

Bilancio di Sostenibilità

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

2023

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



SOMMARIO

Lettera agli stakeholder	4
Highlights 2023	6
1. Il Gruppo AdB	8
1.1 Chi siamo e la nostra storia	8
I principali presidi socio-ambientali del Gruppo AdB	8
1.2 Contesto di riferimento	12
1.3 Modello di business e Piano Strategico per rispondere ai cambiamenti del settore	14
2. La strategia di sostenibilità	16
2.1 Piano di sostenibilità.....	16
2.2 Agenda 2030: le interazioni del Gruppo con gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile delle Nazioni Unite (SDGs).....	22
2.3 Stakeholder engagement e analisi di materialità.....	23
2.4 Tassonomia UE	27
3. Corporate governance	39
3.1 Assetto societario e struttura del Gruppo	39
3.2 Il modello di Corporate Governance	41
3.2.1 Politica di remunerazione	44
3.2.2 Diversità degli organi di governo e controllo	45
3.2.3 Governance della Sostenibilità	46
3.3 Il modello organizzativo per una gestione etica del business	47
3.3.1 Sistema di controllo interno	48
3.3.2 Prevenzione della corruzione e delle frodi	49
3.3.3 Tax responsibility.....	50
3.3.4 Modello di gestione dei rischi integrato	51
3.3.5 Filiera sostenibile.....	55
4. Prosperity – Sostenibilità economica	57
4.1 Connettività e sviluppo del territorio.....	57
4.2 Creazione di posti di lavoro	63
4.3 Distribuzione di valore aggiunto.....	64
4.4 Investimenti	65
4.5 Fornire un'experience di qualità a 360°.....	67
4.5.1 Qualità del servizio e soddisfazione dei clienti	68
4.5.2 La qualità dell'offerta commerciale e dei servizi premium	70
4.5.3 Innovazione digitale per migliorare i processi aziendali.....	71
4.5.4 Rispondere ai bisogni dei Passeggeri a Ridotta Mobilità (PRM)	72

4.5.5 Safety delle operazioni aeroportuali.....	73
4.5.6 Comunicare e coinvolgere la comunità aeroportuale e i passeggeri	78
4.5.7 Coinvolgimento delle istituzioni.....	79
5. Planet – Sostenibilità ambientale.....	83
5.1 Lotta al cambiamento climatico ed uso efficiente dell’energia	83
5.2 Intermodalità e mobilità sostenibile	88
5.3 Gestione del rumore	93
5.4 Qualità dell’aria.....	95
5.5 Gestione delle risorse idriche	96
5.6 Gestione dei rifiuti ed economia circolare	97
6. People – Sostenibilità sociale	102
6.1 Gestione del personale.....	102
6.2 Rispetto dei diritti umani, parità di genere, diversità ed inclusione	104
6.3 Valutazione delle performance	106
6.4 Job satisfaction.....	107
6.4.1 Formazione	107
6.4.2 Benessere e soddisfazione dei dipendenti.....	110
6.5 Relazioni industriali.....	111
6.6 Tutela e prevenzione della Salute e Sicurezza sul Lavoro	113
7. Guida alla lettura.....	116
Nota metodologica	116
Tabella di raccordo temi materiali e impatti associati (Prospettiva “Inside-out”)	118
Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali	121
Tabella di raccordo con il D.Lgs. 254/2016.....	123
GRI Content Index.....	125
Glossario	136
Relazione della società di revisione	137

Lettera agli stakeholder

La sesta edizione della Dichiarazione Non Finanziaria – Bilancio di Sostenibilità del Gruppo Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A. racconta di un **2023 che ha definitivamente archiviato gli anni difficili della pandemia, facendo registrare il nuovo record di traffico della propria storia**, l'anno si è chiuso, infatti, con quasi **10 milioni di passeggeri**, in crescita del 17,4% sul 2022 e del 6,0% sul 2019.

Vista la forte ripresa del traffico, il 2023 è stato un anno caratterizzato da un'intensa attività sul fronte della **mitigazione del rumore aeroportuale**, in stretta collaborazione con gli Enti territoriali e con le Autorità aeroportuali ENAC ed ENAV, Nel mese di giugno è stata adottata un'Ordinanza ENAC che ha introdotto ulteriori restrizioni alle direttrici di movimento lato città nella fascia oraria 23-06. A seguito di tale misura, nel periodo luglio-dicembre i sorvoli notturni sono diminuiti del 78% rispetto al periodo gennaio-giugno. Inoltre, a inizio settembre è entrata in vigore una nuova procedura di salita iniziale per decolli Pista 12 che ha ridotto la quota di virata con conseguente spostamento delle traiettorie di decollo su aree del comune di Bologna a minore densità abitativa e contestuale riduzione del disagio percepito dalla popolazione residente.

Nel corso del 2023, il Gruppo ha lavorato intensamente anche nell'ambito **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 **innovazione e sostenibilità**, per offrire ai propri passeggeri soluzioni sempre più moderne, efficaci e compatibili con il territorio a livello sociale, ambientale ed economico.

Tra le varie iniziative del Piano di Sostenibilità, relativamente all'ambito **sociale**, nel 2023 Aeroporto di Bologna, prima società di gestione aeroportuale in Italia, ha conseguito l'attestazione **ISO 30415:2021 "Human Resources Management Diversity and Inclusion"** orientata a garantire un sistema realmente inclusivo e rispettoso delle diversità di genere, nazionalità, lingua, cultura, orientamento sessuale, religione, abilità e disabilità nell'ambiente di lavoro, sulla base di dati e obiettivi misurati e misurabili. Con un organico di **574 persone** al 31 dicembre 2023, di cui il 46% donne ed un **gender pay gap dello 1,6% a favore delle donne** nel 2023 è stato 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.

Per la sostenibilità **ambientale**, il Gruppo ha ottenuto la certificazione di **Azienda Bike Friendly** al livello "Gold", ha promosso il Progetto **Plastic Free** coinvolgendo i subconcessionari food & beverage con l'obiettivo di ridurre l'utilizzo della plastica monouso nell'ambito di un più ampio processo di sensibilizzazione dell'inquinamento da plastica e conseguito il rinnovo al **livello 3+ "Neutrality"** del framework internazionale **Airport Carbon Accreditation** di ACI World con obiettivo di decarbonizzazione anticipato al 2030. Sempre relativamente al tema della **mitigazione dei cambiamenti climatici**, le iniziative di **mobilità sostenibile** hanno consentito di **risparmiare 99 tonnellate di CO₂** e sono state pressoché completate le attività di esproprio delle aree destinate alla realizzazione della **fascia boscata** con avvio della fase di "piantumazione" per la realizzazione del bosco. Si tratta della principale opera di compensazione ambientale già prevista dall'Accordo Territoriale per la Decarbonizzazione dell'Aeroporto sottoscritto nel 2015 con gli Enti territoriali ed aggiornato a gennaio 2022; la fascia boscata lungo il perimetro nord dell'Aeroporto, di circa 40 ettari, ha come obiettivo la cattura e successiva compensazione delle emissioni di CO₂ in modo totalmente naturale. Per quanto riguarda, infine, l'**adattamento ai cambiamenti climatici** la Capogruppo ha avviato una collaborazione al fine di sviluppare un'analisi di vulnerabilità e rischio climatico secondo alcuni scenari emissivi che consentirà di definire specifiche priorità di intervento sul sistema aeroportuale in funzione del pericolo climatico e strategie di adattamento mirate in linea con la letteratura scientifica più aggiornata anche alla luce degli eventi atmosferici estremi che hanno colpito recentemente la nostra Regione come la terribile alluvione del mese di maggio 2023.

Infine, in ambito **governance** il Gruppo ha continuato a lavorare sulla catena di fornitura con l'obiettivo di conoscere meglio i propri fornitori dal punto di vista ESG, ha redatto il **Codice di Condotta dei Fornitori** che sarà reso operativo nel 2024 e ha aderito al **Global Compact delle Nazioni Unite** ed al **Manifesto sulla dimensione sociale del Global Compact Italia**. Infine, nel 2023 ha avuto inizio il Progetto **"Le Radici e le Ali"** volto alla definizione della nuova **Carta dei Valori** del Gruppo.

Oltre a quanto sopra, il 2024 si apre con un'altra importante sfida in tema di rendicontazione della sostenibilità in quanto sarà anche l'anno di prima applicazione della **nuova normativa europea in materia di rendicontazione**, la "**Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)**", che impegnerà il Gruppo dal primo anno di entrata in vigore aumentando notevolmente la quantità e la complessità delle informazioni di sostenibilità da rendicontare.

Pur consapevoli delle difficoltà, **il Gruppo AdB intende cogliere questa nuova normativa come un'opportunità di innalzamento del livello di consapevolezza interna ed esterna sui temi ESG e di maggiore accountability.**

Nazareno Ventola

Amministratore Delegato e Direttore Generale

Highlights 2023

ENVIRONMENT



Confermato il livello 3+ **“Neutrality”** di Airport Carbon Accreditation

100% di energia elettrica acquistata da fonti rinnovabili

Circa **800 tonnellate di CO2 risparmiate** grazie a fotovoltaico, led e mobilità sostenibile (99 tons per quest’ultima)



Certificazione Bike Friendly: AdB è la prima società di gestione aeroportuale italiana a ottenere da FIAB, Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta, la certificazione di **“Azienda Bike Friendly”** al livello **“Gold”**

SOCIAL



Human Resources Excellence Award: AdB vince il premio 2023 di ACI Europe che attesta l’eccellenza delle Società aeroportuali nel settore delle risorse umane

ISO 30415:2021 “Human Resources Management Diversity and Inclusion”: Aeroporto di Bologna è la **prima Società di gestione aeroportuale italiana ad ottenere l’attestazione di Conformità** rispetto alle Linee Guida internazionali ISO 30415:2021



Rinnovata la certificazione della Parità di Genere **UNI/PdR 125:2022**

GOVERNANCE

AdB ha redatto il **Codice di Condotta dei Fornitori**, che sarà reso operativo nel quale sono illustrate le richieste nei confronti degli stessi declinate nell’ambito ESG



Ottenimento **score ESG “A”** Certificato di **Synergy:** Adesione alla piattaforma per raccogliere e gestire informazioni sulla sostenibilità dei propri fornitori attraverso un assessment ESG

**Adesione al Global Compact delle Nazioni Unite ed al Manifesto
sulla dimensione sociale del Global Compact Italia**



**United Nations
Global Compact**



**Revisione della Carta dei Valori, costruzione del nuovo modello di
Leadership e definizione dei nuovi comportamenti insieme al nuovo
modello di Performance Management**

**Revisione ed integrazione del proprio modello ERM nell'ambito di una
strategia di Risk Management che tenga conto dei temi ESG**

1. Il Gruppo AdB

1.1 Chi siamo e la nostra storia

Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A. (nel seguito anche AdB) 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 2023.

AdB è anche la Società Capogruppo del Gruppo Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A. che comprende due società controllate al 100%: Fast Freight Marconi Spa (nel seguito anche FFM) che si occupa di handling cargo e merce e Tag Bologna Srl (TAG) che gestisce il terminal Aviazione Generale e si occupa dei servizi di handling per l'Aviazione Generale sull'Aeroporto di Bologna.

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 mq¹, 64 banchi check-in, 20 gate di imbarco e oltre 5.000 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. Per il Gruppo AdB la sostenibilità è trasversale e integrata a tutti i processi e strategie aziendali per ridurre l'impatto delle attività aeroportuali sull'ambiente e generare valore condiviso per tutti gli stakeholder. In questa visione lo sviluppo sostenibile per AdB è inteso come **sviluppo responsabile** nella mitigazione degli impatti negativi prodotti dalle attività e soprattutto nella generazione di impatti positivi.

I principali presidi socio-ambientali del Gruppo AdB

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.

Il Codice Etico, la Politica Integrata per la Qualità, Sicurezza e Ambiente, così come la Policy Anticorruzione e la Carta dei Servizi e la Politica per la parità di genere, sono i principali presidi 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. Essi, 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**. 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

¹ Si segnala che la superficie indicata include anche aree non destinate al solo transito dei passeggeri.



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 <i>Documento: Politica per la Qualità, l'Ambiente, l'Energia e la Sicurezza</i> <i>Perimetro: AdB, 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>Per saperne di più clicca qui</p> 	<p>Temi ambientali</p> 
<p>Qualità del servizio <i>Documento: Carta dei Servizi</i> <i>Perimetro: AdB</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>Per saperne di più clicca qui</p> 	<p>Temi sociali</p> 

**Personale**

Documento: Codice Etico, Politica per la Parità di genere e Politiche in ambito HR

Perimetro: Gruppo (ciascuna società si è dotata di un Codice Etico)

Aeroporto di Bologna intende consolidare e promuovere la responsabilità etico-sociale della propria attività imprenditoriale e per fare questo si impegna a:

- 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.

[Per saperne di più clicca qui](#)



**Tem
attinenti
al
personale**

**Anticorruzione**

Documento: Policy Anticorruzione

Perimetro: AdB

La Società al fine di contrastare la corruzione, si impegna a:

- 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
 - 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.

[Per saperne di più clicca qui](#)



**Lotta
contro la
corruzione
attiva e
passiva**

**Le performance 2021, 2022 e 2023**

Traffico	2021	2022	2023
Passeggeri	4,1 mln	8,5 mln	9,9 mln
Passeggeri verso destinazioni internazionali	62,5 %	73,9%	75,5%
Destinazioni	113	127	118
Compagnie aeree	41	52	55





Dati finanziari	2021	2022	2023
Ricavi	58,5 mln €	134,6 mln €*	145,1 mln €
EBITDA	3,5 mln €	54,8 mln €	44,1 mln €
Utile (Perdita) dell'esercizio	(6,7) mln €	31,1 mln €	16,7 mln €
Capitalizzazione	317,9 mln €	281,8 mln €	299 mln €
Quotazione per azione al 31.12	8,80 €	7,80 €	8,28 €

* Si segnala che nel 2022 i ricavi comprendevano 21,1 mln di Euro di contributo del Fondo di Compensazione danni del Covid-19

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.

VALORI



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.

**Ascolto dei
bisogni del
cliente
Professionalità
ed Efficienza**



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.

**Merito,
Riconoscimento,
Fiducia,
Responsabilità**

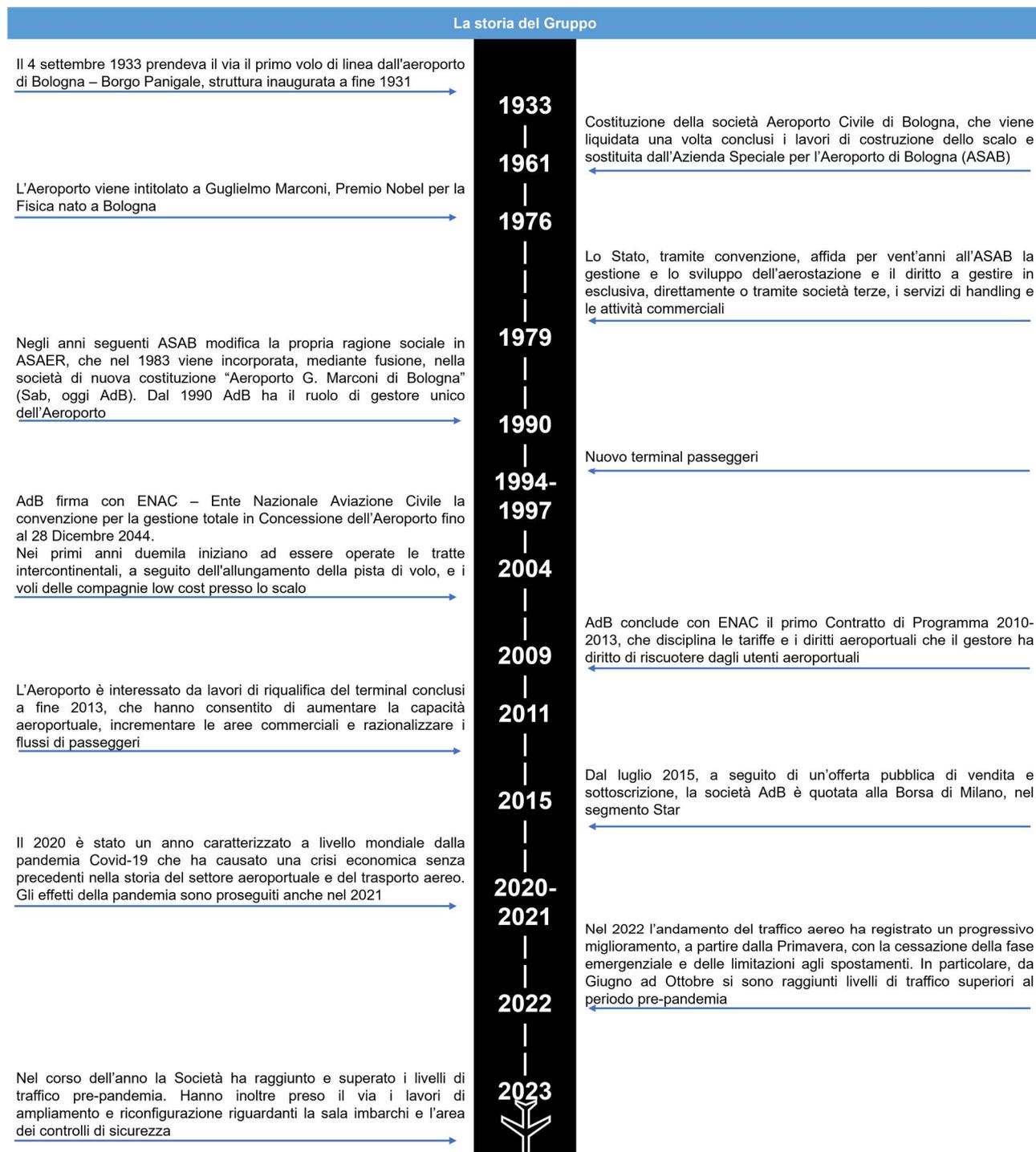


Lungimiranza: il Gruppo AdB vuole essere veloce nell'anticipare gli sviluppi del business, sperimentando nuove "rotte" con approccio lungimirante. Forte accento è dato inoltre alla capacità di mettere in discussione abitudini e schemi di pensiero consolidati.

**Anticipare,
Romper
schemi,
Velocità**



Relativamente ai valori del Gruppo si segnala l'avvio del progetto “**Le Radici e le Ali**” che porterà alla revisione della Carta dei Valori, alla costruzione del nuovo modello di Leadership e, infine, alla definizione dei nuovi comportamenti e del nuovo modello di Performance Management (rif. par.6. People – Sostenibilità sociale).



1.2 Contesto di riferimento

Il Gruppo AdB svolge la propria attività quale concessionario 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.

ANDAMENTO DEL SETTORE

Secondo IATA (*International Air Transport Association*), il traffico passeggeri a dicembre 2023 conferma l'importante ripresa che ha caratterizzato tutto l'anno, continuando a segnare un pieno recupero dei valori pre-pandemici per il traffico domestico, che rimane resiliente. Il traffico passeggeri mondiale di dicembre è stato del 2,5% inferiore rispetto ai volumi pre-Covid, registrando tuttavia un andamento eterogeneo: il traffico domestico traina il recupero, segnando un +2,3% rispetto al 2019, mentre il traffico internazionale rimane del 5,3% inferiore al 2019, pur beneficiando di una ripresa della riapertura a seguito della cancellazione delle restrizioni ai movimenti, specialmente nella zona Asia-Pacifico. Inoltre, IATA sottolinea come, nonostante le statistiche di vendita predittive confermino il trend generalizzato di ripresa per i prossimi mesi anche a fronte dei recenti conflitti in Medio Oriente, le aspettative rimangono caute a fronte delle sfide potenziali del contesto attuale, come l'aumento del costo della vita e la pressione degli elevati prezzi energetici sulle spese delle famiglie. Il traffico merci mondiale di dicembre risulta superiore rispetto allo stesso mese del 2022 (+10,8%), scontando un mese di dicembre a confronto particolarmente in sofferenza. Il segmento cargo, tuttavia, pur risentendo del raffreddamento della domanda nel periodo in analisi, mostra resilienza e prosegue nella fase di lento recupero e riassetamento dopo il periodo di forte crescita del 2021. L'andamento del trasporto merci sconta quindi le condizioni macroeconomiche e geopolitiche attuali, specialmente alla luce del rallentamento dell'economia mondiale legato (i) alle pressioni sulle catene di approvvigionamento a causa del conflitto russo-ucraino e delle tensioni in Medio Oriente in corso e (ii) alle condizioni macroeconomiche di incertezza che gravano sulle scelte dei consumatori, nonostante l'abbassamento della pressione inflazionistica e la ripresa degli scambi internazionali. Si sottolinea inoltre, per il traffico cargo aereo, l'effetto positivo sull'andamento recente delle *disruptions* legate alle rotte cargo marittime convenzionali derivanti dai recenti conflitti nel Canale di Suez².

In Italia, gli aeroporti chiudono i dodici mesi del 2023 con 197,2 milioni di passeggeri, in totale recupero sia rispetto al 2022 che ai valori pre-pandemici del 2019, quando i passeggeri avevano superato quota 192 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 completa ripresa si sono registrati a partire da luglio 2023, continuando tuttavia ad evidenziare un andamento a due velocità: il comparto domestico risulta superiore ai valori del 2019 del 5,9%, mentre il traffico internazionale risulta raggiungere i livelli pre-pandemici solo a fine anno, attestandosi al +0,1% rispetto al 2019. Il traffico di aviazione generale europeo nei dodici mesi del 2023 soffre un rallentamento nella crescita del traffico rispetto al 2022, con una diminuzione nei movimenti a dicembre dell'1,5% sul 2022 (-8% rispetto al 2021)³. Anche in Italia l'aviazione generale ha registrato una tendenza negativa, seppur in misura minore: nel periodo gennaio-dicembre 2023 i movimenti hanno superato il 2019 del 12,8% ma rimangono inferiori dello 0,6% rispetto al 2022.

Per quanto concerne invece il traffico cargo, i dodici mesi 2023 continuano a risentire del contesto macroeconomico e geopolitico attuale di incertezza, specialmente a fronte della perdita di slancio dell'economia mondiale. I volumi di merce movimentata per via aerea rimangono quindi inferiori sia al periodo pre-pandemico che al 2022 e l'intero segmento cargo, incluso il via superficie, si attesta a 1.086 mila tonnellate, pari al -1,5% rispetto ai livelli pre-Covid (-1,6% sul 2022)⁴.

² Fonte: IATA, Air Freight Market Analysis, Dicembre 2022.

³ Fonte: European Business Aviation Association (Dicembre 2023).

⁴ Fonte: Assaeroporti, Aeroporti 2030 (Dicembre 2023).

1.3 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 tradizionali sia vettori *low cost* e *charter*, per sfruttare le opportunità offerte dai diversi segmenti di clientela ed offrire ai passeggeri una più ampia scelta.

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. Nel 2023, in termini di *performance* la *Business Unit Aviation*, ha proseguito nel recupero dei valori pre-pandemici come da previsioni di settore, scontando un fattore positivo di turismo di rivalsa e la riapertura al mercato internazionale dell'area asiatica.

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 4.339 metri quadrati con 35 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 100.000 metri quadrati. Di questi, oltre 75.000 metri quadrati sono relativi a uffici, magazzini, locali per servizi tecnici, hangar e circa 30.000 metri quadrati per superfici scoperte dedicate al ricovero dei mezzi operativi, movimentazione nelle aree di carico/scarico, aree per mezzi adibiti al servizio di rifornimento carburante degli aeromobili.

La strategia del Gruppo poggia le basi su **quattro direttrici** 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.



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.



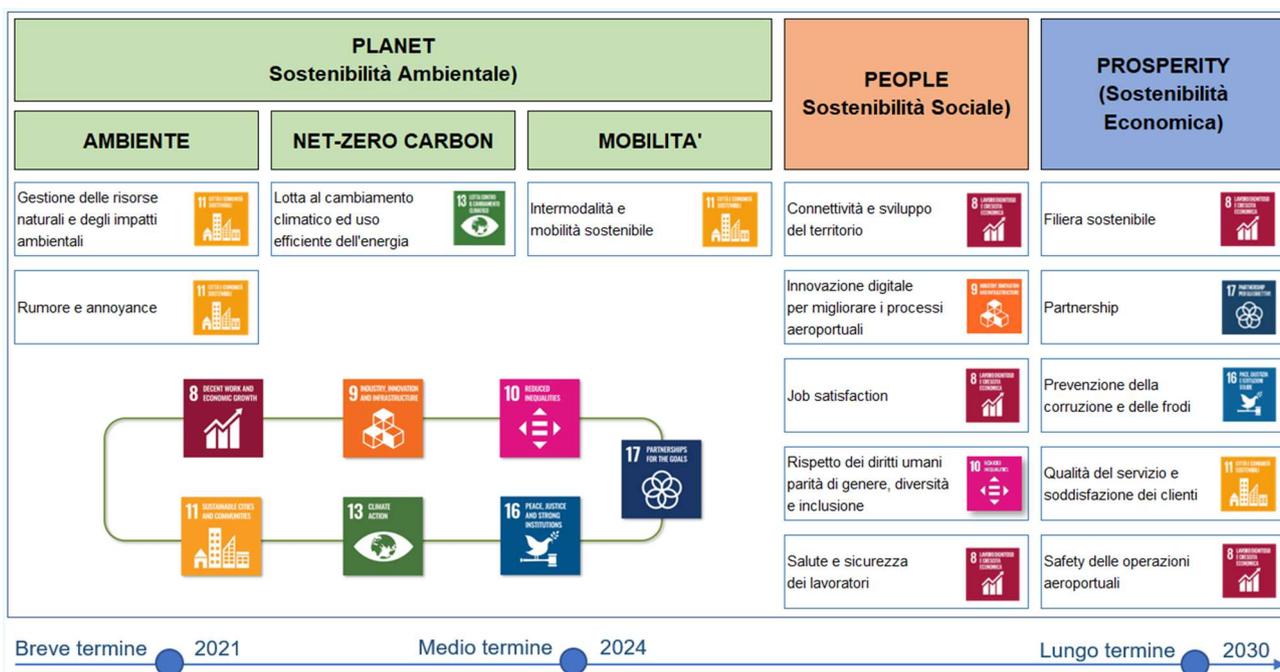
2. La strategia di sostenibilità

2.1 Piano di sostenibilità

Aeroporto di Bologna crede fortemente nei valori della sostenibilità come leva strategica per lo sviluppo responsabile del sistema aeroportuale. Il Piano di Sostenibilità (PdS) include tutte le iniziative volte al miglioramento delle performance ESG del Gruppo, articolando i progetti nei tre pillar **PLANET, PEOPLE e PROSPERITY**. Le iniziative (rif. par. La governance della sostenibilità) sono volte a perseguire obiettivi di sostenibilità ambientale e sociale relativamente agli impatti positivi e negativi che il Gruppo genera sull'ambiente e sul tessuto socioeconomico del territorio in cui opera. Inoltre, il Piano include specifiche azioni volte a consolidare un modello di business ed una filiera sempre più orientati alle tematiche ESG ponendo grande attenzione agli aspetti di governance, alla lotta alla corruzione e alle frodi e al rispetto dei diritti umani.

Piano di Sostenibilità
Planet-People-Prosperity

Di seguito si riporta la struttura del Piano di Sostenibilità, completo dei pillar strategici e degli ambiti d'azione individuati.



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

PLANET-AMBIENTE

- **Gestione delle risorse naturali e degli impatti ambientali:** Misurare e mitigare gli impatti ambientali derivanti dalle operazioni ed infrastrutture aeroportuali sulle matrici naturali locali quali aria, acqua, suolo e sottosuolo, biodiversità;
- **Rumore e annoyance:** Monitorare e mitigare l'impatto acustico aeroportuale e conseguente disturbo arrecato alla popolazione situata nelle vicinanze dell'aeroporto;
- **Economia circolare:** Ridurre rifiuti, imballaggi e consumi di risorse; promuovere pratiche di riutilizzo, riciclo e recupero di materiali ed energia.



PLANET- NET ZERO CARBON

- **Lotta al cambiamento climatico ed uso efficiente dell'energia:** Migliorare le prestazioni energetiche delle infrastrutture aeroportuali e azzerare entro il 2030 le emissioni dirette e indirette di CO2, ridurre le emissioni derivanti dal traffico stradale e aereo;





PLANET- MOBILITÀ

- **Intermodalità e mobilità sostenibile:** Migliorare l'accessibilità al sistema aeroportuale attraverso la promozione e lo sviluppo di modi di trasporto interconnessi fra loro, anche per ridurre gli impatti ambientali.



PEOPLE-SOSTENIBILITÀ SOCIALE

- **Connettività e sviluppo del territorio:** Sviluppare il network destinazioni e i servizi alla clientela come elementi fondamentali delle performance economico-finanziarie della società e relativi impatti positivi sul tessuto sociale ed economico del territorio quali: crescita e consolidamento dell'occupazione, attrazione ed insediamento di attività economiche, sviluppo del turismo, miglioramento della mobilità di persone attraverso la connettività nazionale ed internazionale;
- **Salute e sicurezza dei lavoratori:** Adottare politiche ed azioni volte a prevenzione e protezione dei lavoratori da possibili infortuni ed incidenti durante lo svolgimento dell'attività lavorativa;
- **Innovazione digitale per migliorare i processi aeroportuali:** Implementare soluzioni innovative, di carattere principalmente digitale e tecnologico, a supporto dei processi e dei sistemi in ambito operations, staff, security, safety e ICT, al fine di renderli maggiormente efficienti e sostenibili;
- **Job satisfaction:** Implementare iniziative di miglioramento del livello di soddisfazione e benessere dei lavoratori aziendali, nonché di attrattività del Gruppo, anche per consolidare la struttura organizzativa. Il tema comprende formazione e sviluppo/benessere dei lavoratori;
- **Rispetto dei diritti umani, parità di genere, diversità e inclusione:** Garantire il rispetto dei diritti umani e un ambiente realmente inclusivo, garantendo la tutela della parità di genere, il rispetto delle diversità, nazionalità, lingua, cultura, orientamento sessuale, credo politico e religioso, abilità e disabilità.



PROSPERITY-SOSTENIBILITÀ ECONOMICA

- **Filiera sostenibile:** Miglioramento in ottica ESG della catena di fornitura e dell'intera catena del valore agendo sui requisiti di qualificazione dei fornitori, sulle caratteristiche dei prodotti e servizi acquistati e su azioni di coinvolgimento dei partner commerciali, con l'obiettivo di creare una filiera responsabile, attenta agli aspetti socio-ambientali e basata su rapporti commerciali integri, corretti e trasparenti;
- **Partnership:** Consolidare i rapporti di collaborazione e sinergie con gli Enti, Associazioni ed organizzazioni territoriali per poter meglio perseguire obiettivi di sostenibilità (ambientale, sociale ed economica);
- **Prevenzione della corruzione e delle frodi:** Adottare politiche e prassi per il necessario controllo interno su possibili casi di corruzione e frodi che dovessero interessare soggetti interni al Gruppo;
- **Qualità del servizio e soddisfazione dei clienti:** Garantire il presidio continuo della qualità dei servizi offerti e un impegno costante nel soddisfare le esigenze di tutti i clienti/passeggeri offrendo servizi innovativi anche attraverso soluzioni digitali che ne migliorano l'esperienza di viaggio;
- **Safety delle operazioni aeroportuali:** Gestire le operazioni aeroportuali garantendo la sicurezza per i passeggeri e i lavoratori. Capacità di gestire le emergenze assicurando la continuità operativa.



Il raggiungimento di questi ambiziosi obiettivi è possibile sviluppando una serie di iniziative operative.

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. Di seguito si riportano le specifiche azioni, portate avanti nel 2023, per ciascun pillar di riferimento:



PLANET



Il Pillar Planet del piano di Sostenibilità include tre sezioni rispettivamente **Environment, Net-Zero Carbon e Mobilità**, all'interno dei quali sono riferite tutte le iniziative volte al raggiungimento degli obiettivi di performance ambientale del Gruppo.

La gestione degli impatti ambientali ed energetici è svolta garantendone il presidio secondo gli standard internazionali riconosciuti **UNI ISO 14001, UNI ISO 50001**, oltre alla adesione al **programma di accreditamento Airport Carbon Accreditation** promosso da ACI Europe. A tal riguardo, nel 2023 AdB ha confermato la **certificazione di livello 3+ del framework internazionale**, corrispondente al livello Neutrality e ha avviato le attività propedeutiche al conseguimento del Livello 4+. AdB ha, inoltre, completato la progettazione di fattibilità tecnico-economica 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. Sempre nell'ambito del piano attuativo di Decarbonizzazione, nel corso del 2023 sono stati avviati i lavori di **realizzazione della fascia boscata** a nord dell'Aeroporto. Tale opera scaturisce dall'Accordo territoriale di decarbonizzazione siglato nel 2015, risulta di particolare importanza come compensazione ambientale e consiste nella realizzazione di un bosco di 40 ettari e piantumazione di oltre 20 mila fra essenze arboree e arbustive, con potenziale di assorbimento della CO2 di circa 500 tonn/anno.

Prosegue la collaborazione con l'Università di Bologna sul **biomonitoraggio della qualità dell'aria tramite l'utilizzo di api**. Per quanto riguarda l'inquinamento acustico, nel corso del 2023 AdB, in collaborazione con gli Enti locali, ENAC ed ENAV in sede di Commissione aeroportuale, ha posto in atto due importanti iniziative volte al contenimento del disturbo alla popolazione soggetta al traffico aereo. Nello specifico, nel mese di Giugno 2023 è stata introdotta una ulteriore misura restrittiva al traffico notturno, riducendo la capacità di pista e rendendo ancor più stringenti le condizioni di autorizzazione al sorvolo dell'abitato di Bologna. Il risultato di tale misura è stato la drastica riduzione dei sorvoli notturni lato città di Bologna limitandoli alle sole condizioni meteo e di sicurezza. Inoltre, in data 7 settembre è entrata in vigore la nuova procedura di salita iniziale antirumore per decolli Pista 12, con modifica della quota di virata dai precedenti 800FT a 520FT. In tal modo, le traiettorie di decollo Pista 12 sono state maggiormente orientate sull'area del comune di Bologna a minore densità abitativa, con benefici in termini di annoyance generato.

Per quanto riguarda **l'adattamento ai cambiamenti climatici**, nel corso del 2023 AdB ha avviato una collaborazione con il Centro Euromediterraneo per i Cambiamenti Climatici (CMCC) per sviluppare una analisi di vulnerabilità e rischio climatico. Lo studio persegue l'obiettivo di analizzare la vulnerabilità dei diversi sottosistemi aeroportuali in relazione ai fenomeni climatici attesi nel lungo periodo (ondate di calore e di freddo, precipitazioni intense ecc..) e la loro capacità di resilienza ai fenomeni attesi. Lo studio risulta di fondamentale importanza in relazione al carattere strategico della infrastruttura aeroportuale e dei servizi erogati.

Nel campo dell'economia circolare, Aeroporto ha potenziato gli sforzi per migliorare la qualità della raccolta differenziata all'interno del terminal, mettendo in campo iniziative di sensibilizzazione nei confronti di comunità aeroportuale e passeggeri. Ha inoltre aderito al **progetto Plastic Free** con l'obiettivo di definire una "certificazione" da assegnare a tutti quei punti vendita della ristorazione che si sono impegnati e hanno raggiunto l'eliminazione della plastica monouso nei processi verso il pubblico.

Nell'ambito della mobilità si segnalano i seguenti progetti in via di realizzazione:

- **Transizione del parco mezzi e realizzazione di colonnine elettriche** nell'area land-side, nei parcheggi passeggeri, staff e fornitori ed è iniziata la sostituzione della flotta con mezzi elettrici. Contestualmente è iniziata la progettazione delle colonnine elettriche in area air-side che verranno realizzate nel 2024;
- **Implementazione dell'utilizzo di carburanti alternativi attraverso** un piano di fattibilità per mezzi aeroportuali e un piano di incentivi per l'utilizzo dei SAF (Sustainable Aviation Fuel) previsto per il 2025;



Inizio della realizzazione della pista ciclabile a nord della pista di volo che avrà la lunghezza di circa 3,5 km e permetterà il collegamento con il percorso “Eurovelo 7”.



PEOPLE

Il Gruppo 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 hanno riguardato in particolare quattro diversi fronti:

- **Parità di genere, diversity e inclusion:** a settembre 2023, AdB ha ottenuto il rinnovo annuale della **Certificazione della Parità di Genere** in base alla normativa **UNI/PdR 125:2022**, confermando il punteggio di 100/100 e l'impegno nel garantire un sistema realmente inclusivo e rispettoso delle diversità di genere nell'ambiente di lavoro. Inoltre, Aeroporto di Bologna è stato il primo gestore aeroportuale in Italia ad ottenere l'attestazione **ISO 30415:2021** che valuta il livello di maturità rispetto alle Linee guida internazionali ISO 30415:2021 "Human Resources Management Diversity and Inclusion". L'attestazione ISO 30415 ha una validità di tre anni con un monitoraggio annuale ed è frutto di una valutazione del framework Diversity & Inclusion di Aeroporto di Bologna, orientato a garantire un sistema inclusivo e rispettoso delle diversità di genere, nazionalità, lingua, cultura, orientamento sessuale, religione, abilità e disabilità nell'ambiente di lavoro, sulla base di dati e obiettivi misurabili.
- **Salute e sicurezza dei lavoratori:** la salute e sicurezza dei lavoratori è gestita adottando un sistema di gestione certificato secondo lo **standard UNI EN ISO45001**, garantendo presidio continuo dei rischi legati ai luoghi di lavoro e alle attività lavorative.
- **Welfare, salute e benessere di dipendenti e territorio:** è stato rinnovato il **programma di finanziamento di borse di studio Intercultura per viaggi studio all'estero**, dedicate ai figli dei dipendenti in età scolare. Continuano anche le iniziative nell'ambito della prevenzione e la partecipazione a iniziative di volontariato con associazioni locali da parte dei dipendenti.
- **Workforce employment and economic growth:** data la grande importanza che AdB ripone nello sviluppo delle proprie persone, sono stati portati avanti **percorsi formativi legati ai temi della sostenibilità sociale e ambientale**. In particolare, i colleghi coinvolti nella progettazione e realizzazione di iniziative di sostenibilità hanno intrapreso un percorso formativo culminato con l'ottenimento della certificazione di **SDG Action Manager**.
- **Smart-working e orario flessibile:** rinnovati gli **accordi individuali per lo smart working post-emergenziale** con i dipendenti interessati e mantenuta la flessibilità oraria in ingresso dalle 8:00 alle 11:00.



PROSPERITY



Il Gruppo AdB è impegnato nella promozione e nello sviluppo di servizi e investimenti legati alle dimensioni della sostenibilità per creare valore a lungo termine per i propri stakeholder, contribuendo direttamente allo sviluppo socioeconomico del territorio nel rispetto e nella tutela delle persone e dell'ambiente.

Gli aeroporti, in quanto infrastrutture strategiche, svolgono un ruolo fondamentale nel rilancio e nello sviluppo socioeconomico non solo del territorio ma dell'intera crescita e competitività economica e sociale. Nel 2023 il Gruppo AdB ha investito circa 33 milioni di euro principalmente in sviluppo infrastrutturale e manutenzioni cicliche di impianti e fabbricati.

AdB è attiva tramite la partecipazione a panel e gruppi di lavoro a livello locale ed europeo, sulle tematiche legate alla **Tassonomia Europea**, con l'obiettivo di accompagnare la crescita con azioni di mitigazione degli impatti negativi sull'ambiente e, in particolare, sul clima.

Il costante impegno sul fronte ambientale, sociale e di governance è rivolto non solo all'interno del proprio Gruppo, ma a tutta la catena del valore con un allargamento progressivo che vedrà il Gruppo focalizzarsi fortemente su questi temi a monte e a valle del proprio business anche nei prossimi anni. Nel 2023 AdB ha aderito alla **piattaforma Synesgy** per raccogliere e gestire informazioni sulla sostenibilità dei propri fornitori attraverso un assessment ESG, completo di valutazione, benchmark e indicazioni sul piano di sviluppo da intraprendere e ha finalizzato il codice di condotta dei fornitori volto a delineare i requisiti che i fornitori AdB devono rispettare per svolgere le proprie attività commerciali in modo etico e rispettoso dei criteri ESG.

Nel luglio 2023 Aeroporto di Bologna ha aderito al **Global Compact delle Nazioni Unite** per sancire il forte impegno al rispetto e alla **promozione dei Dieci Principi fondamentali sui diritti umani e del lavoro**, sull'ambiente e sulla lotta alla corruzione e ad agire a sostegno dei 17 Obiettivi di sviluppo sostenibile (SDG) promossi con l'Agenda ONU 2030.

Sono proseguite anche nel 2023, infine, alcune iniziative a favore del territorio quali il contributo per la ricostruzione dei territori della Regione Emilia- Romagna a seguito della terribile alluvione del mese di maggio e per il progetto Zampe al lavoro dedicato al canile di Calderara di Reno, per favorire il volontariato e l'adozione dei cani ospiti.



2.2 Agenda 2030: le interazioni del Gruppo con gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile delle Nazioni Unite (SDGs)

Il 25 settembre 2015, le Nazioni Unite hanno sottoscritto il documento “Trasformare il nostro mondo. L’Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile”. 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 soprattutto alla luce dei risultati poco incoraggianti registrati al 2023, anno di mid-term rispetto al periodo 2015-2030.

Nel 2023 il Gruppo AdB ha svolto il processo di revisione dei propri obiettivi strategici identificando i seguenti goals dell’Agenda 2030 ONU come prioritari rispetto alla propria strategia di Sostenibilità: **8** (lavoro dignitoso e crescita economica), **9** (industria, innovazione e infrastrutture), **10** (ridurre le disuguaglianze), **11** (città e comunità sostenibili), **13** (agire per il clima), **16** (pace, giustizia e istituzioni forti), **17** (partnership per gli obiettivi).

	<p>€ 122 mln di valore economico distribuito</p> <p>Politiche di welfare a favore dei dipendenti (Visite preventive, bonus mobilità, piano flexible benefits, misure di conciliazione vita privata- lavoro)</p> <p>+ 69 dipendenti in organico al 31 dicembre 2023</p>
	<p>33 milioni € di investimenti e manutenzioni cicliche compresi investimenti del Piano di Sostenibilità e del Piano Innovazione</p> <p>118 destinazioni collegate direttamente</p> <p>55 Compagnie aeree</p> <p>9.970.284 passeggeri e 50.994.486 kg di merce</p> <p>Analisi di vulnerabilità ai cambiamenti climatici</p>
	<p>Prosegue l’impegno nelle Politiche di D&I (Diversity and Inclusion) con il conseguimento dell’attestazione ISO 30415:2021 “Human Resources Management Diversity and Inclusion” e il rinnovo della certificazione della Parità di Genere in base alla UNI/PdR 125:2022</p> <p>Gender pay gap favorevole alle donne dell’1,6%</p>
	<p>Promozione dell’intermodalità dei trasporti da e verso l’aeroporto, procedure operative antirumore e limitazione dei voli notturni</p> <p>Assistenza a 52.687 passeggeri a ridotta mobilità (PRM)</p>
	<p>Realizzazione di due impianti fotovoltaici sul coperto del Terminal e del BHS</p> <p>Progettazione di un grande impianto fotovoltaico a nord della pista</p> <p>Investimenti di efficientamento energetico</p> <p>Rinnovo livello 3+ del framework internazionale Airport Carbon Accreditation</p>



	<p>Risk Assessment sui cambiamenti climatici</p> <p>Avvio piantumazione degli alberi per la piantumazione della fascia boscata</p>
	<p>Aggiornati il Modello 231 e la Policy Whistleblowing e redatto il Codice di Condotta dei Fornitori</p> <p>Codice Etico e Policy Anti-corruzione, Protocollo antiviolenza</p> <p>Nessun episodio di corruzione</p>
	<p>Stipulati numerosi accordi con Enti e istituzioni del territorio per garantire maggiore coerenza della strategia ESG con le politiche e indirizzi territoriali, nonché rafforzare le competenze e conoscenze specifiche nell'ambito dei diversi progetti di sostenibilità (ad esempio progetto Plastic free, associazioni locali, Hera, Tper, Unibo, Comune di Bologna)</p> <p>Adesione al Global Compact delle Nazioni Unite</p>

2.3 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'esperienza del passeggero.

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 2023 le **categorie di stakeholder** sono state aggregate e riorganizzate come riportato di seguito, affiancate dai rispettivi strumenti d'ascolto.

**PASSEGGERI** **STRUMENTI DI ASCOLTO**

1. App
2. ABC Reader
3. Social Listening
4. Shop View Retail Management
5. Tracking
6. Newsletter
7. CRM

DIPENDENTI

DIPENDENTI 1,2,3
SINDACATI 4,5

STRUMENTI DI ASCOLTO

1. Formazione su servizi aeroportuali
2. Condivisione informazioni e monitoraggio ed analisi
3. Survey interne
4. Relazioni dipendenti / sindacati
5. Contrattazione collettiva

CLIENTI

VETTORI E HANDLER 1,2,3
SUBCONCESSIONARI 3,4
OPERATORI LOGISTICI 4

STRUMENTI DI ASCOLTO

1. Business Intelligence
2. Monitoraggio SLA e condivisione dei dati
3. CRM
4. Attività di formazione e sensibilizzazione

INVESTITORI

AZIONISTI/INVESTITORI
1,2,3
COMUNITÀ FINANZIARIA
1,3

STRUMENTI DI ASCOLTO

1. Comunicazione finanziaria ad hoc
2. Incontri con investitori
3. Informativa societaria cogente

**FORNITORI E
PRESTATORI
D'OPERA** **STRUMENTI DI ASCOLTO**

1. Monitoraggio SLA e condivisione dati
2. Attività di formazione e sensibilizzazione
3. Business Intelligence
4. Condivisione Best Practice Europee
5. Informativa su variazioni cogenti (security/safety)

**ISTITUZIONI E
AZIENDE
PARTNER**

ENTI REGOLATORI E DI STATO
1,2,3,4
ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA 5
**AZIENDE E ISTITUZIONI DEL
TERRITORIO** 6,7,8
RICETTIVITÀ E TURISMO 9,10
**PARTNER DELLA VIABILITÀ E
ALTRE PARTNERSHIP** 9,11

STRUMENTI DI ASCOLTO

1. Contratto di programma
2. Monitoraggio SLA e condivisione dei dati
3. ABC reader
4. Comunicazione e promozione
5. Partecipazione gruppi di lavoro ASSAEROPORTI, ACI Europe
6. Convenzioni
7. Eventi
8. Servizi mirati
9. Co-marketing
10. Informazione congiunta
11. Attività di formazione e sensibilizzazione

**COMUNITÀ
LOCALE &
NEIGHBORS** **STRUMENTI DI ASCOLTO**

1. Reputation
2. Relazioni istituzionali/esterne

**COMUNITÀ
AEROPORTUALE** **STRUMENTI DI ASCOLTO**

1. Attività di formazione e sensibilizzazione
2. Airport helpers

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*)⁵.

Sin dal suo primo anno di rendicontazione non finanziaria nel 2018, il Gruppo ha identificato gli aspetti di sostenibilità sui quali focalizzarsi, avviando un processo di analisi di materialità che si è sviluppato sempre più nel corso degli anni in ottica di miglioramento.

In occasione della reportistica 2023, in ottica di miglioramento continuo, si è proceduto ad un aggiornamento più strutturato della materialità d'impatto, partendo dal lavoro svolto nel 2022. In particolare, è stata rivista ed ampliata la mappatura degli impatti "**inside-out**" (positivi, negativi, attuali e/o potenziali) sulla base di un'analisi di contesto interno ed esterno (analisi di benchmark, analisi dei topic previsti dai nuovi "European Sustainability Reporting Standards" dell'EFRAG ecc.). Gli impatti sono stati sottoposti a valutazione del Management attraverso diversi **Gruppi di Lavoro** di esperti. A tal proposito, si precisa che la valutazione ha seguito la metodologia richiesta dallo Standard GRI 3: Material Topic 2021, e si è basata sui seguenti drivers:

- **Probabilità** dell'impatto (solo per impatti classificati come "potenziali").

⁵ Definizione di "tema materiale" prevista dal GRI 3: Material Topic - 2021.

- **Magnitudo** (gravità/beneficio) dell’impatto che considera l’entità⁶, la portata⁷ e l’irrimediabilità⁸ (quest’ultima solo per gli impatti classificati come “negativi”).

La valutazione degli impatti, secondo i drivers sopra riportati, ha permesso di ottenerne la **significatività complessiva, in termini di prodotto tra probabilità e magnitudo**, nonché la riorganizzazione degli impatti in temi materiali. Si precisa, inoltre, che la scala di valutazione è stata rivista anche per renderla maggiormente coerente, ove possibile, con la scala di valutazione utilizzata in ambito di Enterprise Risk Management.

Per i dettagli riguardo la descrizione dei temi materiali di AdB ed i relativi impatti associati si rimanda alla “*Tabella di raccordo temi materiali e impatti associati (Prospettiva Inside-out)*” al termine del presente documento.

Sulla base delle valutazioni medie attribuite a ciascun tema (in considerazione della valutazione attribuita agli impatti sottostanti associati ad ogni specifico tema), è stata poi elaborata la **lista prioritizzata di temi materiali**. La lista, presentata alle prime linee aziendali ed ai membri del Comitato di Sostenibilità manageriale, è stata successivamente approvata da parte del Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità del 5 marzo 2024.

SDGs associato	Temi materiali	Pillar del Piano
	Salute e sicurezza dei lavoratori	People
	Innovazione digitale per migliorare i processi aeroportuali⁹	People
	Connettività e sviluppo del territorio¹⁰	People
	Rumore e annoyance¹¹	Planet
	Safety delle operazioni aeroportuali¹²	Prosperity
	Rispetto dei diritti umani, parità di genere, diversità e inclusione¹³	People
	Intermodalità e mobilità sostenibile¹⁴	Planet
	Qualità del servizio e soddisfazione dei clienti¹⁵	Prosperity
	Job satisfaction¹⁶	People
	Prevenzione della corruzione e delle frodi¹⁷	Prosperity

⁶ Per entità si intende “quanto è grave l’impatto negativo o quanti benefici comporta l’impatto positivo per le persone o l’ambiente”.
⁷ Per portata si intende “quanto sono diffusi gli impatti positivi o negativi. Nel caso di impatti ambientali, la portata può essere intesa come l’estensione del danno ambientale o un perimetro geografico. Nel caso di impatti sulle persone, la portata può essere intesa come il numero delle persone interessate negativamente”.
⁸ Per irrimediabilità si intende “se e in che misura è possibile porre rimedio agli impatti negativi, vale a dire riportando l’ambiente o le persone interessate allo stato originario”.
⁹ Il tema “Innovazione digitale per migliorare i processi aeroportuali” era precedentemente denominato “digitalizzazione”.
¹⁰ Il tema “Connettività e sviluppo del territorio” nasce dalla revisione del precedente tema “Sviluppo del network di destinazioni» come leva per accrescere la connettività del territorio.
¹¹ Il tema “Rumore e annoyance” era precedentemente denominato come “Gestione del rumore”.
¹² Il tema “Safety delle operazioni aeroportuali” corrisponde al precedente tema denominato “Safety aeroportuale e gestione delle emergenze”.
¹³ Il tema “Rispetto dei diritti umani, parità di genere, diversità e inclusione” nasce dalla revisione del precedente tema “Parità di genere, Diversity & Inclusion, secondo un’accezione più ampia che comprende anche aspetti afferenti ai Diritti Umani.
¹⁴ Il tema “Intermodalità e mobilità sostenibile” era precedentemente denominato “Accessibilità alle strutture”.
¹⁵ Il tema «Qualità del servizio e soddisfazione dei clienti» era precedentemente denominato «Customer satisfaction, qualità del servizio offerto e sviluppo del business non aviation»: l’attuale perimetro è garantire un presidio continuo della qualità dei servizi offerti e un impegno costante nel soddisfare le esigenze di tutti i clienti/passeggeri offrendo servizi innovativi anche attraverso soluzioni digitali che ne migliorano l’esperienza di viaggio.
¹⁶ Il tema “Job Satisfaction” include i precedenti temi “Gestione delle risorse umane e benessere dei dipendenti” e “Formazione e sviluppo dei dipendenti”.
¹⁷ Il tema “Prevenzione della corruzione e delle frodi” era precedentemente denominato “Prevenzione della corruzione”.

	Lotta al cambiamento climatico ed uso efficiente dell'energia¹⁸	Planet
	Partnership¹⁹	Prosperity
	Gestione delle risorse naturali e degli impatti ambientali²⁰	Planet
	Filiera sostenibile	Prosperity

Con riferimento agli stakeholder esterni è stato rivisto il piano di coinvolgimento partendo da una riorganizzazione degli stessi nelle **8 macrocategorie** rappresentate nella tabella a pag. 24.

Per raccogliere il punto di vista di tali stakeholder rispetto alle tematiche materiali emerse dalla prima analisi con il Management, il Gruppo AdB ha svolto una **campagna di engagement** che ha previsto il coinvolgimento di passeggeri, fornitori e prestatori d'opera, comunità locale & neighbors, dipendenti e clienti secondo un approccio misto (interviste one-to-one, survey online ed indagini presso lo scalo). L'obiettivo di tale coinvolgimento ha consentito di **mantenere un confronto attivo** con tali soggetti ed **ampliare le occasioni di ascolto** rispetto alle questioni di sostenibilità.

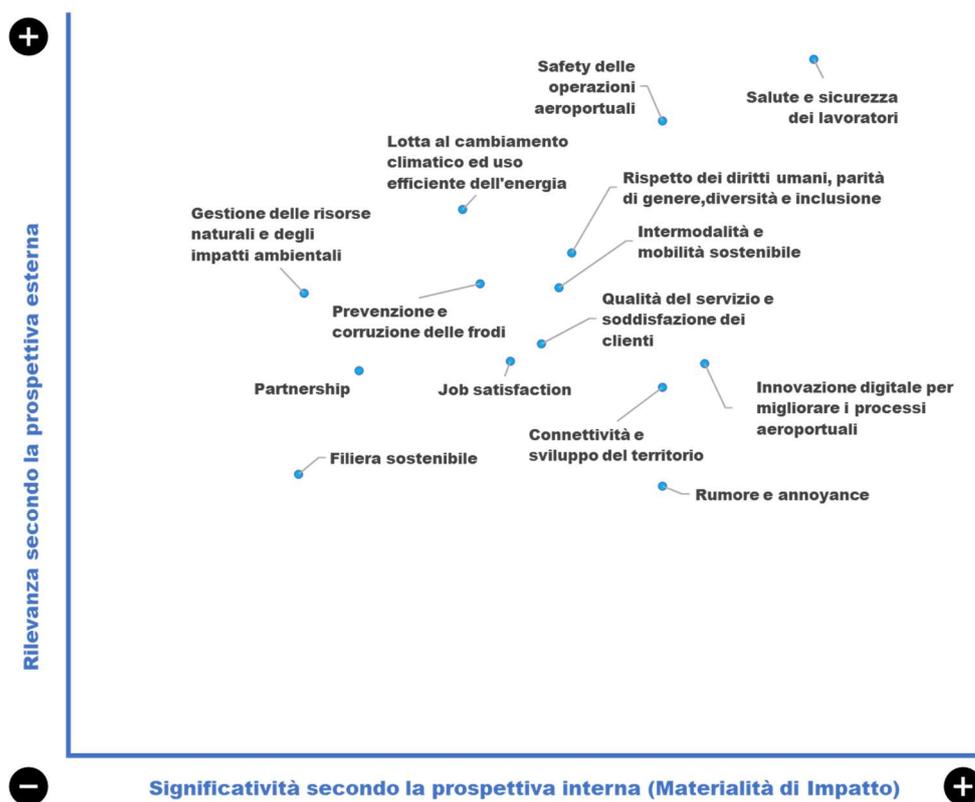
Agli stakeholder esterni è stato richiesto di **valutare la rilevanza** dei temi di sostenibilità, identificati come materiali da AdB, assegnando una valutazione secondo una scala semplificata con il fine di rendere l'esercizio di più facile comprensione alla platea coinvolta.

La matrice sotto rappresenta la **vista congiunta** della valutazione espressa dal management (in termini di "materialità di impatto") e quella degli stakeholder esterni (in termini di rilevanza/importanza).

¹⁸ Il tema "Lotta al cambiamento climatico ed uso efficiente dell'energia" include i precedenti temi «Net Zero Carbon: efficienza energetica e contrasto al cambiamento climatico» e «Sviluppo delle infrastrutture aeroportuali», in quanto si riferisce a tutti gli aspetti ed impatti afferenti le prestazioni energetiche e tecnologiche delle infrastrutture attuali e di futuro sviluppo.

¹⁹ Il tema "Partnership" nasce dalla revisione del precedente tema "Coinvolgimento e sviluppo del territorio".

²⁰ Il tema "Gestione delle risorse naturali e degli impatti ambientali" include i precedenti temi «Gestione delle risorse naturali e degli impatti ambientali» ed «Economia circolare, gestione dei rifiuti e delle sostanze pericolose».



2.4 Tassonomia UE

Nell'ambito del quadro di iniziative strategiche che l'Unione Europea ha definito per la promozione della transizione ecologica e per il raggiungimento, tra gli altri, dell'obiettivo di neutralità carbonica entro il 2050, è stato adottato attraverso il Regolamento UE 2020/852 il sistema di classificazione della **Tassonomia Europea**, che stabilisce i criteri per definire quando un'attività può essere considerata "ecosostenibile", con l'obiettivo finale di reindirizzare i flussi di capitali e gli investimenti verso progetti e attività sostenibili.

I benefici del Regolamento riguardano principalmente la condivisione di un linguaggio comune per tutti gli operatori del mercato (aziende, investitori, finanziatori e clienti), che mira a favorire una **maggiore trasparenza dei mercati finanziari** rispetto alle scelte di investimento e al tempo stesso contrastare il fenomeno del cosiddetto *greenwashing*. Il meccanismo del Regolamento si basa su un insieme di regole che mira a facilitare la comparabilità delle informazioni fornite dagli operatori economici e permettere così di identificare e promuovere le attività più virtuose, con l'obiettivo finale di reindirizzare i capitali e gli investimenti verso progetti e attività sostenibili.

Il Regolamento impone, alle imprese soggette alla Direttiva Europea 2014/95/UE (Non Financial Reporting Directive - NFRD) di pubblicare nella propria Dichiarazione non finanziaria annuale (DNF) le informative richieste dalla Tassonomia UE relativamente ai sei obiettivi ambientali pubblicati dalla Commissione Europea, ovvero:

- *Mitigazione ai cambiamenti climatici;*
- *Adattamento ai cambiamenti climatici;*
- *Uso sostenibile e la protezione delle acque e delle risorse marine;*
- *Transizione verso un'economia circolare;*
- *Prevenzione e riduzione dell'inquinamento;*
- *Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi.*



A partire dal 1° gennaio 2023, con riferimento ai dati dell'esercizio 2022 e agli obiettivi della Mitigazione al cambiamento climatico e dell'Adattamento al cambiamento climatico, le imprese non finanziarie sono state chiamate a verificare, attraverso gli Atti Delegati, e rendicontare:

- se le proprie attività sono *eligible*, e quindi la descrizione presente negli Atti Delegati corrisponde all'attività svolta;
- se le proprie attività sono *aligned*, ovvero le attività rispettano i criteri di vaglio tecnico descritti negli Atti Delegati, e allo stesso tempo, non arrecano un danno significativo a nessuno degli altri obiettivi ambientali, rispettando i DNSH (*Does Not Significant Harm*).

Infine, l'attività economica deve essere svolta nel rispetto delle *Social Minimum Safeguards*, insieme di principi e linee guida contenuti all'interno delle convenzioni e dei trattati internazionali quali, ad esempio le "OECD Guidelines for Multinational Enterprises (OECD MNE)", "UN Guiding Principles on business and human rights (UNGPs)", "ILO Fundamental Principles and Rights at Work" ed "International Bill of Human Rights".

A partire dal 1° gennaio 2024, con riferimento ai dati dell'esercizio 2023, le imprese sono state chiamate a verificare, attraverso l'analisi dei nuovi Atti Delegati se le proprie attività possono essere considerate *eligible* con riferimento ai nuovi 4 obiettivi ambientali (*Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine; transizione verso un'economia circolare; prevenzione e riduzione dell'inquinamento; protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi*) e con riferimento alle attività integrate negli Emendamenti degli Atti Delegati relativi alla mitigazione al cambiamento climatico e dell'adattamento al cambiamento climatico.

Per quel che riguarda il Gruppo Adb, a partire dal 2022 è stato costituito un gruppo di lavoro, al fine di analizzare le richieste del Regolamento e svolgere le numerose verifiche tecniche necessarie per la rendicontazione degli indicatori della Tassonomia. Parallelamente, AdB collabora con l'*ACI Europe Green Finance Taskforce*, altro gruppo di lavoro dedicato alla condivisione con la Commissione Europea degli sviluppi da apportare al Regolamento sulla Tassonomia per garantire la corretta applicabilità del settore aeroportuale.

In linea generale, nell'interpretazione degli Atti Delegati per la selezione delle attività e per la conseguente verifica dei criteri di vaglio tecnico il Gruppo Adb ha utilizzato un approccio cautelativo. L'obiettivo è quello di beneficiare dei vantaggi competitivi offerti dalla normativa e lavorare affinché le logiche e gli indicatori della Tassonomia vengano integrati nei processi aziendali, decisionali e di pianificazione strategica di AdB senza forzare le interpretazioni e auspicando semplificazioni e chiarimenti che possano rafforzare la comprensione di questa complessa normativa. Tra questi si segnala ad esempio l'incoerenza legata alla non possibilità di inserire tra le attività perlomeno *eligible* della Tassonomia con riferimento all'obiettivo mitigazione dei cambiamenti climatici, l'investimento nella fascia boscata che è per l'appunto un'opera di compensazione ambientale prevista da Decreto VIA con l'obiettivo di mitigazione delle emissioni di gas climalteranti dovute allo sviluppo delle attività aeroportuali.

Il Gruppo ritiene di assoluta priorità la valorizzazione strategica della Tassonomia UE e si impegna affinché il percorso intrapreso permetta nei prossimi anni di indirizzare le scelte di investimento in considerazione dei criteri di ecosostenibilità definiti dal Regolamento stesso.

A tal proposito, molte delle iniziative del Pillar Planet mirano alla mitigazione degli impatti ambientali e alla tutela delle risorse naturali attraverso azioni di efficientamento energetico, incremento dell'energia rinnovabile prodotta, mobilità sostenibile e implementazione di strategie di economia circolare. Si veda il paragrafo *Piano di Sostenibilità* per un maggiore approfondimento.

Il gruppo di lavoro suddetto ha approfondito le attività descritte nel Regolamento e negli Atti Delegati al fine di individuare attività *eligible* e *aligned* di cui si fornisce fatturato, CapEx ed OpEx e il dettaglio metodologico delle analisi svolte.

Si segnala infine che, con riferimento all'informativa ai sensi dell'art. 8, paragrafi 6 e 7 del Regolamento delegato (UE) 2021/2178 che prevede l'utilizzo dei modelli forniti nell'Allegato XII per la comunicazione delle attività legate al nucleare e ai gas fossili, è stato riportato unicamente il template 1, non avendo AdB attività legate a tale ambito.

**Template 1 - Attività legate al nucleare e ai gas fossili**

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

NOTA METODOLOGICA FATTURATO

Per il 2023 il Gruppo AdB ha individuato il fatturato che deriva da attività *eligible* alla Tassonomia, nello specifico in relazione all'attività 6.20 "Operazioni di assistenza a terra per il trasporto aereo", integrata nell'emendamento dell'Atto Delegato della mitigazione al cambiamento climatico.

A tal proposito il Gruppo ha valorizzato il fatturato handling relativo alla controllata Fast Freight Marconi S.p.A. che opera come handler posta e merce sull'Aeroporto di Bologna.

L'importo complessivo del fatturato, pari a € 145 Mln, fa riferimento ai ricavi del bilancio consolidato 2023.

NOTA METODOLOGICA CapEx

Di seguito è riportato il dettaglio delle attività che il Gruppo ha individuato come *eligible e/o aligned* relativamente agli investimenti consumtivati per l'esercizio 2023, allocate sulla base dei seguenti obiettivi

ambientali: *Mitigazione al cambiamento climatico, Adattamento al cambiamento climatico, Transizione verso un'economia circolare*. Si segnala che per il 2023 non sono state individuate attività *eligible* riferite ai restanti obiettivi ambientali.

Inoltre, rispetto all'attività 6.17 "*Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio*", che ad oggi non rientra tra le attività *eligible/aligned* di AdB, è utile precisare che il gruppo di lavoro ha valutato l'eventuale inclusione di diversi progetti legati a tale attività, ancora in fase di studio e dunque non consuntivati per il 2023.

MITIGAZIONE DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI

Attività 6.5 Trasporto mediante moto, autovetture e veicoli commerciali leggeri

L'attività 6.5 comprende l'acquisto, il finanziamento, il noleggio, il leasing e la gestione di veicoli appartenenti alla categoria M1, ovvero veicoli progettati e costruiti per il trasporto delle persone. Il Gruppo AdB nel 2023 ha provveduto al parziale rinnovo del parco mezzi con nuove auto elettriche e mezzi operativi, che a seguito della verifica dei criteri di vaglio tecnico e dei DNSH sono risultate *aligned* alla Tassonomia.

Attività 6.13 Infrastrutture per la mobilità personale, ciclistica

L'attività 6.13 riguarda la costruzione, l'ammodernamento, la manutenzione e la gestione di infrastrutture per la mobilità personale, compresa la costruzione di strade, ponti e gallerie autostradali e altre infrastrutture dedicate ai pedoni e alle biciclette, con o senza assistenza elettrica. Il Gruppo ha avviato la realizzazione di un tratto della pista ciclabile all'interno della fascia boscata a servizio della Comunità, inclusa nel calcolo dei CapEx *eligible* per il presente esercizio.

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

L'attività 7.3 consiste nell'installazione, nella manutenzione o nella riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica.

AdB ha svolto diversi interventi di efficientamento energetico risultati *aligned* a tale attività, in particolare, interventi di efficientamento energetico ed illuminazione ed efficientamento energetico degli impianti della caserma Vigili del Fuoco, presso il TML e gli uffici.

Attività 7.4 Installazione, manutenzione e riparazione di stazioni di ricarica per veicoli elettrici negli edifici (e negli spazi adibiti a parcheggio di pertinenza degli edifici)

L'attività 7.4 prevede l'installazione, manutenzione e riparazione di stazioni di ricarica per veicoli elettrici negli edifici (e negli spazi adibiti a parcheggio di pertinenza degli edifici).

Per tale attività è stata valutata come *aligned* la realizzazione di punti di ricarica dei mezzi elettrici presso l'Aeroporto. Tale investimento, incluso all'interno del Piano di Sostenibilità, verrà ulteriormente incrementato nei prossimi anni, come confermato dai progetti approvati nel Piano Investimenti e sarà destinato sia ai veicoli aeroportuali sia ai passeggeri.

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

L'attività 7.6 consiste nell'installazione, manutenzione e riparazione in loco di tecnologie per le energie rinnovabili.

Risultano *aligned* le opere di progettazione di 3 impianti fotovoltaici (*Airside Nord, BHS, fotovoltaico terminal*) installati presso il sito aeroportuale con l'obiettivo di autoprodurre energia elettrica per l'intero fabbisogno energetico.

Infine, si segnala che il Gruppo AdB ha previsto all'interno del proprio Piano Investimenti ulteriori iniziative di efficientamento energetico che verranno consuntivate nei prossimi anni, come confermato anche dagli impegni definiti all'interno del Piano di Sostenibilità.

Attività 6.20 Operazioni di assistenza a terra nel trasporto aereo

L'attività 6.20 consiste nella fabbricazione, riparazione, manutenzione, revisione, riqualificazione, progettazione, cambio di destinazione e ammodernamento, acquisto, finanziamento, noleggio, leasing ed esercizio di apparecchiature e servizi connessi al trasporto aereo (assistenza a terra), tra cui le attività di servizio a terra presso gli aeroporti e la movimentazione del carico, compresi il carico e lo scarico di merci dagli aeromobili.

A tal proposito sono stati considerati *eligible* gli investimenti svolti nel 2023 nell'ambito dei lavori di qualifica del Terminal Cargo e nello specifico:

- Sostituzione dell'impianto di movimentazione pallets del terminal;
- Sostituzione delle celle frigo e freezer del terminal;
- Sostituzione delle buche di pallettizzazione e bilancia del terminal;
- Acquisto di un mezzo push back elettronico per la movimentazione degli aeromobili.
- Fornitura di due vetture adibite a "Follow me".

ADATTAMENTO AI CAMBIAMENTI CLIMATICI

Attività 14.2 Infrastrutture per la prevenzione e la protezione contro le alluvioni

L'attività 14.2 consiste in misure strutturali e non strutturali che mirano a prevenire le alluvioni e a proteggere persone, ecosistemi, patrimonio culturale e infrastrutture da questi fenomeni, conformemente alla direttiva 2007/60/CE del Parlamento europeo e del Consiglio. AdB nel 2023 ha identificato come *eligible* la realizzazione di un nuovo impianto di laminazione (di circa 10.500 mq) delle acque di dilavamento dell'aeroporto in sostituzione dell'esistente bacino denominato Cava Olmi. Da completarsi nel 2024 la rinaturalizzazione dell'area su cui insiste l'attuale bacino.

TRANSIZIONE VERSO UN'ECONOMIA CIRCOLARE

Attività 2.2 Produzione di risorse idriche alternative per scopi diversi dal consumo umano

L'attività 2.2 riguarda la costruzione, ampliamento, gestione e rinnovo di impianti per la produzione di acque affinate, di impianti per la raccolta di acqua piovana e meteorica e di impianti per la raccolta e il trattamento delle acque grigie. Aeroporto di Bologna ha inserito come *eligible* l'iniziativa di realizzazione di un impianto di recupero di acque piovane da convogliare a una nuova vasca prefabbricata interrata destinata al riutilizzo per usi compatibili.

NOTA METODOLOGICA OpEx

Rispetto agli OpEx *eligible* alla Tassonomia, sono stati considerati esclusivamente i costi relativi a materiale di manutenzione, costi di pulizie, costi di manutenzione informatica, come da FAQ#12 pubblicata dalla Commissione in data 2 febbraio 2022. Tali costi sono stati poi allocati su base percentuale tra le varie attività *eligible/aligned* applicando le percentuali calcolate per i CapEx.



Template fatturato

Attività economiche (1)	CODICI (2)	FATTURATO (Assoluto) EUR (3)	Quota del fatturato (Percentuale) (4)	Criteri di contributo sostanziale						Criteri per "non arrecare un danno significativo"						Attività Enabling (18)	Attività Transizionale (19)	
				Mitigazione dei cambiamenti climatici (5)	Adattamento ai cambiamenti climatici (6)	Acqua e risorse marine (7)	Inquinamento (8)	Economia circolare (9)	Biodiversità ed ecosistema (10)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (11)	Adattamento ai cambiamenti climatici (12)	Acqua e risorse marine (13)	Economia circolare (14)	Inquinamento (15)	Biodiversità ed ecosistema (16)			Garanzie minime di salvaguardia (17)
		€/000	%	Si; No; N/A; M	Si; No; N/A; M	Si; No; N/A; M	Si; No; N/A; M	Si; No; N/A; M	Si; No; N/A; M	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	A	T
A. ATTIVITA' AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																		
Fatturato delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)																		
Fatturato di attività sostenibili dal punto di vista ambientale (Taxonomy aligned)		-	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	-	-	-	-	-	-	-		
<i>Di cui abilitanti</i>		-	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	A	
<i>Di cui di transizione</i>		-	0,00%	0,00%														T
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (g)				AM; N/AM	AM; N/AM	AM; N/AM	AM; N/AM	AM; N/AM	AM; N/AM									
Operazioni di assistenza a terra nel trasporto aereo	CCM 6.20	1.999	1,38%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM									
Fatturato di attività eligible ma non Taxonomy aligned		1.999	1,38%	1,38%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%									
TOTAL (A1+A2)		1.999	1,38%	1,38%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%									

B. ATTIVITA' NON ELIGIBILE PER LA TASSONOMIA		
Fatturato delle attività non ammissibili alla Tassonomia (B)	143.065	98,62%
Totale (A+B)	145.064	100%



	Quota di Fatturato totale	
(A)	Allineata alla Tassonomia per obiettivo	Ammissibile alla Tassonomia per obiettivo
CCM	0,00%	1,38%
CCA	0,00%	0,00%
WTR	0,00%	0,00%
CE	0,00%	0,00%
PPC	0,00%	0,00%
BIO	0,00%	0,00%



Template CapEx

Attività economiche (1)	CODICI (2)	Spese in conto capitale assolute (3)	Quota di spese in conto capitale (4)	Criteri per il contributo sostanziale						Criteri per "non arrecare un danno significativo"						Garanzie minime di salvaguardia (17)	Attività Enabling (18)	Attività Transitional (19)
				Mitigazione dei cambiamenti climatici (5)	Adattamento ai cambiamenti climatici (6)	Acqua e risorse marine (7)	Inquinamento (8)	Economia circolare (9)	Biodiversità ed ecosistema (10)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (11)	Adattamento ai cambiamenti climatici (12)	Acqua e risorse marine (13)	Inquinamento (14)	Economia circolare (15)	Biodiversità ed ecosistema (16)			
		€/000	%	Si; No; N/AM (b) (c)	Si; No; N/AM (b) (c)	Si; No; N/AM (b) (c)	Si; No; N/AM (b) (c)	Si; No; N/AM (b) (c)	Si; No; N/AM (b) (c)	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	A	T
A. ATTIVITA' AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																		
A.1 Attività sostenibili dal punto di vista ambientale (Taxonomy aligned)																		
Trasporto mediante moto, autovetture e veicoli commerciali leggeri	CCM 6.5	195	0,67%	Si	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	-	Si	-	Si	Si	-	Si		
Installazione, manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica	CCM 7.3	61	0,21%	Si	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	-	Si	-	Si	-	-	Si	A	
Installazione, manutenzione e riparazione di stazioni di ricarica per veicoli elettrici negli edifici	CCM 7.4	134	0,46%	Si	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	-	Si	-	-	-	-	Si	A	
Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per le energie rinnovabili	CCM 7.6	922	3,19%	Si	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	-	Si	-	-	-	-	Si	A	
CapEx delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		1.312	4,54%	4,54%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%									
<i>Di cui abilitanti</i>		1.118	3,87%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%		Si	Si	Si	Si	Si	Si	A	
<i>Di cui di transizione</i>		0	0,00%	0,00%							Si	Si	Si	Si	Si	Si		T
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)																		
Infrastrutture per la mobilità personale, ciclogistica	CCM 6.13	36	0,12%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM									
Operazioni di assistenza a terra nel trasporto aereo	CCM 6.20	534	1,85%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM									
Infrastrutture per la prevenzione e la	CCA 14.2	1.284	4,44%	N/AM	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM									



Template OpEx

Attività economiche (1)	CODICI (2)	Spese operative assolute (3)	Quota di spese operative (4)	Criteri per il contributo sostanziale						Criteri per "non arrecare un danno significativo"						Garanzie minime di salvaguardia (17)	Attività Enabling (18)	Attività Transitional (19)
				Mitigazione dei cambiamenti climatici (5)	Adattamento ai cambiamenti climatici (6)	Acqua e risorse marine (7)	Inquinamento (8)	Economia circolare (9)	Biodiversità ed ecosistema (10)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (11)	Adattamento ai cambiamenti climatici (12)	Acqua e risorse marine (13)	Inquinamento (14)	Economia circolare (15)	Biodiversità ed ecosistema (16)			
		€/000	%	Si; No; N/AM (b) (c)	Si; No; N/AM (b) (c)	Si; No; N/AM (b) (c)	Si; No; N/AM (b) (c)	Si; No; N/AM (b) (c)	Si; No; N/AM (b) (c)	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	A	T
A. ATTIVITA' AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																		
A.1 Attività sostenibili dal punto di vista ambientale (Taxonomy aligned)																		
Trasporto mediante moto, autovetture e veicoli commerciali leggeri	CCM 6.5	57	0,67%	Si	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	-	Si	-	Si	Si	-	Si		
Installazione, manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica	CCM 7.3	18	0,21%	Si	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	-	Si	-	Si	-	-	Si	A	
Installazione, manutenzione e riparazione di stazioni di ricarica per veicoli elettrici negli edifici	CCM 7.4	40	0,46%	Si	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	-	Si	-	-	-	-	Si	A	
Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per le energie rinnovabili	CCM 7.6	272	3,19%	Si	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	-	Si	-	-	-	-	Si	A	
Spese operative delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		387	4,54%	4,54%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%									
<i>Di cui abilitanti</i>		330	3,87%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%								A	
<i>Di cui di transizione</i>		-	0,0%															T

**A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)**

Infrastrutture per la mobilità personale, ciclogistica	CCM 6.13	10	0,12%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM										
Operazioni di assistenza a terra nel trasporto aereo	CCM 6.20	158	1,85%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM										
Infrastrutture per la prevenzione e la protezione contro le alluvioni	CCA 14.2	379	4,44%	N/AM	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM										
Produzione di risorse idriche alternative per scopi diversi dal consumo umano	CE 2.2	3	0,04%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	AM	N/AM									
Spese operative delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		551	6,46%	1,97%	4,44%	0,00%	0,00%	0,04%	0,00%										
Totale (A.1 + A.2)		938	11,00%	6,51%	4,44%	0,00%	0,00%	0,04%	0,00%										3,87%

B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA

Spese operative delle attività non ammissibili alla tassonomia (B)	7.589	89,00%
Totale (A+B)	8.526	100,00%

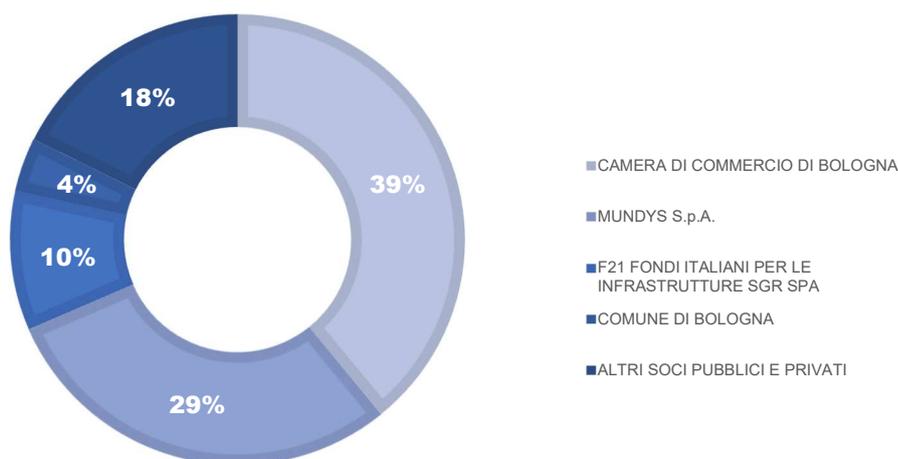
	Quota di OpEx totale	
(A)	Allineata alla Tassonomia per obiettivo	Ammissibile alla Tassonomia per obiettivo
CCM	4,54%	1,97%
CCA	0,00%	4,44%
WTR	0,00%	0,00%
CE	0,00%	0,04%
PPC	0,00%	0,00%
BIO	0,00%	0,00%



3. Corporate governance

3.1 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 2023 sono Camera di Commercio di Bologna (39,10%), Mundys 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%).



Tra i principali soci pubblici è in vigore un Patto Parasociale volto a disciplinare alcuni diritti e obblighi in relazione all'assetto proprietario e al governo societario della Società; per dettagli si rimanda al [Bilancio 2023](#).



Al 31 dicembre 2023, la struttura del Gruppo Aeroporto di Bologna risulta così composta²¹:



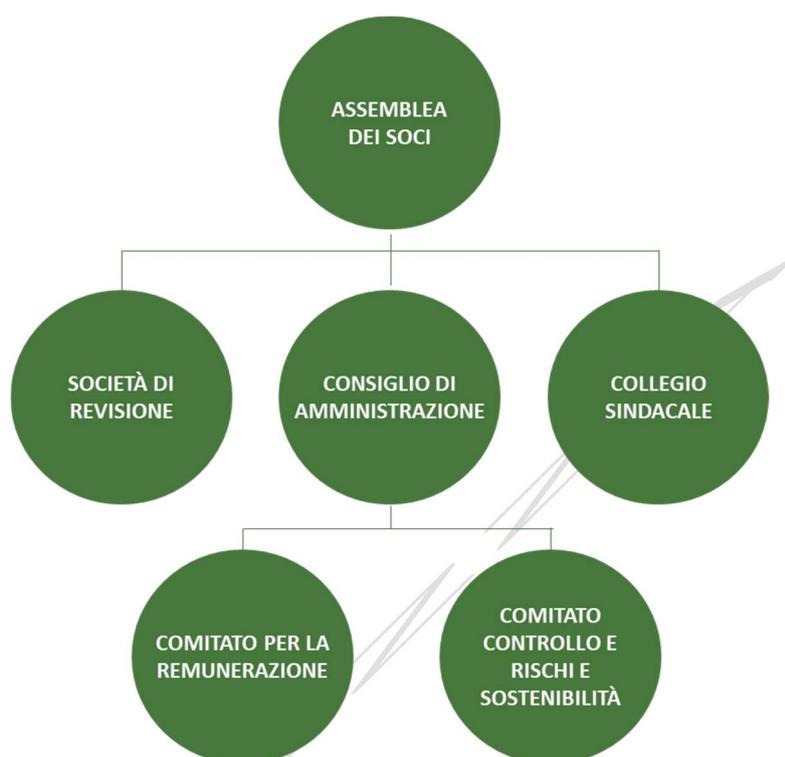
Fast Freight Marconi S.p.A. (nel seguito anche solo “FFM”), costituita nel 2008 dalla ex-controllata Marconi Handling S.r.l. (dal 1° aprile 2017 GH Bologna S.p.A.) mediante l’apporto, da parte dell’allora socio unico, del ramo d’azienda concernente l’handling merce e posta sull’Aeroporto di Bologna. 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.

²¹ Per il dettaglio delle partecipazioni pari o inferiori al 10% si veda il Bilancio Consolidato del Gruppo.

3.2 Il modello di Corporate Governance

La struttura di Corporate Governance dell'Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna Spa, società quotata alla Borsa di Milano nel segmento STAR, è allineata alle raccomandazioni e ai principi del “Codice di Corporate Governance” pubblicato nel gennaio 2020 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 perseguendone il successo sostenibile. Il successo sostenibile è l'obiettivo che guida l'azione dell'organo di amministrazione e che si sostanzia nella creazione di valore nel lungo termine a beneficio degli azionisti**, tenendo conto degli interessi degli altri stakeholder rilevanti per la Società (rif. art.1 **Codice di Corporate Governance Gennaio 2020**).

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 2023 la composizione del Consiglio di Amministrazione di AdB è la seguente:

Nome e cognome	Età	Incarico	Esecutivo / Non esecutivo	Indipendente ²²	Altri incarichi
Enrico Postacchini	> 50	Presidente ²³	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	> 50	Consigliere	Non esecutivo	Indipendente	Comitato Remunerazione, Comitato Controllo e Rischi e Sostenibilità
Sonia Bonfiglioli ²⁴	>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 l'autovalutazione include alcune domande riguardanti gli aspetti ESG, data la rilevanza delle strategie di sostenibilità per il Gruppo anche nell'ambito dei principi del Codice di Corporate Governance.

²² 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.

²³ 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.

²⁴ Il 6 marzo 2024 il Consiglio di Amministrazione ha preso atto delle dimissioni presentate il 28 febbraio dal Consigliere indipendente e non esecutivo Sonia Bonfiglioli che era inoltre Presidente del Comitato per la Remunerazione. Il Consiglio di Amministrazione in pari data ha deliberato di reintegrare nel numero di tre i componenti del Comitato per la Remunerazione nominando il consigliere indipendente Giovanni Cavallaro e nominandolo altresì Presidente del Comitato stesso.



Il questionario viene condotto internamente e il Presidente 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 2023 gli esiti sono stati molto positivi, con un 99,13% di risposte di carattere "oggettivo" positive e una media pari a 4,88 su 5 per le risposte di carattere "qualitativo".

Inoltre, riguardo alla composizione del Consiglio di Amministrazione, nel Marzo 2022 il Consiglio stesso 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 qualitativa dell'Organo stesso ritenuta ottimale - in termini, tra l'altro, di competenze, esperienze, età, genere - avendo riguardo alle caratteristiche e agli obiettivi attuali e prospettici della Società²⁵.

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 a adempiere i propri obblighi.

Nel 2023 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, precisamente, si sono tenute, rispettivamente, il 6 settembre l'induction sulla nuova disciplina in materia di Whistleblowing e, il 4 dicembre, l'induction sulla nuova direttiva europea sull'informativa di sostenibilità - Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) che per il Gruppo AdB si applicherà, previo recepimento nell'ordinamento italiano, dall'esercizio 2024.

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 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 che, nel caso di AdB, è l'Amministratore Delegato/Direttore Generale. 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. L'attuale Collegio Sindacale è stato nominato dall'Assemblea dei Soci del 26 aprile 2022 ed è in carica fino alla data di approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2024.

²⁵ 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.



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 dall'Assemblea dei Soci del 20 maggio 2015 è EY S.p.A.

Per ulteriori 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.

3.2.1 Politica di remunerazione

La **Politica di remunerazione** della Società, con riferimento ai componenti degli organi di amministrazione e direzione, nonché del dirigente 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'Assemblea²⁶.

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 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 come sopra descritti;
- 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 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.

²⁶ 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.



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.

3.2.2 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" che contengono indicazioni in merito ai requisiti di genere ed al percorso formativo e professionale. Da quanto emerso durante la valutazione sul funzionamento del Consiglio, avviata in data 14 novembre 2023 e conclusa in data 20 dicembre 2023, non sono infatti emerse criticità riguardo le caratteristiche professionali e di genere dei suoi componenti e pertanto non si è ritenuto necessario adottare ulteriori policy. 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 2022, inoltre, Aeroporto Marconi di Bologna 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 (Linea guida sul sistema di gestione per la parità di genere). Tale certificazione è stata rinnovata nel 2023.

Componenti dei CdA ²⁷	u.m.	2021			2022			2023		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
<i>età inferiore ai 30 anni</i>	N°	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		1	1	2	2	1	3	2	-	2
<i>età superiore ai 50 anni</i>		5	2	7	3	3	6	3	4	7
Totale		6	3	9	5	4	9	5	4	9
Componenti del Collegio Sindacale	u.m.	2021			2022			2023		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
<i>età inferiore ai 30 anni</i>	N°	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		-	2	2	-	-	-	-	-	-
<i>età superiore ai 50 anni</i>		2	1	3	2	3	5	2	3	5
Totale		2	3	5	2	3	5	2	3	5
Componenti del Comitato per la Remunerazione	u.m.	2021			2022			2023		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
<i>età inferiore ai 30 anni</i>	N°	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		-	1	1	-	1	1	-	-	-
<i>età superiore ai 50 anni</i>		1	1	2	-	2	2	-	3	3
Totale		1	2	3	-	3	3	-	3	3

Componenti del Comitato Controllo e Rischi e Sostenibilità	u.m.	2021			2022			2023		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
<i>età inferiore ai 30 anni</i>	N°	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		-	1	1	1	1	2	1	-	1
<i>età superiore ai 50 anni</i>		1	1	2	-	1	1	-	2	2
Totale		1	2	3	1	2	3	1	2	3

²⁷ I dati riportati nelle tabelle della pagina si riferiscono alla sola Capogruppo AdB.

3.2.3 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 perseguimento di successo sostenibile con l'analisi dei temi rilevanti per la generazione di valore nel lungo termine e il relativo stakeholder engagement. I consiglieri facenti parte del CCoReS sono scelti tra i consiglieri indipendenti.

Durante l'anno, sono previsti dei momenti specifici di confronto tra i componenti del CCoReS ed il Consiglio di Amministrazione. Nel 2023 sono stati effettuate 11 sedute del Consiglio, durante le 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**, nominato a inizio 2021 dal vertice aziendale e ora coordinato dal Responsabile Sostenibilità, Ambiente e RSPP, è composto dai responsabili di funzione rappresentanti di tutte le direzioni aziendali ed ha il compito di gestire il Piano di Sostenibilità oltre che 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 socio-economico 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;
- aggiornare periodicamente l'analisi di materialità;
- 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 sulle tre matrici Planet, People e Prosperity, discusso ed approvato inizialmente dal Consiglio di Amministrazione nel novembre 2021, unitamente al Piano Innovazione e annualmente aggiornato. Nel 2023 il Comitato interaziendale ha aggiornato il Piano sottoponendolo all'approvazione del Consiglio di Amministrazione avvenuta il 6 marzo 2024.

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 possono 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.



3.3 Il modello organizzativo per una gestione etica del business

Il modello organizzativo di AdB è costituito da un sistema di presidi (Modello di organizzazione, gestione e controllo ex D.Lgs. 231/01, Codice Etico, Policy Anticorruzione, Policy Antiriciclaggio, Policy 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 (nel seguito anche OdV) 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 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, cui si aggiunge la Policy Whistleblowing. Recentemente anche la controllata TAG ha avviato il percorso per dotarsi di un Modello di organizzazione, gestione e controllo.

Nella revisione di fine 2022 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.

Nel corso del 2023 sono stati aggiornati la **Policy di Whistleblowing** ed il Modello 231 di AdB. Tali aggiornamenti hanno riguardato l'adeguamento del sistema di controllo interno alle novità introdotte dal decreto legislativo n. 24 del 2023, in attuazione della Direttiva (UE) 2019/1937, che abroga la disciplina nazionale previgente in materia di whistleblowing. Il nuovo regime innalza il livello di protezione di cui beneficiano i c.d. Whistleblowers, con cui oggi ci si riferisce a una categoria molto ampia di soggetti. In conseguenza di tale novità normativa, la Policy Whistleblowing è stata aggiornata ed è stata enucleata dall'ambito dei documenti componenti il Modello 231, al fine di dare maggiore enfasi alla gestione delle segnalazioni. L'aggiornamento del Modello 231 – Parte Generale - ha riguardato, in particolare, il sistema sanzionatorio per la declinazione nello stesso delle violazioni ed omissioni riguardanti la nuova regolamentazione in materia di whistleblowing.

Il Consiglio di Amministrazione di AdB riceve apposite relazioni da parte dell'OdV, del Comitato Etico e 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/organismi aziendali (es. Amministratore Delegato). Nel corso del 2023 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.

Si segnala, infine, che nel 2023 la Società ha lavorato alla predisposizione di un **Codice di Condotta dei Fornitori** ad integrazione delle previsioni del Codice Etico, delle disposizioni legali, regolamentari e procedurali che devono caratterizzare le relazioni commerciali con i fornitori, e per i cui approfondimenti si rimanda al par. "Filiera Sostenibile".

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 violazioni delle disposizioni normative nazionali e dell'Unione europea che ledono l'interesse pubblico o l'integrità dell'ente, tra cui illeciti penali, civili, amministrativi o contabili, condotte illecite rilevanti ai sensi D.lgs. 231/01 o violazioni del Modello 231 della Società, compreso il Codice Etico, violazioni della normativa comunitaria o nazionale in settori specifici, atti od omissioni che ledono gli interessi finanziari dell'Unione Europea o riguardanti il mercato interno, di cui all'art. 26, paragrafo 2, TFUE, o violazioni delle norme comunitarie in materia di concorrenza e aiuti di Stato, nonché violazioni riguardanti il mercato interno connesse ad atti che violano le norme in materia di imposta sulle società. I segnalanti possono essere lavoratori dipendenti e autonomi, liberi professionisti e consulenti, lavoratori e collaboratori che svolgono la propria attività presso soggetti pubblici o privati che forniscono beni o servizi presso soggetti pubblici e privati, i volontari, i tirocinanti, gli azionisti, e le persone con funzione di direzione amministrazione e controllo. 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 assicura il più alto grado di riservatezza. In alternativa, il segnalante può inoltrare segnalazioni cartacee o presentare una segnalazione in forma orale, nelle modalità previste dalla Policy. 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, a meno di quelle per le quali potrebbe avere un potenziale interesse correlato. Il Responsabile Internal Audit 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 prende in carico personalmente. Anche in FFM le segnalazioni vengono ricevute dal Responsabile Internal Audit, in quanto Organismo di Vigilanza monocratico mentre, come descritto precedentemente, nel 2023 si è avviata anche per Tag l'adozione del Modello 231.

La Policy indica, come previsto dalla normativa vigente, gli altri canali e modalità di segnalazione previsti, il cui utilizzo, tuttavia, deve avvenire in via subordinata ed esclusivamente nei casi previsti dalla normativa. Si fa, a tal proposito, riferimento a:

- canali di segnalazione esterni, nei casi previsti dall'art. 6 del D.Lgs. n. 24/2023, ai quali il Segnalante può fare ricorso per effettuare una segnalazione esterna, scritta o orale, delle informazioni sulle violazioni acquisite nell'ambito del proprio contesto lavorativo;
- divulgazione pubblica, nei casi previsti dall'art. 15 del D.Lgs. n. 24/2023. Il segnalante può effettuare una divulgazione pubblica, tramite la stampa o mezzi elettronici o comunque tramite mezzi di diffusione, rispetto alle informazioni sulle violazioni acquisite nell'ambito del proprio contesto lavorativo, purché, sussistano le condizioni ex art. 15 del Decreto.

3.3.1 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, continuamente 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.

3.3.2 Prevenzione della corruzione e delle frodi

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 integrando 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 dalla 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 complementarità 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 2023 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.

Indicatori di performance

Membri degli organi di governo ai quali sono state comunicate le politiche e procedure di anticorruzione aziendali	u.m.	2021	2022	2023
Totale	N°	12	12	12
Totale	%	80%	80%	80%
Dipendenti ai quali sono state comunicate le politiche e procedure di anticorruzione aziendali per livello	u.m.	2021	2022	2023
Dirigenti	N°	9	8	8
Quadri		33	35	43
Impiegati		335	344	302
Operai		76	78	77
Totale		453	465	430
Dirigenti	%	113% ²⁸	100%	100%
Quadri		92%	97%	98%
Impiegati		98%	93%	74%
Operai		86%	84%	67%
Totale		95%	92%	75%

Dipendenti che hanno ricevuto formazione sull'anticorruzione	u.m.	2021	2022	2023
Dirigenti	N°	2	-	7
Quadri		24	5	17
Impiegati		158	39	20
Operai		66	4	4
Totale		250	48	48
Dirigenti	%	25%	0%	88%
Quadri		67%	14%	39%
Impiegati		46%	11%	5%
Operai		75%	4%	3%
Totale		53%	10%	8%

3.3.3 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.

²⁸ Il dato include anche un dipendente che ha partecipato alle attività di formazione e non più presente nel Gruppo al 31 Dicembre 2021.



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 TAG²⁹, 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.

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.

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 rimanda a quanto riportato nel Bilancio Consolidato del Gruppo.

3.3.4 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 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

Compiti di controllo e gestione del rischio relativi a ciascun processo aziendale e sotto la responsabilità delle direzioni e funzioni linea

2° LIVELLO

Compiti di gestione di taluni rischi specifici sotto la responsabilità di specifiche funzioni competenti

3° LIVELLO

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.

In termini generali, il progetto ERM mira a:

²⁹ La Capogruppo svolge, tramite la propria struttura, attività di service amministrativo in campo fiscale per FFM.



Secondo l'approccio utilizzato, i *process owner*, individuati in relazione agli obiettivi strategici aziendali, aggiornano periodicamente i principali rischi oggetto di valutazione e identificano nuovi rischi emersi rispetto all'evoluzione del *business* e del contesto esterno.

L'approccio per l'identificazione e la valutazione dei rischi è stato rivisto nel 2023 integrandolo con i temi ESG in un percorso di avvicinamento ai requisiti della nuova Direttiva sull'informativa di sostenibilità (c.d. CSRD) e dei relativi standard di rendicontazione europei (c.d. ESRS). *La valutazione dei rischi è stata determinata in termini di probabilità di accadimento dell'evento sull'orizzonte temporale di piano e impatto quali/quantitativo rispetto alle assunzioni.* La valutazione dei rischi è stata inoltre integrata dall'individuazione di possibili opportunità per il *business*. Per i principali rischi/opportunità sono state individuate le azioni di mitigazione/i benefici già in essere e, nel caso dei rischi, identificate ulteriori azioni di *Risk Response*.

Il profilo di rischio della Società che ne è emerso riflette in particolare gli effetti di una rapida ripresa della domanda e delle conseguenti difficoltà operative sul proprio *business*, in un contesto caratterizzato da elementi esogeni, come il deterioramento delle variabili macroeconomiche e geopolitiche, ed endogeni, come la presenza di importanti cantieri che andranno ad aumentare la capacità infrastrutturale ed operativa dell'Aeroporto.

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, riportati di seguito.

Security e safety aeroportuale (Regolamento UE 139)	Qualità dei servizi (ISO 9001)	Salute e sicurezza nell'ambiente di lavoro (ISO 45001:2018)	SGSI- Sistema di Gestione della Sicurezza delle Informazioni (ISO 27001)
Conformità alla normativa sulla responsabilità amministrativa delle società (D.lgs. 231/2001) e sull'anticorruzione	Protezione dell'ambiente (ISO 14001) Gestione dell'energia (ISO 50001)	Gestione dei rischi finanziari e correttezza e completezza dell'informativa societaria, contabile e di bilancio (L. 262/2005).	Certificazione Gender Equality UNI/PdR 125:2022



Principali fattori di rischio non finanziari

Il 2023 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. Inoltre nel 2023, AdB ha intrapreso un percorso di investimenti infrastrutturali volti a migliorare la qualità del servizio offerto e la capacità operativa dell'Aeroporto. 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 2023 Aeroporto ha messo in atto azioni volte a mitigare questi rischi.

Inoltre, in seguito alla conclusione di un accordo con il principale vettore sullo scalo, AdB ha valutato di ridurre la magnitudo dei rischi legati alle relazioni con i principali vettori.

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, già nel 2022 era 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.

Le linee guida di gestione dei dati e normative come il GDPR impongono di implementare un modello aziendale per la gestione della riservatezza delle informazioni. AdB nel 2023 ha ottenuto la certificazione ISO 27001, in questo standard sono compresi controlli relativi a modelli di riservatezza da applicare a dati e informazioni. A questo proposito, AdB ha scelto il protocollo TLP (traffic light protocol) di FIRST.org in quanto si adatta molto bene alla realtà aeroportuale. In ambiente aeroportuale è elevato il numero degli stakeholder che concorrono alla gestione delle informazioni, il TLP nasce con lo scopo preciso di definire livelli di riservatezza per ampie comunità che concorrono ad un obiettivo comune.

Inoltre, per quanto riguarda l'**adattamento ai cambiamenti climatici**, nel corso del 2023 AdB ha avviato una collaborazione al fine di sviluppare un'analisi di vulnerabilità e rischio climatico. Lo studio ha l'obiettivo di analizzare la vulnerabilità dei diversi sottosistemi aeroportuali in relazione ai fenomeni climatici attesi nel lungo periodo e la loro capacità di resilienza ai fenomeni attesi. L'analisi, ormai giunta alle fasi finali, ha individuato i seguenti pericoli climatici per l'aeroporto di Bologna: temperature (eventi estremi di caldo ed eventi estremi di freddo), precipitazioni (eventi estremi di pioggia e di neve) e vento. Successivamente sono stati valutati i fattori di esposizione ovvero tutti gli elementi infrastrutturali e non dell'aeroporto che potrebbero essere minacciati dai pericoli climatici suddetti e, infine, sono stati valutati i fattori di vulnerabilità, ovvero la propensione dell'elemento stesso a essere negativamente impattato dal cambiamento climatico.

I fattori di rischio (pericolosità, esposizione e vulnerabilità) sono stati, infine, integrati per sviluppare una matrice di rischio. Questa matrice è stata costruita considerando le variazioni della probabilità di occorrenza dei pericoli climatici analizzati nel periodo futuro (pericolosità), insieme alla relativa vulnerabilità degli elementi esposti (esposizione). Nello specifico, la matrice è stata strutturata per ogni elemento esposto e per ogni pericolo climatico secondo i tre scenari emissivi delineati dall'IPCC (RCP 2.6 scenario a basse emissioni, RCP 4.5 scenario intermedio e RCP 8.5- scenario ad alte emissioni).



La matrice di rischio finale riguardante gli eventi estremi di caldo ha evidenziato che il rischio correlato a questo pericolo climatico si colloca principalmente tra "Medio" e "Alto" per la maggior parte dei campioni esposti, sia nello scenario intermedio (RCP4.5) sia nello scenario ad elevate emissioni (RCP8.5). Questo risultato è dovuto alla presenza di notevoli variazioni della pericolosità nel periodo futuro, e dunque a un aumento significativo della probabilità di occorrenza di tali eventi, in tutti gli scenari climatici considerati. Per gli altri pericoli climatici il rischio è risultato complessivamente basso anche se è necessario adottare un approccio prudente nei confronti dei risultati, soprattutto in relazione al pericolo "precipitazioni" soprattutto alla luce degli eventi alluvionali che hanno colpito la Regione Emilia-Romagna nel maggio del 2023, scaturiti proprio da eventi estremi di pioggia.

I risultati di quest'analisi consentiranno alla Società di definire specifiche priorità di intervento sul sistema aeroportuale in funzione del pericolo climatico e le strategie di adattamento mirate in linea con la letteratura scientifica più aggiornata e costituiranno quindi il punto di partenza per le successive valutazioni tenuto conto che alcuni rilevanti interventi di mitigazione del cambiamento climatico sono già in atto (sia in termini di investimenti es. fascia boscata e altre opere di compensazione ambientale legate al decreto Via del Masterplan aeroportuale 2016-2030) sia in termini di altre misure di adattamento in uso (es. Piano Antineve, Monitoraggio Meteorologico, Formazione del Personale, Procedure de-icing, ecc.).

Infine, relativamente al tema del rumore aeroportuale ed al conseguente rischio di superamento dei limiti di zonizzazione acustica aeroportuale si rimanda al par. "Gestione del rumore" per la descrizione degli interventi effettuati nel 2023 al fine di ridurre l'impatto acustico dei voli notturni e il sorvolo dei quartieri cittadini e per l'esito del monitoraggio dei livelli acustici del 2023. Nel quadro delle iniziative poste in atto si colloca anche l'impegno pubblico di istituire un fondo pluriennale a supporto di interventi di insonorizzazione degli edifici residenziali maggiormente esposti all'impatto acustico delle operazioni aeroportuali, fondo istituito a partire dall'annualità 2023.



3.3.5 Filiera sostenibile

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 2023 risultano essere 1.359³⁰ (+15% rispetto al 2022), con un fatturato complessivo di 107 milioni di Euro (+14% sul 2022)** per il 72% destinato a forniture di servizi e altri costi e per il 28% 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.

Dal 1° Luglio 2023 è entrato in vigore il nuovo Codice degli Appalti Pubblici, ovvero il **D.Lgs. 36/2023**. In relazione a ciò, il Regolamento interno è stato modificato recependo le molte semplificazioni previste dal nuovo Codice, soprattutto in tema di appalti **sotto soglia comunitaria privi di interesse transfrontaliero certo**: pertanto, a partire dal 2024, si potranno gestire con **modalità privatistiche** gli affidamenti di appalti ed acquisti al di sotto delle soglie comunitarie, anche negli ambiti strumentali (*core*) di interesse e competenza del gestore, purché i contratti ad essi inerenti non risultino avere interesse transfrontaliero. Questa maggiore libertà gestionale sarà inquadrata attraverso una **nuova procedura** che si atterrà a principi di economicità, efficacia ed efficienza perseguendo, altresì, criteri di **sostenibilità energetica e ambientale**, con l'obiettivo di addivenire alla selezione di operatori economici in possesso delle migliori potenzialità tecniche, organizzative e gestionali necessarie a fornire il miglior livello di qualità e servizio essenziali per il Gestore aeroportuale, altresì perseguendo obiettivi di semplificazione e razionalizzazione, di piena tutela della **sicurezza e della salute dei lavoratori**, di **salvaguardia dell'ambiente e di sviluppo sostenibile**, di contrasto dei fenomeni di corruzione di infiltrazione malavitosa, di lavoro irregolare, di usura e, in generale, dei comportamenti illegali che rischiano di compromettere il mercato degli appalti e acquisti di lavori, di servizi, di forniture.

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 del 2023 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:

³⁰ Di cui: n. 1.099 (+14% sul 2022) relativi a forniture di servizi ed altri costi, n. 260 (+19% sul 2022) relativi ad investimenti ed interventi a fondo di ripristino e n.127 attivi sia su forniture di servizi che su investimenti a fondo di ripristino.



- è stata implementata una **Piattaforma**, accessibile a tutta l'Azienda, per la raccolta e la gestione delle informazioni relative ai fornitori. La Piattaforma dà 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. Attraverso la piattaforma è possibile effettuare e tracciare la valutazione della performance dei fornitori, associando a ciascun fornitore il rating prestazionale risultante dalle valutazioni eseguite dagli utenti;
- **la mappatura di alto livello delle caratteristiche ESG dei fornitori** è proseguita analizzando le informazioni, già presenti nel **"Questionario di sostenibilità del fornitore"** elaborato nel 2022 in collaborazione con tutte le funzioni aziendali, successivamente trasfuse e oggi recepite nel più ampio questionario per l'accreditamento nella Piattaforma Fornitori. In particolare, nel 2023 sono stati raccolti i dati relativi a 114 fornitori. L'analisi svolta conferma come il livello di maturità ESG dei fornitori 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;
- è stata sottoscritta, nel corso del 2023, l'adesione alla **piattaforma digitale globale Synesgy** del gruppo CRIF al fine di raccogliere e gestire le informazioni ESG per la verifica dei criteri di sostenibilità dei propri fornitori. AdB, in qualità di capofiliera ha invitato i suoi fornitori più strategici a compilare nella piattaforma, il questionario appositamente studiato da Synesgy inerente i temi della sostenibilità economica, sociale ed ambientale. Tramite le risposte al questionario AdB avrà a disposizione una valutazione completa della sostenibilità di ogni fornitore, tramite uno score ESG dedicato e potrà costantemente monitorare le performance ESG della propria filiera. A fine 2023 il 76% dei fornitori invitati si è registrato alla piattaforma e di questi il 34% ha completato il questionario. La valutazione delle risposte mostra un **55%** di aziende che si collocano tra **l'ottimo e il soddisfacente**. AdB ha ottenuto lo **score ESG A** ovvero "livello ottimo";
- sono proseguite 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;
- nel 2023 è stato redatto il **Codice di Condotta dei Fornitori**, che sarà reso operativo nel 2024 e che integra il Codice Etico ed include valori, progetti ed impegni, con riferimento all'ambito ESG, a cui AdB chiede di aderire per quanto più possibile, altresì con disponibilità a rendicontare periodicamente gli impegni effettivi e misurabili in tali ambiti;
- è stata dedicata particolare attenzione, infine, ai "fornitori unici" attraverso analisi di Risk Assessment svolte sui fornitori strategici (sole/single suppliers) in collaborazione con le funzioni Aziendali che ha consentito di approfondire le tematiche legate alle forniture più delicate evidenziando azioni di miglioramento.

4. Prosperity – Sostenibilità economica

8 LAVORO DIGNITOSO E CRESCITA ECONOMICA 

17 PARTNERSHIP PER GLI OBIETTIVI 

9 INDUSTRY, INNOVATION AND INFRASTRUCTURE 

16 PACE, GIUSTIZIA E ISTITUZIONI SOLIDE 

Valore generato di 144,6 milioni di Euro

Circa 33 milioni di Euro di investimenti/manutenzioni cicliche

Ordini ai fornitori di 107 milioni di Euro

52.687 Passeggeri a ridotta mobilità serviti

4.1 Connettività e sviluppo del territorio

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 e arriva 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 (rif. par. Intermodalità e mobilità sostenibile).



Lo sviluppo dell'Aeroporto di Bologna è stato favorito, oltre che dagli andamenti stagionali, soprattutto dalla posizione geografica particolarmente strategica e dal tessuto imprenditoriale dell'area circostante. Questa relazione ottimale fra l'Aeroporto e il suo territorio ha contribuito alla realizzazione di due dei pilastri fondamentali che guidano lo sviluppo del Gruppo, delineati all'interno del Piano Strategico della Società: "Sviluppo delle destinazioni" (**Connect**) e "Potenziamento delle infrastrutture" (**Develop**).

Il 2023 è stato contraddistinto dai seguenti fattori:

- una tendenziale prosecuzione del trend positivo che ha contraddistinto la seconda metà del 2022;
- un sostanziale venir meno delle conseguenze della pandemia, con una generale ripresa della domanda del trasporto aereo;
- il perdurare del conflitto in Ucraina e delle conseguenti ripercussioni sul mercato del trasporto aereo: la chiusura dei viaggi aerei da/per l'Ucraina, il blocco delle compagnie russe (interdette a volare in molti Paesi europei), chiusura dello spazio aereo con conseguente necessità di rotte più lunghe e costose per raggiungere destinazioni nell'Estremo Oriente;
- ripresa del conflitto arabo – israeliano a partire da ottobre, con conseguente sospensione della rotta operata da Ryanair per Tel Aviv.

Compagnie aeree e andamento del traffico

Alla base della strategia aviation della Società vi è il concetto di **diversificazione dell'offerta di voli** anche in ottica di funzionalità 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.

Il trend di mercato continua a riscontrare, come nell'ultima parte del 2022, un crescente divario tra domanda e offerta dei voli. In particolare, la domanda, trainata dal segmento *leisure* e VFR (Visiting Friends & Relatives), ha confermato il trend di forte crescita, fino al raggiungimento di livelli decisamente superiori a quelli pre-Covid-19. Viceversa, l'offerta continua a fare fatica a stare al passo e a soddisfare tali ritmi di crescita. Permangono le criticità ancora non risolte da parte dei vettori in termini di carenze di flotte ed equipaggi e di maggiori costi relativi al carburante. Tutto ciò ha fatto sì che si assistesse ad un generale innalzamento del livello dei prezzi dei biglietti aerei. In tal senso i vettori *low cost* e, più in generale, il traffico *point to point* (ovvero relativo a rotte aeree che hanno inizio in un aeroporto e fine in un altro, senza previsione di coincidenze) sembrano ancora una volta reagire in maniera più pronta e tempestiva alle dinamiche di mercato rispetto alle legacy tradizionali.

La strategia di AdB rimane quella di consolidare il traffico *low cost* e *point to point*, avendo un forte focus sul fideraggio e sul medio-lungo raggio. Una strategia quindi più focalizzata su un network qualitativamente rispondente alle esigenze degli stakeholder.

La strategia di sviluppo si concentra quindi su:

- medio raggio – Golfo (Qatar), Caucaso (Azerbaijan), Penisola Arabica (Riyad) e Turchia;
- lungo raggio – America (USA e Canada), Asia (Cina).

2021	2022	2023	I vettori di AdB
<p>113 destinazioni collegate direttamente (di cui 8 esclusivamente cargo)</p> <p>41 compagnie (di cui 6 esclusivamente cargo)</p>	<p>127 destinazioni collegate direttamente (di cui 9 esclusivamente e cargo)</p> <p>52 compagnie (di cui 8 esclusivamente cargo)</p>	<p>118 Destinazioni collegate direttamente (di cui 7 esclusivamente cargo)</p> <p>55 compagnie (di cui 6 esclusivamente cargo)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Principali vettori major 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 di linea con la maggioranza di traffico point to point • 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



NUOVE ROTTE E NUOVI VETTORI

Anche il 2023 è stato contraddistinto, per l'Aeroporto di Bologna, dall'avvio di nuove rotte e nuovi vettori. Tra le prime si segnala Tolosa, Sharm El Sheik, Oslo, HiSky vettore moldavo, Flyone vettore low cost privato con base a Chisinau in Moldavia, Norwegian air sweden compagnia aerea svedese controllata da Norwegian air shuttle, anche quest'ultima novità assoluta del network dell'aeroporto di Bologna.



9,9 mln di
passeggeri



78.658
movimenti



7.521 mln
passeggeri
verso voli
internazionali



41.174 ton
merce via
aerea

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.

La Policy in vigore dal periodo Summer 2023, 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** di:

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

I casi di applicazione sono stati ristretti a 3:

- **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;
- **Corto e medio raggio;**
- **Piani multirota:** piani finalizzati ad incentivare ingenti volumi di passeggeri generati da più rotte operate dallo stesso soggetto.

Si è previsto poi all'interno delle prime due tipologie una differenziazione nel caso si tratti o meno di un nuovo vettore entrante e/o di una rotta nuova o esistente in riferimento al network di linea della Summer 2023.

Sono stati poi previsti dei bonus che possono essere erogati solo in combinazione ad un piano di incentivazione predisposto sulla base delle categorie sopra riportate che possono andare a incrementare gli incentivi a passeggero in partenza in caso di:

- **Sostenibilità ambientale** nel caso di impegno concreto da parte di un vettore a promuovere attività di sostenibilità, riducendo l'impatto ambientale dei propri aerei e supportando iniziative in tale ambito in collaborazione con gli stakeholders e il territorio;
- **Destagionalizzazione** attraverso maggiori incentivi nella stagione invernale;
- **Apertura di più rotte in contemporanea.**

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



CONNECT

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 secondo semestre del 2021 si è assistito ad una ripresa del traffico, anche grazie alla stretta collaborazione con i vettori al fine di accelerare un recupero ed un ritorno ai valori pre-pandemici.

Come si può evincere dal grafico sotto riportato a giugno 2022 si è registrato un vero e proprio incremento della domanda ed il superamento dei dati del 2019. Dopo una stagione invernale 2022/2023 "di assestamento", la stagione estiva 2023 ha registrato valori di gran lunga superiore ai livelli del 2019.

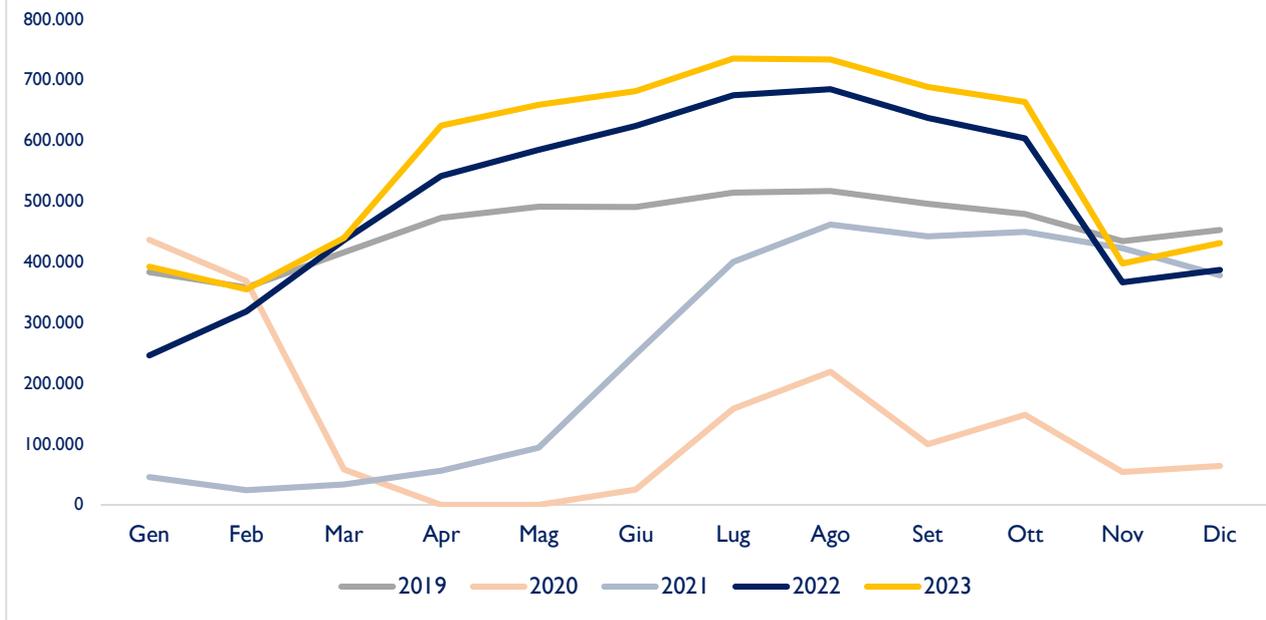


Tale crescita, che ha contraddistinto il 2023, non ha però coinvolto in egual misura tutte le componenti di traffico. Come specificato in precedenza, le compagnie *low cost* hanno ulteriormente dimostrato la loro maggiore reattività, evidenziando una maggior ripresa rispetto ai vettori tradizionali.



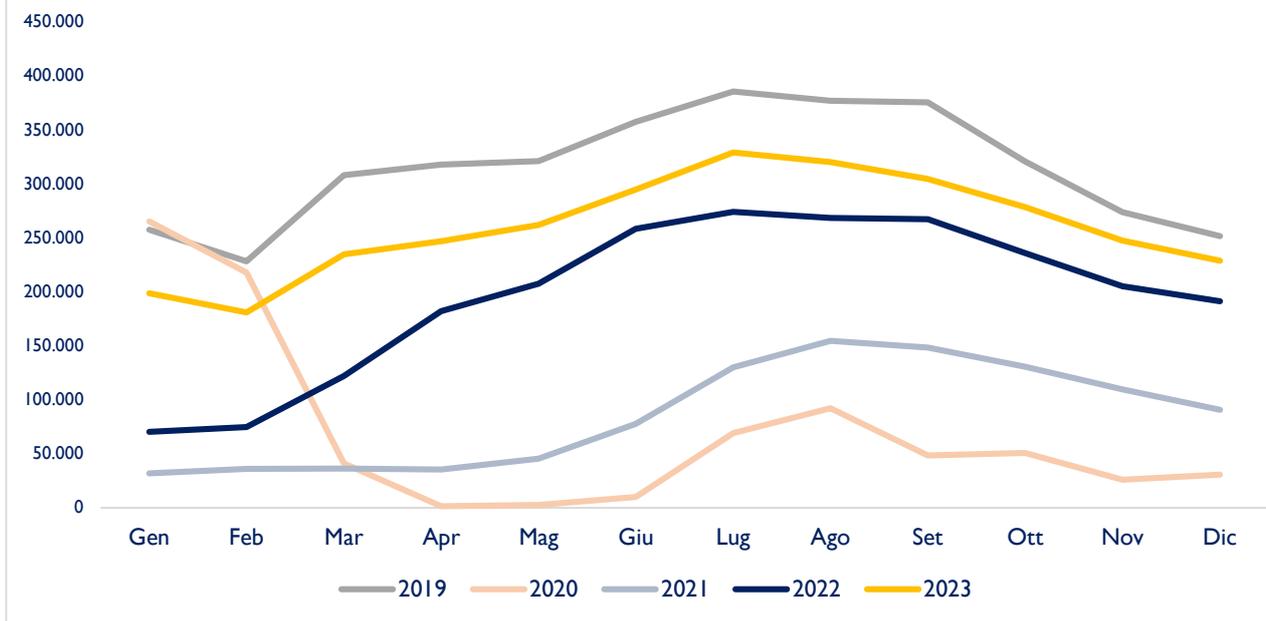
Traffico passeggeri - Low Cost

Traffico dal 2019 al 2023



Traffico passeggeri - Linea

Traffico dal 2019 al 2023



Indicatori di performance

Passeggeri ³¹	2021		2022		2023	
	Voli Nazionali	Voli Internazionali	Voli Nazionali	Voli Internazionali	Voli Nazionali	Voli Internazionali
Passeggeri in arrivo	772.154	1.273.430	1.115.331	3.121.316	1.220.577	3.752.348
Passeggeri in partenza	763.705	1.286.998	1.101.670	3.146.973	1.218.122	3.769.158
Totale	1.535.859	2.560.428	2.217.001	6.268.289	2.438.699	7.521.506
Passeggeri	2021		2022		2023	
	Origine e destinazione	Transiti diretti	Origine e destinazione	Transiti diretti	Origine e destinazione	Transiti diretti
Nazionale	1.532.866	2.993	2.212.801	4.200	2.435.358	3.341
Internazionale	2.557.849	2.579	6.264.559	3.730	7.518.198	3.308
Totale	4.090.715	5.572	8.477.360	7.930	9.953.556	6.649

Composizione traffico	2021	2022	2023	Variazione % 23-22
Passeggeri	4.103.816	8.496.000	9.970.284	17%
Movimenti	42.477	70.871	78.658	11%
Tonnellaggio	2.833.043	4.854.383	5.480.246	13%
Merce	50.121.148	55.194.607	50.994.477	-8%
Composizione traffico passeggeri	2021	2022	2023	Variazione % 23-22
Linea	1.020.549	2.350.062	3.117.917	33%
Low cost	3.051.987	6.098.218	6.972.953	11%
Charter	18.179	29.080	42.686	47%
Transiti	5.572	7.930	6.649	-16%
Totale aviazione commerciale	4.096.287	8.485.290	9.960.205	17%
Aviazione generale	7.529	10.710	10.079	-6%
Totale	4.103.816	8.496.000	9.970.284	17%
Composizione traffico passeggeri	2021	2022	2023	Variazione % 23-22
UE	3.490.930	6.831.403	7.800.631	14%
Extra UE	605.357	1.653.887	2.159.574	31%
Totale aviazione commerciale	4.096.287	8.485.290	9.960.205	17%
Aviazione generale	7.529	10.710	10.079	-6%
Totale	4.103.816	8.496.000	9.970.284	17%
Merce (KG)	2021	2022	2023	Variazione % 23-22

³¹ I dati rappresentati in questa tabella includono solo i passeggeri di aviazione commerciale.



Merce via aerea di cui:	38.853.926	42.973.932	41.174.117	-4%
Merce	38.853.537	42.926.429	41.173.770	-4%
Posta	389	47.503	347	-99%
Merce via superficie	11.267.222	12.220.675	9.820.360	-20%
Totale	50.121.148	55.194.607	50.994.477	-8%

4.2 Creazione di posti di lavoro

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 alla luce della crescente incertezza dettata dal contesto macroeconomico e geopolitico attuale che caratterizza lo scenario post-pandemico globale. Anche in questo mutato contesto è quanto più importante che i gestori garantiscano 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.



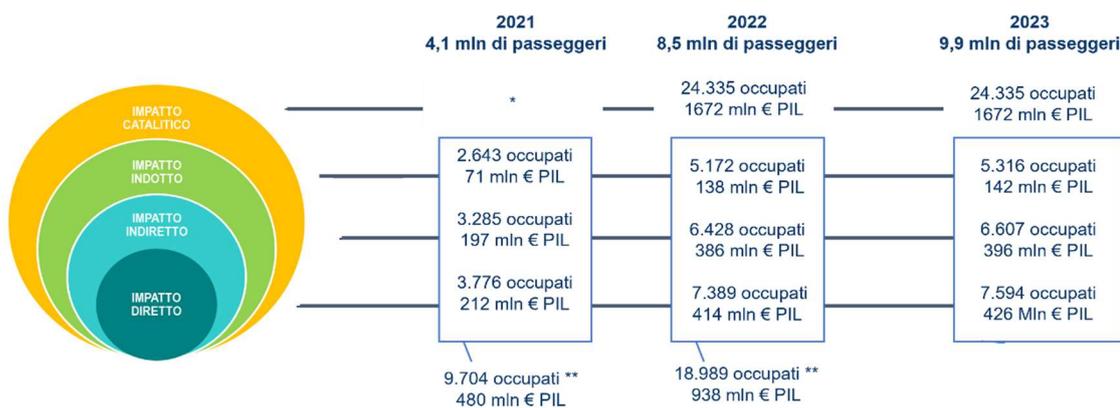
**MAXIMISE FINANCIAL
PERFORMANCE**

Nonostante il "sistema Aeroporto di Bologna" abbia sofferto un marcato rallentamento a causa dell'epidemia, gli impatti su occupazione e PIL generati sul territorio nel 2022 riflettono già gli effetti di una rapida ripresa del traffico, caratterizzata da una domanda in recupero spinta da una forte propensione al viaggio da parte dei passeggeri. Anche nel 2023 si conferma quindi il trend di ripresa di tutti gli indicatori, pur scontando importanti elementi di rischio al ribasso come il contesto di incertezza, le tensioni geopolitiche ed economico-finanziarie, legate all'importante aumento dell'inflazione.

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 2023 si rappresenta, in linea con quanto osservato già dal 2022, 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 2021 a causa della difficoltà dovuta alla presenza di un evento straordinario come la pandemia.

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

4.3 Distribuzione di valore aggiunto

Il 2023 si chiude con un **utile consolidato di 16,7 milioni di Euro rispetto a 31,1 milioni di Euro del 2022** che però includeva l'iscrizione del contributo di 21,1 milioni di Euro del Fondo di compensazione dei danni Covid-19 di cui alla Legge 30 dicembre 2020, n. 178 (c.d. Legge di Bilancio 2021).

Il **Margine Operativo Lordo (EBITDA)** conseguito nel 2023 è di **44,1 milioni di Euro contro 54,8 milioni** del 2022. Al netto di alcune voci che dipendono dagli investimenti in infrastrutture aeroportuali effettuate nel periodo e del contributo Covid nell'esercizio di confronto, il **Margine Operativo Lordo rettificato** ammonta a **42,7 milioni di Euro contro 32,9 milioni del 2022 (+29%)** a conferma dell'andamento positivo generato dalla ripresa del traffico aereo.

Il **valore economico generato dal Gruppo nel 2023** è pari a **144,6 milioni di Euro** (146,7 milioni di Euro nel 2022) e il **valore economico distribuito** è pari a **121,6 milioni di Euro** (97 milioni di Euro nel 2022) **pari all'84%**.

. Nello specifico, la distribuzione ai diversi stakeholder è avvenuta secondo le seguenti percentuali: **fornitori** di beni e servizi per il **47,9%** (55,4% nel 2022), **dipendenti** per il **26,4%** (29% nel 2022), **Pubblica Amministrazione** per il **13,6%** (13,4% nel 2022), **azionisti** per **7,8%**³² (nell'annualità precedente non sono stati distribuiti dividendi), **comunità** per il **3%** (1,3% nel 2022) e **finanziatori di capitale** per l'**1,3%** (contro 0,9% nel 2022).

³² Si precisa che la distribuzione di valore agli azionisti avverrà con la delibera dell'Assemblea del 23 aprile 2024.



Rispetto all'anno precedente, il contributo verso i fornitori diminuisce leggermente pur mantenendo una quota di distribuzione sempre vicina al 50%; il contributo erogato ai dipendenti cala leggermente rispetto al 2022 (-2,6 punti percentuali) ma si conferma rilevante, il contributo verso la Comunità registra un aumento (+1,7 punti percentuali) per gli accantonamenti a fronte della stima dell'impegno assunto dal vertice della Società a istituire un fondo pluriennale a supporto di interventi di insonorizzazione degli edifici residenziali maggiormente esposti all'impatto acustico delle operazioni aeroportuali e alla copertura degli oneri di bonifica di un terreno sul quale AdB effettuerà un intervento di messa in sicurezza permanente dell'area, da realizzarsi con tempi e costi che saranno oggetto di approvazione in una prossima Conferenza di Servizi. Infine, in crescita il valore generato nel 2023 e in distribuzione agli azionisti (7,8%) dopo alcune annualità in cui non è stato distribuito a causa della crisi pandemica e a salvaguardia della liquidità del Gruppo.

Infine, i giorni medi di incasso dei crediti migliorano significativamente passando da 52 giorni a 41 giorni del 2023 evidenziando tempi di incasso minori degli anni pre-Covid (44 giorni medi nel 2019). Sostanzialmente stabili i giorni medi di pagamento dei fornitori: da 52 giorni a 53 giorni del 2023 a conferma della regolarità del Gruppo nei pagamenti ai propri partner commerciali.

144,6 milioni di euro

Valore economico generato dal Gruppo nel 2023



122 milioni di euro

Valore economico distribuito dal Gruppo nel 2023

26,4% Dipendenti

13,6% Pubblica
Amministrazione

1,3% Finanziatori di capitale

47,9% Fornitori

3% Comunità

7,8% Azionisti

Per eventuali ulteriori approfondimenti si rimanda alla Relazione Finanziaria Annuale 2023.

4.4 Investimenti

L'ammontare complessivo degli **investimenti** realizzati dal Gruppo al **31 dicembre 2023** è pari a **29,7 milioni di Euro** e **3,2 milioni di Euro di Fondo di Rinnovo** (relativo ad interventi di rinnovamento e manutenzione ciclica delle infrastrutture aeroportuali e degli impianti).

In particolare, tra gli interventi destinati alla sostenibilità si segnalano:

- **compensazioni ambientali:** sono state quasi completate le attività di esproprio relative alle proprietà insistenti sulle aree destinate alla realizzazione di una fascia boscata lungo il perimetro nord del sedime aeroportuale al fine di ottemperare alle prescrizioni del Decreto VIA Masterplan e dell'Accordo Territoriale Attuativo per la Decarbonizzazione dello scalo, compensando gli impatti ambientali legati alle operazioni aeroportuali. In autunno si è avviata la fase di "piantumazione" per la realizzazione del bosco;
- **nuovi impianti fotovoltaici:** comprendono il completamento dei pannelli fotovoltaici a copertura sull'edificio BHS, l'avvio dei lavori di realizzazione di un impianto più potente rispetto all'esistente a copertura del terminal, l'avvio del Progetto Esecutivo per la realizzazione di un impianto fotovoltaico a terra situato a nord della pista di volo dopo aver ottenuto da Enac l'approvazione del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica;
- **nuovo impianto di laminazione:** completati i lavori di realizzazione di un nuovo impianto di laminazione delle acque di dilavamento dell'aeroporto in sostituzione dell'esistente bacino denominato Cava Olmi. Da completarsi la rinaturalizzazione dell'area su cui insiste l'attuale bacino;



- **altri interventi di efficientamento e rinnovo:** questi interventi includono l'illuminazione di uffici, aerostazione e piazzali con utilizzo di led a risparmio energetico, l'installazione di pellicole anti irraggiamento presso il terminal per un maggiore confort ai passeggeri, colonnine di ricarica per veicoli elettrici, il rinnovo parco mezzi con nuove auto elettriche e mezzi operativi ed un impianto di recupero acque piovane per la raccolta di pluviali da convogliare a una nuova vasca prefabbricata interrata destinata al riutilizzo per usi compatibili. Completato inoltre l'intervento di sostituzione del gruppo frigo ad assorbimento a servizio dell'impianto di trigenerazione.

Per ulteriori dettagli in merito agli investimenti ed agli interventi conclusi e ancora in corso del Gruppo, si rimanda alla Relazione Finanziaria 2023.

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 attraverso interventi di medio-lungo periodo che prevedono sostanziali ampliamenti in adiacenza alle infrastrutture già esistenti che manterranno il pieno utilizzo.



DEVELOP

Ad oggi, l'impianto infrastrutturale a disposizione dell'Aeroporto di Bologna ha una capacità di circa 9,5 milioni di passeggeri completamente sfruttata nell'anno 2023 ed è gestito attraverso diversi strumenti di pianificazione, tra cui il piano di utilizzo dell'aerostazione, 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.

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. 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. Tutti gli interventi rispetteranno i Criteri Ambientali Minimi 2030 stabiliti dalle varie normative di carattere nazionale e locale e premieranno le soluzioni più sostenibili. Parallelamente allo sviluppo funzionale dell'infrastruttura è stata elaborata una strategia di conversione e sviluppo degli impianti che consentirà una graduale ed organica transizione verso soluzioni più efficienti e tecnologie carbon free, quali il fotovoltaico che contribuiranno a rendere lo scalo *carbon neutral* entro il 2030.

4.5 Fornire un'esperienza di qualità a 360°

Guidato dai valori di centralità del cliente, valore delle persone e lungimiranza, Aeroporto di Bologna lavora per essere 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 il territorio.



EXPERIENCE

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, che guida le scelte organizzative e l'offerta dei servizi.

Nell'anno del pieno rilancio del trasporto aereo, AdB ha spinto molto sugli aspetti di qualità, lavorando a tutto tondo sulla accessibilità, sui tempi di attesa, sulla cortesia del personale, in prima persona e in collaborazione con gli altri attori del sistema aeroporto.

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), il **Sistema di Gestione per l'Innovazione** (ISO 56002), il **Sistema di Gestione della Sicurezza delle Informazioni** (ISO 27001) 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** pubblicata annualmente, 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. La Carta dei Servizi è disponibile direttamente sul sito internet dell'aeroporto, in italiano e inglese. La forte ripresa di questo ultimo anno pone AdB di fronte ad una maggiore complessità realizzativa degli interventi infrastrutturali di breve termine. Nonostante ciò, l'obiettivo di AdB rimane la realizzazione tempestiva degli interventi programmati, cercando di mitigare il più possibile gli impatti degli stessi sulle operazioni e sulla qualità del servizio durante i lavori di realizzazione.

La forte ripresa di questo ultimo anno pone AdB di fronte ad una maggiore complessità realizzativa degli interventi infrastrutturali di breve termine. Nonostante ciò, l'obiettivo di AdB rimane la realizzazione tempestiva degli interventi programmati, cercando di mitigare il più possibile gli impatti degli stessi sulle operazioni e sulla qualità del servizio. Il 2023 è stato il primo anno di piena “normalità”, dopo il periodo Covid, sotto il profilo della qualità del servizio oltre che del traffico. Sono stati mantenuti i principali presidi di sicurezza sanitaria introdotti nel biennio di pandemia e, forti delle criticità e delle soluzioni riscontrate precedentemente, sono stati rafforzati gli organici e l'organizzazione, le infrastrutture e il presidio del servizio. Aeroporto di Bologna ha avviato e seguito diversi progetti con importanti ricadute sulla qualità del servizio e i cui effetti positivi si sono riscontrati anche già nel corso dell'estate 2023, andando a mitigare le potenziali criticità legate ai picchi di traffico. Fondamentali sono stati gli interventi sulla viabilità esterna che hanno permesso un alleggerimento del traffico, mitigando notevolmente i problemi che erano emersi nella precedente stagione estiva. AdB ha inoltre provveduto al condizionamento dei moli di imbarco, alla riqualifica dei principali blocchi bagni e al miglioramento della segnaletica all'interno del terminal. Ha inoltre identificato un Responsabile dell'Ambiente e decoro che, insieme all'area Qualità, ha l'obiettivo di monitorare costantemente i livelli di servizio del terminal e delle aree esterne ed intervenire, laddove necessario, al fine di garantire il miglioramento continuo dei livelli di servizio.

Inoltre, al fine di migliorare il servizio dei passeggeri vi è stato un incremento dell'organico operativo nelle aree operative quali security, addetti PRM, parcheggi e personale per servizio di facilitazione. Questo ha permesso di aumentare il numero di linee ai controlli sicurezza aperte contemporaneamente nei momenti di picco, di

gestire le numerose assistenze richieste dai passeggeri a ridotta mobilità e il crescente flusso di auto e passeggeri.

Nel 2023 sono state svolte numerose attività a supporto del cliente, tra cui: l'installazione di nuovi monitor a segnaletica dinamica in sostituzione di quella statica lungo il marciapiede fronte terminal e la creazione di una nuova struttura pneumatica all'ingresso degli arrivi, il nuovo servizio "Quiz al volo" che intrattiene il passeggero durante i momenti di attesa, l'incremento delle postazioni "Family", aggiornamento del Sistema di rilevazione continua ed istantanea della soddisfazione che copre i principali servizi dell'Aeroporto e avvio della convenzione con il Comune di Bologna per potenziare i servizi al passeggero.

Si segnala, inoltre, l'avvio di sessioni di formazione e sensibilizzazione specifica su approccio al cliente rivolte agli addetti dei punti vendita dell'Aeroporto e l'avvio di iniziative di comunicazione per l'aggiornamento costante dei canali social e del sito web.

4.5.1 Qualità del servizio e soddisfazione dei clienti

Il **Gruppo Interfunzionale Qualità e Facilitazione**, dedicato al monitoraggio della qualità in Aeroporto, terminal e aree esterne, in sinergia con il Responsabile Ambiente e decoro, ha rafforzato il presidio e il numero delle azioni di presa in carico e risoluzione delle criticità. Sono stati avviati progetti mirati a famiglie con bambini, al comfort delle aree di attesa (erogatori di acqua e vending machines) e al decoro delle aree comuni, con un forte coinvolgimento degli operatori aeroportuali che le presidiano correntemente. Dalla primavera 2023 è stato avviato un gruppo di lavoro interfunzionale con gli handler e i vettori per monitorare il servizio di riconsegna bagagli.

Parallelamente è proseguito il lavoro del tavolo di condivisione QUP (Quality Under Pressure) che si focalizza sui progetti infrastrutturali sia *landside* che *airside*, con una lettura delle iniziative di sviluppo infrastrutturale con l'ottica della qualità del servizio.

Aeroporto di Bologna ha introdotto numerose figure di facilitazione a servizio dei passeggeri, collocate nei punti di contatto principali.

Il progetto di Customer Service è entrato nel vivo e ha analizzato il complesso di attività che lo costituiscono (Punto informazioni, telefonate, ticket, canali digitali etc.) con l'obiettivo di raggiungere una organizzazione più efficiente per il passeggero.

Le rilevazioni sulla customer satisfaction e la qualità dei servizi offerti per il 2023 sono stati ampiamente positivi ed è da segnalare che le performance non hanno significativamente risentito del picco estivo, ad indicazione dell'efficacia dei numerosi interventi preventivi intrapresi su personale, organici, organizzazione e servizi. Il monitoraggio della qualità è proseguito sulle linee guida dei programmi Enac e ASQ e con l'integrazione di mini-focus specifici.

Indicatori di performance³³

Indicatori di qualità (tempo nel 90% dei casi)	2023
Tempo di attesa ai check-in (voli di linea)	21'11
Tempo di attesa ai varchi	06'42
Tempo di attesa alla biglietteria	10'55
Attesa in coda controllo passaporti arrivi/partenze	10'28
Tempo di discesa del primo passeggero	06'54
Tempo di riconsegna del primo bagaglio	27'59
Tempo di riconsegna dell'ultimo bagaglio	35'59

³³ In considerazione dell'eccezionalità del biennio precedente, i dati 2020 e 2021 della Carta dei Servizi non sono stati pubblicati.



Customer satisfaction	2023
Soddisfazione Complessiva	99,8%
Regolarità e rapidità del servizio	99,4%
Percezione sul livello pulizia generale	99,8%
Percezione sul livello pulizia e funzionalità toilette	98,5%

% di passeggeri soddisfatti	2023
Percezione complessiva regolarità dei servizi	99,4%
Rapidità riconsegna bagagli	99,1%
Tempo di attesa al check-in	99,2%
Tempo di attesa ai varchi	99,2%
Efficacia punti informazione operativi	99,6%
Efficacia punti info	99,7%
Segnaletica interna	99,6%
Qualità complessiva del comfort	99,4%
Pulizia generale	99,8%
Toilette	98,5%
Disponibilità carrelli	99,4%
Climatizzazione	99,9%
Trasferimento passeggeri	99,7%
Comfort e Disponibilità dei posti a sedere	93,3%
Rapporto qualità/prezzo altri esercizi commerciali	98,6%
Rapporto qualità/prezzo bar e ristoranti	98,6%

ASQ (Airport Service Quality)

Il programma di benchmark internazionale ACI-ASQ (Airport Customer Experience – Airport Service Quality) permette ad AdB di confrontarsi con i principali aeroporti italiani e stranieri sui temi della qualità del servizio.

Nel 2023 si è riscontrato un miglioramento progressivo della soddisfazione per tutti gli item ed anche più marcato per alcuni degli aspetti principali: le pulizie, l'attesa in coda ai controlli di sicurezza, la gentilezza e cortesia dello staff, la segnaletica e l'informativa al passeggero.

Gestione dei feedback e dei reclami

AdB tratta tutti i reclami e le segnalazioni sui servizi offerti con la massima attenzione e discrezione e si impegna a rispondere nel più breve tempo possibile, entro 30 giorni dalla data di ricevimento della segnalazione, nel rispetto della linea guida in materia di qualità dei servizi nel trasporto aereo e carte dei servizi standard. Analogamente alle rilevazioni di qualità, come gestore aeroportuale analizza tutti i reclami con lo scopo di affrontare tutti gli elementi di criticità segnalati nel sistema aeroporto.

È possibile inviare la 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 sistema di Customer Relationship Management (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.

Nel 2023 si sono ricevuti 6.658 reclami, registrando un aumento del 28% rispetto al 2022. Alcune delle criticità maggiormente emerse sono state relative, per i primi mesi dell'anno, alle file alla security, criticità rientrata sensibilmente con l'inserimento di nuovi addetti. Soprattutto nel periodo estivo (luglio – ottobre) i maggiori reclami ricevuti sono stati invece relativi ai bagagli smarriti e alla difficoltà a contattare il Lost&Found. Un altro tema caldo è stato quello legato all'*ambiente* della sala imbarchi: i cantieri in atto hanno infatti influenzato molto la percezione negativa del passeggero che ha lamentato primariamente l'assenza di sedute.

Anche la gestione delle segnalazioni e reclami, rientra nel progetto Customer Service, che ha visto nel corso dell'anno un assessment di tutti i canali di contatto e dei servizi richiesti, con l'obiettivo di definire un'organizzazione e un processo efficace con nuove tecnologie a supporto.

Indicatori di performance³⁴

Classificazione dei reclami per argomento	2023 (%)
Aerostazione	0,8%
Bagagli	5,8%
Boarding e check-in	1%
Compagnie aeree	3,1%
Deposito bagagli	1,2%
Info e sito	2,8%
Oggetti smarriti	12,7%
Parcheggi	60,9%
PRM	1,3%
Security	1,3%

Segnalazioni	2023
Reclami	6.658
Suggerimenti	11.562
Totale segnalazioni	18.220

4.5.2 La qualità dell'offerta commerciale e dei servizi premium

Il 2023 ha segnato, per il settore retail aeroportuale, la definitiva uscita dalla crisi determinata dal COVID 2019. Già a partire dai primi mesi dell'anno era stato ripristinato il perimetro dei subconcessionari e degli spazi messi a reddito con positive ripercussioni in termini di occupazione presso lo scalo e ampliamento dei servizi offerti all'utenza aeroportuale.

Nella prima parte dell'anno, sono anche stati completati i lavori di rifacimento di importanti punti vendita, tra essi i duty free ed il ristorante in extra Schengen ampliando così l'offerta commerciale ai passeggeri.

In particolar modo, preso atto delle difficoltà nella retention del personale impiegato presso i punti vendita, soprattutto nel settore della ristorazione e della conseguente maggiore frequenza di ingresso di nuovi operatori front line (talvolta provenienti da altri contesti), con l'obiettivo di garantire elevati standard qualitativi all'utenza, si è deciso di organizzare un percorso formativo dedicato ai dipendenti degli operatori del Food&Beverage (F&B) e dei principali gruppi retail. Questo percorso che si è strutturato in 4 incontri in presenza di circa mezza giornata ciascuno, ha affrontato le principali tematiche legate al servizio, all'approccio al cliente e al miglioramento della qualità percepita dai passeggeri. L'iniziativa, unica nel suo genere a livello aeroportuale e che per questo è stata molto apprezzata dai gruppi che ne hanno preso parte, ha determinato un significativo aumento dei parametri qualitativi rilevati.

In aggiunta, anche il tema della sostenibilità è stato messo al centro del confronto con i terzi ed in tale ambito si sono raggiunti importanti risultati.

Una costante e fattiva collaborazione con gli operatori del F&B ha portato ad incrementare ulteriormente i valori di raccolta differenziata che, grazie anche alla centralizzazione della raccolta dei rifiuti presso le singole aree parcheggi subconcesse alle compagnie di autonoleggio, ha portato i valori di aeroporto al 55% nel mese di agosto 2023.

Aspetti di sostenibilità si sono anche ricercati nel processo di rifacimento dei punti vendita. Ad esempio, nel processo di ammodernamento dei locali Duty Free sono state impiegate imprese locali ma soprattutto si è

³⁴ In considerazione dell'eccezionalità del biennio precedente, i dati 2020 e 2021 relativi al programma ASQ non sono stati pubblicati.



dato grande risalto alla modifica degli arredi esistenti, recuperando quanto più possibile i materiali in essere, evitando la necessità di un rifacimento completo e riducendo quindi l'impatto sull'ambiente.

Nel mese di agosto, inoltre, è stato lanciato un progetto molto innovativo che prevede la progressiva riduzione, ed in ottica prospettica l'eliminazione, delle plastiche monouso presso i punti vendita F&B aeroportuali ed alcuni operatori. Tale progetto nasce da una collaborazione che Aeroporto di Bologna ha instaurato con **Plastic Free Onlus** e che vuole porre al centro la riduzione nell'utilizzo delle plastiche monouso nell'ambito di un più ampio processo di sensibilizzazione dell'inquinamento da plastica – tema sempre più attuale e significativo per le nuove generazioni. Questo progetto abbraccia il mondo degli esercizi commerciali del F&B ed il Duty Free. Con i primi si sta iniziando un percorso di graduale eliminazione delle plastiche monouso mentre con il Duty Free, oltre ad introdurre, laddove possibile, prodotti che non prevedano l'utilizzo di plastiche nel packaging, si sta puntando al recupero di tutti gli imballaggi plastici delle merci ed al loro riutilizzo attraverso un processo di economia circolare, che consente di produrre nuove pellicole per imballaggi partendo da tali scarti (per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo "Gestione dei rifiuti ed economia circolare").

Sotto si rappresentano i principali servizi nell'ottica di mantenimento e progressivo miglioramento dei servizi verso i passeggeri ed i dipendenti:



Ripresi gli eventi di Corporate di Partner e Associazioni di settore



Erogazione del **servizio bar in MBL (Marconi Business Lounge)**, presidiato da staff dedicato

4.5.3 Innovazione digitale per migliorare i processi aziendali

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

- Completamento dello studio di fattibilità per la realizzazione dell'AirPort Operation Center (APOC), centro integrato per il monitoraggio delle attività operative interne ed esterne all'aeroporto. Lo studio ha sviluppato un potenziale modello operativo e ha esaminato le opzioni per l'ubicazione fisica dell'APOC;
- Realizzazione di uno studio per l'implementazione di un sistema di analisi flussi passeggeri tramite l'utilizzo della Computer Vision;
- API portal, integra le informazioni relative ai voli, sia quelle in tempo reale che la pianificazione voli a breve termine.

Ottenimento della
ISO 56002 e della
ISO 27001

Nell'ambito delle attività di **Innovation Management**, è stata rafforzata la composizione dell'Innovation Team, inserendo nuove figure (circa 30) a supporto dello sviluppo e continuo aggiornamento del Piano Innovazione. È stato inoltre promosso il concorso di idee per l'identificazione di nuove iniziative, presentate al Management Board nel corso del mese di dicembre 2023.

È stata data ulteriore enfasi all'integrazione dei principi di sostenibilità e innovazione, utilizzando il paradigma di "**Innovability**" adottato nel 2022. Il 29 marzo 2023 è stato organizzato l'evento **Cyber Security Day**, sulle tematiche della sicurezza informatica, con l'obiettivo di formare, coinvolgere e divertire i partecipanti. All'incontro ha partecipato anche un ospite esterno, Rudy Bandiera, per introdurre i temi della cybersecurity, basandosi sull'analisi di dinamiche sociali. Nel 2023 sulle tematiche di Cyber Security 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. È stato portato avanti l'aggiornamento formativo continuo sul tema, con sessioni in aula periodiche e pillole su piattaforma e learning. AdB nel 2023 ha inoltre ottenuto la **certificazione ISO27001** Sistema di Gestione della Sicurezza delle Informazioni la ISO 56002 Linee Guida sull'Innovation Management.

Tra le attività più significative dell'anno, l'attestazione **ISO 56002**. Al termine dell'attività di audit, con misurazioni degli indicatori specifici e delle procedure interne e con interviste alle funzioni competenti,

l'Aeroporto di Bologna ha ricevuto l'attestazione di conformità della gestione dei sistemi di innovazione in base alla Linea Guida internazionale ISO 56002:2019. Tra le società di gestione aeroportuale è la prima ad ottenere tale attestazione.

Sul fronte Open Innovation, si cita la partecipazione al programma di accelerazione **I-Tech Innovation program**, con focus su Travel Tech & Smart Mobility, in collaborazione con Crif, Fondazione Golinelli e G-Factor.

4.5.4 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 35 addetti che nel 2023 hanno assistito nel processo di viaggio, attraverso l'Aeroporto, **52.687 passeggeri a ridotta mobilità (PRM)**. 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		Sei 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 (Linea di Orientamento Guida e Sicurezza) per i passeggeri ipovedenti o non vedenti, integrato ai percorsi esterni e completato da mappe tattili, realizzate con le associazioni UICI e Amnic Bologna		Rampa di accesso ai taxi per i passeggeri in sedia a rotelle
	Filmato che illustra i servizi ai passeggeri non udenti tramite un video in Lingua dei Segni Italiana (LIS) con sottotitoli, realizzato con ENS, Agfa e Animu		Servizio Tellis che permette ai passeggeri sordi di dialogare con operatori specializzati tramite interpreti qualificati nella traduzione della Lingua dei Segni Italiana - LIS (199,5 ore di utilizzo)

Il 2023 è stato dedicato ad analizzare un nuovo sistema organizzativo volto a migliorare sia la qualità percepita dal passeggero, sia all'efficienza del servizio ed è inoltre iniziato un processo volto a finalizzare l'internalizzazione del servizio Ambulift che, fino a novembre 2023, era stato affidato ad un fornitore esterno.

Anche nel 2023 grande attenzione è stata dedicata alla formazione del personale e, in questo contesto, sono anche stati individuati due nuovi formatori interni, in sostituzione di colleghi trasferiti ad altri settori.

Sono proseguiti, come di consueto, i corsi alla 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.

Tra le ulteriori iniziative di riorganizzazione del 2023 AdB ha deciso di inserire, oltre al punto di accoglienza denominato **Special assistance Reception** (ex Corner), presidiato dallo Special assistance Receptionist, anche un punto in airside dedicato (Molo D Operator), con il compito di gestire le partenze e gli arrivi e presidiare l'area di smistamento dei PRM.

AdB, con i suoi rappresentanti, ha inoltre partecipato nel 2023 a diversi gruppi di lavoro nazionali, promossi da ENAC, per il miglioramento del servizio PRM, che ha come obiettivo la diffusione delle best practices nel servizio e una miglior diffusione possibile delle procedure aeroportuali, affinché i passeggeri possano rispettare tempi e modalità di servizio nei diversi aeroporti.

Indicatori di performance

Traffico PRM - Progressivo			
Mese	2021	2022	2023
Gennaio	896	1.983	3.400
Febbraio	1.725	4.151	6.282
Marzo	2.435	7.102	9.924
Aprile	3.320	10.402	13.981
Maggio	4.730	14.463	19.180
Giugno	7.369	19.119	24.566
Luglio	10.562	23.348	29.756
Agosto	13.470	27.161	34.076
Settembre	16.795	31.800	39.282
Ottobre	19.924	36.223	44.574
Novembre	22.948	39.571	48.485
Dicembre	25.710	43.208	52.687

Traffico PRM - Mensile			
Mese	2021	2022	2023
Gennaio	896	1.983	3.400
Febbraio	829	2.168	2.882
Marzo	710	2.951	3.642
Aprile	885	3.300	4.057
Maggio	1.410	4.061	5.199
Giugno	2.639	4.656	5.386
Luglio	3.193	4.229	5.190
Agosto	2.908	3.813	4.320
Settembre	3.325	4.639	5.206
Ottobre	3.129	4.423	5.292
Novembre	3.024	3.348	3.911
Dicembre	2.762	3.637	4.202

Segnalazioni e soddisfazione dei PRM	2023 (%)
Giudizio complessivo	100%
Stato e funzionalità degli equipaggiamenti in dotazione	99,7%
Adeguatezza della formazione del personale	100%
Efficacia e accessibilità delle info, comunicazioni e segnaletica aeroportuale interna	99,7%
Efficacia dell'assistenza ai PRM	99%
Livello di accessibilità e fruibilità delle infrastrutture aeroportuali	97,5%
Spazi dedicati per la sosta dei PRM	97,5%
Cortesie del personale	99,9%
Professionalità del personale dedicato all'erogazione delle assistenze speciali	99,9%
Facilità di individuazione dei punti di accoglienza interni ed esterni	99,2%

4.5.5 Safety delle operazioni aeroportuali

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 e adottato la **Politica di Safety aeroportuale**, Safety Policy, 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* e nel Management System della Società. 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, perseguendo 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 predittive/preventive e correttive. 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 identificarne 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, sensibilizzazione 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, anche nel corso del 2023, il gestore aeroportuale ha proseguito un percorso di esportazione delle best practice, struttura e organizzazione proprio del sistema Safety/Compliance all'area security. L'obiettivo di AdB è quello di creare un sistema integrato basato su un sistema di regole, comportamenti e strumenti di lavoro che, con il proattivo contributo di tutti i lavoratori, possa portare al suo effettivo continuo miglioramento. Nel corso dell'anno è proseguita inoltre una importante attività di digitalizzazione dei processi che ha permesso una maggiore disponibilità di dati e di report utili per effettuare analisi, monitorare le attività e garantire così uno sviluppo rapido ed efficace del sistema.

La Governance della Safety

Conformemente a quanto indicato dalla normativa nazionale ed internazionale, AdB si è dotata 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 (piloti)

Enav, ENAC, 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 (SMS) convoca un **Safety Meeting** periodico che coinvolge SAF (Safety Supervisor), 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 2023 l'integrazione fra sistemi di gestione safety, compliance e security è proseguita attraverso l'organizzazione di Security Committee a cadenza bimestrale che hanno visto coinvolti il Security Compliance manager, il Safety and Compliance Manager e l'Accountable Manager. Tali incontri di coordinamento hanno trattato in primis tematiche operative, definendo di volta in volta le azioni da attuare per garantire, soddisfare e costantemente monitorare le attività più idonee per fare fronte alle necessità operative del periodo. Le attività di sensibilizzazione in campo security, infine, si sono concretizzate in un importante evento in presenza destinato alla comunità aeroportuale e avente come focus principale l'accrescimento della consapevolezza della cultura della security, che si è tenuto a Dicembre.

ATTIVITÀ DI FORMAZIONE E SENSIBILIZZAZIONE SULLA SAFETY

Nel corso del 2023 si è ulteriormente consolidata un'importante attività di sensibilizzazione sui temi Safety related, sia attraverso la comunicazione diretta agli operatori, tramite colloqui individuali che attraverso i rappresentanti della Safety deputati a partecipare ai Safety Committee. Sono stati prodotti anche video formativi riguardanti la sicurezza delle operazioni aeroportuali con un coinvolgimento diretto degli operatori airside dei prestatori.

Sono ripresi inoltre 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 effettuato il riesame dell'Hazard Log del Gestore aeroportuale, sulla base dell'analisi dei dati di reporting di tutto l'anno 2023 ed è stato avviato un processo di stretta collaborazione con l'area training per rendere la formazione erogata in campo Safety costantemente aggiornata e allineata reali attività operative airside e ai costanti aggiornamenti della normativa di riferimento.

Indicatori di performance

Indicatore	2021		2022		2023	
	Obiettivi (movimenti stimati)*	Consuntivo (movimenti reali 42.777)	Obiettivi (movimenti stimati)**	Consuntivo (movimenti reali)	Obiettivi (movimenti stimati)	Consuntivo (movimenti reali)
SPI						
N° ground safety report / 1000 movimenti	≥ 0,83%	30 (0,70%)	≥ 0,80%	58 (0,82%)	≥ 0,81%	64 (0,81%)
N. di Voluntary Safety Report ogni 1000 movimenti	≥ 1,2%	23 (0,54%)	≥ 1,1%	50 (0,71%)	≥ 0,64%	54 (0,69%)
Collisione mezzo - aeromobile	≤ 0,09%	0 (0,0%)	≤ 0,42%	10 (0,14%)	≤ 0,14%	11 (0,14%)
Mancato stop aeronautico	≤ 0,12%	6 (0,14%)	≤ 0,11%	6 (0,08%)	≤ 0,11%	6 (0,08%)



Mancata esecuzione controllo FOD prima dell'arrivo del volo	≤0,66%	8 (0,19%)	≤ 0,59%	40 (0,56%)	≤ 0,59%	47 (0,60%)
Mancato rispetto della no-touch policy	15/anno	7 (0,16%)	≤ 0,32%	2 (0,03%)	≤ 0,25%	4 (0,05%)
Marshalling in	15/anno	9 (0,21%)	≤ 0,18%	22 (0,31%)	≤ 0,24%	45 (0,57%)
Marshalling out (piazzola attigua occupata)	10/anno***	9 (0,21%) ***	≤ 0,17%***	20 (0,28%) ***	≤ 0,08%	5 (0,06%)
Marshalling out (piazzola attigua libera)					≤ 0,08%	14 (0,18%)
Collocazione/ posizionamento ULD in aree non idonee	Non considerato	Non considerato	Non considerato	Non considerato	≤ 0,04%	19 (0,24%)
Collocazione/ Posizionamento mezzi in aree non idonee che ostacolano o rallentano l'ingresso dell'am in piazzola	Non considerato	Non considerato	Non considerato	Non considerato	≤ 0,28%	50 (0,64%)

* 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 perseguire entro il 31/12/2021.

** 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.

*** I valori "Marshalling out" dal 2023 vengono rappresentati secondo la suddivisione "piazzola attigua occupata" e "piazzola attigua libera" (tale suddivisione non era disponibile nel biennio precedente).

Wildlife control

L'analisi del **Bird Risk Indicator**, indice di esposizione dello scalo al rischio di Birdstrike, riporta un trend in linea con l'anno 2022 (0,07) confermando quindi l'ottimo valore dell'anno precedente considerato l'aumento del numero di movimenti (78.658). Il numero dei BirdStrike risulta in leggero aumento nel 2023 (n.46) rispetto al 2022 (n.41).

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.

Sono molte le iniziative programmate per il 2024: uno studio sulla biodiversità in *airside* e sulle aree limitrofe affidata a società specializzata svolto quest'anno sarà riconfermato alla stessa società anche per il 2024; la costruzione di una vasca di laminazione a nord dello scalo aeroportuale vede continuare l'impegno anche per l'anno 2024 e per gli anni futuri con l'integrazione e la manutenzione dei sistemi di dissuasione per i volatili posizionati in *airside*; si prevede di procedere in anticipo al taglio dell'erba sulle RWY STRIPS, mantenendo l'altezza dell'erba sotto ai 30 cm da Marzo fino ad Ottobre con l'adozione di una "short grass policy". La fascia boscata esterna che dovrebbe aver inizio durante l'anno 2024 prevede un'ulteriore integrazione di sistemi di dissuasione per i volatili in *airside*. Un nuovo progetto di energia alternativa vedrà l'introduzione di pannelli fotovoltaici con un incremento dei dissuasori antivolatili fissi a compensazione dell'installazione delle nuove strutture prossime all' Area di Manovra.

Nel 2023 è stato riattivato il **Gruppo tecnico wildlife control**, a cui partecipa Città Metropolitana di Bologna, LAV, Comuni limitrofi all'Aeroporto, Regione Emilia-Romagna, ENAC e BCI, e si prevede che continui anche

nel 2024. Infine, si conferma anche per il 2023 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

2023-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	2	0	0	0	0	4.883	4.440	11	0,07
Febbraio	1	0	0	0	0	4.543	3.635	11	0,03
Marzo	1	0	0	0	0	5.490	8.562	11	0,00
Aprile	3	0	0	0	0	6.708	11.232	11	0,08
Maggio	9	0	0	0	0	7.509	11.778	11	0,20
Giugno	2	0	0	0	0	7.633	10.756	13	0,02
Luglio	8	0	0	0	0	7.987	7.306	14	0,12
Agosto	9	0	0	0	0	7.812	8.437	12	0,13
Settembre	3	0	0	0	0	7.596	12.760	11	0,05
Ottobre	5	0	0	0	0	7.512	27.878	10	0,09
Novembre	3	0	0	0	0	5.448	21.468	12	0,08
Dicembre	0	0	0	0	0	5.537	2.668	11	0,00
Totale	46	0	0	0	0	78.658	130.920	138	0,07

Security

Dal 1° novembre 2021, nella ridefinizione dell'organizzazione della Security, è stata abolita la Direzione Security e riorganizzata la **Direzione Operazioni Aeroportuali** che nel corso del 2023 ha investito sulla qualità del servizio al passeggero e sul monitoraggio della corretta applicazione delle procedure di sicurezza.

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. A livello nazionale il documento di riferimento è il Programma Nazionale di Sicurezza, l'ultimo emendamento è del 07.11.2023.

A tal proposito, si è proceduto ad un potenziamento del servizio di sorveglianza e pattugliamento a seguito di revisione del Risk Assessment e in considerazione della situazione geo-politica internazionale.

IL PERSONALE ADDETTO ALLA SICUREZZA

A dicembre 2023 la Security conta un organico operativo di **208 Addetti alla Sicurezza**, comprensivo anche degli addetti con contratto stagionale, di cui 51 ricoprono la carica di Supervisore (SPV) e 8 quella di Security Passenger Manager (SPM), di cui 1 con mansione temporanea. 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 corso del 2023 si è portato avanti la digitalizzazione di vari processi iniziata nel 2022, si è informatizzato il sistema delle check list del servizio di monitoraggio effettuato presso le postazioni di controllo al fine di testare l'applicazione delle procedure di sicurezza. Le varie attività sono sottoposte a controlli periodici di qualità che hanno lo scopo di testare i vari processi e mettere in campo azioni di rientro qualora siano riscontrate eventuali non conformità.



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 2023, la Società ha organizzato un'esercitazione di emergenza parziale con lo scopo di verifica alle attività di post soccorso in risposta alle risultanze del debriefing dell'esercitazione full scale 2022 (Prot. AdB 111816-2022) e, in ottica proattiva, quale attività prodromica all'adeguamento del **P.E.A.** (Piano di Emergenza Aeroportuale) dello scalo al nuovo Regolamento Enac "Redazione e gestione del Piano di assistenza alle vittime di incidente aereo e loro familiari". Inoltre, nel 2023 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, secondo quanto previsto dalla normativa in vigore. Inoltre, nel 2023, il gestore ha effettuato un'esercitazione DARP ed è stato applicato il Piano di rimozione per un aeromobile che si è fermato in pista. Nel 2024 si valuterà la possibilità di effettuare delle esercitazioni table top, analoghe a quelle dei Piani di emergenza, per testarne l'efficacia.

4.5.6 Comunicare e coinvolgere la comunità aeroportuale e i passeggeri

Nel corso del 2023, AdB ha lavorato molto sui temi dello Sviluppo Sostenibile e dell'Innovazione, con la prosecuzione della campagna di comunicazione multicanale e multi-soggetto **BLQ INNOVABILITY** (*Innovation & Sustainability*) articolata in più fasi e strumenti e caratterizzata da un logo dedicato. I principali strumenti utilizzati sono stati: video-pillole con il coinvolgimento dei responsabili dei vari progetti, campagna di comunicazione sui canali social, grafiche su impianti pubblicitari e monitor in Aeroporto, ampliamento della nuova sezione del sito internet dedicata ai temi di BLQ INNOVABILITY.

AdB, inoltre, ha lavorato alla diffusione e promozione delle diverse iniziative di Sostenibilità e Innovazione sviluppate nel corso dell'anno: attestazione **ISO56002** sulla gestione dell'Innovazione, **certificazione FIAB di "Azienda bike friendly"**, attestazione di conformità alle linee guida **ISO30415** di Diversity & Inclusion tra i dipendenti, iniziativa per un aeroporto "**Plastic free**", **Protocollo d'intesa con Marconi Express** per la mobilità sostenibile, **Giornata Internazionale della Disabilità** con eventi in aeroporto.

La società ha organizzato anche incontri con alcuni significativi "testimoni" della Sostenibilità e dell'Innovazione: dalla scalatrice Nives Meroi alla direttrice d'orchestra Oksana Lyniv, all'influencer Rudy Bandiera.

Ottima visibilità, inoltre, ha avuto la presenza di Aeroporto di Bologna in una puntata di Linea Verde Life, andata in onda su Rai 1, che ha permesso di diffondere sui canali nazionali i progetti di biomonitoraggio con le api, biometano e mobilità sostenibile con la nuova BLQ Bike Station.

Tra le attività "core", è stato promosso il lancio di nuovi collegamenti aerei e di punti vendita nuovi o rinnovati e lo sviluppo del progetto per la realizzazione di un Vertiporto. È stata inoltre inaugurata la mensa interaziendale "Bon APT", completamente rinnovata.

Il 2023 ha segnato un forte sviluppo della comunicazione visiva, con la produzione di numerosi video: dalla nuova serie di pillole formative, intitolata "Super Safety" e dedicata agli operatori di rampa, al nuovo video promozionale dei servizi premium, realizzato con la collaborazione di numerosi colleghi di tutte le aree e lanciato sulle diverse piattaforme social. Le video pillole hanno permesso anche di "far vedere" in modo diretto e immediato ai passeggeri lo stato di avanzamento dei cantieri avviati nel corso dell'anno in varie aree del

terminal. Il tema dei cantieri è stato al centro anche di una diffusa cartellonistica che riporta il payoff “Stiamo lavorando per dare più spazio ai tuoi sogni”.

Il 2023 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 2023 si annovera la sezione “trasporti da/per l'Aeroporto”.



4.5.7 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 perseguimento 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. Dal 2022, inoltre, AdB è coinvolto nel progetto Bologna Carbon Neutral 2030, forte del proprio piano di Decarbonizzazione che, appunto, include 10 leve di decarbonizzazione orientate ad azzerare 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 boscata a nord dell'Aeroporto di estensione pari a 40 ettari e con potenziale di assorbimento della CO₂ pari a circa 500 tonnellate/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.

Partnership e Associazioni significative

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.**

PIANO PER L'UGUAGLIANZA DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA

Nell'ambito del continuo impegno di AdB per uno sviluppo sostenibile dello scalo e del territorio, continuano nel 2023 le attività congiuntamente con i gruppi di lavoro tematici e con la segreteria tecnica del **Piano per l'Uguaglianza della Città metropolitana di Bologna – Piano per l'Economia Sociale.**

Nel 2023, il **Tavolo Stakeholder - Tavolo Ripresa Economica** viene rimandato al GdL Aeroporto, il quale continuerà le proprie attività all'interno del Tavolo di "Protocollo Di Sito Aeroporto". Inoltre, come FFM (società del Gruppo AdB), è stata sottoscritta la "Carta Metropolitana per la Logistica Etica". A luglio 2023 l'Aeroporto è stato infine ammesso all'**Albo metropolitano delle imprese socialmente responsabili – Sezione Aziende Solidali.**

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.

AdB ha, inoltre sottoscritto partnership con altre realtà del territorio quali gli accordi con:

- HERA per lo sviluppo di iniziative congiunte di economia circolare e mobilità;
- Università di Bologna per finalità di ricerca, sviluppo ed innovazione, didattica, formazione rivolta ai dipendenti aziendali, orientamento al lavoro, internazionalizzazione, trasferimento tecnologico e cooperazione allo Sviluppo, Sostenibilità, Cultura, Sport e Innovazione Sociale;
- TPER e Marconi Express (rif. par. Intermodalità e mobilità sostenibile) per realizzare iniziative congiunte sui temi della mobilità sostenibile, della sostenibilità ambientale e sociale e della comunicazione ambientale, in coerenza con gli obiettivi per lo sviluppo sostenibile definiti dall'Agenda ONU 2030.

L'Aeroporto di Bologna assume, inoltre, un ruolo significativo in diverse associazioni nazionali ed internazionali:

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 Environment Strategy Committee: il Comitato è l'organo tecnico strategico che discute le tematiche di sostenibilità ambientale, con particolare riguardo alle policy di settore sulla decarbonizzazione dell'aviazione civile intra-europea e sulla gestione dell'annoyance.

AZEA: Alliance for Zero Emission in Aviation: L'Alleanza - promossa dalla Unione Europea e di cui ADB è membro - è un'iniziativa di partner pubblici e privati che condividono l'obiettivo di preparare l'entrata in servizio commerciale di aerei elettrici ed alimentati a idrogeno.



ACI Sustainability WG: nasce nel 2021 il sotto Gruppo HR legato ai temi della sostenibilità. 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.

ACI Europe Green Finance TF: il Gruppo di lavoro si occupa del tema della Tassonomia UE e delle modalità interpretative ed applicative nel settore aeroportuale del Reg.UE e degli Atti Delegati.

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.

Impronta Etica: a marzo 2023 il Gruppo AdB è entrato a far parte dell'associazione Impronta Etica. L'Associazione si propone di essere luogo di confronto, scambio e stimolo per una comunità di organizzazioni che vogliono essere punto di riferimento nel campo della sostenibilità, in qualità di agenti di cambiamento consapevoli. L'Associazione si propone di promuovere l'attuazione, la diffusione e il consolidamento dei valori etici e della responsabilità sociale nelle attività economiche. Sostiene la necessità di lavorare in partnership per l'affermazione di un modello economico e sociale vocato allo sviluppo sostenibile, in cui le organizzazioni possano essere le protagoniste della creazione di valore condiviso.

CeoforLife: a conferma della rilevanza dei valori della sostenibilità per il Gruppo AdB, l'Amministratore Delegato ha ottenuto nel 2023 il premio assegnato da parte di "Ceo for Life", il network a cui AdB aderisce e che rappresenta la community dei Ceo che promuovono la sostenibilità nelle aziende italiane. Il premio assegnato presso la Club House di Piazza Montecitorio riguarda, per AdB, il tema "social impact", con attenzione particolare ai certificati e alle attestazioni su parità di genere ottenute da aeroporto, oltre all'attenzione sulle tematiche di gender gap. Nazareno Ventola, AD e DG, ha presentato il significato di sostenibilità per Aeroporto di Bologna come "un tavolo a 3 gambe: ambientale, sociale ed economica, dove se ne manca una tutto cade".

Boom (Best of Open Minds): adesione di AdB nel comitato scientifico di Boom, uno spazio fisico e digitale dove costruire nuovi progetti per stimolare la crescita di futuri business, con l'obiettivo di supportare lo sviluppo di programmi di open business all'interno delle organizzazioni e di sviluppare startup del proprio network, facilitando la collaborazione tra startup e aziende consolidate.

Adesione al Global Compact delle Nazioni Unite

Nel 2023 AdB ha aderito al **Global Compact delle Nazioni Unite** unendosi alle oltre 20 mila aziende provenienti da 162 Paesi nel mondo ed alle circa 550 aziende in Italia tra le più impegnate sui temi della sostenibilità che si sono impegnate pubblicamente ad allineare le loro operazioni e strategie con i **dieci principi universalmente accettati nei settori dei diritti umani, del lavoro, dell'ambiente e della lotta alla corruzione** e ad agire a sostegno degli obiettivi sanciti dai **17 Obiettivi di sviluppo sostenibile (SDG) promossi con l'Agenda ONU 2030**^[SS1].

Per noi – ha commentato l'Amministratore Delegato di AdB Nazareno Ventola – l'adesione al Global Compact delle Nazioni Unite è un passaggio naturale che testimonia il crescente impegno del Gruppo AdB verso un modello di business sempre più sostenibile. La nostra strategia punta a portare la Sostenibilità in tutte le nostre azioni di sviluppo, con pari attenzione agli aspetti ambientali, sociali ed economici".

WE SUPPORT



AdB ha, inoltre, sottoscritto il **Manifesto delle Imprese per le Persone e la Società**, promosso dal Global Compact Italia, il cui obiettivo è "diffondere l'ambizione di un impegno crescente da parte del settore privato nella dimensione sociale della sostenibilità in azienda, lungo le catene di fornitura e nelle comunità,



aspirando al coinvolgimento della catena del valore, e andando, ove possibile, oltre gli obblighi di legge, al fine di assicurare un futuro equo e sostenibile alle generazioni a venire, non lasciando nessuno indietro”.

Con la firma del Manifesto, AdB intende confermare ed ulteriormente rafforzare il ruolo della dimensione sociale nelle proprie strategie aziendali, per generare valore a lungo termine anche nella catena di fornitura e nelle comunità in cui opera.

*“Attraverso il Manifesto – dichiara l’**Amministratore delegato di AdB Nazareno Ventola** – ci impegniamo a garantire standard lavorativi adeguati ai nostri dipendenti e a richiederli ai nostri fornitori, a ridurre le disuguaglianze sociali e di genere nella comunità esterna, a supportare azioni per il benessere della collettività, a investire nella formazione e nella sensibilizzazione dentro e fuori l’azienda, anche attraverso la collaborazione con altre realtà. La firma del Manifesto del Global Compact si inserisce in un processo che ci vede sempre più impegnati sui temi della sostenibilità sociale, come anche confermato dal recente ottenimento dell’attestazione ISO 30415 sulla Diversità e Inclusione nei luoghi di lavoro”.*

UN GLOBAL COMPACT
Network Italia

IMPRESE PER LE PERSONE E LA SOCIETÀ

LEGENDA*

- **Lavoratori/Perimetro aziendale**
- **Consumatori**
- **Comunità**

5. Planet – Sostenibilità ambientale



Circa 800 tonnellate di CO₂ risparmiate grazie a fotovoltaico, led e mobilità sostenibile

100% di energia acquistata proveniente da fonti rinnovabili certificate

Rinnovo livello 3+ “Neutrality” di ACA

5.1 Lotta al cambiamento climatico ed uso efficiente dell’energia

Nell’ambito della strategia di sviluppo sostenibile, perseguita attraverso l’attuazione del Piano di Sostenibilità, particolare rilevanza assume la tutela dell’ambiente e il perseguimento 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 elettrico 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”** 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”.

Inoltre, AdB ha sottoscritto un nuovo finanziamento ESG KPI Linked Loan con un istituto bancario italiano di 15 milioni di Euro e della durata di 60 mesi che prevede un bonus sullo spread definito contrattualmente al raggiungimento di alcuni KPI ESG. In particolare, **sono stati condivisi impegni di progressiva riduzione dell’intensità di emissione di gas clima**. Per maggiori dettagli si rimanda alla Relazione Finanziaria.

Nell’ambito della gestione degli aspetti di sostenibilità ambientale, grande rilevanza riveste l’individuazione delle misure di miglioramento anche tramite il dialogo e confronto con il territorio e con i diversi stakeholder, incluse 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:



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 gli infortuni e le 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.

Inoltre, i dipendenti sono chiamati a rispettare alti standard di qualità del servizio e di tutela dell'ambiente, delle risorse energetiche e idriche, della salute e sicurezza sul lavoro, così come l'impegno a correggere tempestivamente eventuali non conformità a norme e standard aziendali.

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.

Nel 2023 sono proseguite le politiche attive di efficientamento energetico e contrasto al cambiamento climatico, come parte integrante della politica di sviluppo sostenibile del Gruppo. Tra cogenerazione, fotovoltaico e illuminazione a led ad alta efficienza si stima **un risparmio di circa 1.500.000 kWh** pari a **700 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, nel 2023 ha completato la realizzazione di un impianto fotovoltaico da circa 100 kW sulla copertura dell'edificio BHS ed è in corso di realizzazione un impianto fotovoltaico presso l'aerostazione da 290 kW. Inoltre, AdB vuole fungere da apripista nel nostro paese alla realizzazione in aeroporto di grandi impianti fotovoltaici a terra. Nel 2023 è stato approvato il progetto di fattibilità tecnica ed economica di un campo fotovoltaico a terra a nord della pista di volo denominato "Airsid Nord", che potrà estendersi per oltre 30 ettari con una potenza installata di circa 20 MWh.

Per quanto riguarda l'autoproduzione di energia elettrica, nel 2023 l'Aeroporto di Bologna ha prodotto 20 KWh di energia elettrica da fotovoltaico e attraverso la gestione di un impianto di trigenerazione ad alto rendimento ha generato oltre il 30% del proprio fabbisogno elettrico. Per la restante parte di energia nel 2023 AdB ha acquistato solo energia elettrica certificata proveniente da fonti rinnovabili attraverso le Garanzie di Origine.

Entro il 2024 l'Aeroporto di Bologna vuole rafforzare il proprio impegno sul tema della decarbonizzazione ottenendo l'accreditamento al **Livello 4+ (livello transition)** nell'ambito del programma internazionale "Airport Carbon Accreditation",



AIRPORT CARBON ACCREDITATION

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" entro il 2050. 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 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 **raggiungere il livello 4+ entro il 2024**.

Il livello 4+ Transition, certifica sulla base di parametri predefiniti e omogenei l'efficacia dei Piani di Sostenibilità e di riduzione delle emissioni di gas serra degli aeroporti, in funzione dell'impegno preso per diventare Net Zero Carbon Emissions. Per raggiungere questo livello un Aeroporto deve:

- soddisfare tutti i requisiti del livello 4 "Transformation";
- compensare le emissioni residue di Scope 1 e 2 così come le emissioni dovute ai viaggi di lavoro dei propri dipendenti usando strumenti di compensazione riconosciuti a livello internazionale;

CERTIFICATE of ACCREDITATION

Valid until the 28th May 2024

This is to certify that **Airport Carbon Accreditation**, under the administration of WSP, confirms that the carbon management processes at

BOLOGNA GUGLIELMO MARCONI AIRPORT

implemented by **Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.**

have earned the accreditation level of **NEUTRALITY**, in recognition of the airport's exemplary work in reducing its CO₂ emissions, engaging other stakeholders to do the same and compensating responsibly the residual CO₂ emissions under its control, as part of the Global airport industry's response to the challenge of Climate Change.




Olivier Jankovec
Director General
ACI EUROPE


Tim Danson
Programme Director
WSP

Indicatori di performance

Consumi energetici all'interno dell'organizzazione (302-1) ³⁵	u.m.	2021	2022	2023
Da fonti non rinnovabili	GJ	83.929	82.140	60.806
Gas metano	m ³	2.277.821	2.206.749	1.596.253
Gasolio (per riscaldamento e gruppi elettrogeni)	l	652	72	4.995
Benzina (per la flotta)	l	10.931	12.890	13.929
Diesel (per la flotta)		53.205	70.424	67.775
Da fonti rinnovabili	GJ	73	67	73
Fotovoltaico (autoprodotta)	kWh	20.342	18.728	20.253
Energia elettrica acquistata	GJ	18.942	19.567	25.375
da fonti non rinnovabili	kWh	207.070	-	-
certificata da fonti rinnovabili		5.054.568	5.435.220	7.048.534
Elettricità ceduta				
Elettricità autoprodotta ed immessa in rete	kWh	206.828	367	33.073
Consumo totale	GJ	102.199	101.773	86.135
Da fonti non rinnovabili	GJ	84.674	82.140	60.806
Da fonti rinnovabili		17.525	19.663	25.329

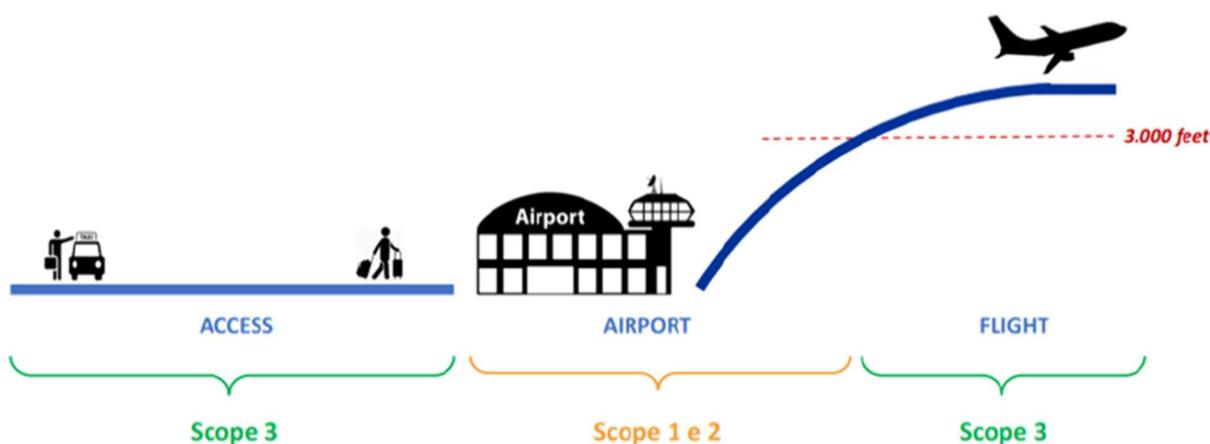
Nel 2023 il Gruppo ha registrato un calo dei consumi (-15%) rispetto al 2022 ed ha acquistato **energia elettrica proveniente unicamente da fonti rinnovabili**.

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.	2021	2022	2023
Consumi di energia	GJ	102.199	101.773	86.135
Numero passeggeri	N°	4.096.287	8.485.290	9.960.205
Intensità energetica	GJ / N°	0,0249	0,0120	0,0086

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.



Il GHG *Protocol Corporate Standard* classifica le emissioni di gas a effetto serra associate ad una organizzazione come emissioni di Scope 1, Scope 2 e Scope 3. Le emissioni scope 1 comprendono le emissioni dirette delle fonti di proprietà o controllate dall'azienda. In genere, le emissioni di scope 1 comprendono le emissioni connesse con il consumo di gas naturale, carburanti e refrigeranti (emissioni derivanti dalla combustione in caldaie di proprietà, nonché le emissioni dei veicoli della flotta aziendale). Le emissioni scope 2 comprendono le emissioni indirette di gas a effetto serra derivanti dall'energia acquistata o acquisita (ad esempio, l'energia elettrica acquistata dall'organizzazione ma generata fuori sede). Le emissioni di scope 3 comprendono tutte le emissioni indirette che si verificano nella catena del valore di un'organizzazione. Il GHG Protocol divide le emissioni scope 3 in Upstream e Downstream e le classifica in 15 diverse categorie.

Emissioni totali (GRI 305-2, 305-2)	u.m.	2021	2022	2023
Emissioni dirette (Scope 1)		4.669,5	4.599,5	3.415,2
Da gas metano		4.501,0	4.382,6	3.202,1
Da gasolio (per riscaldamento e gruppi elettrogeni)		1,7	0,2	13,7 ³⁷
Da benzina (per la flotta)	t CO ₂ e	25,5	30,1	29,2
Da diesel (per la flotta)		141,4	186,6	170,3
Emissioni indirette (Scope 2)				
Elettricità - Market based		95,0	-	-
Elettricità - Location based		1.462,7	1.413,2	1.889,0

Emissioni significative di GHG scope 3 per ciascuna categoria (305-3)	u.m.	2023
Beni e servizi acquistati	t CO ₂ e	45
Servizi di cloud computing e data center Beni strumentali		-
Combustibili e attività legate all'energia		271
Beni locati a monte		-
Rifiuti generati nelle operazioni		115.274
Lavorazione dei prodotti venduti		-
Utilizzo dei prodotti venduti		530.330
Trattamento di fine vita dei prodotti venduti		-
Beni locati a valle		1.920
Franchising		-
Trasporto e distribuzione a monte		-

³⁷ Si segnala che l'aumento di emissioni dirette da gasolio nel 2023 è riconducibile allo svolgimento delle prove di funzionamento dei gruppi elettrogeni.

Trasporto e distribuzione a valle		-
Viaggi d'affari		-
Pendolarismo dei dipendenti		1.573
Investimenti finanziari		-
Totale emissioni indirette lorde (Scope 3) di GHG		649.414

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 1990-2021 (National Inventory Report 2023)", 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.

Con riferimento allo Scope 3, AdB calcola le emissioni secondo le categorie proposte dall'Airport Carbon Accreditation, che ai fini del presente documento sono state ricondotte a quelle del GHG Protocol, come suggerito dagli standard di rendicontazione di riferimento.

Intensità emissioni (GRI 305-4)	u.m.	2021	2022	2023
Emissioni totali ³⁸	t CO ₂	4.764	4.599	3.415,2
Numero passeggeri	N.	4.096.287	8.485.290	9.960.205
Intensità delle emissioni	t CO₂ / N.	0,001163	0,000542	0,000343

Rispetto al 2022 si segnala una riduzione dell'intensità delle emissioni derivanti dai consumi energetici appunto in riduzione e dal numero di passeggeri in aumento.

5.2 Intermodalità e mobilità sostenibile

Durante il 2023 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.



PEOPLE MOVER – MARCONI EXPRESS

Il **Marconi Express o People Mover** è il collegamento veloce su monorotaia sopraelevata che permette dalla fine del 2021 uno spostamento tra l'Aeroporto e la stazione centrale di Bologna ed è quindi il collegamento più rapido e sostenibile tra Aeroporto, Stazione e centro di Bologna. Marconi Express toglie ogni mese dalle strade migliaia di auto ed i **1.904 pannelli fotovoltaici** installati sul parapetto della passerella di sicurezza lungo la via di corsa forniscono circa il **35% del fabbisogno energetico**. Gli spostamenti dall'aeroporto alla stazione centrale di Bologna e viceversa tramite Marconi Express hanno infatti consentito di **risparmiare circa 884,5 tonnellate di CO₂**³⁹; il calcolo è il risultato della moltiplicazione del numero dei **passeggeri trasportati – pari a 1.730.104 persone nel 2023**. Nello stesso periodo, i **1.904 pannelli fotovoltaici hanno prodotto più di 423 MWh**. Per quanto riguarda il consumo di suolo dell'opera, questo è limitato alla stazione Lazzaretto e alle impronte delle pile in calcestruzzo che sorreggono la via di

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.

³⁹ 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.



corsa. Il tracciato della monorotaia, infine, scorre su cave dismesse e su aree demaniali, senza toccare aree agricole né fortemente urbanizzate.

Nel mese di novembre è stato firmato un **Protocollo d'intesa fra Aeroporto di Bologna e Marconi Express** che conferma una collaborazione importante fra le due società, già avviata da tempo, sui temi della mobilità sostenibile e della sostenibilità sociale, ma anche un ulteriore impulso a proseguire insieme su nuovi progetti in tema di decarbonizzazione, d'innovazione e di sviluppo tecnologico, non solo per migliorare l'efficienza e la qualità del servizio, ma anche per rispondere ai bisogni sociali legati alla mobilità green. Con tale protocollo è stata ribadita una assoluta condivisione di valori e di obiettivi ed un'attiva collaborazione per realizzare nuove iniziative e progetti a favore dei lavoratori aeroportuali e di tutti gli utenti dello scalo, con l'obiettivo di contrastare il cambiamento climatico e promuovere il benessere della collettività attraverso la sostenibilità dei trasporti.



**1.730.104
PASSEGGERI**
nel 2023



**884,5 TONNELLATE
DI CO₂ RISPARMIATE**

Ad integrazione del collegamento della città con il trasporto pubblico, lo scalo è inoltre collegato con il servizio della **navetta speciale 944**, non concorrenziale al People Mover, ma alternativo, con corse fino all'ospedale Maggiore in modo da assicurare sufficiente capacità al TPL e andare incontro alle esigenze dei lavoratori zona Ospedale Maggiore, garantendo inoltre due corse notturne. È stata altresì attivata **la linea notturna su gomma 940** che garantisce il trasporto ai passeggeri e ai dipendenti in partenza con i primi voli della mattina o che arrivano con gli ultimi della notte.

Sono anche presenti servizi di linea a lunga percorrenza per Modena, Rimini, Ferrara e Firenze.

Per quanto riguarda i **servizi di sharing**, AdB ha instaurato una collaborazione con **"Corrente"**, il servizio di car sharing elettrico *free floating* di TPER, a disposizione di passeggeri e dipendenti. Il servizio di car sharing elettrico prevede una convenzione speciale per gli appartenenti alla Comunità Aeroportuale ad un costo ridotto al minuto e senza il sovrapprezzo aeroporto. A tal proposito, sono stati messi a disposizione 10 stalli riservati presso la "wait zone" dell'Aeroporto. Tale servizio copre attualmente i comuni di Bologna, Casalecchio di Reno, Ferrara, Imola e sono in corso interlocuzioni per estenderlo ad altri comuni della città metropolitana. Nel corso del 2023 i passeggeri ed i dipendenti hanno percorso 240.000 Km da/per l'aeroporto con un risparmio di CO₂ di quasi 31,97 tonnellate. È stata inoltre lanciata l'iniziativa "drive back" che si attiva in caso di auto in eccesso presso lo scalo aeroportuale e permette attraverso un buono inviato via e-mail agli abbonati della comunità aeroportuale, di riportare le auto verso la città con uno sconto del 99%, avvantaggiando così il riequilibrio della flotta e il risparmio da parte degli utenti.

AdB ha anche pianificato una strategia su più fronti che sta sostenendo fattivamente l'uso della bicicletta. In particolare, ha realizzato la **BLQ Bike Station**, un parcheggio per biciclette e monopattini situato nella zona sottostante alla stazione del Marconi Express, all'interno del sedime aeroportuale, che sta riscuotendo notevole successo tra i pendolari in bicicletta. Infatti, questo parcheggio offre moderne rastrelliere antifurto per le biciclette, videosorveglianza e una colonnina per la manutenzione delle biciclette. Nell'area è stato aperto un **hub del Bike sharing** cittadino che ha consentito di aprire/chiedere 14.216 corse nel 2023, per 63.192 km con un risparmio di CO₂ di 24 tonnellate.

Aeroporto di Bologna ha inoltre partecipato ai progetti **PRECINCT, CONCILIA e SIGN-AIR**:

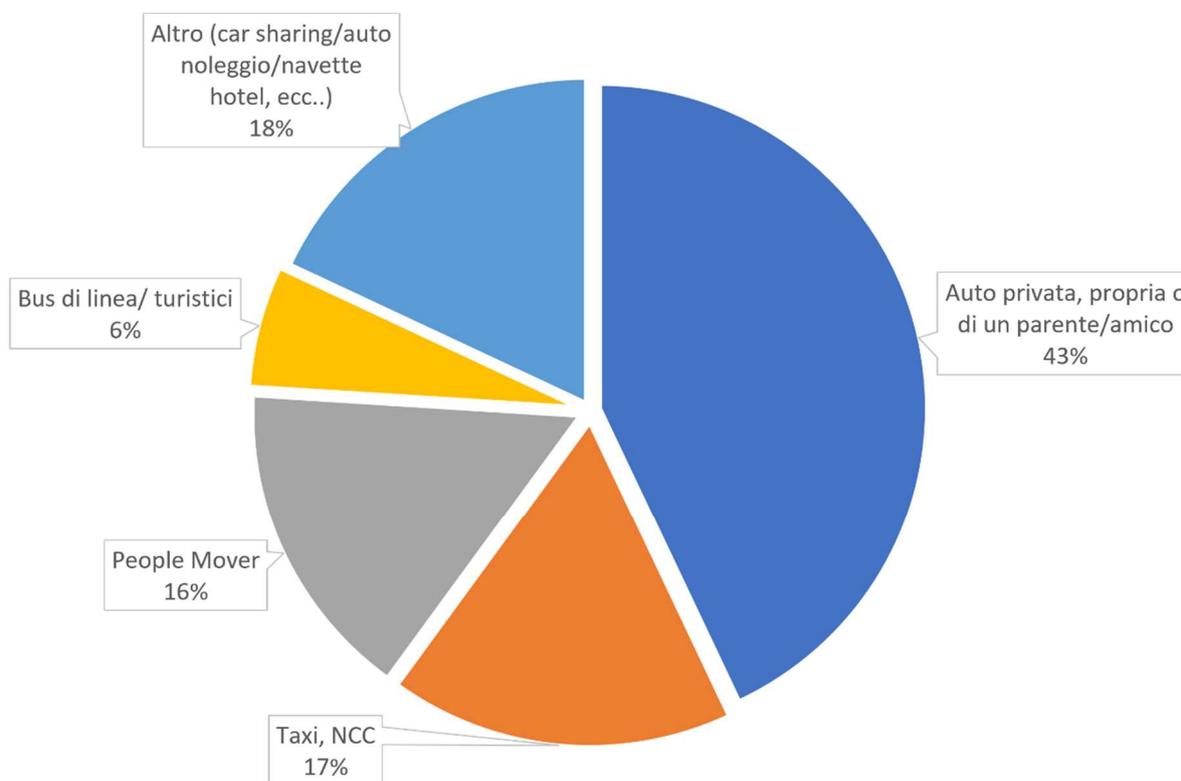
- le attività aeroportuali hanno un forte impatto sul territorio circostante e in questa prospettiva, la partecipazione al progetto **PRECINCT** mira ad aumentare la resilienza dell'Aeroporto come Infrastruttura Critica e hub multimodale. In Emilia-Romagna i partner di PRECINCT sono l'Aeroporto di Bologna, l'Istituto sui Trasporti e la Logistica (ITL) e Lepida, ente che si occupa di fornire identità digitali, che insieme hanno sviluppato una sperimentazione relativa alla parte di mobilità, in collaborazione con gli stakeholder locali come Tper e Marconi Express. Le infrastrutture critiche europee sono oggi estremamente interconnesse

grazie all'avanzato livello tecnologico che consente loro di condividere informazioni. L'elevata interdipendenza li rende allo stesso tempo altamente vulnerabili. In questo contesto il progetto PRECINCT si propone di identificare le criticità cyber-fisiche rilevando le possibili soluzioni che possono essere adottate per connettere infrastrutture indipendenti in modo collaborativo ed efficiente condividendo dati, modelli di protezione e nuovi servizi di resilienza;

- il progetto **Concilia** risponde al bando #Conciliamo del Dipartimento per le Politiche della Famiglia della Presidenza del Consiglio dei Ministri. Il progetto si è avviato nel febbraio 2022 e si è concluso nel febbraio 2024. Le finalità volte a meglio conciliare la vita lavorativa e quella familiare dei dipendenti hanno interessato trasversalmente diverse attività connesse a i) piattaforma Welfare; ii) Smart Working; iii) Banca solidale delle ore; iv) mobilità sostenibile e MaaS; v) visite di prevenzione per la salute;
- il progetto **SIGN-AIR**, partito a giugno 2023, svilupperà e testerà una nuova piattaforma per la condivisione orchestrata di dati nei viaggi multimodali. La piattaforma fornirà la possibilità per gli operatori di servizi di trasporto di raggiungere accordi di condivisione dei dati con altri operatori e gestire i relativi contratti.

Nel grafico riportato di seguito sono state riportate le modalità d'accesso⁴⁰ all'Aeroporto da parte dei passeggeri nell'anno 2023.

MODALITÀ DI ACCESSO ALLO SCALO DA PARTE DEI PASSEGGERI



⁴⁰ Si segnala che tali dati sono stati stimati sulla base delle interviste ai passeggeri e pesati con i dati di entrata delle auto in Aeroporto e di validazione del People Mover.



ACCORDI DI MOBILITY MANAGEMENT

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. Il sistema è stato esteso a treni regionali, abbonamento bici su treno e bike sharing ed anche a corse taxi, per completare la gamma intermodale a disposizione.

Tramite azioni di mobility management integrate, volte a intercettare anche aziende di piccole e medie dimensioni che gravitano sul sito aeroportuale, attraverso la figura sperimentale del **Mobility Manager di zona**, i dipendenti di tutte le aziende operanti in loco hanno beneficiato dell'opportunità di accedere a questa innovativa offerta di trasporto pubblico e altre forme di agevolazione. La sperimentazione MaaS implementata dall'Aeroporto di Bologna applica un modello fortemente innovativo per l'erogazione di servizi di trasporto multimediale ed integrato, ad oggi presente solo in alcune versioni sperimentali nell'ambito di progetti di ricerca. Nella realizzazione sono stati coinvolti tutti gli stakeholders, a partire da TPER (gestore del servizio di TPL e car-sharing), a Marconi Express (gestore del People Mover), agli enti territoriali, Comune e Città Metropolitana, RER e Agenzia per la mobilità SRM. L'azione connessa al MaaS ha previsto inoltre il coinvolgimento di società che gestiscono il servizio di bike sharing e taxi per offrire progressivamente nel tempo una gamma di servizi sempre più ampia e soddisfare le diverse esigenze di mobilità. Come tutti gli "as a service" il sistema prevede un abbonamento annuale a forfait che garantisce l'utilizzo di un "bundle" personalizzato di trasporti pubblici e privati utilizzabili illimitatamente con un solo abbonamento (all in one).

Inoltre, grazie 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 è stato ulteriormente incentivato il costo dell'abbonamento per i dipendenti del Gruppo, rendendo così fidelizzate le abitudini di mobilità sostenibile e i comportamenti virtuosi e portando l'abbonamento integrato a 10 € al mese per i dipendenti del Gruppo.

La distanza di 6 km dell'Aeroporto dal 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 al rinnovo degli incentivi previsti grazie all'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 0,2 € a chilometro, per un massimo di 50 € al mese per ogni dipendente. Nell'ambito del progetto di mobilità sostenibile Aeroporto ha deciso di attivare anche un'applicazione per smartphone che consente di rendicontare l'impatto sostenibile in termini di CO2 dei propri spostamenti casa-lavoro, aumentando la consapevolezza sui vantaggi economici e ambientali effettivi. L'app utilizzata, **UP2GO**, è una piattaforma digitale che permette ai dipendenti 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, col monopattino elettrico, coi mezzi di trasporto pubblico locale. L'app, inoltre, calcola in automatico l'impatto positivo generato dalle sessioni lavorate da remoto affidandosi in automatico ai gestionali aziendali HR. L'iniziativa incentiva la riduzione di CO2 prodotta nel tragitto casa-lavoro-casa, consentendo così l'adozione di comportamenti in maggiore sintonia con l'ambiente.

Dal gennaio a dicembre 2023 sono stati registrati spostamenti sostenibili per oltre **355.000 km** che corrispondono ad **un risparmio di CO2 di oltre 118 tonnellate**. Nel complesso tutte queste iniziative hanno consentito, lato lavoratori dello scalo, di tagliare di oltre il 27% l'uso del mezzo privato per raggiungere lo scalo rispetto a quanto accadeva nel 2019, un dato che tiene conto degli ingressi in aeroporto di tutta la comunità aeroportuale.

Da novembre 22 a novembre 23, per il progetto **Bike to work** in collaborazione con il Comune di Bologna, i dipendenti del gruppo AdB hanno percorso **22.007 km** in bici per venire al lavoro che corrispondono a **8.595 kg di CO2 non emessa**, come quella mediamente assorbita da 427 alberi adulti in un anno. Il numero dei dipendenti che ha aderito all'iniziativa rappresenta circa l'**8% dei dipendenti**.



22.007 KM PERCORSI

Nel 2023



**8.595 KG DI CO₂
RISPARMIATI**



A tal proposito, si segnala che Aeroporto Marconi di Bologna è la prima Società di gestione aeroportuale italiana ad ottenere da FIAB-Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta la certificazione di **“Azienda Bike Friendly”** al livello **“Gold”** per la sua ottima risposta ai 55 indicatori previsti dal protocollo europeo, come risultato della strategia che AdB ha pianificato su più fronti e che sta motivando i lavoratori. La certificazione, che ha una validità di tre anni, riconosce ufficialmente le aziende che si contraddistinguono per aver realizzato al loro interno un ambiente di lavoro che promuove e sostiene l'utilizzo della bicicletta.

Il protocollo valuta **sei ambiti di azione**: informazione, comunicazione e motivazione dei dipendenti; coordinamento e organizzazione; servizi a sostegno della ciclabilità; dotazione di strutture per la ciclabilità; gestione dei parcheggi come misura complementare; afflusso di clienti.

Più elevati sono gli standard soddisfatti, maggiore è il livello che l'azienda può raggiungere. Sono previsti tre livelli di merito: Bronze, Silver e Gold.

AZIENDA BIKE FRIENDLY CERTIFICAZIONE



PARCHEGGI

Il piano strategico del servizio parcheggi ha evidenziato buoni risultati. Si ricorda che oggetto del piano era la ridefinizione dell'offerta parcheggi ed il restyling dei brand degli stessi con l'obiettivo di rendere maggiormente riconoscibili ed attrattive le singole aree di sosta e massimizzarne le opportunità di crescita nel breve-medio termine. Gli obiettivi prefissati sono stati raggiunti grazie anche ad ulteriori affinamenti e ad una modellazione dinamica dei posti per ridurre, da un punto di vista operativo, i disagi ai passeggeri ed agli accompagnatori derivanti dalla chiusura del parcheggio Premium per i lavori di realizzazione del nuovo curbside partenze.

La differenziazione tariffaria introdotta nel canale di vendita e-commerce tra importo onsite ed online ha evidenziato la particolare propensione al prepagamento della sosta da parte della clientela. Per tale motivo sono state implementate azioni di miglioramento della piattaforma rendendola sempre più digitale velocizzando il data entry, e introducendo una nuova piattaforma a favore delle aziende del territorio per la prenotazione ed il prepagamento della sosta a tariffe convenzionate.

Nell'ambito dei progetti inseriti all'interno del Piano di Sostenibilità, nel corso dell'anno sono state integrate le colonnine all'interno del parcheggio P2 Business per la ricarica di autovetture con motorizzazione elettrica. Ulteriori installazioni proseguiranno per gli anni a venire al fine di garantire la ricarica sia delle auto passeggeri che delle prime autovetture elettriche aziendali che AdB ha acquistato nel corso del 2023.

VERTIPORTO - ADVANCED AIR MOBILITY

AdB ha una partecipazione del 5% nella società UrbanV Spa costituita nel 2022 da Aeroporti di Roma, Aeroporto di Venezia e Aeroports de la Cote d'Azur per lo sviluppo internazionale della Urban Air Mobility.

UrbanV realizza studi di fattibilità tecnico-economici e masterplan propedeutici alla fase autorizzativa e alla successiva realizzazione e gestione dei vertiporti. Trattasi di una nuova rete di collegamenti tramite velivoli elettrici a decollo verticale che permetterà di raggiungere in maniera rapida, sicura e sostenibile i principali punti di interesse della città e del territorio regionale, in un raggio di circa 100-120 km. Lo studio di UrbanV comprenderà il design dei vertiporti da realizzare, la gestione delle operazioni a terra ed in volo, la definizione di un business plan, l'analisi delle possibili rotte e delle potenzialità intermodali, le infrastrutture elettriche necessarie per la ricarica dei velivoli, le attività cargo e ogni altro possibile caso d'utilizzo. La nuova infrastruttura del Marconi potrà favorire gli spostamenti di turisti e viaggiatori d'affari, accrescendo le potenzialità della città di Bologna e della regione Emilia-Romagna in termini di accessibilità, intermodalità e sicurezza del traffico stradale, in coerenza anche con il Piano di Sostenibilità dell'Aeroporto di Bologna, che mira a diventare Carbon Neutral entro il 2030.

5.3 Gestione del rumore

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

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. Nel corso del 2023 AdB ha posto in atto alcune specifiche azioni, attuate in stretta collaborazione con gli Enti territoriali e con le Autorità aeroportuali ENAC ed ENAV, volte alla riduzione del disturbo arrecato alla popolazione del Comune di Bologna soggetta al sorvolo degli aerei. In particolare, a Giugno 2023 è stata adottata una specifica Ordinanza ENAC che ha introdotto ulteriori restrizioni alle direttrici di movimento lato Bologna, dimezzando altresì la capacità di pista nella fascia 23:00-06:00. A seguito di tale misura, prorogata fino al 26 ottobre 2024, nel periodo Luglio-Dicembre 2023 i sorvoli notturni sono diminuiti del 78% rispetto al periodo Gennaio-Giugno. Inoltre, a inizio settembre 2023 è entrata in vigore una nuova procedura di salita iniziale per decolli Pista 12 (preliminarmente valutata e studiata da ADB ed ENAV) che ha ridotto la quota di virata da 800 a 520 piedi. Il beneficio dato da tale azione è dato dallo spostamento delle traiettorie di decollo su aree del comune di Bologna a minore densità abitativa e contestuale riduzione del disagio percepito dalla popolazione residente.

Oltre alle azioni specifiche sopra descritte, nel corso del 2023 è proseguito il puntuale monitoraggio del rumore aeroportuale e la condivisione dei dati ed informazioni al territorio sull'impatto acustico e sul traffico aereo, oltre a momenti specifici di confronto nelle sedi tecnico istituzionali previste (Commissione aeroportuale ex Art.5 DM 31.10.1997).

Indicatori di performance

Postazione	LVA [dB(A)] 31/12/2021	LVA [dB(A)] 31/12/2022	LVA [dB(A)] 31/12/2023
P1	64,7	67,2	67,0
P4	59,8	61,6	62,3
P5	53,9	53,8	54,3
P6	60,1	63,6	64,8
P7	51,5	54,3	55,0
P8	49,4	51,8	51,4
P9	51,4	55,1	55,7

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, il calcolo del livello di rumore LVA è svolto prendendo a riferimento il cosiddetto "periodo di picco" rappresentato dalle tre settimane a maggior traffico identificate ciascuna nei seguenti quadrimestri: Gennaio-Ottobre-Novembre-Dicembre, Febbraio+Maggio, Giugno+Settembre, ed escludendo i voli di Stato, i voli militari e i voli adibiti al trasporto di materiale sanitario. I dati sono desunti dal Sistema di monitoraggio del rumore 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 2023 i livelli di rumore registrati dalle centraline P5, P6, P7 e P9 localizzate in Comune di Bologna sono risultati in aumento rispetto ai valori del 2022 a seguito dei seguenti fattori di traffico riferiti ai rispettivi periodi di riferimento: aumento del 8% dei movimenti complessivi (5.350MVT nel 2023 vs 4.946 del 2022); Incremento

dei sorvoli notturni del 86% (56 sorvoli notturni nel 2023 vs 30 sorvoli notturni nel 2022). Per quanto riguarda le curve isofoniche LVA, queste sono risultate pari a 410,5.

Nel confronto della mappa di rumorosità effettiva 2023 con i limiti acustici previsti dalle mappe di zonizzazione acustica aeroportuale sono stati rilevati alcuni superamenti di tali limiti in corrispondenza di aree ricadenti prevalentemente nel settore Ovest dell'intorno aeroportuale e caratterizzate da limitata estensione superficiale e bassa densità abitativa. Le medesime rilevazioni hanno altresì verificato il contenimento dei livelli di emissione entro i limiti acustici in corrispondenza delle aree ad alta densità abitativa situate nel settore Est dell'intorno aeroportuale (quartieri Navile, Pescarola, Corticella).

AdB ritiene che i limitati e circoscritti superamenti sopraindicati siano ascrivibili alle nuove procedure poste in atto nel 2023 al fine di contenimento dell'impatto acustico sulle aree densamente abitate limitrofe l'aeroporto. Tali azioni, nel complesso, hanno consentito di ridurre la popolazione complessiva esposta ai livelli di rumorosità aeroportuale.

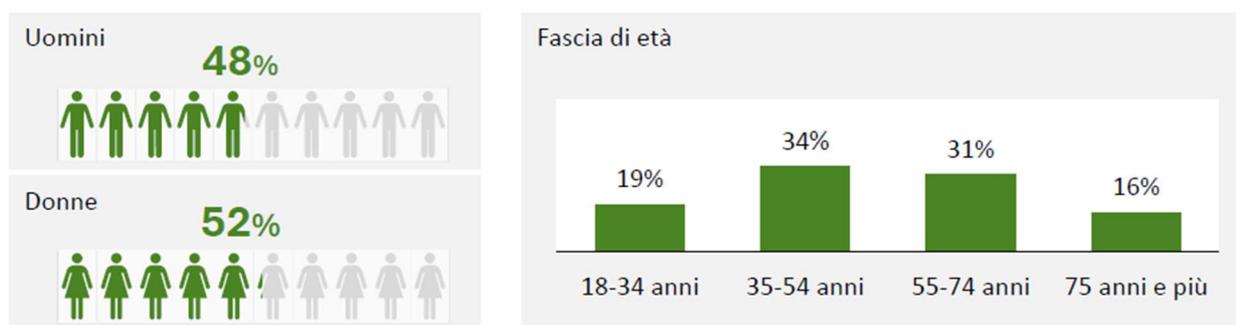
In relazione al rilevato superamento, nei circoscritti ambiti segnalati, dei limiti acustici AdB ha inoltre in programma di avviare le opportune interlocuzioni con gli Enti preposti, al fine di mettere a punto il piano di risanamento acustico come prescritto dalla normativa di livello europeo e nazionale, altresì destinando risorse adeguate e coerenti con i piani di sviluppo sostenibile della Società e condividendo con i Comuni interessati efficaci impieghi del gettito della tassa di scopo IRESA.

Indagine di percezione del sistema aeroportuale Bolognese

Nell'ambito della gestione del rumore AdB ha commissionato a Istituto Piepoli una **ricerca di natura quali-quantitativa** sui cittadini con l'obiettivo di comprendere quale sia **la percezione della realtà aeroportuale bolognese**, in particolare per le **tematiche riguardanti il rumore** prodotto dagli aerei in sorvolo e le iniziative promosse per ridurre il disturbo arrecato alla comunità residente nell'intorno aeroportuale.



La ricerca, che si è basata su 2 focus group online e 1500 interviste con cittadini bolognesi, ha indagato le tematiche relative alla percezione della qualità della vita, il ruolo dell'Aeroporto di Bologna, ed il livello di conoscenza delle misure adottate dall'Aeroporto per mitigare il tema del rumore.



Il risultato della ricerca vede **il 94% dei cittadini considera importante AdB per lo sviluppo ed il benessere del territorio**, in grado di avere ricadute positive non solo sulla città di Bologna ma anche sul territorio regionale e nazionale. Rispetto al tema del rumore, la problematica relativa all'inquinamento acustico è aumentata negli ultimi anni, e pur non emergendo come primaria, resta sempre una delle priorità d'intervento. A tal proposito, il 28% degli intervistati ha dichiarato di aver sentito parlare recentemente della dinamica sui media, il 7% di conoscere le misure messe in atto per mitigare il problema ed il 45% degli intervistati conosce almeno un'iniziativa dell'Aeroporto, in particolare la riduzione dei sorvoli notturni.

5.4 Qualità dell'aria

In riferimento alla gestione della qualità dell'aria, l'Aeroporto è dotato di un sistema di monitoraggio (dal 2018) che comprende due stazioni fisse di misura localizzate nelle vicinanze del sedime aeroportuale. L'attività aeroportuale è di per sé fonte di inquinamento atmosferico, soprattutto a causa delle emissioni dei motori degli aeromobili, e in minima parte in ragione delle emissioni del gestore aeroportuale. Inoltre, lo scalo è localizzato in un contesto territoriale già caratterizzato da un elevato grado di inquinamento atmosferico, causato dal traffico stradale. Gli esiti dei monitoraggi effettuati non rivelano particolari correlazioni fra il traffico aereo e i dati registrati, in considerazione della localizzazione delle stazioni di rilevamento situate in ambito urbano, dunque soggetto ad altre sorgenti e della grande volatilità delle emissioni rilasciate dagli aerei in fase di decollo e atterraggio. 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 2023 è proseguita l'attività di monitoraggio della qualità dell'aria con utilizzo di api e arnie collocate nell'intorno aeroportuale. Il progetto, avviato nel 2022, ha previsto una prima fase sperimentale cui è seguito il proseguimento dell'attività svolta in collaborazione con l'Università di Bologna ed il CONAPI (Consorzio Nazionale Apicoltori).

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.

Indicatori 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 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	2021		2022		2023	
Limite annuale: 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ media annua	Lippo	Agucchi	Lippo	Agucchi	Lippo	Agucchi
Gennaio	64	70	62	63	49	54
Febbraio	59	68	-	73	71	70
Marzo	68	74	82	85	54	59
Aprile	46	31	54	51	50	49
Maggio	37	36	44	39	13	15
Giugno	43	39	44	42	14	12
Luglio	41	50	48	43	15	-
Agosto	43	48	48	42	17	14
Settembre	59	56	-	49	23	22
Ottobre	60	60	65	69	22	25
Novembre	50	54	52	52	33	36
Dicembre	55	60	41	47	39	-

Bologna – valori medi mensili particolato (PM10)						
PM10 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	2021		2022		2023	
Limite annuale: 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ media annua	Lippo	Agucchi	Lippo	Agucchi	Lippo	Agucchi
Gennaio	36	34	33	33	23	-

Febbraio	34	33	-	32	31	34
Marzo	21	22	29	31	15	15
Aprile	13	13	12	12	12	12
Maggio	12	10	18	17	14	14
Giugno	20	16	21	17	15	16
Luglio	18	17	18	14	20	20
Agosto	16	15	13	10	16	15
Settembre	18	18	-	10	18	18
Ottobre	21	22	24	-	18	20
Novembre	19	18	25	18	20	20
Dicembre	29	29	29	22	27	26

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. Nel 2023 si è registrata una diminuzione dei valori di NO2 rispetto al 2022 e contestualmente i valori sono invariati rispetto alla componente PM10.

5.5 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, 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 biodegradabili, ma che possono comportare l'alterazione, seppur temporanea, di alcuni parametri di qualità delle acque (tipicamente COD e BOD5). Dal punto di vista operativo l'attività di de-icing del 2023, seppure limitata grazie a condizioni climatiche favorevoli, è proseguita in continuità con il 2022, utilizzando la de-icing pad remota con le procedure di de/anti-icing effettuate con l'aeromobile a motori accesi in transito alla de-icing pad prima di procedere verso la pista per il decollo. Relativamente al funzionamento della piazzola di trattamento de-icing degli aeromobili, il cui sistema di trattamento acque presenta alcune criticità rispetto al potenziale di abbattimento del carico inquinante, in occasione del puntuale monitoraggio delle acque di scarico sono stati rilevati alcuni superamenti nei parametri di qualità disposti dalla normativa, tutti prontamente comunicati alla competente Autorità di Controllo. A seguito di tali misurazioni AdB ha attivato specifici interventi di adeguamento del sistema di trattamento, finalizzati a garantire il pieno rispetto dei limiti previsti dalla Autorizzazione Unica Ambientale.

Indicatori di performance

Prelievi idrici (GRI 303-3)	u.m.	2021		2022		2023	
Fonte del prelievo idrico:		Acqua dolce	Altre tipologie di acqua	Acqua dolce	Altre tipologie di acqua	Acqua dolce	Altre tipologie di acqua
Pozzi	m ³	80.485	-	77.058	-	94.022	-
Acque municipali		29.392	-	51.835	-	44.350	-
Totale	m³	109.877	-	128.893	-	140.092	-

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 (comprehensive anche di FFM) e a TAG.

Nel 2022 l'acqua scaricata⁴¹ corrisponde a 770.464 metri cubi (844.309 nel 2022), di cui 9.036 (7.642 nel 2022) vengono scaricati in pubblica fognatura e 761.428 (836.667 nel 2022) 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
		2021	2022	2023	D.Lgs. 152/06
COD	mg/l	21,0	34,1	35,8	500
Idrocarburi	mg/l	1,1	0,6	0	250
Solidi sospesi	mg/l	2,9	26,3	14,6	80

Nel 2023 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).

5.6 Gestione dei rifiuti ed economia circolare

Riguardo alle attività aeroportuali, la maggior produzione di rifiuti in aeroporto 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. Per questa ragione si sono attuati, già dal 2022, coinvolgimenti diretti di tali soggetti.

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 Hera, vengono conferiti presso il termovalorizzatore di Sant'Agata Bolognese e concorrono alla produzione di biometano da parte di quest'ultimo.

Nel corso del 2023 sono proseguite le specifiche iniziative anche in collaborazione con Hera.

Nel corso del secondo semestre del 2023, poi, è stato siglato un accordo con **Plastic Free Onlus**, primario soggetto impegnato nelle attività di sensibilizzazione dell'inquinamento da plastica per l'avvio di un progetto innovativo e sfidante che porti alla graduale riduzione ed eliminazione delle plastiche monouso presso gli esercizi di F&B presenti all'interno dello scalo e vendite all'interno del Duty Free. Parallelamente questa partnership avrà anche obiettivo di sensibilizzare i passeggeri sul tema dell'inquinamento da plastiche, criticità sempre più attuale. Numerose sono le azioni che i subconcessionari coinvolti hanno messo in campo e che si stima consentiranno, alla fine del 2024, di ridurre le plastica monouso, presso i punti vendita aderenti, di un 50% stimando una riduzione di circa 500.000 bottigliette in plastica nel primo anno di effettiva implementazione del progetto.

Nell'ambito delle iniziative del Piano di Sostenibilità, nel corso del 2023, AdB ha attuato alcune **iniziative rivolte al riuso delle materie** in ottica di *circular economy* sempre in collaborazione con Hera. Tra le diverse iniziative una delle più significative riguarda la **valorizzazione degli oli vegetali esausti (OVE)** che possono convertiti da rifiuti a biocarburante attraverso un processo virtuoso di economia circolare.

⁴¹ Si precisa che il dato riguarda unicamente scarichi di acqua dolce (≤ 1.000 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.



INSIEME CON HERA PER LA VALORIZZAZIONE DEGLI OVE

La partnership tra l'Aeroporto ed Hera ha permesso di attivare una filiera circolare per la valorizzazione degli OVE. Infatti, 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. Nel 2023 AdB ha raccolto **1.150 kg** di OVE.

Un processo circolare...

1	Raccolta degli OVE nei 3 negozi aderenti al progetto di AdB	3	Produzione di biocarburante: gli oli lavorati vengono inviati alla bioraffineria di una nota azienda energetica globale <per essere trasformati in biocarburante HVO (Hidrotreated Vegetable Oil)
2	Prima lavorazione degli oli, che vengono trasferiti all'apposito impianto, al fine di raggiungere determinate caratteristiche chimico fisiche	4	Impiego di mezzi: il biocarburante viene messo a disposizione presso le pompe della rete di distribuzione di una nota azienda energetica globale



Vantaggi ambientali del progetto "OVE", alcuni dati:



* Dati stimati considerando che un'auto di media cilindrata percorre circa 20km con 1 litro di gasolio (DEFRA UK, 2020)

** Dati stimati considerando che un albero di medie dimensioni assorbe in media circa 100kg di CO₂ all'anno (CNR, 2012)

Sotto si elencano le ulteriori principali iniziative, messe in campo grazie alla collaborazione tra Hera e AdB.

ALTRE INIZIATIVE DI CIRCULAR ECONOMY

Raccolta differenziata

Aeroporto di Bologna ha avviato a febbraio 2022, con l'aiuto della multiutility del territorio, 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 che hanno registrato una crescita da una media del 20% al 50% in pochi mesi sui rifiuti di tutto lo scalo (mediamente 1000 tonnellate/anno). Nel 2023 sono state avviate campagne di sensibilizzazione dei passeggeri e delle attività commerciali presenti in aeroporto per la riduzione dell'uso della plastica e una maggiore attenzione alla differenziazione dei rifiuti. A tal proposito, ad agosto si è verificato un picco del 55% nella differenziazione dei rifiuti.



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

Nel 2023 è proseguita l'attività di separazione e avvio al riciclo delle pellicole da imballaggio del settore cargo, attraverso la controllata FFM, che vengono avviate al riciclo per produrre nuove pellicole riutilizzate dalla stessa FFM con l'85% di plastica riciclata, attività - che nell'ottica di creazione di sinergie che includano tutti gli operatori presenti nello scalo - ha visto anche il coinvolgimento e la partecipazione dell'operatore di Duty Free che dal 2023 conferisce le plastiche in questo processo virtuoso.

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

La raccolta e il riciclo della plastica sono vitali. La collaborazione con la multiutility Hera, Corepla e 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. La flotta TPER che serve Aeroporto di Bologna utilizza esclusivamente biometano. 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.

Nel corso del 2023 sono proseguite le specifiche iniziative anche in collaborazione con Hera. Tra le più rilevanti si registra un approfondimento svolto sui temi della sicurezza sul lavoro e la relativa formazione degli operatori che accedono al punto di raccolta rifiuti.

INSIEME CON HERA PER LA VALORIZZAZIONE DEL RIFIUTO ORGANICO

La partnership tra Aeroporto di Bologna e Gruppo Hera, ha permesso di attivare una filiera circolare per la valorizzazione del rifiuto organico.

La raccolta differenziata del rifiuto organico prodotto in Aeroporto e destinato all'impianto del Gruppo Herambiente di S. Agata Bolognese (BO), contribuisce alla valorizzazione del **rifiuto organico** che viene **trasformato in biometano**. Nel 2023 AdB ha raccolto **72.000 kg** di OVE.

Il biometano è un **combustibile green rinnovabile al 100%**, con la stessa qualità e lo stesso contributo energetico del metano di origine fossile, ma rispetto a quest'ultimo ha minori impatti ambientali.

Un processo circolare...

1	Separazione dei rifiuti organici	3	Digestione anaerobica
2	Raccolta rifiuti	4	Biometano: Per riscaldamento e uso domestico oppure per stazioni di rifornimento auto

Vantaggi ambientali del progetto “Biometano”, alcuni dati:



Indicatori di performance

Rifiuti prodotti (GRI 306-3)	u.m.	2021	2022	2023
Frazione differenziata da RSU	Kg	147.160	468.730	587.290
Rifiuti speciali non pericolosi		514.487	798.510	366.956
Rifiuti pericolosi		38.581	36.232	54.362
Frazione residuale secca		577.110	587.110	582.910
Totale rifiuti prodotti	Kg	1.277.338	1.890.582	1.591.517

Rifiuti non destinati a smaltimento (GRI 306-4)	u.m.	2021	2022	2023
Rifiuti pericolosi				
Riciclo ⁴²		0	0	0
Altre operazioni di recupero ⁴³		14.991	8.060	15.460
Rifiuti non pericolosi				
Riciclo	Kg	311.694	577.238	829.156
Altre operazioni di recupero		43.087	14.515	9.795
Totale rifiuti non destinati a smaltimento		369.772	599.813	854.411

Rifiuti destinati a smaltimento (GRI 306-5)	u.m.	2021	2022	2023
---	------	------	------	------

⁴² La categoria "riciclo" include anche il compostaggio.

⁴³ La categoria "altre operazioni di recupero" include la messa in riserva e scambio di rifiuti per sottoporli ad operazioni di recupero o riciclo.



Rifiuti pericolosi				
Termovalorizzazione ⁴⁴	Kg	23.410	27.730	38.628
Smaltimento in discarica		0	0	0
Altre operazioni di smaltimento		180	442	274
Rifiuti non pericolosi				
Termovalorizzazione	Kg	368.259	511.821	444.493
Smaltimento in discarica		98.107	84.652	40.031
Altre operazioni di smaltimento ⁴⁵		417.610	666.125	213.680
Totale rifiuti destinati a smaltimento		907.566	1.290.770	737.106

I rifiuti prodotti dal Gruppo nel 2023 registrano un calo rispetto al 2022 (-16% circa), principalmente riconducibile ai rifiuti non pericolosi destinati a smaltimento.

⁴⁴ La categoria "termovalorizzazione" include i rifiuti inviati a trattamento termico e classificati con i codici R01 e D10 secondo la normativa italiana.

⁴⁵ La categoria "altre operazioni di smaltimento" include il trattamento chimico-fisico e deposito prima di operazioni di smaltimento.



6. People – Sostenibilità sociale

607 lavoratori di cui 95% dipendenti

574 dipendenti di cui 46% donne e 54% uomini

206 nuove assunzioni di cui 48% donne e 52% uomini

31 ore di formazione pro-capite erogata



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 costruisce costantemente lo 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 della Società. A fine 2023 AdB ha avviato un progetto di revisione della Carta dei Valori: dopo la pandemia, l'Aeroporto ha recuperato i livelli di traffico del 2019 e sta contestualmente affrontando le grandi sfide infrastrutturali che ne cambieranno il volto nei prossimi anni, mentre la sostenibilità in tutte le sue accezioni, ambientale, sociale ed economica, è diventata sempre più centrale ed imprescindibile assieme all'Innovazione. Per questi motivi AdB ha voluto intraprendere un percorso condiviso per definire insieme il nuovo cammino, con la necessità di ripensare i Valori che erano stati definiti in passato, ma anche il modello di leadership, lo stile manageriale ed il modello di competenze. Ha quindi avuto inizio il Progetto "**Le Radici e le Ali**" con una survey estesa a tutti i dipendenti di AdB ed il coinvolgimento attivo dei dirigenti e del gruppo giovani in un mix di progetto di sviluppo e progetto formativo. Nel 2024, attraverso ulteriori indagini, workshop e focus group, con il coinvolgimento di tutti i livelli gerarchici, si arriverà a definire la nuova Carta dei Valori.

Il Gruppo da tempo si è dotato di un **Codice Etico** rivolto a tutti i dipendenti e collaboratori, contenente i valori e i principi etici dell'Azienda (rif. par. 3.3 Il modello organizzativo per una gestione etica del business) al quale 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.

6.1 Gestione del personale

Con un organico di **607 persone** al 31 dicembre 2023, di cui il 47% 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.

Il 28 giugno 2022 è stato 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. Ad agosto 2023, dopo una revisione del Regolamento Aziendale a valle del primo anno di applicazione, sono stati rinnovati gli accordi individuali con la popolazione aziendale interessata (circa il 18% del totale).

Per quanto riguarda le attività di selezione e assunzione del personale, il 2023 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 difficoltosa 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 del Gruppo tramite Job Posting e Job Opportunity interne.

Le attività di recruiting hanno coinvolto anche alcune figure di staff, soprattutto nell'area Infrastrutture con gli ingressi di Technical Specialist, Supporto RUP e PMO 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, 2-8)	u.m.	31/12/2021			31/12/2022			31/12/2023		
		Uomo	Uomo	Uomo	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dipendenti (subordinati)	N°	247	228	475	263	242	505	308	266	574
Altri collaboratori (Somministrati)		2	5	7	12	5	17	13	20	33
Stagisti		1	-	1	-	-	-	-	-	-
Totale		250	233	483	275	247	522	321	286	607
Dipendenti per tipologia contrattuale (HC)	u.m.	31/12/2021			31/12/2022			31/12/2023		
		Uomo	Uomo	Uomo	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Contratto a tempo determinato	N°	12	11	23	28	31	59	50	49	99
AdB SPA		12	11	23	28	30	58	50	49	99
Fast Freight Marconi Spa		-	-	-	-	1	1	-	-	-
Tag Bologna S.r.l.		-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contratto a tempo indeterminato		235	217	452	235	211	446	258	217	475
AdB SPA		222	199	421	222	194	416	245	198	443
Fast Freight Marconi Spa		2	13	15	2	12	14	2	13	15
Tag Bologna S.r.l.		11	5	16	11	5	16	11	6	17
Totale		247	228	475	263	242	505	308	266	574
Dipendenti per tipologia di impiego		u.m.	31/12/2021			31/12/2022			31/12/2023	
		Uomo	Uomo	Uomo	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dipendenti full-time	N°	204	152	356	218	153	371	242	163	405
Dipendenti part-time		43	76	119	45	89	134	66	103	169
Totale		247	228	475	263	242	505	308	266	574

Nel 2023 si è assistito a un aumento dell'organico rispetto agli anni precedenti, prevalentemente a seguito della campagna assunzioni 2023 nei settori operativi (Security, assistenza PRM, facilitatori ecc.), resa necessaria a seguito dell'incremento del traffico aereo dei passeggeri. Data la repentina ripresa dei volumi del traffico, si evidenzia un trend in aumento del ricorso a contratti a termine, in particolare di tipo stagionale. Si segnala inoltre l'aumento dei contratti a tempo indeterminato, sia per effetto di stabilizzazioni contrattuali, sia per assunzione di figure staff.

Numero dei nuovi assunti (GRI Standard 401-1)	u.m.	2021			2022			2023		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dipendenti a tempo determinato	N°	35	23	58	75	74	149	79	94	173
età inferiore ai 30 anni		14	10	24	27	38	65	39	69	108
tra i 30 e i 50 anni		18	13	31	42	36	78	37	25	62
età superiore ai 50 anni		3	-	3	6	-	6	3	-	3
Dipendenti a tempo indeterminato		3	2	5	5	2	7	28	5	33
età inferiore ai 30 anni	1	1	2	-	1	1	2	-	2	



tra i 30 e i 50 anni		1	1	2	4	-	4	17	5	22
età superiore ai 50 anni		1	-	1	1	1	2	9	-	9
Totale		38	25	63	80	76	156	107	99	206
età inferiore ai 30 anni		15	11	26	27	39	66	41	69	110
tra i 30 e i 50 anni		19	14	33	46	36	82	54	30	84
età superiore ai 50 anni		4	-	4	7	1	8	12	-	12
Dipendenti che hanno lasciato l'Azienda (GRI Standard 401-1)	u.m.	2021			2022			2023		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dipendenti a tempo determinato		23	13	36	53	51	104	52	73	125
età inferiore ai 30 anni		9	5	14	20	21	41	19	50	69
tra i 30 e i 50 anni		13	8	21	28	30	58	30	23	53
età superiore ai 50 anni		1	-	1	5	-	5	3	-	3
Dipendenti a tempo indeterminato		18	5	23	11	11	22	10	2	12
età inferiore ai 30 anni		1	-	1	2	-	2	2	-	2
tra i 30 e i 50 anni	N°	6	1	7	6	8	14	5	1	6
età superiore ai 50 anni		11	4	15	3	3	6	3	1	4
Totale		41	18	59	64	62	126	62	75	137
età inferiore ai 30 anni		10	5	15	22	21	43	21	50	71
tra i 30 e i 50 anni		19	9	28	34	38	72	35	24	59
età superiore ai 50 anni		12	4	16	8	3	11	6	1	7

Tasso di turnover in entrata	u.m.	2021			2022			2023		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Totale		15%	11%	13%	30%	31%	31%	35%	37%	36%
età inferiore ai 30 anni	%	71%	73%	72%	123%	150%	138%	117%	168%	145%
tra i 30 e i 50 anni		13%	10%	12%	32%	27%	30%	34%	22%	29%
età superiore ai 50 anni		5%	0%	3%	7%	1%	4%	10%	0%	6%
Tasso di turnover in uscita	u.m.	2021			2022			2023		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Totale		17%	8%	12%	24%	26%	25%	20%	28%	24%
età inferiore ai 30 anni	%	48%	33%	42%	100%	81%	90%	60%	122%	93%
tra i 30 e i 50 anni		13%	6%	10%	24%	29%	26%	22%	18%	20%
età superiore ai 50 anni		14%	5%	10%	8%	4%	6%	5%	1%	3%

Il trend di assunzioni e cessazioni risulta in crescita nel 2023, in particolare rispetto a contratti a termine di dipendenti impiegati nel settore operations, tipicamente con età inferiore ai 50 anni.

6.2 Rispetto dei diritti umani, parità di genere, diversità ed inclusione

Il rispetto dei diritti umani e 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 **12,7%** (media europea Eurostat 2021), in AdB si registra una sostanziale parità di trattamento economico, con un gender pay gap addirittura favorevole alle donne dello 1,6%. L'Aeroporto premia infatti l'impegno dei dipendenti sia tramite 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.

**Gender pay gap
pari a 1,6%
favorevole alle
donne**

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). Nel 2023 le attività di auditing e di monitoraggio dei KPI hanno confermato il rinnovo annuale della certificazione nuovamente con punteggio pieno.

Inoltre, nel 2023 è stata ottenuta l'attestazione sulla **Diversity & Inclusion** (prima società di gestione aeroportuale in Italia) secondo la **ISO 30415:2021**, frutto di una valutazione del framework D&I di Aeroporto di Bologna, orientato a garantire un sistema realmente inclusivo e rispettoso delle diversità di genere, nazionalità, lingua, cultura, orientamento sessuale, religione, abilità e disabilità nell'ambiente di lavoro, sulla base di dati e obiettivi misurati e misurabili.

AdB è stata valutata rispetto a cinque aree principali: governance, leadership e comportamenti individuali, gestione delle risorse umane e cultura dell'inclusione, prodotti e servizi inclusivi, forniture e rapporti con i fornitori, rapporti con i portatori di interessi esterni all'Azienda.

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.

Nello specifico, nel 2023 sono proseguite le attività di formazione e sensibilizzazione, con laboratori sui temi della parità di genere e del welfare aziendale, per la promozione del lavoro delle donne in azienda.

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. Nel corso del 2023 si è intensificata l'attività di collaborazione con l'inserimento di due nuovi colleghi nell'area info pax care.

Indicatori di performance

Dipendenti (GRI Standard 405-1)	u.m.	31/12/2021			31/12/2022			31/12/2023		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dirigenti	N°	5	3	8	5	3	8	5	3	8
<i>età inferiore ai 30 anni</i>		-	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		1	2	3	1	-	1	-	-	-
<i>età superiore ai 50 anni</i>		4	1	5	4	3	7	5	3	8
Quadri		19	17	36	19	17	36	24	20	44
<i>età inferiore ai 30 anni</i>		-	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		11	6	17	10	6	16	12	8	20
<i>età superiore ai 50 anni</i>		8	11	19	9	11	20	12	12	24
Impiegati		140	203	343	149	219	368	170	237	407
<i>età inferiore ai 30 anni</i>	6	12	18	10	26	36	24	38	62	
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>	87	130	217	84	124	208	89	124	213	
<i>età superiore ai 50 anni</i>	47	61	108	55	69	124	57	75	132	
Operai	83	5	88	90	3	93	109	6	115	
<i>età inferiore ai 30 anni</i>	15	3	18	12	-	12	11	3	14	
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>	43	2	45	48	3	51	57	2	59	
<i>età superiore ai 50 anni</i>	25	-	25	30	-	30	41	1	42	
Totale	247	228	475	263	242	505	308	266	574	
<i>età inferiore ai 30 anni</i>	21	15	36	22	26	48	35	41	76	
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>	142	140	282	143	133	276	158	134	292	
<i>età superiore ai 50 anni</i>	84	73	157	98	83	181	115	91	206	



La maggior parte dei dipendenti (51% circa) si colloca nella fascia di età tra i 30 e i 50, il dato dei giovani sotto i 30 anni è pari al 13% circa, i restanti dipendenti appartengono invece alla fascia di età oltre i 50 anni.

Indicatori di performance

Rapporto di retribuzione totale annua (GRI Standard 2-21) ⁴⁶	unit	2021	2022	2023
Retribuzione annua totale della figura aziendale che riceve la massima retribuzione / Retribuzione mediana annua totale per tutti i dipendenti dell'Organizzazione (escluso l'individuo più retribuito)	N.	14,45	15,87	16,19
	unit			
Aumento percentuale della retribuzione totale annuale della figura aziendale che riceve la massima retribuzione		0	11,73	0
Aumento percentuale della retribuzione mediana annua totale per tutti i dipendenti dell'Organizzazione (escluso l'individuo più retribuito)	%	1,77	1,74	-1,98
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)		0	6,74	0

Per quanto riguarda il rapporto di remunerazione totale annua, nel 2023 la retribuzione della figura aziendale più pagata all'interno del Gruppo risulta essere di 16,19 volte superiore rispetto alla retribuzione mediana annua per tutti i dipendenti del Gruppo (eccetto l'individuo più retribuito).

6.3 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.

Nel 2024 è prevista una revisione del sistema di valutazione delle performance, a seguito dell'aggiornamento del modello di leadership che emergerà dalla nuova Carta dei Valori.

Indicatori di performance

Numero di dipendenti che sono stati valutati sui risultati e sullo sviluppo della carriera (GRI 404-3)	u.m	2023		
		Uomo	Donna	Totale
Dirigenti		5	3	8
<i>Quadri</i>		24	20	44
<i>Impiegati</i>	n°	121	140	261
<i>Operai</i>		-	-	-
Totale		150	163	313

⁴⁶ Il dato della retribuzione totale annua è ottenuto dalla somma della RAL teorica al 31/12/2023, 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 31/12/2023.



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)	n°	2021			2022			2023		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dirigenti		-	-	-	100%	100%	100%	100%	100%	100%
<i>Quadri</i>		-	-	-	100%	100%	100%	100%	100%	100%
<i>Impiegati</i>		92%	63%	75%	75%	64%	69%	71%	59%	64%
<i>Operai</i>		-	-	-	-	-	-	0%	0%	0%
Totale		52%	56%	54%	52%	67%	59%	49%	61%	55%

6.4 Job satisfaction

6.4.1 Formazione

Lo scenario attuale è caratterizzato da un mercato in continua evoluzione, dove le tecnologie avanzano rapidamente e le competenze richieste alle risorse umane cambiano costantemente. I cambiamenti sono sempre più rapidi e pressanti: diventa fondamentale in questo contesto saper reagire prontamente ed essere orientati all'innovazione continua. AdB crede profondamente nell'importante valore della formazione aziendale e investe nel training delle proprie persone per garantire la crescita del business e proiettare l'azienda nel futuro.

La formazione costituisce dunque una leva fondamentale per sostenere non solo lo sviluppo professionale e la motivazione, 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.

Il personale neoassunto viene accuratamente formato per poter esercitare il proprio ruolo con competenza e consapevolezza al fine di garantire un contesto lavorativo sicuro per sé e per tutte le persone, mezzi, aeromobili con cui si viene a contatto (nel caso dei ruoli che operano in *airside*). 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. In questo ambito si collocano due importanti corsi fruiti dall'assessor e Post Holder progettazione: **l'Aerodrome Instructors e Assessors e l'Airport Operations in Conjunction with Construction Work**.

Sempre con il fine di garantire la safety per le operazioni in *airside*, nel corso del 2023 sono stati utilizzati i **proficiency check** per i ruoli mappati come *safety critical* al fine di valutare che le competenze acquisite tramite la formazione siano mantenute e applicate nella propria attività lavorativa.

Nel 2023 in ottica di inclusione di tutta la popolazione aziendale (non solo giovani, quadri o manager), è stato realizzato un intervento formativo finanziato che ha coinvolto circa sessanta persone appratenti ad un target di età 45-60 anni **l'Engagement, Personal & Team Development**, realizzato con la modalità del teatro di improvvisazione, per potenziare il self-management, rafforzando la percezione di sé e l'autostima e nel contempo facilitare la relazione e interazione reciproca alimentando la fiducia.

Riguardo il tema **Parità di Genere e Empowerment**, è stato svolto un percorso formativo finanziato rivolto ad una platea di circa sessanta dipendenti di AdB, con l'obiettivo di migliorare e implementare l'inclusione, la

parità di genere e la comunicazione sociale, ponendo l'attenzione a diminuire la gender diversity in coerenza con la visione e i valori aziendali.

In evidenza in ambito **sostenibilità** il corso manageriale finanziato **SDG Action Manager** rivolto a 15 colleghi membri del Comitato Interaziendale di Sostenibilità e del Comitato Parità di Genere per formarli e certificarli tramite Accredia in ambito Sustainability. Corso innovativo e primo in Italia nel suo genere con l'obiettivo di formare i manager alla diffusione della cultura SDGs all'interno dell'Azienda e al supporto nella loro implementazione. Il corso ha permesso di ottenere la certificazione di "SDG Action Manager".

Sempre in riferimento al tema sostenibilità, uno dei pillar 2023, in questo caso **sostenibilità sociale/D&I**, non poteva mancare un percorso in e-learning rivolto a tutta l'azienda, con una pillola sulla Parità di Genere (PdR 125/2022).

I dirigenti sono stati poi coinvolti nel corso **Leadership e cultura dell'errore**, attraverso una learning experience immersiva progettata per allenare l'esercizio della leadership in contesti complessi e incerti.

Da segnalare le diverse edizioni del corso **Presentation Design Tools**, corso di comunicazione efficace attraverso le presentazioni rivolto sia al gruppo dei "giovani", che trasversalmente in azienda a chi ha necessità di fare presentazioni nel proprio lavoro. Obiettivo, presentare dati e informazioni in maniera efficace e coinvolgente, creando contenuti visual che migliorino la user experience del pubblico al quale sono rivolti utilizzando strumenti diversi da power point.

Anche nel 2023, per fronteggiare gli episodi di violenza, sempre più 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**. È rivolto al personale di front line, in particolare addetti security, 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.

La novità 2023 in ambito **formazione security** è che tutti i corsi per i nuovi ingressi e per l'aggiornamento del personale security sono stati erogati internamente da istruttore del Training Center certificato Enac. Oltre all'aggiornamento annuale di tutti i colleghi, l'istruttore certificato Enac eroga la formazione iniziale ai bacini per formare nuovi aspiranti addetti security e prepararli all'esame Enac. Nel 2023 sono stati formati 8 bacini con una media di 15 persone per bacino.

È proseguita come ogni anno data l'importanza e l'attualità del tema l'erogazione della formazione **Cybersecurity**, corso obbligatorio per tutto il personale, con training di docente interno. Il corso ha l'obiettivo di creare consapevolezza sui rischi informatici e diffondere un senso di responsabilità per mantenere l'azienda al sicuro.

IMPEGNI ED OBIETTIVI 2024

- Percorso formativo e di certificazione per nuovi SDG Action Manager, per persone che sono coinvolte nella progettazione e realizzazione degli obiettivi di sostenibilità
- Percorsi formativi collegati all'introduzione in azienda della nuova carta dei valori, del nuovo modello di leadership e del nuovo modello di competenze (Progetto "Le Radici e le Ali")
- Nuovi percorsi formativi di sviluppo rivolti ai giovani e quadri
- Master formativi di sviluppo rivolti ai giovani e quadri
- Percorsi formativi motivanti rivolti a quella fascia di popolazione che non rientra tra i manager o tra i giovani
- Percorsi Formativi rivolti ai dirigenti, ai quadri, impiegati su Diversity & Inclusion



Le attività di formazione presso le controllate

Nel 2023 sono proseguite le attività di formazione del personale delle società controllate allo scopo di istruire ogni operatore alla sicurezza personale, ambientale e lavorativa. Tag e FFM hanno partecipato alla formazione e informazione della Capogruppo anche su argomenti non strettamente correlati ad attività operative, quali ad esempio la formazione relativa alla nuova CSRD.

FORMAZIONE TAG

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, da AdB, 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 2023 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. Lo stesso metodo di valutazione sarà applicato anche per tutta la durata del 2024.

Durante il 2023, inoltre, si è continuato a lavorare per l'integrazione di TAG all'interno dei sistemi e delle procedure della Capogruppo. È stata conclusa la formazione per l'utilizzo della piattaforma della controllante per tutta la parte relativa all'inserimento e controllo della formazione. Attraverso l'inserimento dei corsi nel sistema è possibile avere un più dettagliato e preciso controllo dello stato della formazione dei dipendenti oltre ad un supporto più tecnologico per la parte di consuntivo di fine anno. La formazione è praticamente terminata, così come l'inserimento del pregresso di tutti gli operatori di TAG. Tale integrazione è stata notevolmente apprezzata durante l'audit di rinnovo certificazione ISO 9001.

TAG è stata inoltre integrata all'interno del sistema di vendor rating della Capogruppo, attraverso incontri ad hoc.

FORMAZIONE FFM

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 ed i corsi di aggiornamento del Security Cargo (cat. A9) obbligatorio per tutti coloro che operano presso il Terminal Cargo.

Indicatori di performance

Ore di formazione pro capite (GRI Standard 404-1)	u.m.	2021			2022			2023		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dipendenti	Ore/N	30	23	26	28	30	29	31	31	31
Dirigenti		54	46	51	41	42	41	53	82	64
Quadri		23	24	23	45	63	53	53	60	56
Impiegati		25	22	23	31	27	28	32	28	29
Operai		37	41	37	20	34	21	24	40	25

Ore di formazione per argomento	u.m.	Ore		
		2021	2022	2023
Sostenibilità e ambiente	N°	324	484	2.216
Compliance		3.801	2.184	4.085
Safety		1.199	2.366	3.087

Manageriale		1.813	3.808	3.630
DGR		511	724	1.212
PRM		606	1.081	3.674
Security		2.002	1.844	14.030
Sicurezza		1.802	1.349	2.579
Altro		480	796	87
Totale		12.539	14.636	34.599

Il dato delle ore di formazione totale erogate nel 2023 è in aumento rispetto al 2022.

Si segnala un forte aumento delle ore di formazione relativamente a tutti gli argomenti trattati, con un particolare aumento sul tema Security, dovuto alla formazione di 8 bacini, sul tema della sostenibilità per la forte attenzione di AdB e sul tema PRM, per l'internalizzazione del servizio.

6.4.2 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.

Anche nel 2023 è stata sottoposta ai dipendenti la survey sulla materialità a cui hanno risposto 258 dipendenti⁴⁷. 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 sono:



⁴⁷ Le risposte considerate valide ai fini della survey sono state 244.

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 2023 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 2023).

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 2023 sono state organizzate giornate dedicate alla diagnosi precoce delle neoplasie tiroidee per un totale di oltre 96 controlli gratuiti a disposizione dei dipendenti del Gruppo AdB. Inoltre, il servizio di vaccinazione antinfluenzale è stato assicurato anche nel 2023 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 2023, trasformando molti degli incontri in modalità a distanza con l'uso di una piattaforma online.

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 dal 2019 è disponibile una palestra per la comunità aeroportuale e forte attenzione è riservata anche ai temi dell'alimentazione nella mensa aziendale. Nel 2023 è stata conclusa la gara per l'individuazione di un nuovo fornitore che utilizza una modalità di erogazione di pasti espressi diversa dalla precedente, con un maggiore focus sulla qualità dei piatti e un'attenzione marcata alla sostenibilità grazie all'azzeramento quasi totale della plastica.

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 svantaggiate. Nel 2021, infine, AdB si era aggiudicata (al 24° posto su 760 progetti presentati) le risorse economiche stanziare 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 e del 2023 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.

6.5 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 compagine aeroportuale. 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.

Nel 2023 sono proseguiti i momenti di confronto e di monitoraggio della procedura per le emergenze aggressioni, con momenti di presentazione e divulgazione anche istituzionali, in collaborazione col sindacato europeo ETF, nei confronti di ACI Europe. Ciò ha portato alla realizzazione e pubblicazione di un compendium da parte di ETF (il sindacato europeo dei trasporti) e ACI Europe sulle best practices in Europa in tema di prevenzione e gestione dei passeggeri disruptive, nel quale è stato riportato anche il caso dell'aeroporto di Bologna.

Nel mese di luglio 2023 sono stati siglati gli accordi per:

- il Premio di Risultato 2023, con un aumento degli importi previsti per i tre parametri di redditività, qualità e assiduità e un'integrazione legata al parametro di qualità sulla cortesia del personale (courtesy & helpfulness);
- il Piano Welfare 2023, il cui valore è confermato a 600 € pro-capite (per i tempi determinati è previsto un buono da 21,5€ per ogni mese di servizio) e co-finanziato dai fondi del Bando Conciliamo.

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 2023 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 performance⁴⁸

Fondo pensione PREVAER (GRI 201-3)	u.m.	2021	2022	2023
Numero iscritti	N°	126	138	154
Attivo netto destinato alla previdenza (Az+Dip+TFR)	€	419.155	472.425	547.355
Fondo pensione FONSEA	u.m.	2021	2022	2023
Numero iscritti	N°	85	81	81
Attivo netto destinato alla previdenza (Az+Dip+TFR)	€	385.713	385.929	381.955

6.6 Tutela e prevenzione della Salute e Sicurezza sul Lavoro

La Salute e Sicurezza dei lavoratori, nonché di tutti i soggetti che frequentano l'Aeroporto, siano essi lavoratori di altre aziende che passeggeri, è un aspetto su cui AdB dedica massima attenzione, quale elemento di sviluppo sostenibile delle proprie attività e servizi.

Al fine di garantire la corretta gestione, il monitoraggio e continuo miglioramento, la Società si è certificata rispetto alla standard **UNI EN ISO 45001:2018**, integrato con il Sistema di gestione della Sicurezza Antincendio (SGSA). Nell'ambito delle attività svolte sono stati identificati i vari processi al fine di garantire la corretta gestione degli aspetti di igiene e sicurezza sul lavoro; per ogni processo sono stati identificati i soggetti interessati secondo la matrice RACI.

Il Servizio Prevenzione e Protezione, in coordinamento con le altre unità organizzative, svolge la valutazione dei rischi e fornisce supporto al datore di lavoro nell'identificazione delle misure preventive e protettive, partecipando all'identificazione delle azioni di miglioramento per elevare i livelli di sicurezza. Le attività di valutazione vengono svolte con indagini tecniche specifiche, cicli programmati di ispezioni e sorveglianza ed analisi di mancati incendi, incidenti ed infortuni, mirati a verificare le regole di salute e sicurezza, la loro applicazione ed il loro miglioramento continuo.

Particolare importanza viene data agli aspetti di condivisione e sensibilizzazione dei lavoratori che prevede, oltre alle attività formative, anche attività informative 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.

Massima attenzione viene svolta anche nelle attività informativa e di coordinamento con i soggetti che prestano servizi ed opere per AdB, nonché per i subconcessionari di aree con specifiche incontri programmati, attività di coordinamento specifiche, ed analisi degli incidenti ed infortuni accorsi.

L'attività di gestione della salute e sicurezza include anche le 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 dei diversi stabili, coinvolgendo i soggetti esterni che operano nelle aree. Le prove di emergenza, in particolare, sono rivolte a verificare l'efficacia delle misure emergenziali stabilite, nonché fornire addestramento al personale designato. Per le esercitazioni che interessano il terminal passeggeri vengono coinvolti anche gli Enti di soccorso e Forze dell'ordine per verificare le attività di coordinamento per gli specifici aspetti di competenza nella gestione della emergenza.

⁴⁸ Si segnala che il numero di iscritti risulta epurato dal numero di dipendenti cessati nel corso del 2023, mentre il valore attivo netto destinato alla previdenza (Az+Dip+TFR) include anche i contributi di tali dipendenti.

Indicatori di performance

Infortuni dei dipendenti ⁴⁹ (GRI Standard 403-9)	u.m.	31/12/2021	31/12/2022	31/12/2023
		Totale	Totale	Totale
Infortuni registrabili		5	9	7
AdB SPA	N.	4	9	6
Fast Freight Marconi Spa		-	-	1
Tag Bologna S.r.l		1	-	-
Numero di ore lavorate			589.310	766.940
AdB SPA	ore	546.150	713.514	836.315
Fast Freight Marconi Spa		18.144	24.761	24.831
Tag Bologna S.r.l		25.016	28.666	30.849
Tasso di infortuni sul lavoro registrabili		%	8,48	11,73

Nel corso del 2023 si sono verificati 7 infortuni sul lavoro, registrando una diminuzione rispetto all'esercizio precedente (9 infortuni). Per quanto riguarda le cause degli infortuni sul lavoro, queste sono principalmente imputabili ad urti intercorsi durante la movimentazione di passeggeri, inciampi con conseguenti contusioni/traumi, ferite da taglio e fratture.

Si evidenzia che si è registrato un periodo di circa 2 mesi senza presenza di infortuni, da fine gennaio a marzo 2023. Inoltre, si segnala una diminuzione del tasso di assenza per infortunio, pari al 4,23% (5,69% nel 2022).

Nel corso del triennio non si sono registrati decessi o casi di malattie professionali e dei 7 infortuni registrati sul lavoro nell'anno, nessun caso è imputabile come "infortunio sul lavoro con gravi conseguenze"⁵⁰.

Indicatori di performance

Infortuni lavoratori non dipendenti (GRI Standard 403-9)	u.m.	31/12/2021	31/12/2022	31/12/2023
		Totale	Totale	Totale
Infortuni registrabili	N.	32	59	68
Infortuni con gravi conseguenze		-	1	1
Numero ore lavorate	ore	990.264	1.046.338	2.142.815
Tasso di infortuni sul lavoro registrabili		33,32	56,39	32,20
Tasso di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze		-	0,96	0,47

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.

⁴⁹ 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 2023 si sono registrati 7 infortuni in itinere, che hanno coinvolto dipendenti e 7 infortuni in itinere che hanno coinvolto personale non dipendente, in tutti i casi il trasporto non era stato organizzato dal Gruppo.

⁵⁰ 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.

Nel corso del 2023 si sono registrati 68 infortuni (+9 rispetto al 2022), in particolare 58 relativi alle società handlers, 11 alle aziende in appalto ad AdB (incluse aziende interinali) e nessun infortunio delle aziende in appalto ad FFM.

7. Guida alla lettura

Nota metodologica

La Dichiarazione Consolidata di carattere Non Finanziario (nel documento anche come “**Dichiarazione**” o “**DNF**” o “**Bilancio di Sostenibilità**”) di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e società controllate (nel documento anche “**Gruppo**” o “**Gruppo AdB**”), è redatta nella sua sesta edizione ai sensi degli articoli 3 e 4 del D.Lgs. 254/2016 e successivi aggiornamenti (in attuazione della Direttiva 2014/95/UE). 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 Dichiarazione 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 aggiornamenti⁵¹ dal Global Reporting Initiative (autorevole Organismo Indipendente⁵² 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 2023 e il 31 dicembre 2023, in linea con il periodo del Bilancio Consolidato. Come previsto dal D.Lgs. 254/2016 (nel documento anche solo “**Decreto**”), la Dichiarazione 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 Dichiarazione 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 Dichiarazione 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 umani⁵³ (per maggiori informazioni si rimanda al paragrafo “Analisi di materialità”). Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo “Stakeholder engagement e analisi di materialità”.

Il perimetro di rendicontazione dei dati presenti nella Dichiarazione 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 documento anche “**AdB**” o la “**Società**”), e le Società controllate Fast Freight Marconi S.p.A. (nel documento anche “**FFM**”) e TAG Bologna S.r.l. (nel documento anche “**TAG**”).

⁵¹ 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.

⁵² 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.

⁵³ 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*).

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 Dichiarazione 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 il 14 marzo 2024.

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 Dichiarazione 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.

La DNF, dalla data di pubblicazione del 29 marzo 2024, è disponibile anche sul sito web e per ogni ulteriore informazione è possibile contattare investor.relations@bologna-airport.it.

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

Tema materiale	Descrizione del tema	Impatto associato
Salute e sicurezza dei lavoratori	<i>Adottare politiche ed azioni volte a prevenire e proteggere i lavoratori da possibili infortuni ed incidenti durante lo svolgimento dell'attività lavorativa</i>	<i>(-) Potenziali impatti negativi per la salute e sicurezza dei lavoratori e sulle condizioni di stress lavoro correlato nello svolgimento delle attività lavorative</i>
Innovazione digitale per migliorare i processi aeroportuali	<i>Implementare soluzioni innovative, di carattere principalmente digitale e tecnologico, a supporto dei processi e dei sistemi in ambito operations, staff, security, safety e ICT, al fine di renderli maggiormente efficienti e sostenibili</i>	<i>(+) Maggiore efficienza delle operazioni aeroportuali e miglioramento della qualità del lavoro, grazie allo sviluppo di soluzioni digitali e tecnologiche (-) Potenziale inefficacia delle nuove iniziative di innovazione, in particolare delle tecnologie operative, per scarso presidio e resistenza al cambiamento da parte di operatori aeroportuali, enti e dipendenti della società di gestione</i>
Connettività e sviluppo del territorio	<i>Sviluppare il network destinazioni ed i servizi alla clientela come elementi fondamentali delle performance economico-finanziarie della Società, con benefici sul tessuto sociale ed economico del territorio quali: crescita e consolidamento dell'occupazione, attrazione ed insediamento di attività economiche, sviluppo del turismo, miglioramento della mobilità di persone attraverso la connettività nazionale ed internazionale</i>	<i>(+) Contributo positivo allo sviluppo sociale, occupazionale ed economico del territorio grazie all'incremento del portafoglio clienti (compagnie aeree) e dei servizi non aviation rivolti all'utenza aeroportuale e alla collettività</i>
Rumore e annoyance	<i>Monitorare e mitigare l'impatto acustico aeroportuale e conseguente disturbo arrecato alla popolazione situata nelle vicinanze dell'Aeroporto</i>	<i>(-) Disturbo della popolazione residente nelle vicinanze dell'aeroporto a causa del sorvolo in decollo e atterraggio, soprattutto nella fascia oraria notturna e conseguente possibile impatto operativo dato da restrizioni al traffico per finalità di contenimento del rumore</i>
Safety delle operazioni aeroportuali	<i>Gestire le operazioni aeroportuali garantendo la sicurezza per i passeggeri e i lavoratori. Capacità di gestire le emergenze assicurando la continuità operativa</i>	<i>(-) Potenziali impatti negativi di carattere ambientale (es. presenza di fonti attrattive di avifauna in prossimità del sedime aeroportuale e possibili impatti con aeromobili), organizzativo (es. carenti/mancati controlli, sorveglianze ed ispezioni delle aree), human factor (es. circolazione di mezzi ed attrezzature in area di movimento e possibili collisioni) e tecnologico (es. possibili ammaloramenti delle</i>

		pavimentazioni e/o delle segnaletiche)
Rispetto dei diritti umani, parità di genere, diversità e inclusione	Garantire il rispetto dei diritti umani e un ambiente realmente inclusivo, favorendo la tutela della parità di genere, il rispetto delle diversità, nazionalità, lingua, cultura, orientamento sessuale, credo politico e religioso, abilità e disabilità	(-) Potenziale impatto negativo sui dipendenti a seguito di eventuali scelte/soluzioni in fase di selezione, gestione e formazione dei lavoratori che non tengono conto delle esigenze e dei principi di equità, inclusione e uguaglianza e mancato commitment del vertice aziendale circa l'adozione di tali principi
Intermodalità e mobilità sostenibile	Migliorare l'accessibilità al sistema aeroportuale attraverso la promozione e lo sviluppo di modi di trasporto interconnessi fra loro, anche al fine di ridurre gli impatti ambientale	(+) Impatto positivo di carattere socio-economico per i lavoratori dello scalo, tramite l'ottimizzazione dei costi di trasporto negli spostamenti casa-lavoro, grazie alla promozione e sviluppo di soluzioni di Mobility Management. Migliore fruibilità dell'Aeroporto da parte dell'utenza, anche in ottica di maggior connettività con il territorio, attraverso il potenziamento ed efficientamento della connessione con e fra diverse forme di trasporto pubblico
Qualità del servizio e soddisfazione dei clienti	Garantire il presidio continuo della qualità dei servizi offerti e un impegno costante nel soddisfare le esigenze di tutti i clienti/passeggeri offrendo servizi innovativi anche attraverso soluzioni digitali che ne migliorano l'esperienza di viaggio	(+) Miglioramento della qualità del servizio e della percezione dell'Aeroporto come porta di accesso al territorio e dell'esperienza di viaggio, grazie allo sviluppo di servizi commerciali ed aeroportuali che soddisfano i bisogni e le aspettative dei passeggeri (-) Peggioramento dell'experience dei passeggeri principalmente dovuto a difficoltà di accesso al terminal passeggeri, in termini di viabilità land-side nonché a causa delle inefficienze dei sistemi di trasporto pubblico (taxi, people mover) e possibile congestionamento delle aree funzionali a causa delle caratteristiche dimensionali del terminal non adeguate rispetto ai volumi di traffico passeggeri
Job satisfaction	Implementare iniziative di miglioramento del livello di soddisfazione e benessere dei lavoratori aziendali, nonché di attrattività dell'Organizzazione, anche per consolidare la struttura organizzativa. Il tema comprende formazione e sviluppo/benessere dei lavoratori	(+) Miglioramento del livello di soddisfazione dei lavoratori e rafforzamento e consolidamento della struttura organizzativa, grazie ad iniziative di formazione e di wellbeing

Prevenzione della corruzione e delle frodi	<i>Adottare politiche e prassi per il necessario controllo interno su possibili casi di corruzione e frodi che dovessero interessare soggetti interni all'Organizzazione</i>	<i>(-) Potenziali episodi di frodi e di corruzione da parte di funzionari interni e/o esterni causata dallo scarso/non adeguato presidio a livello di governance</i>
Lotta al cambiamento climatico ed uso efficiente dell'energia	<i>Migliorare le prestazioni energetiche delle infrastrutture aeroportuali azzerare entro il 2030 le emissioni dirette e indirette di CO₂, ridurre le emissioni derivanti dal traffico stradale e aereo</i>	<i>(-) Impatti negativi all'ambiente derivanti dalla generazione di emissioni di Scope 1,2,3 nello svolgimento delle proprie attività</i>
Partnership	<i>Consolidare i rapporti di collaborazione e sinergie con gli Enti, Associazioni ed organizzazioni territoriali per poter meglio perseguire obiettivi di sostenibilità (ambientale, sociale ed economica)</i>	<i>(+) Miglioramento delle performance di sostenibilità attraverso collaborazioni e partnership con Enti ed istituzioni del territorio al fine di accrescere/sviluppare competenze e conoscenze nei diversi ambiti ESG, rafforzare i rapporti anche istituzionali e politici a livello territoriale ed attivare sistematici confronti ed ascolti con gli stakeholders esterni</i>
Gestione delle risorse naturali e degli impatti ambientali	<i>Misurare e mitigare gli impatti ambientali derivanti dalle operazioni ed infrastrutture aeroportuali sulle risorse naturali locali quali aria, acqua, suolo e sottosuolo, biodiversità</i>	<i>(-) Inquinamento dell'aria a causa di sostanze inquinanti derivanti dal traffico aereo, dal traffico stradale generato/attratto e da camini di centrali termiche. Potenziale impatto negativo derivante dall'inquinamento del suolo/sottosuolo e violazione delle disposizioni normative a causa del non corretto stoccaggio, smaltimento o deposito dei rifiuti speciali e della produzione significativa di rifiuti urbani prodotti. Potenziale impatto sui corpi idrici naturali derivanti dal prelievo e consumo di acqua e dalla concentrazione di inquinanti nelle acque di scarico oltre i valori limite previsti dalle normative</i>
Filiera sostenibile	<i>Miglioramento in ottica ESG della catena di fornitura e dell'intera catena del valore agendo sui requisiti di qualificazione dei fornitori, sulle caratteristiche dei prodotti e servizi acquistati e su azioni di coinvolgimento dei partner commerciali, con l'obiettivo di creare una filiera responsabile, attenta agli aspetti socio-ambientali e basata su rapporti commerciali integri, corretti e trasparenti</i>	<i>(-) Potenziali criticità derivanti da performance sociali e/o ambientali dei fornitori e partner commerciali non in linea con gli standard e le politiche ESG dell'Organizzazione</i>

Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali⁵⁴

Tema materiale	GRI Standard and Airport Operators sector disclosure	Perimetro dell'impatto	Tipologia
Salute e sicurezza dei lavoratori	Salute e sicurezza sul lavoro	Gruppo, Lavoratori in somministrazione, Lavoratori presso le società di Handling	Impatto diretto e indiretto
Safety delle operazioni aeroportuali	Salute e sicurezza dei clienti (GRI Standard e G4 Sector Standard)	Gruppo	Impatto diretto
Lotta al cambiamento climatico ed uso efficiente dell'energia	Energia	Gruppo	Impatto diretto
	Emissioni	Gruppo	Impatto diretto
	Presenza sul mercato (G4 Sector Standard)	Gruppo, Operatori Aeroportuali	Impatto diretto
Job Satisfaction	Occupazione	Gruppo	Impatto diretto
	Presenza sul mercato	Gruppo	Impatto diretto
	Relazioni tra lavoratori e management	Gruppo	Impatto diretto
	Performance economiche	Gruppo	Impatto diretto
	Formazione e istruzione	Gruppo	Impatto diretto
Rispetto dei diritti umani, parità di genere, diversità e inclusione	Diversità e pari opportunità	Gruppo	Impatto diretto
Prevenzione della corruzione e delle frodi	Anticorruzione Comportamento anticoncorrenziale	Gruppo	Impatto diretto
	Conformità a leggi e regolamenti	Gruppo	Impatto diretto
Intermodalità e mobilità sostenibile	*	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		
	Emissioni (G4 Sector Standard)	Gruppo	Impatto diretto

⁵⁴ 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.

	Rifiuti	Gruppo	Impatto diretto
Connettività e sviluppo del territorio	Presenza sul mercato (G4 Sector Standard)	Gruppo, Operatori Aeroportuali	Impatto diretto e indiretto
Rumore ed annoyance	*	Gruppo, Operatori aeroportuali, Comunità	Impatto diretto e indiretto
Innovazione digitale per migliorare i processi aziendali	*	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
Partnership	Impatti economici indiretti	Gruppo	Impatto diretto e indiretto
Qualità del servizio e soddisfazione dei clienti	*	Gruppo, Operatori Aeroportuali	Impatto diretto e indiretto
	Performance economiche	Gruppo	Impatto diretto
	Fiscalità	Gruppo	Impatto diretto

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	<p>Art. 3.1, comma a)</p> <p>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</p>	<p>Il Gruppo AdB</p> <p>Il modello organizzativo per una gestione etica del business</p> <p>La strategia per creare valore</p>
PERSONE	<p>Politiche</p> <p>Art. 3.1, comma b) Descrizione delle politiche praticate dall'impresa, comprese quelle di dovuta diligenza</p>	<p>I principali presidi socio-ambientali del Gruppo AdB</p>
	<p>Modello di gestione dei rischi</p> <p>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</p>	<p>Modello di gestione dei rischi integrato</p>
	<p>Art 3.2, comma d)</p> <p>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</p>	<p>Persone - Sostenibilità sociale</p>
	<p>Art 3.2, comma c)</p> <p>Informazioni riguardanti l'impatto sulla salute e sicurezza</p>	<p>Persone - Sostenibilità sociale</p>
AMBIENTE	<p>Politiche</p> <p>Art. 3.1, comma b) Descrizione delle politiche praticate dall'impresa, comprese quelle di dovuta diligenza</p>	<p>I principali presidi socio-ambientali del Gruppo AdB</p>
	<p>Modello di gestione dei rischi</p> <p>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</p>	<p>Modello di gestione dei rischi integrato</p>
		<p>Pianeta – Sostenibilità ambientale</p>

	<p>Art 3.2, comma a, b, c)</p> <p>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</p>	
SOCIALE	<p>Politiche</p> <p>Art. 3.1, comma b) Descrizione delle politiche praticate dall'impresa, comprese quelle di dovuta diligenza</p>	I principali presidi socio-ambientali del Gruppo AdB
	<p>Modello di gestione dei rischi</p> <p>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</p>	Modello di gestione dei rischi integrato
	<p>Art 3.2, comma d)</p> <p>Informazioni riguardanti aspetti sociali</p>	<p>Fornire un'experience di qualità a 360°</p> <p>Connettività e sviluppo del territorio</p>
LOTTA CONTRO LA CORRUZIONE ATTIVA E PASSIVA	<p>Politiche</p> <p>Art. 3.1, comma b) Descrizione delle politiche praticate dall'impresa, comprese quelle di dovuta diligenza</p>	I principali presidi socio-ambientali del Gruppo AdB
	<p>Modello di gestione dei rischi</p> <p>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</p>	Modello di gestione dei rischi integrato
	<p>Art 3.2, comma f)</p> <p>Informazioni riguardanti la lotta contro la corruzione attiva e passiva</p>	Il modello organizzativo per una gestione etica del business

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 2023 e il 31 dicembre 2023
GRI 1 utilizzato	GRI 1 - Principi Fondamentali - versione 2021
Standard di settore GRI pertinenti	I <i>Sector Standards</i> , previsti dal più recente <i>GRI Sector Program</i> , <i>afferenenti al settore</i> non sono ancora disponibili alla data di pubblicazione del presente documento. La Società per alcuni indicatori utilizza la versione GRI G4 <i>Airport Operators Sector Supplements</i> .

GRI CONTENT INDEX			
GRI Standard /GRI G4	Informativa	Numero di pagina/Note	Omissioni
GRI 2: INFORMATIVE GENERALI – versione 2021			
<i>L'organizzazione e le sue prassi di rendicontazione</i>			
2-1	Dettagli organizzativi	P.117-118 Nota Metodologica P. 40-42 Assetto societario e struttura del Gruppo	
2-2	Entità incluse nel report di sostenibilità dell'organizzazione	P.117-118 Nota Metodologica	
2-3	Periodo di rendicontazione, frequenza e canale di contatto	P.117-118 Nota Metodologica	
2-4	Revisione di informazioni	<i>Non sono state eseguite revisioni rispetto alle informazioni rendicontate negli esercizi precedenti.</i>	
2-5	Assurance esterna	P.138 Relazione della società di revisione	
<i>Attività e lavoratori</i>			
2-6	Attività, catena del valore e altre relazioni commerciali	P.13-14 Contesto di Riferimento P. 15-16 Modello di business e Piano Strategico per rispondere ai cambiamenti del settore P.56-57 Filiera sostenibile	
2-7	Dipendenti	P.103 -105 Gestione del personale <i>Risultano assenti dipendenti a ore non garantite.</i>	
2-8	Lavoratori che non sono dipendenti	P.103 -105 Gestione del personale	
<i>Governance</i>			
2-9	Struttura e composizione della governance	P.41 - 45 Il modello di Corporate Governance	

2-10	Nomina e selezione del Massimo organo di governo	P. 41 - 45 Il modello di Corporate Governance	
2-11	Presidente del più alto organo di governo	P. 41 - 45 Il modello di Corporate Governance	
2-12	Ruolo del massimo organo di governo nella supervisione della gestione degli impatti	P. 41 - 45 Il modello di Corporate Governance	
2-13	Delega di responsabilità per la gestione degli impatti	P. 41 - 45 Il modello di Corporate Governance P. 47 Governance della Sostenibilità	
2-14	Ruolo del più alto organo di governo nel reporting di sostenibilità	P.117-118 Nota Metodologica	
2-15	Conflitti di interesse	<i>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.</i>	
2-16	Comunicazione di preoccupazioni critiche	P.48-49 Il modello organizzativo per una gestione etica del business	
2-17	Conoscenza collettiva del massimo organo di governo	P. 41-45 Il modello di Corporate Governance	
2-18	Valutazione delle prestazioni del massimo organo di governo	P. 41-45 Il modello di Corporate Governance	
2-19	Politiche di remunerazione	P. 41-45 Il modello di Corporate Governance <i>Relazione sulla Remunerazione disponibile sul sito www.bologna-airport.it, area Investor Relations, Sezione Borsa e azionisti, sottosezione Assemblee degli azionisti.</i>	
2-20	Processo per determinare la remunerazione	P. 41-45 Il modello di Corporate Governance <i>Relazione sulla Remunerazione disponibile sul sito www.bologna-airport.it, area Investor Relations, Sezione Borsa e azionisti, sottosezione Assemblee degli azionisti.</i>	
2-21	Rapporto di retribuzione totale annuale	P.105-107 Rispetto dei diritti umani, parità di genere, diversità ed inclusione	

Strategia, politiche e prassi			
2-22	Dichiarazione sulla strategia di sviluppo sostenibile	P.4-5 Lettera agli stakeholders	
2-23	Impegno in termini di policy	P. 48-49 Il modello organizzativo per una gestione etica del business	
2-24	Integrazione degli impegni in termini di policy	P.9-11 I principali presidi socio-ambientali del Gruppo AdB P.48-49 Il modello organizzativo per una gestione etica del business	
2-25	Processi volti a rimediare agli impatti negativi	P.9-11 I principali presidi socio-ambientali P. 48-49 Il modello organizzativo per una gestione etica del business	
2-26	Meccanismi per chiedere chiarimenti e sollevare preoccupazioni	P.48-49 Il modello organizzativo per una gestione etica del business	
2-27	Conformità con le leggi e i regolamenti	<i>Nel periodo di rendicontazione non si sono verificati casi di non conformità</i>	
2-28	Appartenenza ad associazioni	P. 80-83 Coinvolgimento delle istituzioni – Partnership e associazioni significative	
Coinvolgimento degli stakeholder			
2-29	Approccio al coinvolgimento degli stakeholder	P.24-28 Stakeholder engagement e analisi di materialità	
2-30	Contratti collettivi	P.113-114 Relazioni industriali	
GRI 3: TEMI MATERIALI– versione 2021			
3-1	Processo di determinazione dei temi materiali	P. 24-28 Stakeholder engagement e analisi di materialità	
3-2	Elenco dei temi materiali	P. 24-28 Stakeholder engagement e analisi di materialità	
GRI Standard /GRI G4	Informativa	Numero di pagina/Note	Omissioni
Salute e sicurezza dei lavoratori			
GRI 3: TEMI MATERIALI – versione 2021			
3-3	Gestione dei temi materiali	P.114-115 Tutela e prevenzione della salute e sicurezza sul lavoro P.119-121 Tabella di raccordo temi materiali e impatti associati P. 122-123 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.114-115 Tutela e prevenzione della salute e sicurezza sul lavoro	

403-2	Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	P.114-115 Tutela e prevenzione della salute e sicurezza sul lavoro	
403-3	Servizi di medicina del lavoro	P.114-115 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.114-115 Tutela e prevenzione della salute e sicurezza sul lavoro	
403-5	Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro	P.114-115 Tutela e prevenzione della salute e sicurezza sul lavoro	
403-6	Promozione della salute dei lavoratori	P.114-115 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.114-115 Tutela e prevenzione della salute e sicurezza sul lavoro	
403-9	Infortuni sul lavoro	P.114-115 Tutela e prevenzione della salute e sicurezza sul lavoro	
403-10	Malattie professionali	P.114-115 Tutela e prevenzione della salute e sicurezza sul lavoro	

Safety delle operazioni aeroportuali

GRI 3: TEMI MATERIALI – versione 2021

		P.74-79 Safety delle operazioni aeroportuali	
3-3	Gestione dei temi materiali	P. 119-121 Tabella di raccordo temi materiali e impatti associati P.122-123 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.74-79 Safety delle operazioni aeroportuali	
-------	--	--	--

GRI G4 -SALUTE E SICUREZZA DEI CLIENTI

AO9	Numero totale annuo di "wildlife strikes" per 10.000 movimenti di aeromobili	P.74-79 Safety delle operazioni aeroportuali	
-----	--	--	--

Lotta al cambiamento climatico ed uso efficiente dell'energia

GRI 3: TEMI MATERIALI – versione 2021

3-3	Gestione dei temi materiali	P.84-89 Lotta al cambiamento climatico ed uso efficiente dell'energia P.96-97 Qualità dell'aria	
-----	-----------------------------	--	--

		P.119-121 Tabella di raccordo temi materiali e impatti associati	
		P. 122-123 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali	
GRI 302: ENERGIA – versione 2016			
302-1	Consumi di energia all'interno dell'organizzazione	P.84-89 Lotta al cambiamento climatico ed uso efficiente dell'energia	
302-3	Intensità energetica	P.84-89 Lotta al cambiamento climatico ed uso efficiente dell'energia	
GRI 305: EMISSIONI – versione 2016			
305-1	Emissioni di gas serra dirette (Scope 1)	P. 84-89 Lotta al cambiamento climatico ed uso efficiente dell'energia	
305-2	Emissioni di gas serra generate da consumi energetici (Scope 2)	P. 84-89 Lotta al cambiamento climatico ed uso efficiente dell'energia	
305-3	Emissioni di gas serra indirette (Scope 3)	P. 84-89 Lotta al cambiamento climatico ed uso efficiente dell'energia	
305-4	Greenhouse gas (GHG) emissions intensity	P. 84-89 Lotta al cambiamento climatico ed uso efficiente dell'energia	
Job satisfaction			
GRI 3: TEMI MATERIALI – versione 2021			
3-3	Gestione dei temi materiali	P.103-105 Gestione del personale P. 119-121 Tabella di raccordo temi materiali e impatti associati P. 121-123 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali	
GRI 201: PERFORMANCE ECONOMICA – versione 2016			
201-3	Copertura dei piani pensionistici definiti dall'organizzazione	P.113 Relazioni industriali	
GRI 202: PRESENZA SUL MERCATO – versione 2016			
202-1	Rapporto tra lo stipendio all'entrata per genere e il salario minimo	<i>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.</i> <i>In particolar modo tutti i lavoratori sono inquadrati nel rispetto del CCNL e degli accordi integrativi applicati dal Gruppo.</i> <i>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.</i>	

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...).

GRI 401 – OCCUPAZIONE – versione 2016

401-1	Numero totale e tasso di assunzioni e turnover del personale	P.103-105 Gestione del personale
401-2	Benefit forniti ai dipendenti a tempo pieno che non sono forniti ai dipendenti part-time	P.111-112 Benessere e soddisfazione dei dipendenti

GRI 402: RELAZIONI TRA LAVORATORI E MANAGEMENT – versione 2016

402-1	Periodo minimo di preavviso per i cambiamenti operativi	<i>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.</i>
-------	---	---

Rispetto dei diritti umani, parità di genere, diversità e inclusione

GRI 3: TEMI MATERIALI – versione 2021

3-3	Gestione dei temi materiali	P.105-107 Rispetto dei diritti umani, parità di genere, diversità ed inclusione P. 48-49 Il modello organizzativo per una gestione etica del business P. 119-121 Tabella di raccordo temi materiali e impatti associati P. 121-123 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
-----	-----------------------------	--

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.105-107 Rispetto dei diritti umani, parità di genere, diversità ed inclusione P. 48-49 Il modello organizzativo per una gestione etica del business
-------	---	--

Prevenzione della corruzione e delle frodi

GRI 3: TEMI MATERIALI – versione 2021

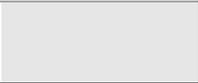
		P.50-51 Prevenzione della corruzione e delle frodi	
3-3	Gestione dei temi materiali	P. 119-121 Tabella di raccordo temi materiali e impatti associati P. 122-123 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali	
GRI 205: ANTICORRUZIONE – versione 2016			
205-2	Comunicazione e formazione in materia di politiche e procedure anticorruzione	P.50-51 Prevenzione della corruzione e delle frodi	
205-3	Eventuali episodi di corruzione riscontrati e attività correttive implementate	<i>Nel corso del 2023 non si sono registrati episodi di corruzione</i>	
GRI 206 - COMPORTAMENTO ANTICONCORRENZIALE – versione 2016			
206-1	Numero totale di azioni legali per comportamento anti-competitivo, antitrust e pratiche monopolistiche e loro risultato	<i>Nel periodo di rendicontazione non si sono verificati casi di non conformità</i>	
Connettività e sviluppo del territorio			
GRI 3: TEMI MATERIALI – versione 2021			
		P.58-64 Connettività e sviluppo del territorio	
		P.67 Sviluppare le infrastrutture	
3-3	Gestione dei temi materiali	P. 119-121 Tabella di raccordo temi materiali e impatti associati P. 122-123 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.58-64 Connettività e sviluppo del territorio	
AO3	Quantitativo di merce (cargo) movimentato in tonnellate	P.58-64 Connettività e sviluppo del territorio	
Intermodalità e mobilità sostenibile			
GRI 3: TEMI MATERIALI – versione 2021			
		P.58-64 Connettività e sviluppo del territorio	
3-3	Gestione dei temi materiali	P. 119-121 Tabella di raccordo temi materiali e impatti associati	

		P. 122-123 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali	
Gestione delle risorse naturali e degli impatti ambientali			
GRI 3: TEMI MATERIALI – versione 2021			
3-3	Gestione dei temi materiali	<p>P.97-98 Gestione delle risorse idriche</p> <p>P. 96-97 Qualità dell'aria</p> <p>P. 98-102 Gestione dei rifiuti ed economia circolare</p> <p>P. 119-121 Tabella di raccordo temi materiali e impatti associati</p> <p>P. 122-123 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali</p>	
GRI 303: ACQUA E SCARICHI IDRICI – versione 2018			
303-1	Interazione con l'acqua come risorsa condivisa	P.97-98 Gestione delle risorse idriche	
303-2	Gestione degli impatti correlati allo scarico d'acqua	P.97-98 Gestione delle risorse idriche	
303-3	Prelievo idrico	P.97-98 Gestione delle risorse idriche	
303-4	Scarichi idrici	P.97-98 Gestione delle risorse idriche	
GRI G4: ACQUA			
AO4	Qualità dell'acqua	P.97-98 Gestione delle risorse idriche	
GRI G4: EMISSIONI			
AO5	Livello di qualità dell'aria in base alle concentrazioni di inquinanti in microgrammi per metro cubo (µg/m3) o parti per milione (ppm) previsto dalla normativa vigente	P. 96-97 Qualità dell'aria	
GRI 306 – RIFIUTI –versione 2020			
306-1	Produzione di rifiuti e impatti significativi connessi ai rifiuti	P.98-102 Gestione dei rifiuti ed economia circolare	
306-2	Gestione degli impatti significativi connessi ai rifiuti	P.98-102 Gestione dei rifiuti ed economia circolare	
306-3	Rifiuti prodotti	P.98-102 Gestione dei rifiuti ed economia circolare	
306-4	Rifiuti non destinati a smaltimento	P.98-102 Gestione dei rifiuti ed economia circolare	
306-5	Rifiuti destinati allo smaltimento	P.98-102 Gestione dei rifiuti ed economia circolare	
Rumore e annoyance			
GRI 3: TEMI MATERIALI – versione 2021			
3-3	Gestione dei temi materiali	P.94-95 Gestione del rumore	

Job Satisfaction		
GRI 3: TEMI MATERIALI – versione 2021		
3-3	Gestione dei temi materiali	<p>P.108-111 Job Satisfaction</p> <p>P.107-108 Valutazione delle performance</p> <p>P. 119-121 Tabella di raccordo temi materiali e impatti associati</p> <p>P. 122-123 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali</p>
GRI 404: FORMAZIONE E ISTRUZIONE – versione 2016		
404-1	Ore di formazione medie annue per dipendente, per genere e per categoria	P.108-111 Job Satisfaction
404-3	Percentuale di dipendenti che ricevono rapporti regolari sulla performance e sullo sviluppo della carriera, per genere e per categoria di dipendente	<p>P.107-108 Valutazione delle performance</p> <p><i>I dati relativi al 2020 e 2021 non risultano disponibili in quanto il sistema di valutazione era stato sospeso a causa del periodo pandemico, per essere poi riattivato nel 2022.</i></p>
Innovazione digitale per migliorare i processi aeroportuali		
GRI 3: TEMI MATERIALI – versione 2021		
3-3	Gestione dei temi materiali	<p>P.72-73 Innovazione digitale per migliorare i processi aziendali</p> <p>P. 119-121 Tabella di raccordo temi materiali e impatti associati</p> <p>P. 122-123 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali</p>
Filiera sostenibile		
GRI 3: TEMI MATERIALI – versione 2021		
3-3	Gestione dei temi materiali	<p>P.56-57 Filiera sostenibile</p> <p>P. 119-121 Tabella di raccordo temi materiali e impatti associati</p> <p>P. 122-123 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali</p>
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 2023 sono stati valutati, secondo tali parametri, 120 fornitori (circa il 9% rispetto al totale dei fornitori attivi nel 2023).
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 2023 sono stati valutati, secondo tali parametri, 120 fornitori (circa il 9% rispetto al totale dei fornitori attivi nel 2023).	
Partnership			
GRI 3: TEMI MATERIALI – versione 2021			
3-3	Gestione dei temi materiali	P. 58-63 Connettività e sviluppo del territorio P. 119-121 Tabella di raccordo temi materiali e impatti associati P. 122-123 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.64-65 Creazione di posti di lavoro	
Qualità del servizio e soddisfazione dei clienti			
GRI 3: TEMI MATERIALI – versione 2021			
3-3	Gestione dei temi materiali	P.69-71 Qualità del servizio e soddisfazione dei clienti P.73-74 Rispondere ai bisogni dei Passeggeri a ridotta mobilità (PRM) P.71-72 Qualità dell'offerta commerciale e dei servizi premium P.79-80 Comunicare e coinvolgere la comunità aeroportuale P.119-121 Tabella di raccordo temi materiali e impatti associati P.122-123 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.65-66 Distribuzione di valore aggiunto	
GRI 207: IMPOSTE – versione 2019			
207-1	Approccio alla fiscalità	P.51-52 Tax responsibility	
207-2	Governance fiscale, controllo e gestione del rischio	P.51-52 Tax responsibility	
207-3	Coinvolgimento degli stakeholder e gestione delle	P.51-52 Tax responsibility	

preoccupazioni in materia
fiscale



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

Relazione della società di revisione



EY S.p.A.
Via Massimo D'Azeglio, 34
40123 Bologna

Tel: +39 051 278311
Fax: +39 051 236666
ey.com

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

Al Consiglio di Amministrazione della
Aeroporto Guglielmo Marco di Bologna S.p.A.

Al sensi dell'articolo 3, comma 10, del Decreto Legislativo 30 dicembre 2016, n. 254 (di seguito "Decreto") e dell'articolo 5, comma 1, lett. g) del Regolamento CONSOB n. 20267/2018, siamo stati incaricati di effettuare l'esame limitato ("*limited assurance engagement*") della dichiarazione consolidata di carattere non finanziario della Aeroporto Guglielmo Marco di Bologna S.p.A. e sue controllate (di seguito "Gruppo") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 predisposta ex art. 4 del Decreto, presentata nella specifica sezione della Relazione sulla gestione e approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 14 marzo 2024 (di seguito "DNF").

L'esame limitato da noi svolto non si estende alle informazioni contenute nel paragrafo "2.4. Tassonomia UE" della DNF, richieste dall'art.8 del Regolamento europeo 2020/852.

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale per la DNF

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

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

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

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

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

EY S.p.A.
Sede Legale: Via Marsigli, 12 - 20123 Milano
Sede Secondaria: Via Lombardia, 21 - 00187 Roma
Capitale Sociale Euro 2.800.000,00 i.v.
Iscritta alla S.O. del Registro delle Imprese presso la C.C.I.A.A. di Milano Monza Bitonto Lodi
Codice fiscale e numero di iscrizione 00434200204 - numero R.E.A. di Milano 006150 - P.IVA 00891231020
Iscritta al Registro Revisori Legali al n. 70945 Pubblicato sulle G.U. Suppl. 13 - N° Serie Speciale del 17/01/1998

A member firm of Ernst & Young Global Limited

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 e effettuate le verifiche descritte nel successivo punto 5, lett. a).

5. Comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative significative incluse nella DNF.
In particolare, abbiamo svolto interviste e discussioni con il personale della Direzione 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 accertare 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 loro attività, del loro contributo agli indicatori di prestazione a livello consolidato e della loro ubicazione, abbiamo effettuato degli incontri in loco e da remoto nel corso dei quali ci siamo confrontati con i responsabili e abbiamo acquisito riscontri documentali circa la corretta applicazione delle procedure e dei metodi di calcolo utilizzati per gli indicatori.

Conclusioni

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che la DNF del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e dai GRI Standards.

Le nostre conclusioni sulla DNF del Gruppo non si estendono alle informazioni contenute nel paragrafo "2.4 Tassonomia UE" della stessa, richieste dall'art. 8 del Regolamento europeo 2020/852.

Bologna, 28 marzo 2024

EY S.p.A.



Marco Menabue
(Revisore Legale)



WWW.BOLOGNA-AIRPORT.IT