigilanza. Inoltre, i sistemi di protezione informatica, che possano prevedere forme di verifica e controllo, sono coerenti con i principi dell'art. 4 della L. 300/1970, come indicato dall'art. 23 del D. Lgs. 151/2015, per i quali è data ampia e trasparente informativa al personale ed alle rappresentanze sindacali.

Una nota di rilievo è l'azione di coordinamento svolta con le Istituzioni. Infatti, in virtù della delicatezza del ruolo rivestito dal personale del Gruppo ENAV, esiste la necessità di rafforzare la protezione del lavoratore da qualsiasi fattore di natura esterna che possa essere considerato rischio inerente alla prestazione lavorativa o sul luogo di lavoro. A tal riguardo i sistemi di prevenzione e protezione da rischio criminoso vengono integrati da appositi patti convenzionali con il Ministero dell'Interno - Dipartimento della Pubblica Sicurezza e declinati in apposite procedure finalizzate alla protezione della vita, all'incolumità e alla salvaguardia della dignità del lavoratore, anche nei riguardi di atti di conflittualità che possano generarsi all'interno degli ambienti di lavoro.

In merito a specifici rischi di sicurezza anche per il personale in missione all'estero esiste una speciale procedura che assicura la preventiva valutazione del rischio per questo tipo di attività, integrata dal collegamento con l'Unità di Crisi istituita presso il Ministero degli Affari Esteri e la Cooperazione internazionale.

L'attenzione di ENAV nei confronti del tema dei diritti umani, si sostanzia poi, non solo attraverso il costante monitoraggio della struttura Risorse Umane ma anche attraverso l'applicazione di quanto stabilito nel Codice Etico che sancisce espressamente che *"i rapporti tra i dipendenti sono improntati a valori di civile convivenza e si svolgono nel rispetto dei diritti e della libertà delle persone e dei principi fondamentali che affermano la pari dignità sociale senza discriminazioni per ragioni di*

*nazionalità, lingua, sesso, razza, credo religioso, appartenenza politica e sindacale, condizioni fisiche o psichiche.*

Relativamente a Techno Sky, la tutela dei diritti umani trova applicazione attraverso alcuni principi generali, (garantire la libertà di associazione, le eguali opportunità, vietare, sia nelle relazioni interne che esterne, comportamenti che abbiano contenuto discriminatorio, tutelare il diritto alla vita, sia dei collaboratori sia di persone terze, mettendo al centro della propria attenzione la tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro, ecc.) che vengono monitorati con attenzione attraverso un confronto costante e costruttivo con il personale.

**NEL CORSO DEL 2018, I RISCHI LEGATI AI DIRITTI UMANI  
SONO STATI VALUTATI NEL 100% DEI PROCESSI DEL GRUPPO ENAV**

## 7.5 COMUNICAZIONE INTERNA

Negli ultimi anni il Gruppo ha sviluppato una Comunicazione interna “sostenibile”, attraverso progetti ed azioni finalizzati non solo ad informare ma anche e soprattutto a coinvolgere le persone nelle dinamiche organizzative e strategiche dell’azienda attraverso:

- Il coinvolgimento di tutti i dipendenti nell’analisi dei processi della comunicazione al fine di creare le condizioni per condividere sapere, cultura e valori;
- L’utilizzo della comunicazione interna come leva per promuovere la partecipazione delle persone;
- Una visione dell’azienda diversa da un sistema chiuso ma aperto alle sue innumerevoli interazioni e ripercussioni con l’ambiente che la circonda;
- La stampa *on-line* e *off-line*, editoria e social media 2.0;
- La promozione di una visione degli strumenti di comunicazione interna come uno strumento fondamentale per raccontarsi e per creare identità e cultura condivisa.

Attraverso tale strategia la comunicazione interna mira ad assumere un ruolo sempre più centrale nell’organizzazione arrivando a costruire un sistema capace di assicurare capillarità e tempestività delle informazioni ad ogni fascia della popolazione del Gruppo.

Per raggiungere tali obiettivi ci si è dotati di numerosi strumenti, tra cui:

- *L’Intranet di Gruppo “Follow Me”*;
- *L’House Organ* mensile “Cleared”;
- *La newsletter*;
- I videomessaggi del Vertice;
- I video tutorial in *Motion Grafic* corredati da apposite infografiche;
- I prodotti editoriali;
- I concorsi fotografici;
- I questionari di comunicazione per la valutazione e il gradimento dei dipendenti.

### **Il portale informativo intranet di Gruppo “Followme”**

Il portale “*Followme*” rappresenta il principale strumento di comunicazione interna dedicato ai dipendenti del Gruppo ENAV, attraverso il quale è possibile condividere le principali notizie aziendali, gli eventi istituzionali e la rassegna stampa, assicurando la piena rispondenza alle esigenze della Società in termini di struttura, contenuti e fruibilità.

*Followme* è parte integrante del *Digital Workplace* di ENAV, strumento adottato dal Gruppo per garantire alle persone di operare in modalità “*smartworking*”, rimanendo sempre connessi con il proprio team e con il proprio ambiente di lavoro. Il Portale, basato su un modello di comunicazione partecipativa, favorisce infatti la centralità dei dipendenti e la loro profilazione oltre che mettere a loro disposizione una nuova architettura delle informazioni basata su contenuti dinamici e social.

La piattaforma intranet, inaugurata nel 2018 in linea con la *Digital Strategy* del gruppo ENAV, si pone quale uno dei fondamenti tecnologici alla base della comunicazione di Gruppo. Il portale presenta un’interfaccia dinamica e modulare dove tutti gli strumenti di lavoro sono raggiungibili con grande

semplicità e fruibilità. Per garantire una maggiore accessibilità dei contenuti e creare una vera e propria community aziendale, il sito intranet è raggiungibile in qualsiasi momento da remoto anche dai dispositivi personali e i dipendenti hanno la possibilità di esprimere in tempo reale il proprio gradimento su ciò che viene pubblicato o contribuire a diversi forum di approfondimento. Inoltre, *Followme* è stato arricchito grazie all'introduzione della *My Page*, uno spazio che ogni dipendente può personalizzare in base alle proprie necessità e ai servizi maggiormente utilizzati.

### **L'House Organ "Cleared"**

"*Cleared*" è la rivista periodica mensile del Gruppo ENAV con finalità informative e formative e rappresenta il primo progetto di editoria interna promosso dal Gruppo. Questa rivista è aperta al contributo di tutti i dipendenti e si pone l'obiettivo di dare visibilità all'operato di tutte le funzioni aziendali.

Il magazine contiene contenuti editoriali di rilievo per il Gruppo, redatti in collaborazione con le diverse Strutture competenti per le varie materie trattate. In particolare, "*Cleared*" è scritto da professionisti interni alle Società del Gruppo e fornisce un panorama sul mondo dell'ATM e sull'evoluzione delle piattaforme e dei progetti ad esso connessi con uno sguardo particolare ai Programmi ed ai contesti internazionali in cui ENAV è coinvolta. L'*house organ* è disponibile sia in formato cartaceo sia in formato digitale sfogliabile e la nuova versione è stata arricchita con filmati e fotogallery di approfondimento.

Dal 2004, anno di nascita del giornale, ad oggi il Gruppo ha pubblicato oltre 150 edizioni della rivista, che dopo numerose modifiche alla propria veste grafica ed editoriale, ha raggiunto la propria maturità. *Cleared* è oggi un prodotto che valorizza il contributo e la partecipazione di tutte le persone del Gruppo e che consente di diffondere la cultura d'impresa ed accrescere il senso di appartenenza dei dipendenti.

### **La Newsletter e-Cle@red**

*E-Cle@red* è la Newsletter multimediale rivolta ai dipendenti del Gruppo ENAV che riassume le novità della vita aziendale e fornisce informazioni aggiornate su argomenti d'interesse comune, approfondimenti ed aggiornamenti.

Nata nel 2013 per offrire contenuti nuovi e in diversi formati, non solo testuali, la Newsletter fornisce ulteriori notizie, informazioni, documentazioni su attività, progetti e vita aziendale, contribuendo così a diffondere la conoscenza dei temi ATM anche grazie agli approfondimenti che conducono a contenuti multimediali visualizzabili sui siti internet aziendali e non.

## 7.6 LE RELAZIONI INDUSTRIALI

Nel corso del 2018 il dialogo sociale, ispirato ai principi di massima correttezza, imparzialità ed indipendenza così come richiamato dal Codice Etico di Gruppo, si è sviluppato con l'obiettivo di supportare l'entrata in vigore del nuovo Piano Industriale 2018/2022 e gestire le attività di rinnovo della Parte Economica del Contratto Collettivo Nazionale.

Per quanto concerne l'attuazione del piano industriale sono state attivate, nel corso dell'anno, le prime attività di implementazione previste dal Gruppo. Tali attività, in considerazione del ruolo del capitale umano e degli sviluppi in termini economici, hanno generato nel corso dell'anno vertenze e scioperi sindacali. Sul fronte del rinnovo della Parte Economica del CCNL si sono svolti a partire dalla seconda metà del 2018, numerosi incontri attuativi, chiarificatori e programmatici presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Sul fronte degli scioperi, nel 2018, in ENAV ne sono stati registrati 3 nazionali per un totale di 16 ore, con un tasso di adesione media del 49%.

Gli scioperi indicati sono stati proclamati dalle sigle sindacali in concomitanza con le trattative occorse nell'anno per il rinnovo della parte economica del CCNL.

Il numero dei dipendenti iscritti al sindacato è stato pari a 2.295 persone con una percentuale sul totale dei dipendenti del 70%. 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 poi conservati in appositi armadi atti a garantire la riservatezza delle informazioni contenute.

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

Per quanto riguarda il contenzioso del lavoro, va segnalato che nel corso del 2018 si è registrato un numero pari a 11 nuove controversie intentate contro la Società, riguardanti alcuni aspetti relativi al rapporto di lavoro quali il demansionamento, l'illegittimità del licenziamento, le pratiche di assunzione e le differenze retributive. Sul totale di giudizi conclusi nel 2018, il 66% si è risolto con sentenze favorevoli ad ENAV (64% nel 2017) mentre per il 17% (13% nel 2017) si è addivenuti a risoluzioni transattive.

Per quanto concerne Techno Sky, nel corso dell'anno si è conclusa in maniera positiva, grazie all'accordo siglato il 26 Ottobre 2018, la trattativa per il passaggio del personale dipendente dal contratto nazionale metalmeccanico a quello del trasporto aereo, nella specifica sezione del Contratto del Trasporto aereo, definita dei Servizi Complementari.

Gli obiettivi generali perseguiti da Techno Sky 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. Le azioni poste in essere per raggiungere tali obiettivi consistono nello sviluppo di relazioni collaborative e continue che si sostanziano in incontri specifici per l'illustrazione delle modifiche organizzative. Sono inoltre convocati incontri annuali informativi per esporre il piano industriale, le attività presenti e future dell'azienda, la situazione economica, e l'andamento prevedibile dell'occupazione.

Nel 2018, in Techno Sky il numero dei dipendenti iscritti al sindacato si è attestato a 373 persone, pari al 47,7% della forza lavoro, in linea con i dati registrati per il 2017.

Nel corso del 2018 si è registrato un aumento del numero di scioperi nazionali con un totale di 4 giornate di sciopero, rispetto all'unica occorrenza nel 2017. Di conseguenza nel corso dell'anno sono aumentate le ore di sciopero pari a 76, per una percentuale di adesione del personale pari all'11%.

Si è ridotto in maniera significativa il numero di contenziosi con i dipendenti, pari a 4 nel corso del 2018 (in luogo dei 20 del 2017), anche a seguito della caducazione del contenzioso collettivo che ha coinvolto 15 dipendenti nel corso del 2017.

Infine, il numero di dipendenti coperti da accordi collettivi di contrattazione di diverso livello è di 782 persone, pari al 100% dei lavoratori dipendenti non dirigenti. Questi ultimi (10 unità) sono regolati esclusivamente dal CCNL dei dirigenti di aziende produttrici di beni e servizi.

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

## 7.7 LE POLITICHE RETRIBUTIVE

Le politiche retributive della Capogruppo ENAV, si differenziano in funzione della tipologia di inquadramento del personale coinvolto: “personale non quadro”; personale “dirigente e quadro”.

Per quanto riguarda il “personale non quadro” il processo di valutazione delle prestazioni viene avviato annualmente, al fine di consuntivare le prestazioni di tutte le risorse operanti in regime orario H36 e che abbiano prestato nel corso dell'anno un'attività lavorativa maggiore di 6 mesi.

A partire dal mese di novembre 2018, vengono definiti dalla Struttura Compensation and Performance Management gli elenchi delle risorse che devono essere valutate. Le risorse interessate ed i relativi valutatori vengono individuati in funzione del possesso dei seguenti requisiti:

- regime orario in H36;
- presenza nella Struttura/Impianto per un periodo maggiore di 6 mesi.

Successivamente, attraverso l'apposito applicativo informatico, viene avviato il processo di valutazione e validazione delle competenze tecniche e delle prestazioni/performance a cura del responsabile diretto e approvate, ove necessario, dal responsabile sovraordinato. A conclusione del processo e coerentemente con i risultati consuntivati, la Struttura Employee and Industrial Relations dà avvio alle politiche di riconoscimento del merito, avendo riguardo alle compatibilità economiche specificamente previste nel budget dell'anno di competenza.

Per quanto riguarda il personale “dirigente e quadro”, la componente variabile è ancorata ad un sistema di incentivazione per obiettivi (MBO - *Management By Objective*), articolato secondo una logica *top-down*: l'individuazione degli obiettivi è effettuata partendo dalle linee guida strategiche previste dal Piano Industriale ed effettuando poi un *deployment* di tali attività/pillar secondo i diversi livelli di responsabilità, a “cascata” dal vertice fino ai riporti gerarchici inferiori. Gli obiettivi sono collegati a dimensioni economiche nonché ad ambiti specifici legati alle singole posizioni organizzative, in funzione dei differenti livelli di responsabilità. Per quanto attiene le funzioni “line” sono presenti obiettivi focalizzati sulle performance operative (riduzione dei ritardi ed efficienza operativa), l'implementazione di progetti attinenti la qualità del servizio, anche attraverso l'introduzione di progetti e tecnologie innovative nel campo del controllo del traffico aereo che consentono il miglioramento delle prestazioni operative, mitigando gli impatti derivanti dal traffico aereo sull'ambiente.

Nella controllata Techno Sky la valutazione del personale aziendale non quadro è effettuata dal singolo responsabile, in riferimento alle prestazioni e ai risultati ottenuti, con successiva validazione del responsabile sovraordinato. A valle delle valutazioni, la Struttura Human Resources avvia le politiche di riconoscimento meritocratico, avendo riguardo alle disponibilità economiche specificamente previste nel budget dell'anno di competenza. Il processo si conclude con l'approvazione dell'elenco dei provvedimenti da parte dell'Amministratore Delegato della Società.

Per quanto riguarda il personale Dirigente e Quadro, la componente variabile è ancorata, come per la Capogruppo, ad un sistema di incentivazione per obiettivi (MBO - *Management By Objective*). L'MBO è assegnato a tutte le “risorse Quadro”, responsabili di Zona, impianto e Unità Organizzativa. Gli obiettivi sono definiti dal relativo Responsabile secondo una logica *top-down* e il riconoscimento del premio variabile è collegato, attualmente, al raggiungimento degli obiettivi individuali.

Per quanto riguarda l'MBO dei Dirigenti, gli obiettivi assegnati sono definiti all'interno della politica di Gruppo e sono quindi spesso in condivisione con quelli dei dirigenti di ENAV, la determinazione

dell'incentivo variabile è comunque condizionata al raggiungimento di obiettivi di natura economico finanziaria di Gruppo (c.d. "obiettivo cancello").

## 7.8 SALUTE E SICUREZZA DEI LAVORATORI

ENAV e Techno Sky così come sancito nel proprio Codice Etico, attribuiscono 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.

Al fine di garantire la corretta gestione del tema in oggetto, sia ENAV sia Techno Sky hanno implementato un Sistema di gestione per la Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGSSL), che è stato sottoposto nel corso dell'anno ad approfondite valutazioni tramite specifici audit da parte dell'Organismo di Certificazione DNV GL – *Business Assurance*. L'esito positivo delle suddette valutazioni ha comportato, nel Novembre 2018, l'ottenimento della certificazione del SGSSL per entrambi le Società in accordo allo standard di riferimento OHSAS 18001:2007.

Inoltre, nel mese di ottobre 2018 è stata istituita, con il compito di sovrintendere agli obblighi derivanti dal decreto legislativo D. Lgs. 81/08 Testo Unico sulla Salute e Sicurezza sul Lavoro a livello di Gruppo, la nuova struttura organizzativa "Health and Safety" (successivamente ridenominata "Health, Safety and Environment") che sovrintende al "Servizio di Prevenzione e Protezione di Gruppo".

Inoltre, in coerenza con quanto previsto dalla norma OHSAS 18001 ENAV e Techno Sky hanno pubblicato nel corso dell'anno la propria "Politica per la Sicurezza sul Lavoro", che esprime l'impegno di entrambe le aziende al miglioramento continuo delle performance in tema di salute e sicurezza e definisce i principali obiettivi connessi a tale tematica. A tali politiche si affiancano inoltre il manuale del Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro (ver. 1.0) e le relative procedure.

Sempre nell'ambito della gestione operativa 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, effettuano la valutazione di tutti i rischi delle Sedi/Strutture Territoriali, compreso il rischio legato alle attività di lavoro all'estero, redigendo per ciascuno di essi il Documento di Valutazione dei Rischi (DVR). Inoltre, tale valutazione, viene completata dalle indagini ambientali periodiche riferite al microclima, illuminamento, rumore, qualità dell'aria indoor, campi elettromagnetici e sorgenti naturali di radiazioni ionizzanti (matrici radiogene, gas radon e radiazioni cosmiche). In particolare, Techno Sky, in relazione alle molteplici attività e lavori che svolge in qualità di appaltatore, redige, in relazione alle specificità legate all'appalto, anche il Piano operativo di sicurezza (POS) e svolge un'attività di monitoraggio puntuale degli impianti e delle attrezzature di lavoro, al fine di verificarne la conformità con le normative vigenti in tema di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro (SSL).

Per quanto riguarda la formazione, ENAV eroga corsi formativi in materia di SSL sia con specifiche sessioni in aula/videoconferenza sia in modalità e-learning.

La tipologia dei corsi erogati in aula/videoconferenza riguarda principalmente:

- Primo soccorso iniziale e aggiornamento;
- Antincendio iniziale e aggiornamento;
- Dirigenti iniziale e aggiornamento;
- Preposti iniziale e aggiornamento;
- Rappresentati dei lavoratori per la sicurezza (RLS) iniziale e aggiornamento.

In particolare, la popolazione ENAV, coinvolta nell'attività di formazione, è composta da tutto il personale designato come addetto alla gestione delle emergenze per il primo e secondo corso mentre i restanti corsi vengono erogati a tutti coloro che sono stati identificati rispettivamente come dirigenti e preposti o designati rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza.

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

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

I primi due corsi *e-learning* hanno interessato tutto il personale non dirigente neoassunto, mentre il terzo ha interessato il restante personale non dirigente; infine il corso "sicurezza in viaggio" viene erogato a tutti i dipendenti, indipendentemente dall'inquadramento contrattuale, che svolgono un'attività lavorativa all'estero.

La formazione Techno Sky, invece, riguarda lo sviluppo di una cultura della prevenzione degli infortuni sul lavoro e le politiche adottate al fine della salvaguardia della salute e sicurezza dei lavoratori.

#### **ENAV ANNO 2018**

**2.059 DIPENDENTI COINVOLTI NELLA FORMAZIONE SSL**

**12.498 ORE DI FORMAZIONE SSL**

**(DI CUI 1.326 ORE DI FORMAZIONE E-LEARNING)**

#### **TECHNO SKY ANNO 2018**

**703 DIPENDENTI COINVOLTI NELLA FORMAZIONE SSL**

**5.624 ORE DI FORMAZIONE SSL**

#### **GRUPPO ENAV**

**13 INFORTUNI SUL LAVORO NEL 2018**

**(IN DIMINUZIONE DI CIRCA IL 32% RISPETTO AL 2017)**

**TASSO DELLE ORE PERSE 0,2**

**TASSO DI INFORTUNI 2,3**

# ALLEGATO 1

## INDICATORI NON FINANZIARI

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

### IL GRUPPO ENAV

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

Dimensione organizzazione	u.m.	2018	2017	2016
Ricavi netti	€000	889.740	881.824	865.271
Totale patrimonio netto e passività		<b>2.045.684</b>	2.003.454	2.006.315
Debiti		908.125	883.489	886.489
Patrimonio		1.137.559	1.119.965	1.119.826

Tabella 2. Numero totale degli individui all'interno degli organi di governo delle società <sup>16</sup>suddivisi per gruppo di età e genere. [GRI 405-1]

Componenti degli organi di governo (head count)	2018						2017						2016						
	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
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>	4	36,4	0	-	4	36,4	5	41,7	0	0	5	41,7	4	40	0	0	4	40	
<i>età superiore ai 50 anni</i>	3	27,3	4	36,4	7	63,6	3	25	4	33,3	7	58,3	3	30	3	30	6	60	
<b>Totale</b>	<b>7</b>	<b>63,6</b>	<b>4</b>	<b>36,4</b>	<b>11</b>	<b>100</b>	<b>8</b>	<b>66,7</b>	<b>4</b>	<b>33,3</b>	<b>12</b>	<b>100</b>	<b>7</b>	<b>70</b>	<b>3</b>	<b>30</b>	<b>10</b>	<b>100</b>	

Nota: A seguito delle dimissioni dalla carica di Presidente e membro del Consiglio di Amministrazione rassegnate in data 8 novembre 2018 dall'ing. Roberto Scaramella, il Consiglio di Amministrazione di ENAV si compone di 8 membri.

Tabella 3. Numero totale degli individui all'interno degli organi di controllo delle società <sup>17</sup>suddivisi per gruppo di età e genere. [GRI 405-1]

Componenti degli organi di controllo (head count)	2018						2017						2016					
	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	-	-	-
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>	3	50	2	33,3	5	83,3	3	50	2	33,3	5	83,3	3	50	2	33,3	5	83,3
<i>età superiore ai 50 anni</i>	1	16,7	0	0,0%	1	16,7	1	16,7	0	0	1	16,7	1	16,7	0	0	1	16,7
<b>Totale</b>	<b>4</b>	<b>66,7</b>	<b>2</b>	<b>33,3</b>	<b>6</b>	<b>100</b>	<b>4</b>	<b>66,7</b>	<b>2</b>	<b>33,3</b>	<b>6</b>	<b>100</b>	<b>4</b>	<b>66,7</b>	<b>2</b>	<b>33,3</b>	<b>6</b>	<b>100</b>

<sup>16</sup> Consiglio di Amministrazione di ENAV e Techno Sky

<sup>17</sup> Collegio sindacale di ENAV e Techno Sky

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

Nel 2016, 2017 e 2018 non risultano sanzioni monetarie significative e non-monetarie ricevute per la violazione di normative e regolamenti in materia ambientale.

Nel 2016, 2017 e 2018 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 €.

Di seguito si riportano le tabelle contenenti i principali dati non finanziari relativi al capitolo 5:

## COMMUNITY

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

Ore di volo	u.m.	2018	2017	2016
<b>Territorio Nazionale</b>		<b>1.041,52</b>	<b>881,68</b>	<b>982,1</b>
<b>Estero</b>		<b>883,42</b>	<b>945,62</b>	<b>913,2</b>
<i>Arabia Saudita</i>		650,67	703,25	615,55
<i>Kenya</i>		74,25	73,66	95,55
<i>Eritrea</i>		14,75	0	12,2
<i>Uganda</i>		21,08	38,66	18,25
<i>BLU GNSS</i>		19,42	16,66	4,4
<i>Seneca</i>		0	0	16,3
<i>Portogallo</i>		0	0	0
<i>Albania</i>	Ore	11,00	21,16	28,5
<i>Lituania</i>		24,42	23,58	21
<i>Abu Dhabi</i>		0	37,58	101,45
<i>Beyond</i>		0	2,41	0
<i>Onda (Marocco)</i>		0	20,25	0
<i>Phoenix (Romania)</i>		0	8,41	0
<i>Inea</i>		1,58	0	0
<i>Cipro</i>		15,67	0	0
<i>Croazia</i>		50,58	0	0
<b>Totale</b>		<b>1.924,94</b>	<b>1.827,30</b>	<b>1.895,30</b>

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

Tempo di risposta medio su interventi straordinari	u.m.	2018	2017	2016
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.	2018	2017	2016
Cliente Privato	Ore	15.043	12.565	3.484
Cliente Azienda		6.100	16.008	2.782
<b>Totale</b>		<b>21.143</b>	<b>28.572</b>	<b>6.266</b>

Tabella 8. Numero di soggetti terzi coinvolti in attività di formazione esterna in aula suddivisi per categoria di destinatario.

Numero di soggetti terzi coinvolti per categoria	u.m.	2018	2017	2016
Cliente Privato	N.	54	88	25
Cliente Azienda		183	178	103
<b>Totale</b>		<b>237</b>	<b>266</b>	<b>128</b>

Tabella 9. Numero di ore di formazione esterna e-learning erogate a soggetti terzi, suddivise per categoria di destinatario.

Ore di formazione per categoria di destinatario	u.m.	2018	2017
Azienda	Ore	16	1264
Università		414	720
<b>Totale</b>		<b>430</b>	<b>1.984</b>

Nota: I dati della formazione esterna e-learning del 2016 non sono disponibili.

Tabella 10. Numero di soggetti terzi coinvolti in attività di formazione esterna e-learning suddivisi per categoria di destinatario della formazione.

Numero soggetti terzi coinvolti per categoria di destinatario	u.m.	2018	2017
Azienda	N.	4	434
Università		23	40
<b>Totale</b>		<b>27</b>	<b>474</b>

Nota: I dati della formazione esterna e-learning del 2016 non sono disponibili.

Tabella 11. Risultati degli eventi formativi svolti nel 2018 a favore dello sviluppo locale.

Attività svolte	Giorni	Ospiti
Esperienza ai simulatori di volo per studenti dell'Università di Bologna	2	44
Docenza presso l'Università di Bologna per l'insegnamento del Controllo del Traffico Aereo	24	44
<b>Totale</b>	<b>26</b>	<b>88</b>

Tabella 12. Risultati delle attività formative per lo sviluppo locale svolte nel 2018.

Attività svolte	Giorni di presenza	Ospiti
Tirocini Formativi	1.630	326
Visite didattiche	1.312	1.312
Intercultura (iniziativa a favore dei figli dei dipendenti)	3.510	25
<b>Totale</b>	<b>6.452</b>	<b>1.663</b>

Tabella 13. Costo interno per lo svolgimento delle attività formative per lo sviluppo locale.

Spese di formazione	u.m.	2018	2017	2016
Costo per tirocini formativi	€000	217	266	249
Costo per visite didattiche		37	44	35
Intercultura		165	165	166
<b>Totale</b>		<b>419</b>	<b>475</b>	<b>450</b>

Tabella 14. Investimenti in infrastrutture.

Investimento	u.m.	2018	2017	2016
Infrastrutture	€000	113.000	105.000	101.000
a) implementazione e mantenimento delle infrastrutture tecnologiche operative		64.000	51.000	54.000
b) Evoluzione della piattaforma tecnologica ATM con nuovi concetti operativi		29.000	34.000	32.000
c) Infrastrutture e impianti		15.000	14.000	7.000
d) Sistemi Informativi gestionali		5.000	6.000	8.000

Nota: Valore dei CAPEX 2018 pari a 116,9 milioni €

Tabella 15. Relazione con il cliente: Disponibilità media del sistema. (Perimetro: Techno Sky)

Disponibilità media del sistema	u.m.	2018	2017	2016
Percentuale di disponibilità media del sistema	%	99,98	99,98	99,98

Tabella 16. Relazione con il cliente: Percentuale di ripristino delle avarie al primo intervento. (Perimetro: Techno Sky)

Ripristino delle avarie al primo intervento	u.m.	2018	2017	2016
Percentuale di ripristino delle avarie al primo intervento	%	92,00	90,57	89,83

Tabella 17. Relazione con il cliente: Ore per la riparazione e ripristino. (Perimetro: Techno Sky)

Riparazione e ripristino	u.m.	2018	2017	2016
Tempi medi di riparazione e ripristino	Minuti	33,86	33,59	45,461

Tabella 18. Giorni di lavorazione per attività di conferma metrologica. (Perimetro: Techno Sky)

Lavorazione per attività di conferma metrologica	u.m.	2018	2017	2016
Tempi medi di lavorazione per attività di conferma metrologica dei sensori meteo	Giorni	13,77	11,43	13,02

Tabella 19. Grado di coinvolgimento degli stakeholder. [GRI 102-43]

Grado di coinvolgimento degli stakeholder	u.m.	2018	2017	2016
Iniziative di stakeholder engagement	N°	7 sessioni dedicate al cliente singolo e 1 sessione plenaria	11(one to one), 1 plenaria e 2 workshop	6 (one to one), 1 sessione plenaria e 1 Open Day
Numero di stakeholder coinvolti		più di 20	più di 20	più di 20
Altro		Coinvolgimento nello sviluppo di progetti futuri e nel monitoraggio delle implementazioni in essere. Visite ai centri di controllo e voli di familiarizzazione.	Accordi di Cooperazione	

Tabella 20. Percentuale dei nuovi fornitori valutati secondo aspetti sociali. [GRI 414-1]

Percentuale nuovi fornitori	u.m.	2018	2017	2016
Percentuale dei nuovi fornitori valutati secondo aspetti sociali (ENAV)	%	100	100	100
Percentuale dei nuovi fornitori valutati secondo aspetti sociali (Techno SKY)		100	100	100
Percentuale dei nuovi fornitori valutati secondo aspetti sociali (ENAV Asia Pacific)		0	0	0

Tabella 21. Periodo medio di pagamento dei fornitori.

Numero di giorni per pagamento fornitori (ENAV)	u.m.	2018	2017	2016
Periodo medio di pagamento dei fornitori	Giorni	23,04	34,01	29,75
Anticipo (ritardo) medio rispetto alle condizioni contrattuali		6,96	-	-
Numero di giorni per pagamento fornitori (Techno Sky)	u.m.	2018	2017	2016
Periodo medio di pagamento dei fornitori	Giorni	30	30	60
Anticipo (ritardo) medio rispetto alle condizioni contrattuali		10	10	19
Numero di giorni per pagamento fornitori (ENAV Asia Pacific)	u.m.	2018	2017	2016
Periodo medio di pagamento dei fornitori	Giorni	5	5	5
Anticipo (ritardo) medio rispetto alle condizioni contrattuali		-	-	-

Di seguito si riportano le tabelle contenenti i principali dati non finanziari relativi al capitolo 6:

## ENVIRONMENT

Tabella 22. Consumi di energia elettrica, di carburante 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.	2018	2017	2016
Energia elettrica		<b>253.566,80</b>	<b>251.347,82</b>	<b>254.504,07</b>
<i>da fonti non-rinnovabili</i>		252.236,20	250.162,12	253.658,69
<i>da fonti rinnovabili</i>		1.330,60	1.185,69	845,38
Carburante per uffici e strutture		<b>28.432,56</b>	<b>33.257,65</b>	<b>38.734,89</b>
<i>Diesel</i>		3.374,84	5.041,55	4.764,63
<i>Natural gas</i>		25.057,72	28.216,10	33.970,26
Carburante Flotta auto – Auto dell'azienda		<b>7.035,33</b>	<b>6.805,17</b>	<b>6.549,72</b>
<i>Diesel</i>		3.897,42	4.051,52	4.802,72
<i>Benzina</i>		2.683,35	2.154,50	1.747,00
<i>CNG</i>	GJ	370,36	496,54	38,33
<i>GPL</i>		84,2	102,60	153,07
Carburante Flotta auto – Auto promiscue*		<b>3.295,07</b>		-
<i>Diesel</i>		3.095,26		-
<i>Benzina</i>		169,63		-
<i>CNG</i>		-		-
<i>GPL</i>		30,18		-
Carburante Flotta aerea		<b>27.010,49</b>	<b>26.035,00</b>	<b>27.594,29</b>
<i>Carburante per motori a reazione (jet fuel)</i>		27.010,49	26.035,00	27.594,29
<b>Totale</b>		<b>319.340,25</b>	<b>317.445,64</b>	<b>327.382,97</b>

\*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. Per il 2016 il dato inerente i consumi delle auto ad uso promiscuo non è disponibile.

Tabella 23. 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.	2018	2017	2016
Energia elettrica* (Scope 2)	t CO <sub>2</sub> e	<b>25.224</b>	<b>26.063</b>	<b>26.425,45</b>
Combustibile per uffici e strutture		<b>1.512,90</b>	<b>1.787,06</b>	<b>2.053,83</b>
<i>Diesel</i>		232,3	343,62	324,84
<i>Natural gas</i>		1.280,60	1.443,44	1.728,99
Carburante Flotta auto – auto aziendali		<b>463,86</b>	<b>445,25</b>	<b>438,81</b>
<i>Diesel</i>		268,27	276,14	327,43
<i>Benzina</i>		171,64	137,6	111,37
<i>CNG</i>		18,93	25,4	1,96
<i>GPL</i>		5,02	6,11	9,12
Carburante Flotta auto – auto promiscue**		<b>225,71</b>		
<i>Diesel</i>		213,06		-
<i>Benzina</i>		10,85		-
<i>CNG</i>		-	-	-
<i>GPL</i>		1,8		-
Carburante Flotta aerea		<b>1858,35</b>	<b>1.791,06</b>	<b>1.897,34</b>
<i>Carburante per motori a reazione (jet fuel)</i>		1858,35	1.791,06	1.897,34
<b>Totale</b>		<b>29.284,82</b>	<b>30.086,25</b>	<b>30.815,43</b>

\*Le emissioni Scope 2 inerenti ai consumi di energia elettrica sono calcolate secondo la metodologia Location Based. Il calcolo delle emissioni di CO<sub>2</sub> con la metodologia Market-based è pari a: 33.386 tCO<sub>2</sub>e

\*\*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. Per il 2016 il dato inerente i consumi delle auto ad uso promiscuo non è disponibile.

Tabella 24. Emissioni evitate a seguito di energia elettrica fornita dagli attuali impianti fotovoltaici. [GRI 305-5]

Riduzione delle emissioni	u.m.	2018	2017	2016
Riduzione di CO <sub>2</sub> e	t CO <sub>2</sub> e	133,06	123,51	88,06

Tabella 25. Emissioni generate per tipologia di mezzo utilizzato. [GRI 305-3]<sup>18</sup>

Emissioni	u.m.	2018	2017	2016
<b>Treno</b>	t CO <sub>2</sub> e	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>11</b>
<b>Aereo</b>		<b>1.296</b>	<b>1.363</b>	<b>1.319</b>
Voli a breve raggio (<3700 km)		890	841	868
Voli a lungo raggio (>3700 km)		463	522	451

<sup>18</sup> Si tratta delle emissioni associate alle trasferte

Tabella 26. 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.	2018	2017	2016	Totale 2016-2018
Riduzione delle tratte	km	-11.744.451	-8.724.172	-813.024	-21.281.647
Riduzione di carburante utilizzato	kg	-44.103.000	-30.952.500	-3.332.000	-78.387.500
Riduzione delle emissioni di CO <sub>2</sub>	kg CO <sub>2</sub>	-138.924.450	-97.500.500	-10.495.750	-246.920.700

Nota: A partire dalla presente DNF sono pubblicati, per l'intero triennio, i dati comprensivi dei benefici derivanti dal progetto FEP nel suo complesso

Tabella 27. Peso totale dei rifiuti pericolosi e non-pericolosi, suddivisi per tipologia di smaltimento. [GRI 306-2]

Peso totale dei rifiuti pericolosi	u.m.	2018	2017	2016
Smaltimento in discarica (codice D15 - deposito preliminare prima di una delle operazioni di smaltimento)	t	4,091	3,347	ND
Recupero (codice R13 - messa in riserva dei materiali per sottoporli ad una delle operazioni di recupero)		56,156	69,958	ND
<b>Totale</b>		<b>60,247</b>	<b>73,305</b>	<b>65,419</b>
Peso totale dei rifiuti non-pericolosi	u.m.	2018	2017	2016
Smaltimento in discarica (codice D15 - deposito preliminare prima di una delle operazioni di smaltimento)	t	34,421	33,911	ND
Recupero (codice R13 - messa in riserva dei materiali per sottoporli ad una delle operazioni di recupero)		176,035	128,919	ND
<b>Totale</b>		<b>210,456</b>	<b>162,830</b>	<b>87,639</b>
Altri rifiuti non-pericolosi espressi in Litri	u.m.	2018	2017	2016
Avviati a smaltimento	Litri	0	7.000	0
<b>Totale</b>		<b>0</b>	<b>7.000</b>	<b>0</b>

Nota: Nel 2016, la distinzione tra rifiuti avviati a smaltimento e avviati a recupero del Gruppo ENAV, non è disponibile.

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

## PEOPLE

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

Numero totale dei dipendenti del Gruppo	u.m.	2018	2017	2016
ENAV	N°	3.320	3.364	3.395
Techno SKY		792	815	793
ENAV Asia Pacific		2	2	2
Consorzio SICTA		-	-	44
ENAV North Atlantic		-	-	-
<b>Totale</b>		<b>4.114</b>	<b>4.181</b>	<b>4.234</b>

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

Dipendenti (head count)	2018						2017						2016					
	Uomo		Donna		Totale		Uomo		Donna		Totale		Uomo		Donna		Totale	
	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%
<b>Dirigenti</b>	<b>55</b>	<b>1,7</b>	<b>4</b>	<b>0,5</b>	<b>59</b>	<b>1,4</b>	<b>58</b>	<b>1,7</b>	<b>4</b>	<b>0,5</b>	<b>62</b>	<b>1,5</b>	<b>59</b>	<b>1,7</b>	<b>5</b>	<b>0,6</b>	<b>64</b>	<b>1,5</b>
<i>età inferiore ai 30 anni</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>	11	0,3	3	0,4	14	0,3	19	0,6	3	0,4	22	0,5	19	0,6	3	0,4	22	0,5
<i>età superiore ai 50 anni</i>	44	1,3	1	0,1	45	1,1	39	1,2	1	0,1	40	1	40	1,2	2	0,2	42	1
<b>Quadri</b>	<b>350</b>	<b>10,7</b>	<b>54</b>	<b>6,5</b>	<b>404</b>	<b>9,8</b>	<b>359</b>	<b>10,8</b>	<b>55</b>	<b>6,5</b>	<b>414</b>	<b>9,9</b>	<b>370</b>	<b>10,9</b>	<b>55</b>	<b>6,4</b>	<b>425</b>	<b>10</b>
<i>età inferiore ai 30 anni</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>	103	3,1	21	2,5	124	3,0	147	4,4	28	3,3	175	4,2	149	4,4	28	3,3	177	4,2
<i>età superiore ai 50 anni</i>	247	7,5	33	4	280	6,8	212	6,4	27	3,2	239	5,7	221	6,5	27	3,2	248	5,9
<b>Impiegati</b>	<b>2830</b>	<b>86</b>	<b>777</b>	<b>93,1</b>	<b>3607</b>	<b>87,7</b>	<b>2.868</b>	<b>86</b>	<b>787</b>	<b>93</b>	<b>3.655</b>	<b>87,4</b>	<b>2.901</b>	<b>85,8</b>	<b>794</b>	<b>93</b>	<b>3.695</b>	<b>87,3</b>
<i>età inferiore ai 30 anni</i>	107	3,3	22	2,6	129	3,1	205	6,1	40	4,7	245	5,9	218	6,4	40	4,7	258	6,1
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>	1.726	52,6	444	53,2	2170	52,7	1.805	54,1	476	56,3	2.281	54,6	1.828	54,1	479	56,1	2.307	54,5
<i>età superiore ai 50 anni</i>	997	30,4	311	37,2	1308	31,8	858	25,7	271	32	1.129	27	855	25,3	275	32,2	1.130	26,7
<b>Operai</b>	<b>44</b>	<b>1,3</b>	-	-	<b>44</b>	<b>1,1%</b>	<b>50</b>	<b>1,5</b>	-	-	<b>50</b>	<b>1,2</b>	<b>50</b>	<b>1,5</b>	-	-	<b>50</b>	<b>1,2</b>
<i>età inferiore ai 30 anni</i>	-	-	-	-	-	-	1	0	-	-	1	0	1	0	-	-	1	0
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>	25	0,8	-	-	25	0,6	30	0,9	-	-	30	0,7	34	1	-	-	34	0,8
<i>età superiore ai 50 anni</i>	19	0,6	-	-	19	0,5	19	0,6	-	-	19	0,5	15	0,4	-	-	15	0,4
<b>Totale</b>	<b>3.279</b>	<b>100</b>	<b>835</b>	<b>100</b>	<b>4.114</b>	<b>100</b>	<b>3.335</b>	<b>100</b>	<b>846</b>	<b>100</b>	<b>4.181</b>	<b>100</b>	<b>3.380</b>	<b>100</b>	<b>854</b>	<b>100</b>	<b>4.234</b>	<b>100</b>

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

Dipendenti (head count)	u.m.	2018			2017			2016		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
<b>Contratto a tempo determinato</b>	N°	-	-	-	-	-	-	19	3	22
<i>Italia</i>		-	-	-	-	-	-	19	2	21
<i>America</i>		-	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Asia</i>		-	-	-	-	-	-	-	1	1
<i>Altro - Europa</i>		-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Contratto a tempo indeterminato</b>		3.279	835	4.114	3.335	846	4.181	3.361	851	4.212
<i>Italia</i>		3.279	833	4.112	3.335	843	4.178	3.358	848	4.206
<i>America</i>		-	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Asia</i>		-	2	2	-	2	2	3	2	5
<i>Altro - Europa</i>		-	-	-	-	1	1	-	1	1
<b>Totale</b>		3.279	835	4.114	3.335	846	4.181	3.380	854	4.234

Nota: in Asia, il dato 2016 comprende il personale distaccato.

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

Dipendenti (head count)	u.m.	2018			2017			2016		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dipendenti full-time	N°	3.271	802	4.073	3.327	801	4.128	3.358	835	4.193
Dipendenti part-time		8	33	41	8	45	53	22	19	41
<b>Totale</b>		3.279	835	4.114	3.335	846	4.181	3.380	854	4.234

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

Numero dei nuovi assunti	u.m.	2018			2017			2016		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
<b>Italia</b>	N°	<b>131</b>	<b>18</b>	<b>149</b>	<b>117</b>	<b>29</b>	<b>146</b>	<b>148</b>	<b>27</b>	<b>175</b>
<i>età inferiore ai 30 anni</i>		114	18	132	84	19	103	134	24	158
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		12	-	12	31	8	39	12	2	14
<i>età superiore ai 50 anni</i>		5	-	5	2	2	4	2	1	3
<b>America</b>		-	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>età inferiore ai 30 anni</i>		0	0	-	0	0	-	0	0	-
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		0	0	-	0	0	-	0	0	-
<i>età superiore ai 50 anni</i>		0	0	-	0	0	-	0	0	-
<b>Asia</b>		-	-	-	-	-	-	-	2	2
<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	1	1
<i>età superiore ai 50 anni</i>		0	0	-	0	0	-	0	1	1
<b>Altro- Europa</b>		-	-	-	1	-	1	-	-	-
<i>età inferiore ai 30 anni</i>		0	0	-	0	0	-	0	0	-
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		0	0	-	1	0	1	0	0	-
<i>età superiore ai 50 anni</i>		0	0	-	0	0	-	0	0	-
<b>Totale</b>	<b>131</b>	<b>18</b>	<b>149</b>	<b>118</b>	<b>29</b>	<b>147</b>	<b>148</b>	<b>29</b>	<b>177</b>	
<i>età inferiore ai 30 anni</i>	114	18	132	84	19	103	134	24	158	
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>	12	-	12	32	8	40	12	3	15	
<i>età superiore ai 50 anni</i>	5	-	5	2	2	4	2	2	4	

Nota: Nel calcolo del dato numero di nuovi assunti sono inclusi anche i dipendenti con contratto a tempo determinato pseudo pilot (126 per il 2018; 102 per il 2017).

Tabella 33. Numero dei dipendenti che hanno lasciato il Gruppo, per gruppo di età, genere e area geografica. [GRI 401-1]

Dipendenti che hanno lasciato il Gruppo	u.m.	2018			2017			2016		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
<b>Italia</b>	N°	<b>188</b>	<b>28</b>	<b>216</b>	<b>127</b>	<b>28</b>	<b>155</b>	<b>148</b>	<b>29</b>	<b>177</b>
<i>età inferiore ai 30 anni</i>		112	16	128	86	18	104	106	18	124
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		21	4	25	7	1	8	4	3	7
<i>età superiore ai 50 anni</i>		55	8	63	34	9	43	38	8	46
<b>America</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	-	-	-	-	-	-
<i>età inferiore ai 30 anni</i>				0	0	0	-	0	0	-
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>				0	0	0	-	0	0	-
<i>età superiore ai 50 anni</i>				0	0	0	-	0	0	-
<b>Asia</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	-	-	-	-	-	-
<i>età inferiore ai 30 anni</i>				0	0	0	-	0	0	-
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>				0	0	0	-	0	0	-
<i>età superiore ai 50 anni</i>				0	0	0	-	0	0	-
<b>Altro - Europa</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	-	<b>1</b>	<b>1</b>	-	<b>1</b>
<i>età inferiore ai 30 anni</i>				0	0	0	-	0	0	-
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>				0	1	0	1	1	0	1
<i>età superiore ai 50 anni</i>				0	0	0	-	0	0	-
<b>Totale</b>	<b>188</b>	<b>28</b>	<b>216</b>	<b>128</b>	<b>28</b>	<b>156</b>	<b>149</b>	<b>29</b>	<b>178</b>	
<i>età inferiore ai 30 anni</i>	112	16	128	86	18	104	106	18	124	
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>	21	4	25	8	1	9	5	3	8	
<i>età superiore ai 50 anni</i>	55	8	63	34	9	43	38	8	46	

Nota: Nel calcolo del dato dipendenti che hanno lasciato il gruppo sono inclusi anche i dipendenti con contratto a tempo determinato pseudo pilot (126 per il 2018; 102 per il 2017).

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

Tasso turnover di	u.m.	2018			2017			2016		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
<b>Italia</b>	%	5,7	3,4	5,3	3,8	3,3	3,7	4,4	3,4	4,2
<b>America</b>		-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Asia</b>		-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Altro - Europa</b>		-	-	-	-	-	100	-	-	100
<b>Totale</b>		5,7	3,4	5,3	3,8	3,3	3,7	4,4	3,4	4,2

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

Tasso di nuovi assunti	u.m.	2018			2017			2016		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
<b>Italia</b>	%	4,0	2,2	3,6	3,5	3,4	3,5	4,4	3,2	4,1
<b>America</b>		-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Asia</b>		-	-	-	-	0	0	0	66,67	33,33
<b>Altro - Europa</b>		-	-	-	-	0	100	-	0	0
<b>Totale</b>		<b>4,0</b>	<b>2,2</b>	<b>3,6</b>	<b>3,5</b>	<b>3,4</b>	<b>3,5</b>	<b>4,4</b>	<b>3,2</b>	<b>4,1</b>

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

Ore di formazione per genere e livello	u.m.	2018			2017			2016		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dirigenti	Ore	20	-	20	53	-	53	-	-	-
Quadri		1.988	60	2.048	1.874	105	1.979	1.032	158	1.190
Impiegati		61.822	5.762	67.583	32.450	2.814	35.264	89.087	10.939	100.025
Operai		193	-	193	362	-	362	309	-	309
<b>Totale</b>		<b>64.022</b>	<b>5.821</b>	<b>69.843</b>	<b>34.738</b>	<b>2.919</b>	<b>37.657</b>	<b>90.427</b>	<b>11.097</b>	<b>101.524</b>

Nota: Per il 2016 Il dato della formazione e-learning di ENAV non è disponibile.

Tabella 37. Numero di partecipanti coinvolti in attività di formazione tecnico-operativa in aula ed e-learning suddivisi per genere e categoria.

Numero di partecipanti coinvolti per genere e livello	u.m.	2018			2017			2016		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dirigenti	N.	3	0	3	11	-	11	-	-	-
Quadri		120	6	126	190	11	201	138	21	159
Impiegati		2.173	149	2.322	1.441	166	1.607	2.265	298	2.563
Operai		15	0	15	9	-	9	7	-	7
<b>Totale</b>		<b>2311</b>	<b>155</b>	<b>2466</b>	<b>1.651</b>	<b>177</b>	<b>1.828</b>	<b>2.410</b>	<b>319</b>	<b>2.729</b>

Nota: Per il 2016 Il dato della formazione e-learning di ENAV non è disponibile.

Tabella 38. Numero di ore di formazione non-operativa in aula ed e-learning suddivise per genere e categoria, compresa la formazione anticorruzione.

Ore di formazione per genere e livello	u.m.	2018			2017			2016		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dirigenti	Ore	633	96	729	1.797	171	1.968	514	40	554
Quadri		1.094	408	1.502	3.202	630	3.832	3.734	468	4.202
Impiegati		6.107	2.553	8.659	6.518	2.732	9.250	8.772	3.826	12.598
Operai		45	-	45	-	-	-	-	-	-
<b>Totale</b>		<b>7.879</b>	<b>3.056</b>	<b>10.935</b>	<b>11.517</b>	<b>3.533</b>	<b>15.050</b>	<b>13.020</b>	<b>4.334</b>	<b>17.354</b>

Nota: Per il 2017 le ore di formazione sono state riallocate considerando per la formazione non-operativa, l'aggregato della formazione linguistica, la formazione di legge e la formazione manageriale e specialistica.

Tabella 39. Numero di partecipanti coinvolti in attività di formazione non-operativa in aula ed e-learning suddivisi per genere e categoria, compresa la formazione anticorruzione.

Numero di partecipanti coinvolti per genere e livello	u.m.	2018			2017			2016		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dirigenti	N.	38	5	43	71	7	78	79	6	85
Quadri		169	30	199	134	34	168	512	73	585
Impiegati		885	297	1.182	619	253	872	2.166	654	2.820
Operai		27	-	27	-	-	-	-	-	-
<b>Totale</b>		<b>1.119</b>	<b>332</b>	<b>1.451</b>	<b>824</b>	<b>294</b>	<b>1.118</b>	<b>2.757</b>	<b>733</b>	<b>3.490</b>

Nota: Per il 2017 il numero di partecipanti è stato riallocato considerando per la formazione non-operativa l'aggregato della formazione linguistica, la formazione di legge e la formazione manageriale e specialistica.

Tabella 40. 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.	2018			2017		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dirigenti	Ore	244	-	244	26	-	26
Quadri		1.944	113	2.057	2.224	254	2.478
Impiegati		13.279	1.718	14.997	15.224	4.553	19.777
Operai		824	-	824	-	-	-
<b>Totale</b>		<b>16.291</b>	<b>1.831</b>	<b>18.122</b>	<b>17.474</b>	<b>4.807</b>	<b>22.281</b>

Nota: I dati del 2016 non sono completi e la fonte del dato non è oggettiva. Per l'anno 2017 la struttura HSE, anche con l'emissione della procedura "SGSSL-P.6.1 Gestione della Formazione per la Salute e Sicurezza sul Lavoro", è riuscita a gestire la rendicontazione della formazione SSL erogata ovvero a rendicontare per ogni tipologia di lavoratore il corso effettuato (ad es. Primo Soccorso, Antincendio, Rappresentanti Lavoratori Sicurezza, ecc.) distinguendolo in iniziale o aggiornamento oppure in rischio basso, medio o alto. Il dato per l'anno 2018 comprende anche la formazione erogata in Technosky.

Tabella 41. Numero di partecipanti coinvolti in attività di formazione salute e sicurezza in aula ed e-learning suddivisi per genere e categoria.

Numero di partecipanti coinvolti per genere e livello	u.m.	2018			2017		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dirigenti	N°	30	-	30	3	-	3
Quadri		317	20	337	394	47	441
Impiegati		1.996	296	2.292	3.133	799	3.932
Operai		103	-	103	18	-	18
<b>Totale</b>		<b>2.446</b>	<b>316</b>	<b>2.762</b>	<b>3.548</b>	<b>846</b>	<b>4.394</b>

Vedere nota alla tabella precedente

Tabella 42. Numero di ore di formazione ambientale in aula ed e-learning.

Ore di formazione per genere e livello	u.m.	2018		
		Uomo	Donna	Totale
Dirigenti	Ore	72	-	72
Quadri		120	16	136
Impiegati		608	-	608
Operai		-	-	-
<b>Totale</b>		<b>800</b>	<b>16</b>	<b>816</b>

Tabella 43. Numero di partecipanti coinvolti in attività di formazione ambientale in aula ed e-learning.

Numero di partecipanti coinvolti per genere e livello	u.m.	2018		
		Uomo	Donna	Totale
Dirigenti	N.	9	0	9
Quadri		12	1	13
Impiegati		46	0	46
Operai		0	0	0
<b>Totale</b>		<b>67</b>	<b>1</b>	<b>68</b>

Tabella 44. Ore medie di formazione. [GRI 404-1]

Ore medie di formazione (aula ed e-learning)	u.m.	2018			2017			2016		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Numero totale di ore di formazione erogate ai dipendenti	Ore	88.992	10.725	<b>99.716</b>	70.185	12.382	<b>82.567</b>	109.818	16.166	<b>125.984</b>
Numero totale di dipendenti	N.	3.279	835	<b>4.114</b>	3.335	846	<b>4.181</b>	3.380	854	<b>4.234</b>
<b>Ore medie di formazione erogate ai dipendenti</b>	Ore/N.	<b>27</b>	<b>13</b>	<b>24</b>	<b>21</b>	<b>15</b>	<b>20</b>	<b>32</b>	<b>19</b>	<b>30</b>
Numero totale di ore di formazione erogate a dirigenti	Ore	969	96	<b>1.065</b>	2.471	195	<b>2.666</b>	599	40	<b>639</b>
Numero totale di dirigenti	N.	55	4	<b>59</b>	58	4	<b>62</b>	59	5	<b>64</b>
<b>Ore medie di formazione erogate a dirigenti</b>	Ore/N.	<b>18</b>	<b>24</b>	<b>18</b>	<b>43</b>	<b>49</b>	<b>43</b>	<b>10</b>	<b>8</b>	<b>10</b>
Numero totale di ore di formazione erogate a quadri	Ore	5.146	597	<b>5.743</b>	7.509	1.097	<b>8.606</b>	4.999	690	<b>5.689</b>
Numero totale di quadri	N.	350	54	<b>404</b>	359	55	<b>414</b>	370	55	<b>425</b>
<b>Ore medie di formazione erogate a quadri</b>	Ore/N.	<b>15</b>	<b>11</b>	<b>14</b>	<b>21</b>	<b>20</b>	<b>21</b>	<b>14</b>	<b>13</b>	<b>13</b>
Numero totale di ore di formazione erogate a impiegati	Ore	81.816	10.032	<b>91848</b>	59.578	11.090	<b>70.668</b>	103.862	15.436	<b>119.297</b>
Numero totale di impiegati	N.	2.830	777	<b>3.607</b>	2.868	787	<b>3.655</b>	2.901	794	<b>3.695</b>
<b>Ore medie di formazione erogate a impiegati</b>	Ore/N.	<b>29</b>	<b>13</b>	<b>25</b>	<b>21</b>	<b>14</b>	<b>19</b>	<b>36</b>	<b>19</b>	<b>32</b>
Numero totale di ore di formazione erogate a operai	Ore	1062	0	<b>1062</b>	628	-	<b>628</b>	359	-	<b>359</b>
Numero totale di operai	N.	44	0	<b>44</b>	50	-	<b>50</b>	50	-	<b>50</b>
<b>Ore medie di formazione erogate a operai</b>	Ore/N.	<b>24</b>	-	<b>24</b>	<b>13</b>	-	<b>13</b>	<b>7</b>	-	<b>7</b>

Tabella 45. Numero di ore di addestramento continuo suddivise per genere.

Ore di addestramento continuo per genere e funzione	u.m.	2018			2017			2016		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dipendenti	Ore	58.468	6.497	<b>64.965</b>	68.309	7.590	<b>75.899</b>	64.929	7.215	<b>72.144</b>

Tabella 46. Numero di dipendenti coinvolti nell'addestramento continuo suddivisi per genere.

Numero di dipendenti coinvolti per genere e funzione	u.m.	2018			2017			2016		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dipendenti	N.	1.700	190	<b>1.890</b>	1.710	190	<b>1.900</b>	1.720	191	<b>1.911</b>

Tabella 47. Numero di ore di addestramento continuo unità operativa suddivise per genere.

Ore di addestramento unità operativa per genere e funzione	u.m.	2018			2017			2016		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dipendenti	Ore	113.428	12.603	<b>126.031</b>	75.296	8.367	<b>83.663</b>	110.060	12.229	<b>122.289</b>

Tabella 48. Numero di dipendenti coinvolti in attività di addestramento continuo unità operativa suddivisi per genere.

Numero di dipendenti coinvolti per genere e funzione	u.m.	2018			2017			2016		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dipendenti	N.	1.612	180	1.792	445	50	<b>495</b>	570	63	<b>633</b>

Tabella 49. Numero di episodi di discriminazione riscontrati e azioni intraprese. [GRI 406-1]

Episodi di discriminazione	u.m.	2018	2017	2016
Numero di episodi di discriminazione segnalati	N°	0	0	0
Numero degli episodi esaminati dall'azienda		0	0	0
Numero di piani di azione (remediation plan) definiti		0	0	0
Numero di piani di azione (remediation plan) che sono stati implementati		0	0	0
Numero di episodi non più soggetti ad azioni		0	0	0

Tabella 50. Percentuale di contratti di fornitura in cui sono incluse clausole per il rispetto dei diritti umani. [GRI 412-3]

Percentuale di contratti di fornitura in cui sono state incluse clausole per il rispetto dei diritti umani o sottoposti a valutazione dei diritti umani	u.m.	2018	2017	2016
ENAV	%	100	100	100
Techno Sky	%	100	100	100
ENAV Asia Pacific	%	0	0	0

Tabella 51. Numero di contenziosi con i dipendenti.

Numero di contenziosi pendenti con i dipendenti	u.m.	2018	2017	2016
Numero di contenziosi con i dipendenti	N°	49	93	103

Tabella 52. Numero di nuovi contenziosi con i dipendenti.

Numero di nuovi contenziosi con i dipendenti	u.m.	2018	2017	2016
Numero di contenziosi con i dipendenti	N°	11	11	12

Tabella 53. Percentuale di dipendenti coperti da accordi collettivi di contrattazione. [GRI 102-41]

Percentuale di dipendenti coperti da accordi collettivi di contrattazione	u.m.	2018	2017	2016
Percentuale di dipendenti coperti da accordi collettivi di contrattazione	%	100	100	100

Nota: Nel calcolo è escluso il personale Dirigente

Tabella 54. Percentuale di dipendenti iscritti al sindacato.

Percentuale di dipendenti iscritti al sindacato	u.m.	2018	2017	2016
Percentuale di dipendenti iscritti al sindacato	%	65	65	64

Nota: Nel calcolo è escluso il personale Dirigente

Tabella 55. Numero di scioperi.

Numero di scioperi	u.m.	2018	2017	2016
Numero di scioperi	N°	7	4	11

Tabella 56. Numero di ore di sciopero.

Numero di ore di sciopero	u.m.	2018	2017	2016
Numero di ore di sciopero	N° ore	92	36	92

Tabella 57. Tipologia di infortuni, tasso di infortuni (IR), tasso di malattie professionali (ODR), tasso delle ore lavorabili perse, tasso di assenteismo (AR) e decessi sul lavoro, per tutti i dipendenti. [GRI 403-2]

Dipendenti	u.m.	2018			2017			2016		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
<b>Infortuni</b>	N°	<b>12</b>	<b>1</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>5</b>	<b>19</b>	<b>14</b>	<b>2</b>	<b>16</b>
Italia		12	1	13	14	5	19	14	2	16
America		0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Casi di malattie professionali</b>	N°	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Italia		0	0	0	0	0	-	0	0	-
America		0	0	0	0	0	-	0	0	-
<b>Numero ore perse per infortuni</b>	ore	<b>840</b>	<b>245</b>	<b>1.085</b>	<b>2.207</b>	<b>461</b>	<b>2.668</b>	<b>2.601</b>	<b>365</b>	<b>2.966</b>
sul lavoro		840	245	1.085	2.207	461	2.668	2.601	365	2.966
<b>Tasso delle ore perse</b>	%	0,2	0,1	0,2	0,4	0,4	0,4	0,5	0,3	0,5
<b>Tasso di malattie professionali (ODR)</b>		0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Tasso di infortuni (IR)</b>		3,0	0,6	2,3	2,8	4,4	3,1	2,9	1,8	2,7

Nota: per il personale **non dipendente**, nel 2018 e 2017 non si sono registrati né infortuni né decessi. Nel 2016, sempre relativamente al personale non dipendente, si è registrato 1 decesso. Le modalità di calcolo degli indici sono: Tasso delle ore perse: (N° di ore di assenteismo da infortuni / N° di ore lavorate) x 1.000; Tasso di malattie professionali (ODR): (N° di casi di malattia professionale / N° di ore lavorate) x 200.000; Tasso di infortuni (IR): (N° infortuni / N° di ore lavorate) x 1.000.000. Nel calcolo dell'indice vengono considerati unicamente gli infortuni relativi ai dipendenti avvenuti sul luogo di lavoro

Tabella 58. Tasso di assenteismo per tipologia e regione. [GRI 403-2]

Tasso di assenteismo per tipologia e regione	u.m.	2018			2017			2016		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Italia	n. giorni	<b>0,035</b>	<b>0,046</b>	<b>0,038</b>	<b>0,033</b>	<b>0,055</b>	<b>0,038</b>	<b>0,024</b>	<b>0,043</b>	<b>0,028</b>
Malattia		0,035	0,046	<b>0,038</b>	0,032	0,055	<b>0,037</b>	0,022	0,042	<b>0,026</b>
Infortunio		0,001	0,001	<b>0,001</b>	0,001	0,001	<b>0,001</b>	0,001	0,001	<b>0,001</b>
Stress		0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>
Asia	n. giorni	0	0,016	<b>0,012</b>	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>
Malattia		0	0,016	<b>0,012</b>	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>
Infortunio		0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>
Stress		0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>	0	0	<b>0</b>

Nota: La modalità di calcolo dell'indice è: Tasso di assenteismo (AR): (numero totale dei giorni persi nel periodo / numero totale di giorni lavorativi nel periodo)

## ALLEGATO 2

TABELLA: GRI CONTENT INDEX

GRI STANDARDS	Disclosure	Pagina di riferimento	Omission
General Disclosure			
GRI 102: General Disclosures 2016	102-1 Name of the organization	7	
	102-2 Activities, brands, products, and services	8-12; 31-32	
	102-3 Location of headquarters	Il Gruppo ENAV ha sede legale a Roma in Via Salaria 716	
	102-4 Location of operations	8; 11; 31; 32	
	102-5 Ownership and legal form	7-8, 31, 33	
	102-6 Markets served	8-12; 31-32; 43	
	102-7 Scale of the organization	8; 30-31; 103	
	102-8 Information on employees and other workers	86; 110; 112	
	102-9 Supply chain	64 - 67	
	102-10 Significant changes to the organization and its supply chain	7; 31-32	
	102-11 Precautionary Principle or approach	35-39	
	102-12 External initiatives	59-62, 90	
	102-13 Membership of associations	59 – 62	
	102-14 Statement from senior decision-maker	4-5	
	102-15 Key impacts, risks, and opportunities	35-37	
	102-16 Values, principles, standards, and norms of behavior	8, 15, 66-67; 68-70; 80; 83; 85; 86; 90; 93; 97; 101	
	102-18 Governance structure	33-34; 103	
	102-24 Nominating and selecting the highest governance body	33-34	
102-40 List of stakeholder groups	18		
102-41 Collective bargaining agreements	97, 98, 120		

	102-42 Identifying and selecting stakeholders	18	
	102-43 Approach to stakeholder engagement	18-22, 107	
	102-44 Key topics and concerns raised	19; 21-22	
	102-45 Entities included in the consolidated financial statements	7	
	102-46 Defining report content and topic boundaries	18-21	
	102-47 List of material topics	19-21	
	102-48 Restatements of information	6, 7	
	102-49 Changes in reporting	6, 7	
	102-50 Reporting period	6, 7	
	102-51 Date of the most recent report	6, 7	
	102-52 Reporting cycle	La frequenza del reporting è annuale	
	102-53 Contact point for questions regarding the report	Per informazioni o commenti al presente documento è possibile inviare una richiesta a <a href="mailto:sostenibilita@enav.it">sostenibilita@enav.it</a>	
	102-54 Claims of reporting in accordance with the GRI Standards	6	
	102-55 GRI content index	122-129	
	102-56 External assurance	130-132	
<b>GRI STANDARDS</b>	<b>Disclosure</b>	<b>Pagina di riferimento</b>	<b>Omission</b>
<b>Anti-corruption</b>			
GRI Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	19-21	
	103-2 The management approach and its components	36-37; 38-40; 68-70	
	103-3 Evaluation of the management approach	36-37; 38-40; 68-70	
GRI 205: Anti-corruption 2016	205-1 Operations assessed for risks related to corruption	70	

	205-3 Confirmed incidents of corruption and actions taken	Dalle analisi e dagli approfondimenti condotti non sono state accertate, nel triennio 2016-2018, casistiche di atti corruttivi (attivi / passivi)	
<b>GRI STANDARDS</b>	<b>Disclosure</b>	<b>Pagina di riferimento</b>	<b>Omission</b>
<b>Energy</b>			
GRI Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	19-21	
	103-2 The management approach and its components	36; 76; 80-82	
	103-3 Evaluation of the management approach	76; 80-82	
GRI 302: Energy 2016	302-1 Energy consumption within the organization	80-82; 108	
<b>GRI STANDARDS</b>	<b>Disclosure</b>	<b>Pagina di riferimento</b>	<b>Omission</b>
<b>Emissions</b>			
GRI Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	19-21	
	103-2 The management approach and its components	36; 76; 80-82	
	103-3 Evaluation of the management approach	76; 80-82	
GRI: Emissions 2016	305-1 Direct (Scope 1) GHG emissions	80; 81; 109	
	305-2 Energy indirect (Scope 2) GHG emissions	80; 81; 109	
	305-3 Other indirect (Scope 3) GHG emissions	109	
	305-5 Reduction of GHG emissions	82; 109	
<b>GRI STANDARDS</b>	<b>Disclosure</b>	<b>Pagina di riferimento</b>	<b>Omission</b>
<b>Effluents and Waste</b>			
GRI Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	19-21	
	103-2 The management approach and its components	36; 76; 83-84	
	103-3 Evaluation of the management approach	76; 83-84	

GRI: 306 Effluents and Waste 2016	306-2 Waste by type and disposal method	84, 110	
<b>GRI STANDARDS</b>	<b>Disclosure</b>	<b>Pagina di riferimento</b>	<b>Omission</b>
<b>Environmental Compliance</b>			
GRI Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	19-21	
	103-2 The management approach and its components	36; 42; 76	
	103-3 Evaluation of the management approach	36; 42; 76	
GRI: 307 Environmental Compliance 2016	307-1 Non-compliance with environmental laws and regulations	42, 104	
<b>GRI STANDARDS</b>	<b>Disclosure</b>	<b>Pagina di riferimento</b>	<b>Omission</b>
<b>Supplier Environmental Assessment</b>			
GRI Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	19-21	
	103-2 The management approach and its components	36; 64-67	
	103-3 Evaluation of the management approach	36; 64-67	
GRI 308: Supplier Environmental Assessment 2016	308-2 Negative environmental impact in the supply chain and actions taken	66-67	
<b>GRI STANDARDS</b>	<b>Disclosure</b>	<b>Pagina di riferimento</b>	<b>Omission</b>
<b>Employment</b>			
GRI Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	19-21	
	103-2 The management approach and its components	36; 86-87; 91-92	
	103-3 Evaluation of the management approach	36; 86-87; 91-92	
GRI Employment 2016	401-1 New employee hires and employee turnover	86; 113-115	

GRI STANDARDS	Disclosure	Pagina di riferimento	Omission
<b>Labor/Management Relations</b>			
GRI Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	19-21	
	103-2 The management approach and its components	36; 97-98	
	103-3 Evaluation of the management approach	36; 97-98	
GRI Labor/Management Relations 2016	402-1 Minimum notice periods regarding operational changes	98	
GRI STANDARDS	Disclosure	Pagina di riferimento	Omission
<b>Occupational Health and Safety</b>			
GRI Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	19-21	
	103-2 The management approach and its components	36-37; 41-42; 101-102	
	103-3 Evaluation of the management approach	36-37; 41-42; 101-102	
GRI Occupational Health and Safety 2016	403-2 Types of injury and rates of injury, occupational diseases, lost days, and absenteeism, and number of work-related fatalities	102, 121	
	403-3 Workers with high incidence or high risk of diseases related to their occupation	Il personale del Gruppo è esposto ai rischi di salute e sicurezza sui luoghi di lavoro riportati al paragrafo "I principali rischi di natura non finanziaria". 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.	

GRI STANDARDS	Disclosure	Pagina di riferimento	Omission
<b>Training and Education</b>			
GRI 103: Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	19-21	
	103-2 The management approach and its components	36; 48-52; 87-89; 101; 102	
	103-3 Evaluation of the management approach	36; 48-52; 87-89; 101; 102	
GRI 404: Training and Education 2016	404-1 Average hours of training per year per employee	115-118	
	404-2 Programs for upgrading employee skills and transition assistance programs	48-52; 87-89	
GRI STANDARDS	Disclosure	Pagina di riferimento	Omission
<b>Diversity and Equal Opportunity</b>			
GRI 103: Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	19-21	
	103-2 The management approach and its components	37; 90-92	
	103-3 Evaluation of the management approach	37; 90-92	
GRI: 405 Diversity and Equal Opportunity 2016	405-1 Diversity of governance bodies and employees	103, 111	
GRI STANDARDS	Disclosure	Pagina di riferimento	Omission
<b>Non-discrimination</b>			
GRI 103: Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	19-21	
	103-2 The management approach and its components	37; 90; 93-94	
	103-3 Evaluation of the management approach	37; 90; 93-94	
GRI 406: Non-discrimination 2016	406-1 Incidents of discrimination and corrective actions taken	119	

GRI STANDARDS	Disclosure	Pagina di riferimento	Omission
<b>Human Rights Assessment</b>			
GRI 103: Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	19-21	
	103-2 The management approach and its components	37; 93-94	
	103-3 Evaluation of the management approach	37; 93-94	
GRI 412: Human Rights Assessment 2016	412-1 Operations that have been subject to human rights reviews or impact assessments	94	
GRI STANDARDS	Disclosure	Pagina di riferimento	Omission
<b>Local Communities</b>			
GRI 103: Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	19-21	
	103-2 The management approach and its components	36; 85	
	103-3 Evaluation of the management approach	36; 85	
GRI 413: Local Communities 2016	413-2 Operations with significant actual and potential negative impacts on local communities	85	
GRI STANDARDS	Disclosure	Pagina di riferimento	Omission
<b>Supplier Social Assessment</b>			
GRI 103: Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	19-21	
	103-2 The management approach and its components	37; 64-67	
	103-3 Evaluation of the management approach	37; 64-67	
GRI 414: Supplier Social Assessment 2016	414-1 New suppliers that were screened using social criteria	66-67; 107	

GRI STANDARDS	Disclosure	Pagina di riferimento	Omission
<b>Customer health and safety</b>			
GRI Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	19-21	
	103-2 The management approach and its components	35; 41-42; 43; 44-47; 54-58	
	103-3 Evaluation of the management approach	35; 41-42; 43; 44-47; 54-58	
GRI 416: Customer health and safety 2016	416-1 Assessment of the health and safety impacts of product and service categories	La totalità delle attività svolte da ENAV e Techno Sky	
GRI STANDARDS	Disclosure	Pagina di riferimento	Omission
<b>Socioeconomic Compliance</b>			
GRI Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	19-21	
	103-2 The management approach and its components	36-37; 41-42	
	103-3 Evaluation of the management approach	36-37; 41-42	
GRI Socioeconomic Compliance 2016	419-1 Non-compliance with laws and regulations in the social and economic area	104	
<b>TEMA MATERIALE</b>		Pagina di riferimento	Omission
<b>Pagamento dei fornitori</b>			
GRI Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	19-21	
	103-2 The management approach and its components	66-67	
	103-3 Evaluation of the management approach	66-67	

## Relazione della società di revisione indipendente sulla dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi dell'art. 3, c. 10, D.Lgs. 254/2016 e dell'art. 5 del regolamento Consob adottato con Delibera n. 20267 del 18 gennaio 2018

Al Consiglio di Amministrazione della  
ENAV S.p.A.

Ai sensi dell'articolo 3, comma 10, del Decreto Legislativo 30 dicembre 2016, n. 254 (di seguito "Decreto") e dell'articolo 5 del Regolamento CONSOB n. 20267/2018, 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 il "Gruppo") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018 predisposta ai sensi dell'art. 4 del Decreto, e approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 11 marzo 2019 (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 nel 2016 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.

## Responsabilità della società di revisione

È nostra la responsabilità di esprimere, sulla base delle procedure svolte, una conclusione circa la conformità della DNF rispetto a quanto richiesto dal Decreto e dai GRI Standards. Il nostro lavoro è stato svolto secondo quanto previsto dal principio "*International Standard on Assurance Engagements ISAE 3000 (Revised) - Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information*" (di seguito "*ISAE 3000 Revised*"), emanato dall'*International Auditing and Assurance Standards Board* (IAASB) per gli incarichi *limited assurance*. Tale principio richiede la pianificazione e lo svolgimento di procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che la DNF non contenga errori significativi. Pertanto, il nostro esame ha comportato un'estensione di lavoro inferiore a quella necessaria per lo svolgimento di un esame completo secondo l'*ISAE 3000 Revised* ("*reasonable assurance engagement*") e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti e le circostanze significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di tale esame.

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

In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure:

1. analisi dei temi rilevanti in relazione alle attività ed alle caratteristiche del Gruppo rendicontati nella DNF, al fine di valutare la ragionevolezza del processo di selezione seguito alla luce di quanto previsto dall'art. 3 del Decreto e tenendo presente lo standard di rendicontazione utilizzato;
2. analisi e valutazione dei criteri di identificazione del perimetro di consolidamento, al fine di riscontrarne la conformità a quanto previsto dal Decreto;
3. comparazione tra i dati e le informazioni di carattere economico-finanziario inclusi nella DNF ed i dati e le informazioni inclusi nel Bilancio Consolidato del Gruppo ENAV;
4. comprensione dei seguenti aspetti:
  - o modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, con riferimento alla gestione dei temi indicati nell'art. 3 del Decreto;
  - o politiche praticate dall'impresa connesse ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto, risultati conseguiti e relativi indicatori fondamentali di prestazione;
  - o principali rischi, generati o subito connessi ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto.Relativamente a tali aspetti sono stati effettuati inoltre i riscontri con le informazioni contenute nella DNF e effettuate le verifiche descritte nel successivo punto 5, lett. a).
5. comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative significative incluse nella DNF.
  - o In particolare, abbiamo svolto interviste e discussioni con il personale della Direzione della ENAV S.p.A. e con il personale di Techno Sky S.r.l. e abbiamo svolto limitate verifiche documentali, al fine di raccogliere informazioni circa i processi e le procedure che supportano la raccolta, l'aggregazione, l'elaborazione e la trasmissione dei dati e delle informazioni di carattere non finanziario alla funzione responsabile della predisposizione della DNF.

- Inoltre, per le informazioni significative, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo:
- a livello di gruppo
  - a) con riferimento alle informazioni qualitative contenute nella DNF, e in particolare a modello aziendale, politiche praticate e principali rischi, abbiamo effettuato interviste e acquisito documentazione di supporto per verificarne la coerenza con le evidenze disponibili;
  - b) con riferimento alle informazioni quantitative, abbiamo svolto sia procedure analitiche che limitate verifiche per accertare su base campionaria la corretta aggregazione dei dati.
- per le società ENAV S.p.A. e Techno Sky S.r.l., che abbiamo selezionato sulla base del loro contributo agli indicatori di prestazione a livello consolidato, abbiamo effettuato visite in loco nel corso delle 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

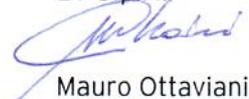
Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che la DNF del Gruppo ENAV relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e dai GRI Standards.

## Altri aspetti

I dati comparativi presentati nella DNF in relazione all'esercizio chiuso il 31 dicembre 2016, non sono stati sottoposti a verifica.

Roma, 26 marzo 2019

EY S.p.A.



Mauro Ottaviani  
(Socio)