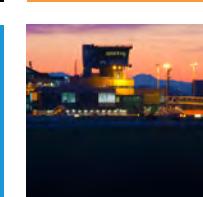
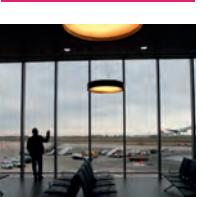
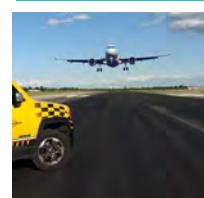


Bilancio di Sostenibilità

Dichiarazione Consolidata di Carattere Non Finanziario
ai sensi dell'art. 4 del D.lgs. 254/2016

2022

AEROPORTO G. MARCONI DI BOLOGNA S.P.A.



Bilancio di Sostenibilità 2022

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

Sommario

LETTERA AGLI STAKEHOLDER	3
NOTA METODOLOGICA	4
TABELLA DI RACCORDO CON IL D.LGS. 254/2016	5
I PRINCIPALI PRESIDI SOCIO-AMBIENTALI DEL GRUPPO ADB	6
1. IL GRUPPO ADB	10
1.1 CONTESTO DI RIFERIMENTO, MODELLO DI BUSINESS E STRATEGIA	12
1.1.1 MODELLO DI BUSINESS E PIANO STRATEGICO PER RISONDERE AI CAMBIAMENTI DEL SETTORE	14
1.1.2 AGENDA 2030: LE INTERAZIONI DEL GRUPPO CON GLI OBIETTIVI DI SVILUPPO SOSTENIBILE	16
1.2 LA STORIA DEL GRUPPO	17
1.3 ASSETTO SOCIETARIO E STRUTTURA DEL GRUPPO	18
1.4 PIANO DI SOSTENIBILITÀ	26
1.5 STAKEHOLDER ENGAGEMENT E ANALISI DI MATERIALITÀ	30
1.5.1 ANALISI DI MATERIALITÀ	33
1.6 IL MODELLO ORGANIZZATIVO PER UNA GESTIONE ETICA DEL BUSINESS	35
1.6.1 SISTEMA DI CONTROLLO INTERNO	36
1.6.2 TAX RESPONSIBILITY	39
1.6.3 MODELLO DI GESTIONE DEI RISCHI INTEGRATO	39
1.6.4 POLITICHE DI PROCUREMENT E GESTIONE DEGLI APPALTI	42
2. LA STRATEGIA PER CREARE VALORE	46
2.1 AMPLIARE IL NETWORK DI DESTINAZIONI	50
2.2 SVILUPPARE LE INFRASTRUTTURE	52
2.3 GARANTIRE L'ACCESSIBILITÀ E IL TRASPORTO PUBBLICO	54
2.4 CONTRIBUIRE ALLO SVILUPPO DEL TERRITORIO	59
2.4.1 CREAZIONE DI POSTI DI LAVORO	59
2.4.2 DISTRIBUZIONE DI VALORE AGGIUNTO	60
2.4.3 INVESTIMENTI	61
2.5 FORNIRE UN'EXPERIENCE DI QUALITÀ A 360°	62
2.5.1 CUSTOMER SATISFACTION E QUALITÀ DEI SERVIZI OFFERTI	63
2.5.2 INNOVAZIONE E DIGITALIZZAZIONE AL SERVIZIO DEL BUSINESS E DEI PASSEGGERI	66
2.5.3 RISONDERE AI BISOGNI DEI PASSEGGERI A RIDOTTA MOBILITÀ (PRM)	67
2.5.4 LA QUALITÀ DELL'OFFERTA COMMERCIALE E DEI SERVIZI PREMIUM	69
2.5.5 SAFETY AEROPORTUALE E GESTIONE DELLE EMERGENZE	70
2.5.6 COMUNICARE E COINVOLGERE I PASSEGGERI	75
2.6 TUTELARE L'AMBIENTE E RISONDERE ALLE SFIDE DEL CAMBIAMENTO CLIMATICO	78
2.6.1 GESTIONE DEL RUMORE	79
2.6.2 EFFICIENTAMENTO ENERGETICO E CONTRASTO AL CAMBIAMENTO CLIMATICO	80
2.6.3 QUALITÀ DELL'ARIA	84
2.6.4 GESTIONE DELLE RISORSE IDRICHE	86
2.6.5 GESTIONE DEI RIFIUTI	87
2.7 INVESTIRE NELLE RISORSE E NEL LORO SVILUPPO	89
2.7.1 GESTIONE DEL PERSONALE	90
2.7.2 DIVERSITÀ E pari OPPORTUNITÀ	92
2.7.3 VALUTAZIONE DELLE PERFORMANCE	94
2.7.4 FORMAZIONE	95
2.7.5 BENESSERE E SODDISFAZIONE DEI DIPENDENTI	98
2.7.6 RELAZIONI INDUSTRIALI	99
2.7.7 TUTELA E PREVENZIONE DELLA SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO	101
GLOSSARIO	103
TABELLA DI RACCORDO TEMI MATERIALI E IMPATTI ASSOCIATI (PROSPETTIVA INSIDE-OUT)	104
TABELLA DI RACCORDO GRI STANDARDS E TEMI MATERIALI	106
GRI CONTENT INDEX	108
RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE	118

Lettera agli Stakeholder

La **quinta edizione della Dichiarazione non finanziaria – Bilancio di Sostenibilità del Gruppo Aeroporto G. Marconi di Bologna Spa** racconta un **2022** caratterizzato da **un'importante ripresa dei volumi di traffico** che, dopo gli anni difficili della pandemia e dopo una prima parte dell'anno ancora in affanno, dall'estate 2022 ha registrato una crescita significativa e repentina pur non raggiungendo stabilmente i livelli pre-pandemici, con un gap di circa il 10%. Nonostante ciò, il Marconi con 8.496.000 passeggeri ha mantenuto il **settimo posto tra gli aeroporti italiani per traffico passeggeri** e, con oltre 55 milioni di Kg. di merce e posta, il **terzo posto nel settore cargo**. Si conferma quindi un'infrastruttura strategica per il sistema aeroportuale nazionale e per il suo territorio.

Dopo la fase emergenziale del 2020 e 2021, che aveva messo al primo posto la **tutela della salute di lavoratori e passeggeri e la salvaguardia dei posti di lavoro** con l'attivazione, per la prima volta nella storia italiana, della Cassa integrazione in sostegno al reddito dei dipendenti delle società di gestione aeroportuale, nel corso dell'anno il tema Covid è andato via via esaurendosi, con la progressiva scomparsa delle restrizioni ai viaggi. Il 2022 ha comunque evidenziato delle criticità legate all'aggressione della Russia all'Ucraina che ha prodotto, tra le altre cose, un forte aumento dei costi dell'energia e delle materie prime e, di conseguenza, dell'inflazione ed un clima di incertezza e instabilità nello scenario geopolitico oltre che macroeconomico.

In questo quadro di luci e ombre il Gruppo ha lavorato intensamente su tanti ambiti, tra cui quello operativo per far fronte ai picchi di **traffico dei mesi estivi**, di **sviluppo infrastrutturale** per fare ripartire i cantieri all'interno del Terminal passeggeri e della **Sostenibilità**.

La rapida ripresa del traffico ha riportato in primo piano le **relazioni con gli stakeholders**, sempre più attenti alle tematiche di sostenibilità e **rumore**. A questo proposito il Gruppo conferma il proprio **impegno per uno sviluppo sostenibile dello scalo, in coordinamento con le Istituzioni del territorio**, anche attraverso il potenziamento dei propri strumenti di dialogo e condivisione con i cittadini sui temi ambientali. Per quanto riguarda l'inquinamento acustico, principale impatto ambientale dell'Aeroporto, il Gruppo ha avviato uno studio in collaborazione con ENAV per mappare i principali fattori di disturbo per i cittadini residenti nelle zone limitrofe al sedime oltre all'erogazione di un contributo per un intervento di mitigazione acustica presso una scuola dell'infanzia sita nel quartiere Navile.

Tra le altre iniziative del **Piano di Sostenibilità** sul fronte ambientale ed, in particolare, della lotta al cambiamento climatico AdB ha l'ambizione di raggiungere l'obiettivo del "Net Zero Carbon Emission" entro il 2030 – con 20 anni di anticipo rispetto all'obiettivo all'anno 2050 del programma **Airport Carbon Accreditation** - attraverso una serie di investimenti volti allo sviluppo dell'energia rinnovabile, alla promozione dell'efficienza energetica e mobilità sostenibile e alla decarbonizzazione attraverso la cattura e l'assorbimento delle emissioni.

Nel 2022 lo scalo ha ottenuto la **certificazione di livello 3+ del framework internazionale**, corrispondente al livello **Neutrality** ed è stata avviata la gara di appalto per la **realizzazione di una ampia fascia boscata a nord dell'Aeroporto di circa 40 ettari inclusiva di un percorso ciclabile fruibile dalla collettività**.

Sempre in ambito **mobilità sostenibile** è proseguita anche la progettazione di un **percorso ciclabile di collegamento fra il polo aeroportuale e gli abitanti di Bologna e Lippo di Calderara di Reno ed è stata realizzata una bike station sotto la stazione del Marconi Express**.

Da citare anche le iniziative nel campo della qualità dell'aria, con l'avvio di una collaborazione con l'Università di Bologna sul **biomonitoraggio della qualità dell'aria tramite l'utilizzo di api**.

AdB ha portato avanti anche importanti progetti in ambito di **sostenibilità sociale** con l'obiettivo di valorizzare e sostenere le proprie persone ed il territorio. Tra le varie iniziative si segnala l'ottenimento, prima società di gestione aeroportuale in Italia, della **certificazione di gender equality in base alla nuova normativa UNI/PdR 125:2022**. Obiettivo del Gruppo, infine, è proseguire in un coinvolgimento sempre maggiore degli stakeholder per il raggiungimento di obiettivi comuni in un'ottica sostenibile e di massimizzazione costante del valore creato per tutti gli stakeholder.

Nazareno Ventola
Amministratore Delegato e Direttore generale

Nota Metodologica

La Dichiaraione Consolidata di carattere Non Finanziario (nel seguito anche **“Dichiaraione”** o **“DNF”** o **“Bilancio di Sostenibilità”**) di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e società controllate (nel seguito anche **“Gruppo”** o **“Gruppo AdB”**), è redatta nella sua quinta edizione ai sensi del D.Lgs. 254/2016 e successivi aggiornamenti (in attuazione della Direttiva 2014/95/UE) su base volontaria ai sensi dell’art. 7 del Decreto. La DNF è uno strumento di comunicazione che descrive, in modo trasparente e articolato, le informazioni e i dati relativi alle politiche e alla gestione dei temi ambientali, sociali, attinenti al personale, al rispetto dei diritti umani e alla lotta contro la corruzione attiva e passiva. L’obiettivo del presente documento è fornire informazioni utili ad assicurare la comprensione delle attività svolte dal Gruppo Aeroporto di Bologna S.p.A. in tali ambiti, del suo andamento, dei risultati conseguiti e degli impatti che ne sono derivati, dando evidenza dell’impegno del Gruppo nella creazione di valore sostenibile per il business e per i propri stakeholder.

La redazione della Dichiaraione si basa sui principi e sulle metodologie previsti dai più recenti standard di rendicontazione. In particolare, il documento è stato redatto *“In accordance with the GRI Standards”*, pubblicati nel 2016 e successivi aggiornamenti¹ dal Global Reporting Initiative (autorevole Organismo Indipendente² dedicato alla definizione di modelli per il reporting non-finanziario) e, per alcuni indicatori, si attiene al GRI G4 *Airport Operators Sector Supplements*. Per maggiori dettagli relativi alle informazioni richieste dai GRI Standards e agli indicatori rendicontati, si prega di far riferimento alla tabella riportata in appendice del presente documento. I dati e le informazioni si riferiscono al periodo di rendicontazione compreso tra il 1° gennaio 2022 e il 31 dicembre 2022, in linea con il periodo del Bilancio Consolidato. Come previsto dal D.Lgs. 254/2016 (nel seguito anche solo **“Decreto”**), la Dichiaraione viene pubblicata con cadenza annuale e, come previsto dall’art. 5 del Decreto, questo documento costituisce una relazione distinta contrassegnata con apposita dicitura al fine di ricondurla alla Dichiaraione Consolidata di carattere Non Finanziario prevista dalla normativa.

L’ampiezza e la qualità della rendicontazione riflettono il principio di materialità, elemento previsto dalla normativa di riferimento e caratterizzante i GRI Universal Standards: i temi trattati all’interno della Dichiaraione sono quelli emersi dall’analisi di materialità, ovvero i temi rispetto ai quali le organizzazioni generano gli **impatti più significativi** su economia, ambiente e persone, compresi gli impatti sui diritti umani³ (per maggiori informazioni si rimanda al paragrafo *“Analisi di materialità”*).

Il perimetro di rendicontazione dei dati presenti nella Dichiaraione si riferisce alle Società incluse integralmente nell’area di consolidamento utilizzata per il Bilancio Consolidato. Le Società incluse nel bilancio consolidato sono: la Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. (nel seguito anche **“AdB”** o

la **“Società”**), le Società controllate Fast Freight Marconi S.p.A. (nel seguito anche **“FFM”**) e TAG Bologna S.r.l. (nel seguito anche **“TAG”**).

La definizione dei contenuti del documento ha coinvolto un Gruppo di Lavoro multifunzionale appositamente definito, coordinato dalla Direzione Amministrazione, Finanza, Controllo e Investor Relations, che, con l’obiettivo di consentire una chiara e precisa individuazione delle informazioni considerate significative per gli stakeholder, ha identificato i contenuti del documento secondo i principi di *accuracy, balance, clarity, comparability, completeness, sustainability context, timeliness e verifiability*. Il processo di reporting è formalizzato all’interno della specifica procedura aziendale *“Redazione della Dichiaraione consolidata di carattere non finanziario”* e si basa sui sistemi informativi in essere utilizzati dalle principali funzioni aziendali. I dati sono stati elaborati e convalidati anche dai vari responsabili di funzione mentre il documento nel suo complesso è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 14 marzo 2023.

Il documento è oggetto di un esame limitato (*“limited assurance engagement”* secondo i criteri indicati dal principio ISAE 3000 Revised) da parte della società EY S.p.A. che, al termine del lavoro svolto, ha rilasciato ai sensi del D.Lgs. 254/16 e del Regolamento Consob 20267 del 2018 un’apposita relazione circa la conformità delle informazioni fornite nella Dichiaraione consolidata di carattere Non Finanziario ai sensi dello stesso D.Lgs. 254/16 e secondo lo standard di rendicontazione adottato. Si precisa che gli indicatori quantitativi non riferiti ad alcuna *general o topic-specific disclosure* dei GRI Standards, riportati in corrispondenza delle pagine indicate nel Content Index, non sono oggetto di esame limitato da parte di EY S.p.A.

Infine, con riferimento all’adozione da parte della Commissione Europea del Regolamento UE 2020/852 Tassonomia UE, che identifica le attività economiche ecosostenibili, alle imprese soggette alla Direttiva Europea 2014/95/UE (Non Financial Reporting Directive - NFRD) è stato richiesto di pubblicare nella propria DNF le informative richieste da tale normativa a decorrere dal 1° gennaio 2022.

Pur non essendo soggetto a tale obbligo, il Gruppo AdB già a partire dal 2021 aveva strutturato un Gruppo di lavoro interno per comprendere ed analizzare le richieste della normativa, così da poter intraprendere un dialogo sul tema con gli altri operatori di settore ed iniziare a strutturarsi per il calcolo dei KPI. Nel corso del 2022 l’attività del Gruppo di lavoro è stata portata ulteriormente avanti, con l’obiettivo di fornire nel prossimo Bilancio la *disclosure* richiesta dalla normativa. Parallelamente, il Gruppo AdB sta collaborando con ACI Europe Green Finance Taskforce, gruppo di lavoro dedicato alla condivisione con la Commissione Europea degli sviluppi necessari da apportare al Regolamento sulla Tassonomia, per garantirne la corretta applicabilità del settore aeroportuale. Inoltre, si precisa che nel 2023 il Gruppo ha in programma di effettuare un’attività di

- 1 Nel corso del 2021, è stato avviato un progetto di revisione dei GRI Universal Standard al fine di migliorare la qualità e la coerenza del reporting. Ad ottobre 2021, ne è stato pubblicato l’aggiornamento che ha previsto il rilascio dei seguenti standard: GRI 1: Foundation 2021, GRI 2: General Disclosure 2021 e GRI: Material Topics 2021. In particolare, il nuovo GRI Standard 1: Foundation 2021, in vigore dal 1° gennaio 2023, ha sostituito la precedente versione GRI Universal 101: Foundation 2016 ed ha comportato il superamento delle opzioni “Core” e “Comprehensive”, previste dallo *statement of use* *“In accordance with the GRI Standards”*, in favore di un unico *statement of use* *“In accordance with the GRI Standards”* per la redazione dei reporting di sostenibilità. Tale modalità prevede il rispetto di 9 Requirements indicati all’interno del GRI 1.
- 2 Il Global Reporting Initiative è un organismo non-profit fondato a Boston nel 1997 allo scopo di creare un supporto utile alla rendicontazione della performance sostenibile di organizzazioni di qualunque dimensione, appartenenti a qualsiasi settore e Paese del mondo. Nel 2001 è stato riconosciuto come Organismo Indipendente dalle Nazioni Unite e nel 2002 la UNEP (United Nations Environment Program) ha formalmente riconosciuto e condiviso i suoi principi invitando tutti gli Stati Membri dell’ONU ad individuare una sede ufficiale quale Organismo riconosciuto dalle Nazioni Unite.
- 3 Il GRI 3: Material Topics 2021 definisce un nuovo processo per l’identificazione dei temi materiali che consente di identificare gli aspetti su cui le organizzazioni generano gli impatti più significativi sull’economia, l’ambiente e le persone, compresi gli impatti sui loro diritti umani (secondo una prospettiva c.d. inside-out).

valutazione dei rischi fisici climatici, come richiesto dai criteri DNSH per l'adattamento ai cambiamenti climatici, ed un'attività di Human Right Due Diligence ai sensi delle linee guida OECD e dei principi UNPGs, come richiesto dalle Social Minimum Safeguards, che permetteranno di concludere il lavoro di identificazione delle attività

e quantificazione dei KPI svolto quest'anno. La DNF, dalla data di pubblicazione del 31 marzo 2023, è disponibile anche sul sito web e per ogni ulteriore informazione è possibile contattare investor.relations@bologna-airport.it.

Tabella di raccordo con il D.lgs. 254/2016

Ambiti del D.lgs. 254/2016	Richieste del D.lgs. 254/2016	Paragrafi di riferimento
Modello di gestione aziendale	Art. 3.1, comma a) <i>Descrizione del modello aziendale di gestione ed organizzazione delle attività dell'impresa, ivi inclusi i modelli eventualmente adottati ai sensi del D.lgs. 231/2001</i>	Il Gruppo AdB Il modello organizzativo per una gestione etica del business La strategia per creare valore
Persone	Politiche <i>Art. 3.1, comma b) Descrizione delle politiche praticate dall'impresa, comprese quelle di dovuta diligenza</i>	I principali presidi socio-ambientali del Gruppo AdB
	Modello di gestione dei rischi <i>Art. 3.1, comma b) Descrizione dei principali rischi, ivi incluse le modalità di gestione degli stessi, generati o subiti, e che derivano dalle attività dell'impresa</i>	Modello di gestione dei rischi integrato
	Art 3.2, comma d) <i>Informazioni riguardanti la gestione del personale, incluse la parità di genere, l'attuazione di convenzioni di organizzazioni internazionali e il dialogo con le parti sociali</i>	Investire nelle risorse e nel loro sviluppo
	Art 3.2, comma c) <i>Informazioni riguardanti l'impatto sulla salute e sicurezza</i>	Investire nelle risorse e nel loro sviluppo
Ambiente	Politiche <i>Art. 3.1, comma b) Descrizione delle politiche praticate dall'impresa, comprese quelle di dovuta diligenza</i>	I principali presidi socio-ambientali del Gruppo AdB
	Modello di gestione dei rischi <i>Art. 3.1, comma b) Descrizione dei principali rischi, ivi incluse le modalità di gestione degli stessi, generati o subiti, e che derivano dalle attività dell'impresa</i>	Modello di gestione dei rischi integrato
	Art 3.2, comma a, b, c) <i>utilizzo di risorse energetiche, distinguendo fra quelle prodotte da fonti rinnovabili e non rinnovabili; l'impiego di risorse idriche; le emissioni di gas ad effetto serra e le emissioni inquinanti in atmosfera; l'impatto sull'ambiente</i>	Tutelare l'ambiente e rispondere alle sfide del cambiamento climatico
Sociale	Politiche <i>Art. 3.1, comma b) Descrizione delle politiche praticate dall'impresa, comprese quelle di dovuta diligenza</i>	I principali presidi socio-ambientali del Gruppo AdB
	Modello di gestione dei rischi <i>Art. 3.1, comma b) Descrizione dei principali rischi, ivi incluse le modalità di gestione degli stessi, generati o subiti, e che derivano dalle attività dell'impresa</i>	Modello di gestione dei rischi integrato
	Art 3.2, comma d) <i>Informazioni riguardanti aspetti sociali</i>	Fornire un'experience di qualità a 360° Contribuire allo sviluppo del territorio
Lotta contro la corruzione attiva e passiva	Politiche <i>Art. 3.1, comma b) Descrizione delle politiche praticate dall'impresa, comprese quelle di dovuta diligenza</i>	I principali presidi socio-ambientali del Gruppo AdB
	Modello di gestione dei rischi <i>Art. 3.1, comma b) Descrizione dei principali rischi, ivi incluse le modalità di gestione degli stessi, generati o subiti, e che derivano dalle attività dell'impresa</i>	Modello di gestione dei rischi integrato
	Art 3.2, comma f) <i>Informazioni riguardanti la lotta contro la corruzione attiva e passiva</i>	Il modello organizzativo per una gestione etica del business

I principali presidi socio-ambientali del Gruppo AdB

Il Codice Etico, la Politica Integrata per la Qualità, Sicurezza e Ambiente, così come la Policy Anticorruzione e la Carta dei Servizi, sono i principali documenti aziendali mediante i quali il Gruppo AdB ha uniformato i propri piani di sviluppo ai principi dell'etica, dell'integrità, della qualità del servizio e della sostenibilità. Tali documenti, infatti, forniscono a tutti i lavoratori del Gruppo la linea di indirizzo, i valori e i principi di comportamento cui ispirarsi al fine di **promuovere un approccio responsabile e proattivo verso le**

tematiche socio-ambientali. I documenti, ispirati alle *best practice* internazionali, sono portati a conoscenza di tutti i destinatari mediante idonee attività di formazione e informazione. Di seguito si riporta una sintesi dei principali documenti di indirizzo del Gruppo relativi ai temi socio-ambientali definiti dal D.Lgs. 254/2016. Nei capitoli successivi è fornita adeguata *disclosure* delle politiche, degli impegni e delle pratiche in essi contenute.

<p>Qualità, Ambiente, Energia e Sicurezza</p> <p><i>Documento: Politica per la Qualità, l'Ambiente, l'Energia e la Sicurezza</i></p> <p><i>Perimetro: AdB S.p.A, TAG</i></p> <p>Aeroporto di Bologna, al fine di garantire il mantenimento e il miglioramento di un Sistema integrato di Gestione della Qualità, Ambiente, Energia e Sicurezza, si impegna a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Soddisfare le esigenze dei clienti, dei soggetti interessati e del territorio (es. esigenze di mobilità); • Migliorare l'efficienza interna mediante una ristrutturazione delle attività per processi; • Rispondere al mutevole contesto di mercato attivando processi di innovazione e miglioramento continuo; • Valutare, prevenire e minimizzare l'impatto ambientale e i rischi di salute e sicurezza dei lavoratori (come infortuni e malattie professionali); • Garantire la conformità alla normativa vigente in materia ambientale, salute e sicurezza sul lavoro e efficientamento energetico; • Promuovere un sistema di reporting capace di garantire il monitoraggio puntuale delle prestazioni; • Gestire un sistema di risposta alle emergenze coinvolgendo le figure aziendali preposte, le altre Società operanti nell'Aeroporto e gli Enti istituzionali aeroportuali e territoriali; • Coordinare e vigilare le condotte da parte di sub-concessionari, fornitori e imprese che agiscono come terzi per conto di AdB; • Rendere disponibili informazioni e risorse per definire, riesaminare e raggiungere obiettivi di miglioramento continuo; • Contribuire al contrasto al cambiamento climatico, migliorando l'efficienza energetica e servendosi di fonti energetiche rinnovabili; • Incentivare la diffusione della suddetta politica; • Garantire alti standard di qualità del servizio e dei parametri di tutela dell'ambiente, delle risorse energetiche e idriche e della salute e sicurezza sul lavoro. 	<p>Temi ambientali</p>  <p>Temi sociali</p> 
<p>Qualità del servizio</p> <p><i>Documento: Carta dei Servizi</i></p> <p><i>Perimetro: AdB S.p.A</i></p> <p>Aeroporto di Bologna per offrire ai propri passeggeri un'esperienza unica, si impegna a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sviluppare processi innovativi ed efficienti; • Garantire un'infrastruttura confortevole e funzionale (accessibilità, servizio ai PRM, pulizia, etc.); • Garantire uno standard elevato di qualità dei servizi, in particolare per quanto riguarda la regolarità e puntualità dei voli, i tempi di attesa, la sicurezza del viaggio, la disponibilità delle informazioni, la pulizia e le condizioni igieniche. 	<p>Temi sociali</p> 
<p>Personale</p> <p><i>Documento: Il Codice Etico</i></p> <p><i>Perimetro: Gruppo (ciascuna società si è dotata di un Codice Etico)</i></p> <p>Aeroporto di Bologna intende consolidare e promuovere la responsabilità etico-sociale della propria attività imprenditoriale e per fare questo si impegna a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Far osservare a tutti coloro che operano per conto di AdB i principi di legalità, integrità morale, rispetto per le persone, tutela della qualità, della salute e della sicurezza delle persone e dell'ambiente, correttezza competitiva, trasparenza e veridicità dell'informazione; • Rafforzare il rispetto della legalità, prevenendo le occasioni di condotte illecite nello svolgimento dell'attività aziendale e valorizzare i comportamenti virtuosi ed etici. <p>Si segnala che, nel corso del 2022, il Codice Etico di AdB è stato aggiornato al fine di integrare i principi e le buone prassi della parità di genere certificati in base allo schema PDR 125:2022 (Linea guida sul sistema di gestione per la parità di genere).</p>	<p>Temi attinenti al personale</p> 
<p>Anticorruzione</p> <p><i>Documento: Policy Anticorruzione</i></p> <p><i>Perimetro: AdB S.p.A</i></p> <p>La Società al fine di contrastare la corruzione, si impegna a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Operare con lealtà, onestà, trasparenza, ed integrità, nel rispetto di normative, linee guida e standard nazionali ed internazionali vigenti in materia di anticorruzione; • Estendere la propria azione di prevenzione della corruzione nei confronti di soggetti pubblici e privati, dal lato attivo e passivo, in merito al complesso delle attività svolte ponendo attenzione <ul style="list-style-type: none"> ◦ ai comportamenti in cui è ravvisabile un abuso del potere/funzione attribuita a dipendenti di AdB per trarne un vantaggio privato ◦ ai comportamenti dei dipendenti di AdB, in cui è ravvisabile un rischio di corruzione di un soggetto terzo pubblico o privato, al fine di generare un illecito interesse o vantaggio per la Società. 	<p>Lotta contro la corruzione attiva e passiva</p> 



Bilancio di Sostenibilità 2022



1

IL GRUPPO ADB



1. IL GRUPPO ADB

Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A. è la società per azioni, con sede legale a Bologna, che gestisce l'Aeroporto di Bologna, il settimo scalo italiano per numero di passeggeri nel 2022.

L'Aeroporto di Bologna è classificato come "Aeroporto strategico" nel Piano nazionale degli Aeroporti e situato nel cuore della Food Valley emiliana e dei distretti industriali dell'automotive e del packaging, ha una *catchment area* di circa 11 milioni di abitanti e circa 47.000 aziende con una forte propensione all'export e all'internazionalizzazione e con politiche di espansione commerciale verso l'Est Europa e l'Asia. Lo scalo si avvale di infrastrutture aeroportuali che consentono di operare voli a breve, medio e lungo raggio 24 ore su 24, grazie a una pista di 2.800 metri, 31 piazzole di sosta aeromobili, un terminal passeggeri con una superficie di oltre 56 mila mq⁴, 64 banchi check-in, 20 gate di imbarco e oltre 5.300 posti auto.

L'oggetto principale dell'attività consiste nello **sviluppo, progettazione, realizzazione, adeguamento, gestione, manutenzione ed uso degli impianti e delle infrastrutture**

per l'esercizio dell'attività aeroportuale, nonché delle attività connesse o collegate; un ruolo istituzionale che il Gruppo interpreta in maniera ambiziosa, puntando sulla modernizzazione delle infrastrutture, sul miglioramento continuo della qualità dei servizi, sullo sviluppo del network delle destinazioni e dei volumi di traffico, sulla valorizzazione del potenziale turistico del territorio per attrarre viaggiatori e far crescere il business aeroportuale e l'economia locale.

Guidato dai valori di **centralità del cliente, valore delle persone e lungimiranza**, il Gruppo vuole rendere l'Aeroporto di Bologna una delle più moderne ed efficienti aerostazioni d'Italia, in grado di offrire ai passeggeri una struttura accogliente e altamente connessa, così da migliorare l'esperienza di viaggio e al contempo creare valore per l'economia del Paese. L'Aeroporto è infatti impegnato in un importante **piano di sviluppo infrastrutturale**, quale punto fondamentale della strategia, insieme alla crescita del network e del traffico passeggeri, al rafforzamento del business *non aviation* e all'efficientamento e all'innovazione dei servizi.

Le performance 2019⁵, 2020, 2021 e 2022

Traffico	2019	2020	2021	2022
Passeggeri	9,4 mln	2,5 mln	4,1 mln	8,5 mln
Passeggeri verso destinazioni internazionali	79,1%	67,8%	62,5 %	73,9%
Destinazioni	120	107	113	127
Compagnie aeree	57	44	41	52

Nel 2022 il traffico ha ripreso in maniera considerevole con un aumento dei viaggi verso destinazioni internazionali



Dati finanziari	2019	2020	2021	2022
Ricavi (mln €)	125,1	67,5	58,5	134,6
EBITDA (mln €)	44,9	(3,9)	3,5	54,8
Utile (Perdita) dell'esercizio (mln €)	20,9	(13,6)	(6,7)	31,1
Capitalizzazione (mln €)	438	306,3	317,9	281,8
Quotazione per azione al 31.12 (€)	12,12	8,48	8,80	7,80

Il risultato fortemente positivo dell'anno in esame è dovuto, oltre alla significativa ripresa del traffico, all'iscrizione del contributo di 21,1 milioni di Euro del Fondo di compensazione dei danni subiti a causa Covid-19 nel periodo 1° marzo – 30 giugno 2020 di cui alla Legge 30 dicembre 2020, n. 178 (c.d. Legge di Bilancio 2021).

⁴ Si segnala che la superficie indicata include anche aree non destinate al solo transito dei passeggeri.

⁵ Si precisa che, sono stati riportati i dati del 2019 per una migliore comparabilità con il 2022 in quanto maggiormente rappresentativi delle performance del Gruppo, vista l'eccezionalità degli anni 2020-2021 a causa della pandemia.

Vision, Mission e i valori del Gruppo

Vision

Essere la porta d'accesso ideale per l'Italia

L'opportunità di un percorso di sviluppo tramite l'espansione della rete di collegamenti farà dell'Aeroporto di Bologna l'ideale porta di accesso per i passeggeri in entrata ed uscita dal territorio.

Mission

Aumentare la rete dei collegamenti ed avere cura affinché il passeggero possa vivere un'esperienza unica

L'Aeroporto di Bologna riuscirà in questa Mission se i passeggeri riconosceranno lo scalo bolognese come perfetta porta d'accesso, grazie alla quale raggiungere tutte le destinazioni, dando l'opportunità di un veloce accesso ad un territorio con elevata qualità nei servizi e nelle strutture.

I valori di AdB

	<p>Centralità del cliente: la soddisfazione del cliente è la misura del successo dell'Aeroporto. Il Gruppo AdB desidera infatti accompagnare il passeggero in ogni momento della sua esperienza in Aeroporto. Grande attenzione è destinata ad anticipare i bisogni del cliente, rispondendo con professionalità ed efficienza.</p> <p>Ascolto dei bisogni del cliente, Professionalità ed Efficienza</p>
	<p>Valore delle persone: le persone sono la priorità del Gruppo AdB. L'Aeroporto valorizza e riconosce l'impegno ed i risultati di chi lavora con entusiasmo e motivazione. Uno degli obiettivi correlati a questo valore è quello di creare un clima di fiducia tra tutte le persone.</p> <p>Merito, Riconoscimento, Fiducia, Responsabilità</p>
	<p>Lungimiranza: il Gruppo AdB vuole essere veloce nell'anticipare gli sviluppi del business, sperimentando nuove "rotte" con approccio lungimirante. Forte accentò è dato inoltre alla capacità di mettere in discussione abitudini e schemi di pensiero consolidati.</p> <p>Anticipare, Rompere schemi, Velocità</p>

1. Il Gruppo AdB

1.1 Contesto di riferimento, modello di business e strategia

Il contesto di riferimento

Il Gruppo AdB svolge la propria attività quale concessionario operante in virtù di diritti speciali esclusivi del sedime aeroportuale bolognese ed opera in un settore fortemente disciplinato da norme di livello nazionale e internazionale. I principali organismi operanti nel settore sono ENAV (Ente Nazionale Assistenza al Volo), ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile), l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, i Gestori aeroportuali, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e ICAO (International Civil Aviation Organization). La concessione, in scadenza nel 2046, ha per oggetto la progettazione, lo sviluppo, la realizzazione, l'adeguamento, la gestione, la manutenzione e l'uso degli impianti e delle infrastrutture aeroportuali. La concessione è condizionata alla sottoscrizione del Contratto di Programma e delle Convenzioni, che regolano i rapporti con le pubbliche amministrazioni in riferimento all'espletamento dei compiti istituzionali.

L'anno 2022 rappresenta il terzo anno del periodo regolatorio 2020-2023.

Nel corso del 2021 AdB ha avviato interlocuzioni con ENAC, a fronte di una significativa discontinuità con i presupposti di cui agli impegni del periodo 2020-2023 dovuti alla pandemia, al fine di avviare una istruttoria per un nuovo Contratto di Programma per il periodo 2023-2026. Con provvedimento n. 0100428/P dell'11 agosto 2022 ENAC ha espresso parere favorevole sulla documentazione presentata da AdB e consistente nell'aggiornamento, per il periodo quadriennale 2023-2026, valutato il contesto post pandemico di: Piano investimenti, Piano della qualità e della tutela ambientale, Previsioni di traffico e Piano economico-finanziario correlato ai predetti piani e documenti.

Successivamente AdB ha avviato l'istruttoria con l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ed in seguito con i vettori, al fine di definire la dinamica tariffaria 2023-2026, istruttoria che è tuttora in corso.

Andamento del settore

Il **panorama mondiale** nel 2022, senza eccezione per il settore dell'aviazione, è stato fortemente dominato dagli effetti post-pandemici e dalle incertezze negli scenari macroeconomici e geopolitici tuttora in corso. Il traffico passeggeri a livello mondiale è stato inferiore del 31,5% rispetto ai volumi pre-Covid, in decisa ripresa rispetto al 2021, quando il traffico aveva fatto registrare una contrazione del 58,4% rispetto al 2019. Ancora una volta è stato il traffico domestico a trainare il recupero, con volumi comunque inferiori del 20,4% rispetto al 2019, mentre il traffico internazionale è rimasto ad un -37,8% rispetto ai volumi pre-Covid. Il traffico cargo mondiale di dicembre risulta ancora in calo rispetto allo stesso mese del 2021 (-17,4%), con un rallentamento dei volumi già a partire da marzo, risentendo innanzitutto dell'elevata inflazione e dei prezzi dei beni energetici, diretta conseguenza del conflitto russo-ucraino in corso ed anche del rallentamento della crescita dell'economia

mondiale⁶.

In **Europa**, in linea con il trend mondiale, il traffico passeggeri ha segnato un buon recupero sui valori pre-Covid, tuttavia ancora inferiori di circa il 20% rispetto al 2019. Sempre in linea al trend mondiale, anche il traffico merci europeo ha segnato dei rallentamenti (-8,7%) rispetto al 2019⁷.

In **Italia**, gli aeroporti chiudono il 2022 con 164,3 milioni di passeggeri, in crescita rispetto ai valori del 2021, ma ancora inferiori del 14,8% rispetto al 2019, quando i passeggeri avevano superato quota 193 milioni. A causa della diffusione della variante Omicron e del rincaro dei prezzi di materie prime, oltre alle problematiche legate all'operatività aeroportuale, gli effetti della crisi pandemica e del contesto macroeconomico si sono manifestati fino alla fine del 2022, con l'inflazione che ha toccato il picco (+10% circa) nel mese di novembre. I primi segnali di ripresa si sono registrati già a partire da aprile 2022, con un pieno recupero dei valori pre-pandemici per quanto riguarda il traffico domestico, per poi rafforzarsi nella seconda metà dell'anno, con +19,3% rispetto al secondo semestre 2019. In sofferenza invece il traffico internazionale, che si attesta ad un -8,5%, evidenziando così una ripartenza del comparto a due velocità.

Il **traffico di aviazione generale** europeo nel 2022 ha già recuperato i volumi pre-pandemici confermando il trend del 2021, con una crescita dei movimenti dell'11,8% sul 2021 (+26% rispetto al 2020)⁸. Anche in Italia l'aviazione generale ha registrato una tendenza positiva: nel periodo gennaio-dicembre 2022 i movimenti hanno superato il 2019 del 16,2%.

Per quanto concerne invece il **traffico cargo**, pur registrando un trend in aumento rispetto al 2019 ed al 2021, si è registrato un lieve rallentamento: i volumi di merce movimentata per via aerea raggiungono i livelli del 2019 (+0,4%) e l'intero segmento cargo, incluso il via superficie, si attesta a 1,1 milione di tonnellate, pari al -1,9% rispetto ai livelli pre-Covid (+31,3% sul 2020)⁹.

Net zero 2050: lotta al climate change

AdB ha aderito alla linea di sostenibilità proposta da ACI Europe - Associazione europea di categoria degli aeroporti - per l'impegno verso **"Net Zero Carbon Emissions from Airport Operations"**. Più precisamente, ACI Europe ha predisposto una risoluzione che, da un lato, chiede all'Unione Europea e ai Governi degli Stati Membri di accelerare la transizione verso l'utilizzo di energie pulite e, dall'altro, apre un dialogo con gli stakeholder dell'industria del settore aereo. Inoltre, Aeroporto di Bologna ha aderito alla "Dichiarazione di Tolosa", che formalizza per la prima volta l'allineamento di Governi, Istituzioni Europee, industria, sindacati e altri portatori di interesse chiave, sul tema della decarbonizzazione dell'aviazione.

AdB ha l'ambizione di raggiungere l'obiettivo del "Net Zero Carbon Emission" entro il 2030 attraverso una serie di investimenti volti allo sviluppo dell'energia rinnovabile, alla promozione dell'efficienza energetica e mobilità sostenibile e

6 Fonte: IATA, Air Passenger and Air Freight Market Analysis, Dicembre 2022.

7 Fonte: IATA, Air Freight Market Analysis, Dicembre 2022.

8 Fonte: European Business Aviation Association.

9 Fonte: Assaeroporti, Aeroporti 2030, Dicembre 2022.

alla decarbonizzazione attraverso la cattura e l'assorbimento delle emissioni. Coerentemente con la propria strategia, permeata trasversalmente dal tema della sostenibilità, l'Aeroporto nel 2022 ha già ottenuto il **livello 3+ dell'Airport Carbon Accreditation** promosso da ACI World e si è impegnata a fissare dei target di

decarbonizzazione allineati ai Science Based Targets initiative (SBTi), progetto avviato da Carbon Disclosure Project (CDP), United Nations Global Compact (UNGC), World Resources Institute (WRI) e World Wide Fund (WWF) allo scopo di limitare il surriscaldamento globale al di sotto di 1.5 gradi rispetto ai livelli pre-industriali.

1.1.1 *Modello di business e Piano Strategico per rispondere ai cambiamenti del settore*

Le attività prestate dai gestori aeroportuali sono tradizionalmente raggruppate in due macroaree: *aviation* e *non aviation*.

La prima categoria (**Strategic Business Unit Aviation**) si occupa della **gestione, manutenzione e sviluppo delle infrastrutture aeroportuali** dedicate alle attività aeronautiche, della prestazione dei servizi aviation a passeggeri, utenti e operatori aeroportuali nonché dello sviluppo del *business aviation*. Il Gruppo ha adottato un modello di *business multiservice*, servendo sia compagnie aeree legacy sia vettori low cost e charter, per sfruttare le opportunità offerte dai diversi segmenti di clientela.

Più in generale, le politiche adottate dalla business unit riguardano lo sviluppo del network attraverso l'apertura di nuovi mercati, rispondendo alle richieste delle aziende del territorio, lo stimolo della domanda di traffico *outgoing* e *incoming*, lo sviluppo di sinergie con gli attori del turismo locale e lo sviluppo della capacità infrastrutturale. Le *performance* della *Business Unit Aviation*, nel corso del 2020 e 2021, sono state impattate dall'emergenza

sanitaria da Covid-19 che ha imposto limitazioni agli spostamenti comportando una riduzione del traffico passeggeri e dei movimenti, senza precedenti. Il 2022, invece, è stato caratterizzato e legato ad una crescita del traffico più lenta nella prima parte dell'anno, con una forte accelerazione non prevista durante l'estate e un successivo rallentamento a partire da novembre.

La seconda categoria (**Strategic Business Unit Non Aviation**) si occupa dello **sviluppo delle aree e delle attività commerciali del Gruppo nell'ambito del sedime aeroportuale**, presta servizi commerciali a passeggeri e utenti aeroportuali e si occupa dello sviluppo e del marketing delle attività *non aviation* e degli spazi pubblicitari interni ed esterni all'aerostazione. L'area commerciale si estende su una superficie di circa 4.350 metri quadrati con 36 punti vendita tra *duty free*, attività di ristorazione e *retail* ai quali si aggiungono uffici, locali operativi, magazzini, e hangar, per una superficie complessiva di circa 90.000 metri quadrati in subconcessione a diversi operatori aeronautici.

Patto Metropolitano per il Lavoro e lo Sviluppo Sostenibile

Nell'ambito del continuo impegno di AdB per uno sviluppo sostenibile dello scalo e del territorio, a partire dal 2022, il **Patto Metropolitano per il Lavoro e lo Sviluppo Sostenibile** è diventato il documento guida per la nascita di alcuni "tavoli" tematici definiti all'interno del più complessivo **Tavolo Stakeholder - Tavolo Ripresa Economica**. Tale Tavolo, guidato da Città Metropolitana/Comune di Bologna, vede AdB, nello specifico il gruppo di lavoro "Settore Aeroportuale", impegnata congiuntamente con gli altri gruppi di lavoro tematici e con la segreteria tecnica del Piano per l'Uguaglianza della Città metropolitana di Bologna – Piano per l'Economia Sociale.

La strategia del Gruppo poggia le basi su **quattro direttive** che costituiscono le linee guida per il futuro sviluppo della Società:

CONNECT



Il Gruppo punta a mantenere un'offerta di voli variegata e funzionale ai diversi segmenti di utenza attraverso un incremento del numero di vettori operanti sull'Aeroporto, continuando a mantenere al contempo una marginalità positiva anche sul traffico incrementale che potrà essere generato. Nell'ambito dello sviluppo del traffico, il Gruppo opera per incrementare le rotte, attraverso l'introduzione di nuove tratte verso Est e di destinazioni a lungo raggio, e per aumentare le frequenze dei voli verso destinazioni già operate. Il Gruppo opera, inoltre, al fine di migliorare l'accessibilità dello scalo, attraverso il potenziamento dell'intermodalità e l'espansione della *catchment area* di riferimento.

DEVELOP



Funzionale allo sviluppo del business del Gruppo è la realizzazione degli investimenti previsti nel Master Plan e nel contratto di programma, con una strategia che prevede un utilizzo efficiente della capacità delle infrastrutture già presenti ed una realizzazione modulare di nuovi investimenti al fine di raccordare la capacità delle infrastrutture con lo sviluppo del traffico atteso. Nel piano di sviluppo infrastrutturale assume una particolare rilevanza il progetto di ampliamento del terminal passeggeri, che permetterà di potenziare, in particolare, l'area dei gate di imbarco e di ampliare le superfici commerciali. A tale progetto si affiancano interventi mirati al fine di incrementare la capacità di alcuni sottosistemi specifici, come ad esempio i controlli di sicurezza e passaporti.

Inoltre, il Gruppo intende operare al fine di potenziare il business non aviation attraverso lo sviluppo di nuovi negozi, di nuovi posti auto ed attraverso l'ampliamento dell'offerta di servizi a disposizione del passeggero.

EXPERIENCE



Il Gruppo pone attenzione a garantire un continuo miglioramento dei servizi offerti agli utenti aeroportuali nelle aree di business in cui opera, direttamente ed indirettamente, garantendo al contempo sempre più elevati standard di sicurezza, qualità e rispetto dell'ambiente. Quale driver di supporto e miglioramento di tutti gli aspetti gestionali e di fidelizzazione dei Clienti, il Gruppo ritiene importante sviluppare una cultura dell'innovazione che ruoti attorno l'implementazione di sistemi tecnologici che permettano di incrementare l'interazione con i passeggeri e di ottimizzarne l'esperienza di viaggio in Aeroporto.

CARE



Il Gruppo si impegna a porre attenzione a tutti gli aspetti di sostenibilità, da quelli ambientali al rispetto dei principi etici e sociali considerando il ruolo importante che l'Aeroporto di Bologna assolve, quale polo funzionale sul territorio. Il Gruppo opera, inoltre, al fine di valorizzare le persone che lavorano presso l'Aeroporto ed al fine di costruire una organizzazione che risponda alle continue sollecitazioni del mercato e che supporti le persone nello svolgimento del loro lavoro.

Il Gruppo ha individuato, inoltre, **due linee guida trasversali** agli obiettivi strategici sopra indicati che rappresentano un continuo riferimento per le attività aziendali:

MAXIMISE FINANCIAL PERFORMANCE



Il Gruppo pone attenzione allo sviluppo delle performance economico-finanziarie e a favorire un adeguato ritorno per gli azionisti.

PERFORMING AND SUSTAINABLE CORPORATION



Il Gruppo punta a migliorare l'efficienza e l'efficacia dei propri processi e della propria struttura interna, in un'ottica di miglioramento delle performance aziendali e di sviluppo con una crescente attenzione alla dimensione della sostenibilità nelle sue componenti ambientali, sociali e di governance.

1.1.2 Agenda 2030: le interazioni del Gruppo con gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs)

Il 25 settembre 2015, le Nazioni Unite hanno sottoscritto il documento "Trasformare il nostro mondo. L'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile" (Agenda 2030). Tale documento definisce un programma d'azione per le persone, il pianeta e la prosperità, attraverso **17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile** (Sustainable Development Goals – SDGs nell'acronimo inglese), articolati in 169 Target. L'attuazione dell'ambiziosa Agenda Globale richiede

un importante coinvolgimento di tutti i Paesi e le parti in causa, compreso il settore privato.

Il Gruppo AdB si impegna quotidianamente ad operare in coerenza con questi obiettivi monitorando, come di seguito, le interazioni tra i risultati raggiunti nel corso dell'anno e gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile:



1.2 La storia del Gruppo

La storia del Gruppo

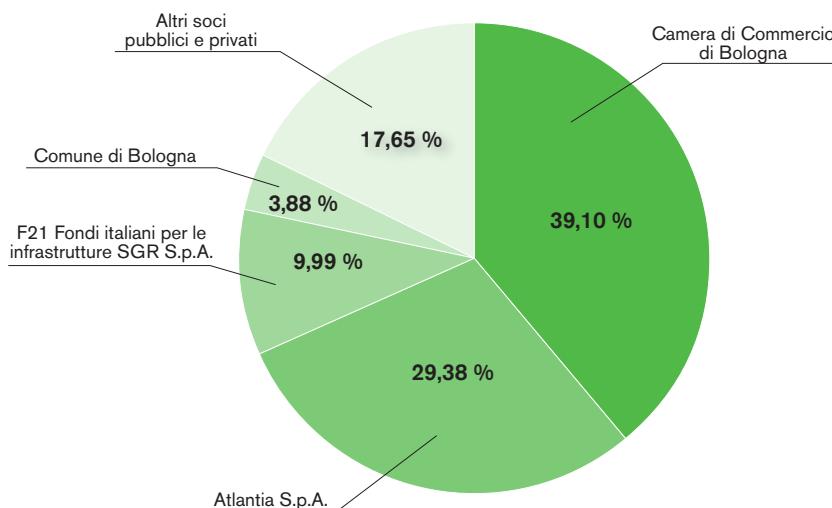


1. Il Gruppo AdB

1.3 Assetto societario e struttura del Gruppo

Sulla base delle informazioni del Libro Soci e delle comunicazioni ricevute ai sensi dell'art.120 del D.Lgs.58/98, gli azionisti con partecipazione superiore al 3% della Società Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. alla data del 31 dicembre 2022 sono: Camera di Commercio di Bologna¹⁰ (39,10%), Atlantia

S.p.A. (29,38%), F2I Fondi Italiani per le infrastrutture SGR (9,99%), Comune di Bologna (3,88%) e altri soci pubblici e privati (17,65%). Si segnala altresì che tra Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Bologna, Comune di Bologna, Città Metropolitana di Bologna, Regione Emilia-Romagna, Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Modena, di Ferrara, di Reggio Emilia e di Parma (collettivamente i "Soci Pubblici") è stato sottoscritto in data 2 agosto 2021 un **patto parasociale** (il "Patto Parasociale") volto a disciplinare taluni diritti e obblighi in relazione all'assetto proprietario e al governo societario di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.. Tale Patto Parasociale sostituisce il precedente scaduto il 4 giugno 2021. Il Patto Parasociale prevede un sindacato di voto e uno di blocco, a cui risultano conferite le azioni corrispondenti alle seguenti percentuali di capitale sociale:



SOCI PUBBLICI	% Capitale Sociale con Sindacato di Voto	% Capitale Sociale con Sindacato di Blocco
Camera di Commercio di Bologna	39,10%	37,53%
Comune di Bologna	3,88%	3,85%
Città Metropolitana di Bologna	2,31%	2,30%
Regione Emilia-Romagna	2,04%	2,02%
Camera di Commercio di Modena	0,30%	0,08%
Camera di Commercio di Ferrara	0,22%	0,06%
Camera di Commercio di Reggio Emilia	0,15%	0,04%
Camera di Commercio di Parma	0,11%	0,03%

10 In data 31 gennaio 2020 la Camera di Commercio di Bologna ha acquistato 565.500 azioni della Società con un conseguente aumento della quota di possesso da 37,53% a 39,098%, restando invariato il numero di diritti di voto sottoposti al Sindacato di Blocco.

Al 31 dicembre 2022, la struttura del Gruppo Aeroporto di Bologna risulta così composta¹¹:



Fast Freight Marconi S.p.A. (nel seguito anche solo "FFM"), costituita nel 2008 dalla ex-controllata Marconi Handling S.r.l. (dal 1° aprile 2017 GH Bologna S.p.A.) mediante l'apporto, da parte dell'allora socio unico, del ramo d'azienda concernente l'handling merce e posta sull'Aeroporto di Bologna. La partecipazione totalitaria in FFM è stata acquistata dalla Capogruppo nel 2009.

Tag Bologna S.r.l. (nel seguito anche solo "TAG"), costituita nel 2001 con avvio dell'attività operativa nel 2008 a seguito del completamento e dell'apertura del Terminal e dell'hangar per l'Aviazione Generale. La Società, oltre a gestire tali infrastrutture sullo scalo di Bologna, opera nel settore dell'Aviazione Generale come handler. La partecipazione totalitaria in TAG Bologna è stata acquistata dalla Capogruppo nel 2018.

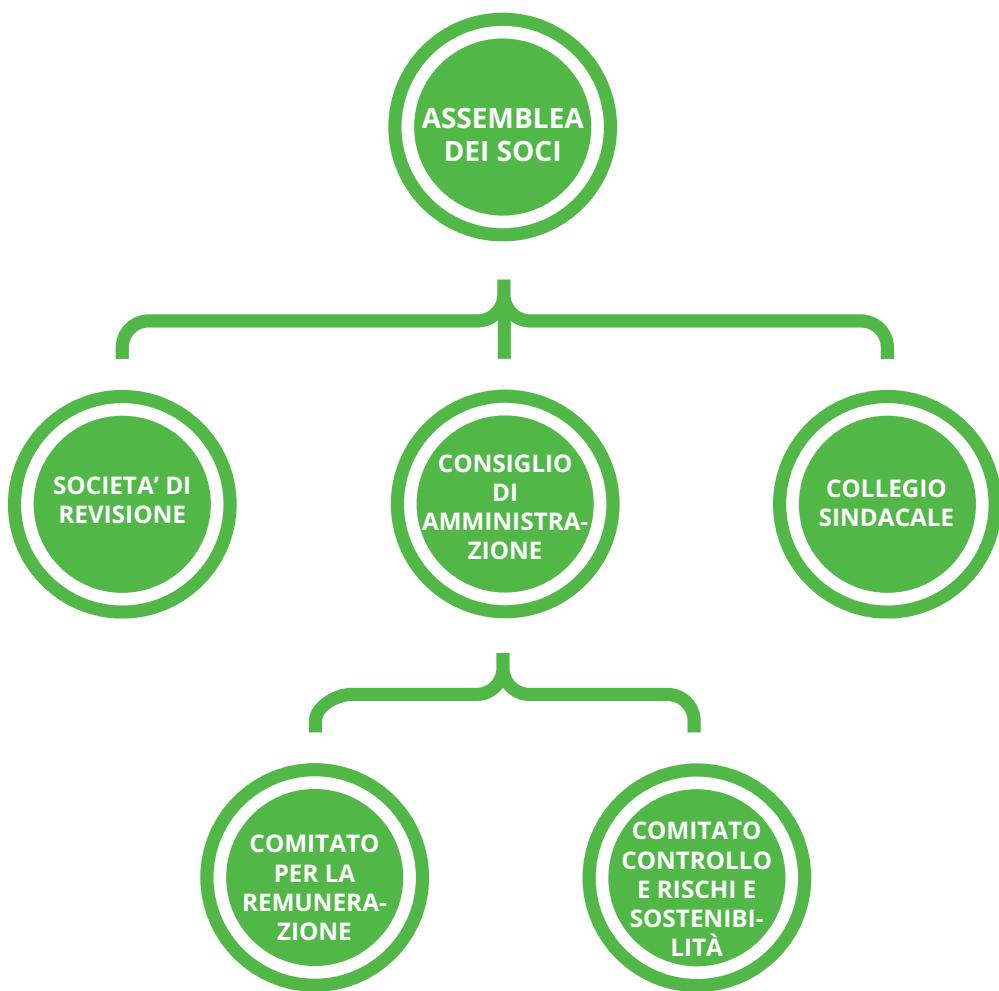
¹¹ Per il dettaglio delle partecipazioni pari o inferiori al 10% si veda il Bilancio Consolidato del Gruppo.

1. Il Gruppo AdB

Il modello di Corporate Governance

La struttura di Corporate Governance dell'Aeroporto di Bologna è allineata alle raccomandazioni e ai principi del nuovo "Codice di Corporate Governance" pubblicato nel gennaio 2020, approvato dal Comitato per la Corporate Governance delle Società Quotate e valido ed efficace dal 1° gennaio 2021. La Società ha adottato

il **modello di governance tradizionale** i cui organi principali sono l'Assemblea degli Azionisti, il Consiglio di Amministrazione e il Collegio Sindacale. La revisione dei conti è demandata, per gli esercizi 2015-2023, a EY S.p.A..



Organi societari

L'Assemblea degli azionisti è la sede in cui viene espressa e manifestata la volontà dei Soci e le sue deliberazioni vengono prese in conformità alla legge ed allo Statuto, tra le decisioni di cui è incaricata l'Assemblea vi sono la nomina del Consiglio di Amministrazione (nel seguito anche solo il "Consiglio" o il "CdA") e l'approvazione del Bilancio di esercizio.

Il Consiglio di Amministrazione detiene tutti i poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione ed ha, quindi, un ruolo centrale nel sistema di governo societario con la facoltà di compiere tutti gli atti necessari ed opportuni per l'attuazione dell'oggetto sociale, esclusi quelli che in modo tassativo, per legge o per Statuto, sono riservati all'assemblea dei soci. In particolare, in linea con il 1° principio del Codice di Corporate Governance, il Consiglio di

Amministrazione **guida la Società perseguidone il successo sostenibile**.

Gli amministratori vengono nominati dall'Assemblea sulla base di liste, presentate dagli azionisti stessi: ciascuna lista deve includere almeno tre candidati in possesso dei requisiti di indipendenza stabiliti dalla legge. Le liste che presentano un numero di candidati pari o superiore a tre devono, inoltre, includere candidati di genere diverso, in modo da garantire una composizione del Consiglio di Amministrazione **conforme alla normativa vigente in materia di equilibrio tra i generi**. Il 26 aprile 2022 l'Assemblea degli Azionisti dell'Emittente ha nominato un nuovo Consiglio di Amministrazione, in carica fino alla data di approvazione del bilancio al 31 dicembre 2024.

Al 31 dicembre 2022 la composizione del Consiglio di Amministrazione di AdB è la seguente:

Nome e cognome	Età	Incarico	Esecutivo / Non esecutivo	Indipendente ¹²	Altri incarichi
Enrico Postacchini	> 50	Presidente ¹³	Non esecutivo	-	-
Nazareno Ventola	> 50	Amministratore Delegato	Esecutivo	-	Direttore Generale
Alessio Montrella	30-50	Consigliere	Non esecutivo	Indipendente	-
Giada Grandi	> 50	Consigliere	Non esecutivo	-	Comitato Remunerazione
Laura Pascotto	30-50	Consigliere	Non esecutivo	Indipendente	Comitato Remunerazione, Comitato Controllo e Rischi e Sostenibilità
Sonia Bonfiglioli	>50	Consigliere	Non esecutivo	Indipendente	Comitato Remunerazione
Elena Leti	>50	Consigliere	Non esecutivo	Indipendente	Comitato Controllo e Rischi e Sostenibilità
Valerio Veronesi	> 50	Consigliere	Non esecutivo	-	-
Giovanni Cavallaro	30-50	Consigliere	Non esecutivo	Indipendente	Comitato Controllo e Rischi e Sostenibilità

Con riferimento al **processo di valutazione delle performance del Consiglio di Amministrazione**, il Codice di Corporate Governance per le società quotate, approvato da Borsa Italiana S.p.A., richiede al CdA di ciascuna delle società quotate su segmento STAR, un **giudizio di adeguatezza dello stesso e del funzionamento dell'organo**.

In particolare, al Consiglio di Amministrazione viene richiesta un'**autovalutazione**, con specifico riguardo alla dimensione, alla composizione e al funzionamento dell'organo e dei comitati in cui esso si articola.

AdB ritiene opportuno continuare a svolgere l'attività di autovalutazione dell'organo con cadenza annuale. Nell'ambito di tale processo si verifica che siano adeguatamente rappresentate, in relazione all'attività svolta dall'Emittente, le diverse componenti (esecutiva, non esecutiva, indipendente) e le competenze professionali e manageriali, tenendo anche conto degli eventuali benefici apportati dalla presenza in Consiglio, oltre che di membri di generi diversi, anche delle differenti fasce d'età, anzianità di carica ed esperienze professionali.

A partire dall'anno 2021, sono state incluse alcune domande riguardanti gli aspetti ESG, data la rilevanza delle strategie di

sostenibilità anche nell'ambito dei principi del Codice di Corporate Governance.

Il questionario viene condotto internamente e il Presidente, con il supporto dello staff di segreteria societaria, ne sintetizza gli esiti per consentire all'organo amministrativo di esprimere giudizio di adeguatezza sulla composizione e sul funzionamento dell'organo stesso. La sintesi è resa pubblica nell'ambito della Relazione di Corporate Governance dell'anno di riferimento. Per l'anno 2022 gli esiti sono stati molto positivi, con un 99,55% di risposte di carattere "oggettivo" positive e una media pari a 4,84 su 5 per le risposte di carattere "qualitativo".

Inoltre, riguardo alla composizione del Consiglio di Amministrazione, il Consiglio uscente - nel marzo 2022 - ha deliberato un documento recante *"Orientamenti e raccomandazioni dell'organo amministrativo sulla composizione quantitativa e qualitativa del Consiglio di Amministrazione"*. Con tali "Orientamenti", il Consiglio assume il proposito di fornire agli Azionisti il proprio punto di vista, alla luce dell'esperienza di amministrazione e gestione dell'Emittente che si accinge a conclusione di mandato triennale, sulla composizione quali-quantitativa dell'Organo stesso ritenuta ottimale - in termini, tra l'altro, di competenze, esperienze, età, genere - avendo riguardo

12 I requisiti di **indipendenza** vengono accertati in fase di accettazione della nomina, nel senso indicato dal Codice di Corporate Governance e dall'art. 20 dello Statuto della Società. Il combinato disposto delle suddette previsioni, rende obbligatoria la presenza di almeno due amministratori indipendenti, raccomandando di individuare i consiglieri indipendenti ai sensi del TUF e del Codice di Corporate Governance in numero almeno pari a quattro, in continuità con l'assetto di governance attuale, nonché ai fini della composizione ottimale dei Comitati.

13 Il Presidente del Consiglio di Amministrazione non è un alto dirigente della Società, ma bensì, come sottolineato dagli "Orientamenti", un amministratore non esecutivo dotato di elevata capacità di interlocuzione con gli stakeholders del territorio in primis ed altresì a livello nazionale, particolarmente negli ambiti istituzionali; caratterizzato da assertività, autorevolezza, riconosciuto standing e comprovata esperienza in materia di corporate governance in società quotate.

Egli svolge un ruolo di bilanciamento tra la componente esecutiva e non esecutiva del Consiglio e tra gli amministratori espressione delle diverse liste. Il Presidente, inoltre, oltre ad aver maturato una significativa esperienza in società quotate, deve essere in grado di garantire il buon funzionamento del Consiglio di Amministrazione, anche in termini di capacità di organizzazione dei lavori consiliari, di circolazione delle informazioni, e di coordinamento tra i vari organi sociali (Collegio sindacale e Comitati) e tra questi e il management.

1. Il Gruppo AdB

alle caratteristiche e agli obiettivi attuali e prospettici della Società¹⁴. Gli "Orientamenti" avevano evidenziato, inoltre, la necessità che i profili dei candidati indicati nelle liste per la nomina del nuovo organo amministrativo fossero quanto più possibile complementari in termini di **estrazione professionale e competenze**, così da garantire lo sviluppo della dialettica interna, l'efficiente funzionamento e l'idoneità complessiva del Consiglio e dei Comitati ad adempiere ai propri obblighi.

Nel 2022 il Consiglio ha confermato la scelta di effettuare **sessioni informative** a favore di amministratori e sindaci sulle principali disposizioni di legge e regolamentari applicabili alle società quotate e sugli obblighi e responsabilità derivanti dall'ammissione in Borsa, nonché di approfondimento su specifiche tematiche regolamentari, in particolar modo in materia di Market Abuse Regulation (MAR), ma anche su Piano di Sostenibilità e Innovazione, nonché sulle buone pratiche e previsioni del Codice di Corporate Governance. Il Consiglio tiene anche specifiche sessioni informative e di confronto su progetti straordinari o di particolare valenza, anche strategica, specie con riferimento agli investimenti aeroportuali ricompresi o da ricomprendersi nei piani di sviluppo aeroporuale. In forza di quanto previsto dal Codice di Corporate Governance e dal Regolamento di Borsa per il mantenimento della qualifica STAR, il Consiglio di Amministrazione ha nominato al suo interno il **Comitato per la Remunerazione e il Comitato Controllo e Rischi e Sostenibilità** (CCeReS). Quest'ultimo ha preso in carico le funzioni in tema di sostenibilità e ESG dal marzo 2021 (per maggiori dettagli si rimanda alla sezione "Governance della Sostenibilità").

Il **Comitato per la Remunerazione** (ComRem) è un organo con funzioni consultive e propositive con il compito di formulare proposte per la definizione della politica di remunerazione degli Amministratori e dirigenti con responsabilità strategiche. I consiglieri facenti parte del ComRem sono in maggioranza indipendenti.

Nello svolgimento delle proprie funzioni i Comitati endoconsiliari hanno la facoltà di accedere alle informazioni e alle funzioni aziendali necessarie per lo svolgimento dei propri compiti e possono avvalersi del supporto di consulenti esterni. Il Comitato opera sulla base di un proprio Regolamento, adottato dal Consiglio di Amministrazione, in data 15 marzo 2021.

Il **Collegio Sindacale** è nominato dall'Assemblea ed è composto da tre sindaci effettivi e due supplenti. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il Ministero dell'Economia e della Finanza (MEF) nominano ciascuno un sindaco effettivo, e il sindaco nominato dal MEF assume la carica di Presidente. Al Collegio Sindacale spettano i compiti di vigilanza sull'osservanza della legge e dello Statuto e di controllo sulla gestione della Società, nonché sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile della Società e sul suo funzionamento.

Ai sensi dell'art. 25 dello Statuto, il compito di **revisione legale dei conti** spetta ad una società di revisione designata dall'Assemblea su proposta del Collegio Sindacale. Per gli esercizi 2015-2023 la società incaricata della revisione legale dei conti è EY S.p.A. Per approfondimenti in merito alla Corporate Governance si rimanda all'annuale relazione sul governo societario e gli assetti proprietari pubblicata sul sito web di Aeroporto di Bologna.

14 Gli "Orientamenti" tengono conto, tra l'altro, dei più stringenti requisiti in termini di governo societario richiesti alle società, che, come AdB, hanno azioni quotate su Euronext STAR Milan, e delle ragionevoli aspettative degli investitori (unici stakeholder presi in considerazione), in un'ottica di stakeholder engagement; della vocazione, anche alla luce della rafforzata strategia in materia, di AdB al successo sostenibile di lungo termine, che implica necessariamente attenzione e valorizzazione – nell'ambito dei principi ESG – della propria governance aziendale; degli esiti del processo di autovalutazione annuale sulla dimensione, composizione e funzionamento del Consiglio e dei Comitati in cui esso si articola, che è stato presidiato dal Presidente del Consiglio di Amministrazione.

Politiche di remunerazione

La **Politica di remunerazione** della Società, con riferimento ai componenti degli organi di amministrazione e direzione, nonché dei dirigenti con responsabilità strategiche, è definita in coerenza con il modello di governance tradizionale della Società e in linea con le raccomandazioni del Codice di Corporate Governance. Essa è finalizzata, come le politiche precedenti, al perseguimento del successo sostenibile della Società, tenendo conto della necessità di disporre, trattenere e motivare persone dotate delle competenze e delle professionalità richieste dal ruolo ricoperto nella Società e nel Gruppo che a essa fa capo.

La Politica è adottata attraverso un processo che ne prevede la definizione da parte del Consiglio di Amministrazione su proposta del Comitato per la Remunerazione e la successiva approvazione vincolante da parte dell'Assemblea¹⁵.

La Politica persegue le finalità di **creazione di valore, sostenibilità, attrattività e motivazione**, nonché **valorizzazione delle performance**, basandosi su un impianto ben definito di principi e relativi strumenti.

In particolare, i Piani di incentivazione sono finalizzati ad allineare gli interessi del management con gli interessi aziendali, degli azionisti e in generale degli stakeholder, prevedendo la corresponsione di una parte variabile del compenso al raggiungimento di obiettivi economici predeterminati, misurabili, sostenibili ma sfidanti, di breve-medio e lungo periodo.

Inoltre, la Politica risulta solidamente allineata alle migliori prassi retributive per "Key Personnel", quali:

- corresponsione della parte variabile del compenso al raggiungimento di obiettivi economici predeterminati, misurabili, sostenibili ma sfidanti, di breve e di medio-lungo periodo;

- peso significativo della componente variabile sul totale della remunerazione, modulata in funzione dei ruoli rivestiti dai beneficiari nell'ambito nel processo decisionale della Società;
- orizzonte temporale dei piani di incentivazione di medio lungo periodo allineato a quello della programmazione aziendale;
- obiettivi quantitativi e qualitativi (inclusi obiettivi legati alla sostenibilità) di breve e medio lungo periodo;
- limiti massimi per la componente variabile della remunerazione;
- posticipazione del pagamento di una parte rilevante della componente variabile (nell'ambito dei piani di incentivazione di medio-lungo periodo) ad un momento successivo rispetto all'esercizio in cui maturano i relativi presupposti;
- previsione di indennità in caso di cessazione del rapporto organico o di lavoro non superiori a 24 mesi di retribuzione globale annua (oltre a quelle di legge);
- remunerazione solo fissa per gli amministratori non esecutivi e indipendenti;
- remunerazione fissa per i componenti del Collegio Sindacale.

Nella Politica è inoltre previsto che se, successivamente all'erogazione del premio, si accerti che il grado di conseguimento degli obiettivi che ha determinato il premio sia stato calcolato su dati manifestamente errati o falsati e le differenze fra dati utilizzati e dati rettificati siano tali da aver causato, se note per tempo, la maturazione di un premio inferiore a quanto effettivamente erogato, il Consiglio di Amministrazione ha la facoltà di richiedere al beneficiario (con conseguente obbligo da parte del medesimo) la restituzione di quanto erroneamente erogato (*clawback*). Per maggiori informazioni si rimanda alla Relazione sulla Remunerazione disponibile sul sito www.bologna-airport.it, area Investor Relations, Sezione Borsa e azionisti, sottosezione Assemblee degli azionisti.

15 La prima versione della Politica è stata approvata dal Consiglio di Amministrazione della Società nella riunione tenutasi in data 11 giugno 2015. Un aggiornamento della Politica è stato messo a punto dal Comitato per la Remunerazione di seguito ad aggiornamento di benchmark di settore curato nel 2018 dalla società esperta indipendente Korn Ferry. Tale aggiornamento è stato oggetto di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione della Società in data 14 marzo 2019 e, quindi, dell'Assemblea dei soci del 29 aprile 2019. La Politica è stata, quindi, ulteriormente revisionata al fine di recepire le previsioni del D.Lgs. 49/2019 e della relativa normativa regolamentare e, su proposta del Comitato per la remunerazione nella riunione del 30 marzo 2020, è stata approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 30 marzo 2020 e, successivamente, dall'Assemblea dei soci del 30 aprile 2020. Il Consiglio, su proposta del Comitato, ha ritenuto inoltre di intervenire sulla Politica approvata nel 2020 dall'Assemblea per rimodulare il range del rapporto componente variabile/componente fissa della remunerazione degli amministratori esecutivi e dirigenti strategici. Ulteriori informazioni in merito a modifiche e revisioni dell'attuale Politica, approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 14 marzo 2022, sono opportunamente descritte nella Relazione sulla Remunerazione disponibile sul sito www.bologna-airport.it, area Investor Relations, Sezione Borsa e azionisti, sottosezione Assemblee degli azionisti.

1. Il Gruppo AdB

Diversità degli organi di governo e controllo

L'attenzione al tema della diversità per i componenti del Consiglio di Amministrazione è andata via via crescendo negli ultimi anni, non limitandosi quindi più al solo equilibrio di genere, ma tenendo sempre più in considerazione anche età e professionalità. Per quanto concerne la composizione del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale, la Società si conforma al principio VII indicato all'art. 2 del Codice di Corporate Governance e nel marzo 2022 ha adottato i già citati "Orientamenti". Non ha ritenuto necessaria l'adozione di ulteriori politiche di diversità su aspetti quali l'età, il genere ed il percorso formativo e professionale. Da quanto emerso durante la valutazione sul funzionamento del Consiglio, avviata in

data 13 novembre 2022 e conclusa in data 20 dicembre 2022, non sono infatti emerse criticità riguardo le caratteristiche professionali e di genere dei suoi componenti. Inoltre, per quanto riguarda il tema della diversità di genere il Gruppo applica già quanto previsto dall'art. 147-quater del TUF, ulteriormente rafforzato dalle recenti innovazioni normative (L. 160/2019).

Nel settembre 2022, inoltre, Aeroporto Marconi di Bologna è la prima società di gestione aeroportuale in Italia ad ottenere la **Certificazione di gender equality** in base alla nuova normativa UNI/PdR 125:2022 (Linea guida sul sistema di gestione per la parità di genere).

Componenti dei CdA ¹⁶	u.m.	2020			2021			2022		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
età inferiore ai 30 anni		-	-	-	-	-	-	-	-	-
tra i 30 e i 50 anni		2	1	3	1	1	2	2	1	3
età superiore ai 50 anni	N°	4	2	6	5	2	7	3	3	6
Totale		6	3	9	6	3	9	5	4	9

Componenti del Collegio Sindacale	u.m.	2020			2021			2022		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
età inferiore ai 30 anni		-	-	-	-	-	-	-	-	-
tra i 30 e i 50 anni		-	2	2	-	2	2	-	-	-
età superiore ai 50 anni	N°	2	1	3	2	1	3	2	3	5
Totale		2	3	5	2	3	5	2	3	5

Componenti del Comitato per la Remunerazione	u.m.	2020			2021			2022		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
età inferiore ai 30 anni		-	-	-	-	-	-	-	-	-
tra i 30 e i 50 anni		-	1	1	-	1	1	-	1	1
età superiore ai 50 anni	N°	1	1	2	1	1	2	-	2	2
Totale		1	2	3	1	2	3	-	3	3

Componenti del Comitato Controllo e Rischi e Sostenibilità	u.m.	2020			2021			2022		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
età inferiore ai 30 anni		-	-	-	-	-	-	-	-	-
tra i 30 e i 50 anni		1	1	2	-	1	1	1	1	2
età superiore ai 50 anni	N°	-	1	1	1	1	2	-	1	1
Totale		1	2	3	1	2	3	1	2	3

16 I dati riportati nelle tabelle della pagina si riferiscono alla sola Capogruppo AdB.

Governance della Sostenibilità

Il **Comitato Controllo e Rischi e Sostenibilità** è un organo con funzioni consultive e propositive che ha il compito di supportare, con un'adeguata attività istruttoria, le valutazioni e le decisioni del Consiglio di Amministrazione relative al sistema di controllo interno e di gestione dei rischi, nonché quelle relative all'approvazione delle relazioni finanziarie periodiche. Nell'esercizio delle proprie funzioni in materia di sostenibilità il Comitato assicura al Consiglio di Amministrazione un adeguato supporto nei suoi obiettivi di perseguitamento di successo sostenibile con l'analisi dei temi rilevanti per la generazione di valore nel lungo termine nell'ambito dei piani della Società e del Gruppo. I consiglieri facenti parte del CCeReS sono scelti tra i consiglieri indipendenti.

Durante l'anno, sono previsti dei momenti specifici di confronto tra i componenti del CCeReS ed il Consiglio di Amministrazione. Nel 2022 sono stati effettuati 7 incontri durante i quali la Presidente informa il CdA rispetto a quanto emerso in sede di Comitato. Sui temi della Sostenibilità, in particolare, si è condiviso aggiornamento in merito all'implementazione del Piano e l'andamento delle azioni in esso contenute.

Il **Comitato interaziendale di Sostenibilità**, istituito il 20 gennaio 2021, risponde al Management Board e si occupa di:

- mettere in pratica le politiche e le strategie in materia di sostenibilità, che tengano conto dell'evolversi degli scenari di riferimento e identifichino opportunità e creino valore per gli stakeholders, quali i) l'etica; ii) la protezione dell'ambiente; iii) il progresso socioeconomico del territorio dove opera il Gruppo; iv) la tutela della qualità del lavoro e del welfare; v) la valorizzazione delle differenze e l'uguaglianza di trattamento delle persone;
- partecipare all'impostazione generale della DNF ai sensi del D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254;

- monitorare con appositi KPI l'applicazione della strategia di sostenibilità approvata dal Management Board e proporre le azioni necessarie, all'interno di un piano organico di sostenibilità, per la determinazione del valore generato dall'azienda per gli stakeholders;
- promuovere accordi e collaborazioni con enti, centri di ricerca, università ed aziende sul territorio in un'ottica di sostenibilità territoriale;
- monitorare l'evoluzione della normativa di legge e delle best practice nazionali ed internazionali in materia di CSR, affinché possano essere tramutate in policy, progetti e pratiche di sviluppo sostenibile ambientale, sociale, economico e relativo alla governance, provvedendo ad aggiornare il Management Board.

Il Comitato interaziendale di Sostenibilità, dalla sua istituzione, ha predisposto il Piano di Sostenibilità di Aeroporto di Bologna, discusso ed approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 12 novembre 2021, unitamente al Piano Innovazione. Nel 2022 il Comitato interaziendale ha aggiornato il Piano sottoponendolo all'approvazione del Consiglio di Amministrazione avvenuta il 20 febbraio 2023.

Il Comitato interaziendale di Sostenibilità si interfaccia periodicamente (trimestralmente) con il Management Board, riportando gli stati di avanzamento delle attività e presentando eventuali criticità che possano sorgere. Particolarmente rilevante è la fase di presentazione delle nuove iniziative di sostenibilità che avviene nel mese di ottobre-novembre. In questa fase, si procede all'aggiornamento del Piano, sia in termini strategici che in termini di singole progettualità, e l'output di questo lavoro viene presentato in CdA. Inoltre, in specifiche occasioni (con frequenza *ad hoc*) il coordinatore del Comitato si interfaccia direttamente con il CdA per presentare i risultati del Piano.

1. Il Gruppo AdB

1.4 Il Piano di Sostenibilità

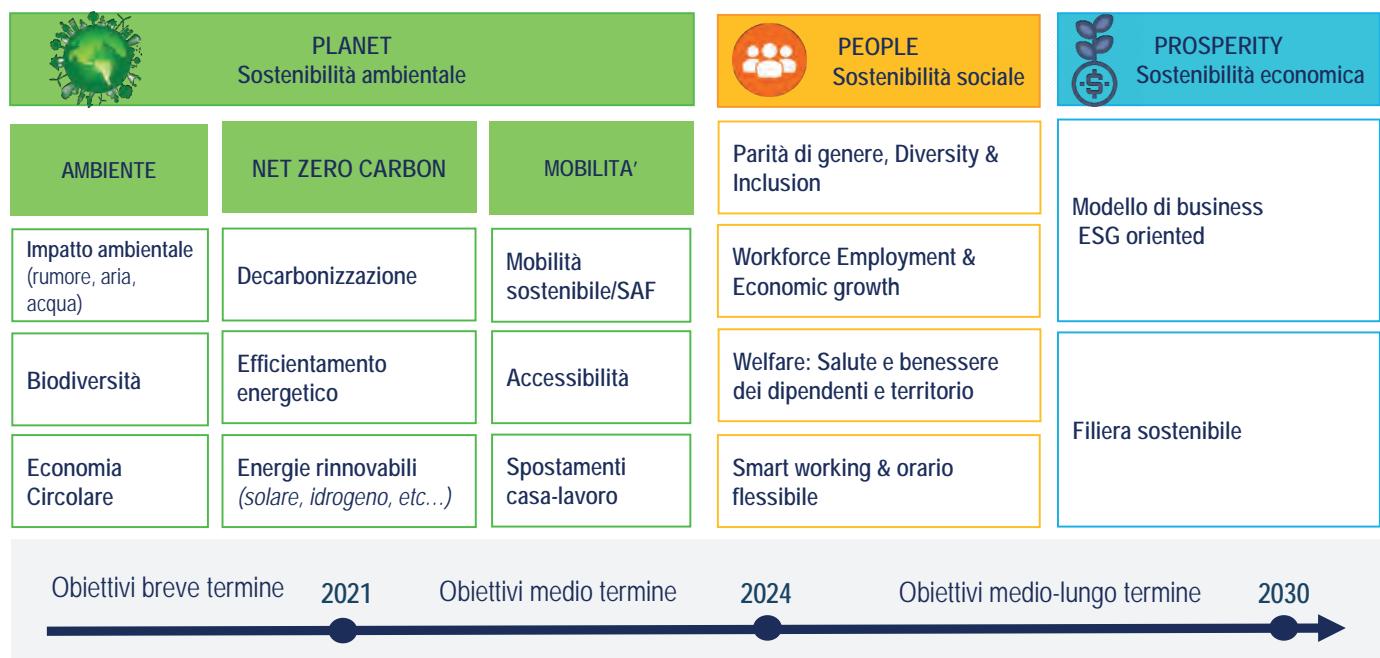
L'IMPEGNO DI OGGI PER L'AEROPORTO DI DOMANI

Aeroporto di Bologna crede fortemente nei valori della Sostenibilità come leva strategica per lo Sviluppo del Sistema aeroportuale. In continuità con le attività avviate nel 2021 legate al **Piano di Sostenibilità**, il Gruppo ha continuato anche nel 2022 a porre particolare attenzione a tutte le principali tematiche di sostenibilità, portando avanti oltre 60 progettualità. Le iniziative proposte dal Comitato di Sostenibilità interaziendale hanno l'obiettivo di monitorare e ridurre l'impatto delle attività aeroportuali sull'ambiente circostante, mettendo in campo azioni di efficientamento energetico, investendo sulla mobilità sostenibile e sulle energie rinnovabili, prendendosi cura dei propri dipendenti e del territorio, nonché

impegnandosi nel portare avanti un modello di business ed una filiera sempre più orientati alle tematiche ESG.

Il Piano di Sostenibilità di AdB è strutturato su tre pillar: **Planet**, **People** e **Prosperity**, rispettivamente riguardanti tematiche di sostenibilità ambientale, sociale ed economica. Per ciascun pillar sono stati definiti gli ambiti d'azione e gli obiettivi strategici. Di seguito si riporta la struttura del Piano di Sostenibilità, completo dei pillar strategici e degli ambiti d'azione individuati.

Piano di Sostenibilità Planet-People-Prosperity



Per ciascun ambito d'azione sono stati identificati gli obiettivi da perseguire:

AMBIENTE



- **Impatto ambientale:** Tutelare l'ambiente naturale e le persone dagli impatti generati dalle attività aeroportuali;
- **Biodiversità:** Tutelare le specie faunistiche e floristiche nell'intorno aeroportuale e promuovere azioni per la protezione della biodiversità;
- **Economia circolare:** Riduzione rifiuti, imballaggi, consumi; riutilizzo, riciclo e recupero di materiali ed energia.

NET ZERO CARBON



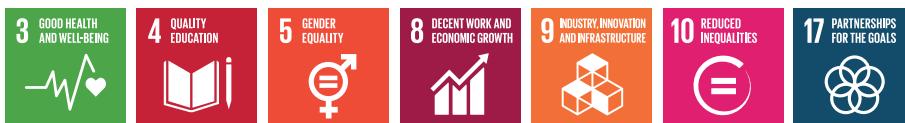
- **Decarbonizzazione:** Azzerare le emissioni dirette del Gruppo AdB e facilitare la riduzione delle emissioni indirette dovute all'attività di AdB ma non sotto diretto controllo del Gruppo;
- **Efficientamento energetico:** Aumentare l'efficienza energetica attraverso la riqualificazione e la realizzazione di impianti e infrastrutture, nonché l'acquisto di apparecchiature ad alte prestazioni;
- **Energia rinnovabile e autoprodotta:** Incrementare nel Gruppo AdB la produzione di energia da fonti rinnovabili e di energia in regime di cogenerazione ad alto rendimento.

MOBILITÀ



- **Mobilità sostenibile:** Transizione verso l'utilizzo di mezzi green che accedono all'Aeroporto (alimentati da sustainable alternative fuels o a emissioni zero);
- **Accessibilità:** Gestione efficiente dei flussi di passeggeri e dell'accessibilità in Aeroporto, ampliando l'offerta disponibile e l'integrazione intermodale, evitando congestioni di traffico;
- **Spostamenti casa-lavoro:** Incentivare spostamento da/per Aeroporto dei dipendenti e della comunità aeroportuale utilizzando modalità sostenibili.

SOSTENIBILITÀ SOCIALE



- **Workforce employment & Economic growth:** Incentivare una crescita economica duratura, inclusiva e sostenibile, un'occupazione piena e produttiva ed un lavoro dignitoso per tutti;
- **Salute e benessere di dipendenti e territorio:** Assicurare un ambiente lavorativo sicuro e sano, migliorando il benessere fisico e psicologico dei lavoratori;
- **Smart working & orario flessibile:** Transizione verso l'implementazione di nuovi modelli organizzativi attraverso l'innovazione tecnologica con l'obiettivo di favorire una migliore conciliazione degli aspetti legati a work-life balance in sinergia e coordinamento con il territorio.

SOSTENIBILITÀ ECONOMICA



- **Filiera sostenibile:** Creazione di una catena di fornitura sostenibile, agendo su requisiti di qualificazione dei fornitori e su azioni di coinvolgimento dei partner commerciali.

Il raggiungimento di questi ambiziosi obiettivi è possibile sviluppando una serie di iniziative operative. All'interno del **Piano di Sostenibilità 2022-2026** dell'Aeroporto di Bologna, sono indicati sette progetti particolarmente significativi: Biomonitoraggio della qualità dell'aria, Economia circolare, Integrazione percorsi ciclabili, Transizione ai veicoli elettrici, Gender equality, Realizzazione fascia boscata a nord dell'Aeroporto e Fotovoltaico Air Side nord.

Il Piano viene monitorato annualmente tramite appositi Key Performance Indicators al fine di rendicontare il raggiungimento degli obiettivi in ottica di affinamento degli stessi e miglioramento continuo. Dato l'importante impatto della pandemia sul business aeroportuale in generale e su alcuni processi e funzioni nello specifico, si è convenuto di utilizzare il 2021 come anno base per effettuare le prime misurazioni.

1. Il Gruppo AdB

Di seguito si riportano le specifiche azioni, portate avanti nel 2022, per ciascun pillar di riferimento:

PLANET



Sono state portate avanti specifiche opere di compensazione ambientale già previste dall'Accordo Territoriale per la Decarbonizzazione dell'Aeroporto, sottoscritto nel 2015 con gli Enti territoriali ed aggiornato a gennaio 2020. In particolare, è stato completato il **progetto di conservazione naturalistica del sito di interesse comunitario SIC IT4050018 "Golena San vitale"** ed è stata avviata la gara di appalto per la realizzazione di una ampia fascia boscata a nord dell'Aeroporto (inclusiva di un percorso ciclabile fruibile dalla collettività) di estensione pari a 40 ettari. È proseguita anche la **progettazione di un percorso ciclabile di collegamento fra il polo aeroportuale e gli abitanti di Bologna e Lippo di Calderara di Reno**.

Nell'ambito della decarbonizzazione, Aeroporto di Bologna aderisce al framework internazionale Airport Carbon Accreditation con l'obiettivo di azzerare le emissioni dirette dello scalo entro il 2050. Nel 2022 lo scalo ha ottenuto la certificazione di **livello 3+ del framework internazionale**, corrispondente al **livello Neutrality**. AdB ha inoltre avviato la progettazione di un grande impianto fotovoltaico a nord della pista per incrementare la produzione di energia da fonti rinnovabili e completato diversi investimenti di efficientamento energetico.

Sono state portate avanti, infine, anche **iniziativa nel campo della qualità dell'aria**, con l'avvio di una collaborazione con l'Università di Bologna sul **biomonitoraggio della qualità dell'aria tramite l'utilizzo di api**. Per quanto riguarda l'inquinamento acustico, principale impatto ambientale dell'Aeroporto, il Gruppo ha avviato uno studio in collaborazione con ENAV per **mappare i principali fattori di disturbo per i cittadini residenti nelle zone limitrofe al sedime**, proseguendo il dialogo anche con le rappresentanze degli Enti ed Autorità preposte.

PROSPERITY



AdB è attiva, anche tramite la partecipazione a panel e gruppi di lavoro a livello locale ed europeo, sulle **tematiche legate alla Tassonomia Europea**, con l'obiettivo di favorire una transizione verso una crescita economica priva di impatti negativi sull'ambiente e, in particolare, sul clima. Nell'ottica di sviluppare una filiera sempre più sostenibile, la Società ha implementato una **piattaforma di procurement per la mappatura del livello di sostenibilità dei propri fornitori** e ha rafforzato le **attività legate allo Stakeholder Engagement**, ampliando le categorie di stakeholder coinvolte (includendo, ad esempio, fornitori e prestatori d'opera), nonché le relative modalità di ascolto.

PEOPLE



AdB ha portato avanti importanti progetti con l'obiettivo di valorizzare e sostenere le proprie persone, agendo in sinergia con i principali enti territoriali.

Aeroporto di Bologna ha impiegato le risorse derivanti dall'aggiudicazione del **Bando #Conciliamo**, promosso dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, per **progetti di conciliazione vita-lavoro, welfare e mobilità sostenibile**. Nello specifico, i fondi sono stati impiegati per cofinanziare la piattaforma welfare e gli abbonamenti integrati al trasporto intermodale territoriale per i dipendenti, per attività formative e dotazioni legate allo Smart Working.

Le attività portate avanti dal Comitato di Sostenibilità hanno riguardato in particolare quattro diversi fronti:

- I. **Parità di genere, diversity e inclusion:** a settembre 2022, AdB è stata la prima società di gestione aeroportuale in Italia ad ottenere la **certificazione di gender equality** in base alla nuova normativa UNI/PdR 125:2022. La certificazione, ottenuta realizzando il punteggio massimo, ha una validità di tre anni con un monitoraggio annuale ed attesta che il sistema di gestione di Aeroporto di Bologna è conforme ai requisiti della norma per garantire un sistema realmente inclusivo e rispettoso delle diversità di genere nell'ambiente di lavoro, sulla base di dati e obiettivi misurabili. Inoltre, sono stati rinnovati gli accordi sulla mono genitorialità e sulla banca ore solidale ed iniziate le trattative per un accordo su agevolazioni orarie per il rientro delle neomamme.
- II. **Welfare, salute e benessere di dipendenti e territorio:** sono state attivate convenzioni con istituti di credito per agevolazioni sull'accesso al credito e rinnovato il programma di finanziamento di borse di studio Intercultura per viaggi studio all'estero, dedicate ai figli dei dipendenti in età scolare. È stata estesa la polizza sanitaria e le iniziative in campo di prevenzione. AdB ha poi predisposto la partecipazione a iniziative di volontariato con AGEOP da parte dei dipendenti interamente o parzialmente in orario di lavoro.
- III. **Workforce employment and economic growth:** data la grande importanza che AdB ripone nello sviluppo delle proprie persone, sono stati introdotti programmi di job rotation, reskilling e upskilling, nonché iniziative formative legate ai temi di sostenibilità sociale e ambientale. Inoltre, AdB ha aderito al Patto Metropolitano per il Lavoro e lo Sviluppo Sostenibile.
- IV. **Smart-working e orario flessibile:** è stato definito un accordo quadro con le OO.SS. per l'introduzione dello smart working post-emergenziale attraverso la stipula degli accordi individuali con i dipendenti interessati e si è provveduto al mantenimento della flessibilità oraria in ingresso dalle 8:00 alle 11:00.

1.5 Stakeholder engagement e analisi di materialità

L'approccio strategico di AdB ai temi di sostenibilità si sviluppa a partire dalla rilevanza che il Gruppo riconosce alle diverse categorie di stakeholder con cui interagisce. Quale fulcro di un sistema complesso come quello aeroportuale, AdB ha sviluppato nel

tempo metodi e canali di comunicazione, ascolto e coinvolgimento specifici per i diversi gruppi di stakeholder interni ed esterni, al fine di comprendere le esigenze, gli interessi e le aspettative di natura sociale, economica, professionale e umana di tutti gli attori coinvolti.



In uno scenario dinamico, competitivo e di forte cambiamento, essere in grado di anticipare i cambiamenti e identificare le tendenze emergenti consente al Gruppo di generare valore aggiunto condiviso e costante nel lungo periodo. Instaurare e approfondire relazioni di fiducia, fondate su principi di trasparenza, apertura e ascolto, rappresenta per AdB l'opportunità di comprendere le aspettative e le esigenze in continua trasformazione degli stakeholder, i quali, direttamente o indirettamente, influenzano le attività del Gruppo o che, a loro volta, sono da queste influenzati.

Obiettivo del Gruppo è proseguire in un coinvolgimento sempre maggiore degli stakeholder attraverso incontri diretti su specifiche tematiche di business, indagini di clima, interviste e workshop con l'obiettivo di creare un dialogo aperto e sviluppare strategie in

grado di rispondere alle diverse esigenze di ciascun stakeholder, assicurando il raggiungimento di obiettivi comuni in un'ottica sostenibile e di massimizzazione costante dell'*experience*.

L'identificazione e la mappatura puntuale degli stakeholder è fondamentale per poter verificare il complesso delle aspettative delle categorie coinvolte, le potenzialità inespresse dalla relazione con AdB e la serie di azioni in essere e ancora da sviluppare per il raggiungimento di specifici obiettivi condivisi.

Nel 2022, il Comitato di Sostenibilità interaziendale ha esteso l'ascolto a nuove categorie di stakeholder rispetto all'anno precedente includendo, ad esempio, le categorie valutate con rilevanza medio-alta e media, a differenza del 2021 in cui erano state coinvolte solo alcune categorie valutate con rilevanza alta.

Le categorie di stakeholder, gli strumenti di ascolto e gli impegni del Gruppo AdB.

Categoria	Stakeholder	Strumenti di ascolto	Impegni
Aeroporto	Passeggeri	<ul style="list-style-type: none"> ▪ App ▪ ABC Reader ▪ Social Listening ▪ Shop View Retail Management ▪ Tracking ▪ Newsletter 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fornire un servizio efficiente (flussi, info, operativo, on time performance) ▪ Garantire Sicurezza ▪ Qualità del servizio ▪ Passenger experience
	Dipendenti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Formazione su servizi aeroportuali ▪ Condivisione informazioni e monitoraggio ed analisi ▪ Survey interne per l'ascolto dei dipendenti ▪ CRM 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Senso di appartenenza ▪ Servizio al passeggero ▪ Qualità del servizio ▪ Engagement
	Vettori	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Business Intelligence ▪ SLA ▪ Monitoraggio Bagagli ▪ CRM 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Efficiente performance operativa ▪ Security e safety ▪ High yields ▪ Espansione network rotte ▪ Espansione ventaglio vettori ▪ Promozione ▪ Qualità del servizio
	Subconcessionari	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Formazione su servizi aeroportuali ▪ Formazione e sensibilizzazione PRM e attività di coordinamento e cooperazione ▪ CRM 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aumento clienti ▪ Aumento ricavi ▪ Qualità del servizio e sicurezza nello svolgimento delle attività ▪ Soddisfazione del passeggero ▪ Esperienza del passeggero
	Operatori logistici (diversi dai subconcessionari)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Formazione su servizi aeroportuali 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aumento clienti ▪ Aumento ricavi ▪ Qualità del servizio e sicurezza nello svolgimento delle attività
	Fornitori e Prestatori d'opera	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Formazione su servizi aeroportuali e attività di coordinamento e cooperazione ▪ Monitoraggio SLA e condivisione dati ▪ Business Intelligence ▪ Condivisione Best Practice Europee ▪ Informativa su variazioni cogenti (security/safety) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Efficiente performance operativa ▪ Security e safety ▪ Sistema Aeroporto ▪ Competitività nei costi ▪ Engagement ▪ Qualità del servizio e sicurezza nello svolgimento delle attività ▪ Garanzia di continuità e assistenza ▪ Informativa su normativa cogente e su variazioni di procedure ▪ Puntualità nei pagamenti ▪ Engagement
	Comunità Aeroportuale (dipendenti di altre società / enti aeroportuali)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Formazione su servizi aeroportuali ▪ Condivisione informazioni e monitoraggio ed analisi ▪ Airport helpers ▪ CRM 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Senso di appartenenza ▪ Servizio al passeggero ▪ Collaborazione e scambio informazioni per migliore performance e mitigare l'impatto ambientale e ridurre i rischi sull'igiene e sicurezza sul lavoro ▪ Engagement ▪ Qualità del servizio
	Partner viabilità	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Iniziative di co-marketing ▪ Formazione sui servizi aeroportuali ▪ Viabilità ad accesso limitato 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Efficienza ▪ Qualità del servizio ▪ Revenues ▪ Accessibilità ▪ Engagement

1. Il Gruppo AdB

Categoria	Stakeholder	Strumenti di ascolto	Impegni
Territorio	Aziende e Istituzioni del territorio (incluse Università)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Convenzioni ▪ Eventi ▪ Servizi mirati 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Incremento del traffico ▪ Incremento dei servizi venduti ▪ Incremento della soddisfazione ▪ Fidelizzazione ▪ Engagement
	Ricettività/Turismo	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Co-marketing ▪ Informazione congiunta 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aumentare traffico incoming ▪ Aumentare l'attrattività del territorio
	Comunità locale e Neighbors	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reputation ▪ Relazioni istituzionali/ esterne 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reputation ▪ Buone relazioni istituzionali / esterne ▪ Engagement ▪ Mitigazione impatto ambientale
	Sindacati	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Relazioni dipendenti / sindacati ▪ Contrattazione collettiva 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Soddisfazione dei dipendenti e della comunità aeroportuale ▪ Ottemperanza a normativa cogente
Quotazione	Azionisti/Investors	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adempimenti ed obblighi connessi ▪ Analisi finanziaria ▪ Comunicazione finanziaria ad hoc ▪ Incontri con investitori ▪ Informativa societaria cogente 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Redditività ▪ Ottimizzazione performance
	Comunità finanziaria (banche, istituti di credito)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Analisi finanziaria ▪ Comunicazione finanziaria ad hoc ▪ Informativa societaria cogente 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Redditività ▪ Ottimizzazione performance
Enti	Enti regolatori, di Stato, locali	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Contratto di programma ▪ SLA ▪ ABC reader ▪ Postazioni integrative controlli passaporti arrivo e partenza ▪ Comunicazione ▪ Promozione ▪ Mimuvoo 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ottemperanza a normativa cogente nazionale e comunitaria ▪ Collaborazione efficienza operativa ▪ Collaborazione per servizio al passeggero ▪ Coerenza e uniformità regolamentazione ▪ Collaborazione per sviluppo traffico e network
	Associazioni di categoria	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Partecipazione gruppi di lavoro ASSAEROPORTI, ACI Europe 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rappresentatività ▪ Tutela interessi ▪ Condivisione Best practice e nuovi scenari
	Media e Social media	<ul style="list-style-type: none"> ▪ App ▪ Canali social ▪ Attività di ufficio stampa ▪ Sito 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aumentare la visibilità dell'aeroporto ▪ Reputation ▪ Informazione congiunta

1.5.1 Analisi di materialità

La rendicontazione non finanziaria ha origine dall'identificazione di quei temi considerati materiali, ovvero gli aspetti su cui le organizzazioni generano **gli impatti più significativi** su economia, ambiente e persone, compresi gli impatti sui diritti umani (secondo una prospettiva c.d. *inside-out*)¹⁷.

Dal suo primo anno di rendicontazione non finanziaria nel 2018, il Gruppo ha deciso di strutturarsi per definire gli aspetti di sostenibilità sui quali focalizzarsi, avviando un processo di analisi di materialità che si è sviluppato sempre più nel corso degli anni.

Nel 2018, infatti, il Gruppo ha avviato una prima analisi di materialità, conformemente alle previsioni del D.Lgs. 254/2016 e allo standard di rendicontazione GRI Standard al tempo vigente. Il Gruppo ha identificato i temi rilevanti a partire da un'analisi delle fonti aziendali e di fonti esterne, le tematiche così identificate sono state sottoposte alla valutazione da parte delle prime linee aziendali. Nel 2019, l'analisi è proseguita con una fase di stakeholder engagement tramite il coinvolgimento di rappresentanti di diverse categorie di stakeholder e nel 2020, al fine di cogliere gli impatti causati dal Covid-19 sulle priorità del Gruppo, l'analisi di materialità è stata aggiornata tramite il coinvolgimento dei dipendenti e dei membri del Management Board, posticipando l'attività di progressivo coinvolgimento degli stakeholder al 2021. Infatti, nel 2021 è stato elaborato un **Piano di coinvolgimento degli stakeholder** e il Comitato Interaziendale di Sostenibilità ha definito la prioritizzazione degli stakeholder da coinvolgere.

Nel 2022, a seguito della pubblicazione ad ottobre del 2021 dell'aggiornamento dei GRI Universal Standards, ed in particolare dello Standard GRI 3 – Material Topics, è stato rivisto il processo di identificazione dei temi materiali, che pone al centro il concetto di impatto generato dalle organizzazioni verso il contesto esterno (c.d. *"Impact materiality"*). Si rimanda alla *"Tabella di accordo temi materiali e impatti associati (Prospettiva Inside-out)"* al termine del presente documento, per i dettagli riguardo la descrizione dei temi materiali di AdB ed i relativi impatti associati.

Nello specifico, a partire dai temi materiali della DNF 2021 è stata svolta un'attività di light benchmark ed analisi di contesto al fine

di verificare la validità degli aspetti di sostenibilità già considerati, nonché intercettare nuovi possibili trend. Tale attività ha consentito un aggiornamento della descrizione di alcuni temi, oltre ad una mappatura degli **impatti "inside-out"** sottostanti agli stessi (positivi, negativi, attuali e/o potenziali). Rispetto al 2021, il tema *«Gestione delle risorse umane, del loro benessere e della salute e sicurezza dei lavoratori»* è stato suddiviso in *«Gestione delle risorse umane e benessere dei dipendenti»* e *«Salute e sicurezza dei lavoratori che operano nello scalo»*, per un totale di 17 temi.

La valutazione della significatività dei temi, alla luce degli impatti identificati, è stata svolta mediante un'attività di stakeholder engagement, che rispetto al precedente periodo di rendicontazione, ha previsto il **coinvolgimento di ulteriori categorie**, quali: Partner Viabilità, Fornitori e Prestatori d'opera, Comitato Controllo e Rischi e Sostenibilità e Sindacati. In particolare, agli stakeholder coinvolti è stato richiesto di esprimere una valutazione sulla base di una scala da zero (l'impatto non è significativo) a quattro (l'impatto è estremamente significativo), per ciascun tema¹⁸, in merito alla **significatività dell'impatto che il Gruppo ha - o potrebbe potenzialmente avere nell'arco del prossimo triennio - su ambiente, società e persone**. Le categorie di stakeholder afferenti a: Dipendenti, Sindacati, Fornitori e Prestatori d'opera, Operatori logistici, Comitato Sviluppo Infrastrutturale¹⁹, nonché Comitato Controllo e Rischi e Sostenibilità sono stati coinvolti tramite questionari online; Enti Regolatori, Partner Viabilità e Subconcessionari sono stati coinvolti tramite interviste individuali; mentre la categoria Passeggeri è stata coinvolta tramite delle survey svolte direttamente presso lo scalo aeroportuale nel periodo compreso tra novembre e dicembre 2022 (su un campione di 300 passeggeri).

Sulla base delle valutazioni medie espresse per ciascun tema, è stata poi elaborata una **lista prioritizzata di temi materiali**²⁰. La lista, presentata alle prime linee aziendali ed ai membri del Comitato di Sostenibilità interaziendale, è stata successivamente approvata da parte del Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità del 20 febbraio 2023.

17 Nuova definizione di "tema materiale" prevista dal più recente GRI 3: Material Topic - 2021.

18 In considerazione del nuovo processo di aggiornamento della materialità, a ciascuna categoria di stakeholder è stato richiesto di valutare un panel di tematiche materiali preselezionate considerate più attinenti alla specificità della categoria di riferimento (ad esempio, ai passeggeri non è stato richiesto di valutare alcuni i temi afferenti alla gestione delle risorse umane di AdB).

19 Il «Comitato Sviluppo Infrastrutturale», per questo anno di rendicontazione, comprende: 6 stakeholder in rappresentanza di Vettori, 5 stakeholder in rappresentanza di organismi di settore, 2 stakeholder in rappresentanza di enti pubblici e 6 stakeholder in rappresentanza di Handler.

20 Il nuovo GRI Universal Standard 3: Material Topic 2021 prevede, infatti, il superamento del concetto di matrice di materialità in favore di una lista prioritizzata di temi materiali.

1. Il Gruppo AdB

Prioritizzazione	Temi materiali	Pillar
1	Salute e sicurezza dei lavoratori che operano nello scalo	People
2	Safety aeroportuale e gestione delle emergenze	Prosperity
3	Net Zero Carbon: efficienza energetica e contrasto al cambiamento climatico	Planet
4	Gestione delle risorse umane e benessere dei dipendenti	People
5	Parità di genere, Diversity & Inclusion	People
6	Prevenzione alla corruzione	People
7	Sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale	Prosperity
8	Accessibilità alle strutture	Planet
9	Gestione delle risorse naturali e degli impatti ambientali	Planet
10	Sviluppo del network di destinazioni	Prosperity
11	Gestione del rumore	People
12	Economia circolare, gestione dei rifiuti e delle sostanze pericolose	Planet
13	Formazione e sviluppo dei dipendenti	People
14	Digitalizzazione	People
15	Filiera sostenibile	Prosperity
16	Coinvolgimento e sviluppo del territorio	Prosperity
17	Customer satisfaction, qualità dei servizi offerti e sviluppo business non aviation	Prosperity

Il tema più rilevante è risultato essere *“Salute e sicurezza dei lavoratori che operano nello scalo”* (tema che lo scorso anno era ricompreso nell'ambito di *“Gestione delle risorse umane, del loro benessere e della salute e sicurezza dei lavoratori”*), seguito da *“Safety aeroportuale e gestione delle emergenze”* e *“Net Zero Carbon: efficienza energetica e contrasto al cambiamento climatico”*. Tra le variazioni più significative rispetto al 2021, riconducibili anche alle novità dettate dal nuovo standard di riferimento (GRI 3: Material Topics), si segnala un aumento della significatività degli impatti associati ai temi *“Parità di genere, Diversity & Inclusion”* e *“Prevenzione alla corruzione”*, nonché una riduzione relativa a quella associata ai temi *“Sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale”*, *“Sviluppo del network di destinazioni”*, *“Digitalizzazione”*, *“Coinvolgimento e sviluppo del territorio”* e *“Customer satisfaction, qualità dei servizi offerti e sviluppo business non aviation”*.

qualità dei servizi offerti e sviluppo del business non aviation”. I temi relativi al rispetto dei diritti umani, pur essendo previsti dal D.Lgs. 254/2016, non sono stati inclusi tra quelli materiali, in considerazione del contesto territoriale, normativo e di business in cui il Gruppo opera. Inoltre, pur non avendo formalizzato una politica specifica in tale ambito, le tematiche afferenti ai diritti umani sono comunque trattate all'interno della Dichiarazione, in quanto, come evidenziato nel Codice Etico, il Gruppo tutela il rispetto, la dignità e l'integrità delle persone, assicurando pari opportunità di trattamento senza discriminazioni o prevaricazioni. Infine, sono considerati come precondizioni per la gestione del business aspetti come la governance e la gestione dei rischi efficace e trasparente, il coinvolgimento degli stakeholder e la creazione di valore sostenibile.

1.6 Il modello organizzativo per una gestione etica del business



Il modello organizzativo di cui si è dotato AdB è costituito da un sistema di presidi (Modello di organizzazione, gestione e controllo ex D.Lgs. 231/01, Codice Etico, Policy Anticorruzione e Whistleblowing, Politica Integrata per la Qualità, l'Ambiente, l'Energia e la Sicurezza, Politica per la Safety e più recentemente Politica per la Parità di Genere) con l'obiettivo di definire i principi di riferimento sulle tematiche sociali

ed ambientali, nonché perseguire una crescita sostenibile ed etica dell'Aeroporto, garantendo a tutti pari opportunità e trattamento. Il fine principale è quello di consolidare e diffondere a livello di Gruppo i principi trasversali, fermamente ispirati a valori quali legalità, integrità, trasparenza e imparzialità, individuando due organismi, l'**Organismo di Vigilanza** ex D.Lgs. 231/01 ed il **Comitato Etico e Anticorruzione**, entrambi a supporto del modello organizzativo e a monitoraggio dell'applicazione dei principi, seppure con specifiche responsabilità. L'etica di impresa è, infatti, una delle principali componenti della Governance di AdB e rappresenta uno degli aspetti cruciali del **sistema di controllo interno e di gestione dei rischi**, orientando l'andamento responsabile del business.

In quest'ottica, AdB ha richiesto che anche le controllate – TAG e FFM – adottassero un proprio Codice Etico e ne promuove costantemente, presso queste ultime, l'applicazione e l'aggiornamento. FFM ha, inoltre, adottato un proprio Modello di organizzazione, gestione e controllo ex D.Lgs. 231/01 (nel seguito anche "MOG", "Modello 231" o più semplicemente "Modello") e nominato un proprio Organismo di Vigilanza. Il Modello 231 di FFM comprende, come quello della Controllante, il Codice Etico e la Policy Whistleblowing.

La gestione delle tematiche economiche, ambientali e sociali, in

ottica di sostenibilità, è delegata ad uno specifico Comitato interno al Consiglio di Amministrazione, il **Comitato Controllo e Rischi e Sostenibilità**. La tutela dell'ambiente, delle risorse energetiche e delle persone è altresì parte integrante della politica di sviluppo sostenibile di Aeroporto di Bologna, che da sempre è impegnato nel perseguire i propri obiettivi di sviluppo nel pieno rispetto della sostenibilità.

Nel corso del 2022 sono stati aggiornati il Codice Etico, la Policy di Whistleblowing ed il Modello 231 di AdB. Tali aggiornamenti hanno riguardato l'integrazione dei principi e delle buone prassi della parità di genere, certificati in base allo schema PDR 125:2022 (Codice Etico e Politica di Whistleblowing); nonché delle novità normative relative l'introduzione, in ambito 231, dei delitti in materia di strumenti di pagamento diversi dal contante e dei reati contro il patrimonio culturale e i beni culturali e paesaggistici (Codice Etico e Modello 231). Nell'ultima revisione del Modello 231 è stata introdotta, inoltre, anche una Policy Antiriciclaggio, per effetto di un'estensione dell'ambito soggettivo di applicazione della normativa antiriciclaggio. Tale Policy definisce le linee guida per la gestione dei rischi di riciclaggio e di finanziamento del terrorismo presso la Società, tenuto conto delle disposizioni normative e regolamentari vigenti e delle best practice di settore.

Il Consiglio di Amministrazione di AdB riceve apposite relazioni da parte dell'Organismo di Vigilanza, del Comitato Anticorruzione e della funzione Internal Audit, con frequenza almeno annuale, in merito alla comunicazione di eventuali criticità evidenziate nei rispettivi ambiti di competenza. Ulteriori segnalazioni possono avvenire da parte di altri soggetti/organi aziendali (es. Amministratore Delegato). Nel corso del 2022 non sono state rilevate criticità significative.

Codice Etico

Il Codice Etico, presente per ciascuna delle società del Gruppo, viene portato a conoscenza di tutti i dipendenti al momento dell'assunzione, descrive l'insieme dei valori e dei principi etici ai quali deve ispirarsi e improntarsi l'agire della Società e che la stessa intende assumere ed applicare nei rapporti con tutti quegli interlocutori, portatori di un interesse, con i quali interagisce in occasione dello svolgimento delle proprie attività. I destinatari del Codice Etico sono, pertanto, i componenti degli organi sociali, i dirigenti, i dipendenti ed i collaboratori della Società, ciascuno nell'ambito dei propri incarichi, competenze, mansioni e attività, sia che si svolgano all'interno dell'Azienda e del Gruppo, sia nelle relazioni con terzi interlocutori portatori di un interesse. Tutti coloro che operano per conto della Società devono osservare e far osservare nell'ambito delle proprie funzioni e responsabilità i principi contenuti nel Codice, quali: la legalità, l'integrità morale, il rispetto per le persone, la tutela della qualità, della salute e della sicurezza delle persone e dell'ambiente, la correttezza competitiva, la trasparenza e la veridicità dell'informazione.

Whistleblowing Policy

AdB ed FFM hanno predisposto, ciascuna per il proprio ambito, una propria Whistleblowing Policy come strumento di supporto per definire le procedure e le dinamiche della gestione della denuncia di un illecito, di una frode, o di una violazione, nonché le forme per garantire un'adeguata tutela del segnalante. I segnalanti possono essere stakeholder interni ed esterni alla Società, tra cui i dipendenti di quest'ultima, a prescindere dalla tipologia contrattuale prevista e dal livello funzionale ricoperto, i soggetti che agiscono per conto della Società sulla base di contratti o lettere di incarico (ad es. agenti, intermediari, consulenti, fornitori), gli amministratori e i membri degli organi sociali e gli altri stakeholder esterni. Per garantire lo sviluppo di una cultura dell'etica e del rispetto, AdB ed FFM hanno predisposto diversi canali di segnalazione, disciplinati dalla Whistleblowing Policy. Il principale canale di segnalazione è la piattaforma informatica, che permette di tutelare al massimo la riservatezza del segnalante. Tutte le segnalazioni di AdB vengono ricevute dal Responsabile Internal Audit, in quanto funzione indipendente, membro del Comitato Etico e Anticorruzione e figura di supporto continuativo all'Organismo di Vigilanza, che esegue una prima analisi della segnalazione ricevuta e la direziona all'organo di controllo competente (OdV o Comitato Etico e Anticorruzione) in base al contenuto o la prenda in carico personalmente. Anche in FFM le segnalazioni vengono ricevute dal Responsabile Internal Audit, in quanto Organismo di Vigilanza monocratico.

1. Il Gruppo AdB

1.6.1 Sistema di controllo interno

A partire dal 2008 Aeroporto di Bologna si è dotato di un **Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs. 231/01**. Il Modello 231 prevede un insieme di regole e principi di comportamento, procedure operative e sanzioni finalizzati a prevenire la commissione di illeciti e reati da parte di coloro che operano per conto della Società. Inoltre, prende in considerazione diverse tematiche di carattere non finanziario, tra cui quelle ambientali, sociali, di gestione del personale e rispetto dei diritti umani e di corruzione attiva e passiva.

Il Modello è fondato su un solido processo di identificazione e valutazione dei rischi in ambito 231 e anticorruzione, continuativamente sottoposto ad aggiornamento. Per ogni area di rischio, sono stati identificati i profili di rischio di commissione dei reati specifici, individuati i soggetti che a vario titolo sono coinvolti nella realizzazione delle attività, formulati i principi di comportamento e di controllo ed individuate le modalità che garantiscono un costante

flusso informativo verso l'Organismo di Vigilanza. L'Organismo di Vigilanza, ente dotato di poteri autonomi di iniziativa e controllo, è nominato dal Consiglio di Amministrazione, con compiti di vigilanza sul funzionamento del Modello. Al fine di prevenire o mitigare il rischio di commissione dei reati previsti dal D.Lgs. 231/2001, il Modello si integra con i principi contenuti nel Codice Etico, nella Policy Anticorruzione e in diverse procedure aziendali, tra cui quelle in materia di ambiente, sicurezza, risorse umane, omaggi e liberalità, acquisti e rapporti con la pubblica amministrazione. L'Organismo di Vigilanza è affiancato dal Comitato Etico e Anticorruzione, organo cui è affidato il compito del monitoraggio e aggiornamento della Policy Anticorruzione. La società controllata FFM ha adottato un proprio Modello 231 e nominato un proprio Organismo di Vigilanza nel corso del 2020. La società controllata TAG non dispone ad oggi di un proprio Modello 231, ma ha adottato un proprio Codice Etico.

Prevenzione della corruzione

La corruzione destabilizza i meccanismi della libera concorrenza e alimenta la criminalità, rappresentando non solo un problema morale ed economico ma anche un importante elemento di freno allo sviluppo civile. Consapevole della rilevanza di tale tematica, AdB riconosce tra i suoi obiettivi principali, quello di operare seguendo i propri valori di lealtà, onestà, trasparenza ed integrità, nel rispetto di normative, linee guida e standard nazionali ed internazionali vigenti in materia di anticorruzione. Per raggiungere questi obiettivi, la Società ha scelto di adottare volontariamente una **Policy Anticorruzione**, rafforzando il proprio sistema di prevenzione della corruzione e

integrandone le disposizioni previste in materia ex D.Lgs. 231/01 con quelle previste dalla L. 190/2012 per le pubbliche amministrazioni e le società controllate, anche in assenza di obblighi specifici. Infatti, nonostante in seguito alla quotazione in Borsa del 14 luglio 2015 AdB non sia più sottoposta ad un controllo pubblico, il CdA ha confermato il proprio impegno nel mantenere attivi tutti i presidi volti alla tutela della corruzione. AdB crede infatti che l'esistenza di una Policy Anticorruzione, adeguatamente attuata e monitorata, possa essere un efficace strumento di sensibilizzazione del personale e dei collaboratori, prevenendo il rischio di episodi di corruzione.

Policy Anticorruzione

Attraverso la Policy Anticorruzione AdB ha inteso estendere la propria azione di prevenzione della corruzione nei confronti di soggetti pubblici e privati, ponendo attenzione ai comportamenti in cui è ravvisabile un abuso del potere/funzione attribuita ai dipendenti per trarne un vantaggio privato, o in cui è ravvisabile un rischio di corruzione di un soggetto terzo pubblico o privato, al fine di generare un illecito interesse o vantaggio per la Società. La Policy Anticorruzione è stata emessa a dicembre 2017 e rappresenta l'evoluzione del Piano di Prevenzione della Corruzione adottato nel 2014 secondo quanto previsto dalla L.190/2012, cui AdB era sottoposta. La Policy è stata aggiornata nel corso del 2021 a seguito delle modifiche introdotte dal D.Lgs. n. 75/2020 (decreto legislativo di attuazione della Direttiva PIF), che ha introdotto nuovi reati in ambito 231, e che di conseguenza ha comportato una rivisitazione della Policy in termini di complementarietà con le altre sezioni del Modello 231, di cui è parte integrante. Nella definizione della Policy, la Società ha previsto una puntuale individuazione di tutti i reati da prevenire, la metodologia utilizzata per la gestione del rischio, l'individuazione di tutte le aree sensibili potenzialmente a rischio di abusi e il sistema di mitigazione di tali rischi e, infine, le ulteriori misure di controllo anticorruzione integrative del Modello 231. La Policy è resa nota a tutti i partner commerciali di AdB e agli altri stakeholder attraverso la pubblicazione sul sito web.

Comitato etico e anticorruzione

Il Comitato Etico e Anticorruzione è nominato dal CdA con il compito di monitorare e verificare l'attuazione della Policy Anticorruzione e della sua idoneità, promuovere modifiche della Policy nel caso di violazioni o significativi mutamenti dell'organizzazione e definire le procedure per la selezione e formazione dei dipendenti occupati in settori particolarmente esposti alla corruzione. Inoltre, il suddetto Comitato è incaricato di promuovere la mobilità interna, o misure alternative, negli uffici preposti allo svolgimento delle attività nel cui ambito è più elevato il rischio corruzione. Ha inoltre la responsabilità di gestire le segnalazioni di propria pertinenza rispetto a comportamenti illeciti, tutelando la riservatezza dei dati del segnalante conformemente alla Whistleblowing Policy. Per il triennio 2021-2023 il Comitato Etico e Anticorruzione è composto dal Direttore Affari Legali e Societari, dal Direttore Sviluppo Persone e Organizzazione e dal Responsabile Internal Audit. Nel corso del 2022 il Consiglio di Amministrazione di AdB ha identificato il Comitato Etico ed Anticorruzione quale organismo interno destinatario dei flussi informativi antiriciclaggio e deputato a vagliare le ipotesi di rischio concreto, in base agli indicatori di anomalia selezionati, e a provvedere, tramite il gestore SOS identificato nel Direttore Affari Legali, Societari e Approvvigionamenti, alle comunicazioni agli enti preposti.

A livello di Gruppo si rileva un forte impegno nel garantire un'adeguata attività di formazione e informazione sull'anticorruzione. Le attività formative sono rivolte al personale delle aree a rischio e sono diversificate nei contenuti e nelle modalità di erogazione in base alla qualifica dei destinatari e del livello di rischio dell'area in cui operano. Il Modello 231, insieme ai suoi allegati, tra cui la Policy Anticorruzione, sono pubblicati nell'intranet aziendale e, in forma semplificata, sul sito internet della Società. In caso di aggiornamenti, questi vengono comunicati tramite mail inviata a tutti i dipendenti.

A tutti i partner che intrattengono rapporti contrattuali con AdB e con FFM, viene data comunicazione dell'avvenuta adozione del Modello da parte della Società e in qualunque contratto di fornitura, servizio e consulenza viene inserita una dichiarazione di conoscenza delle disposizioni del D.Lgs. 231/2001 e dei principi del Modello e del Codice Etico e di impegno al rispetto dello stesso. Gli organi di controllo ricevono specifica formazione e informazioni in occasione di aggiornamenti normativi e del Modello.

1. Il Gruppo AdB

Indicatori di performance

Membri degli organi di governo ai quali sono state comunicate le politiche e procedure di anticorruzione aziendali	u.m.	2020	2021	2022
Totale	N°	12	12	12
Totale	%	92%	80%	80%
Dipendenti ai quali sono state comunicate le politiche e procedure di anticorruzione aziendali per livello	u.m.	2020	2021	2022
Dirigenti		9	9	8
Quadri		34	33	35
Impiegati		344	335	344
Operai		74	76	78
Totale	N°	461	453	465
Dirigenti	%	100%	113% ²¹	100%
Quadri		97%	92%	97%
Impiegati		100%	98%	93%
Operai		89%	86%	84%
Totale	%	98%	95%	92%
Dipendenti che hanno ricevuto formazione sull'anti-corruzione	u.m.	2020	2021	2022
Dirigenti		7	2	-
Quadri		30	24	5
Impiegati		155	158	39
Operai		-	66	4
Totale	N°	192	250	48
Dirigenti	%	78%	25%	0%
Quadri		86%	67%	14%
Impiegati		45%	46%	11%
Operai		-	75%	4%
Totale	%	41%	53%	10%

Si precisa che il trend della formazione sull'anti-corruzione ha registrato un calo rispetto agli anni precedenti in considerazione della ciclicità degli adempimenti formativi relativi al corso in materia

di 231 che viene svolto dai dipendenti ogni cinque anni (nel 2020 e nel 2021 era in scadenza a gran parte dei dipendenti).

21 Il dato include anche un dipendente che ha partecipato alle attività di formazione e non più presente nel Gruppo al 31 Dicembre 2021

1.6.2 Tax responsibility

AdB opera nel rispetto della normativa fiscale e delle modalità operative definite nella procedura "Gestione Adempimenti Fiscali" che disciplina i principi, i processi e le responsabilità nella gestione degli adempimenti derivanti da operazioni attive e passive. Per garantire la corretta ottemperanza alle normative applicabili, AdB ha identificato un Responsabile Fiscale dedicato alla gestione dei diversi adempimenti e al monitoraggio costante delle evoluzioni normative applicabili per le Società del Gruppo.

Il Responsabile Fiscale lavora in sinergia con le diverse funzioni del Gruppo e con lo studio esterno che si occupa di amministrazione e gestione area fiscale per la società TAG, con l'obiettivo di coordinare e gestire adeguatamente i diversi adempimenti previsti da una realtà complessa come quella aeroportuale. Il Responsabile Fiscale è responsabile di assicurare la corretta attuazione e la predisposizione degli adempimenti nei tempi previsti dalla normativa vigente, grazie anche alla collaborazione con uno studio esterno specializzato.

1.6.3 Modello di gestione dei rischi integrato

AdB, in un'ottica di sostenibilità di medio-lungo termine, si impegna a gestire i rischi collegati allo svolgimento delle diverse attività di business attraverso la definizione di adeguate politiche e modalità di gestione dei processi. Il sistema di controllo interno e di gestione dei rischi di AdB, inteso quale insieme dei mezzi adottati al fine di mitigare i rischi legati agli eventi che potenzialmente possono influire

La procedura si inserisce nel quadro delle più ampie norme comportamentali del Gruppo richiamate dal Codice Etico e dal MOG ex D.Lgs. 231/01, attualmente in fase di aggiornamento rispetto alla recente introduzione dei reati tributari e dei rischi ad esso correlati.

Nell'ambito delle relazioni con le autorità fiscali, AdB osserva i principi di comportamento e i protocolli di controllo definiti dal Modello 231 nei rapporti con la Pubblica Amministrazione, in un clima di dialogo e confronto continuo e garantendo il mantenimento di comportamenti corretti, trasparenti e professionali. Operando sul territorio italiano, il Gruppo paga le imposte dovute esclusivamente in Italia, sulla base della giurisdizione fiscale nazionale. Per maggiori dettagli riguardanti i ricavi e le imposte si faccia riferimento a quanto riportato all'interno del Bilancio Consolidato e relativa Nota Integrativa.

negativamente sull'andamento aziendale e sul raggiungimento degli obiettivi, si articola nei diversi livelli di controllo classicamente individuati ed è soggetto alla supervisione dell'Alta Direzione e del Consiglio di Amministrazione. AdB ha quindi definito i seguenti **livelli** di controllo e le relative responsabilità, coerentemente al "Modello delle tre linee":

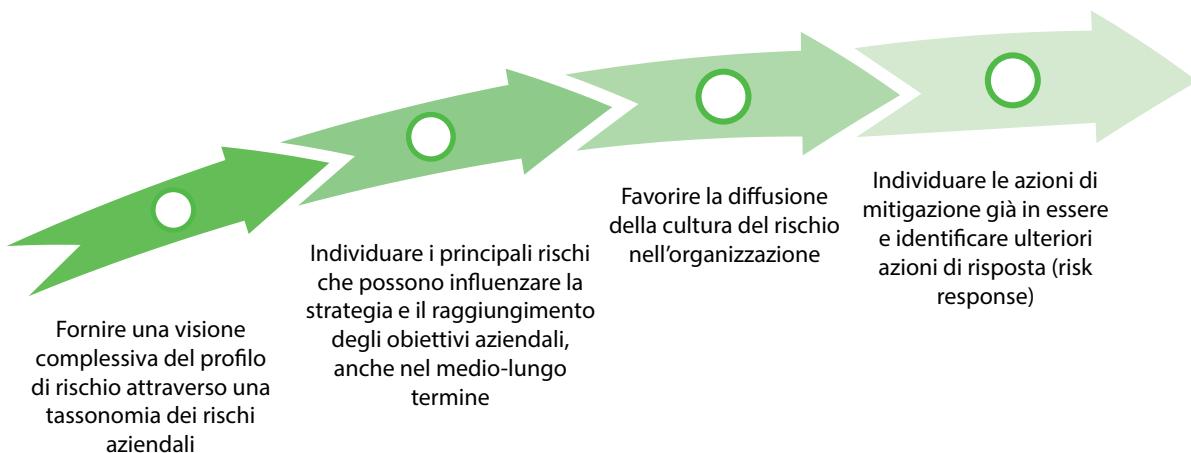
1° LIVELLO	2° LIVELLO	3° LIVELLO
Compiti di controllo e gestione del rischio relativi a ciascun processo aziendale e sotto la responsabilità delle direzioni e funzioni di linea	Compiti di gestione di taluni rischi specifici sotto la responsabilità di specifiche funzioni competenti	Compiti di assurance affidati alla funzione di Internal Audit

Tale impostazione è stata ulteriormente rafforzata con l'avvio, nel 2015, di un progetto di **Enterprise Risk Management (ERM)**, sviluppato sulla base del modello CoSO Framework. Nel 2021, la Società ha aggiornato il proprio profilo di rischio, con riferimento all'orizzonte temporale 2022-2026, tenendo in considerazione anche potenziali rischi connessi agli ambiti del D.Lgs. 254/2016.

Il profilo di rischio della Società riflette in particolare gli effetti di una rapida ripresa della domanda e delle conseguenti difficoltà operative sul proprio business, in un contesto caratterizzato dalla forte contrazione del traffico passeggeri e dal deterioramento del contesto macroeconomico e geopolitico.

1. Il Gruppo AdB

In termini generali, il progetto ERM mira a:



Secondo l'approccio utilizzato, i process owner, individuati in relazione agli obiettivi strategici aziendali, hanno aggiornato i principali rischi oggetto di valutazione e identificato nuovi rischi emersi rispetto all'evoluzione del business, ponendo particolare attenzione all'identificazione di rischi aziendali potenzialmente connessi ai cinque ambiti del D.Lgs. 254/2016 (ambientale, sociale, attinente al personale, ai diritti umani e alla lotta alla corruzione). I rischi sono poi stati valutati in considerazione della probabilità di accadimento e dell'impatto generato su quattro dimensioni principali: economico/

finanziario, reputazionale, operativo e sustainability. Infine, per i principali rischi, sono state individuate le azioni di mitigazione già in essere e identificate ulteriori azioni di risposta a sostegno della strategia di Risk Management adottata dalla società.

Unitamente e ad integrazione del modello ERM, la Società ha introdotto diversi presidi per la gestione di rischi specifici, che si collocano al secondo livello di controllo precedentemente definito, quali:



Principali fattori di rischio non finanziari

Nel corso del 2022, in continuità con il percorso intrapreso nel 2019 di progressiva integrazione della sostenibilità nella strategia aziendale e nel business, AdB ha lavorato all'aggiornamento dei principali rischi aziendali nell'ambito del progetto ERM, tenendo in considerazione gli ambiti descritti dal D.Lgs. 254/2016 come parte integrante del processo.

Il 2022 è stato un anno caratterizzato da una rapida ripresa del traffico aereo che, in un contesto di incertezza da punto di vista macroeconomico e geopolitico, ha generato **criticità operative a livello di supply chain**. Tali circostanze hanno condotto a confermare o rafforzare potenziali criticità derivanti dal **congestionamento aeroportuale in relazione al traffico**, oltre al **peggioramento della qualità del servizio offerto e delle relazioni con gli stakeholders**, sempre più attenti alle tematiche di sostenibilità e rumore. A questo proposito AdB conferma il proprio impegno per uno sviluppo sostenibile dello scalo, in coordinamento con le Istituzioni del territorio, anche attraverso il potenziamento dei propri strumenti di dialogo e condivisione con i cittadini sui temi ambientali. AdB evidenzia la sempre maggiore rilevanza per lo sviluppo aeroportuale delle iniziative da mettere in campo a beneficio del territorio, nonché di un tempestivo aggiornamento degli stakeholder sul loro avanzamento, tenuto conto della sempre maggiore sensibilità rispetto alle tematiche ambientali da parte di tutti gli stakeholder.

A conferma di ciò, nel corso del 2022 Aeroporto ha messo in atto azioni volte a mitigare questi rischi.

Tenuto conto della rapida ripresa del mercato, si è valutato di non confermare i rischi relativi al minore recupero del traffico legacy a seguito della pandemia.. In relazione all'operatività, in considerazione

della graduale ripresa del settore e delle prospettive di crescita, si è ritenuto di non confermare il rischio legato alla temporanea indisponibilità di personale chiave, pur continuando a considerare possibili difficoltà legate al reperimento di nuove risorse o perdita di know-how critico per effetto di una generale minore attrattività del settore rispetto ad altri business che non hanno subito gli effetti della pandemia.

Per effetto del miglioramento del contesto sanitario e delle azioni messe in atto a protezione dei lavoratori, AdB ha ritenuto di eliminare il rischio di quarantena/temporanea indisponibilità di personale chiave, legato alla pandemia da Covid-19.

In tema di sostenibilità Aeroporto ha valutato di depotenziare il rischio di ritardato e/o parziale raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità nel lungo termine, in considerazione della crescente rilevanza che tali aspetti hanno assunto nelle attività aziendali.

In tema di sicurezza, nel 2022 è stato confermato nella sfera dei principali rischi aziendali il tema della **Cyber Security**, con potenziali impatti sociali. La crescente aggressività degli attacchi cyber, l'introduzione di nuove iniziative di Digital Transformation, il progressivo aumento dei punti di accesso ai dati (anche a seguito dell'introduzione dello smart working), potrebbero aumentare la vulnerabilità dei sistemi aeroportuali e, in caso di attacco, comportare potenziali disservizi per gli stakeholder aziendali. Le strutture aziendali dedicate monitorano e gestiscono con attenzione la sicurezza informatica attraverso diversi presidi, tra cui procedure consolidate in caso di attacco, audit periodici in ambito network and information security, sensibilizzazione e formazione dei dipendenti sul tema.

1.6.4 Politiche di procurement e gestione degli appalti

La catena di fornitura di AdB è notevolmente complessa e sfaccettata, rispecchiando in ciò la complessità delle attività che vengono svolte nella gestione dell'Aeroporto. AdB acquista lavori, servizi e forniture delle tipologie più diverse. Il parco fornitori è costituito in grande maggioranza da piccole e medie imprese. **I fornitori del Gruppo nel 2022 risultano essere 1.184²³** (+10% rispetto al 2021), **con un fatturato complessivo di 94 milioni di Euro**, per il 77% destinato a forniture di servizi e altri costi e per il 23% a investimenti prevalentemente in diritti di concessione e rinnovo delle infrastrutture aeroportuali.

Per quanto riguarda le modalità di affidamento, AdB è tenuta, per gli affidamenti di appalti di lavori, servizi e forniture, all'osservanza di procedure ad evidenza pubblica nel rispetto di quanto previsto dal Codice contratti pubblici (D.Lgs. 50/2016), per le parti applicabili ai settori speciali qualora detti appalti presentino un nesso di strumentalità rispetto all'attività svolta dal Gestore aeroportuale di "sfruttamento di un'area geografica per la messa a disposizione di aeroporti [...] e di altri terminali di trasporto ai vettori aerei" (ex art. 119 del D.Lgs. 50/2016). Per gli appalti strumentali al di sotto della soglia comunitaria, AdB applica un proprio Regolamento interno redatto in osservanza dei principi comunitari in materia di procurement, ma con procedure semplificate circa i criteri di qualificazione e di selezione. La Società affida con logiche e principi di tipo privatistico gli appalti di lavori, servizi e forniture, qualora detti appalti non presentino un nesso di strumentalità ex art. 119 e ciò indipendentemente dal valore stimato degli stessi (cosiddetti "appalti no core" o "appalti estranei" o, ancor più chiaramente, "appalti privati"). Indipendentemente dalle regole procedurali – pubblicistiche o privatistiche – seguite per l'affidamento, l'impiego consolidato di procedure di selezione chiare e trasparenti, che garantiscono parità di informazioni e di possibilità d'accesso all'offerta, oltre che condizioni di corretta e leale concorrenza nello svolgimento delle trattative, dà garanzia al mercato di una reale occasione di corretta competitività. Nei casi previsti dal Codice Contratti e, in ambiti più estesi, nel procurement privatistico, vengono fatti anche affidamenti diretti a fornitori che assicurino ad AdB i più elevati standard di qualità, comunque con congruità economica delle prestazioni sempre verificata dai responsabili di spesa.

Tutti i fornitori del Gruppo sono, inoltre, tenuti a rispettare i principi e le prescrizioni del Codice Etico: l'infrazione di tali principi costituisce infatti una grave inadempienza agli obblighi contrattuali e autorizza AdB ad adottare opportune azioni di autotutela. I Capitolati Speciali d'Appalto contengono poi specifici riferimenti all'osservanza dei contratti collettivi di lavoro, alle disposizioni di legge sulla prevenzione degli infortuni e sulle assicurazioni sociali, e, ove applicabili, agli adempimenti volti alla tutela ambientale e al risparmio energetico.

Per quanto riguarda le attività di sourcing strategico, nel corso 2022 sono stati realizzati alcuni importanti progetti per una migliore gestione dei fornitori del Gruppo e per una più efficace operatività nei processi di acquisto. In particolare:

- è stata implementata una **Piattaforma**, accessibile a tutta l'Azienda, per la raccolta e la gestione delle informazioni relative ai fornitori. La Piattaforma da accesso ad un database di informazioni generali (incluse le caratteristiche relative alla sostenibilità) sui fornitori, consentendo di svolgere ricerche di mercato nonché di eseguire controlli e verifiche. Essa consente, inoltre, di tracciare la valutazione della performance dei fornitori da parte degli utenti, associando a ciascun fornitore il rating prestazionale risultante dalle valutazioni eseguite dagli utenti. Attraverso la Piattaforma, è iniziata la registrazione delle schede di Vendor Rating per alcuni dei fornitori più significativi;
- è stata condotta una **mappatura di alto livello delle caratteristiche ESG dei fornitori**, attraverso la somministrazione e l'analisi di un "Questionario di sostenibilità del fornitore" elaborato in collaborazione con tutte le funzioni aziendali. In particolare, sono stati raccolti i dati relativi a 107 fornitori²⁴, corrispondenti al 75,1% dello spend dell'anno precedente. Secondo quanto emerso dall'analisi, il livello di maturità ESG dei fornitori intervistati è sensibilmente diverso a seconda che si tratti di aziende di grande o di media-piccola dimensione. Inoltre, tale livello è più alto in corrispondenza di elementi - quali la governance, la regolamentazione del lavoro e la sicurezza dei lavoratori - riconducibili a prassi organizzative ormai consolidate nel nostro Paese per effetto di strumenti legislativi già in vigore da tempo. Molti elementi relativi agli aspetti ambientali e/o energetici sono, invece, ancora poco conosciuti e maggiormente presenti in aziende di dimensioni maggiori, operanti in business innovativi o strettamente connessi con tematiche ambientali/energetiche. I dati emersi dal Questionario sono stati recepiti all'interno della Piattaforma Fornitori;
- sono proseguiti le **analisi sulle modalità di acquisto**, in particolare legate agli affidamenti diretti con approfondimenti specifici dedicati ad alcune aree aziendali per le quali, a fronte della numerosità degli affidamenti, si è suggerita l'adozione di strumenti come il "contratto aperto" con lo scopo di ridurre l'attività amministrativa, a beneficio dell'efficienza della filiera su cui grava la gestione dell'intero processo di acquisto;
- è stata dedicata particolare attenzione, infine, ai **"fornitori unici"** attraverso analisi di Risk Assessment.

23 Di cui: n. 967 (n. 904 nel 2021) relativi a forniture di servizi ed altri costi e n. 217 (n. 168 nel 2021) relativi ad investimenti ed interventi a fondo di ripristino.

24 Il questionario è stato inviato complessivamente a n. 588 fornitori. Il perimetro analizzato è relativo a fornitori Italia e fornitori professionisti.



Bilancio di Sostenibilità 2022

LA STRATEGIA PER CREARE VALORE

gna



2. La strategia per creare valore

2 STRATEGIA PER CREARE VALORE

In qualità di gestore delle strutture aeroportuali di Bologna, AdB offre a persone e imprese un'ampia connettività nazionale e internazionale. Il rapporto che lega il Gruppo al territorio è bilaterale e virtuoso. Da un lato l'Aeroporto, mediante l'offerta di soluzioni avanzate in termini di destinazioni raggiungibili e qualità del servizio, contribuisce allo sviluppo economico e sociale del territorio, soprattutto in un contesto che richiede di muoversi "globalmente" per competere, lavorare, formarsi; dall'altro è l'Aeroporto stesso che cresce a sua volta e crea valore beneficiando dello sviluppo del territorio in cui opera. L'Aeroporto si colloca in un'area geografica

caratterizzata da un bacino di utenza che si estende tradizionalmente oltre i confini regionali: AdB arriva infatti a coprire 20 province italiane, con 10,9 milioni di residenti (circa il 18% del totale della popolazione italiana). L'area di riferimento denota potenzialità notevolmente crescenti, grazie ai mezzi di trasporto che permettono un facile collegamento fra la Città e l'Aeroporto. Ai mezzi di trasporto già esistenti, si è infatti aggiunto da fine 2021 il Marconi Express, il collegamento veloce su monorotaia sopraelevata, che permette uno spostamento rapido tra l'Aeroporto e la stazione centrale di Bologna.



La posizione geografica e il tessuto imprenditoriale sono gli elementi che negli anni hanno favorito lo sviluppo dell'aeroporto a prescindere dagli andamenti stagionali, delineando una relazione virtuosa tra l'aeroporto e il suo territorio ben delineata nel Piano Strategico della Società, dove lo sviluppo delle destinazioni (**Connect**) e il potenziamento delle infrastrutture (**Develop**) rappresentavano due dei pilastri fondamentali alla guida dello sviluppo del Gruppo.

I primi mesi del 2022 sono stati contraddistinti, come nell'anno precedente, dal perdurare delle conseguenze della pandemia, con una offerta di voli ridotta, rispondente ad una domanda contenuta. Tuttavia, a partire dal mese di aprile, si è registrata un'inversione di tendenza e, dal mese di giugno, un'accelerazione rilevante caratterizzata da una forte ripresa del traffico che ha portato, nei mesi estivi, al superamento dei livelli pre-Covid-19.

Questo progressivo slancio ha dovuto scontare però alcune criticità generate in buona parte dall'occupazione militare russa in Ucraina, da febbraio 2022, quali:

- la completa chiusura dei viaggi aerei da/per l'Ucraina;
- il blocco delle compagnie russe, interdette a volare in molti Paesi europei e, conseguentemente, la chiusura di molte rotte fra l'Europa Occidentale e la Federazione Russa;
- la ritorsione russa verso le compagnie aeree dei Paesi aderenti al boicottaggio, con chiusura del proprio spazio aereo. Ciò ha costretto molte compagnie aeree che connettevano l'Europa Occidentale all'Asia Orientale (Cina, Corea, Giappone) a sospendere o reindirizzare i loro voli su rotte molto più lunghe ed economicamente più costose, con conseguente drastico calo dell'offerta.

A ciò vanno aggiunte le ripercussioni sugli slot dei principali aeroporti mondiali che hanno dovuto reingegnerizzare le attività operative in termini di orari e connessioni. Questi fattori hanno determinato un impatto significativo incrementale sui costi, compresi i prezzi del carburante. In sintesi, chiudere lo spazio aereo si traduce in tempi di volo più lunghi, maggior quantitativi di carburante, più ore di pilotaggio, aumento dei costi e, di conseguenza, delle tariffe.

In linea più generale, alcuni mercati internazionali, nel 2022, hanno registrato una ripresa consistente (Americhe), mentre altri permangono in contrazione rispetto ai valori pre-pandemici (Cina in primis). Le previsioni per il 2023 sono moderatamente positive, con domande di mercato tendenzialmente in crescita e mercati che, nella maggior parte, sono vicini ai livelli che si registravano nel 2019. Perdurano peraltro le incertezze legate al perdurare della crisi Russo-Ucraina alle quali va aggiunto il permanere di mercati "congelati", spesso per scelte politiche dei propri governi, come

quello della Cina, che solo ultimamente ha mostrato segnali di riapertura. Quale conseguenza del conflitto russo-ucraino risultano sospesi i collegamenti da Bologna per le città di Russia e Ucraina con un impatto stimato in termini di riduzione del traffico passeggeri da/verso queste destinazioni di circa 150 mila passeggeri per l'intera annualità 2022 e di circa 500 mila Euro in termini di EBITDA. Attualmente il Gruppo, nelle proprie stime, non ipotizza la ripresa del traffico da/verso Russia e Ucraina nel breve termine e ritiene che non vi siano altri impatti significativi sulle proprie attività.

Compagnie aeree e andamento del traffico

AdB considera fortemente strategico per la crescita del proprio business il mantenimento di un'offerta di voli diversificata e funzionale per diversi segmenti di utenza, con un sostanziale equilibrio tra componente low cost e componente legacy.

L'Aeroporto è infatti contraddistinto da un'ampia gamma di vettori, grazie ai quali riesce a soddisfare le diverse esigenze di ogni tipo di traffico e di passeggeri:

2020	2021	2022	I vettori di AdB
107 destinazioni collegate direttamente (<i>di cui 6 esclusivamente cargo</i>)	113 destinazioni collegate direttamente (<i>di cui 8 esclusivamente cargo</i>)	127 destinazioni collegate direttamente (<i>di cui 9 esclusivamente cargo</i>)	<ul style="list-style-type: none"> • Principali vettori di linea europei, capaci di offrire, tramite collegamenti plurigiornalieri verso i loro hub, connessioni con ogni punto di interesse a livello mondiale • Vettori di medie dimensioni con una forte propensione al traffico etnico • Compagnie low cost con la maggioranza di traffico punto - punto • Vettori specializzati nel leisure e outgoing • Vettori di livello mondiale con elevato standard di servizio che permettono all'utenza di raggiungere un'ampia gamma di destinazioni intercontinentali, in particolare asiatiche
44 compagnie (<i>di cui 6 esclusivamente cargo</i>)	41 compagnie (<i>di cui 6 esclusivamente cargo</i>)	52 compagnie (<i>di cui 8 esclusivamente cargo</i>)	

In linea generale, le difficoltà riscontrate, sono riconducibili alle emergenze organizzative e di carenza di flotte che i grandi vettori e i principali hub europei hanno dovuto affrontare. La **contrazione della domanda**, dovuta alle conseguenze dei provvedimenti sulla pandemia, ha messo a dura prova le situazioni finanziarie dei vettori e degli aeroporti. Per rispondere a questa crisi alcune società, ubicate in Paesi che prevedono una normativa sul lavoro più flessibile, hanno diminuito drasticamente gli organici. Allo stesso modo i vettori hanno dismesso un consistente numero di aeromobili riducendo le flotte ormai eccedenti la domanda di mercato. La repentina ripresa del mercato ha colto impreparati i soggetti economici interessati, evidenziando notevoli difficoltà nel recuperare aerei ed organici. Tale situazione ha comportato, nel periodo estivo, notevoli criticità presso gli scali di quasi tutto il continente, facendo registrare numerose cancellazioni di voli e forti disservizi alla clientela. Il mercato italiano del trasporto aereo ha fatto registrare, nel 2022, oltre 164 milioni di passeggeri e quasi 1,5 milioni di movimenti, attestandosi rispettivamente al -14,7% e al -10,6% rispetto ai livelli pre-covid del 2019. Ancora una volta, l'andamento del traffico dell'Aeroporto di Bologna è superiore alla media nazionale. Infatti, nel

2022, AdB ha fatto registrare quasi 8,5 mln di passeggeri²⁵ e 70.871 movimenti, attestandosi all'incirca ai livelli del 2018. Un traffico più che raddoppiato rispetto al 2021 arrivando a rappresentare circa il 90% dei livelli del 2019. Il mix di traffico è leggermente variato rispetto allo scorso anno, con una percentuale di linea del 28,1% e low cost del 71,9%. Ciò è strettamente correlato ad un traffico low cost ancora contraddistinto da ritmi elevati di crescita e ad un traffico legacy che ha evidenziato dei buoni segnali di ripresa. Il traffico 2022²⁶ è identificabile nei seguenti tre differenti periodi:

- **gennaio - maggio**, contraddistinto dal perdurare degli effetti Covid-19 e con un traffico movimenti e passeggeri, nel complesso, pari a circa l'80% del 2019;
- **giugno - ottobre**, in cui si è registrato un aumento del traffico passeggeri con livelli superiori rispetto all'analogo periodo del 2019 (+3% di passeggeri, -3% di movimenti e +6% di riempimento medio);
- **novembre - dicembre**, contraddistinto da un trend nel complesso negativo²⁷ rispetto all'analogo periodo del 2019 (e -19% di passeggeri e -22% di movimenti).

25 Il dato comprende l'Aviazione Generale. Il traffico passeggeri, relativamente all'esercizio 2022, risulta essere così composto: 26,1% traffico Domestico, 28,5% traffico EU, 19,5% traffico Extra- UE e 25,9% traffico Extra -Schengen.

26 Il dato si riferisce al traffico commerciale passeggeri (no voli cargo), al netto dei transiti, posizionamenti e scali tecnici.

27 Il trend è principalmente riconducibile alla contrazione delle operazioni da parte di Ryanair.

2. La strategia per creare valore

Nuove rotte e nuovi vettori

Nonostante il periodo di forte incertezza che ha contraddistinto il mercato del trasporto aereo, anche il 2022 è stato contraddistinto, per l'Aeroporto di Bologna, dall'avvio di nuove rotte e nuovi vettori:

- **SWISS (LX)**, nuovo volo di linea per Zurigo (ZRH) con 4 frequenze settimanali dal 31 marzo 2022. Swiss ha base presso l'Aeroporto di Zurigo e da qui, con la sua flotta di 91 aeromobili, collega oltre 110 destinazioni in tutto il mondo. Facendo parte di Star Alliance questa alleanza ha completato l'offerta dello scalo di AdB da e per la propria catchment area;
- **FINNAIR (AY)**, nuovo collegamento di linea per Helsinki (HEL) giornaliero a partire dal 29 marzo 2022. Finnair fa parte dell'alleanza One World e questo nuovo volo permette ai passeggeri di poter usare Helsinki come hub per proseguire i propri viaggi verso tutto il Nord Europa, il Nord America, l'Asia ed il Far East (il network di Finnair collega Helsinki con oltre 100 destinazioni in tutto il mondo). Il volo è operato nella stagione estiva;
- **AIR SERBIA (JU)**, nuovo volo di linea per Belgrado (BEG) con 3 frequenze settimanali dal 6 giugno 2022. Il vettore di bandiera della Repubblica di Serbia ha una flotta di quasi 20 aerei fra lungo e medio raggio e serve circa 60 destinazioni;
- **PLAY AIRLINE (OG)**, nuovo volo di linea stagionale bisettimanale per Reykjavik (KEF) attivo dal 7 giugno al 20 settembre 2022. Si tratta di una nuova compagnia aerea islandese, con base all'Aeroporto di Reykjavik - Keflavik (KEF), che ha iniziato le operazioni nella seconda metà del 2021 e possiede una flotta di 4 aerei;
- **TWINJET (T7)**, nuovo volo di linea per Lione (LYS) con 5 frequenze settimanali dal 1° dicembre 2022. Si tratta di una compagnia aerea regionale francese. Il collegamento diretto per Lione è stato operato fino ad ottobre 2022 direttamente da Air France (AF).

Rotte riattivate

La ripresa della domanda ha comportato anche il ritorno di una serie di rotte che erano state sospese principalmente a causa del periodo pandemico:

- **PEGASUS**, volo per Istanbul (SAW), con 4 frequenze settimanali, ripreso dal 6 aprile 2022 (il volo era stato interrotto a marzo 2020);
- **SILVER AIR**, volo stagionale estivo per l'Elba bisettimanale ed operato, l'ultima volta, per qualche settimana nell'autunno 2021;
- **AIR MOLDOVA**, volo per Chisinau, con 3 frequenze settimanali, ripreso dal 9 aprile 2022 (il volo era stato interrotto a marzo 2020);
- **ITA**, volo per Roma ripreso dal 2 aprile 2022 (a pieno regime, con volo bi-giornaliero, da giugno). Il volo era stato sospeso nella stagione invernale 2021/22;
- **ALBAWINGS**, volo per Tirana ripreso dal 2 luglio 2022 (sospeso dal 10 gennaio al 3 giugno 2022);
- **EASYJET**, volo per Londra (LGW) ripreso nella stagione estiva 2022 (sospeso nell'inverno 2022/23). Il volo era stato interrotto a marzo 2020;
- **GERMANWINGS**, volo per Colonia ripreso stabilmente nella stagione estiva 2022 (il volo era stato interrotto a marzo 2020 e ripreso per qualche settimana nell'autunno 2021);
- **WIZZ**, volo per Skopje ripreso dal 3 giugno 2022 (effettuato solo qualche volo a dicembre 2021);
- **WIZZ**, volo Varsavia ripreso dal 29 marzo 2022 (volo operato solo dal 4 luglio al 31 ottobre 2020);
- **TAP**, volo per Lisbona ripreso dal 6 luglio 2022 e riconfermato per la stagione invernale 2022/23 (la rotta era stata sospesa nella stagione invernale 2021/22);
- **TUI**, volo per Marrakech riconfermato nella stagione invernale 2022/23 (la rotta era stata sospesa nella stagione invernale 2021/22).



Traffic Development Policy

La Policy di Sviluppo Traffico ha lo scopo di attrarre traffico incrementale sullo scalo tramite un modello di incentivazione che persegue l'obiettivo di regolamentare tale sviluppo in maniera trasparente e non discriminatoria, ottimizzando l'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali, conformemente alla normativa e regolamentazione applicabile.

L'attuale Policy, in vigore dal periodo Winter 2022/23, riprende in sostanza l'edizione precedente apportando alcuni aggiornamenti dettati dall'esigenza di renderla più coerente con la rapida evoluzione del mercato a cui si sta assistendo.

In particolare, sono stati confermati gli **obiettivi** presenti nella precedente edizione della Policy, ad eccezione di quello afferente alla mitigazione degli effetti negativi del Covid-19 sul traffico passeggeri, che è venuto meno:

- **sviluppo della connettività di lungo raggio;**
- **miglioramento del network;**
- **promozione delle attività di sostenibilità ambientale;**

Inoltre, sono rimaste invariate le principali tipologie di traffico, ad eccezione della tipologia di Traffic Recovery, relativa al piano di ripresa per gli hubs e per facilitare i legacy carriers al ritorno alla attività pre-Covid, che è venuta meno:

- **Lungo raggio:** piano di incentivazione finalizzato a sviluppare destinazioni o collegamenti operati da voli di linea o charter che raggiungono destinazioni superiori alle 4 ore. Nella nuova Policy è stata apportata una modifica dell'area riferita ai voli di lungo raggio per comprendere territori che oggi hanno problematiche sostanzialmente analoghe ai Paesi della categoria: Federazione Russa, Bielorussia, Ucraina, Georgia.
- **Rotte primarie:** piano focalizzato sulle destinazioni maggiormente strategiche per lo sviluppo del Gruppo.
- **Rotte secondarie:** piano focalizzato ad incentivare altre specifiche destinazioni.
- **Piani multirotta:** piani finalizzati ad incentivare ingenti volumi di passeggeri generati da più rotte operate dallo stesso soggetto.
- **Piani di Sostenibilità ambientale:** incentivo addizionale, applicabile solo in combinazione ad uno degli altri piani, nel caso di impegno concreto da parte di un vettore a promuovere attività di sostenibilità, riducendo impatto ambientale dei propri aerei e supportando iniziative in tale ambito in collaborazione con gli stakeholders e il territorio.

2. La strategia per creare valore

2.1 Ampliare il network di destinazioni



Durante il periodo 2009-2019 Aeroporto di Bologna si era contraddistinto registrando una crescita del traffico passeggeri costantemente superiore alla crescita media italiana.

Nel 2019, all'apice della crescita, a fronte di un incremento della media nazionale del 2,8%, l'Aeroporto aveva registrato un incremento del 10,6%. L'avvento della pandemia ha cambiato radicalmente lo scenario sia a livello mondiale che nazionale. AdB non ha potuto di conseguenza evitare un drastico ridimensionamento dell'attività con numeri che riportano, peraltro come per tutti gli altri scali, indietro di anni. Il traffico passeggeri del 2020 dello scalo di Bologna è paragonabile ai volumi di traffico del 1997.

A partire dal 2021 e nel corso di tutto il 2022, AdB ha lavorato in stretta collaborazione con i vettori al fine di accelerare un recupero che si può oggi facilmente leggere nei dati del 2022. Tali dati testimoniano, infatti, un importante avvicinamento ai valori pre-pandemic, che ora registrano una differenza inferiore al 10% (-9,7%) rispetto al 2019, in termini di numero complessivo dei passeggeri. Entrando in un primo livello di dettaglio, le compagnie low cost hanno ulteriormente dimostrato la loro maggiore reattività, conquistando molto velocemente quei mercati che hanno espresso, soprattutto nel semestre estivo del 2022, una forte ripresa della domanda. Ma il 2022 ha anche visto le compagnie legacy ridisegnare le proprie strategie di network ed adeguare le proprie flotte ed equipaggi a nuove dinamiche di mercato. Ciò ha permesso un buon recupero anche sullo scalo bolognese del sistema di hub &

spoke, che alimenta, attraverso l'ampiamento del network indiretto, il numero delle destinazioni facilmente raggiungibili nel mondo. Il risultato è stato una sostanziale ripresa dei numeri legati al traffico generato dai legacy carriers.

La tendenza sembra confermarsi anche per il 2023, con una crescita sul fronte dei collegamenti con i principali hub. Questo favorisce, da un lato, l'accompagnamento della crescita della domanda del mercato americano (sia nell'area nord che nell'area latina) soprattutto per i vettori europei tradizionalmente forti su quelle tratte e, dall'altro lato, il consolidamento dei vettori naturalmente posizionati sulle rotte verso l'Asia meridionale, il Sud-Est asiatico e l'Australasia (Turkish Airlines ed Emirates).

Il driver principale per il 2022, in linea con la tendenza dell'anno precedente, è stato il *leisure*. Tuttavia, anche il traffico business ha ripreso la sua risalita verso i livelli raggiunti pre-pandemici. In questo senso, **la strategia dell'Aeroporto di Bologna conferma un investimento diversificato su più segmenti** volto ad assicurare: sia la crescita delle nuove destinazioni "vicine", per moltiplicare le occasioni di viaggio nell'ambito del corto raggio, sia consolidare e rafforzare il fideraggio verso gli hub che assicurano i collegamenti intercontinentali e, infine, mantenere intensa l'attenzione verso nuovi mercati potenziali di lungo raggio. Da ultimo, ma non meno importante, sarà determinante mantenersi pronti per una eventuale auspicata ripresa di mercati che risultano al momento "congelati" per ragioni politiche e che, in realtà, hanno sempre rappresentato una primaria opportunità per il territorio di riferimento di AdB, dal punto di vista economico, culturale e turistico.

Indicatori di performance

Passeggeri ²⁸	2020		2021		2022	
	Voli Nazionali	Voli Internazionali	Voli Nazionali	Voli Internazionali	Voli Nazionali	Voli Internazionali
Passeggeri in arrivo	402.571	850.841	772.154	1.273.430	1.115.331	3.121.316
Passeggeri in partenza	400.718	847.448	763.705	1.286.998	1.101.670	3.146.973
Totale	803.289	1.698.289	1.535.859	2.560.428	2.217.001	6.268.289

Passeggeri	2020		2021		2022	
	Origine e destinazione	Transiti diretti	Origine e destinazione	Transiti diretti	Origine e destinazione	Transiti diretti
Nazionale	801.424	1.865	1.532.866	2.993	2.212.801	4.200
Internazionale	1.695.957	2.332	2.557.849	2.579	6.264.559	3.730
Totale	2.497.381	4.197	4.090.715	5.572	8.477.360	7.930

Composizione traffico	2020		2021		2022		Variazione % 22-21
	2020	2021	2022	2021	2022	2021	
Passeggeri	2.506.258	4.103.816	8.496.000	4.103.816	8.496.000	4.103.816	107%
Movimenti	30.139	42.477	70.871	42.477	70.871	42.477	67%
Tonnellaggio	2.038.026	2.833.043	4.854.383	2.833.043	4.854.383	2.833.043	71%
Merce	43.377.968	50.121.148	55.194.607	50.121.148	55.194.607	50.121.148	10%

Composizione traffico passeggeri	2020		2021		2022		Variazione % 22-21
	2020	2021	2022	2021	2022	2021	
Linea	851.146	1.020.549	2.350.062	1.020.549	2.350.062	1.020.549	130%
Low cost	1.628.630	3.051.987	6.098.218	3.051.987	6.098.218	3.051.987	100%
Charter	17.605	18.179	29.080	18.179	29.080	18.179	60%
Transiti	4.197	5.572	7.930	5.572	7.930	5.572	42%
Totale aviazione commerciale	2.501.578	4.096.287	8.485.290	4.096.287	8.485.290	4.096.287	107%
Aviazione generale	4.680	7.529	10.710	7.529	10.710	7.529	42%
Totale	2.506.258	4.103.816	8.496.000	4.103.816	8.496.000	4.103.816	107%

Composizione traffico passeggeri	2020		2021		2022		Variazione % 22-21
	2020	2021	2022	2021	2022	2021	
UE	2.147.762	3.490.930	6.831.403	3.490.930	6.831.403	3.490.930	96%
Extra UE	353.816	605.357	1.653.887	605.357	1.653.887	605.357	173%
Totale aviazione commerciale	2.501.578	4.096.287	8.485.290	4.096.287	8.485.290	4.096.287	107%
Aviazione generale	4.680	7.529	10.710	7.529	10.710	7.529	42%
Totale	2.506.258	4.103.816	8.496.000	4.103.816	8.496.000	4.103.816	107%

Merce (KG)	2020		2021		2022		Variazione % 22-21
	2020	2021	2022	2021	2022	2021	
Merce via aerea di cui	34.673.841	38.853.926	42.973.932	38.853.926	42.973.932	38.853.926	11%
Merce	34.673.545	38.853.537	42.926.429	38.853.537	42.926.429	38.853.537	10%
Posta	296	389	47.503	389	47.503	389	12112%
Merce via superficie	8.704.127	11.267.222	12.220.675	11.267.222	12.220.675	11.267.222	8%
Totale	43.377.968	50.121.148	55.194.607	50.121.148	55.194.607	50.121.148	10%

2.2 Sviluppare le infrastrutture



La realizzazione degli investimenti previsti nel Masterplan e nel Contratto di Programma sono funzionali allo sviluppo del business di AdB, con una **strategia che prevede l'espansione delle infrastrutture esistenti** sia attraverso **interventi di breve-medio periodo**, volti ad espandere la capacità e a migliorare il livello di servizio per mezzo di riconfigurazioni interne ed espansioni puntuali di limitata estensione, che **interventi di medio-lungo periodo** che prevedono sostanziali ampliamenti in adiacenza alle infrastrutture già esistenti che manterranno il pieno utilizzo. Ad oggi, l'impianto infrastrutturale a disposizione dell'Aeroporto di Bologna supporta il traffico passeggeri annuo di circa 9,5 milioni di passeggeri ed è gestito attraverso diversi strumenti di pianificazione, tra cui il piano di utilizzo dell'autostazione, il piano della manutenzione straordinaria sul breve termine e il Master plan sul medio e lungo termine.

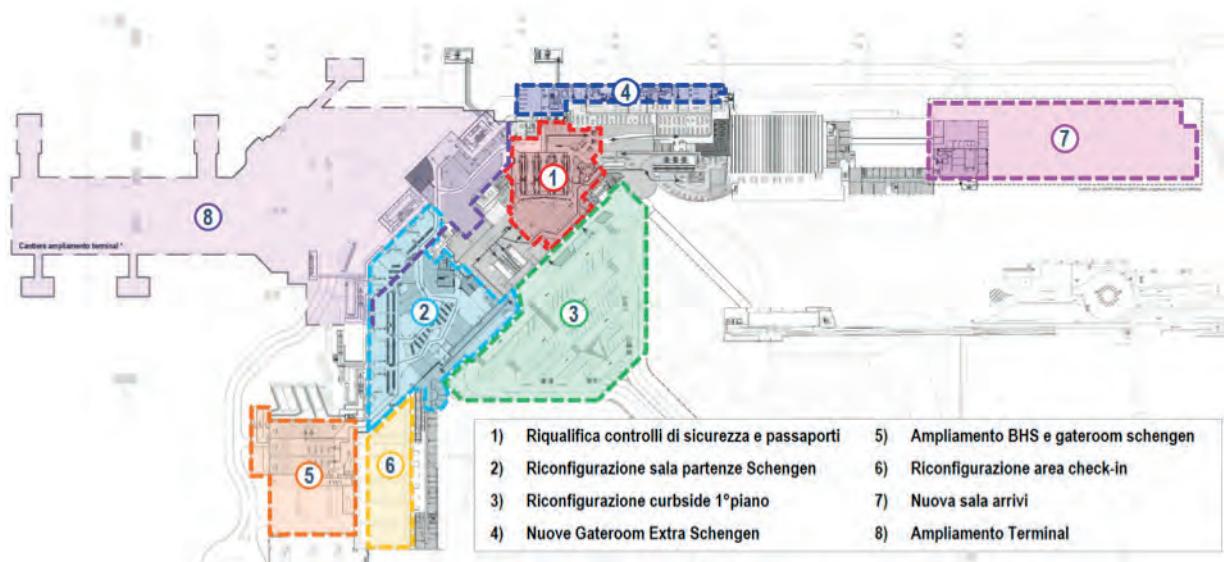
In particolare, nel **breve-medio termine**, sono previsti vari interventi volti a migliorare la qualità del servizio e i processi operativi, tra cui:

- la **realizzazione di nuovi piazzali aeromobili**, per aumentare la disponibilità dei parcheggi;
- l'**espansione dei controlli di sicurezza e dei passaporti in partenza** per incrementare la capacità di processo;
- l'**espansione e la riqualifica della sala partenze Schengen**, per incrementare le superfici e il numero dei gate di imbarco oltre a fornire un'esperienza commerciale rinnovata;
- l'**espansione delle gateroom extra-Schengen**, che consente l'incremento dei gate di imbarco;
- la **riqualifica dell'area check-in** per incrementare il numero di banchi ed apportare un upgrade tecnologico degli equipaggiamenti;
- la **realizzazione di una nuova sala agli arrivi** così da incrementare la capacità del controllo passaporti in arrivo e dei nastri di riconsegna;
- l'**ampliamento del sistema bagagli**;
- la **realizzazione di un nuovo parcheggio multipiano e la rifunzionalizzazione dell'area cargo** per garantire una migliore gestione del traffico merci.

Con specifico riferimento l'esercizio 2022, sono proseguiti i lavori

di realizzazione di un nuovo piazzale aeromobili, quelli per la nuova vasca di laminazione delle acque e quelli di riqualifica del terminal cargo. Si sono espletate le gare di affidamento lavori per la riqualifica della sala partenze Schengen e per il nuovo *curbside* piano primo e si è avviata la gara per il nuovo parcheggio multipiano. Inoltre, sono proseguiti le progettazioni degli altri interventi sul terminal passeggeri quali la riqualifica dell'area check-in, della sala arrivi e della viabilità fronte terminal, la cui realizzazione avverrà a seguito di quelle attualmente in lavorazione. Infine, è stato sviluppato lo studio di fattibilità per la riconfigurazione della viabilità interna dell'Aeroporto.

Nel **medio-lungo periodo**, sono previsti gli interventi a maggior impatto sulla struttura, che comprendono l'**ampliamento del terminal fase 1**, uno dei più importanti di tutto il Masterplan, volto ad espandere la capacità passeggeri in partenza. Il piano di sviluppo è concepito con l'obiettivo di fare dell'Aeroporto di Bologna una delle più moderne e funzionali aerostazioni d'Italia, quale importante porta di accesso alla Città ed al territorio. L'aggiornamento del Masterplan, necessario per adeguare lo scalo alle nuove esigenze, ha ricevuto approvazione tecnica di ENAC nel 2017, parere di non assoggettabilità alla valutazione di impatto ambientale nel 2018 e la conformità urbanistica nel 2020. Infine, nel febbraio 2021 il Masterplan, recante gli interventi di potenziamento infrastrutturale all'orizzonte temporale dell'anno 2030, ha ottenuto l'approvazione in via definitiva da ENAC. Tutti gli interventi di sviluppo delle infrastrutture abbracciano a pieno la sostenibilità, lo stesso **Piano di sviluppo aeroportuale 2016-2030** si focalizza sul pieno utilizzo delle infrastrutture esistenti, limitando la realizzazione di nuove opere ad elementi localizzati, contenuti e di grande efficacia. Più nel dettaglio a livello progettuale tutti gli interventi previsti rispettano i "Criteri Minimi Ambientali" stabiliti dalle varie normative di carattere nazionale e locale e sono corredati di apposita relazione che specifica i criteri adottabili e adottati per ciascun progetto. Inoltre, recenti bandi europei a cui Aeroporto di Bologna ha partecipato offrono l'opportunità, qualora aggiudicati, di ulteriori fondi volti ad incrementare la sostenibilità grazie, ad esempio, a tecnologie carbon free quali il fotovoltaico e l'idrogeno che contribuiranno a rendere lo scalo carbon neutral entro il 2030.



Lo sviluppo infrastrutturale nell'epoca post pandemica

L'esercizio 2022 è stato caratterizzato da una completa ripresa delle attività di sviluppo delle infrastrutture.

I volumi di traffico sono aumentati sensibilmente in anticipo rispetto alle previsioni di settore, in particolare nel periodo estivo, in cui sono stati raggiunti picchi di passeggeri comparabili a quelli pre-pandemici (2019). Ne consegue quindi una maggiore complessità realizzativa degli interventi di breve termine, tuttavia l'obiettivo per AdB rimane comunque la realizzazione tempestiva degli interventi programmati nel breve termine, cercando di mitigare il più possibile gli impatti sulle operazioni e sulla qualità del servizio durante i lavori di realizzazione.

2. La strategia per creare valore

2.3 Garantire l'accessibilità e il trasporto pubblico



Durante il 2022 è proseguito l'impegno di AdB, in collaborazione con gli enti territoriali e gli operatori di trasporto, nel mantenimento di un buon livello di accessibilità alle strutture. Ad ulteriore integrazione del collegamento della Città con il trasporto pubblico è attiva la **navetta speciale 944 tra l'Ospedale Maggiore e l'Aeroporto**, che, integrandosi

con le altre linee della rete di bus Tper (l'azienda di trasporto pubblico del territorio), può rappresentare un collegamento di trasporto pubblico utile, in particolare, per i lavoratori dell'area aeroportuale per l'interscambio con altre linee della rete urbana e suburbana di bus. Con la ripresa del traffico, sono stati riattivati anche i **servizi di bus extra comunali** che collegano l'Aeroporto di Bologna con le Città di Modena, Firenze, Rimini e Ferrara.

People Mover – Marconi Express

Nel 2022 è entrato definitivamente a regime il **Marconi Express**, l'innovativo sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata conosciuto anche come "People Mover", che permette di raggiungere in pochi minuti il centro e la stazione di Bologna dall'Aeroporto "Guglielmo Marconi". Il Marconi Express è stato realizzato su iniziativa del Comune di Bologna da una società composta da Consorzio Integra e Tper (Marconi Express Spa) cui AdB ha contribuito con un investimento di oltre 15 milioni di Euro. L'obiettivo del progetto è, da una parte, creare un collegamento comodo, veloce e frequente verso la città che migliori a cittadini e turisti la loro esperienza di viaggio; dall'altra, ampliare l'utenza dell'Aeroporto di Bologna rendendo la sua offerta di voli "a portata di treno". Dal 1° gennaio al 31 dicembre 2022, Marconi Express ha avuto **1.447.991 passeggeri**, con una media di **circa 3.967 persone trasportate al giorno**. Nel corso del 2022, il traffico maggiore si è avuto a giugno con 165.364 passeggeri.

Nel corso dell'anno, gli spostamenti dall'Aeroporto alla stazione centrale di Bologna e viceversa, tramite Marconi Express, hanno consentito di **risparmiare circa 740,3 tonnellate di CO₂**²⁹.



1.447.991
PASSEGGERI
nel 2022



740,3 TONNELLATE
DI CO2 RISPARMIATE
nel 2022

Inoltre, i **1.904 pannelli fotovoltaici** installati sul parapetto della passerella di sicurezza, lungo la via di corsa, hanno prodotto più di 535,6 MWh, fornendo così il 35% circa del fabbisogno energetico di Marconi Express. La restante energia necessaria al funzionamento del sistema è attualmente reperita sul mercato da fornitori green certificati. A partire dal 1° dicembre, Marconi Express ha inoltre riattivato il **servizio notturno su gomma "Marconi Express 940"** sperimentato durante i mesi estivi. Il servizio garantisce il collegamento tra l'Aeroporto Marconi e la stazione centrale ai passeggeri aeroportuali in partenza con i primi voli della mattina o che arrivano con gli ultimi della notte. Il People Mover ha trasportato, nel 2022, il 17% dei passeggeri di Aeroporto, pari a circa un milione e mezzo di passeggeri, compresi anche i lavoratori della comunità aeroportuale che hanno accesso alla struttura a condizioni agevolate grazie agli accordi di Mobility Management.

A ciò si aggiunge il **servizio di car sharing "Corrente"**: un parco auto 100% elettriche a flusso libero presenti sul territorio di Bologna, ma anche su Imola, Ferrara e Rimini. Il servizio è stato utilizzato anche per uso aziendale, contribuendo ulteriormente alla decarbonizzazione delle operazioni aeroportuali.

Giunta a scadenza la validità delle linee guida ENAC, relative alle misure anti Covid da applicare ai flussi pedonali in arrivo ed in partenza, sono state celermente ripristinate le fermate dei diversi servizi bus al fine di garantire la maggiore comodità ai passeggeri

in termini di riconoscibilità e accesso al servizio.

Nel corso del 2022 è stato attivato in maniera congiunta da Aeroporto di Bologna, Tper ed Hera il progetto **"Insieme per una Città circolare": un contributo per la decarbonizzazione della mobilità cittadina**. Il progetto consente di mettere a valore anche gli scarti alimentari prodotti in Aeroporto per trasformarli in biometano da destinare alla mobilità urbana sugli autobus della flotta a metano Tper, una tra le più numerose d'Europa. L'utilizzo di **biometano**, al posto di combustibili di origine fossile, consente

²⁹ Il calcolo è stato stimato moltiplicando il numero dei passeggeri trasportati per un coefficiente che tiene conto delle emissioni medie di un'automobile, del tragitto medio per raggiungere l'Aeroporto di Bologna e della quota di utenti che si sarebbe mossa con un mezzo proprio in alternativa a Marconi Express.

rilevanti benefici ambientali: ad esempio, un veicolo a biometano ha emissioni equivalenti ad uno elettrico alimentato interamente da energia eolica, se si tiene conto degli impatti di tutte le fasi dall'estrazione/produzione del carburante fino all'utilizzo dello stesso nella propulsione. Questa filiera circolare viene raccontata attraverso una nuova livrea, di colore verde, che caratterizza gli undici mezzi urbani di Tper utilizzati per il collegamento fra Aeroporto e Città, alimentati a biometano. Il progetto rappresenta un passo importante verso la decarbonizzazione della Città di Bologna, anche nell'ottica del percorso verso la stesura del **Climate City Contract**, l'Atto che elencherà impegni strategici, azioni e investimenti necessari affinché Bologna raggiunga la neutralità climatica nel 2030, a cui Aeroporto di Bologna ha aderito. La stesura del Climate

City Contract sarà il primo passo della Città nella **Missoine UE "Città neutrali"**, l'iniziativa dell'Unione Europea per contrastare il cambiamento climatico a partire dagli ambienti urbani. Grazie ad accordi con Enti territoriali, Agenzia per la mobilità, Ente Fiera, Tper e Marconi Express e Cooperative Taxi, sono state inoltre messe a regime le **modalità di accessibilità straordinaria durante i principali eventi fieristici**, l'integrazione tariffaria tra People Mover e rete urbana di trasporto pubblico locale, estesa fino a tre giorni e il taxi collettivo. In forza di queste iniziative ed integrazioni, AdB potenzierà il bacino d'utenza permettendo a sempre più passeggeri di raggiungere lo scalo, generando impatti positivi per chi è in partenza dall'area metropolitana di Bologna e per chi deve raggiungere la Città.

Percorsi ciclopedonali

Nell'ambito dei progetti per l'accessibilità e la mobilità sostenibile avviati da Aeroporto di Bologna, vi è anche la **progettazione e la realizzazione di due tratti di pista ciclabile**, entrambi parte della Ciclovia del Sole – Eurovelo 7.

Nel dettaglio, si tratta di:

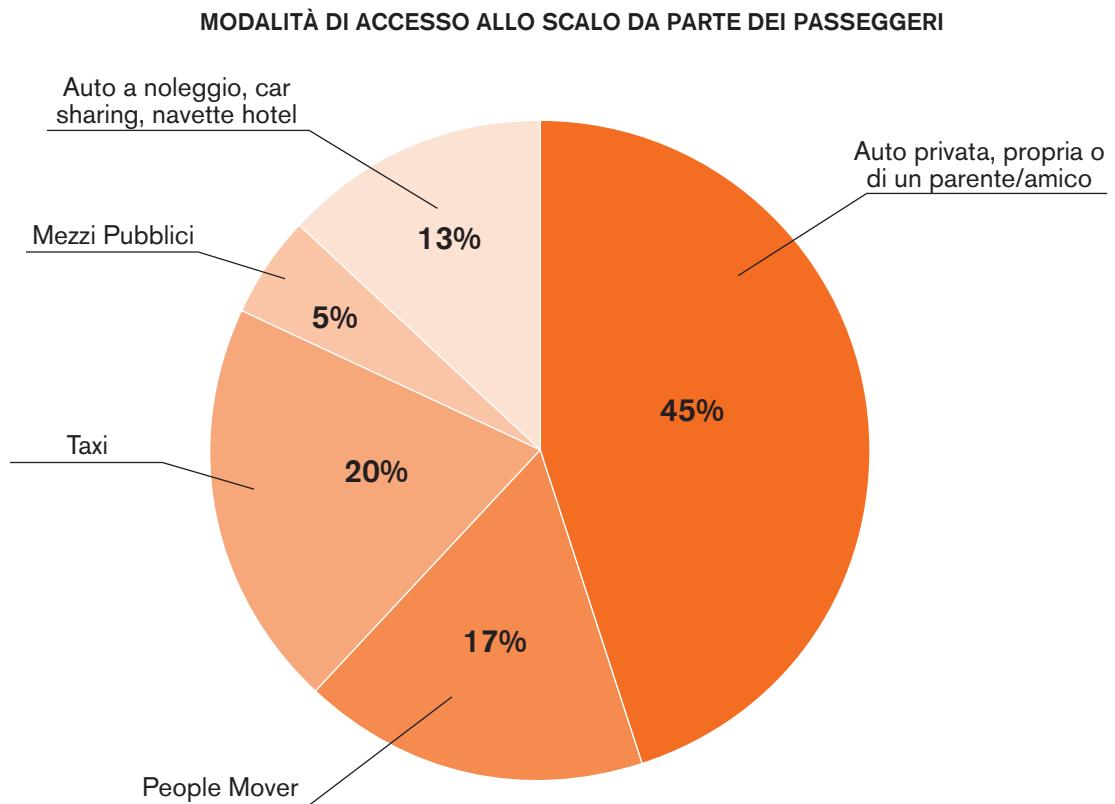
- progettazione e realizzazione di una pista ciclabile di collegamento tra la zona industriale Bargellino e le aree urbanizzate di Lippo e San Vitale di Reno, all'interno della fascia boscata di compensazione ambientale, per una lunghezza di 1.900 metri;
- progettazione e realizzazione di una pista ciclabile parallela alla Via del Triumvirato, posizionata a sinistra del fiume Reno (lunghezza: 1.600 metri), integrata da un ramo di collegamento con il Polo Aeroportuale (800 mt) e finalizzata al collegamento verso sud con la Città di Bologna, attraverso la via Emilia Ponente e verso nord con l'abitato di Lippo. La progettazione è attualmente in corso, mentre la realizzazione sarà effettuata entro il 2023 dai Comuni di Bologna e Calderara di Reno, nei rispettivi ambiti territoriali e finanziata con risorse di Aeroporto di Bologna.

Il percorso ciclopedonale nel suo complesso collegherà l'Aeroporto con l'Eurovelo 7 (Ciclovia tra Capo Nord e Malta), principalmente come risposta all'esigenza di connettere in maniera totalmente Carbon Neutral l'Aeroporto con la Città di Bologna, offrendo una valida ed ecologica alternativa per gli spostamenti casa-lavoro, ma al tempo stesso con l'ambizione di rispondere alla domanda di ciclabilità urbana e dare altresì seguito alla sempre crescente domanda di cicloturismo.

In quest'ambito, a luglio 2022, sono stati realizzati i percorsi ciclabili interni al sedime aeroportuale e la nuova area di posteggio BLQ Bike Station, che si trova in uno spazio coperto a solo 1 minuto a piedi dall'ingresso principale del terminal passeggeri, rappresentando una soluzione ideale per chi lavora nello scalo oppure prende un aereo zaino in spalla. L'area, totalmente videosorvegliata, ospita 40 posti bici e 10 posti monopattino, con rastrelliere di ultima generazione, una colonnina di manutenzione per i mezzi e la postazione del bike sharing RideMovi.

2. La strategia per creare valore

Nel grafico riportato di seguito sono state riportate le modalità d'accesso all'Aeroporto da parte dei passeggeri nell'anno 2022.



Accordi di Mobility Management

Incentivare ed agevolare i dipendenti verso la scelta di una **modalità alternativa più sostenibile** nel compiere il tragitto casa-lavoro produce ricadute positive sull'intero sistema urbano della Città. Gli interventi proposti mirano a ridurre le emissioni inquinanti e l'impronta ecologica aziendale. La transizione a un modello di mobilità a minor impatto ambientale - grazie al contributo aziendale e al finanziamento del Bando #Conciliamo, promosso dal Dipartimento per le politiche della famiglia del Governo e volto all'erogazione di finanziamenti alle imprese che realizzano progetti di conciliazione vita-lavoro - ha fatto sì che circa il 23% dei dipendenti del Gruppo aderissero all'abbonamento integrato di trasporto pubblico.

L'**abbonamento annuale intermodale integrato**, basato sul modello di Maas (Mobility as a Service), prevede che con un unico titolo di viaggio, i dipendenti di Aeroporto di Bologna e i membri della comunità aeroportuale possano utilizzare People Mover, bus urbani ed extraurbani, treni del servizio ferroviario metropolitano e auto del carsharing elettrico in tutta l'area metropolitana di Bologna ad un costo di poco superiore al costo dell'abbonamento urbano mensile al trasporto pubblico. Nella realizzazione sono stati coinvolti tutti gli stakeholders, a partire da Tper (gestore del servizio di Trasporto Pubblico Locale e car sharing), a Marconi Express (gestore del People Mover), agli Enti territoriali, Comune e Città Metropolitana di Bologna, Regione Emilia-Romagna e Agenzia per la mobilità SRM.

Nel 2022 il progetto è stato ulteriormente sviluppato attraverso l'ampliamento delle opzioni alla rete ferroviaria regionale con la tariffa "mi muovo anche in Città", consentendo a chi aderisce di utilizzare sia i treni regionali che i bus delle Città di origine e destinazione oltre che il People Mover. Sono poi state ampliate e create nuove convenzioni con i servizi di trasporto sul territorio, quali il bike sharing e il trasporto bici su treno per favorire anche l'integrazione del cosiddetto "ultimo miglio".

Inoltre, la distanza di 6 chilometri dall'Aeroporto al centro Città consente di considerare con interesse alla potenzialità dei collegamenti in bicicletta con l'area urbana da parte degli addetti. Il numero dei dipendenti disponibili ad un uso prevalente della bicicletta è ulteriormente aumentato anche grazie al rinnovo degli incentivi previsti dall'accordo di Mobility Management sottoscritto con il Comune di Bologna, tramite il quale gli spostamenti casa-lavoro effettuati in bicicletta hanno dato diritto ad un rimborso chilometrico di 0,20 € al chilometro, per un massimo di 50 € al mese per ogni dipendente (progetto Bike to Work). Da giugno ad ottobre 2022, i dipendenti hanno percorso oltre **10.000 km** in bici per andare al lavoro che corrispondono a oltre **4.000 Kg di CO₂ non emessa**, come quella mediamente assorbita da 199 alberi adulti in un anno. Il numero dei dipendenti che ha aderito all'iniziativa è raddoppiato rispetto al 2021.



10.000 KM PERCORSI
Da giugno ad ottobre 2022



4.000 KG DI CO2 RISPARMIATI
Da giugno ad ottobre 2022

Nell'ambito del progetto di mobilità sostenibile, Aeroporto ha deciso di attivare una applicazione per smartphone che consente di rendicontare l'impatto sostenibile in termini di CO₂ dei propri spostamenti casa-lavoro.

Si tratta di una piattaforma digitale che permette, a collaboratori e collaboratrici della stessa azienda, di condividere tra loro la propria auto per il tragitto casa-lavoro-casa, nonché di rendicontare l'impatto di spostamenti sostenibili come quelli a piedi, in bicicletta, con il monopattino elettrico e con i mezzi di trasporto pubblico locale.

L'App, inoltre, consentirà di calcolare in automatico l'impatto positivo generato dalle sessioni lavorate da remoto affidandosi ai gestionali aziendali HR. Si tratta di un'iniziativa importante che incentiva l'adozione di comportamenti in maggiore sintonia con l'ambiente. Dal 3 giugno 2022, giorno dell'attivazione dell'App, sono stati registrati spostamenti sostenibili per circa 250.000 km che corrisponde ad un risparmio di CO₂ di oltre 81 tonnellate.

In particolare, per quanto riguarda lo smart working, la registrazione in automatico sull'App dei mancati spostamenti da gennaio a dicembre ha permesso di registrare un risparmio pari a 187.000 chilometri che corrispondono circa a 60 tonnellate di CO₂, sensibilizzando le persone sulla valenza ambientale di questa azione.

2. La strategia per creare valore

Parcheggi

Nel 2022, è stato attivato il piano strategico del business parcheggi il cui obiettivo è stato quello di ripensare il business model dell'area in conseguenza del mutato contesto competitivo, della diversa propensione al viaggio e capacità di spesa. Parallelamente sono state identificate quelle linee strategiche che, nel breve-medio termine, avrebbero permesso di massimizzare le opportunità di crescita. Si è proceduto quindi con la ridefinizione dell'offerta parcheggi ed il restyling dei brand degli stessi al fine di renderli maggiormente riconoscibili ed attrattivi.

È stata effettuata una differenziazione dei canali di vendita, suddivisi tra on-site ed online, incentivando l'uso di quest'ultimi in linea con il trend di mercato dell'e-commerce che, nel corso del periodo pandemico, ha registrato una significativa accelerazione. È stata questa l'occasione per incrementare il livello di digitalizzazione del servizio parcheggi con una semplificazione delle modalità di accesso e di pagamento della sosta. L'iniziativa è stata promossa attraverso una campagna di comunicazione ad hoc sia sugli impianti presenti in Aeroporto, che sui canali social, per poi essere integrata nel corso dell'anno da video promozionali che divulgavano all'esterno le caratteristiche di ogni singola area di parcheggio.

Sempre in un'ottica di sviluppo della digitalizzazione dei servizi parking, è stata avviata un'integrazione software per permettere l'applicazione in automatico delle convenzioni da dedicare all'utenza business. Viste le mutate abitudini dei passeggeri, nel corso della primavera, è stata separata l'area Kiss & Fly dal parcheggio P1 Terminal con l'intento di elevarne la capacità, di massimizzare la rotazione di autovetture e di garantire la sosta fronte terminal all'interno del P1.

Nell'ambito dei progetti inseriti all'interno del Piano di Sostenibilità, nel corso dell'anno sono state installate le prime colonnine per la ricarica di autovetture con motorizzazione elettrica. Ulteriori installazioni proseguiranno per tutto il 2023 e 2024.

Inoltre, vista la ripresa della domanda di stalli interni al sedime, con conseguenti elevati tassi di riempimento, nel mese di giugno è stato riaperto il parcheggio P4 Long Stay, mantenuto attivo anche dal mese di ottobre. Rispetto al passato, nel 2022 si è registrato un maggior numero di autovetture in stazionamento lungo la viabilità aeroportuale per l'attesa di passeggeri e ciò ha determinato particolari criticità sulla circolazione. Al fine di mitigare tale problematica, è stata riattivata la Kiss & Fly anche al livello partenze, nonostante la presenza del Covid Test Point, e contestualmente sono state avviate forme di incentivazione per l'uso del parcheggio P Express oltre all'ampliamento della Wait Zone nei giorni di maggior affluenza di autovetture. In tal senso è stato fondamentale il presidio del sedime da parte del personale e da parte della Polizia Locale.

Nel corso del 2022, con la ripartenza del traffico tutte le aree di parcheggio sono state progressivamente riaperte riprendendo le piene funzionalità.

L'esperienza delle richieste di rimborso legate alla crisi Covid ha messo in evidenza l'opportunità di inserire sul sito dell'Aeroporto lo strumento di Wallet elettronico, con una gestione del rimborso che consenta al cliente di recuperare l'importo corrisposto in piena autonomia, potendolo utilizzare in occasione di una successiva sosta.

2.4 Contribuire allo sviluppo del territorio

2.4.1 Creazione di posti di lavoro

Anche nell'ambito di un'emergenza sanitaria senza precedenti come quella causata dal Covid-19, che ha imposto importanti restrizioni al trasporto aereo e allo spostamento dei passeggeri e di una crescente incertezza dettata dal contesto macroeconomico e geopolitico attuale, la rilevanza del settore aeroportuale per l'economia locale e il tessuto sociale in cui opera si conferma elemento cardine per la crescita e la competitività. Anche in questo mutato contesto è quanto più importante che i gestori garantiscono un adeguato livello di accessibilità e attrattività del territorio, tenendo conto sia dell'impatto che l'Aeroporto produce in termini di occupazione, reddito e valore aggiunto, sia dell'effetto che un adeguato livello di connettività aeroportuale è in grado di generare sul sistema economico. Guardando al contributo generato dall'Aeroporto nel suo complesso, si parla quindi di benefici in termini di occupazione, valore aggiunto e PIL.

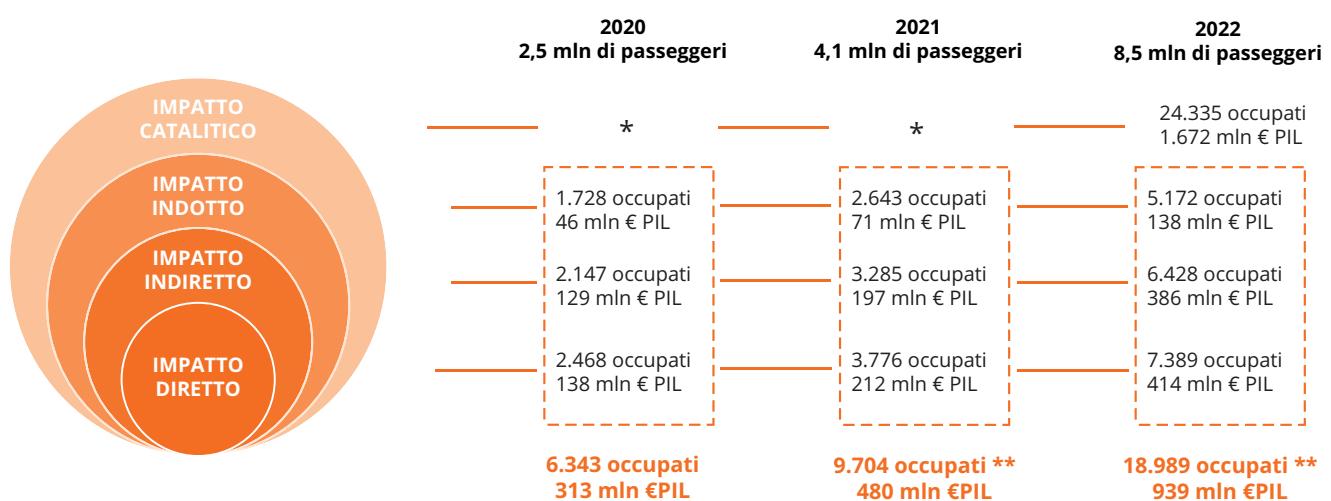
Lo scoppio e la diffusione della pandemia, a partire dal 2020, ha fortemente colpito tutto il settore aereo, indebolendo profondamente la sua capacità di generare ricchezza e benessere. Non fa eccezione il "sistema Aeroporto di Bologna" dove, a causa dell'epidemia e del conseguente marcato rallentamento dell'attività dello scalo, gli impatti su occupazione e PIL generati sul territorio nel 2020 e nel 2021 hanno subito una forte riduzione rispetto al 2019. Nel 2022 si è assistito ad una rapida ripresa del traffico, caratterizzata da una domanda in recupero spinta da una forte propensione al viaggio da parte dei passeggeri. Tuttavia, il contesto di incertezza, le tensioni geopolitiche e il rialzo dei prezzi delle materie prime sono stati elementi di rischio al ribasso che hanno caratterizzato questo ultimo anno.

L'impatto economico così suddiviso è composto da quattro diverse

tipologie di impatto: diretto, indiretto, indotto e catalitico.

- L'impatto **diretto** è quello generato dalle aziende che operano direttamente in Aeroporto sia che siano situate nello scalo sia nelle sue vicinanze;
- L'impatto **indiretto** è quello legato al lavoro delle aziende che forniscono beni, servizi e assistenza all'attività aeroportuale (per esempio cibo e bevande per il catering, carburante per gli aerei, ecc.);
- L'impatto **indotto** è quello generato dai dipendenti delle aziende che sono connesse all'attività aeroportuale, i quali spendono soldi per le loro esigenze quotidiane, contribuendo a loro volta a generare posti di lavoro nei relativi settori;
- L'impatto **catalitico** quantifica infine in che modo la presenza di un Aeroporto facilita lo sviluppo degli affari e del lavoro in altri settori dell'economia.

I dati raccolti da ACI rappresentano tangibilmente il ruolo che gli aeroporti, in quanto infrastrutture strategiche, ricoprono non solo per il territorio locale, ma per l'intero sistema economico e sociale. Tali impatti sono calcolati con l'ausilio dell'*"Economic Impact Online Calculator"*, strumento predisposto da ACI Europe, che utilizza principalmente i dati di traffico quali driver per la stima in via teorica della ricchezza e dell'occupazione prodotta da ciascuno scalo. I dati rappresentati nel grafico per il 2020 e il 2021, costruiti con la stessa metodologia, non corrispondono all'impatto reale sull'occupazione del territorio, ma indicano la magnitudo del possibile deterioramento, in assenza di misure temporanee di mitigazione quali ad esempio la Cassa Integrazione. Nel 2022 si rappresenta una ripresa della generazione di PIL e occupazione sullo scalo, in corrispondenza dell'incremento dei volumi di traffico registrato.



* L'impatto catalitico non è stato quantificato per il 2020 e 2021 a causa della difficoltà dovuta alla presenza di un evento straordinario come la pandemia.

** Calcolo teorico che, in questa situazione straordinaria, non corrisponde all'occupazione reale in quanto gli effetti della pandemia vengono mitigati temporaneamente dalla presenza di strumenti quali la Cassa Integrazione e il blocco dei licenziamenti

2. La strategia per creare valore

2.4.2 Distribuzione di valore aggiunto

Il 2022 si chiude con un **utile consolidato di 31,1 milioni di Euro rispetto alla perdita di 6,7 milioni di Euro del 2021**. Il risultato fortemente positivo dell'anno in esame è dovuto, oltre alla significativa ripresa del traffico, all'iscrizione del contributo di 21,1 milioni di Euro del Fondo di compensazione dei danni subiti a causa Covid-19 nel periodo 1º marzo – 30 giugno 2020 di cui alla Legge 30 dicembre 2020, n. 178 (c.d. Legge di Bilancio 2021).

Il **Margine Operativo Lordo (EBITDA) del 2022 è positivo per 54,8 milioni di Euro contro 3,5 milioni di Euro** del 2021. Al netto del contributo Covid e di alcune voci che dipendono dagli investimenti in infrastrutture aeroportuali effettuate nel periodo, il **Margine Operativo Lordo rettificato** ammonta a 32,9 milioni di Euro a conferma del significativo miglioramento intervenuto nella gestione caratteristica grazie alla ripresa post emergenziale.

Il valore economico generato dal Gruppo nel 2022 è pari a **146,7 milioni di Euro** e il valore economico distribuito è pari a 97 milioni di Euro.

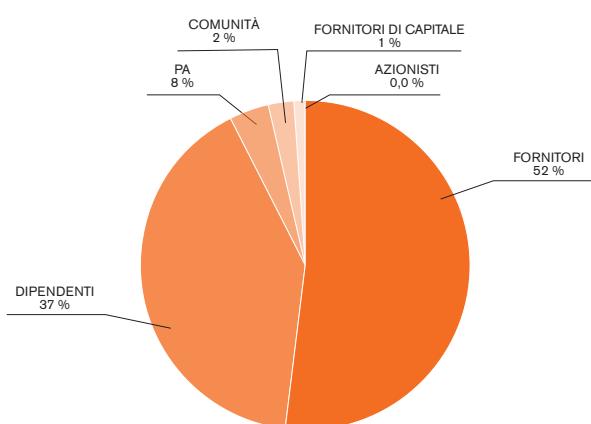
Come si evince dai due grafici sottostanti, nel 2022 il valore economico distribuito³⁰ dal Gruppo è stato ridistribuito ai diversi

stakeholder del Gruppo: fornitori (per acquisti correnti di beni e servizi) (55,4%), dipendenti (29,0%), Pubblica Amministrazione (13,4%), comunità (1,3%) e finanziatori di capitale (0,9%). Nel 2021 il valore economico distribuito dal Gruppo era stato suddiviso tra: fornitori (per acquisti correnti di beni e servizi) (51,6%), dipendenti (37,5%), Pubblica Amministrazione (7,7%), comunità (2,0%) e finanziatori di capitale (1,2%). In entrambe le annualità a confronto non è stato distribuito valore agli azionisti a causa della crisi pandemica e a salvaguardia della liquidità del Gruppo.

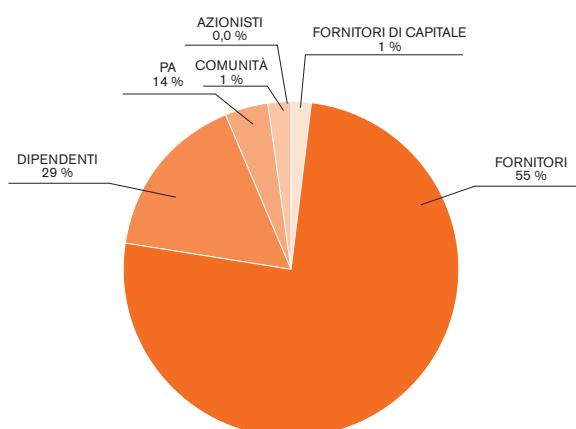
Infine i giorni medi di incasso dei crediti si attestano a 52 giorni medi ed evidenziano un miglioramento significativo rispetto al 2021 in cui erano 79 a conferma di un progressivo ritorno ai giorni medi di incasso degli anni pre-Covid (44 giorni medi nel 2019). Sostanzialmente stabili i giorni medi di pagamento dei fornitori: da 54 giorni del 2021 a 52 giorni del 2022 in quanto il Gruppo ha mantenuto la regolarità dei pagamenti a propri fornitori anche nel biennio di crisi.

Per eventuali ulteriori approfondimenti si rimanda alla Relazione Finanziaria Annuale 2022.

Totale valore economico distribuito 2021
Euro 60,4 milioni



Totale valore economico distribuito 2022
Euro 97 milioni



30 La distribuzione del valore aggiunto viene calcolata mediante la riclassificazione del conto economico consolidato dal quale si escludono i ricavi ed i costi dei servizi di costruzione, in quanto voci strettamente correlate agli investimenti effettuati, per evidenziare l'andamento economico della gestione al netto degli sviluppi infrastrutturali. L'elaborazione del 2022 è stata effettuata con alcune riclassifiche rispetto alla metodologia utilizzata per il 2021, in particolare relativamente al valore distribuito alla Pubblica Amministrazione.

2.4.3 Investimenti

L'ammontare complessivo degli investimenti realizzati al 31 dicembre 2022 è pari a **18,4 milioni di Euro** contro gli 8,3 milioni di Euro del 2021. In particolare, 8,5 milioni di Euro sono relativi ad

investimenti legati all'esecuzione del Masterplan e 9,9 milioni di Euro sono relativi ad investimenti destinati all'operatività aeroportuale.

Investimenti

Di seguito i principali interventi conclusi nell'anno destinati all'operatività aeroportuale, al miglioramento del servizio offerto al passeggero e all'efficientamento dei processi aziendali:

- potenziamento dell'illuminazione dei piazzali con utilizzo di led a risparmio energetico;
- installazione di pellicole anti-irraggiamento presso il terminal;
- realizzazione di salette per ampliare le aree di attesa per i passeggeri;
- acquisto di nuovi mezzi operativi (veicolo per PRM e nuovo Friction Tester per valutare le condizioni operative della pista di volo);
- nuovi banchi dedicati ai "recharge point" e ammodernamento dei banchi "scan & fly";
- nuovo servizio "Tellis" di interprete digitale per passeggeri non udenti;
- realizzazione di una bike station per incentivare il trasporto sostenibile;
- erogazione di un contributo per un intervento di mitigazione acustica presso una scuola dell'infanzia sita nel quartiere Navile;
- realizzazione di un nuovo sito Web per migliorare il servizio offerto al passeggero;
- realizzazione di un nuovo pozzo per alimentare il de-icing implementando la rete idrica e contenendo i costi di gestione;
- interventi vari di viabilità (separazione corsia kiss&fly) e di adeguamento strutturale del P3.

Tra i principali interventi avviati ma ancora in corso al 31 dicembre si segnalano:

- **Ampliamento parcheggio aeromobili terzo lotto:** in corso di esecuzione i lavori di ampliamento del piazzale Apron 3 collegandolo con il piazzale dedicato all'Aviazione Generale (Apron 4);
- **Nuovo Impianto di laminazione:** proseguono i lavori di realizzazione di un nuovo impianto di laminazione delle acque di dilavamento dell'Aeroporto in sostituzione dell'esistente bacino denominato Cava Olmi;
- **Rifunzionalizzazione area cargo:** proseguono i lavori per la rifunzionalizzazione dell'area cargo con l'obiettivo di incrementare la capacità di stoccaggio dell'infrastruttura cargo esistente, riorganizzando gli spazi interni e massimizzando le aree per il deposito della merce import ed export;
- **Riqualifica controlli security e passaporti:** nel corso del 2022, a seguito di risoluzione contrattuale per grave inadempimento dell'appaltatore, si è proceduto a completare in via di somma urgenza le fasi iniziate e non terminate dall'appaltatore, avviando quindi l'urgente aggiornamento progettuale necessario per il residuo delle attività.

L'ammontare complessivo degli **interventi di rinnovamento e manutenzione ciclica delle infrastrutture aeroportuali** e degli impianti al 31 dicembre 2022 è pari a **1,6 milioni di Euro**, di cui 388 migliaia di Euro per interventi su air side (interventi di ripristino dello strato di usura su un tratto della pista di volo, interventi sulla strada di servizio alla pista di volo), 708 migliaia di Euro per interventi

su impianti (impianto di cogenerazione, quadri elettrici, ascensori, impianti speciali, gruppi refrigeratori e UTA) e 457 migliaia di Euro per interventi *landside* destinati al mantenimento dell'operatività (coperture terminal, riqualifica bagni aerostazione, ottimizzazione spazi area passeggeri).

2. La strategia per creare valore

2.5 Fornire un'experience di qualità a 360°



Nell'ambito delle proprie strategie di sviluppo, il Gruppo opera ogni giorno con impegno costante per offrire ai propri passeggeri un'esperienza di viaggio unica, che punta a mettere il cliente al centro, per mezzo di processi innovativi ed efficienti, e di un'infrastruttura confortevole e funzionale.

La **"centralità del cliente"**, intesa come soddisfazione a 360°, è misura del successo dell'Aeroporto e, per questo, rappresenta uno dei valori centrali dell'Organizzazione. Infatti, uno degli elementi su cui poggia la strategia di AdB è proprio il concetto di **"Experience"**, che si declina in strategie di sviluppo mirate al miglioramento continuo dei servizi offerti agli utenti aeroportuali nelle aree di business in cui opera, direttamente ed indirettamente, garantendo al contempo sempre più elevati standard di sicurezza, qualità e rispetto dell'ambiente. Fornire una *passenger experience* di qualità a 360° significa lavorare costantemente sulle infrastrutture e sui processi, in un clima di collaborazione e stimolo costante di tutti gli attori che influiscono sul percorso del passeggero. Significa, quindi, garantire un'esperienza di qualità in tutte le fasi del suo viaggio, da quando si prepara a partire, a come raggiunge l'Aeroporto, all'esperienza di viaggio che vive all'interno del terminal, fino al rientro a casa. Significa anche investire in infrastrutture innovative e orientate alla digitalizzazione, prestando attenzione alle esigenze di tutti i passeggeri, nel rispetto delle differenze e delle specifiche necessità, e delle condizioni di massima sicurezza e

tutela delle persone. Per garantire il raggiungimento degli standard proposti, AdB si è dotata di un **Sistema di Gestione della Qualità** (certificato ISO 9001), che ha consentito di orientare le scelte aziendali relative alla revisione dei processi e servizi aeroportuali. Oltre alla certificazione sulla Qualità, ottenuta già nel 1998 (ora aggiornata alla versione ISO 9001:2015), il Sistema è integrato con il Sistema di Gestione Ambientale (certificato ISO 14001), il Sistema di Gestione della Sicurezza e Salute dei lavoratori (certificato ISO 45001), il Sistema di Gestione dell'Energia (certificato ISO 50001) e il Safety Management System Aeroportuale. La **Politica per la Qualità** che ne deriva è inquadrata dalla circolare ENAC Gen06-2014, dalle Linee guida sul servizio al passeggero emesse da ACI Europe (Guidelines for passenger services at European Airports) e dalla norma internazionale UNI EN ISO 9001:2015.

Al fine di definire il livello qualitativo dei servizi che il gestore aeroportuale si impegna a garantire, AdB utilizza la **Carta dei Servizi aeroportuali**. Aeroporto di Bologna pubblica annualmente una nuova edizione della Carta dei Servizi, nel rispetto delle disposizioni della circolare ENAC Gen06-2014. In questo modo, viene tracciato un profilo sintetico dell'Aeroporto di Bologna, attraverso il riepilogo delle sue performance per i tempi di attesa in coda, la qualità dei servizi erogati al passeggero, le pulizie, l'informativa e il complesso dei fattori che vanno a creare l'esperienza diretta di viaggio degli utenti. Si precisa che, vista l'eccezionalità degli anni 2020 e 2021, i dati della Carta dei Servizi non sono stati pubblicati.

Il gruppo AdB al fianco dei passeggeri per la gestione dell'emergenza pandemica e post-pandemica

Nel 2022 è rientrata gradualmente l'emergenza della pandemia e, dal punto di vista della qualità, sono pian piano state ridotte, ma non cancellate, le misure anticontagio adottate nei due anni precedenti. Nonostante ciò, il punto tamponi è stato mantenuto comunque sempre attivo.

Aeroporto di Bologna ha rinnovato, anche per il 2022, l'**ACI Airport Health Accreditation** (il riconoscimento dell'associazione europea degli aeroporti sulla sicurezza sanitaria per i passeggeri e gli utenti aeroportuali)³¹, in considerazione dell'importanza che il tema ha mantenuto nella percezione del passeggero.

Nel corso dell'anno, per gestire in maniera coordinata le criticità del momento, è proseguito con cadenza quindicinale durante tutta l'estate il Comitato MIRT (Meeting Interfunzionale Ripresa Traffico) in collaborazione con enti, handler e vettori.

In generale il 2022 è stato un anno di ripresa la cui intensità era inaspettata. A partire dal mese di giugno l'elevato traffico e l'intenso flusso di passeggeri hanno richiesto infatti interventi rapidi di ripristino dei livelli di servizio del 2019. Come per tutti gli scali europei, anche Aeroporto di Bologna ha risentito di tale brusco, seppur positivo, cambiamento di rotta e si è dovuto dotare, nel più breve tempo possibile, di personale aggiuntivo quali addetti security e facilitatori. Lo stesso è accaduto per gli altri operatori di settore come handler e fornitori (ad esempio di pulizie). Rimettere in moto l'intera macchina ha richiesto del tempo e questo ha portato ad una serie di disservizi, almeno nel periodo iniziale, poi superati nel corso dell'estate.

31 Il Programma ACI Airport Health Accreditation (AHA) ha fornito agli aeroporti una valutazione dell'allineamento delle loro misure sanitarie con le linee guida ACI Airport Operations e COVID-19: Business Recovery e le raccomandazioni dell'ICAO Council Aviation Recovery Task Force (CART), insieme alle migliori raccomandazioni del settore pratiche.

2.5.1 Customer satisfaction e qualità dei servizi offerti

Nel 2022 sono proseguiti le indagini di customer satisfaction che hanno permesso di tenere monitorata la qualità del servizio offerto. A tal proposito, a febbraio 2022, è stato costituito il **Gruppo Interfunzionale Qualità e Facilitazione** con il compito di supportare sul campo l'impegno di AdB nella qualità. Il Gruppo è stato dedicato al monitoraggio della qualità in Aeroporto, terminal e aree esterne ed ha preso in considerazione tutti i vari aspetti, tra cui *comfort* e *ambience*, segnaletica e informativa, pulizia, manutenzione. Con sopralluoghi quindicinali, il Gruppo ha preso in carico 371 segnalazioni risolvendone oltre l'85%.

A maggio sono stati installati 28 nuovi totem di instant feedback in area check-in, MBL, security, attesa PRM, riconsegna bagagli, parcheggi. Questi sistemi permettono un monitoraggio puntuale e in tempo reale della soddisfazione dei passeggeri e sono un prezioso supporto per una sempre migliore gestione del servizio. Inoltre, a seguito di un'analisi delle richieste dei passeggeri, a settembre

2022 sono stati installati 36 nuovi punti recharge, al piano terra land side e in area partenze Schengen ed extra Schengen. È stato posizionato un presidio costante di pulizie in alcuni blocchi più frequentati al fine di garantire il migliore servizio possibile ed è stato avviato un importante progetto di riqualifica dei blocchi bagno più datati, che ha avuto inizio a gennaio 2023. Nell'ambito del progetto "Customer Service", è stato promosso un continuo allineamento tra le varie funzioni, laddove vi sono punti di contatto con il cliente, al fine di mantenere un adeguato livello di servizio nelle risposte fornite e nelle informazioni messe a disposizione tramite i canali digitali. Fondamentali gli incontri periodici con la Comunicazione Esterna finalizzati a rendere sempre più efficaci le informazioni sul sito istituzionale sulla base delle richieste ricevute dai clienti. Per la stessa finalità è stato potenziato il canale chatbot arricchendolo con le informazioni su parcheggi e mobilità.

Il gruppo AdB a fianco dei passeggeri

Le rilevazioni sulla customer satisfaction e la qualità dei servizi offerti hanno restituito uno spaccato fedele delle performance di qualità nel 2022, in linea con l'attenuarsi della curva pandemica.

Sono stati svolti focus ad hoc sui servizi (MBL, parcheggi e viabilità, postazioni di ricarica) e sulla percezione che i passeggeri hanno sulla sostenibilità di AdB.

Nel 2022 sono aumentati, rispetto all'anno precedente, i viaggi con motivazione business, così come quelli con connotazione prettamente turistica ed è aumentata la frequenza di volo da Bologna.

Infatti, durante l'estate si sono evidenziate aree di sofferenza rispetto alla disponibilità di sedute, di punti di ricarica e del comfort in generale che il Gestore ha risolto inserendo spazi aggiuntivi per le sedute e per le postazioni recharge a servizio del passeggero.

2. La strategia per creare valore

Indicatori di performance³²

Indicatori di qualità (tempo nel 90% dei casi)	2022
Tempo di attesa ai check-in (voli di linea)	22'49"
Tempo di attesa ai varchi	10'05"
Tempo di attesa alla biglietteria	12'34"
Attesa in coda controllo passaporti arrivi/partenze	10'36"
Tempo di discesa del primo passeggero	7'08"
Tempo di riconsegna del primo bagaglio	26'59"
Tempo di riconsegna dell'ultimo bagaglio	33'59"
Customer satisfaction	2022
Soddisfazione Complessiva	99,8%
Regolarità e rapidità del servizio	99,4%
Percezione sul livello pulizia generale	99,5%
Percezione sul livello pulizia e funzionalità toilette	94,6%
% di passeggeri soddisfatti	2022
Percezione complessiva regolarità dei servizi	99,4%
Rapidità riconsegna bagagli	84,8%
Tempo di attesa al check-in	97,3%
Tempo di attesa ai varchi	97,6%
Efficacia punti informazione operativi	99,9%
Efficacia punti info	99,3%
Segnaletica interna	99,3%
Qualità complessiva del comfort	99,0%
Pulizia generale	99,5%
Toilette	94,6%
Disponibilità carrelli	95,4%
Climatizzazione	98,7%
Trasferimento passeggeri	99,4%
Comfort e Disponibilità dei posti a sedere	83,4%
Rapporto qualità/prezzo altri esercizi commerciali	98,3%
Rapporto qualità/prezzo bar e ristoranti	98,8%

32 In considerazione dell'eccezionalità del biennio precedente, i dati 2020 e 2021 della Carta dei Servizi non sono stati pubblicati.

ASQ (Airport Service Quality)

Nel 2022 AdB ha mantenuto la propria partecipazione al programma ASQ seguendo le linee guida speciali valide nella situazione di pandemia, che hanno tenuto conto delle limitazioni del traffico e del numero di passeggeri. I risultati sono stati abbastanza buoni anche se l'estate ha evidenziato una importante flessione nella soddisfazione dei passeggeri rispetto a tutti gli aspetti presi

in esame, in linea con le criticità registrate nel settore in generale per la maggior parte dovute alla ripresa repentina e inaspettata, da metà anno. Nel corso dell'ultimo trimestre dell'anno, invece, quando le iniziative correttive messe in atto sono andate a regime e la crescita del traffico è rallentata, le performance di qualità hanno evidenziato un miglioramento sensibile.

Gestione dei feedback e dei reclami

La politica di AdB è quella di gestire al meglio le segnalazioni dei passeggeri, così come le richieste di informazioni e assistenza e le eventuali nuove esigenze attraverso una varietà di canali che convogliano in un innovativo strumento di **Customer Relationship Management (CRM)**, in accordo con il Sistema di Gestione Qualità e i requisiti ISO.

È possibile inviare una segnalazione attraverso: il form sul sito internet, nella sezione "suggerimenti e reclami", l'invio di mail a specifici indirizzi e l'APP BLQ. Tutte le segnalazioni e le richieste ricevute attraverso i diversi canali, convogliano nel CRM, e vengono

gestite in maniera integrata tra le diverse funzioni aeroportuali, allo scopo di rinforzare e massimizzare le attività di assistenza e informazione al passeggero. Ogni segnalazione viene classificata secondo regole e categorie comuni a tutta l'Azienda. I dati elaborati vengono presentati trimestralmente e questo consente di analizzare le segnalazioni e di mettere in atto azioni correttive per mitigare o annullare la disfunzione emersa. Si precisa che, anche in questo caso, i dati del 2020 e 2021 non sono stati pubblicati a causa dell'eccezionalità del periodo pandemico.

Indicatori di performance³³

Classificazione dei reclami per argomento	2022
Aerostazione	2,0%
Bagagli	7,5%
Boarding e check-in	1,6%
Compagnie aeree	1,8%
Deposito bagagli	0,5%
Info e sito	1,3%
Oggetti smarriti	13,4%
Parcheggi	58,4%
PRM	1,1%
Security	2,2%

Segnalazioni	2022
Reclami	5.197
Suggerimenti	9.446
Totale segnalazioni	14.643

33 In considerazione dell'eccezionalità del biennio precedente, i dati 2020 e 2021 relativi al programma ASQ non sono stati pubblicati.

2. La strategia per creare valore

2.5.2 Innovazione e digitalizzazione al servizio del business e dei passeggeri

Piano Innovazione 2019-2023 e 2022-2026

Come forza trainante per supportare e migliorare tutti gli aspetti della gestione e della fidelizzazione dei clienti, il Gruppo ritiene che sia imperativo sviluppare una cultura dell'innovazione attorno all'implementazione di sistemi tecnologici che aumentino l'interazione con i passeggeri e ottimizzino la loro esperienza di viaggio. L'Aeroporto di Bologna ha investito molto negli ultimi anni in innovazione a 360° a supporto dei processi interni del Gruppo, rivolgendosi ai suoi principali clienti, "i passeggeri", e adottando una politica di sviluppo sostenibile e di tutela dell'ambiente. La recente convergenza delle due aree Qualità e Facilitation e Information Communication Technology è un chiaro esempio della direzione che sta prendendo il Gruppo. Con la redazione, a fine 2018, di un Piano Innovazione 2019-2023, AdB si è prefissata l'obiettivo di dotarsi di una strategia digitale condivisa, creando un'immagine di Aeroporto smart e digitale, individuando le tecnologie che abilitano la *customer experience*. Sulla base di tale Piano AdB sta lavorando a soluzioni ICT moderne, infrastrutture informatiche adeguate, *customer service*, servizi digitali avanzati e innovazioni anche in materia ambientale, il tutto senza trascurare il training delle persone, per fornire loro le competenze necessarie per affrontare la digitalizzazione in atto nella Società.

Nel corso dell'anno AdB ha portato avanti numerosi progetti del Piano riprendendo il ritmo del 2019. In particolare, sono state portate avanti 23 iniziative trasversali alle varie categorie del piano quali ad esempio:

- il progetto Wayfinding con realtà aumentata, che consente all'utilizzatore di essere guidato, tramite una mappa, da un punto di partenza ad un punto di arrivo all'interno dell'Aeroporto evidenziando i principali touchpoint aeroporltuali;

- il nuovo Albo fornitori ed il sistema di vendor rating;
- i nuovi cruscotti sul sistema di Business Intelligence per analisi di dati;
- il rinnovamento tecnologico dei datacenter principali;
- il nuovo sistema di protocollo aziendale;
- la nuova piattaforma Application Interface (API) per lo scambio di dati.

Inoltre, a supporto della continua ricerca di AdB di idee nuove e di iniziative di open innovation, sono state avviate collaborazioni con start up innovative quali CUBBIT per un progetto di NEXT Generation Cloud.

Anche il 2022 si è caratterizzato per la massima attenzione rivolta alle tematiche di Cyber Security, per le quali sono state portate avanti varie iniziative previste nel Piano in continuità con l'adozione del modello di Governance che AdB ha avviato già da qualche anno. Inoltre, è stato portato avanti l'aggiornamento formativo continuo sul tema, con sessioni in aula periodiche e pillole su piattaforma e learning. In aggiunta, sempre nel 2022, è stato avviato il **Comitato Information Security** (team interfunzionale) che analogamente al **Comitato Data Protection**, ha il compito di definire le linee di indirizzo del Modello Cyber, adottare misure nel rispetto della compliance e monitorarne il rischio.

Infine, nel corso dell'esercizio, sono ripresi anche gli eventi sul tema innovazione, in particolare a marzo 2022 è stato presentato il Piano Innovazione a tutta l'Azienda in un evento on line denominato "L'Aeroporto Digitale" e, a ottobre 2022, con l'ausilio di una società esterna, è stato realizzato l'evento "Companies Talks – La storia di Instagram" dove, a partire da un caso di successo, è stato sviluppato un dibattito sui principali pillar dell'innovazione quali la cultura dell'errore, il pensiero positivo, la creatività etc.

Progetto Precinct

Le cosiddette Critical Infrastructures (Cis) europee sono sempre più a rischio a causa di attacchi informatici e fisici: terremoti, inondazioni e altri pericoli naturali si sommano ad attacchi umani. La ricerca si sta concentrando su soluzioni per proteggere le singole infrastrutture critiche, ma le interrelazioni tra esse sono diventate sempre più significative. In ambiti multioperatore la gestione è molto più complessa e deve necessariamente tenere conto di impatti ed effetti a cascata tipici del sistema di sistemi (o rete di reti), con grandi difficoltà a garantire la possibilità di una rapida ripresa.

L'obiettivo del progetto PRECINCT, finanziato dal programma Horizon 2020 dell'Unione Europea, è quello di mettere a sistema e connettere le parti che interagiscono all'interno della struttura critica e quindi fornire una sicurezza informatica e fisica ("cyber-fisica") con un comune approccio che possa garantire protezione al territorio, ai cittadini e alle infrastrutture, un'area (PRECINCT) che possa essere replicata in modo efficiente per un'Europa più sicura.

PRECINCT prevede l'applicazione pratica delle soluzioni tecnologiche sviluppate in quattro "Living Labs" (Anversa, Lubiana, Atene e Bologna). Quello di Bologna ha come protagonista principale la rete di telecomunicazioni di Lepida all'interno dell'Aeroporto di Bologna, elemento essenziale per fronteggiare le emergenze ed aumentare la resilienza delle infrastrutture critiche, come appunto è l'Aeroporto. La rete di Lepida è il "collante" che mette in comunicazione tra loro i diversi attori della mobilità che operano nell'ambito del polo funzionale dell'Aeroporto, visto come hub multimodale, elemento essenziale per aumentarne l'efficienza e la resilienza. Sono inoltre coinvolti come stakeholders locali anche TPER e Marconi Express.

2.5.3 Rispondere ai bisogni dei Passeggeri a Ridotta Mobilità (PRM)

Particolare attenzione è riservata ai passeggeri con disabilità, che rappresentano un segmento di traffico in costante crescita. Per rispondere alle esigenze e ai bisogni dei passeggeri a ridotta mobilità il servizio PRM di AdB consta di quasi 30 addetti che nel 2022 hanno assistito nel processo di viaggio, attraverso l'Aeroporto, **42.796 passeggeri** (il dato risulta in netto aumento rispetto al 2021). Il servizio è strutturato secondo i principi e le modalità previste dalla normativa italiana (circolare ENAC GEN02A-2014) ed

europea (Reg.1107/06 relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo). Nel corso degli anni AdB ha, da un lato, adeguato l'infrastruttura per poter offrire la massima accessibilità a tutte le categorie di passeggeri e, dall'altro, sviluppato un piano di iniziative e servizi; in ottemperanza a quanto previsto dal Regolamento Europeo CE 1107/06 presso l'Aeroporto sono previsti servizi dedicati ai passeggeri PRM, illustrati nella tabella che segue.

	Posti auto riservati presso gli ingressi principali		Cinque ambulift per l'imbarco e lo sbarco dall'aereo
	Sedie a rotelle facilmente reperibili in diverse zone dell'Aeroporto		Ascensori accessibili in sedia a rotelle e dotati di segnalatori acustici e informazioni in Braille
	Toilette, banchi check-in, controllo passaporti ed e-gates accessibili		Sale d'attesa "Sala Amica"
	Cinque "Help Phone": punti di chiamata strutturati per facilitare la comunicazione tra PRM e addetti al servizio assistenza (accessibili anche dai passeggeri non udenti)		Filmato che spiega i servizi aeroportuali ai passeggeri non udenti tramite un video in Lingua dei Segni Italiana (LIS) con sottotitoli, realizzato con ENS, Agfa e Animu
	Percorso LOGES per i passeggeri ipovedenti o non vedenti, integrato ai percorsi esterni e completato da mappe tattili, realizzate con le associazioni UICL e Amnic Bologna		Rampa di accesso ai taxi per i passeggeri in sedia a rotelle

Responsabile di garantire standard di qualità sia per le attività di propria gestione che per quelle gestite da terzi, AdB svolge annualmente degli audit di controllo sull'organizzazione del servizio interno e sul fornitore che gestisce il servizio relativamente al trasferimento del PRM dal molo d'imbarco fino a bordo dell'aeromobile attraverso il mezzo elevatore, oltre ad un'indagine mensile sulla soddisfazione dei passeggeri che usufruiscono del servizio PRM.

Consapevole che la cura e la gestione dei servizi passa attraverso la qualità e la formazione delle persone che li erogano, Aeroporto ha inoltre predisposto percorsi formativi obbligatori, con aggiornamento annuale, in tema di disabilità dedicati al personale, del Gruppo AdB e della comunità aeroportuale, che è in contatto front line con i passeggeri con disabilità. Il personale di AdB che si occupa dell'assistenza diretta ai PRM è inserito in un percorso formativo continuo sul tema e, grazie al confronto con le associazioni di rappresentanza del territorio, il Gruppo cerca di modulare ed aggiornare la formazione sulle specifiche esigenze.

Durante il 2022 è stato attivato il **Corner PRM**, punto di contatto

e area di attesa dedicata ai PRM presso l'area accettazione. Il Protocollo d'intesa per la Promozione del turismo accessibile in Aeroporto, firmato nel 2018, illustra le buone pratiche di inclusione e di progettazione partecipata messe in opera dall'Aeroporto e intende favorire concretamente l'accessibilità dell'Aeroporto alle persone disabili e migliorare la loro esperienza di viaggio. AdB è stato il terzo Aeroporto in Italia a sottoscrivere questo tipo di accordo ed è la prima Azienda privata del territorio ad impegnarsi con il Comune di Bologna su questi temi.

Anche per il 2022, AdB ha puntato alla condivisione con gli stakeholder della propria policy in ambito PRM, affinché questa sia adeguata alle esigenze ed aspettative reali dei passeggeri con disabilità. A giugno 2022 è stato attivato **Tellis**, un importante servizio che permette ai passeggeri sordi di dialogare con gli operatori dell'Aeroporto tramite un interprete qualificato nella traduzione LIS (Lingua dei Segni Italiana), collegato da remoto, sia per l'assistenza telefonica sia per l'accoglienza in loco delle persone sordi.

2. La strategia per creare valore

Indicatori di performance³⁴

Trafico PRM - Progressivo			
Mese	2020	2021	2022
Gennaio	3.584	896	1.983
Febbraio	6.693	1.725	4.151
Marzo	7.479	2.435	7.102
Aprile	7.516	3.320	10.402
Maggio	7.607	4.730	14.463
Giugno	8.069	7.369	19.119
Luglio	9.852	10.562	23.348
Agosto	11.549	13.470	27.161
Settembre	12.876	16.795	31.800
Ottobre	14.562	19.924	36.223
Novembre	15.653	22.948	39.571
Dicembre	16.607	25.710	43.208

Trafico PRM - Mensile			
Mese	2020	2021	2022
Gennaio	3.584	896	1.983
Febbraio	3.109	829	2.168
Marzo	786	710	2.951
Aprile	37	885	3.300
Maggio	91	1.410	4.061
Giugno	462	2.639	4.656
Luglio	1.783	3.193	4.229
Agosto	1.697	2.908	3.813
Settembre	1.327	3.325	4.639
Ottobre	1.686	3.129	4.423
Novembre	1.091	3.024	3.348
Dicembre	954	2.762	3.637

Segnalazioni e soddisfazione dei PRM	2022 (%)
Giudizio complessivo	100
Stato e funzionalità degli equipaggiamenti in dotazione	99,7
Adeguatezza della formazione del personale	99,9
Efficacia e accessibilità delle info, comunicazioni e segnaletica aeroportuale interna	99,8
Efficacia dell'assistenza ai PRM	99,4
Livello di accessibilità e fruibilità delle infrastrutture aeroportuali	99,7
Spazi dedicati per la sosta dei PRM	98,6
Cortesia del personale	99,7
Professionalità del personale dedicato all'erogazione delle assistenze speciali	99,6
Facilità di individuazione dei punti di accoglienza interni ed esterni	100

³⁴ In considerazione dell'eccezionalità del biennio precedente, i dati 2020 e 2021 relativi alla soddisfazione dei PRM non sono stati pubblicati.

2.5.4 La qualità dell'offerta commerciale e dei servizi premium

Le incertezze determinate dalla pandemia, che hanno caratterizzato ancora il primo trimestre del 2022, hanno progressivamente lasciato il posto ad una crescita del traffico marcata ed inaspettata, con un conseguente ritorno ai livelli pre-pandemici. La ripresa, tuttavia, è stata caratterizzata da molteplici difficoltà tra esse le principali sono state: la difficoltà di reperimento del personale e l'incremento dei costi delle materie prime.

In questo contesto, AdB ha lavorato insieme ai propri sub concessionari per riportare i temi strategici al centro del confronto, tra cui: la qualità del servizio, l'ampliamento dell'offerta commerciale e l'adeguamento della stessa, il rinnovo dei punti vendita e, novità per il 2022, **la volontà di portare al centro del confronto con i terzi i temi di sostenibilità** attraverso un coinvolgimento diretto dei principali soggetti.

In quest'ottica i principali sub concessionari sono stati coinvolti in alcune attività, eseguite in collaborazione con la multiutility del territorio, che hanno fornito risultati significativi, posizionando l'Aeroporto di Bologna tra gli scali più all'avanguardia sul tema. Tra queste la raccolta degli oli esausti derivanti dalle fritture presso i ristoranti dello scalo per la successiva trasformazione in bio-carburanti, l'attività di raccolta dei rifiuti organici per la successiva trasformazione in bio-diesel e soprattutto una forte campagna volta alla sensibilizzazione e al miglioramento della raccolta differenziata. Con specifico riferimento a questo ultimo elemento i dati del 2021, in linea con i dati storici, avevano evidenziato un bassissimo livello di raccolta differenziata che si aggirava intorno al 20%. Un coinvolgimento diretto ed un'attenta attività di supporto hanno portato, nell'arco di pochi mesi, a livelli di raccolta differenziata intorno al 45%, nonostante la forte crescita del traffico.

Relativamente alla qualità del servizio, il 2022 ha visto il ritorno alle buone pratiche messe in atto nel periodo pre-pandemico, ovvero sono state ripristinate le verifiche mensili di mystery client e soprattutto gli incontri periodici con i sub concessionari per guidare il processo di miglioramento delle componenti relative alla qualità del servizio, ambito che è stato particolarmente impattato

dall'elevato turnover del personale e dalla estrema difficoltà nel reperire personale qualificato.

Un'ulteriore tema particolarmente importante nel 2022 è stato quello legato agli incrementi dei prezzi delle materie prime dei prodotti alimentari ed energetici. È evidente come questo incremento nei costi abbia posto sotto pressione le attività economiche di ristorazione presenti in Aeroporto che hanno fin da subito richiesto adeguamenti. Consapevoli della sensibilità dei passeggeri verso i prezzi, prima di acconsentire agli adeguamenti sono state condotte attente analisi di benchmark, sia su contesti aeroportuali che urbani, finalizzate ad allineare i nuovi prezzi a contesti coerenti con il posizionamento delle attività aeroportuali ed anche al contesto urbano.

Tenuto conto che dall'inizio di giugno 2022 e fino ai primi mesi del 2023 verranno completati 8 cantieri particolarmente strategici con l'obiettivo finale di incrementare il livello qualitativo e la varietà dell'offerta attraverso punti vendita moderni ed in grado di garantire ai passeggeri una piacevole permanenza all'interno dello scalo, al fine di non aggravare le condizioni operative e fornire un adeguato livello di servizio ai passeggeri AdB ha proceduto a definire un cronoprogramma dei cantieri dei sub concessionari che non impattasse sui livelli di servizio, ma che al contempo cercasse di ripristinare le unità commerciali. Parallelamente, nei punti vendita Food & Beverage che non hanno subito modifiche sono state coordinate attività di manutenzione al fine di riportare questi ultimi ad ottimi livelli estetici.

Nel 2022, inoltre, sono state ripristinate le attività di collaborazione con molteplici organizzazioni no profit per la raccolta fondi, tra cui la collaborazione con Ageop, che ha visto il coinvolgimento di alcuni sub concessionari e quella con Dynamo Camp, eseguita in collaborazione con il gestore del Duty Free.

Sotto si rappresentano i principali servizi che sono stati riattivati o introdotti, nel 2022, nell'ottica di mantenimento e progressivo miglioramento dei servizi verso i passeggeri:



Covid Test Point attivo fino a dicembre 2022



Ripresa del servizio **Business Lounge Bar** dalle ore 05:00 alle ore 21:00 e del servizio **Vip Youfirst** in significativo sviluppo



Ripresa delle **attività di degustazione** in collaborazione con importanti aziende vinicole e con la presenza di personale specializzato per garantire la migliore esperienza al passeggero



Ripresa l'attività di **noleggio della sala riunioni**



Riapertura della **palestra aziendale BLQ Fitness Lounge** dedicata alla Community (con possibilità di accesso per un familiare per ogni membro della Community Aeroportuale)



In MBL offerta di **giornali e riviste in formato digitale**, con parallela riduzione dei quotidiani cartacei in ottica di maggiore sostenibilità

2. La strategia per creare valore

2.5.5 Safety aeroportuale e gestione delle emergenze

Il termine sicurezza esprime due concetti molto diversi tra loro che, nella lingua inglese, vengono differenziati dai termini Safety e Security. In ambito aeroportuale il significato è:

- **Safety:** sistema idoneo ad assicurare che le operazioni aeroportuali si effettuino in condizioni di sicurezza predeterminate e allo stesso tempo idoneo a valutare

l'efficacia del sistema per poter intervenire e correggere le eventuali non conformità;

- **Security:** procedure e risorse finalizzate a prevenire e contrastare atti di interferenza illecita nei confronti del sistema di aviazione civile ovvero a terra, a bordo degli aeromobili e in Aeroporto.

Safety

AdB ha elaborato la **Politica di Safety aeroportuale**, valida per tutti i soggetti che operano in airside, orientata al rispetto dei più elevati standard internazionali, con l'obiettivo di rispettare, in linea con le best practice, tutti i requisiti normativi nazionali e internazionali applicabili. La Politica è volta a garantire adeguati livelli di safety e porne il rispetto tra i primi obiettivi di ogni responsabile coinvolto nelle operazioni in *airside*. Aeroporto ne assicura la corretta diffusione, comprensione ed implementazione ad ogni livello aziendale ed interaziendale.

AdB ritiene che il vero progresso nella gestione in sicurezza dell'attività aeroportuale possa essere raggiunto solamente con il coinvolgimento di tutto il proprio personale, di tutti gli operatori ed enti aeroportuali e degli stakeholder, perseguitando una condotta ispirata ai più alti standard di safety.

Il **Safety Management System** (SMS) si configura come un sistema idoneo a garantire che le operazioni aeroportuali si svolgano in condizioni di safety prefissate e a valutare nel contempo l'efficacia del sistema stesso al fine di intervenire, ove necessario, con opportune azioni correttive/preventive. L'obiettivo principale dell'SMS è la prevenzione degli incidenti: tale finalità può essere perseguita tramite l'identificazione, la valutazione, l'eliminazione o il controllo, fino a livelli considerati accettabili e controllabili, dei cosiddetti *safety-related hazards*. Essendo l'SMS

relativo a tutte le attività afferenti alla safety aeroportuale, ciascun soggetto aeroportuale privato e pubblico, è tenuto a collaborare con i programmi di safety, riportando immediatamente al Gestore qualsiasi incidente, inconveniente o evento che abbia, o avrebbe potuto, compromettere la safety delle operazioni, fornendo al Gestore tutte le evidenze e le informazioni necessarie ad identificare le cause. Dunque, una gestione efficace dell'SMS richiede la partecipazione, l'impegno, le conoscenze e l'esperienza di tutti i soggetti aeroportuali. Il processo di **comunicazione, informazione e promozione** è essenziale per rendere partecipe e coinvolgere ogni soggetto che opera nel "sistema aeroportuale", al fine di perseguire il raggiungimento degli obiettivi fissati.

AdB ritiene, infine, che l'integrazione fra sistemi di gestione sia fondamentale a garantire un efficace approccio alla sicurezza. Per tale motivo, nel corso del 2022, il gestore aeroportuale ha iniziato un percorso di esportazione delle best practice, struttura e organizzazione proprio del sistema integrato Safety/Compliance all'area security. L'obiettivo di AdB è quello di implementare un Security Management System strutturato secondo i principi del Safety Management System, basato quindi su un sistema di regole e comportamenti che, con il proattivo contributo di tutti i lavoratori, possa portare al suo effettivo continuo miglioramento.

La Governance della Safety

Conformemente a quanto indicato dalla normativa nazionale ed internazionale, AdB si è dotato di un sistema di governance della Safety organizzato in Comitati.

In primis, in ottica di integrazione fra sistemi di gestione Safety/Compliance e Security, Il Safety & Compliance Review Board è stato rinominato **Safety, Compliance & Security review Board**.

Tale Comitato ha un ruolo proattivo nella discussione di tutti gli aspetti di Safety, Compliance e Security e costituisce un supporto per l'Accountable Manager nell'attuazione delle politiche e degli obiettivi e nella verifica delle conformità dell'infrastruttura, dell'organizzazione e delle procedure ai requisiti regolamentari.

Il **Safety Committee** è un comitato di tipo consultivo i cui membri - dotati di autonomia decisionale e di capacità di assunzione di responsabilità verso l'esterno - sono individuati nell'ambito dei vertici aziendali delle organizzazioni sia pubbliche che private presenti in Aeroporto.

Il **Local Runway Safety Team** ha il compito specifico di analizzare e valutare la Safety operativa della pista e più in generale dell'area di manovra, così da poter concretamente contribuire all'adozione di misure correttive idonee e/o preventive, finalizzate a contenere e a diminuire il numero degli eventi legati alle incursioni in pista.

Il Local Runway Safety Team è composto, oltre che da AdB, dai rappresentanti di: Airlines Operators Committee (AOC), Enav, ENAC, Associazione di categoria dei controllori di volo (Anacna), Associazione di categoria dei piloti, area movimento e area progettazione del gestore e da un rappresentante degli autisti dei mezzi aeroportuali.

Nell'ottica di condivisione periodica delle tematiche di safety più significative, il Safety Management System convoca un **Safety Meeting** periodico che coinvolge SAF, SMS e operatori degli handler coinvolti direttamente nelle operazioni. Gli scopi di tali incontri sono diversi: incrementare la *situational awareness* dell'SMS sull'*airside*, avvicinare ulteriormente gli operatori degli handler all'SMS e permettere loro di dare un contributo attivo alla safety, incentivare lo scambio proficuo di informazioni e segnalazioni volontarie che hanno come fine la valutazione e soluzione di criticità che hanno impatti di safety. Infine, il Safety Manager organizza gruppi di lavoro ad-hoc, secondo necessità, per attività di brainstorming e individuazione degli hazards, delle conseguenze degli stessi e delle relative misure di mitigazione, ai fini della redazione di risk assessment generale o di singoli interventi/attività. Tra i gruppi di lavoro ricorsivi, vi sono i CAG, ovvero i Change Action Groups, la cui finalità è quella di

implementare un processo sistematico e strutturato volto ad identificare e gestire correttamente ogni cambiamento. Infine, nel corso del 2022 l'integrazione fa sistemi di gestione safety, compliance e security è proseguita attraverso l'organizzazione di numerosi Security Committee: il primo ha visto coinvolti, oltre al Security Manager, all'Accountable Manager e il Safety and Compliance Manager, anche i supervisori SPM (Security Passenger

Manager). I successivi comitati hanno visto invece sempre coinvolti oltre all'Accountable Manager, il Security manager e il Safety and Compliance Manager anche il Security Compliance Manager. Tali incontri di coordinamento, hanno riguardato tematiche operative, definendo la necessità in primis di effettuare ispezioni plurisettimanali ai varchi e BHS a carico del Security Compliance Manager con riporto diretto e costante all'Accountable Manager.

Attività di formazione e sensibilizzazione sulla safety

Nel corso del 2022, è stata erogata una parte consistente di attività di sensibilizzazione sulla Safety, come negli anni di pandemia, attraverso i rappresentanti della Safety deputati a partecipare ai Safety Committee.

Tuttavia, a metà anno, sono ripresi i Comitati in presenza con gli operatori direttamente coinvolti nelle operazioni aeroportuali, considerati da sempre momento fondamentale di scambio di informazioni e importante occasione di confronto e formazione sui principali eventi avvenuti nello scalo.

È stato inoltre aggiornato l'Hazard Log del Gestore aeroportuale sulla base dei dati di reporting di tutto l'anno 2022 ed è stato redatto, insieme al Training center, un importante aggiornamento sul materiale della formazione del corso airside Safety (nel dettaglio, un approfondimento sul tema del Foreign Object Debris e sulla gestione strutturata dello stesso) e sul materiale del corso sul Manuale di Aeroporto e Regolamento UE 139/2014, attraverso l'introduzione di moduli normativi specifici relativi alle infrastrutture e alla gestione del cambiamento.

2. La strategia per creare valore

Indicatori di performance

Indicatore	2020		2021		2022	
	Obiettivi (movimenti stimati 77.752)	Consuntivo (movimenti reali 30.139)	Obiettivi (movimenti stimati) *	Consuntivo (movimenti reali 42.477)	Obiettivi (movimenti stimati) ***	Consuntivo (movimenti reali 70.871)
SPI						
Nº ground safety report / 1000 movimenti	≥1%	26 (0,86%)	≥ 0,83%	30 (0,70%)	≥ 0,80%	58 (0,82%)
N. di Voluntary Safety Report ogni 1000 movimenti	≥ 1,5%	27 (0,87%)	≥ 1,2%	23 (0,54%)	≥ 1,1%	50 (0,71%)
Collisione mezzo - aeromobile	≤ 0,10%	1 (0,03%)	≤ 0,09%	0 (0,0%)	≤ 0,42%	10 (0,14%)
Grandi sversamenti mezzi di rampa	Non considerato	Non considerato	≤ 0,84%	3 (0,07%)	Non considerato	Non considerato
Mancato stop aeronautico	≤ 0,06%	4 (0,13%)	≤ 0,12%	6 (0,14%)	≤ 0,11%	6 (0,08%)
Mancata esecuzione controllo FOD prima dell'arrivo del volo	≤ 15 segnalazioni	15	≤ 0,66%	8 (0,19%)	≤ 0,59%	40 (0,56%)
Mancato o parziale monitoraggio sbarchi a piedi	≤ 25 segnalazioni	15	30/anno	18 (0,42%)	Non considerato	Non considerato
SPI* CONDIVISI CON GLI HANDLER						
Mancato inserimento tacco obbligatorio nei nostri bagagli sottobordo	≤ 25 segnalazioni	17	15/anno	7 (0,16%)	≤ 0,30%	13 (0,18%)
Mancato rispetto della no-touch policy	≤ 20 segnalazioni	16	15/anno	7 (0,16%)	≤ 0,32%	2 (0,03%)
Marshalling in	Non considerato	Non considerato	15/anno	9 (0,21%)	≤ 0,18%	22 (0,31%)
Marshalling out**	Non considerato	Non considerato	10/anno	9(0,21%)	≤ 0,17%	20 (0,28%)
Non considerato	Non considerato					
Corretto inserimento dei dati di de-icing nel device	Non considerato	Non considerato	5/anno	2(0,05%)	Non considerato	Non considerato
Corretto inserimento dei dati di block-on, carburante, a/m ready nel device	Non considerato	Non considerato	94/anno	43(1,01%)	Non considerato	Non considerato
Corretta applicazione procedura di spina aeromobili PO13 Mda	Non considerato	Non considerato	12/anno	1(0,02%)	Non considerato	Non considerato

* Le condizioni di incertezza dettate dalla pandemia hanno impedito di definire una previsione attendibile dei movimenti per l'anno 2021, per tale motivo per gli SPI è stato deciso di applicare un parametro basato sulla media delle percentuali di accadimento su base 1000 movimenti nell'arco temporale degli ultimi 6 anni. Con riferimento agli SPI condivisi con gli handler, invece il primo semestre 2021 è stato considerato tempistica idonea all'individuazione del trend di dati per stabilire i target da perseguiere entro il 31/12/2021.

** Nel 2019 e 2020 sussisteva la distinzione tra retromarcia senza ausilio dell'operatore con stand attiguo occupato - riga superiore e stand attiguo libero – riga inferiore.

*** I risultati relativi agli obiettivi stabiliti ad inizio 2022 sono stati sensibilmente influenzati dall'incidenza che il consistente ed inatteso aumento di movimenti e traffico passeggeri dei mesi estivi ha avuto sul sistema a seguito della pandemia, principalmente in termini di staff shortage, aumento del workload, difficoltà organizzative e gestionali dei prestatori di servizi (handler), condizionate anche dalle irregolarità operative da parte dei vettori

Wildlife control

L'analisi del **Bird Risk Indicator**, indice di esposizione dello scalo al rischio di Birdstrike, riporta un trend migliorativo caratterizzato da una sensibile diminuzione durante l'anno 2022 (0,07) rispetto all'anno precedente (0,11). Il calo del BRI.2 nel 2022 è dovuto alla diminuzione della presenza di fauna (119.524 nel 2022 contro 141.934 del 2021) e all'aumento del numero dei movimenti per l'anno 2022 rispetto all'anno 2021 (70.873 del 2022 contro 42.775 del 2021). Il numero dei BirdStrike è rimasto pressoché costante tra il 2022 (n.41) e il 2021 (n.39).

Il sedime aeroportuale è costituito da un prato stabile dove non è possibile arare, ma la sperimentazione di contenimento dell'erba medica in airside con prodotti selettivi ha dato dei buoni risultati. L'incremento del numero degli sfalci ha contribuito a mantenere bassa l'altezza dell'erba. Nel 2022, rapportato al precedente anno, la fauna e avifauna presente in airside in valore assoluto è diminuita. Le specie in diminuzione durante l'anno 2022, rispetto all'anno 2021 sono: il colombaccio, il piccione e lo storno. Nello

stesso periodo sono aumentate invece le seguenti specie: airone guardabuoi e taccole. L'asta fluviale del Reno, confinante con il lato est dell'Aeroporto, rappresenta per gli uccelli attrattiva di tipo naturalistico ambientale e insieme alle cave estrattive circostanti, i campi seminati, le strutture rurali abbandonate, costituiscono un'attrattiva per gli aironi guardabuoi.

Nel 2023 è prevista la riattivazione del **Gruppo tecnico wildlife control**, a cui partecipa Città Metropolitana di Bologna, LAV, Comuni limitrofi all'Aeroporto, Regione Emilia-Romagna, ENAC e BCI. Infine, sempre nel 2023 si conferma lo studio di tipo naturalistico ambientale sulle fonti attrattive per i volatili e altra fauna su surrounding area fino a 13 Km dall'Aeroporto e tutte le azioni necessarie a garantire la "compliance" al Reg. UE 139/2014 e quanto necessario a garantire la compliance dei prodotti informatici utilizzati per il controllo e la riduzione del wildlife strike risk in tema di cyber security.

Indicatori di performance

2022- Mese	Impatti totali	Impatti con danni	Impatti multipli	Ingestioni nei motori	Con effetti sul volo	Movimenti	Numero soggetti avvistati	Numero gruppi avvistati	Bird Risk Indicator
Gennaio	0	0	0	0	0	3.714	3.304	10	0,01
Febbraio	1	0	0	0	0	3.799	6.417	11	0,01
Marzo	0	0	0	0	0	4.946	11.487	13	0,00
Aprile	4	0	0	0	0	6.164	15.906	12	0,11
Maggio	4	0	0	0	0	6.624	11.013	14	0,10
Giugno	6	0	0	0	0	7.096	14.739	13	0,14
Luglio	7	0	0	0	0	7.483	10.309	12	0,14
Agosto	8	0	0	0	0	7.244	14.224	11	0,14
Settembre	4	0	0	0	0	7.202	12.743	13	0,09
Ottobre	5	0	0	0	0	6.834	8.511	11	0,10
Novembre	1	0	0	0	0	4.823	5.802	12	0,01
Dicembre	1	0	0	0	0	4.944	5.069	12	0,00
Totale	41	0	0	0	0	70.873	119.524	144	0,07

2. La strategia per creare valore

Security

Dal 1º novembre 2021, nella ridefinizione dell'organizzazione della Security, è stata abolita la Direzione Security e riorganizzata la **Direzione Operazioni Aeroportuali**. Nel nuovo organigramma il Security Manager opera a diretto riporto del Safety Compliance e Security Management System e in riporto funzionale all'Accountable

Manager. Il Security Manager ha ruoli e responsabilità definiti nella Sec08 di ENAC ed è pertanto responsabile dell'implementazione, sviluppo e verifica delle misure e procedure adottate nel Programma di Sicurezza Aeroportuale.

Il Personale addetto alla sicurezza

A dicembre 2022 la Security conta un organico operativo di **179 Guardie Particolari Giurate** (GPG), comprensivo anche degli addetti con contratto stagionale, di cui 51 ricoprono la carica di Supervisore (SPV) e 7 quella di Security Passenger Manager (SPM). Il personale addetto alla sicurezza opera su turni garantendo la copertura della fascia oraria nella quale sono previsti voli in partenza ed è impiegato nel controllo passeggeri e bagagli a mano, bagagli da stiva, merci e posta, controllo personale aeroportuale e membri di equipaggio, controllo delle forniture aeroportuali e garantisce il servizio di sorveglianza e pattugliamento. Il personale ha la responsabilità di eseguire correttamente le procedure operative impartite dal Security Manager in linea con la normativa di settore. Nel 2022 sono state poste le basi per la digitalizzazione di vari processi. Si è informatizzato il sistema delle check list del servizio di pattugliamento passando dall'utilizzo del cartaceo ad un sistema informatico con tablet e portale dedicato, nel quale vengono gestite le non conformità e le successive azioni di rientro. È stato implementato un canale whatsapp broadcast per trasmettere tempestivamente le varie comunicazioni agli addetti e istituito un flusso per la gestione delle segnalazioni / reclami da parte del personale Security.

Gestione delle emergenze e business continuity

Al fine di garantire la continuità dei servizi erogati AdB, nel rispetto delle normative vigenti e in riferimento alle best practice di settore, ha definito un modello organizzativo, di procedure e di sistemi, che, in caso di incidente, permette di analizzare la situazione, mitigare il disservizio e ripristinarlo in tempi idonei. In particolare, il Gruppo si è dotato di piani d'azione che descrivono le azioni di mitigazione e ripristino, Help Desk per l'intervento di primo livello attivo dalle 05.00 alle 21.00, sistemi di monitoraggio dell'infrastruttura di rete e moderni dispositivi di sicurezza. Nel caso in cui si riscontrino non conformità o aree di miglioramento si procede all'aggiornamento dei vari piani. Aeroporto verifica con cadenza annuale l'efficacia del **piano di Business Continuity** mediante la simulazione

di un evento che porti alla messa in atto della **procedura di IT Continuity e Disaster Recovery**. Anche nel 2022, la Società ha organizzato un'esercitazione di tipo full scale simulante un incidente all'interno del sedime aeroportuale, che ha coinvolto, oltre ai soggetti aeroportuali, anche il territorio circostante. La simulazione ha avuto lo scopo di testare la corretta applicazione del **PEA** (Piano di Emergenza Aeroportuale) e l'interazione fra i vari soggetti coinvolti, la catena dei soccorsi nonché le proposte di miglioramento al piano scaturite dalle precedenti esercitazioni. Inoltre, nel 2022 sono state eseguite 4 esercitazioni parziali che hanno coinvolto i Vigili del Fuoco con il fine di testare i tempi di intervento in caso di incidente.

2.5.6 Comunicare e coinvolgere i passeggeri

Nel corso del 2022, le attività di comunicazione hanno continuato ad essere in parte impattate dalla pandemia, pur con una ripresa delle attività "ordinarie" di promozione di voli e servizi, in coerenza con il ridursi delle misure emergenziali e con il ritorno – anche molto significativo e improvviso – dei passeggeri, soprattutto nel corso dell'estate. Si è inoltre aggiunta la nuova emergenza Ucraina, che ha visto AdB impegnata anche con iniziative solidali di raccolta fondi e beni di prima necessità come farmaci, tra i dipendenti della Comunità aeroportuale.

Oltre alla partecipazione ai gruppi di lavoro interfunzionali Task Force Covid e MIRT, è stata fondamentale la stretta collaborazione con le diverse aree aziendali, per ciò che riguarda le attività di comunicazione ai passeggeri.

Tra le attività più significative realizzate nel 2022, la comunicazione ha lavorato principalmente sui temi dello Sviluppo Sostenibile e dell'Innovazione, con la creazione di una campagna di comunicazione multicanale e multi-soggetto dedicata alla **BLQ INNOVABILITY** (*Innovation & Sustainability*) articolata in più fasi e strumenti: dallo sviluppo di un logo dedicato, che affianca ora il logo ufficiale di AdB su tutti i materiali, alla produzione di un video istituzionale che racconta la nuova strategia della Società. I principali strumenti utilizzati sono stati: video-pillole ai responsabili dei vari progetti, campagna di comunicazione sui canali social, grafiche su impianti pubblicitari e monitor in Aeroporto, apertura di una nuova sezione del sito internet dedicata ai temi di BLQ INNOVABILITY.

La comunicazione, inoltre, ha lavorato alla diffusione e promozione delle diverse iniziative di Sostenibilità e Innovazione sviluppate dalla Capogruppo nel corso dell'anno: presentazione ai media dei nuovi bus a biometano (partnership con Hera e TPER), inaugurazione

della BLQ Bike Station per la sosta di bici e monopattini, lancio del servizio Tellis per i passeggeri sordi, progetto Scart con opere d'arte realizzate con materiali di recupero, certificazione di gender equality tra i dipendenti, presentazione dell'attività di biomonitoraggio ambientale con le api. Tra le attività "core", è stato promosso il lancio di nuovi collegamenti aerei e l'inaugurazione di un nuovo ristorante in sala imbarchi extra-Schengen.

Molto significativo è stato inoltre lo sviluppo della **nuova release del sito internet di AdB**, con una veste grafica completamente rinnovata, nuovi contenuti e una particolare attenzione alle esigenze dei passeggeri.

È stato inoltre portato a termine il progetto di **"re-branding"** dei parcheggi ufficiali dell'Aeroporto di Bologna, avviato nel 2021 con nuova grafica e segnaletica. La campagna è stata completata con la produzione di una serie di video sui singoli parcheggi, con contenuti differenziati per utenza. I video e le grafiche di re-brand sono stati utilizzati per una campagna sponsorizzata sui social media del Gruppo.

Il 2022 è stato anche un anno di crescita significativa di quasi tutti i canali social di AdB, che hanno performato in maniera eccezionale in particolare per quanto riguarda LinkedIn e Facebook Messenger. Sempre in ambito social, il Chatbot legato a Facebook Messenger ha ulteriormente sviluppato le sue potenzialità, gestendo nel corso dell'anno quasi 80 mila conversazioni. Lo strumento, un risponditore automatico basato sull'intelligenza artificiale, è stato ulteriormente sviluppato per consentire risposte ad un numero più ampio di argomenti: tra le implementazioni del 2022 si annovera la sezione "trasporti da/per l'Aeroporto".

PRESENZA SUI SOCIAL NETWORK



La comunicazione verso i passeggeri durante l'emergenza Covid-19



La comunicazione ha svolto un ruolo centrale nell'attività dell'Aeroporto di Bologna per la gestione dell'emergenza da Covid-19 e si è rivolta principalmente ai passeggeri e ai lavoratori aeroportuali. Il sito internet e i canali social dell'Aeroporto sono stati fondamentali per garantire un'informazione tempestiva e costante ai passeggeri e fornire risposte ai vari quesiti.

Per i passeggeri è stata costantemente aggiornata la relativa sezione del sito, raggiungibile direttamente dalla homepage e denominata "COVID-19: Ultimi aggiornamenti" con notizie utili per i passeggeri.

Anche i canali social di AdB hanno fornito aggiornamenti sulle novità Covid-19 per poter volare. Totem informativi, cartellonistica, segnaletica, vetrofanie e grafiche hanno, inoltre, accompagnato e informato il passeggero all'interno del terminal. Le diverse iniziative e soluzioni adottate per contrastare il coronavirus sono state quindi pubblicizzate con comunicati stampa, interviste, servizi tv.

2. La strategia per creare valore

Coinvolgimento delle istituzioni

Quale attore che opera in un sistema territoriale complesso, AdB lavora in coordinamento con le istituzioni nazionali e internazionali, sviluppando sinergie nello sviluppo dei servizi ai passeggeri e rendendosi parte attiva nella crescita del territorio. L'Aeroporto, infatti, si fa promotore non solo di iniziative legate alla gestione delle attività aeroportuali, ma anche di attività che hanno un significativo impatto sociale ed ambientale. Le istituzioni locali ricoprono un ruolo chiave, sia come interlocutori che come partner, anche nel perseguitamento dell'obiettivo strategico di rendere l'Aeroporto sempre più sostenibile per il territorio.

Con riferimento specifico alla comunicazione, è attivo un dialogo costante con i referenti della comunicazione di ENAC e di Assaeroporti e con i maggiori aeroporti italiani (Gruppo comunicatori Assaeroporti) ed europei (Digital Communication Forum di Aci Europe), con gli uffici stampa degli enti territoriali locali, di Apt Emilia-Romagna, Bologna Welcome e Camera di Commercio di Bologna.

Nelle **relazioni con le istituzioni**, AdB pone quindi particolare attenzione alle principali tematiche di sostenibilità: dalla gestione del rumore alla qualità dell'aria, dalla tutela della biodiversità alle prospettive di decarbonizzazione. Per la gestione dell'impatto acustico, ad esempio, è attivo già dal 2003 un Gruppo tecnico coordinato dal Comune di Bologna (Gruppo Tecnico per il Rumore Aeroportuale) che vede le rappresentanze di ADB, ARPAE, ASL, Comune di Calderara di Reno, con l'obiettivo di condividere gli esiti del monitoraggio acustico, valutare soluzioni di miglioramento e coordinare i rapporti con i cittadini, nell'ottica di gestione sistematica

delle informazioni. Nel corso del 2022, inoltre, AdB ha chiesto ed ottenuto di essere coinvolto nel progetto Bologna Carbon Neutral 2030, forte del proprio piano di Decarbonizzazione che, appunto, include 10 leve di decarbonizzazione (per un importo complessivo di circa 40 milioni di Euro) orientate a neutralizzare le emissioni dirette e indirette di CO₂ entro il 2030. In ogni caso, l'impegno con le istituzioni territoriali sulla carbon neutrality è presente già dal passato, con il primo Accordo Territoriale di Decarbonizzazione firmato nel 2015 con Regione Emilia-Romagna, Città Metropolitana di Bologna, Comune di Bologna, Comune di Calderara e TPER con cui AdB si impegnava alla realizzazione di alcune opere in risposta all'esigenza di mitigare gli impatti ambientali connessi con lo sviluppo infrastrutturale di lungo periodo, anche in ottemperanza di quanto prescritto dal Decreto di VIA del Masterplan, per un investimento iniziale di 6,5 milioni di Euro. Tale Accordo è stato poi aggiornato nel 2020 sulla base del nuovo **Master Plan aeroportuale** 2016-2030 e delle mutate esigenze progettuali, prevedendo altresì specifiche opere di compensazione ambientale connesse col Masterplan aeroportuale, ovvero la realizzazione di un'ampia fascia boschata a nord dell'Aeroporto di estensione pari a 40 ettari e con potenziale di assorbimento della CO₂ pari a circa 500tonnellate/anno, interventi di conservazione naturalistica sul sito di interesse comunitario SIC IT4050018 "Golena San vitale" e la progettazione e relativo finanziamento di un ramo di pista ciclabile di collegamento fra il polo aeroportuale e Città Metropolitana di Bologna, per un importo complessivo massimo di 9,3 milioni di Euro.

AdB al fianco delle istituzioni per gestire l'emergenza Covid-19

Sui temi della pandemia, va segnalata la costante e proficua collaborazione tra AdB, Azienda Unità Sanitaria Locale di Bologna e Assessorato Regionale alla Sanità, che ha permesso alla Società di applicare prontamente le regole emanate dal Governo nel corso dell'anno con riferimento a Paesi "a rischio" e voli "covid free".

AdB ha avuto un dialogo costante con gli uffici Comunicazione della Ausl e dell'Assessorato Regionale alla Sanità, per un'informativa coordinata ai passeggeri sul tema Covid-19. Anche la Polizia di Frontiera e l'USMAF - Ministero della Salute hanno fornito materiali ed informazioni utili ad AdB, per informare ed orientare al meglio i passeggeri.

Coinvolgimento del territorio

AdB non si limita ad interagire solo con le istituzioni ma, attraverso solide relazioni con altri player del territorio, **crea valore per la comunità, le aziende e gli stakeholder locali**. Attraverso le attività commerciali e gli spazi di cui dispone, il Gruppo nel corso degli anni ha dato vita a diverse iniziative ed attività, creando occasioni di promozione culturale e artistica del territorio e accrescendo la visibilità delle eccellenze locali, in particolare dei settori automobilistico ed enogastronomico. La visibilità ottenuta dalle attività di advertising e la partecipazione agli eventi ospitati nella struttura aeroportuale aiuta infatti a creare valore e consolidare la brand awareness delle aziende locali presso il pubblico nazionale ed internazionale in transito presso lo scalo. Purtroppo, a causa della pandemia, tali attività sono state temporaneamente ridotte.

Confermando la logica che ha guidato i rapporti e le iniziative con i diversi player del territorio nel passato, interrotte durante le fasi più acute della pandemia, nel corso del 2022 si è assistito ad una parziale ripresa di alcune attività, in particolare quelle finalizzate alla valorizzazione delle eccellenze eno-gastronomiche del territorio attraverso eventi dedicati in business lounge.

In collaborazione con la multiutility del territorio è stato realizzato anche un significativo progetto artistico con l'esposizione, in diverse aree dell'Aeroporto, di sculture interamente realizzate con materiali di recupero. In questo caso l'elemento artistico, inserito in un contesto inusuale come un Aeroporto, diventa anche veicolo di sensibilizzazione verso temi di sostenibilità ambientale attraverso la diffusione di logiche di riutilizzo dei materiali.

2. La strategia per creare valore

2.6 Tutelare l'ambiente e rispondere alle sfide del cambiamento climatico



Il Gruppo pone massima attenzione a tutti gli aspetti legati alla sostenibilità, adottando un approccio a 360 gradi rispetto a tutti gli ambiti ESG come caposaldo della strategia aziendale. **Nell'ambito della strategia di sviluppo sostenibile, perseguita attraverso l'attuazione di uno specifico Piano di Sostenibilità, particolare rilevanza assume la tutela dell'ambiente e il perseguitamento degli obiettivi di decarbonizzazione.** In particolare, la gestione degli impatti ambientali si concretizza in specifiche attività e progetti di contenimento del rumore, tutela delle risorse naturali (aria, acqua) e della biodiversità, nonché di riduzione delle emissioni di CO₂ dirette e indirette. Su quest'ultimo tema, nel corso del 2022, AdB ha dichiarato formale impegno a raggiungere il **Net Zero carbon** entro il 2030 (ovvero l'azzeramento delle emissioni assolute dirette e indirette di CO₂).

Lo strumento attuativo adottato si concretizza nel **Piano di Decarbonizzazione** che include specifici progetti volti alla eliminazione dei combustibili fossili, alla copertura dell'intero fabbisogno energetico con fonti rinnovabili, alla realizzazione di una fascia boscata per l'assorbimento della CO₂ residua e alla elettrificazione della flotta di veicoli aziendali. Questo specifico impegno è valso sinora l'accreditamento al **Livello 3+ "Neutrality" di ACA**.

Ottenuto il Livello 3+ "Neutrality" di ACA

Nell'ambito della gestione degli aspetti di sostenibilità ambientale, inoltre, grande rilevanza riveste l'individuazione delle misure di miglioramento anche tramite il dialogo e confronto con il territorio e con i diversi stakeholder (inclusi le rappresentanze dei cittadini). A livello organizzativo, le tematiche di sostenibilità sono curate attuando il Sistema di Gestione integrato Qualità, Ambiente, Energia, Sicurezza sul Lavoro e Sicurezza Antincendio conforme agli standard di seguito:

Certificazione per la qualità UNI EN ISO 9001:2015

Certificazione ambientale UNI EN ISO 14001:2015

Certificazione per la sicurezza sul lavoro UNI ES ISO 45001:2018

Certificazione energetica UNI EN ISO 50001:2018

Accreditamento Airport Carbon Accreditation Livello 3+

Politica per la Qualità, l'Ambiente, l'Energia e la Sicurezza

I sistemi di gestione integrati (Qualità, Ambiente, Energia e Sicurezza sul Lavoro) sono applicati al contesto organizzativo ed operativo di AdB. TAG è certificata autonomamente per i propri aspetti di Qualità, Ambiente e Sicurezza sul Lavoro. FFM ad oggi non si è dotato di un sistema di gestione certificato ma svolge le proprie attività secondo prassi e procedure operative, nel rispetto delle normative nazionali e di settore.

Al fine di garantire il mantenimento e il miglioramento di un Sistema integrato di Gestione Qualità, Ambiente, Energia e Sicurezza, AdB ha definito un insieme di principi su cui basa tutte le sue attività. In particolare, rispetto alla tutela ambientale la Politica richiede di:

- valutare, prevenire e minimizzare l'impatto ambientale e i rischi di salute e sicurezza dei lavoratori (come infortuni e malattie professionali);
- garantire la conformità alla normativa vigente in materia ambientale, salute e sicurezza sul lavoro, efficientamento energetico;
- promuovere un sistema di reporting così da garantire il monitoraggio puntuale delle prestazioni;
- coordinare e vigilare le condotte da parte di sub-concessionari, fornitori e imprese che agiscono come terzi per conto di AdB;
- contribuire al contrasto al cambiamento climatico, migliorando l'efficienza energetica e servendosi di fonti energetiche rinnovabili.

Ai dipendenti spetta il compito di mantenere alti standard di qualità del servizio e dei parametri di tutela dell'ambiente, delle risorse energetiche e idriche e della salute e sicurezza sul lavoro, così come l'impegno a prevenire e correggere tempestivamente ogni non conformità a norme e standard aziendali, nazionali e internazionali.

2.6.1 Gestione del rumore

Il Gruppo è consapevole che il rumore aeroportuale rappresenti, tra le tematiche ambientali, l'aspetto più significativo e maggiormente critico per il territorio circostante e per questo vi pone una particolare attenzione.

A tal riguardo AdB adotta una politica ambientale orientata al costante monitoraggio del rumore, alla determinazione delle misure di mitigazione, al costante dialogo col territorio e alla trasparenza nelle informazioni. Il Sistema di monitoraggio, integrato con la traccia radar, produce numerosi dati che sono elaborati e resi disponibili ai cittadini e al territorio e che sono utilizzati per identificare eventuali misure migliorative.

Uno dei problemi più significativi associati agli effetti acustici è il disturbo causato ai residenti delle aree interessate dal sorvolo degli aerei. Aeroporto ha da sempre costruito un dialogo e un confronto con gli enti locali attraverso il lavoro svolto dalla Commissione aeroportuale presieduta da ENAC e dal Gruppo tecnico sul rumore aeroportuale coordinato dal Comune di Bologna. Il Gruppo tecnico opera per analizzare le problematiche relative al rumore aeroportuale nelle aree residenziali, gestire i reclami dei cittadini ed identificare possibili azioni e progetti per mitigare e compensare gli impatti acustici. Il canale comunicativo fra AdB e gli Enti territoriali è mantenuto costantemente aperto, con occasioni di confronto che includono anche incontri pubblici con i cittadini dei quartieri limitrofi, sedute consiliari organizzate dal Comune di Bologna ove sono condivise informazioni sull'andamento dell'impatto acustico e sulle azioni di mitigazione.

La gestione del rumore aeroportuale prevede il **costante monitoraggio dell'impatto nell'intorno aeroportuale prodotto dal decollo e atterraggio degli aerei**. Il sistema di monitoraggio include 7 postazioni fisse localizzate lungo le direttive di decollo e atterraggio e consente di determinare il rumore generato dalle attività di volo, discriminandolo dalle altre fonti di inquinamento acustico che caratterizzano l'ambito urbano. I dati sono elaborati in specifici report mensili condivisi con gli Enti ed Autorità territoriali, nonché pubblicati sul sito internet del Gestore. Inoltre, con cadenza

annuale, viene predisposta la mappatura acustica LVA (descrittore acustico previsto dalla normativa nazionale) per successiva verifica del rispetto dei limiti previsti dalla zonizzazione acustica aeroportuale. Il contenimento dell'impatto acustico è svolto attuando specifiche **procedure operative antirumore** (NAP – Noise Abatement Procedures) che includono rotte preferenziali di decollo e il divieto di sorvolo notturno delle aree ad alta densità abitativa. Eventuali deroghe a tali restrizioni, autorizzate per finalità di sicurezza e regolarità del volo, sono attentamente analizzate da AdB in relazione alle condizioni che ne hanno giustificato la deroga stessa, pubblicando le relative informazioni sul sito internet a disposizione del pubblico.

Nell'ambito del Piano di Sostenibilità, inoltre, AdB ha promosso uno **studio specifico sul contenimento del sorvolo dei centri abitati di Bologna** per ridurre ulteriormente il disagio generato dalle attività di volo. Gli esiti dello studio saranno condivisi nelle sedi istituzionalmente previste (Commissione aeroportuale) al fine di definire le azioni conseguenti di concerto con tutti gli Enti ed Autorità coinvolte.

Infine, fra gli strumenti di mitigazione degli impatti acustici aeroportuali l'Aeroporto di Bologna addebita ai vettori e incassa per conto della Regione Emilia-Romagna l'IRESA (Imposta Regionale sulle Emissioni Sonore degli Aeromobili), ovvero una imposta di scopo introdotta dall'ordinamento legislativo regionale e applicata a tutti gli aerei in partenza e arrivo presso l'Aeroporto di Bologna. In base alle norme attuative, il gettito di imposta è destinato dalle Amministrazioni comunali interessate (Comune di Bologna e Comune di Calderara) ad opere ed interventi di mitigazione acustica del patrimonio immobiliare, indennizzi per le popolazioni residenti soggette al rumore aeroportuale e al completamento delle reti di monitoraggio acustico aeroportuale. Nel corso del 2022 AdB ha lavorato all'implementazione del software che ha consentito l'applicazione, a far data dal 1° gennaio 2023, della scontistica IRESA agli aeromobili con rotte di decollo e atterraggio che evitano la città.

Indicatori di performance

Postazione	LVA [dB(A)]		
	31/12/2020	31/12/2021	31/12/2022
P1	63,8	64,7	67,2
P4	58,5	59,8	61,6
P5	52,2	53,9	53,8
P6	58,9	60,1	63,6
P7	51,0	51,5	54,3
P8	48,6	49,4	51,8
P9	50,0	51,4	55,1

I dati rappresentati mostrano i livelli di rumore registrati dalle centraline acustiche situate a monitoraggio dei centri abitati limitrofi l'aeroporto. I livelli sono riferiti al traffico aereo registrato in atterraggio e decollo presso lo scalo nel periodo di riferimento. Come previsto dal Decreto 31/10/1997, ai fini del calcolo del livello

di rumore aeroportuale sono da escludere i voli di Stato, i voli militari e i voli adibiti al trasporto di materiale sanitario. I valori risultano inferiori rispetto ai limiti di rumorosità fissati dalla normativa per le diverse fasce di rispetto e sono verificati grazie al monitoraggio in continuo. I dati sono desunti dal Sistema di monitoraggio del rumore

2. La strategia per creare valore

aeroportuale, che – come già citato – si compone di 7 centraline fisse attive nell'intorno aeroportuale. Per ciascuna delle stazioni di misura l'indice LVA segue un andamento sostanzialmente costante, senza dunque significative oscillazioni. I fattori che concorrono alla determinazione dell'indicatore sono molteplici, e sono riconducibili sostanzialmente a: numero e tipologia di aeromobili in transito; rateo di salita, quindi quota di sorvolo; traiettoria seguita; peso al

decollo/atterraggio; fascia oraria (diurna ovvero notturna). Nel periodo di picco 2022 si è registrato un incremento nei valori di LVA in corrispondenza delle centraline acustiche rispetto al 2021, dovuto prevalentemente all'aumento sia del numero di movimenti complessivi, sia dei movimenti notturni (operati nella fascia oraria 23:00-06:00).

2.6.2 Efficientamento energetico e contrasto al cambiamento climatico

Aeroporto di Bologna ha implementato un sistema di gestione ambientale e dell'energia conforme allo standard internazionale ISO 14001 e ISO 50001, con cui garantisce la tutela delle risorse ambientali ed energetiche attraverso la definizione di una politica ambientale, l'analisi sistematica degli indicatori di performance, la razionalizzazione dei processi produttivi e l'ottimizzazione dei comportamenti. Al fine di portare avanti un programma di sviluppo sostenibile, Aeroporto di Bologna ha costituito il **"Comitato Sostenibilità"** e l'**Energy Management Team**, gruppi di lavoro interfunzionali con il compito di seguire le tematiche di sostenibilità connesse all'esercizio dell'attività di impresa e all'applicazione delle linee strategiche di sostenibilità.

Nel 2022 sono proseguiti le politiche attive di efficientamento energetico e contrasto al cambiamento climatico, come parte integrante della nostra politica di sviluppo sostenibile. Tra cogenerazione, fotovoltaico e illuminazione a led ad alta efficienza si stima **un risparmio di circa 2.000.000 kWh pari a 920 tonnellate di CO₂**.

Aeroporto di Bologna ha completato la sostituzione delle vecchie lampade delle torri faro che illuminano i piazzali per gli aerei in sosta e ha rinnovato l'illuminazione dell'edificio "BHS" Baggage Handling System. Il nuovo sistema di illuminazione ha garantito un risparmio stimato di oltre 130.000 kWh pari a 60 tonnellate di CO₂.

Per quanto riguarda l'energia rinnovabile **AdB ambisce a produrre tanta energia elettrica rinnovabile quanto il suo fabbisogno annuale**. A tal fine AdB, oltre a realizzare due impianti fotovoltaici in copertura per una potenza di quasi 400 kW, vuole fungere da apripista nel nostro Paese alla realizzazione in Aeroporto di grandi

impianti fotovoltaici a terra. Nel 2022 sono stati completati i progetti esecutivi dell'impianto fotovoltaico BHS da 98kW e dell'impianto fotovoltaico aerostazione da 290 kW che verranno realizzati nel corso del 2023. Infine, è stato sviluppato il progetto di fattibilità tecnica ed economica di campo fotovoltaico a terra a nord della pista di volo denominato **"Airsides Nord"**, che potrà estendersi per oltre 30 ettari con una potenza installata di circa 20 MW.

Per quanto riguarda l'autoproduzione di energia elettrica nel 2022 l'Aeroporto di Bologna ha prodotto 19 MWh di energia elettrica da fotovoltaico e, attraverso la gestione di un impianto di trigenerazione ad alto rendimento, ha generato oltre il 50% del proprio fabbisogno elettrico. Per la restante parte di energia nel 2022 AdB ha acquistato solo **energia elettrica certificata proveniente da fonti rinnovabili**

100% di energia elettrica certificata proveniente da fonti rinnovabili

Per contribuire al contrasto al cambiamento climatico, la flotta aziendale BLQ (composta da auto, furgoni e mezzi operativi) sarà sostituita via via da **mezzi con motori elettrici**. A tal proposito, è in corso un'analisi volta alla transizione verso mezzi elettrici o con carburanti alternativi. Si punterà sempre più sull'energia sostenibile con l'installazione di **32 colonnine per la ricarica elettrica entro i prossimi anni** distribuite sulla superficie dell'hub. Le prime 4, installate a fine 2022, verranno attivate a beneficio degli autoveicoli dei passeggeri e dei dipendenti dell'Aeroporto. Inoltre, è stato attivato nel 2022 anche l'utilizzo del car sharing elettrico come auto aziendale.

AIRPORT CARBON ACCREDITATION

Nel 2022 l'Aeroporto di Bologna ha rafforzato il proprio impegno sul tema della decarbonizzazione ottenendo l'accreditamento **al Livello 3+ (livello neutrality)** nell'ambito del programma internazionale **“Airport Carbon Accreditation”**, la certificazione promossa da ACI-Europe rivolta alle società di gestione aeroportuali che intendono perseguire obiettivi di “carbon neutrality”. Infine, AdB si è impegnata a fissare **target di decarbonizzazione allineati a Science Based Targets initiative (SBTi)**, progetto avviato da Carbon Disclosure Project (CDP), United Nations Global Compact (UNGC), World Resources Institute (WRI) e World Wide Fund (WWF) per limitare il surriscaldamento globale a 1.5 gradi rispetto ai livelli pre-industriali.



2. La strategia per creare valore

Indicatori di performance

Consumi energetici all'interno dell'organizzazione (302-1) ³⁵	u.m.	2020	2021	2022
Da fonti non rinnovabili	GJ	72.426	83.929	82.140
Gas metano	m ³	1.963.802	2.277.821	2.206.749
Gasolio (per riscaldamento e gruppi elettrogeni)	l	917	652	72
Benzina (per la flotta)	l	9.208	10.931	12.890
Diesel (per la flotta)	l	52.070	53.205	70.424
Da fonti rinnovabili	GJ	282	73	67
Fotovoltaico (autoprodotta)	kWh	78.204	20.342	18.728
Energia elettrica acquistata	GJ	15.486	18.942	19.567
da fonti non rinnovabili	kWh	197.548	207.070	-
certificata da fonti rinnovabili	kWh	4.104.137	5.054.568	5.435.220
Elettricità ceduta				
Elettricità autoprodotta ed immessa in rete	kWh	89.280	206.828	367
Consumo totale	GJ	88.193	102.199	101.773
Da fonti non rinnovabili	GJ	73.137	84.674	82.140
Da fonti rinnovabili	GJ	15.056	17.525	19.663

Nel 2022 il Gruppo ha acquistato **energia elettrica proveniente unicamente da fonti rinnovabili**.

Si registra un forte calo di consumo di gasolio rispetto al 2021 (-89%), in quanto quest'ultimo viene utilizzato unicamente per alimentare gruppi elettrogeni di emergenze.

Inoltre, la riduzione che si evidenzia nell'elettricità autoprodotta ed immessa in rete è riconducibile al fatto che negli anni 2020 e 2021 a causa della contrazione del traffico dovuta alla pandemia, il Gruppo ha registrato un calo nei consumi e di conseguenza vi è stata una

maggiore immissione in rete dell'eccedenza dell'energia prodotta. Il perimetro di riferimento è l'intero Gruppo Aeroporto di Bologna. Sono esclusi i consumi relativi alla caserma dei vigili del fuoco e dei sub concessionari che sono fatturati direttamente a AdB in virtù di accordi tra le parti, ma nella disponibilità diretta di soggetti terzi. AdB e TAG Bologna hanno una contabilizzazione indipendente dell'energia consumata, mentre l'energia consumata da FFM è contabilizzata in maniera indivisa all'interno dell'energia consumata da AdB.

Intensità energetica (GRI 302-3) ³⁶	u.m.	2020	2021	2022
Consumi di energia	GJ	88.193	102.199	101.773
Numero passeggeri	N°	2.506.258	4.096.287	8.485.290
Intensità energetica	GJ / N°	0,0352	0,0249	0,0120

35 La valutazione dell'indicatore 302-1 va riferita all'energia consumata come definita dalla legge n.10/91 e dalla circolare MISE del 12/2014 ovvero l'energia consumata per la produzione di beni (semilavorati, manufatti ecc.) o per la prestazione di servizi (trasporto di persone o merci, illuminazione, climatizzazione ambienti, fornitura di energia elettrica, ecc.).

36 L'intensità energetica è calcolata come rapporto tra i GJ consumati e il numero dei passeggeri in transito.

Emissioni totali (GRI 305-1, 305-2) ³⁷	u.m.	2020	2021	2022
Emissioni dirette (Scope 1)	t CO₂	4.033,9	4.669,5	4.599,5
Da gas metano		3.872,6	4.501,0	4.382,6
Da gasolio (per riscaldamento e gruppi elettronici)		2,4	1,7	0,2
Da benzina (per la flotta)	t CO ₂	21,2	25,5	30,1
Da diesel (per la flotta)		137,7	141,4	186,6
Emissioni indirette (Scope 2)				
Elettricità - Market based	t CO₂	92,0	95,0	-
Elettricità - Location based	t CO₂	1.273,3	1.462,7	1.413,2

Le emissioni nell'esercizio 2022 registrano una leggera diminuzione rispetto all'esercizio precedente. In particolare, nel 2022 il Gruppo AdB ha azzerato le emissioni indirette (scope 2) relative al consumo di energia elettrica decidendo di approvvigionarsi esclusivamente di elettricità proveniente da fonti rinnovabili. La valutazione delle emissioni dirette e indirette fa riferimento alla metodologia di calcolo "Market based". In merito ai fattori di emissione applicati per le emissioni di Scope 1 e Scope 2 (approccio Location Based) sono quelli definiti dall'ISPRA nell'"Italian Greenhouse Gas Inventory 1990-2020 (National Inventory Report 2022)", per quanto riguarda

le emissioni di Scope 2 (approccio Market based) sono quelli definiti all'interno del documento "European Residual Mixes" pubblicato da Association of Issuing Bodies annualmente aggiornato. Si specifica che il metodo "Location Based" prevede l'adozione dei fattori di emissione medi caratteristici della localizzazione geografica, mentre il metodo "Market Based" considera i fattori di emissione specifici dell'energia effettivamente fornita dal provider del servizio e che, possono differire rispetto alla rete di distribuzione complessiva.

Intensità emissioni (GRI 305-4)	u.m.	2020	2021	2022
Emissioni totali ³⁸	t CO ₂	4.126	4.764	4.599
Numero passeggeri	N.	2.506.258	4.096.287	8.485.290
Intensità delle emissioni	t CO₂ / N.	0,001646	0,001163	0,000542

Rispetto al 2021 si segnala una riduzione dell'intensità delle emissioni in considerazione del fatto che i consumi energetici hanno registrato una riduzione ed il numero dei passeggeri è più che raddoppiato.

³⁷ In considerazione del proprio impegno verso la decarbonizzazione, nell'ambito del programma internazionale "Airport Carbon Accreditation", AdB effettua altresì la quantificazione delle emissioni di Scope 3. Tuttavia, il processo di calcolo avviene tra i mesi di aprile e maggio in quanto prima di tale periodo i dati non risultano disponibili. Pertanto, alla data di pubblicazione della presente Dichiarazione, il Gruppo non riesce a rendicontare tale informativa in tale reportistica.

³⁸ Nelle emissioni totali utilizzate per calcolare l'intensità sono considerate le emissioni Scope 1 e le emissioni Scope 2, queste ultime calcolate secondo il metodo market based.

2. La strategia per creare valore

2.6.3 Qualità dell'aria

Per quanto riguarda la gestione della qualità dell'aria, Aeroporto è dotato dal 2018 di un sistema di monitoraggio che include due stazioni di misurazione fisse situate vicino al sedime aeroportuale. Il business aeroportuale è fonte di inquinamento atmosferico derivante dalle attività di gestione e dall'aviazione. Inoltre, AdB si trova all'interno di un territorio già caratterizzato da un elevato grado di inquinamento atmosferico causato dal traffico stradale. Gli esiti del monitoraggio effettuati non rivelano particolari correlazioni fra il traffico aereo e i dati registrati, in considerazione della localizzazione delle stazioni (situate in ambito urbano, dunque soggetto ad altre sorgenti) e della grande volatilità delle emissioni rilasciate dagli aerei in fase di decollo e atterraggio. In ogni caso, i

dati sono verificati e validati da ARPAE e pubblicati sul sito internet della Società aeroportuale.

Nell'ambito del Piano di Sostenibilità, nel corso del 2022, AdB ha rafforzato l'attività di analisi della qualità dell'aria avviando una collaborazione con l'Università di Bologna e CONAPI-Mielizia e svolgendo una **campagna di biomonitoraggio dell'aria** con l'ausilio di api e arnie dislocate nell'intorno aeroportuale. Sfruttando la potenzialità delle api di essere bioindicatori dello stato di salute dell'ambiente in cui vivono, l'attività consiste nel prelievo mensile di campioni di siero ed api bottinatrici per successiva analisi di laboratorio e determinazione delle concentrazioni di specifici elementi presenti nell'aria.

100.000 api per il monitoraggio della qualità dell'aria

Da aprile 2022, all'Aeroporto di Bologna **sono state «ingaggiate» 100 mila api per contribuire al costante controllo della qualità dell'aria**, in un raggio di 7 chilometri attorno allo scalo. L'iniziativa, promossa da AdB, vede il coinvolgimento del Dipartimento di Scienze e tecnologie agroalimentari dell'Università di Bologna, di Ergo Consulting (società spin-off di Alma Mater Studiorum) e di Conapi (Consorzio nazionale apicoltori).

Il progetto di biomonitoraggio si affianca ai sistemi tradizionali di rilevamento dei dati sulla qualità dell'aria, elaborati da ARPAE. Le 100 mila api sono dislocate in otto arnie, collocate in quattro punti strategici intorno all'area aeroportuale. Ogni alveare, attraverso la produzione di nettare, miele giovane che contiene l'informazione ambientale, permette circa 10 milioni di micro-prelievi, rappresentando uno strumento molto potente di indagine ambientale per individuare gli elementi inquinanti e di conseguenza capire quali azioni di miglioramento dell'aria promuovere.

Il progetto si pone inoltre l'obiettivo di **sensibilizzare i passeggeri e i lavoratori dell'Aeroporto**, con iniziative divulgative sull'importanza delle api nell'ecosistema, grazie al coinvolgimento di studenti universitari che somministrano un questionario sulla conoscenza degli insetti impollinatori.

Indicatore di performance

Livello di qualità dell'aria in base alle concentrazioni di inquinanti in microgrammi per metro cubo ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) o parti per milione (ppm) previsto dalla normativa vigente:

Bologna – valori medi mensili biossido di azoto (NO_2)						
NO_2 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	2020		2021		2022	
Limite annuale: 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ media annua	Lippo	Aguacchi	Lippo	Aguacchi	Lippo	Aguacchi
Gennaio	77	77	64	70	62	63
Febbraio	78	77	59	68	-	73
Marzo	58	55	68	74	82	85
Aprile	39	37	46	31	54	51
Maggio	35	34	37	36	44	39
Giugno	35	38	43	39	44	42
Luglio	42	40	41	50	48	43
Agosto	41	45	43	48	48	42
Settembre	56	61	59	56	-	49
Ottobre	58	60	60	60	65	69
Novembre	54	63	50	54	52	52
Dicembre	51	61	55	60	41	47
Bologna – valori medi mensili particolato (PM10)						
PM10 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	2020		2021		2022	
Limite annuale: 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ media annua	Lippo	Aguacchi	Lippo	Aguacchi	Lippo	Aguacchi
Gennaio	-	44	36	34	33	33
Febbraio	33	33	34	33	-	32
Marzo	23	22	21	22	29	31
Aprile	16	14	13	13	12	12
Maggio	12	11	12	10	18	17
Giugno	11	10	20	16	21	17
Luglio	14	13	18	17	18	14
Agosto	15	13	16	15	13	10
Settembre	16	14	18	18	-	10
Ottobre	16	15	21	22	24	-
Novembre	39	38	19	18	25	18
Dicembre	24	23	29	29	29	22

I dati si riferiscono ai valori medi mensili degli inquinanti PM10 e NO2 registrati dalle stazioni fisse di monitoraggio della qualità dell'aria localizzate in area esterna al sedime aeroportuale, nel Comune di Bologna e nel Comune di Calderara di Reno.

2. La strategia per creare valore

2.6.4 Gestione delle risorse idriche

Nella consapevolezza che i rischi associati alla scarsità delle risorse idriche siano, attualmente, una fra le questioni più urgenti nel dibattito globale sui cambiamenti climatici e gli impatti ambientali, AdB si impegna a monitorare il consumo di acqua e ad analizzare la qualità delle acque reflue.

L'Aeroporto, riguardo agli aspetti relativi alla qualità degli scarichi idrici, prosegue la sua campagna di monitoraggio degli scarichi idrici, valutando azioni per favorire una maggiore qualità dell'acqua e ridurre l'impatto ambientale delle attività svolte. In tale ambito, particolare attenzione viene posta all'attività di **de-icing degli**

aeromobili, svolta utilizzando prodotti di deghiacciamento biodegradabili, ma che possono comportare l'alterazione (seppur temporanea) di alcuni parametri di qualità delle acque (tipicamente COD e BOD5).

Per quanto attiene i consumi idrici, nel corso del 2022 è stato realizzato un impianto di recupero delle acque piovane presso l'edificio RMR (Rimessa Mezzi di Rampa) per utilizzi non potabili. Tale intervento si colloca nell'ambito delle iniziative del Piano di Sostenibilità – Planet e consentirà di ridurre i consumi di acqua da acquedotto.

Indicatori di performance

Prelievi idrici (GRI 2018 303-3)	u.m.	2020		2021		2022	
		Acqua dolce	Altre tipologie di acqua	Acqua dolce	Altre tipologie di acqua	Acqua dolce	Altre tipologie di acqua
Fonte del prelievo idrico:							
Pozzi		38.113	-	80.485	-	77.058	-
Acque municipali	m ³	29.791	-	29.392	-	51.835	-
Totale	m³	67.904	-	109.877	-	128.893	-

I consumi idrici registrano un aumento imputabile alla ripresa del traffico aereo. La totalità dei prelievi idrici del Gruppo proviene da aree che secondo la classificazione del tool Aqueduct Water Risk Atlas (wri.org) di Aqueduct (World Resource Institute) risultano a stress idrico. Le acque impiegate da AdB (sia di pozzo che municipali) sono potabili come da analisi effettuate e pertanto si considerano "acqua dolce". La valutazione dei prelievi idrici fa

riferimento ai consumi relativi alle utenze idriche intestate ad AdB (comprese anche di FFM) e a TAG.

Nel 2022 l'acqua scaricata³⁹ corrisponde a 844.309 metri cubi (460.811 nel 2021), di cui 7.642 (7.994 nel 2021) vengono scaricati in pubblica fognatura e 836.667 (452.817 nel 2021) in acque di superficie. Si precisa che gli scarichi idrici sono solo in parte associati ai prelievi.

Caratterizzazione dello scarico fognario						
Parametro	u.m.	Valore medio annuo			Valori di parametro	
		2020	2021	2022	D.Lgs. 152/06	
COD	mg/l	85,5	21,0	34,1	500	
Idrocarburi	mg/l	0	1,1	0,6	250	
Solidi sospesi	mg/l	50,2	2,9	26,3	80	

Nel 2022 i dati mostrano il mantenimento dei livelli di concentrazione inquinanti al di sotto dei valori limite previsti dalla normativa. I dati si riferiscono alla media aritmetica dei valori di concentrazione di

inquinanti misurati presso lo scarico delle acque di dilavamento conferite nell'impianto di laminazione di cava Olmi (Scarico C) e relativo corpo idrico ricettore (Fosso Fontana).

39 Si precisa che il dato riguarda unicamente scarichi di acqua dolce ($\leq 1.000 \text{ mg/l}$ di solidi disciolti totali). Inoltre, il dato degli scarichi in pubblica fognatura comprende AdB S.p.A e TAG, mentre il dato dello scarico in acque di superficie è rappresentativo del Gruppo.

2.6.5 Gestione dei rifiuti

Riguardo alle attività aeroportuali, la maggior produzione di rifiuti è da attribuirsi prevalentemente alle attività commerciali, quali negozi e ristoranti, e da alcune attività operative, come la manutenzione dei mezzi aeroportuali e la pulizia. Se da un lato, dunque, non vi sono processi industriali rispetto ai quali perseguire la riduzione della produzione rifiuti, allo stesso tempo il Gruppo è impegnato, insieme all'Amministrazione comunale e all'Ente gestore del servizio urbano di raccolta rifiuti, alla massimizzazione della raccolta differenziata. L'attenzione sulle tematiche di gestione dei rifiuti si concretizza principalmente nella differenziazione e nel corretto smaltimento dei rifiuti prodotti. Questi ultimi sono prevalentemente rifiuti speciali non pericolosi, e di tipologia tale da non trovare opportunità per il riutilizzo nell'ambito delle attività aeroportuali. In particolare, da evidenziare che i rifiuti organici prodotti dalle attività aeroportuali

e prelevati dall'Ente gestore del servizio urbano di raccolta rifiuti, vengono conferiti presso il termovalorizzatore di Sant'Agata Bolognese e concorrono alla produzione di biometano da parte dell'Ente gestore del servizio di raccolta rifiuti.

Nel corso del 2022 è stata posta particolare attenzione alla **differenziazione della raccolta rifiuti**, attuando specifiche iniziative anche in collaborazione con l'Ente gestore del servizio urbano integrato. Grazie alle azioni condotte, **la percentuale di raccolta differenziata è passata dal 22% al 45%**.

Nell'ambito delle iniziative del Piano di Sostenibilità, nel corso del 2022, AdB ha attuato alcune **iniziativa rivolte al riuso delle materie** in ottica di *circular economy* anche in collaborazione con la multiutility del territorio. Di seguito le principali iniziative realizzate.

Iniziative di Circular Economy

Raccolta differenziata

Aeroporto di Bologna ha avviato a febbraio 2022, con l'aiuto della multiutility, un potenziamento della propria raccolta differenziata sensibilizzando e formando i suoi punti Food & Beverage su questa tematica. Per aumentare la percentuale di differenziazione dei rifiuti, sono stati coinvolti anche i retailers, i noleggi auto e altre figure che lavorano stabilmente all'Aeroporto -con risultati molto positivi- passando da una media del 20% al 50% in pochi mesi sui rifiuti di tutto lo scalo (mediamente 1000 tonnellate/anno).

Raccolta di oli vegetali esausti per la produzione di biodiesel (Progetto OVE)

Gli scarti provenienti dalla raccolta degli oli vegetali esausti, utilizzati nei punti Food & Beverage dell'Aeroporto, sono riutilizzati e trasformati in biodiesel negli impianti della multiutility del territorio, passando così da costo di smaltimento ad incentivo per incoraggiare i gestori degli esercizi ad abbracciare un approccio più green, sostenibile e circolare.

Raccolta differenziata della plastica utilizzata per gli imballaggi dell'area cargo

Nel terminal merci dell'Aeroporto dove opera FFM, società controllata al 100% da Aeroporto, è stata avviata un'iniziativa che vede al centro il riutilizzo delle pellicole d'imballaggio che arrivano con le merci per il successivo trasporto via aereo o su gomma.

La plastica delle pellicole viene compressa in mattonelle da oltre 100 kg che sono poi cedute alla società Aliplast, appartenente al Gruppo della multiutility, per realizzarne un film trasparente da imballaggio con una componente di plastica riciclata dell'80%. Il film prodotto viene utilizzato da FFM, che riduce così il materiale di prima lavorazione.

Raccolta differenziata della plastica dei distributori automatici di bevande per il riciclo totale e per il riuso in Aeroporto (Progetto RIVending)

La raccolta e il riciclo della plastica sono vitali. La collaborazione con la multiutility Hera, Corepla e il Gruppo che gestisce le vendig machine in Aeroporto ha dato il via al progetto per il recupero e il conseguente riciclo dei bicchieri e delle palette dei distributori automatici di bevande all'interno dell'Aeroporto.

In prossimità dei distributori di bevande (per ora solo nelle aree utilizzate dai lavoratori della comunità aeroportuale, ma in una seconda fase anche nei distributori per il pubblico) sono posizionati contenitori dedicati, che facilitano la raccolta per essere prelevati e portati nei centri di riciclaggio del Gruppo Hera senza che vengano contaminati da altri materiali, permettendone il riciclo e il riutilizzo in elevatissime quantità.

Trasformazione dell'organico in biometano per bus e navette che collegano Aeroporto e città

"Insieme per una città circolare": è questo lo slogan scelto da Aeroporto di Bologna, HERA e TPER per dare visibilità ad un progetto che è già realtà e che consente di mettere a valore gli scarti alimentari prodotti in Aeroporto per trasformarli in biometano da destinare alla mobilità urbana sugli autobus della flotta a metano TPER. Le tre aziende bolognesi hanno sviluppato, con una serie di accordi ed una filiera tutta locale, un progetto che consente di eliminare completamente il consumo di fonti fossili per alimentare una quota rilevante dei mezzi a metano che circolano nel territorio urbano di Bologna.

2. La strategia per creare valore

Indicatori di performance

Rifiuti prodotti (GRI 306-3)	u.m.	2020	2021	2022
Frazione differenziata da RSU		96.330	147.160	468.730
Rifiuti speciali non pericolosi	Kg	242.882	514.487	798.510
Rifiuti pericolosi		23.888	38.581	36.232
Frazione residuale secca		348.240	577.110	587.110
Totale rifiuti prodotti	Kg	711.340	1.277.338	1.890.582
Rifiuti non destinati a smaltimento (GRI 306-4)	u.m.	2020	2021	2022
Rifiuti pericolosi				
Riciclo ⁴⁰		0	0	0
Altre operazioni di recupero ⁴¹		8.378	14.991	8.060
Rifiuti non pericolosi				
Riciclo		190.415	311.694	577.238
Altre operazioni di recupero	Kg	3.032	43.087	14.515
Totale rifiuti non destinati a smaltimento		201.825	369.772	599.813
Rifiuti destinati a smaltimento (GRI 306-5)	u.m.	2020	2021	2022
Rifiuti pericolosi				
Termovalorizzazione ⁴²		15.510	23.410	27.730
Smaltimento in discarica	Kg	0	0	0
Altre operazioni di smaltimento		0	180	442
Rifiuti non pericolosi				
Termovalorizzazione		245.821	368.259	511.821
Smaltimento in discarica	Kg	56.184	98.107	84.652
Altre operazioni di smaltimento ⁴³	Kg	192.000	417.610	666.125
Totale rifiuti destinati a smaltimento		509.515	907.566	1.290.770

I rifiuti prodotti dal Gruppo nel 2022 registrano un aumento rispetto al 2021 (+48% circa). Tale incremento è dovuto alla ripresa delle attività aeroportuali, nonché ad un incremento del traffico aereo e quindi delle attività aeroportuali.

Nel 2022 si è registrato un netto incremento della frazione differenziata di RSU rispetto al 2021, grazie all'adozione di diverse politiche di coinvolgimento e sensibilizzazione rivolte agli operatori aeroportuali, specialmente gli esercizi commerciali.

40 La categoria "riciclo" include anche il compostaggio.

41 La categoria "altre operazioni di recupero" include la messa in riserva e scambio di rifiuti per sottoporli ad operazioni di recupero o riciclo.

42 La categoria "termovalorizzazione" include i rifiuti inviati a trattamento termico e classificati con i codici R01 e D10 secondo la normativa italiana.

43 La categoria "altre operazioni di smaltimento" include il trattamento chimico-fisico e deposito prima di operazioni di smaltimento.

2.7 Investire nelle risorse e nel loro sviluppo



AdB si impegna a valorizzare le proprie persone, supportandole nello svolgimento del loro lavoro e costruendo un'organizzazione in grado di rispondere alle continue sollecitazioni del mercato. **Le competenze, l'identità e la passione per la qualità del servizio sono elementi chiave sui quali AdB si impegna costantemente nello sviluppo del proprio business.** Le persone rivestono un ruolo fondamentale, in ogni direzione della struttura; la competenza maturata, l'identità dei singoli e la capacità di offrire un elevato livello di servizio al cliente sono fattori di successo dell'Azienda per le sue sfide quotidiane e future.

In base alla **Carta dei Valori** la Centralità del Cliente, la lungimiranza e il Valore delle Persone sono gli elementi fondanti dell'identità di AdB. Nel 2022, a valle di un percorso formativo che ha coinvolto un Gruppo di giovani talenti di AdB, è stato proposto come quarto valore fondamentale per un futuro aggiornamento della Carta dei Valori il **Rispetto**, inteso come rispetto dell'individuo, dell'opinione altrui, degli impegni e delle scadenze, trasparenza nei rapporti tra le persone, indipendentemente dalla gerarchia.

Il Gruppo AdB si è dotato di un **Codice Etico** rivolto a tutti i dipendenti e collaboratori, contenente i valori e i principi etici dell'Azienda, con l'obiettivo di guidare i comportamenti, creando un

clima aziendale di fiducia e rispetto reciproco. I valori fondamentali, socialmente e universalmente riconosciuti da AdB sono: la legalità, l'integrità morale, il rispetto per le persone, la tutela della salute e della sicurezza delle persone e dell'ambiente, la qualità, la correttezza competitiva, la trasparenza e veridicità dell'informazione. Il rispetto del Codice costituisce quindi un dovere e un diritto dei dipendenti, così come una tutela aggiuntiva alla comunità aeroportuale, definendo rapporti improntati sulla chiarezza e sulla trasparenza.

Al Codice Etico si aggiunge il **Regolamento Aziendale**, aggiornato periodicamente, che fornisce disposizioni e norme di comportamento e di sicurezza generale in relazione alle mansioni svolte da ciascun dipendente. È quindi richiesto ai dipendenti di osservare la normale diligenza durante lo svolgimento delle proprie attività nell'interesse dell'azienda e nel comune interesse della buona conduzione dell'attività di servizio.

Infine, si evidenzia che nel 2022

La Repubblica - Affari & Finanza ha pubblicato i dati dello studio "Top Job – Italy's Best Employers 2022/2023" sui migliori datori di lavoro in Italia. Nella specifica categoria degli Aeroporti e servizi aeroportuali, **Aeroporto Marconi di Bologna, con 100 punti su 100, ha conquistato il primo posto in Italia.**

**1° Posto -Top Job –
Italy's Best Employers**

La gestione dei dipendenti nel periodo post-pandemico

Nel 2022, a seguito di un progressivo allentamento a livello nazionale delle misure e delle prescrizioni atte a limitare la diffusione del contagio, è stato rimosso l'obbligo di indossare la mascherina durante lo svolgimento dell'attività lavorativa (ad eccezione di riunioni in presenza con più di 10 partecipanti).

Tuttavia, è stato fortemente raccomandato l'uso della mascherina nello svolgere attività a contatto con il pubblico, e per questo è stata mantenuta la fornitura gratuita da parte di AdB delle stesse. Sono rimaste valide tutte le altre raccomandazioni, così come il divieto di lavorare con sintomi influenzali.

Inoltre, AdB ha promosso con AUSL di Bologna la campagna vaccinale antinfluenzale gratuita, dando la possibilità ai dipendenti interessati di vaccinarsi con il Medico Competente in Aeroporto.

2. La strategia per creare valore

2.7.1 Gestione del personale

Con un organico di **505 persone** al 31 dicembre 2022, di cui il 48% donne, il Gruppo vede la gestione e lo sviluppo delle risorse come un driver non solo di responsabilità sociale, ma soprattutto di competitività. Le persone, infatti, rappresentano elementi fondamentali della strategia del Gruppo grazie alle loro competenze e alla capacità di garantire un servizio di qualità.

Visto il perdurare della crisi, causata dalla variante Omicron del Coronavirus, anche nei primi mesi del 2022, in data 26 gennaio 2022 è stato firmato con le OO.SS./Rsu un ulteriore accordo per la Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (CIGS) per i dipendenti AdB, in particolare il personale amministrativo, per una durata massima di 12 mesi (dal 1° febbraio 2022 al 30 gennaio 2023). Tuttavia, la ripresa del traffico all'inizio dell'estate 2022 ha permesso ad AdB e alle OO.SS./Rsu di concordare la sospensione anticipata della CIGS al 31 maggio 2022.

Il 28 giugno scorso è stato, inoltre, siglato l'**Accordo per lo smart working post-emergenziale**, che ne prevede l'introduzione in pianta stabile come nuovo modello di organizzazione del lavoro in modalità ibrida. L'Accordo quadro racchiude i principi generali di applicazione dello smart working. Le regole applicative, nonché

i diritti e i doveri dei dipendenti che accedono a tale modalità di lavoro sono riportati nel **Regolamento Aziendale sullo smart working**. Lo smart working post-emergenziale è stato introdotto a partire dal 1° agosto 2022, con la stipula degli accordi individuali con i dipendenti interessati.

Per quanto riguarda le **attività di selezione e assunzione del personale**, il 2022 è stato caratterizzato da un deciso aumento dell'occupazione a partire dalla stagione estiva. Ciò ha comportato un'intensa attività di ricerca e selezione, soprattutto per il personale dedicato ai servizi al passeggero, ricerca resa talvolta difficile da un mercato del lavoro sul territorio in forte ripresa post-pandemica. Inoltre, sono state create nuove opportunità di crescita e sviluppo per i dipendenti tramite Job Posting e Job Opportunity interne, che hanno coinvolto il Gruppo.

Le attività di recruiting hanno coinvolto anche alcune figure di staff, soprattutto nell'area Sviluppo Infrastrutture con gli ingressi di Project Manager e Technical Manager per rafforzare il capitale di competenza dell'area e prepararsi ai prossimi interventi di sviluppo infrastrutturale.

Indicatori di performance

Forza lavoro (GRI Standard 2-7 e 2-8)	u.m.	31/12/2020			31/12/2021			31/12/2022		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dipendenti (subordinati)		250	221	471	247	228	475	263	242	505
Altri collaboratori (Somministrati)		-	-	-	2	5	7	12	5	17
Stagisti		-	-	-	1	-	1	-	-	-
Totale		250	221	471	250	233	483	275	247	522
Dipendenti per tipologia contrattuale (HC)	u.m.	31/12/2019			31/12/2020			31/12/2022		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Contratto a tempo determinato		1	2	3	12	11	23	28	31	59
AdB SPA		1	1	2	12	11	23	28	30	58
Fast Freight Marconi Spa		-	1	1	-	-	-	1	1	1
Tag Bologna S.r.l.		-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contratto a tempo indeterminato		249	219	468	235	217	452	235	211	446
AdB SPA		238	203	441	222	199	421	222	194	416
Fast Freight Marconi Spa		3	13	16	2	13	15	2	12	14
Tag Bologna S.r.l.		8	3	11	11	5	16	11	5	16
Totale		250	221	471	247	228	475	263	242	505
Dipendenti per tipologia di impiego	u.m.	31/12/2020			31/12/2021			31/12/2022		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dipendenti full-time		216	148	364	204	152	356	218	153	371
Dipendenti part-time		34	73	107	43	76	119	45	89	134
Totale		250	221	471	247	228	475	263	242	505

Nel 2022 si è assistito a un aumento dell'occupazione a partire dalla stagione estiva, avvenuto principalmente nei settori delle operations (security, PRM e parcheggi in particolare) grazie a una ripresa repentina del traffico passeggeri. Per gli stessi motivi si è

assistito a un aumento del ricorso a lavoratori somministrati. Anche le aree di staff, in maniera più limitata, sono state interessate da incrementi di organico, in particolare l'area sviluppo infrastrutture interessata da alcune uscite durante il periodo pandemico.

u.m.	N°	2020			2021			2022		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Numeri dei nuovi assunti (GRI Standard 401-1)										
Dipendenti a tempo determinato		24	11	35	35	23	58	75	74	149
età inferiore ai 30 anni		16	5	21	14	10	24	27	38	65
tra i 30 e i 50 anni		8	6	14	18	13	31	42	36	78
età superiore ai 50 anni		-	-	-	3	-	3	6	-	6
Dipendenti a tempo indeterminato		5	1	6	3	2	5	5	2	7
età inferiore ai 30 anni		1	-	1	1	1	2	-	1	1
tra i 30 e i 50 anni		4	1	5	1	1	2	4	-	4
età superiore ai 50 anni		-	-	-	1	-	1	1	1	2
Totale		29	12	41	38	25	63	80	76	156
età inferiore ai 30 anni		17	5	22	15	11	26	27	39	66
tra i 30 e i 50 anni		12	7	19	19	14	33	46	36	82
età superiore ai 50 anni		-	-	-	4	-	4	7	1	8
Dipendenti che hanno lasciato l'azienda (GRI Standard 401-1)										
Dipendenti a tempo determinato		65	45	110	23	13	36	53	51	104
età inferiore ai 30 anni		40	22	62	9	5	14	20	21	41
tra i 30 e i 50 anni		25	21	46	13	8	21	28	30	58
età superiore ai 50 anni		-	2	2	1	-	1	5	-	5
Dipendenti a tempo indeterminato		7	1	8	18	5	23	11	11	22
età inferiore ai 30 anni		-	-	-	1	-	1	2	-	2
tra i 30 e i 50 anni		1	1	2	6	1	7	6	8	14
età superiore ai 50 anni		6	-	6	11	4	15	3	3	6
Totale		72	46	118	41	18	59	64	62	126
età inferiore ai 30 anni		40	22	62	10	5	15	22	21	43
tra i 30 e i 50 anni		26	22	48	19	9	28	34	38	72
età superiore ai 50 anni		6	2	8	12	4	16	8	3	11
Tasso di turnover in entrata										
Totale		12%	5%	9%	15%	11%	13%	30%	31%	31%
età inferiore ai 30 anni		100%	42%	76%	71%	73%	72%	123%	150%	138%
tra i 30 e i 50 anni		8%	5%	6%	13%	10%	12%	32%	27%	30%
età superiore ai 50 anni		0%	0%	0%	5%	0%	3%	7%	1%	4%
Tasso di turnover in uscita										
Totale		29%	21%	25%	17%	8%	12%	24%	26%	25%
età inferiore ai 30 anni		235%	183%	214%	48%	33%	42%	100%	81%	90%
tra i 30 e i 50 anni		17%	15%	16%	13%	6%	10%	24%	29%	26%
età superiore ai 50 anni		8%	3%	6%	14%	5%	10%	8%	4%	6%

Il numero di nuovi assunti risulta in aumento rispetto al 2021, in particolare si sono verificate diverse assunzioni con contratto a tempo determinato. Il trend in crescita del turnover in entrata e

in uscita per il 2022 riguarda soprattutto i contratti a termine di lavoratori impiegati nei settori delle operations (con età inferiore ai 50 anni).

2. La strategia per creare valore

2.7.2 Diversità e Pari Opportunità

Le Pari Opportunità sono parte integrante della strategia complessiva di AdB e delle politiche di miglioramento del clima aziendale. La gestione di questa tematica ha la finalità di offrire a tutti i dipendenti pari opportunità sul lavoro, rimuovendo eventuali ostacoli che limitano il pieno sviluppo della personalità degli individui. Rispetto alle pari opportunità di genere, AdB vanta una forte presenza femminile in tutti i settori, ad eccezione di quello operaio a causa della specificità delle mansioni. Inoltre, grazie a politiche retributive focalizzate sui risultati, l'Aeroporto garantisce

il rispetto delle pari opportunità anche in termini retributivi.

In particolare, a fronte di un gap retributivo uomo-donna del 13% (media europea Eurostat 2020), in

AdB si registra una sostanziale parità di trattamento economico, con un gender pay gap addirittura favorevole alle donne dello 0,6%. L'Aeroporto infatti premia l'impegno dei dipendenti sia tramite

Gender pay gap pari a 0,6%

l'assegnazione di premi variabili, sia tramite interventi retributivi di crescita personale, in linea con l'obiettivo di sviluppo di nuove competenze, e tenendo conto e comparando la retribuzione erogata con le retribuzioni medie di mercato per inquadramento. In particolare, da anni viene adottato il c.d. **"metodo HAY Korn Ferry"** per la valutazione oggettiva del peso delle posizioni aziendali, per poi incrociare i dati retributivi con quelli del mercato di riferimento. Nel corso dell'estate 2022 sono state portate avanti attività di analisi e monitoraggio in ambito parità di genere, Diversity and Inclusion che ha portato ad un lungo processo di auditing tramite società esterna, per l'ottenimento, l'8 settembre 2022, della **Certificazione sulla Parità di Genere promossa dal Ministero per le pari opportunità** (UNI PDR: 125/2022) che vede l'Aeroporto di Bologna, **la prima società di gestione aeroportuale ad ottenere tale riconoscimento in Italia** e tra le prime aziende italiane a certificarsi, con il massimo punteggio (100/100).

CAPO D: la “Comunità di Aziende per le Pari Opportunità”

Da giugno 2019 AdB aderisce alla rete “Capo D”, la quale riunisce alcune tra le realtà aziendali bolognesi particolarmente sensibili e attive sulle tematiche di welfare, pari opportunità e benessere organizzativo in una vera e propria Comunità di Aziende per le Pari Opportunità, in stretta collaborazione con le istituzioni pubbliche del territorio (Città Metropolitana e Comune di Bologna). Le aziende hanno dato vita a questa nuova realtà sottoscrivendo un contratto di rete con il quale si impegnano a perseguire obiettivi strategici di promozione delle pari opportunità e di favorire la sensibilizzazione sulle tematiche di conciliazione lavoro-famiglia, welfare aziendale e benessere organizzativo con l'obiettivo di creare un sistema unitario fra le imprese per la formazione e l'accrescimento culturale delle lavoratrici e dei lavoratori e per la divulgazione delle possibilità di crescita nella carriera dei soggetti tradizionalmente penalizzati soprattutto in determinati settori industriali, favorendo la collaborazione con le istituzioni pubbliche del territorio, nella condivisione degli indirizzi strategici orientati allo sviluppo sostenibile e alle pari opportunità.

Nel corso del 2022 sono proseguiti i Laboratori Agorà e le attività con il centro Beatson per abbattere gli stereotipi di genere a partire dalle scuole medie, favorendo una cultura inclusiva delle donne anche nelle discipline STEM (Science, Technology, Engineering and Mathematics).

Inoltre, si sono avviati i lavori con le aziende della rete per analizzare ed identificare KPI condivisi per la stesura di un Bilancio di genere della rete.

In aggiunta, il 13 e 14 luglio 2022 AdB ha preso parte come testimonianza della rete alla sottoscrizione del piano per l'uguaglianza promosso dalla Città Metropolitana e in dicembre insieme alle altre aziende della rete è stato organizzato un incontro in Città Metropolitana con la Commissaria Europea all'Uguaglianza.

Insieme per il lavoro

AdB, in ottica di responsabilità sociale e territoriale nonché di pari opportunità, ha aderito al protocollo inerente al progetto “Insieme per il lavoro”, dedicato all'inserimento nel mondo del lavoro di persone con scarsa autonomia nella ricerca di occupazione. Il progetto potenzia la motivazione, sostiene la formazione di base e specifica, e garantisce un tutoraggio ad hoc all'interno delle imprese. Il progetto nasce dalla collaborazione tra Comune, Città metropolitana e Arcidiocesi di Bologna e il network comprende associazioni, sindacati e settore non profit.

Indicatori di performance

Dipendenti (GRI Standard 405-1)	u.m.	31/12/2020			31/12/2021			31/12/2022		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dirigenti		7	2	9	5	3	8	5	3	8
età inferiore ai 30 anni		-	-	-	-	-	-	-	-	-
tra i 30 e i 50 anni		1	1	2	1	2	3	1	-	1
età superiore ai 50 anni		6	1	7	4	1	5	4	3	7
Quadri		20	15	35	19	17	36	19	17	36
età inferiore ai 30 anni		-	-	-	-	-	-	-	-	-
tra i 30 e i 50 anni		13	6	19	11	6	17	10	6	16
età superiore ai 50 anni		7	9	16	8	11	19	9	11	20
Impiegati		142	202	344	140	203	343	149	219	368
età inferiore ai 30 anni		7	12	19	6	12	18	10	26	36
tra i 30 e i 50 anni		91	136	227	87	130	217	84	124	208
età superiore ai 50 anni		44	54	98	47	61	108	55	69	124
Operai		81	2	83	83	5	88	90	3	93
età inferiore ai 30 anni		10	-	10	15	3	18	12	-	12
tra i 30 e i 50 anni		50	2	52	43	2	45	48	3	51
età superiore ai 50 anni		21	-	21	25	-	25	30	-	30
Totale		250	221	471	247	228	475	263	242	505
età inferiore ai 30 anni		17	12	29	21	15	36	22	26	48
tra i 30 e i 50 anni		155	145	300	142	140	282	143	133	276
età superiore ai 50 anni		78	64	142	84	73	157	98	83	181

La maggior parte dei dipendenti (55% circa) si colloca nella fascia di età tra i 30 e i 50, il dato dei giovani sotto i 30 anni è pari al 10% circa, i restanti dipendenti appartengono invece alla fascia di età oltre i 50 anni.

Rapporto di retribuzione totale annua (GRI Standard 2-21) ⁴⁴	unit	2020		2021		2022	
		N.	14,71	N.	14,45	N.	15,87
Aumento percentuale della retribuzione totale annuale della figura aziendale che riceve la massima retribuzione	unit	n/a		0		11,73	
Aumento percentuale della retribuzione mediana annua totale per tutti i dipendenti dell'Organizzazione (escluso l'individuo più retribuito)	%	n/a		1,77		1,74	
Aumento percentuale della retribuzione totale annuale della figura aziendale che riceve la massima retribuzione / Aumento percentuale della retribuzione mediana annua totale per tutti i dipendenti dell'Organizzazione (escluso l'individuo più retribuito)		n/a		0%		6,74	

Per quanto riguarda il rapporto di remunerazione totale annua, nel 2022 la retribuzione della figura aziendale più pagata all'interno del Gruppo risulta essere di 15,87 volte superiore rispetto alla

retribuzione mediana annua per tutti i dipendenti del Gruppo (eccetto l'individuo più retribuito).

44 Il dato della retribuzione totale annua è ottenuto dalla somma della RAL teorica al 31/12/2022, del premio MBO/LTI teorico (opportunità massima) per gli aventi diritto e del Premio di Risultato teorico (opportunità massima). Inoltre, nel calcolo della mediana si sono considerati esclusivamente i dipendenti in forza al 31/12/2022.

2. La strategia per creare valore

2.7.3 Valutazione delle performance

La politica di valutazione delle performance in AdB è costituita da più sistemi:

- **Valutazione oggettiva:** Piano della prestazione che coinvolge il personale il cui ruolo, posizione organizzativa e livello contrattuale danno la possibilità di accedere ad un piano di incentivazione di tipo variabile tramite il raggiungimento di specifici target sia aziendali che individuali (MBO/RS). In questo ambito si inserisce anche il sistema di valutazione delle competenze del personale coinvolto nelle attività e nei servizi al passeggero;
- **Valutazione soggettiva:** Sistema di valutazione delle competenze "core" aziendali e poi sempre più in dettaglio sulla direzione e sul singolo ruolo.

Dal mese di marzo 2020, in seguito alla diffusione del Covid-19, il sistema di valutazione delle competenze tramite piattaforma è stato sospeso a causa dell'elevata incidenza dei periodi di assenza dovuti all'introduzione della CIGS che ha reso difficile osservare e valutare quotidianamente le competenze in un sistema di continuous feedback. Il sistema di valutazione è rimasto attivo soltanto per i lavoratori turnisti del settore Security, secondo quanto previsto dalla normativa. Nel 2022 il sistema di valutazione delle performance è stato riattivato, contando il 59% dei dipendenti valutati sui risultati e sullo sviluppo della carriera. Nello specifico, sono compresi i dipendenti coinvolti dal Piano MBO/RS, che è stato sospeso a causa della pandemia e riattivato nel 2022 ed i dipendenti del settore security, soggetti da normativa a valutazione annuale.

Numero di dipendenti che sono stati valutati sui risultati e sullo sviluppo della carriera (GRI 404-3)	u.m n°	2022		
		Uomo	Donna	Totale
Dirigenti		5	3	8
Quadri		19	17	36
Impiegati		112	141	253
Operai		-	-	-
Totale		136	161	297

Percentuale di dipendenti che ha ricevuto rapporti regolari sui risultati e sullo sviluppo carriera durante il periodo di rendicontazione, per genere e categoria dipendente (GRI 404-3)	2020			2021			2022		
	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dirigenti	-	-	-	-	-	-	100%	100%	100%
Quadri	-	-	-	-	-	-	100%	100%	100%
Impiegati	43%	30%	35%	92%	63%	75%	75%	64%	69%
Operai	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale	24%	28%	26%	52%	56%	54%	52%	67%	59%

2.7.4 Formazione

Il Gruppo crede profondamente nel valore della formazione aziendale, essenziale per garantire la crescita del business e proiettare l'Azienda nel futuro.

AdB predisponde annualmente il proprio **Piano Formativo** che integra la formazione manageriale e quella tecnica, spesso obbligatoria e soggetta a scadenze, in una visione a 360 gradi di tutta la formazione dell'anno. La formazione si divide in due macroaree: quella tecnico-operativa costruita sulla base di uno specifico ruolo e del relativo percorso formativo; quella manageriale, sviluppata attraverso sviluppo di softskill, coaching individuali e progetti interfunzionali tra le diverse direzioni.

Come testimoniato dall'avvento della pandemia, gli scenari sono sempre più complessi e mutevoli e i cambiamenti sono sempre più rapidi e pressanti: diventa fondamentale in questo contesto saper reagire prontamente ed essere orientati all'innovazione continua. Le persone sono uno degli asset di maggior valore per l'azienda: investire nella formazione delle persone significa investire nell'azienda e promuovere lo sviluppo dell'organizzazione stessa. La formazione costituisce dunque una leva fondamentale per sostenere non solo lo sviluppo professionale, ma anche per favorire i processi di innovazione, di digitalizzazione, di sostenibilità e il miglioramento delle competenze, indispensabili per confrontarsi

con un mercato in continua evoluzione.

In linea con questa visione, la formazione in AdB si inserisce nell'insieme dei processi aziendali che definiscono il percorso utile al raggiungimento degli obiettivi di business, diventando uno dei pilastri della gestione e sviluppo delle risorse umane.

L'Aeroporto è un'organizzazione complessa contraddistinta da molteplici attività, effettuate sia dal personale AdB, sia dal personale di organizzazioni che operano e forniscono servizi in/per l'Aeroporto. È responsabilità di AdB definire, monitorare e assicurare in questo contesto, elevati standard di sicurezza e di safety che devono essere conosciuti, condivisi ed adottati da tutti i soggetti, dipendenti e terzi, che operano fornendo servizi presso l'Aeroporto di Bologna. È importante che le persone siano formate in ottica di sicurezza personale, lavorativa e ambientale.

Con questo fine, la Società ha guidato ed attuato programmi di formazione volti in particolare a **promuovere la sicurezza e la safety**, anche attraverso la consapevolezza dei ruoli e delle responsabilità ad essi connesse e in particolare la conoscenza delle procedure di riferimento per le attività. Nell'ambito della safety, si segnalano in particolare il Corso di Human Factor per le istruttrici del Training Center e i corsi di SMS base e di Compliance Monitoring avanzato per l'area di Safety Compliance e Management System.

Talent retention e sviluppo dei giovani

Nel 2022 sono poi continue le iniziative e i percorsi formativi volti alla **talent retention e allo sviluppo delle competenze dei giovani**, finanziati attraverso l'utilizzo dei fondi interprofessionali, Fondimpresa:

- **The Growth Toolkit:** percorso di group coaching che ha coinvolto giovani talenti nello sviluppo della consapevolezza di sé e del proprio potenziale, partendo dall'idea che la crescita e lo sviluppo siano sempre possibili mantenendo al centro dell'attenzione la persona stessa.
- **VUCA World:** percorso rivolto ai giovani con l'obiettivo di costruire un'identità all'interno del Gruppo sviluppando le competenze per prendere decisioni in contesti di grande incertezza senza solide basi, gestendo le dinamiche del mondo VUCA e sviluppando la leadership personale.
- **We Can Be Heros:** percorso che ha coinvolto i manager dell'azienda, una trentina tra quadri e middle manager che gestiscono risorse, per offrire un percorso energizzante e motivante, volto a focalizzare i partecipanti sulla loro crescita personale per diventarne i primi protagonisti.

Sono continuati anche i percorsi formativi rivolti ai dirigenti, in particolare il corso finanziato da Avviso di Fondirigenti "Costruire il vantaggio competitivo con la Smart Organization", che li ha visti in aula in continuità con il percorso del 2021. Si è trattato di un team coaching per lo sviluppo di un team efficace e di una leadership collaborativa per lavorare meglio insieme, fino a lavorare su un progetto del Board finalizzato a sviluppare la competitività dell'azienda in logica di Open Management assicurando la diffusione della cultura della condivisione, collaborazione e partecipazione. Un ulteriore progetto formativo, finanziato dal **Bando #Conciliamo**, è stato quello relativo al lavoro agile, che ha coinvolto, dai dirigenti ai quadri, ai workers, circa 120 persone aderenti. AdB è consapevole che il modello di lavoro ibrido sarà il futuro delle aziende e pertanto, ha ritenuto importante rafforzare le competenze legate ad un nuovo modo di lavorare, ad un modello che non è più emergenziale ma strutturale, sia esso a distanza o in ufficio; e diffondere una cultura basata su un nuovo stile di leadership e condivisione e su un'organizzazione del lavoro per obiettivi.

In tema di formazione sui temi legati alla sostenibilità, è stato predisposto un percorso in e-learning rivolto a tutta l'Azienda, con una serie di pillole, che hanno affrontato il tema della **sostenibilità sociale**: dagli stereotipi inconsci alla multi-generazionalità, dalla diversity e variety alla leadership inclusiva.

E' stato inoltre organizzato un incontro sul tema dell'emergenza energetica con un docente del CNR.

Anche nel 2022, per fronteggiare gli episodi di violenza, sempre più gravi e frequenti a danno del personale di front line e fornire una formazione specifica ai lavoratori per consentire loro di riconoscere il rischio, non trascurarlo e gestirlo al meglio, è continuata la formazione **Front Line e Relazione con il Passeggero Disruptive**. Tale percorso è rivolto al personale di front line ed in particolare agli addetti security e agli addetti ufficio informazione e parcheggi per fornire tecniche di accoglienza e ascolto in un tempo limitato, comprendendo le difficoltà e le reali esigenze dell'utenza e in particolare riconoscere e anticipare atteggiamenti aggressivi.

2. La strategia per creare valore

Impegni ed obiettivi del piano 2023

- Percorso formativo e di certificazione per SDG Action Manager, persone che sono coinvolte nella progettazione e realizzazione degli obiettivi di sostenibilità
- Nuovi percorsi formativi di sviluppo rivolti ai giovani
- Percorsi formativi motivanti rivolti a quella fascia di popolazione che non rientra tra i manager o tra i giovani
- Sviluppo pillola e-learning sulla PdR 125 -Pari Opportunità da erogare a tutti in AdB
- Erogazione di un percorso di coaching alle neomamme che rientrano dalla maternità da parte di risorsa interna del Training Center coach certificato
- Percorsi Formativi rivolti ai dirigenti, ai quadri, impiegati su Empowerment Femminile, Diversity & Inclusion

Le attività di formazione presso le controllate

Formazione TAG

Tag Bologna S.r.l., società controllata al 100% da AdB, ritiene che la massima attenzione debba essere posta nella formazione del personale allo scopo di istruire ogni operatore all'ottica della sicurezza personale, ambientale e lavorativa.

L'attuazione concreta e puntuale dei piani di formazione e addestramento contenuti nel programma permette al personale in forza a TAG di ricevere e mantenere livelli di conoscenza, competenza e requisiti in linea con gli standard richiesti da ENAC, dal Gestore (AdB, società controllante), dalla normativa e dai clienti.

Il personale di nuova assunzione viene accuratamente formato ed informato su procedure norme e disposizioni che contribuiscono a creare competenza e consapevolezza del lavoratore nel rispetto e nel diritto di poter esercitare le proprie mansioni in un contesto sicuro per sé stesso e per tutte le persone, mezzi, aeromobili con cui viene a contatto.

Come definito all'interno delle procedure del Sistema di Gestione della Sicurezza adottato da TAG Bologna, in caso di prolungata assenza dal lavoro da parte di un operatore l'azienda provvede al momento del rientro nell'organizzazione ad opportuni refresh formativi relativi a tutte le tematiche che riguardano l'attività lavorativa dello stesso a partire dalla salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, sino ad arrivare a tematiche operative proprie della mansione ricoperta.

Per tutti gli argomenti oggetto di formazione nel corso del 2022 sono stati utilizzati proficiency check al fine di valutare le competenze acquisite attraverso i corsi e attraverso i corsi e test recurrent verranno fissate le nozioni apprese durante la Formazione di base.

Durante il corso del 2022, a causa dell'emergenza Covid-19, si sono mantenuti attivi i corsi mediante piattaforme on line. Inoltre, sono proseguiti i briefing con tutto il personale per tenere alta l'awareness nei confronti della salvaguardia della salute contro le infezioni da Covid 19, seguendo le linee guida condivise con la Capogruppo AdB.

Durante il corso del 2022 si è lavorato per l'integrazione di TAG all'interno dei sistemi e delle procedure della Capogruppo.

È iniziata la formazione per l'utilizzo della piattaforma Zucchetti (sistema già inserito negli anni precedenti per la gestione dei cedolini e stipendi) per tutta la parte relativa all'inserimento e controllo della formazione.

TAG è stata inoltre integrata all'interno del sistema di vendor rating della Capogruppo.

Formazione FFM

Si è proseguito con impegno nella formazione tecnico-operativa delle risorse della società.

Nell'ambito del Servizio di Prevenzione e Protezione della sicurezza del lavoro è stato svolto il corso di aggiornamento annuale per RLS, come previsto dalla normativa in materia di sicurezza sul lavoro.

Come previsto dalla normativa IATA, è stato svolto il corso di aggiornamento Dangerous Goods, obbligatorio periodicamente per le attività di handling cargo.

Sono stati svolti gli aggiornamenti dei Corsi di Airside Safety Aeroportuale e Driving Licence, propedeutici allo svolgimento dell'attività operativa all'interno del sedime aeroportuale.

Con l'adozione del Modello 231 e la nomina dell'Organismo di Vigilanza, si continua con l'aggiornamento su Modello 231 e Whistleblowing.

Indicatori di performance

Ore di formazione pro capite (GRI Standard 404-1)	u.m.	2020			2021			2022		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dipendenti		33	24	28	30	23	26	28	30	29
Dirigenti		48	33	45	54	46	51	41	42	41
Quadri	Ore/N	49	40	45	23	24	23	45	63	53
Impiegati		34	22	27	25	22	23	31	27	28
Operai		25	21	25	37	41	37	20	34	21

Ore di formazione per argomento	u.m.	Ore		
		2020	2021	2022
Sostenibilità e ambiente		460	324	484
Compliance		4.069	3.801	2.184
Safety		1.232	1.199	2.366
Manageriale		2.592	1.813	3.808
DGR	N°	696	511	724
PRM		581	606	1.081
Security		2.268	2.002	1.844
Sicurezza		1.391	1.802	1.349
Altro		177	480	796
Totale		13.402	12.539	14.636

Il dato delle ore di formazione totale erogate nel 2022 è in aumento rispetto al 2021.

Analizzando il trend per categoria professionale si riscontra un

incremento nelle ore di formazione pro capite per i dipendenti quadri.

2. La strategia per creare valore

2.7.5 Benessere e soddisfazione dei dipendenti

Il Gruppo considera il benessere dei dipendenti come una leva fondamentale per assicurare, da un lato la produttività d'impresa, dall'altro per valorizzare al meglio le proprie risorse. Per questo motivo il livello di engagement è costantemente monitorato, così come il grado di soddisfazione dei dipendenti e l'adesione alla strategia e ai valori aziendali con apposite survey.

Inoltre, anche nel 2022 è stata sottoposta ai dipendenti la survey sulla materialità a cui hanno risposto 236 dipendenti⁴⁵. Al primo e quarto posto sono emersi i temi: "Salute e sicurezza dei lavoratori che operano nello scalo" e "Gestione delle risorse umane e benessere dei dipendenti". La survey, in linea con lo scorso anno, è stata anche l'occasione per testare la soddisfazione dei dipendenti attraverso specifici quesiti suggeriti da ACI Europe. Tra gli spunti di miglioramento emersi, i principali hanno riguardato: il miglioramento della comunicazione interna fra i dipendenti e tra le direzioni, la necessità di una maggiore focalizzazione rispetto alle politiche di attraction e retention, ed infine, il miglioramento del sistema incentivante dei dipendenti.

Per favorire il benessere aziendale AdB ha costruito nel corso degli anni un solido sistema di Welfare che si inserisce nella "contrattazione generativa" che caratterizza i rapporti con le parti sociali. La piattaforma di Welfare e tutti i servizi erogati hanno l'obiettivo di offrire forme di conciliazione fra la vita lavorativa e privata. I principali pilastri del sistema di welfare di AdB sono:

- Servizi
- Sostegno al Reddito
- Previdenza Complementare
- Salute e Benessere
- Work-Life Balance

Il sistema di welfare prevede sia attività indirizzate al coinvolgimento dei dipendenti, sia un sistema di relazioni industriali moderno e quanto possibile partecipativo. Il welfare aziendale è anche parte della più complessa politica retributiva societaria e del sistema di retention aziendale, poiché il benessere organizzativo riduce la conflittualità, l'assenteismo e il tasso di turnover.

AdB, già da tempo ha introdotto i flexible benefits (il Piano Welfare è stato contrattualizzato con le OO.SS. e la RSU aziendale nel 2017) a cui possono accedere tutti i dipendenti a tempo indeterminato, a cui si è aggiunta la possibilità di convertire il Premio in acquisto di beni e servizi.

Nel 2022 è stato siglato un accordo con le OO.SS./RSU per l'erogazione a settembre di 600 Euro pro-capite per tutti i dipendenti a tempo indeterminato e di 258 Euro pro-capite per i dipendenti a tempo determinato (riparametrato sulla base degli effettivi mesi in forza nel 2022); un secondo accordo è stato siglato a dicembre per un'ulteriore integrazione di 200 Euro pro-capite per i dipendenti

a tempo indeterminato e di 180 Euro per i dipendenti a tempo determinato.

Numerose sono anche le iniziative promosse in campo sanitario e previdenziale, con condizioni migliorative rispetto a quelle previste dal CCNL di settore, anche grazie a specifici accordi raggiunti con le RSU. Grazie alla collaborazione con l'associazione ANT, nel 2022 sono state organizzate giornate dedicate alla diagnosi precoce delle neoplasie tiroidee per un totale di oltre 72 controlli gratuiti a disposizione dei dipendenti del Gruppo AdB, svolti nel pieno rispetto delle norme Covid-19. Inoltre, il servizio di vaccinazione antinfluenzale è stato assicurato anche nel 2022 in accordo con l'AUSL di Bologna.

Per tutti i dipendenti è anche disponibile uno sportello d'ascolto, dove è presente una psicologa del lavoro dedicata al supporto delle persone sia per difficoltà riscontrate a lavoro, sia nella vita privata. Lo sportello ha continuato la sua attività anche nel 2022, trasformando molti degli incontri in modalità a distanza con l'uso di una piattaforma online e affrontando numerose questioni legate anche all'impatto psicologico della pandemia e dell'ampio utilizzo dello smart working.

AdB supporta l'equilibrio tra vita privata e vita familiare con diverse iniziative, tra cui la flessibilità oraria, la pausa pranzo di 45 minuti in orario di lavoro, la possibilità di convertire le ore di straordinario o extra-time in ore di ferie aggiuntive e la facoltà di usufruire di permessi per visite mediche specialistiche (solo per i dipendenti turnisti) o di permessi studio.

Per favorire il benessere psicofisico attraverso una alimentazione consapevole, AdB ha affidato la gestione del ristorante interaziendale (disponibile per tutta la comunità aeroportuale) ad un operatore che offre anche prodotti locali e cibi biologici. Inoltre, dal 2019 è disponibile una palestra per la comunità aeroportuale. Nel 2022, AdB ha rinnovato un accordo con le Organizzazioni Sindacali per agevolare negli orari di lavoro le persone uniche affidatarie di figli minori, e ha costituito una Banca Ore solidale per raccogliere ore di ferie donate dai dipendenti a disposizione di colleghi con figli disabili o in particolari condizioni svantaggiose. Nel 2021, infine, AdB si era aggiudicata (al 24° posto su 760 progetti presentati) le risorse economiche stanziate dal Bando #Conciliamo, promosso dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri per progetti di conciliazione vita-lavoro, welfare e mobilità sostenibile. I fondi sono stati impiegati nel corso del 2022 per cofinanziare la piattaforma welfare, abbonamenti integrati al trasporto intermodale territoriale per i dipendenti, attività formative e dotazioni legate allo Smart Working e altri progetti di conciliazione. Tali finanziamenti saranno erogati anche nel 2023.

AdB sostiene i propri dipendenti durante l'emergenza pandemica e post-pandemica

Diverse sono state le iniziative che hanno arricchito il Piano Welfare di AdB durante il periodo di emergenza: tra queste, la stipula di una polizza sanitaria a copertura di un eventuale ricovero ospedaliero causato dall'infezione da Covid-19. Grazie al supporto del Presidio Sanitario ASL collocato in Aeroporto e di un centro diagnostico specializzato, AdB ha portato avanti la campagna di Screening Covid per i propri lavoratori, con l'esecuzione di test antigenici rapidi. Inoltre, nel corso del 2021 AdB ha supportato la somministrazione del vaccino anti-influenzale ai lavoratori del Gruppo che ne hanno fatto richiesta.

45 Le risposte considerate valide ai fini della survey sono state 219.

2.7.6 Relazioni industriali

Nell'ambito delle relazioni industriali AdB promuove il rispetto delle norme, delle relazioni industriali e sindacali e incoraggia relazioni positive con gli attori della compagnie aeroportuali. Nello specifico partecipa alle riunioni nazionali con Assaeroporti per i rinnovi del CCNL, insieme alle OO.SS. nazionali del Trasporto Aereo, e a livello locale sono costanti le relazioni con quelle territoriali di riferimento. La percentuale di dipendenti coperti da contrattazione collettiva è pari al 100% così suddivisi:

- Dirigenti: CCNL Dirigenti Industria;
- Quadri, impiegati e operai AdB e TAG: CCNL Assaeroporti – Parte Specifica Gestori;
- Impiegati FFM: CCNL Assaeroporti – Parte Specifica Handlers.

Inoltre, AdB ha completato il Protocollo di Sito in materia di Appalti, che ha messo in evidenza i temi della legalità, della sicurezza del lavoro e della trasparenza, sottoscritto con le OO.SS. (CGIL, CISL, UIL e UGL), il Comune e la Città Metropolitana di Bologna, supportando nella negoziazione le società di Handling e le OO.SS. per la sezione dedicata al mercato degli handlers, con l'obiettivo di stabilire regole chiare, ad integrazione di quelle contrattuali, al fine di evitare fenomeni di dumping sociale e possibili situazioni di crisi nello scalo.

Nel luglio 2022 il Protocollo è stato integrato con un addendum riguardante l'importante tematica delle aggressioni agli operatori aeroportuali, sottolineando l'impegno di tutte le Parti coinvolte nel contrastare e condannare la violenza fisica nei confronti di chi lavora quotidianamente a contatto con il pubblico.

In tema aggressioni, è stata identificata insieme alle OO.SS. una nuova procedura, con la realizzazione di un sistema strutturato e coordinato di segnalazione di episodi di violenza e successivo intervento. Tale sistema prevede che, in caso di situazione critica e di escalation violenta, l'operatore coinvolto possa allertare la Control Room Security presidiata dalle G.p.G. di AdB. La Control Room, dopo aver registrato su apposito sistema HEELP, richiederà quindi l'intervento delle Forze dell'Ordine PS e GDF, che interverranno sulla base della maggior vicinanza all'area della segnalazione. La nuova procedura è stata introdotta a partire dall'01/04/2022 (primo scalo in Europa). Lo stesso tema è poi stato integrato con un accordo sindacale firmato in Città Metropolitana ad integrazione del "Protocollo di Sito" già vigente dal 2018. L'accordo prevede inoltre

la continuazione dei percorsi formativi sul tema della gestione della conflittualità per il personale di front line AdB e la creazione di un Osservatorio paritetico per monitorare l'applicazione della procedura e le casistiche di aggressioni.

Per questo accordo AdB è stata premiata nel dicembre 2022 con il premio AIDP HR Mission, classificandosi al terzo posto nella categoria Relazioni Industriali.

Dopo gli accordi del 2021, nel 2022 è stato firmato con le OO.SS. l'accordo per un ulteriore **periodo di Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria** (CIGS) per i dipendenti AdB, la quale è entrata in vigore a partire dal 01/02/2022 con validità fino al 30/01/2023 in particolare per il personale amministrativo. Anche per la nuova CIGS è stata prevista l'integrazione al reddito per i lavoratori dal Fondo di Solidarietà del Trasporto Aereo, che ha stabilito la copertura della retribuzione fino all'80% reale della media retributiva di ogni lavoratore colcatala nei 12 mesi precedenti il periodo della pandemia.

Vista la ripresa del traffico all'inizio dell'estate 2022, AdB e le OO.SS./RSU hanno concordato la sospensione anticipata della CIGS al 31/05/2022.

In generale durante tutta la fase di emergenza Covid, AdB ha mantenuto un rapporto costante con le OO.SS. e con gli RLS, attraverso l'istituzione di un Comitato Regolamentazione così come previsto del Protocollo Nazionale del 24 aprile 2020, con l'Amministratore Delegato, i Dirigenti delle principali funzioni coinvolte, il medico competente, l'RSPP e gli RLS (con la funzione anche di RSU). Si sono tenuti inoltre incontri di aggiornamento periodici sulle misure di protezione e prevenzione dal contagio di vola in vola adottate per fronteggiare l'emergenza, oltre al Comitato di Regolamentazione, previsto dall'accordo fra Governo e Parti Sociali del 24 aprile u.s. È stato inoltre istituito un "Comitato di Sicurezza di Sito" a cui partecipano anche gli RSPP e gli RLS delle tre società di handling presenti sullo scalo.

Il 28/06/2022 è stato siglato un accordo di secondo livello con le Organizzazioni Sindacali e le RSU per l'introduzione dello **Smart Working Post-Emergenziale**, anche a valle del protocollo nazionale sul lavoro in modalità agile, siglato il 7 dicembre 2021 dal Ministro del Lavoro e delle politiche sociali, Orlando e le Parti Sociali.

2. La strategia per creare valore

Associazioni significative

L'Aeroporto di Bologna assume un ruolo significativo in diverse associazioni di categoria nazionali ed internazionali con particolare riferimento alle tematiche HR:

ASSAEROPORTI: è l'Associazione degli aeroporti italiani che rappresenta, presso le istituzioni nazionali ed europee, 27 società di gestione aeroportuale per 36 aeroporti. I compiti principali sono quelli di interagire con le istituzioni di Governo nazionali ed europee per assicurare lo sviluppo del settore del trasporto aereo, rappresentando la posizione dei gestori degli aeroporti italiani. Si occupa inoltre della stipula del CCNL e di rappresentare a livello nazionale le società di gestione aeroportuale nelle relazioni industriali.

ACI HR: il forum ACI Europe Leadership & Human Resources (L&HR) è stato fondato nel 2013 in linea con la missione europea di ACI per la promozione dell'eccellenza professionale nella gestione aeroportuale. I suoi obiettivi principali sono: promuovere e sviluppare le migliori pratiche nella leadership e nelle risorse umane; contribuire all'ampliamento del bagaglio di conoscenze nella gestione delle Risorse Umane aeroportuali; ascoltare tutti gli esperti di risorse umane all'interno dell'associazione.

ACI Sustainability WG: nasce nel 2021 il sotto Gruppo HR legato ai temi della sostenibilità. La sostenibilità richiede un nuovo modello di business che metta non al centro la creazione di valore finanziario. La sostenibilità non è solo una questione di ambiente/sostenibilità dipartimento, ma per l'intera organizzazione. La missione di sostenibilità del team HR è come "green glue", riunisce tutto lo spirito della sostenibilità e guida le persone verso gli obiettivi di sostenibilità, cambiando la mentalità e la cultura in una rete di relazioni rispettose e inclusive e costruendo una cultura di Comunità.

Rete CAPOD: da giugno 2019 AdB aderisce alla rete "Capo D", la quale riunisce alcune tra le realtà aziendali bolognesi particolarmente sensibili e attive sulle tematiche di welfare, pari opportunità e benessere organizzativo in una vera e propria Comunità di Aziende per le Pari Opportunità, in stretta collaborazione con le istituzioni pubbliche del territorio (Città Metropolitana e Comune di Bologna).

Rete SmartBO: raccoglie realtà organizzative e imprenditoriali del territorio per un confronto sui temi di Lavoro Agile. AdB ha partecipato attivamente ai gruppi di lavoro del tavolo per la stesura di un nuovo "Accordo di Rete" e per l'individuazione di criteri per mappare la messa a disposizione degli spazi per il co-working da parte delle aziende della rete. Il 28 settembre 2022 è stato siglato da parte dell'Amministratore Delegato l'Accordo di Rete Smart Bo.

Piani pensionistici

Il Gruppo manifesta nei confronti dei propri dipendenti una particolare attenzione alla previdenza complementare. Fin dal 1990, con un accordo tra la Società e le OO.SS. CGIL, CISL e UIL Territoriali e Aziendali, è stata prevista l'adesione agevolata alla "Cassa di Previdenza ed Assistenza dei lavoratori aeroportuali PREVAER" con lo scopo di assicurare a tutti i dipendenti dell'Azienda prestazioni aggiuntive e integrative alle assicurazioni obbligatorie. Oggi, l'Azienda contribuisce al Fondo Pensione per il 2,9% (contribuzione aggiuntiva a carico Azienda dello 0,4%), tra le più alte percentuali della sua categoria. È prevista inoltre la possibilità di richiedere l'iscrizione di un familiare fiscalmente a carico, in modo da poter versare contributi volontari e creare per loro una forma di risparmio previdenziale. Inoltre, al fine di sensibilizzare

la popolazione aziendale sul tema della previdenza integrativa, sono stati organizzati incontri specifici di formazione per far conoscere ai dipendenti le caratteristiche, le opportunità e i vantaggi che il Fondo può fornire ed è stata data la possibilità ai dipendenti di convertire il Premio di Risultato in previdenza complementare, riconoscendo in questo caso una maggiorazione del premio del 20%. L'Azienda e le organizzazioni sindacali continuano a promuovere l'iscrizione alla previdenza complementare e anche nell'anno 2022 si evidenzia un incremento dei dipendenti che hanno deciso di aderire al Fondo PREVAER.

Per le Società TAG e FFM la contribuzione è quella prevista dal CCNL, e anche in questo caso i dipendenti sono sensibilizzati all'adesione tramite campagne informative.

Indicatori di performance⁴⁶

Fondo pensione PREVAER (GRI 201-3)	u.m.	2020	2021	2022
Numero iscritti	N°	116	126	138
Attivo netto destinato alla previdenza (Az+Dip+TFR)	€	381.230	419.155	472.425
Fondo pensione FONSEA	u.m.	2020	2021	2022
Numero iscritti	N°	94	85	81
Attivo netto destinato alla previdenza (Az+Dip+TFR)	€	412.355	385.713	385.929

⁴⁶ Si segnala che il numero di iscritti risulta epurato dal numero di dipendenti cessati nel corso del 2022, mentre il valore attivo netto destinato alla previdenza (Az+Dip+TFR) include anche i contributi di tali dipendenti..

2.7.7 *Tutela e prevenzione della Salute e Sicurezza sul Lavoro*

AdB dedica grande attenzione alla Salute e Sicurezza dei propri lavoratori, nonché di tutti i soggetti che frequentano l'Aeroporto, siano essi lavoratori di altre aziende che passeggeri, quale elemento di sviluppo sostenibile delle proprie attività e servizi.

La gestione della Sicurezza sul lavoro è svolta attuando il Sistema certificato UNI EN ISO 45001:2018, integrato con il Sistema di gestione della Sicurezza Antincendio (SGSA). La gestione avviene dunque attuando processi sistematici di aggiornamento della valutazione dei rischi e relative misure preventive e protettive, verifica di corretta attuazione delle misure stesse e formazione/addestramento a tutto il personale aziendale. L'organizzazione della Sicurezza vede identificati in modo capillare i soggetti aventi responsabilità di attuazione delle disposizioni del datore di lavoro (dirigenti per la sicurezza) e preposti deputati alla sorveglianza. Al fine di massimizzare l'efficacia della attività di sorveglianza, AdB ha introdotto il metodo di identificare i preposti in tutti coloro che hanno almeno un riporto gerarchico da organigramma aziendale, indipendentemente dalla mansione svolta e dal grado di rischio associato.

Il Servizio Prevenzione e Protezione, in coordinamento con le altre unità organizzative, svolge la valutazione dei rischi e fornisce supporto al datore di lavoro nella identificazione delle misure preventive e protettive, proponendo azioni di miglioramento continuo dei livelli di sicurezza. Le attività di valutazione si articolano in indagini tecniche specifiche e in cicli continui di ispezioni e sorveglianza, mirate a verificare l'applicazione delle regole di salute e sicurezza ed al loro miglioramento continuo, nonché analisi a seguito di segnalazioni di incidenti ed infortuni. A tale riguardo le azioni intraprese per eliminare e ridurre i rischi sono state efficaci come evidenziato dall'assenza di malattie professionali riconosciute o infortuni sul lavoro con gravi conseguenze, nel corso dell'anno. Dato l'elevato numero di soggetti che prestano servizi ed opere commissionati da AdB, grande attenzione è posta al coordinamento con tali soggetti per la corretta gestione dei rischi interazionali. L'attività di gestione della salute e sicurezza include attività di gestione delle emergenze attraverso l'implementazione e continuo

aggiornamento del Piano Interno di Emergenza (PIE) che viene testato con un programma di prove e simulazioni di emergenza ed evacuazione degli edifici e del personale aeroportuale. Le prove di emergenza, in particolare, sono rivolte a verificare l'efficacia delle misure emergenziali stabiliti, nonché l'efficacia ed efficienza delle squadre di lavoratori designati alla gestione delle emergenze stesse. Inoltre, alcune prove prevedono il coinvolgimento degli Enti di soccorso e delle Forze dell'ordine. In particolare, nel corso del 2022 è stata svolta una esercitazione di evacuazione full-scale del terminal passeggeri che ha visto il coinvolgimento del Comando provinciale dei VVF, della Polizia di Stato e Guardia di Finanza, e che ha coinvolto altri soggetti operanti in aerostazione, fra cui gli esercizi commerciali e i fornitori dei servizi di ristorazione. L'esercitazione si è conclusa con esito positivo e con l'identificazione di alcune possibili azioni di miglioramento.

Nell'ottica di massima tutela e cura del benessere dei lavoratori, inoltre, l'azienda svolge specifiche attività di monitoraggio e gestione dello stress lavoro correlato, avendo anche istituito uno sportello di ascolto con uno Psicologo del Lavoro disponibile per tutti i lavoratori che desiderano avere un confronto non solo su questioni lavorative, ma anche personali. Gli esiti di tali incontri sono elaborati in forma del tutto anonima ed aggregata al fine di ottenere ulteriori elementi conoscitivi dello stato di stress lavoro-correlato e successiva valutazione di opportunità di miglioramento.

La gestione della Salute e Sicurezza è inquadrata, oltreché in termini di compliance normativa in materia, anche nell'ambito del Piano di Sostenibilità che comprende numerose iniziative rivolte al benessere e salute dei lavoratori anche tramite programmi di welfare aziendale.

Dal punto di vista della condivisione e sensibilizzazione dei lavoratori, oltre alle attività formative in essere, la Società continua la sua attività informativa tramite gli strumenti Web con la pubblicazione sulla intranet aziendale delle valutazioni del rischio, procedure e documenti in materia di sicurezza sul lavoro, nonché promuove la cultura della sicurezza tramite comunicazioni ed approfondimenti nel social network aziendale.

2. La strategia per creare valore

Indicatori di performance

Infortuni dei dipendenti ⁴⁷ (GRI Standard 403-9)	u.m.	31/12/2020		31/12/2021		31/12/2022	
		Totale		Totale		Totale	
Infortuni registrabili		7		5		9	
AdB SPA	N.	6		4		9	
Fast Freight Marconi Spa		1		-		-	
Tag Bologna S.r.l		-		1		-	
Numero di ore lavorate		588.354		589.310		766.940	
AdB SPA	ore	551.436		546.150		713.514	
Fast Freight Marconi Spa		17.284		18.144		24.761	
Tag Bologna S.r.l		19.634		25.016		28.666	
Tasso di infortuni sul lavoro registrabili	%	11,90		8,48		11,73	

Nel corso del 2022 si sono verificati 9 infortuni sul lavoro, registrando un aumento rispetto all'esercizio precedente (5 infortuni). Per quanto riguarda le cause degli infortuni sul lavoro, queste sono principalmente imputabili ad urti intercorsi durante la movimentazione di passeggeri/sedie rotelle, attività di controllo passeggeri e sopralluoghi con conseguenti contusioni/traumi. Si evidenzia che si è registrato un periodo di 4 mesi senza presenza di infortuni, da inizio settembre a fine anno. Relativamente alla

gravità dell'infortunio si è rilevato un aumento delle ore di assenza per infortunio, comunque con giorni di prime prognosi non superiori ai 30 gg.

Nel corso del triennio non si sono registrati decessi o casi di malattie professionali e dei 9 infortuni registrati sul lavoro nell'anno, nessun caso è imputabile come "infortunio sul lavoro con gravi conseguenze⁴⁸".

Infortuni lavoratori non dipendenti (GRI Standard 403-9)	u.m.	31/12/2020		31/12/2021		31/12/2022	
		Totale		Totale		Totale	
Infortuni registrabili		14		32		59	
Infortuni con gravi conseguenze	N.	1		-		1	
Numero ore lavorate	ore	427.632		990.264		1.046.338	
Tasso di infortuni sul lavoro registrabili		32,74		33,32		56,39	
Tasso di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze		2,38		-		0,96	

A partire dal 2019 il Gruppo si è impegnato nella raccolta dei dati sugli infortuni dei lavoratori non dipendenti del Gruppo, degli handler e delle società di somministrazione lavoro interinale, e dal 2021 anche delle aziende che operano in appalto con riferimento ai cantieri (Titolo IV del D. Lgs. 81/08) o di servizio/manutenzione con durata superiore ad un anno.

Nel corso del 2022 si sono registrati 59 infortuni (+27 rispetto al 2021), in particolare 50 relativi alle società handlers, 7 alle aziende in appalto ad AdB (incluse aziende interinali) e 2 alle aziende in appalto ad FFM.

Si evidenzia inoltre, per una società di handler, un infortunio grave dovuto ad un incidente in rampa.

47 In linea con le richieste nel nuovo GRI Standard 403-9 a partire dal 2020 gli infortuni in itinere vengono rendicontati solo se il trasporto è stato organizzato dal Gruppo. Nel corso del 2022 si sono registrati 5 infortuni in itinere, che hanno coinvolto dipendenti e 8 infortuni in itinere che hanno coinvolto personale non dipendente, in tutti i casi il trasporto non era stato organizzato dal Gruppo

48 Gli "infortuni sul lavoro con gravi conseguenze", sono intesi come infortuni sul lavoro che portano ad un decesso o ad un danno da cui il lavoratore non può riprendersi, non si riprende o non è realistico prevedere che si riprenda completamente tornando allo stato di salute antecedente l'incidente entro 6 mesi

Glossario

ABC Gate - Automatic Border Control

ACI Europe - Airports Council International Europe

ART – Autorità di Regolazione Trasporti

BCI – Bird Control Italy

CRM - Customer Relationship Management

ENAV - Ente Nazionale Assistenza al Volo

ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

EMT - Energy Management Team

ERM - Enterprise Risk Management

GPG - Guardie Particolari Giurate

GSE - Ground Support Equipment

IATA – International Air Transport Association

ICAO - International Civil Aviation Organization

IRESA - Imposta Regionale sulle Emissioni Sonore degli Aeromobili

LAV- Lega Anti Visezione

MBO - Management by objectives (in italiano gestione per obiettivi)

MOG - Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.lgs. 231/01

OdV - Organismo di Vigilanza

PAES - Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile del Comune di Bologna

PRM - Passeggeri a Ridotta Mobilità

PSCL – Piano Spostamento Casa-Lavoro

SDGs - Sustainable Development Goals (in italiano Obiettivi di sviluppo sostenibile)

SMS - Safety Management System

Tabella di raccordo temi materiali e impatti associati (Prospettiva Inside-out)

Tema materiale	Descrizione del tema	Impatto associato
Salute e sicurezza dei lavoratori che operano nello scalo	Promuovere condizioni di lavoro che assicurino il pieno rispetto del diritto alla salute e alla tutela dell'integrità fisica e psicologica dei lavoratori che operano nello scalo.	Diffusione della cultura della sicurezza e della prevenzione per i lavoratori che operano nello scalo, al fine di mitigare il rischio derivante da infortuni sul lavoro.
Safety aeroportuale e gestione delle emergenze	Sistema idoneo ad assicurare che le operazioni aeroportuali si effettuino in condizioni di sicurezza. Capacità di gestione delle emergenze così da assicurare la business continuity.	Benefici derivanti dalla tutela della sicurezza dei passeggeri e del personale di AdB grazie al mantenimento del sistema di mappatura, monitoraggio e gestione dei rischi e ad un efficace gestione delle emergenze.
Net Zero Carbon: efficienza energetica e contrasto al cambiamento climatico	Impegno ad azzerare le emissioni di CO ₂ - scopo 1 e 2 - entro il 2030 e contrasto al cambiamento climatico tramite azioni di decarbonizzazione, utilizzo di energia rinnovabile e iniziative di efficientamento energetico.	Impatti negativi all'ambiente derivanti dalla generazione di emissioni di CO ₂ nello svolgimento delle proprie attività.
Gestione delle risorse umane e benessere dei dipendenti	Accrescere il benessere dei dipendenti attraverso una gestione consapevole delle risorse umane (es. welfare, benefit, coperture sanitarie integrative, flessibilità oraria e/o smartworking).	Benessere dei lavoratori grazie ad iniziative di welfare, well-being e work-life balance.
Parità di genere, Diversity and Inclusion	Garantire pari opportunità a tutti i lavoratori, favorendo una cultura inclusiva nell'ambiente lavorativo e non tollerando forme di discriminazione.	Diffusione della cultura di D&I e valorizzazione delle pari opportunità, con impatti positivi sulle persone AdB, sulle minoranze e sulla Società in generale / Miglioramento del clima aziendale.
Prevenzione della corruzione	Assicurare la presenza delle misure necessarie ad evitare il verificarsi di casi di corruzione, incluse iniziative di formazione e sensibilizzazione sul tema.	Diffusione della cultura di etica, integrità e trasparenza, con impatti positivi in termini di riduzione/assenza di fenomeni ed atti di corruzione o tentata corruzione.
Sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale	Sviluppare il business in termini di scalo aeroportuale e capacità delle infrastrutture allineando il piano degli investimenti alle esigenze del contesto e alle richieste degli utenti.	Efficiente utilizzo delle infrastrutture esistenti e realizzazione modulare di nuovi investimenti volti ad espandere la capacità e migliorare il livello del servizio.
Accessibilità delle strutture	Impegno nel soddisfare le esigenze di clienti/passeggeri/dipendenti garantendo l'accessibilità allo scalo aeroportuale, attraverso infrastrutture adeguate, parcheggi, servizi di trasporto pubblico e servizi di collegamento intermodale.	Miglioramento nella soddisfazione delle esigenze di clienti/passeggeri/ dipendenti e nella connettività dello scalo aeroportuale.
Gestione delle risorse naturali e degli impatti ambientali	Ridurre e mitigare gli impatti sulle risorse naturali attraverso un uso e gestione responsabile delle risorse. Tutela/ miglioramento della qualità dell'aria, della biodiversità, attenzione ai consumi e corretta gestione scarichi idrici.	Utilizzo irresponsabile della risorsa idrica nello svolgimento delle proprie attività / Inquinamento delle falde acquifere, del suolo e minaccia alla biodiversità.

Sviluppo del network di destinazioni	Capacità dell'azienda di sviluppare il business in termini di ampliamento del network di destinazioni: destinazioni collegate, traffico aereo, sviluppo della destinazione Bologna.	Benefici derivanti dall'ampliamento dell'offerta e dei servizi a disposizione del passeggero.
Gestione del rumore	Monitoraggio del rumore aeroportuale (aviation e non-aviation), sviluppo e promozione di iniziative di mitigazione del rumore e del disagio anche attraverso la collaborazione con Enti ed Autorità competenti, dialogo e trasparenza con i cittadini.	Impatti negativi su persone, comunità e ambiente connessi all'eccessiva generazione di rumore e vibrazioni.
Economia circolare, gestione dei rifiuti e delle sostanze pericolose	Promuovere iniziative di economia circolare (ad esempio progetti di recupero e riciclo della plastica finalizzati alla minimizzazione della produzione di tale materiale e riutilizzo dei rifiuti organici per la produzione di biometano e biodiesel), in particolare nella gestione dei rifiuti e delle sostanze pericolose.	Inquinamento del suolo, delle acque e dell'aria a seguito dello smaltimento dei rifiuti e di sostanze pericolose.
Formazione e sviluppo dei dipendenti	Offrire ai dipendenti attività di formazione e sviluppo per il consolidamento e il trasferimento di competenze al fine di garantire un processo continuo di valorizzazione e crescita del capitale umano. Inserimento di performance ESG nel sistema incentivante del management (MBO).	Upskilling e reskilling del personale / Valorizzazione e crescita dei talenti con impatti positivi sul territorio e sull'occupazione.
Digitalizzazione	Innovare il modello di business, cogliendo e sfruttando le opportunità legate alla digitalizzazione per rispondere alle nuove esigenze dei passeggeri/clienti: utilizzo del contactless, tecnologie di riconoscimento biometrico, acquisto servizi tramite app.	Implementazione di soluzioni di digitalizzazione che migliorano l'esperienza di viaggio dei passeggeri e/o le esigenze dei clienti.
Filiera sostenibile	Richiedere ai propri fornitori, in fase di selezione, il rispetto di parametri sociali e ambientali favorendo il rapporto con fornitori attenti alle tematiche di sostenibilità. Espandere progressivamente anche agli altri attori della filiera.	Filiera responsabile e attenta agli aspetti socio-ambientali / Rapporti commerciali integri, corretti e trasparenti.
Coinvolgimento e sviluppo del territorio	Supporto al territorio con iniziative a sostegno della collettività e degli enti locali, nonché potenziamento delle relazioni con i diversi attori del territorio mediante partnership, progettualità specifiche, iniziative culturali organizzate dal Gruppo o presso lo scalo, donazioni, volontariato ecc. Gestione degli impatti economici indiretti sul territorio.	Sviluppo sociale ed economico dei territori serviti da AdB.
Customer satisfaction, qualità dei servizi offerti e sviluppo business non aviation	Garantire un presidio continuo della qualità dei servizi offerti e un impegno costante nel soddisfare le esigenze di tutti i clienti/ passeggeri offrendo servizi di qualità e sviluppando il business non aviation anche attraverso una particolare attenzione agli aspetti di sostenibilità.	Aumento della customer satisfaction grazie a buone performance del servizio offerto.

Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali⁴⁹

Tema materiale	GRI Standard and Airport Operators sector disclosure	Perimetro dell'impatto	Tipologia
Salute e sicurezza dei lavoratori che operano nello scalo	Salute e sicurezza sul lavoro	Gruppo, Lavoratori in somministrazione, Lavoratori presso le società di Handling	Impatto diretto e indiretto
Safety aeroportuale e gestione delle emergenze	Salute e sicurezza dei clienti (GRI Standard e G4 Sector Standard)	Gruppo	Impatto diretto
Net zero carbon: efficienza energetica e contrasto al cambiamento climatico	Energia	Gruppo	Impatto diretto
	Emissioni	Gruppo	Impatto diretto
Gestione delle risorse umane e benessere dei dipendenti	Occupazione	Gruppo	Impatto diretto
	Presenza sul mercato	Gruppo	Impatto diretto
	Relazioni tra lavoratori e management	Gruppo	Impatto diretto
	Performance economiche	Gruppo	Impatto diretto
Parità di genere, Diversity & Inclusion	Diversità e pari opportunità	Gruppo	Impatto diretto
Prevenzione della corruzione	Anticorruzione Comportamento anticoncorrenziale	Gruppo	Impatto diretto
	Conformità a leggi e regolamenti	Gruppo	Impatto diretto
Sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale	Presenza sul mercato (G4 Sector Standard)	Gruppo, Operatori Aeroportuali	Impatto diretto
Accessibilità delle strutture	*	Gruppo, Operatori Aeroportuali, Pubblica Amministrazione	Impatto diretto e indiretto
Gestione delle risorse naturali e degli impatti ambientali	Acqua (G4 Sector Standard)	Gruppo	Impatto diretto e indiretto
	Acqua e scarichi idrici	Gruppo	
	Emissioni (G4 Sector Standard)	Gruppo	Impatto diretto
Sviluppo del network di destinazioni	Presenza sul mercato (G4 Sector Standard)	Gruppo, Operatori Aeroportuali	Impatto diretto e indiretto
Gestione del rumore	*	Gruppo, Operatori aeroportuali	Impatto diretto e indiretto
Economia circolare, gestione dei rifiuti e delle sostanze pericolose	Rifiuti	Gruppo	Impatto diretto
Formazione e sviluppo dei dipendenti	Formazione e istruzione	Gruppo	Impatto diretto

49 I campi all'interno della colonna "GRI Standard and Airport Operators sector disclosure" contraddistinti con l'asterisco (*) sono riferiti a tematiche non direttamente collegate ad un Topic-Specific GRI Standards. Il Gruppo riporta nel documento l'approccio di gestione adottato e i relativi indicatori.

Digitalizzazione	*	Gruppo	Impatto diretto
Filiera Sostenibile	Attività, catena del valore e altri rapporti di business	Gruppo	Impatto diretto e indiretto
	Valutazione ambientale dei fornitori	Gruppo	Impatto diretto e indiretto
	Valutazione sociale dei fornitori	Gruppo	Impatto diretto e indiretto
Coinvolgimento e sviluppo del territorio	Impatti economici indiretti	Gruppo	Impatto diretto e indiretto
Customer satisfaction, qualità dei servizi offerti e sviluppo business non aviation	*	Gruppo, Operatori Aeroportuali	Impatto diretto e indiretto
	Performance economiche	Gruppo	Impatto diretto
	Fiscalità	Gruppo	Impatto diretto

Gri Content Index

GRI Content Index

Dichiarazione d'uso	Aeroporto di Bologna S.p.A. ha presentato una rendicontazione in conformità agli Standard GRI per il periodo tra il 1° gennaio 2022 e il 31 dicembre 2022
GRI 1 utilizzato	GRI 1 - Principi Fondamentali - versione 2021
Standard di settore GRI pertinenti	I Sector Standards, previsti dal più recente GRI Sector Program, afferenti al settore non sono ancora disponibili alla data di pubblicazione del presente documento. La Società per alcuni indicatori utilizza la versione GRI G4 Airport Operators Sector Supplements.

GRI CONTENT INDEX			
GRI Standard / GRI G4	Informativa	Numero di pagina/Note	Omissioni
GRI 2: INFORMATIVE GENERALI – versione 2021			
L'organizzazione e le sue prassi di rendicontazione			
2-1	Dettagli organizzativi	P. 4-5 Nota Metodologica P. 18-25 Assetto societario e struttura del Gruppo	
2-2	Entità incluse nel report di sostenibilità dell'organizzazione	P. 4-5 Nota Metodologica	
2-3	Periodo di rendicontazione, frequenza e canale di contatto	P. 4-5 Nota Metodologica	
2-4	Revisione di informazioni	Non sono state eseguite revisioni rispetto alle informazioni rendicontate negli esercizi precedenti.	
2-5	Assurance esterna	P. 118-120 Relazione della società di revisione	
Attività e lavoratori			
2-6	Attività, catena del valore e altre relazioni commerciali	P. 12-16 Contesto di riferimento, modello di business e strategia P. 42 Politiche di procurement e gestione degli appalti	
2-7	Dipendenti	P. 90-91 Gestione del personale Risultano assenti dipendenti a ore non garantite.	
2-8	Lavoratori che non sono dipendenti	P. 90-91 Gestione del personale	
Governance			
2-9	Struttura e composizione della governance	P. 20 Il modello di Corporate Governance P. 20-22 Organi societari	
2-10	Nomina e selezione del Massimo organo di governo	P. 20-22 Organi societari	
2-11	Presidente del più alto organo di governo	P. 20-22 Organi societari	
2-12	Ruolo del massimo organo di governo nella supervisione della gestione degli impatti	P. 20-22 Organi societari	
2-13	Delega di responsabilità per la gestione degli impatti	P. 20-22 Il modello di Corporate Governance P. 25 Governance della Sostenibilità	

2-14	Ruolo del più alto organo di governo nel reporting di sostenibilità	P. 4-5 Nota Metodologica
2-15	Conflitti di interesse	<p>La Società a partire dalle deliberazioni assembleari gestisce le situazioni di conflitto di interesse conformemente alla normativa di tempo in tempo vigente. Nell'ambito della regolamentazione consiliare, all'art. 11.2 è espressamente regolato il conflitto di interessi. La Società ha, inoltre, adottato Procedure Operazioni con Parti Correlate e Internal Dealing, la cui applicazione è di competenza del Comitato CeReS, che svolge funzioni anche di Comitato per operazioni con parti correlate.</p>
2-16	Comunicazione di preoccupazioni critiche	P. 35 Il modello organizzativo per una gestione etica del business
2-17	Conoscenza collettiva del massimo organo di governo	P. 20-22 Organi societari
2-18	Valutazione delle prestazioni del massimo organo di governo	P. 20-22 Organi societari
2-19	Politiche di remunerazione	<p>P. 23 Politiche di remunerazione Relazione sulla Remunerazione disponibile sul sito www.bologna-airport.it, area Investor Relations, Sezione Borsa e azionisti, sottosezione Assemblee degli azionisti.</p>
2-20	Processo per determinare la remunerazione	<p>P. 23 Politiche di remunerazione Relazione sulla Remunerazione disponibile sul sito www.bologna-airport.it, area Investor Relations, Sezione Borsa e azionisti, sottosezione Assemblee degli azionisti.</p>
2-21	Rapporto di retribuzione totale annuale	P. 92-93 Diversità e pari opportunità
Strategia, politiche e prassi		
2-22	Dichiarazione sulla strategia di sviluppo sostenibile	P. 3 Lettera agli stakeholders
2-23	Impegno in termini di policy	<p>P. 4-5. Nota Metodologica P. 35 Il modello organizzativo per una gestione etica del business</p>
2-24	Integrazione degli impegni in termini di policy	<p>P. 6-7 I principali presidi socio-ambientali del Gruppo AdB P. 35 Il modello organizzativo per una gestione etica del business</p>
2-25	Processi volti a rimediare agli impatti negativi	<p>P. 6-7 I principali presidi socio-ambientali del Gruppo AdB P.35 Il modello organizzativo per una gestione etica del business</p>
2-26	Meccanismi per chiedere chiarimenti e sollevare preoccupazioni	P. 35 Il modello organizzativo per una gestione etica del business
2-27	Conformità con le leggi e i regolamenti	Nel periodo di rendiconto non si sono verificati casi di non conformità
2-28	Appartenenza ad associazioni	P. 99-100 Relazioni industriali

Gri Content Index

Coinvolgimento degli stakeholder		
2-29	Approccio al coinvolgimento degli stakeholder	P. 30-34 Stakeholder engagement e analisi di materialità
2-30	Contratti collettivi	P. 99-100 Relazioni industriali
GRI 3: TEMI MATERIALI- versione 2021		
3-1	Processo di determinazione dei temi materiali	P. 30-34 Stakeholder engagement e analisi di materialità
3-2	Elenco dei temi materiali	P. 30-34 Stakeholder engagement e analisi di materialità
GRI Standard / GRI G4		Numero di pagina/Note
Salute e sicurezza dei dipendenti che operano nello scalo		
GRI 3: TEMI MATERIALI – versione 2021		
3-3	Gestione dei temi materiali	P. 101-102 Tutela e prevenzione della salute e sicurezza sul lavoro P. 104-105 Tabella di raccordo temi materiali e impatti associati (prospettiva inside-out) P. 106-107 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
GRI 403: SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO – versione 2018		
403-1	Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	P. 101-102 Tutela e prevenzione della salute e sicurezza sul lavoro
403-2	Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	P. 101-102 Tutela e prevenzione della salute e sicurezza sul lavoro
403-3	Servizi di medicina del lavoro	P. 101-102 Tutela e prevenzione della salute e sicurezza sul lavoro
403-4	Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro	P. 101-102 Tutela e prevenzione della salute e sicurezza sul lavoro
403-5	Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro	P. 101-102 Tutela e prevenzione della salute e sicurezza sul lavoro
403-6	Promozione della salute dei lavoratori	P. 101-102 Tutela e prevenzione della salute e sicurezza sul lavoro
403-7	Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali	P. 101-102 Tutela e prevenzione della salute e sicurezza sul lavoro
403-9	Infortuni sul lavoro	P. 101-102 Tutela e prevenzione della salute e sicurezza sul lavoro
403-10	Malattie professionali	P. 101-102 Tutela e prevenzione della salute e sicurezza sul lavoro
Safety aeroportuale e gestione delle emergenze		
GRI 3: TEMI MATERIALI – versione 2021		
3-3	Gestione dei temi materiali	P. 70-74 Safety aeroportuale e gestione delle emergenze P. 104-105 Tabella di raccordo temi materiali e impatti associati (prospettiva inside-out) P. 106-107 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali

GRI 416: SALUTE E SICUREZZA DEI CLIENTI – versione 2016

416-1	Percentuale di categorie significative di prodotti e servizi per i quali gli impatti sulla salute e sicurezza sono valutati per promuoverne il miglioramento	P. 70-74 Safety aeroportuale e gestione delle emergenze
-------	--	---

GRI G4 -SALUTE E SICUREZZA DEI CLIENTI

AO9	Numero totale annuo di "wildlife strikes" per 10.000 movimenti di aeromobili	P. 70-74 Safety aeroportuale e gestione delle emergenze
-----	--	---

Net zero carbon: efficienza energetica e contrasto al cambiamento climatico

GRI 3: TEMI MATERIALI – versione 2021

3-3	Gestione dei temi materiali	P. 80-83 Efficientamento energetico e contrasto al cambiamento climatico P. 84-85 Qualità dell'aria P. 104-105 Tabella di raccordo temi materiali e impatti associati (prospettiva inside-out) P. 106-107 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
-----	-----------------------------	---

GRI 302: ENERGIA – versione 2016

302-1	Consumi di energia all'interno dell'organizzazione	P. 80-83 Efficientamento energetico e contrasto al cambiamento climatico
302-3	Intensità energetica	P. 80-83 Efficientamento energetico e contrasto al cambiamento climatico

GRI 305: EMISSIONI – versione 2016

305-1	Emissioni di gas serra dirette (Scope 1)	P. 80-83 Efficientamento energetico e contrasto al cambiamento climatico
305-2	Emissioni di gas serra generate da consumi energetici (Scope 2)	P. 80-83 Efficientamento energetico e contrasto al cambiamento climatico
305-4	Greenhouse gas (GHG) emissions intensity	P. 80-83 Efficientamento energetico e contrasto al cambiamento climatico

Gestione delle risorse umane e benessere dei dipendenti

GRI 3: TEMI MATERIALI – versione 2021

3-3	Gestione dei temi materiali	P. 89 Investire nelle risorse e nel loro sviluppo P. 104-105 Tabella di raccordo temi materiali e impatti associati (prospettiva inside-out) P. 106-107 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
-----	-----------------------------	--

GRI 201: PERFORMANCE ECONOMICA – versione 2016

201-3	Copertura dei piani pensionistici definiti dall'organizzazione	P. 99-100 Relazioni industriali
-------	--	---------------------------------

Gri Content Index

GRI 202: PRESENZA SUL MERCATO – versione 2016

202-1	Rapporto tra lo stipendio all'entrata per genere e il salario minimo	<p>Il Gruppo AdB applica una politica di remunerazione volta ad attrarre, motivare e trattenere le risorse in possesso delle qualità professionali che il Gruppo richiede. In particolar modo tutti i lavoratori sono inquadrati nel rispetto del CCNL e degli accordi integrativi applicati dal Gruppo. Il sistema delle politiche retributive si basa sulla capacità di riconoscere il più adeguato pacchetto retributivo in funzione delle performance individuali conseguite, delle competenze, della posizione organizzativa occupata e del confronto con la medesima mansione specifica sul mercato. Ogni differenza retributiva tra le persone può essere attribuibile a questi fattori e non è in alcun modo condizionata da altri elementi, salvo quanto previsto dal CCNL applicato, quali ad esempio (età, genere, cultura, ecc...).</p>
-------	--	---

GRI 401 – OCCUPAZIONE – versione 2016

401-1	Numero totale e tasso di assunzioni e turnover del personale	P. 90-91 Gestione del personale
401-2	Benefit forniti ai dipendenti a tempo pieno che non sono forniti ai dipendenti part-time	P. 98 Benessere e soddisfazione dei dipendenti

GRI 402: RELAZIONI TRA LAVORATORI E MANAGEMENT – versione 2016

402-1	Periodo minimo di preavviso per i cambiamenti operativi	<p>AdB non si avvale di specifiche politiche in tema di preavviso minimo per cambiamenti operativi e anche il CCNL di settore non prevede un preavviso minimo dei dipendenti in caso di cambi organizzativi. In caso di cambiamenti operativi, l'azienda segue le fasi di riorganizzazione aziendale tramite comunicazioni di servizio e al personale e, qualora i cambiamenti incidano su questioni di Safety Aeroportuale, attiva percorsi di change management ai sensi del Regolamento Aeroportuale n. 139.</p>
-------	---	---

Parità di genere, Diversity & Inclusion

GRI 3: TEMI MATERIALI – versione 2021

3-3	Gestione dei temi materiali	<p>P. 92-93 Diversità e pari opportunità P. 20-22 Il modello di corporate governance P. 24 Diversità degli organi di governo e di controllo P. 104-105 Tabella di raccordo temi materiali e impatti associati (prospettiva inside-out) P. 106-107 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali</p>
-----	-----------------------------	--

GRI 405 – DIVERSITÀ E PARI OPPORTUNITÀ – versione 2016

405-1	Composizione degli organi di governo e suddivisione dei dipendenti per categoria rispetto al genere, età, appartenenza a categorie protette e altri indicatori di diversità	P. 92-93 Diversità e pari opportunità P. 20-22 Il modello di corporate governance P. 24 Diversità degli organi di governo e di controllo
-------	---	--

Prevenzione della corruzione

GRI 3: TEMI MATERIALI – versione 2021

3-3	Gestione dei temi materiali	P. 36-38 Prevenzione della corruzione P. 104-105 Tabella di raccordo temi materiali e impatti associati (prospettiva inside-out) P. 106-107 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
-----	-----------------------------	--

GRI 205: ANTICORRUZIONE – versione 2016

205-2	Comunicazione e formazione in materia di politiche e procedure anticorruzione	P. 36-38 Prevenzione della corruzione
205-3	Eventuali episodi di corruzione riscontrati e attività correttive implementate	Nel corso del 2022 non si sono registrati episodi di corruzione

GRI 206 - COMPORTAMENTO ANTICONCORRENZIALE – versione 2016

206-1	Numero totale di azioni legali per comportamento anti-competitivo, antitrust e pratiche monopolistiche e loro risultato	Nel periodo di rendicontazione non si sono verificati casi di non conformità
-------	---	--

Sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale

GRI 3: TEMI MATERIALI – versione 2021

3-3	Gestione dei temi materiali	P. 50-51 Ampliare il network di destinazioni P. 52-53 Sviluppare le infrastrutture P. 104-105 Tabella di raccordo temi materiali e impatti associati (prospettiva inside-out) P. 106-107 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
-----	-----------------------------	--

GRI G4: PRESENZA SUL MERCATO

AO1	Numero totale di passeggeri nell'anno, suddivisi fra passeggeri di voli internazionali e nazionali e suddivisi fra origine-destinazione e trasferimento, inclusi i passeggeri in transito	P. 50-51 Ampliare il network di destinazioni
AO3	Quantitativo di merce (cargo) movimentato in tonnellate	P. 50-51 Ampliare il network di destinazioni

Accessibilità delle strutture

GRI 3: TEMI MATERIALI – versione 2021

3-3	Gestione dei temi materiali	P. 54-58 Garantire l'accessibilità e il trasporto pubblico P. 104-105 Tabella di raccordo temi materiali e impatti associati (prospettiva inside-out) P. 106-107 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
-----	-----------------------------	---

Gri Content Index

Gestione delle risorse naturali e degli impatti ambientali

GRI 3: TEMI MATERIALI – versione 2021

3-3	Gestione dei temi materiali	P. 86 Gestione delle risorse idriche P. 104-105 Tabella di raccordo temi materiali e impatti associati (prospettiva inside-out) P. 106-107 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
-----	-----------------------------	---

GRI 303: ACQUA E SCARICHI IDRICI – versione 2018

303-1	Interazione con l'acqua come risorsa condivisa	P. 86 Gestione delle risorse idriche
303-2	Gestione degli impatti correlati allo scarico d'acqua	P. 86 Gestione delle risorse idriche
303-3	Prelievo idrico	P. 86 Gestione delle risorse idriche
303-4	Scarichi idrici	P. 86 Gestione delle risorse idriche

GRI G4: ACQUA

AO4	Qualità dell'acqua	P. 86 Gestione delle risorse idriche
-----	--------------------	--------------------------------------

GRI G4: EMISSIONI

AO5	Livello di qualità dell'aria in base alle concentrazioni di inquinanti in microgrammi per metro cubo ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) o parti per milione (ppm) previsto dalla normativa vigente	P. 84-85 Qualità dell'aria
-----	--	----------------------------

Sviluppo del network di destinazioni

GRI 3: TEMI MATERIALI – versione 2021

3-3	Gestione dei temi materiali	P. 50-51 Ampliare il network di destinazioni P. 104-105 Tabella di raccordo temi materiali e impatti associati (prospettiva inside-out) P. 106-107 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
-----	-----------------------------	---

GRI G4: PRESENZA SUL MERCATO – versione 2011

AO1	Numero totale di passeggeri nell'anno, suddivisi fra passeggeri di voli internazionali e nazionali e suddivisi fra origine-destinazione e trasferimento, inclusi i passeggeri in transito	P. 50-51 Ampliare il network di destinazioni
-----	---	--

AO3	Quantitativo di merce (cargo) movimentato in tonnellate	P. 50-51 Ampliare il network di destinazioni
-----	---	--

Gestione del rumore

GRI 3: TEMI MATERIALI – versione 2021

3-3	Gestione dei temi materiali	P. 79-80 Gestione del rumore P. 104-105 Tabella di raccordo temi materiali e impatti associati (prospettiva inside-out) P. 106-107 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
-----	-----------------------------	---

Economia circolare, gestione dei rifiuti e delle sostanze pericolose

GRI 3: TEMI MATERIALI – versione 2021

3-3	Gestione dei temi materiali	P. 87-88 Gestione dei rifiuti P. 104-105 Tabella di raccordo temi materiali e impatti associati (prospettiva inside-out) P. 106-107 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
-----	-----------------------------	--

GRI 306 – RIFIUTI – versione 2020

306-1	Produzione di rifiuti e impatti significativi connessi ai rifiuti	P. 87-88 Gestione dei rifiuti
306-2	Gestione degli impatti significativi connessi ai rifiuti	P. 87-88 Gestione dei rifiuti
306-3	Rifiuti prodotti	P. 87-88 Gestione dei rifiuti
306-4	Rifiuti non destinati a smaltimento	P. 87-88 Gestione dei rifiuti
306-5	Rifiuti destinati allo smaltimento	P. 87-88 Gestione dei rifiuti

Formazione e sviluppo dei dipendenti

GRI 3: TEMI MATERIALI – versione 2021

3-3	Gestione dei temi materiali	P. 95-97 Formazione P. 94 Valutazione delle performance P. 104-105 Tabella di raccordo temi materiali e impatti associati (prospettiva inside-out) P. 106-107 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
-----	-----------------------------	---

GRI 404: FORMAZIONE E ISTRUZIONE – versione 2016

404-1	Ore di formazione medie annue per dipendente, per genere e per categoria	P. 95-97 Formazione
404-3	Percentuale di dipendenti che ricevono rapporti regolari sulla performance e sullo sviluppo della carriera, per genere e per categoria di dipendente	P. 94 Valutazione delle performance I dati relativi al biennio precedente non risultano disponibili in quanto il sistema di valutazione era stato sospeso a causa del periodo pandemico, per essere poi riattivato nel 2022.

Digitalizzazione

GRI 3: TEMI MATERIALI – versione 2021

3-3	Gestione dei temi materiali	P. 66 Innovazione e digitalizzazione al servizio del business e dei passeggeri P. 104-105 Tabella di raccordo temi materiali e impatti associati (prospettiva inside-out) P. 106-107 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
-----	-----------------------------	---

Filiera sostenibile

GRI 3: TEMI MATERIALI – versione 2021

3-3	Gestione dei temi materiali	P. 42 Politiche di procurement e gestione degli appalti P. 104-105 Tabella di raccordo temi materiali e impatti associati (prospettiva inside-out) P. 106-107 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
-----	-----------------------------	--

GRI 308 – VALUTAZIONE AMBIENTALE DEI FORNITORI – versione 2016

308-1	Nuovi fornitori che sono stati valutati utilizzando criteri ambientali	Nell'ambito della valutazione dei requisiti ESG sui propri fornitori, AdB ha considerato e valutato elementi in ambito: ambientale/ energetico, nonché etico/legale/sociali. Nel 2022 sono stati valutati, secondo tali parametri, 107 fornitori (circa il 9% rispetto al totale dei fornitori attivi nel 2022).
-------	--	--

Gri Content Index

GRI 414– VALUTAZIONE SOCIALE DEI FORNITORI – versione 2016

414-1 Nuovi fornitori che sono stati sottoposti a valutazione attraverso l'utilizzo di criteri sociali

Nell'ambito della valutazione dei requisiti ESG sui propri fornitori, AdB ha considerato e valutato elementi in ambito: ambientale/ energetico nonché etico/legale/sociali. Nel 2022 sono stati valutati, secondo tali parametri, 107 fornitori (circa il 9% rispetto al totale dei fornitori attivi nel 2022).

Coinvolgimento e sviluppo del territorio

GRI 3: TEMI MATERIALI – versione 2021

3-3 Gestione dei temi materiali

P. 59-61 Contribuire allo sviluppo del territorio
P. 104-105 Tabella di raccordo temi materiali e impatti associati (prospettiva inside-out)
P. 106-107 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali

GRI 203: IMPATTI ECONOMICI INDIRETTI – versione 2016

203-2 Principali impatti economici indiretti, compresa la dimensione degli impatti

P. 59-61 Contribuire allo sviluppo del territorio

Customer satisfaction, qualità dei servizi offerti e sviluppo business non aviation

GRI 3: TEMI MATERIALI – versione 2021

3-3 Gestione dei temi materiali

P. 63-65 Customer satisfaction e qualità dei servizi offerti
P. 67-68 Rispondere ai bisogni dei passeggeri a ridotta mobilità (PRM)
P. 69 Qualità dell'offerta commerciale e dei servizi premium
P. 75 Comunicare e coinvolgere i passeggeri
P. 104-105 Tabella di raccordo temi materiali e impatti associati (prospettiva inside-out)
P. 106-107 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali

Altre informative GRI non correlate ai temi materiali

GRI 201: PERFORMANCE ECONOMICA – versione 2016

201-1 Valore economico generato e distribuito

P. 59-61 Contribuire allo sviluppo del territorio

GRI 207: IMPOSTE – versione 2019

207-1 Approccio alla fiscalità

P. 39 Tax responsibility

207-2 Governance fiscale, controllo e gestione del rischio

P. 39 Tax responsibility

207-3 Involvement of stakeholders and management of tax-related concerns

P. 39 Tax responsibility



Relazione della società di revisione indipendente sulla dichiarazione volontaria 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
Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna 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 volontaria consolidata di carattere non finanziario della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e sue controllate (di seguito il "Gruppo") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 predisposta ai sensi degli artt. 4 e 7 del Decreto, e approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 14 marzo 2023 (di seguito "DNF").

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale per la DNF

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione della DNF in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e ai "Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards" definiti dal GRI - Global Reporting Initiative ("GRI Standards"), da essi individuato come standard di rendicontazione.

Gli Amministratori sono altresì responsabili, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno da essi ritenuta necessaria al fine di consentire la redazione di una DNF che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili, inoltre, per l'individuazione del contenuto della DNF, nell'ambito dei temi menzionati nell'articolo 3, comma 1, del Decreto, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo e nella misura necessaria ad assicurare la comprensione dell'attività del Gruppo, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto dallo stesso prodotti.

Gli Amministratori sono infine responsabili per la definizione del modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, nonché, con riferimento ai temi individuati e riportati nella DNF, per le politiche praticate dal Gruppo e per l'individuazione e la gestione dei rischi generati o subiti dallo stesso.

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

Indipendenza della società di revisione e controllo della qualità

Siamo indipendenti in conformità ai principi in materia di etica e di indipendenza dell'*International Code of Ethics for Professional Accountants (including International Independence Standards)* (IESBA Code) emesso dall'*International Ethics Standards Board for Accountants*, basato su principi fondamentali di integrità, obiettività, competenza e diligenza professionale, riservatezza e comportamento professionale. La nostra società di revisione applica l'*International Standard on Quality Control 1 (ISQC Italia 1)* e, di conseguenza, mantiene un sistema di controllo qualità che include direttive e procedure documentate sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e dei regolamenti applicabili.

Responsabilità della società di revisione

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

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

In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure:

1. analisi dei temi rilevanti in relazione alle attività ed alle caratteristiche del Gruppo rendicontati nella DNF, al fine di valutare la ragionevolezza del processo di selezione seguito alla luce di quanto previsto dall'art. 3 del Decreto e tenendo presente lo standard di rendicontazione utilizzato;
2. analisi e valutazione dei criteri di identificazione del perimetro di consolidamento, al fine di riscontrarne la conformità a quanto previsto dal Decreto;
3. comparazione tra i dati e le informazioni di carattere economico-finanziario inclusi nella DNF ed i dati e le informazioni inclusi nel Bilancio Consolidato del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna;
4. comprensione dei seguenti aspetti:
 - o modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, con riferimento alla gestione dei temi indicati nell'art. 3 del Decreto;
 - o politiche praticate dal Gruppo connesse ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto, risultati conseguiti e relativi indicatori fondamentali di prestazione;
 - o principali rischi, generati o subiti connessi ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto.

Relativamente a tali aspetti sono stati effettuati inoltre i riscontri con le informazioni contenute nella DNF ed 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.
In particolare, abbiamo svolto interviste e discussioni con il personale della Direzione della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e altro personale della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e abbiamo svolto limitate verifiche documentali, al fine di raccogliere informazioni circa i processi e le procedure che supportano la raccolta, l'aggregazione, l'elaborazione e la trasmissione dei dati e delle informazioni di carattere non finanziario alla funzione responsabile della predisposizione della DNF.

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

- a livello di Gruppo:
 - a) con riferimento alle informazioni qualitative contenute nella DNF, e in particolare a modello aziendale, politiche praticate e principali rischi, abbiamo effettuato interviste e acquisito documentazione di supporto per verificarne la coerenza con le evidenze disponibili;
 - b) con riferimento alle informazioni quantitative, abbiamo svolto sia procedure analitiche che limitate verifiche per accettare su base campionaria la corretta aggregazione dei dati.
- per il sito di Bologna della società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A., che abbiamo selezionato sulla base delle sue attività e del suo contributo agli indicatori di prestazione a livello consolidato, abbiamo effettuato visite in loco e incontri da remoto nel corso dei quali ci siamo confrontati con i responsabili e abbiamo acquisito riscontri documentali circa la corretta applicazione delle procedure e dei metodi di calcolo utilizzati per gli indicatori.

Conclusioni

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenerre che la DNF del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e dai GRI Standards.

Bologna, 30 marzo 2023

EY S.p.A.



Marco Menabue
(Revisore Legale)



WWW.BOLGNA-AIRPORT.IT