

L'ambiente che vogliamo

BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2010



SINTESI



Sintesi Bilancio di Sostenibilità 2010

■	IDENTITÀ	3
■	STRATEGIE E RISULTATI	4
■	I PASSEGGERI	7
■	L'AEROPORTO E IL TERRITORIO	8
■	LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE	9
■	LE PERSONE DI SAB	10
■	LA RELAZIONE CON I FORNITORI	11



La nostra missione è favorire la connettività internazionale di persone e imprese, attraverso lo sviluppo e la gestione di una struttura che punti all'eccellenza per qualità e sicurezza.

Contribuiamo a rendere più attrattivo il nostro territorio, facilitandone l'accesso da tutti i paesi d'Europa e del Mondo.

Operiamo per essere un importante motore dell'economia locale, garantendo al contempo sostenibilità economica, attenzione alla comunità, tutela dell'ambiente.]

SAB è la società di gestione dell'Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna, uno dei maggiori aeroporti in Italia come numero di destinazioni internazionali, in grado di servire un bacino di traffico di oltre dieci milioni di persone e fornito di una dotazione tecnologica all'avanguardia per sicurezza e per tutela ambientale. A SAB è affidato il compito di amministrare, sviluppare e gestire le infrastrutture aeroportuali e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori presenti in aeroporto.

SAB è impegnata nel costruire una rete di collegamenti ricca ed estesa, che offra opportunità alle persone, favorisca l'internazionalizzazione delle imprese e crei valore per l'economia del territorio, a beneficio di tutta la collettività.

I piani di sviluppo di SAB sono orientati ai principi della qualità del servizio e della sostenibilità, volti ad integrare il soddisfacimento della domanda di mobilità, la tutela dell'ambiente, della salute e sicurezza dei lavoratori e lo sviluppo economico.

Per garantire l'applicazione di questi principi nell'operatività quotidiana, nel 2010 SAB ha definito una nuova politica integrata Qualità – Sicurezza – Ambiente, tradotta in pratica con l'adozione di un Sistema di Gestione Aziendale integrato che razionalizza in un unico strumento i tre sistemi di gestione della qualità presenti in azienda.





Il mercato potenziale

L'Aeroporto di Bologna è al centro di un sistema economico di eccellenza caratterizzato dalla presenza di aziende leader nel mondo (ceramica, auto-moto-motori, macchinari per l'industria, moda) e di un sistema terziario di primaria importanza. Fa riferimento ad una porzione del territorio nazionale che va oltre i confini amministrativi regionali e possiede un patrimonio culturale ed artistico di grande valore. A tutto

questo si aggiunge l'ampia offerta di opportunità dal punto di vista del divertimento, della cultura, della natura e dell'enogastronomia, tipici di Bologna e dell'Emilia-Romagna. Si tratta di fattori che nel loro insieme rappresentano molteplici esigenze cui dare risposta ed opportunità da cogliere. Da un lato è richiesta un'offerta di traffico **"business"** ben diversificata, capace di seguire i cambiamenti negli scenari competitivi per consentire alle imprese di "essere connesse" e raggiungere sempre nuovi luoghi per lo sviluppo commerciale, la creazione di partnership

e la costruzione di opportunità; dall'altro occorre essere in grado di soddisfare la sempre più crescente domanda **turistica** (sia in *partenza*, in un territorio in cui la popolazione gode di disponibilità economiche superiori alla media nazionale, sia in *arrivo*, per sostenere la capacità attrattiva di un territorio ricco di opportunità) e dei passeggeri che viaggiano frequentemente per motivi personali, familiari o di salute (i cosiddetti passeggeri VFR, "Visiting Friends & Relatives"), offrendo nuove rotte con frequenze comode ad un prezzo competitivo.



Gli obiettivi strategici

L'obiettivo di lungo periodo dell'Aeroporto G. Marconi è di giungere entro il 2023 ad una capacità infrastrutturale di traffico fino a 10 milioni di passeggeri: una crescita, rispetto ai 5,5 milioni del 2010, di oltre l'80%, in un percorso di sostenibilità e con un ruolo da protagonista dello sviluppo creato e del settore di appartenenza.

Per avviare la realizzazione di questo disegno, il Piano Industriale 2008-2012 ha delineato 4 linee prioritarie di sviluppo strategico, nell'ambito delle quali nel 2010 sono stati ottenuti significativi risultati:

- **L'ampliamento e la riqualificazione delle infrastrutture** i cui principali investimenti di prossima realizzazione riguardano la riqualifica del Terminal Passeggeri, la costruzione di un nuovo molo imbarchi e di un sistema automatizzato di smistamento bagagli, l'ampliamento dei piazzali per gli aeromobili e dei parcheggi auto e la realizzazione della stazione per il collegamento veloce con la stazione

ferroviaria di alta velocità (People Mover). Gli investimenti già realizzati nel 2010 sono stati quasi **13 milioni di euro**, in forte crescita rispetto ai 7,5 del 2009.

- **Lo sviluppo del traffico low cost accompagnato dal consolidamento del traffico business**, continuando ad offrire servizi su tutti i segmenti in modo bilanciato per rispondere a tutte le esigenze del territorio. Il 22 novembre 2010 l'Aeroporto di Bologna ha raggiunto e superato per la prima volta il traguardo dei **5 milioni di passeggeri**.
- **Il miglioramento della qualità del servizio, dell'efficienza e della produttività**, ottimizzando i vari processi e accrescendo le competenze delle persone dell'azienda. Nel 2010 SAB ha continuato il forte investimento nel **percorso di cambiamento**, volto a innovare sia la cultura aziendale sia il modo di lavorare delle persone attraverso nuove politiche per il coinvolgimento, la motivazione, la formazione delle risorse.
- **Il ridisegno della presenza di SAB nel business dell'handling** - ossia le attività

di assistenza a terra di passeggeri, aeromobili, bagagli, merci - in ottica di riduzione, e la **crescita nel business non aeronautico**, concentrandosi sulle proprie competenze distinte di gestore. Il percorso di **risanamento delle società controllate**, in particolare Marconi Handling e Fast Freight Marconi, che ha avuto forte impulso nel 2010, ha rappresentato un risultato fondamentale per la sostenibilità economica del Gruppo, ottenuto attraverso un forte recupero di produttività e senza tagli occupazionali.

L'attenzione alla sostenibilità del proprio sviluppo è uno dei presupposti del Piano Industriale. Realizzando il primo Bilancio di Sostenibilità relativo al 2009, SAB ha confermato in modo visibile e rendicontato la propria scelta di un approccio all'attività di impresa "a 360°", che tenga conto in modo integrato delle sue implicazioni economiche, sociali, ambientali. Per questo, nel 2010 il percorso di sostenibilità è proseguito e sono state tracciate le linee guida per lo sviluppo negli anni successivi.

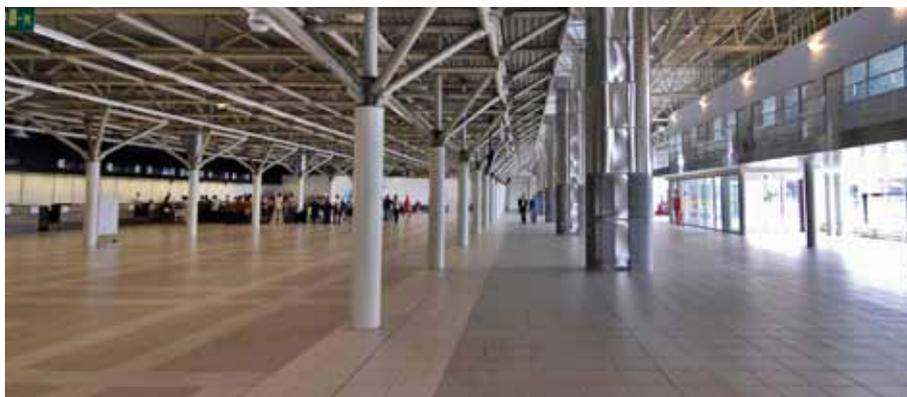


I risultati del 2010

Sviluppo del traffico

In coerenza con le strategie aziendali, il 2010 ha registrato una forte crescita del comparto low cost (i passeggeri Ryanair sono cresciuti del 60% rispetto all'anno precedente), senza abbandonare la vocazione storica dello scalo verso la massima connettività intercontinentale. Da segnalare in particolare l'apertura del collegamento diretto Bologna-Istanbul con la Turkish Airlines, vettore che si è aggiunto alle 50 compagnie aeree mediamente operanti nello scalo.

Con le nuove collaborazioni avviate e l'incremento delle rotte servite con i vettori già attivi, nel 2010 il numero delle città raggiungibili dall'Aeroporto di Bologna è aumentato ulteriormente; sono 91 le destinazioni collegate direttamente, in 32 Paesi, e 181 i Paesi collegati indirettamente. Questo fa di Bologna il 4° aeroporto in Italia per connettività mondiale.



A fronte di una crescita media del mercato italiano pari al 7%, il numero dei passeggeri transitati a Bologna è cresciuto del 15,3% rispetto al 2009: con questo incremento i passeggeri dell'Aeroporto Marconi hanno superato la soglia dei 5 milioni attestandosi a **5.511.669**; **con il superamento di questa soglia l'Aeroporto di Bologna accede alla categoria superiore, quella degli aeroporti di medie dimensioni a livello internazionale.**

Nel 2010 l'aeroporto di Bologna, ha registrato un incremento di traffico merci del 8,7% (passando da 34.784 a 37.803 tonnellate), diventando il 4° scalo in Italia per volumi di merci gestite. Il 60% delle merci processate sono gestite dai Courier (DHL, UPS e TNT) e la parte rimanente dai principali vettori europei (su tutti Lufthansa e British Airways) che utilizzano la stiva degli aeromobili passeggeri o anche dei collegamenti su gomma con i loro hub di riferimento.

Sviluppo delle attività non aeronautiche/commerciali

L'andamento delle attività non aeronautiche riflette i risultati positivi ottenuti dall'Aeroporto in termini di aumento del traffico. L'impegno di SAB in questo senso è rivolto a rendere sempre più attrattivi e accessibili i servizi offerti ai passeggeri; ad esempio, con l'assegnazione di nuovi spazi all'interno del duty free ad Heinemann, gruppo leader in Europa e alla sua prima presenza in Italia, o introducendo la possibilità di prenotare on line parcheggi e biglietti, con condizioni agevolate.





Risultati economici/finanziari

I risultati economici/finanziari del 2010 sono relativi al Progetto di Bilancio della società:

► **Principali dati economici (Euro/000)**

	Esercizio 2010	% sul fatturato	Esercizio 2009	Esercizio 2008	Var.% 2010/2009
Ricavi aeronautici	41.301	61%	36.156	31.831	14%
Ricavi non aeronautici/commerciali	24.447	36%	23.504	21.792	4%
Altri ricavi e proventi	2.512	4%	2.337	2.670	7%
Ricavi gestione caratteristica	68.260	100%	61.997	56.293	10%
UTILE DI ESERCIZIO	4.506	7%	4.278	1.860	5%

La significativa crescita dei ricavi della gestione caratteristica è dovuta prevalentemente all'aumento del traffico, non essendo intervenuti incrementi tariffari.

L'esercizio 2010 si chiude con un utile di 4.506

migliaia di Euro che rappresenta il miglior risultato degli ultimi cinque anni (+5% sul 2009) ottenuto nonostante l'impatto negativo della chiusura degli spazi aerei conseguente all'eruzione del vulcano islandese e la rigidità

della winter season 2009/2010, fattori entrambi che hanno impattato negativamente sulle componenti economiche dell'anno appena trascorso rispetto al 2009.

► **Altri dati significativi (Euro/000)**

	Esercizio 2010	Esercizio 2009	Esercizio 2008	Var.% 2010/2009
Capitale circolante netto	-9.645	-2.502	2.518	286%
Posizione finanziaria netta	8.681	13.790	18.533	-37%

Il Capitale Circolante Netto è in forte e progressivo miglioramento grazie, in primo luogo, alla ulteriore diminuzione dei giorni medi di incasso dei crediti commerciali, pur

in presenza di un aumento significativo del fatturato, a conferma del costante impegno della società nella gestione del credito.

Anche la Posizione Finanziaria Netta è migliorata

per effetto della riduzione del debito verso banche operata senza variazioni significative delle disponibilità liquide.

Investimenti

Il 2010 è stato un anno importante per la concretizzazione dei progetti di investimento del Piano Industriale. Sono state pubblicate le gare di appalto per l'aggiudicazione dei lavori previsti (a partire da quelli di riqualifica del Terminal con avvio nel 2011), si sono conclusi alcuni cantieri aperti nel 2009 e si sono aperti cantieri nuovi che proseguiranno nel 2011.

Il valore degli investimenti effettuati è stato di quasi 13 milioni di euro, in significativo aumento rispetto allo scorso anno, mentre il valore degli investimenti entrati in funzione è stato di 4,2 milioni di Euro.

L'entrata in vigore, nel marzo 2011, del **Contratto di Programma**, accordo pluriennale con ENAC che definisce le tariffe che il gestore può applicare a vettori e operatori per i propri servizi, contribuirà a sostenere gli investimenti programmati per i prossimi anni.



► (Euro/000)

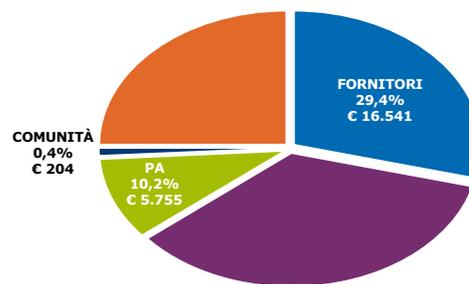
Valore aggiunto generato e distribuito

L'attività svolta da SAB porta alla generazione di valore economico, una parte del quale viene "distribuito" ai diversi stakeholder dell'azienda sotto diverse forme.

La voce più significativa è rappresentata dal Personale, destinatario di quasi il 35% del valore creato dall'azienda. Ai Fornitori spetta il 29% del valore generato, in cui rientrano la grande varietà di appalti e forniture necessarie per la gestione e per la crescita infrastrutturale dell'aeroporto.

Il valore destinato all'Azienda, oltre 14 milioni di euro pari al 25%, è quello che viene mantenuto al suo interno attraverso fondi, ammortamenti e accantonamenti, oltre che all'utile di esercizio. La quota destinata alle Pubbliche Amministrazioni, oltre il 10%, è rappresentata principalmente dalle imposte sul reddito d'esercizio, dai canoni di concessione e da oneri tributari. La distribuzione alla Comunità include gli ammortamenti degli investimenti sostenuti per interventi sulla viabilità dei Comuni limitrofi all'aeroporto, per migliorare andamento del traffico e qualità dell'aria, e le azioni di carattere sociale a supporto di eventi ed iniziative sul territorio.

Totale valore aggiunto generato e distribuito



► (Euro/000)

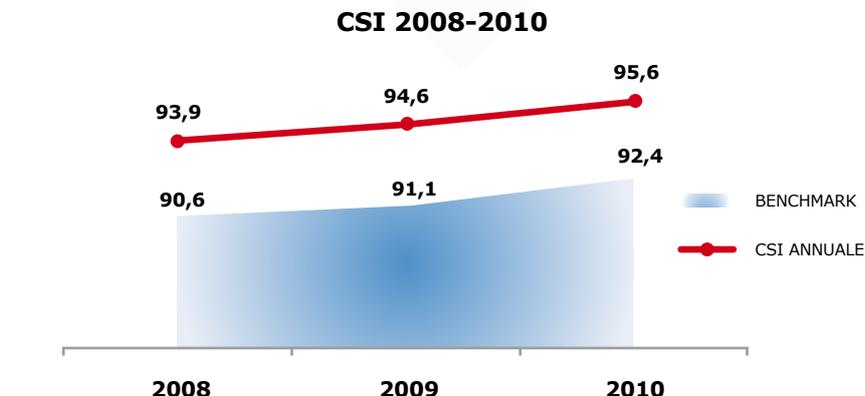


Gli obiettivi principali in materia di performance di qualità del servizio, così come di tutela dell'ambiente, sono contenuti nel Contratto di Programma. Il rispetto o meno degli obiettivi relativi ai parametri qualitativi e ambientali, tra cui tempi di attesa, soddisfazione del passeggero ed efficienza dei servizi, ha dirette ripercussioni in termini di aumenti o diminuzioni nelle tariffe concesse a SAB.

L'Aeroporto di Bologna pubblica ogni anno la **Carta dei Servizi** aeroportuali, richiesta da ENAC, che comunica ai passeggeri gli standard qualitativi minimi dei servizi che hanno una ricaduta più diretta sulla qualità da loro percepita.

L'Aeroporto di Bologna ha raggiunto standard di qualità dei servizi fra i più elevati in Italia. La sfida del 2010 è stata non solo il mantenimento dei livelli qualitativi raggiunti, ma anche il miglioramento di alcuni parametri, pur a fronte di un aumento molto consistente del traffico e a parità di infrastrutture, in vista dei lavori di riqualifica del Terminal.

Gli obiettivi posti sono stati rispettati per la maggior parte dei dodici indicatori di qualità previsti dal Contratto di Programma;



il **Customer Satisfaction Index** (l'indice che misura la soddisfazione complessiva dei passeggeri) nel 2010 è cresciuto rispetto agli anni precedenti, mantenendosi sempre significativamente superiore al benchmark di aeroporti di riferimento.

SAB si è costantemente attivata nel corso del 2010 per monitorare ed intervenire con azioni mirate in relazione a quegli aspetti del servizio che più potevano risentire del forte aumento del traffico in una situazione infrastrutturale ancora immutata, in attesa della riqualifica del

Terminal. Ad esempio, per migliorare la fase della riconsegna bagagli, SAB ha analizzato la quasi totalità delle operazioni, accompagnando le due società di handling (non solo Marconi Handling, controllata da SAB, ma anche BAS) nel percorso avviato nei primi mesi del 2011, di **internalizzazione del servizio di riconsegna bagagli**, precedentemente svolto da una cooperativa di lavoro esterna; il miglior servizio sarà garantito grazie ad una gestione più accentrata e una maggiore flessibilità delle risorse.

L'attenzione verso i passeggeri a ridotta mobilità

I gestori aeroportuali sono responsabili di fornire ai passeggeri a ridotta mobilità (PRM) tutti i servizi e gli strumenti per consentire loro di muoversi e svolgere le operazioni aeroportuali in modo confortevole e sicuro. L'attenzione di SAB per questa tematica è testimoniata dai numerosi servizi a disposizione dei passeggeri PRM. Come dimostrato dalle indagini svolte durante l'anno, la qualità del servizio ai PRM è stata molto al di sopra degli obiettivi previsti e gli utenti si sono dichiarati soddisfatti per il 97,9% dei casi.





Sviluppo sostenibile per il territorio

La pianificazione dello sviluppo deve avvenire operando un costante bilanciamento tra due ordini di interessi ugualmente importanti: da un lato le crescenti esigenze di mobilità espresse dal territorio, che richiedono un aumento del traffico e un ampliamento delle infrastrutture, dall'altro la necessità imprescindibile di preservare l'ambiente circostante e di non compromettere la qualità della vita della comunità locale.

Nel progettare il proprio sviluppo, SAB ha posto massima attenzione alla informazione e

condivisione con le istituzioni rappresentanti del territorio:

■ Il processo di definizione e approvazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2009/2023 ha previsto una importante fase di concertazione con le istituzioni (nella loro duplice veste di azionisti della Società e di stakeholder del territorio). Il confronto preventivo con Regione Emilia-Romagna, Provincia di Bologna, Comune di Bologna e Comune di Calderara di Reno sugli obiettivi di crescita e di ampliamento ha portato alla condivisione del piano di sviluppo e alla firma dell'**Accordo Territoriale**

per il Polo Funzionale Aeroporto, che prefigura il nuovo assetto territoriale, urbanistico e infrastrutturale dell'Aeroporto e delle aree circostanti.

■ Gli studi di **Valutazione Impatto Ambientale** relativi al Piano di Sviluppo Aeroportuale, svolti nel corso del 2010, hanno seguito un percorso di ampia condivisione con gli Enti territoriali per quanto riguarda le metodologie adottate, al fine di massimizzare il grado di efficacia e affidabilità degli studi condotti e dei risultati delle valutazioni.

Impatto sociale ed economico dell'aeroporto

Utilizzando le più consolidate metodologie adottate anche a livello internazionale (ACI Europe), sono stati stimati l'**impatto diretto** dell'aeroporto, cioè il risultato economico derivante dalle attività che hanno diretta attinenza con il trasporto aereo di persone e merci, l'**impatto indiretto**, quello generato dalle attività situate all'esterno dell'aeroporto ma ad esso collegate in quanto sono destinate agli

utilizzatori, e l'**impatto indotto**, il prodotto degli effetti moltiplicativi dei due impatti precedenti.

Il risultato ottenuto a seguito dell'analisi effettuata nel 2010 su dati 2009 ha evidenziato **2.248 occupati** diretti per un valore della produzione di **297,7 milioni di Euro**. Ad essi vanno ad aggiungersi circa altri 1.000 addetti per l'impatto indiretto e circa 1.750 addetti per l'impatto indotto, per un totale di circa **5.000 addetti** impiegati.

L'insieme dei tre livelli di impatto equivale a una ricchezza prodotta per il territorio di oltre **550 milioni di Euro**, equivalente all'1,7% del PIL

della provincia e allo 0,4% del PIL regionale.

Sulla base dell'analisi svolta, è possibile stimare l'impatto economico dell'aeroporto anche per il **2010**. Tenendo conto dell'incremento di passeggeri di questo esercizio, si stima che l'aeroporto abbia prodotto occupazione complessiva per oltre **5.500 addetti** e valore della produzione per circa **650 milioni di Euro**, pari ad un PIL provinciale dell'1,9% e regionale dello 0,5%. Un risultato importante perché raggiunto in anni di grande criticità economica.

Aprire le porte dell'aeroporto

L'Aeroporto si presenta sempre più spesso come luogo d'incontro, per esigenze di lavoro o per occasioni di svago; oltre 100 aziende ed enti hanno utilizzato l'area meeting della Marconi Business Lounge per i loro eventi, e gli spazi dell'Aeroporto hanno ospitato esposizioni di opere d'arte, concerti e visite da parte degli alunni delle scuole bolognesi.





L'Aeroporto di Bologna è stato tra i primi in Italia a porsi come obiettivo concreto quello di conciliare le politiche di sviluppo con le esigenze di tutela ambientale e sociale del territorio circostante, anche grazie alla sollecitazione e alla collaborazione degli enti e degli stakeholder del territorio.

Rumore aeronautico

Il rumore aeronautico, il principale aspetto ambientale associato ad un aeroporto, è il risultato combinato dell'attrito aerodinamico e del funzionamento dei motori degli aerei, specialmente durante la fase di decollo. L'ordinamento italiano disciplina la materia con il Decreto ministeriale 31/10/97, che fissa anche i limiti massimi di rumore che l'aeroporto può emettere:

- 65 dB(A) di LVA⁽¹⁾ per le aree residenziali;
- 75 dB(A) di LVA⁽¹⁾ per le aree industriali e produttive.

⁽¹⁾ LVA (Livello di Valutazione del rumore Aeroportuale) è l'indicatore che quantifica il rumore aeronautico, e rappresenta il livello medio di rumore riferito alle tre settimane dell'anno in cui si è verificato il maggior numero di movimenti (decolli e atterraggi).

Per tenere costantemente sotto controllo i livelli di rumore, come previsto dalle normative nazionali, l'Aeroporto di Bologna si è dotato di un Sistema di Monitoraggio del Rumore Aeroportuale. Tale sistema, in funzione già dal 2001, è stato

rinnovato nel 2010, sostituendo le vecchie apparecchiature con dispositivi tecnologicamente all'avanguardia, collaudati direttamente da parte di ARPA (Agenzia Regionale per la Prevenzione e l'Ambiente dell'Emilia-Romagna).

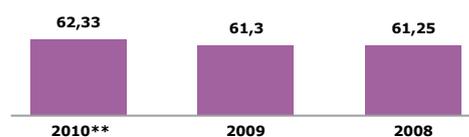
L'intervento con impatto più significativo sul contenimento del rumore aeroportuale è stato l'allungamento della pista di volo, concluso nel luglio del 2004, grazie al quale gli aerei sorvolano le zone abitate ad una quota maggiore, riducendo notevolmente l'impatto acustico e visivo sulle aree residenziali. Questo ha fatto sì che, a fronte del raddoppio del traffico passeggeri verificatosi negli anni successivi, il livello di rumore sia diminuito di oltre un quarto.

SAB si adopera per la riduzione del rumore anche attraverso azioni di sensibilizzazione dei vettori, per portarli a limitare il più possibile i decolli sulle zone abitate in determinate fasce orarie e per favorire il rispetto delle procedure di volo antirumore.

La sostituzione delle strumentazioni per finalità

di ammodernamento, effettuata nel corso del 2010, rende non esattamente comparabili i dati di confronto annuale. Il dato 2010, che registra un aumento dei livelli di rumore aeronautico di circa 1 dB(A) rispetto all'anno precedente, mostra comunque livelli di rumore ampiamente entro i limiti di legge.

LVA medio mensile*



*Dati espressi in dB(A) relativi alla centralina acustica n°6 del sistema di monitoraggio

**Nel 2010 la strumentazione è stata sostituita, quindi i dati non sono esattamente comparabili a quelli degli anni precedenti

Altri impatti

Emissioni atmosferiche.

L'Aeroporto G. Marconi ha attivato un processo strutturato di monitoraggio e riduzione delle proprie emissioni atmosferiche, aderendo al programma internazionale **Airport Carbon Accreditation** promosso da ACI-Europe; nel 2010 ha ottenuto l'accreditamento di primo livello del progetto, la mappatura, mentre è stato pianificato per il 2011 il conseguimento dell'accreditamento al secondo livello (riduzione), con il quale verrà certificato il sistema di gestione delle emissioni di CO2 adottato da SAB

Consumi di energia.

Sono stati completati i lavori al sistema impiantistico di riscaldamento finalizzati a contenere i consumi e la controllata Marconi Handling ha quasi completamente sostituito i veicoli a benzina con mezzi alimentati ad energia elettrica, con conseguente riduzione del 96% delle emissioni di CO2 relative al consumo di combustibile.

Consumi e scarichi idrici.

Grazie all'avvio di un programma di monitoraggio delle perdite idriche, i consumi del 2010 sono diminuiti del 6,2% rispetto all'anno precedente. SAB ha adottato soluzioni strutturali per il sistema fognario e procedure di sicurezza in caso di versamenti accidentali che consentono di ridurre al minimo i rischi di inquinamento da scarichi idrici.

Gestione dei rifiuti.

La **raccolta differenziata dei rifiuti**, ha raggiunto livelli soddisfacenti, passando dall'1% di rifiuti nel 2008 al 25% nel 2010, grazie all'attività di sensibilizzazione verso i passeggeri e gli operatori aeroportuali e alla collocazione di punti di raccolta dedicati.





Nel 2010 le risorse di SAB sono state, in media, 334 equivalenti full-time, con una crescita dell'1,8% rispetto alle 328 persone del 2009. Le professionalità presenti all'interno dell'azienda sono molto diverse a seconda delle aree di attività e delle mansioni svolte, e in particolare si distinguono ruoli dirigenziali e impiegatizi (circa il 33% del totale) e ruoli "operativi" (il restante 67%), che caratterizzano le risorse impegnate nella Security e nelle operazioni aeroportuali. L'età media delle risorse è di 41 anni; il 97% di esse ha un contratto a tempo indeterminato.

SAB è cambiata molto negli ultimi anni, e si è posta obiettivi ambiziosi per i prossimi. Per realizzare un percorso di questo tipo occorre che il modo di lavorare delle persone e la cultura aziendale nel suo insieme siano in grado di rispondere agli stimoli e di produrre cambiamento, **orientandosi all'innovazione e all'eccellenza nella qualità.**

Dal 2008 sono state avviate diverse iniziative che concorrono, in modo coordinato e coerente, a facilitare il confronto interno e una maggiore integrazione tra le diverse funzioni, al fine di costruire un percorso concreto verso una **cultura aziendale** fondata sui concetti di merito, responsabilità, condivisione e trasparenza.

A fianco delle iniziative "culturali", dal 2008 sono stati introdotti strumenti per la misurazione strutturata delle performance e delle competenze allo scopo di garantire l'equità dei trattamenti, di premiare il merito e di assicurare la **retention** delle figure professionali chiave.

Il sistema premiante prevede molteplici forme di **rewarding** per adattare gli strumenti alle diverse situazioni: percorsi di carriera "rapidi" per i giovani ad alto potenziale, aumenti retributivi legati alla valutazione delle performance, retribuzione variabile basata sul raggiungimento

di obiettivi chiave e sfidanti (bonus), premi non monetari legati a benefit materiali o a particolari riconoscimenti di fronte alla comunità aeroportuale. Ad essi si aggiunge il Premio di Risultato, previsto dal Contratto Integrativo Aziendale, collegato al raggiungimento di obiettivi di redditività, qualità e produttività.

In continuità con il passato, le Relazioni Industriali sono state improntate a principi di trasparenza, correttezza e collaborazione nel rispetto dei contratti di lavoro siglati e nell'intento di migliorare le condizioni generali di lavoro.

La tutela della salute e sicurezza dei lavoratori

Il Servizio Prevenzione e Protezione ha l'obiettivo di tutelare la salute e la sicurezza dei lavoratori SAB presso le aree in cui operano, tenendo conto dei rischi legati alle specifiche attività e anche dei "rischi da interferenza", che possono originare dall'interazione di attività tra i lavoratori di SAB e quelli delle altre società presenti, operatori aeroportuali e fornitori.

Campagne di sensibilizzazione sui temi della sicurezza, materiali formativi e appositi strumenti per la segnalazione delle criticità sono rivolti a tutti gli operatori aeroportuali. Nel 2010, 95 dipendenti SAB sono stati coinvolti in attività di formazione in materia di igiene e sicurezza.

I risultati relativi agli infortuni 2010 vedono un miglioramento di tutti gli indici rispetto all'anno precedente e continuano a mantenersi ampiamente al di sotto di quelli medi calcolati da INAIL ed ISPELS per la regione Emilia-Romagna, pur operando in attività che per complessità e natura presentano dati nazionali di criticità.





SAB è tenuta a selezionare i propri fornitori attraverso le procedure stabilite dal Codice Contratti (D.Lgs. 163/2006) e conduce la propria attività contrattuale quale Impresa Pubblica.

Al di sopra delle soglie comunitarie⁽¹⁾ vi è quindi l'obbligo di bandire **gare pubbliche**. Nella predisposizione della gara di appalto, SAB si attiene al contesto normativo ricercando il confronto con le migliori pratiche.

Al di sotto di tali soglie, SAB ha adottato un proprio regolamento, denominato "Regolamento Acquisti-Appalti Regimi Propri", con cui si dispone che le gare di importo inferiore alle specifiche soglie di riferimento siano espletate previa una **Qualificazione** annuale degli aspiranti fornitori. La Qualificazione, che si ispira alle *best practice* del settore, viene svolta con grande attenzione al possesso dei requisiti di cd. moralità da parte del fornitore, oltre che, naturalmente, ai requisiti di

capacità, competenza e qualità tecnica inerenti a ciascuna differente categoria merceologica.

Nel valutare l'aggiudicazione degli appalti SAB adotta frequentemente il criterio dell'offerta "economicamente più vantaggiosa", in cui la selezione del fornitore è il frutto della valutazione ponderata e bilanciata tra la qualità dell'offerta tecnica ed il prezzo offerto. A ulteriore tutela della concorrenza e nei limitati casi in cui si deroghi al ricorso al meccanismo competitivo della gara, il Regolamento interno stabilisce anche il principio di **rotazione dei fornitori**, che assicura la moltiplicazione delle chance imprenditoriali per gli aspiranti fornitori e stimola una corretta competizione tra gli operatori.

In questo modo sono garantiti, nell'ambito sia delle procedure ad evidenza pubblica sia delle procedure di gara regolate internamente, criteri

di selezione oggettiva, imparziale e trasparente dei fornitori.

Infine, SAB si impegna a rispettare con precisione gli impegni assunti con i fornitori in sede contrattuale. La puntualità dei pagamenti, in particolare, è uno dei punti distintivi del comportamento di SAB.

⁽¹⁾ Per forniture e servizi la soglia comunitaria è 387 migliaia di Euro, per i lavori la soglia comunitaria è 4,845 migliaia di Euro anche se SAB ha prudenzialmente fissato la soglia in cui non si attuano affidamenti ad evidenza pubblica ad 1 milione di Euro.





www.bologna-airport.it

