Bilancio di Sostenibilità

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

2021

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

Aeroporto di Bologna

Bilancio di Sostenibilità 2021

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

Sommario

LETTERA AGLI STAKEHOLDER 3

NOTA METODOLOGICA 4

TABELLA DI RACCORDO CON IL D.LGS. 254/2016 5

I PRINCIPALI PRESIDI SOCIO-AMBIENTALI DEL GRUPPO ADB 6

1. IL GRUPPO ADB 10

VISION, MISSION E I VALORI DEL GRUPPO 11

1.1 CONTESTO DI RIFERIMENTO, MODELLO DI BUSINESS E STRATEGIA 12

1.1.1 MODELLO DI BUSINESS E PIANO STRATEGICO PER RISPONDERE AI CAMBIAMENTI DEL SETTORE 14

1.1.2 AGENDA 2030: LE INTERAZIONI DEL GRUPPO CON GLI OBIETTIVI DI SVILUPPO SOSTENIBILE (SDGS) 16

1.2 LA STORIA DEL GRUPPO 17

1.3 ASSETTO SOCIETARIO E STRUTTURA DEL GRUPPO 18

1.4 IL PIANO DI SOSTENIBILITÀ 24

1.5 STAKEHOLDER ENGAGEMENT E ANALISI DI MATERIALITÀ 26

1.5.1 ANALISI DI MATERIALITÀ 29

1.6 IL MODELLO ORGANIZZATIVO PER UNA GESTIONE ETICA DEL BUSINESS 30

1.6.1 SISTEMA DI CONTROLLO INTERNO 31

1.6.2 TAX RESPONSIBILITY 33

1.6.3 MODELLO DI GESTIONE DEI RISCHI INTEGRATO 33

1.6.4 POLITICHE DI PROCUREMENT E GESTIONE DEGLI APPALTI 35

2. LA STRATEGIA PER CREARE VALORE 38

2.1 AMPLIARE IL NETWORK DI DESTINAZIONI 41

2.2 SVILUPPARE LE INFRASTRUTTURE 43

2.3 GARANTIRE L'ACCESSIBILITÀ E IL TRASPORTO PUBBLICO 45

2.4 CONTRIBUIRE ALLO SVILUPPO DEL TERRITORIO 49

2.5 FORNIRE UN'EXPERIENCE DI QUALITÀ A 360° 52

2.5.1 CUSTOMER SATISFACTION E QUALITÀ DEI SERVIZI OFFERTI 54

2.5.2 INNOVAZIONE E DIGITALIZZAZIONE AL SERVIZIO DEL BUSINESS E DEI PASSEGGERI 55

2.5.3 RISPONDERE AI BISOGNI DEI PASSEGGERI A RIDOTTA MOBILITÀ (PRM) 56

2.5.4 LA QUALITÀ DELL'OFFERTA COMMERCIALE E DEI SERVIZI PREMIUM 58

2.5.5 SAFETY AEROPORTUALE E GESTIONE DELLE EMERGENZE 58

2.5.6 COMUNICARE E COINVOLGERE I PASSEGGERI 63

2.6 TUTELARE L'AMBIENTE E RISPONDERE ALLE SFIDE DEL CAMBIAMENTO CLIMATICO 66

2.6.1 GESTIONE DEL RUMORE 67

2.6.2 EFFICIENTAMENTO ENERGETICO E CONTRASTO AL CAMBIAMENTO CLIMATICO 68

2.6.3 QUALITÀ DELL'ARIA 71

2.6.4 GESTIONE DELLE RISORSE IDRICHE 72

2.6.5 GESTIONE DEI RIFIUTI 73

2.7 INVESTIRE NELLE RISORSE E NEL LORO SVILUPPO 75

2.7.1 GESTIONE DEL PERSONALE 76

2.7.2 DIVERSITÀ E PARI OPPORTUNITÀ 80

2.7.3 VALUTAZIONE DELLE PERFORMANCE 81

2.7.4 FORMAZIONE 82

2.7.5 BENESSERE E SODDISFAZIONE DEI DIPENDENTI 85

2.7.6 RELAZIONI INDUSTRIALI 86

2.7.7 TUTELA E PREVENZIONE DELLA SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO 87

GLOSSARIO 89

TABELLA DI RACCORDO GRI STANDARDS E TEMI MATERIALI 90

GRI CONTENT INDEX 91

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE 102

Lettera agli Stakeholder

La quarta edizione della Dichiarazione non finanziaria del Gruppo Aeroporto G. Marconi di Bologna Spa racconta un anno, il **2021**, di luci e ombre. Dopo l'***annus horribilis*** rappresentato dal 2020, dall'estate 2021 si è respirata un'aria di speranza e di cauto ottimismo pur nella consapevolezza che la crisi non era ancora passata, come poi dimostrato dalle nuove ondate pandemiche. Per il secondo anno consecutivo l'assoluta priorità per il Gruppo è stata la **tutela della salute e sicurezza dei propri dipendenti, dei passeggeri e dello staff dell'Aeroporto** con il rispetto delle più stringenti misure igienico-sanitarie volte a prevenire la diffusione del contagio nella comunità aeroportuale, la forte adesione alla campagna di vaccinazione e l'applicazione delle nuove normative sui luoghi di lavoro e su pubblici esercizi.

Nonostante le difficoltà di un anno ancora profondamente anomalo e critico su più fronti, il Gruppo ha lavorato intensamente su tanti ambiti, tra cui quello operativo per far fronte ai picchi di traffico dei mesi estivi e far procedere i cantieri di sviluppo infrastrutturale, **gestionale-amministrativo** per la gestione delle nuove sfide legate al biennio di crisi (Cassa Integrazione per i dipendenti, riorganizzazione di alcune attività, rispetto delle scadenze tipiche di una società quotata in Borsa nonostante il blocco degli straordinari e le assenze per Cassa Integrazione e ferie obbligate), **comunicativo** per la gestione del flusso informativo legato alle misure anti Covid e alle relative ricadute sui passeggeri e sui dipendenti, **finanziario** per la ricerca di nuove fonti di finanziamento vista la forte pressione sulla liquidità dovuta alla crisi in atto**, strategico** per il riallineamento al nuovo contesto e l'aggiornamento dei rischi aziendali.

Oltre a quanto sopra, uno dei temi sul quale il Gruppo ha concentrato l'impegno maggiore nel 2021 è stato quello della **sostenibilità** grazie al lavoro svolto dal Comitato manageriale di sostenibilità che, con il supporto e la finale approvazione del Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità endo-consiliare e tutto il Management Board, ha elaborato il **Piano di Sostenibilità** del Gruppo AdB in base al quale si svilupperanno le iniziative in ambito di sostenibilità ambientale, sociale ed economica fino al 2030.

Oltre all'elaborazione del Piano di Sostenibilità, il Gruppo nel 2021 ha già raggiunto due importanti obiettivi di sostenibilità quali l'ottenimento del livello 3 dell'Airport Carbon Accreditation promosso da ACI World per il monitoraggio e miglioramento della Carbon Footprint del settore aeroportuale al fine del raggiungimento del *"net zero carbon emissions from airport operations"* entro il 2050 e la sottoscrizione dell'**accordo con HERA** per lo sviluppo di iniziative congiunte di economia circolare e mobilità.

Nel 2021 il Gruppo si è impegnato molto anche sul fronte dell'attivazione di tutte le possibili **misure di sostegno previste per il settore**, nella consapevolezza dell'importanza della sostenibilità economica come pre-condizione per la realizzazione di qualsiasi progettualità in ambito ambientale e sociale. Tra le più rilevanti, la domanda di accesso al fondo di sostegno del settore aeroportuale previsto dalla legge di Bilancio 2021 che consentirà, una volta concluso l'iter approvativo, il ristoro delle perdite subite causa Covid-19 nel periodo 1° marzo-30 giugno 2020, e l'aggiudicazione (al 24mo posto su 760 progetti presentati) delle risorse economiche stanziate dal Bando #Conciliamo, promosso dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri per progetti di conciliazione vita-lavoro, welfare e mobilità sostenibile. Il primo ristoro – approvato grazie al lavoro di squadra portato avanti con Assaeroporti, le altre società di gestione e con il contributo delle Istituzioni del Territorio - è un esempio dell'importanza della **capacità di fare rete** per la crescita e lo sviluppo di un'intera filiera; il secondo è prova dell'impegno già dimostrato dal Gruppo nella promozione e realizzazione di progetti di welfare e mobilità sostenibile.

Il clima di cauto ottimismo di inizio 2022 si è purtroppo trasformato in un clima di forte incertezza e preoccupazione a seguito della nuova, tragica, emergenza che attraversa l'Europa, con l'aggressione violenta all'Ucraina iniziata nella notte del 24 febbraio. Le ricadute di questa guerra le capiremo nelle prossime settimane; certamente il quadro geopolitico mondiale ne esce profondamente modificato e le conseguenze si manifesteranno nel tempo soprattutto in un settore globale come quello aeroportuale.

Quello che possiamo fare, in questa fase, è non deviare dai nostri obiettivi e programmi, che guardano al medio e lungo termine puntando a obiettivi di sviluppo, crescita e benessere sostenibile provando a dare un senso a questo periodo che ci è dato da vivere, come cittadini e come membri della nostra comunità. È certo che come Gruppo continueremo a fare la nostra parte.

Nazareno Ventola

Amministratore Delegato e Direttore generale

Nota Metodologica

La Dichiarazione Consolidata di carattere Non Finanziario (nel seguito anche **"Dichiarazione"** o **"DNF"**) di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e società controllate (di seguito anche **"Gruppo"** o **"Gruppo AdB"**), è redatta nella sua quarta edizione ai sensi del D.Lgs. 254/2016 e successivi aggiornamenti (in attuazione della Direttiva 2014/95/UE) su base volontaria ai sensi dell'art. 7 del Decreto. La DNF è uno strumento di comunicazione che descrive, in modo trasparente e articolato, le informazioni e i dati relativi alle politiche e alla gestione dei temi ambientali, sociali, attinenti al personale, al rispetto dei diritti umani e alla lotta contro la corruzione attiva e passiva. L'obiettivo del 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 è basata su specifici principi e metodologie previsti dai più recenti standard di rendicontazione e, in particolare è stata redatta in conformità ai GRI Standards: opzione Core, pubblicati nel 2016 – e successivi aggiornamenti - dal Global Reporting Initiative, autorevole Organismo Indipendente[1] dedicato alla definizione di modelli per il reporting non-finanziario e, per alcuni indicatori, si attiene al GRI G4 Airport Operations 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 con chiusura al 31/12/2021. Come previsto dal D.Lgs. 254/2016 (di seguito 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 Standards: i temi trattati all'interno della Dichiarazione sono quelli emersi dall'analisi di materialità, ovvero considerati rilevanti in quanto in grado di riflettere gli impatti sociali, economici e ambientali delle attività del Gruppo o di influenzare le decisioni dei suoi *stakeholder*. 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 seguito anche **"AdB"** o la **"Società"**), e le Società controllate Fast Freight Marconi S.p.A. (nel seguito anche **"FFM"**) e TAG Bologna S.r.l. (nel seguito anche **"TAG"**).

La definizione dei contenuti del documento ha coinvolto un Gruppo di Lavoro multifunzionale appositamente definito, coordinato dalla Direzione Amministrazione, Finanza, Controllo e Investor Relations, che, con l'obiettivo di consentire una chiara e precisa individuazione delle informazioni considerate significative per gli stakeholder, ha identificato i contenuti del documento secondo i principi di *balance, comparability, accuracy, timeliness, clarity e reliability.* Il processo di reporting si è basato sui sistemi informativi in essere utilizzati dalle principali funzioni aziendali. I dati sono stati elaborati e convalidati anche dai vari responsabili di funzione mentre il documento nel suo complesso è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 14 marzo 2022. Il documento è oggetto di un esame limitato ("limited assurance engagement" secondo i criteri indicati dal principio ISAE 3000 Revised) da parte di 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.

La Commissione Europea ha adottato il Reg. UE 2020/852 Tassonomia UE che identifica le attività economiche ecosostenibili e che impone, a partire dall'1 gennaio 2022, alle imprese soggette alla Direttiva Europea 2014/95/UE (Non Financial Reporting Directive - NFRD) di pubblicare nella propria DNF le informative richieste dalla Tassonomia UE. Nel presente documento non viene data disclosure dei KPI richiesti dalla Tassonomia UE alle imprese non finanziarie poiché come confermato dalle FAQ della Commissione Europea del 2 febbraio 2022 l'obbligo ricade solo sulle imprese obbligate a redigere la DNF. AdB, pur non essendo soggetto a questo obbligo, ha comunque strutturato un gruppo di lavoro interno per comprendere ed analizzare le richieste della nuova normativa Tassonomia UE, così da poter intraprendere un dialogo sul tema con gli altri operatori di settore ed iniziare a strutturarsi per il calcolo dei KPI richiesti dalla normativa.

La DNF è disponibile anche sul sito web e per ogni ulteriore informazione è possibile contattare investor.relations@bologna-airport.it.

1 Il Global Reporting Initiative è un organismo non-profit fondato a Boston nel 1997 allo scopo di creare un supporto utile al rendiconto 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.

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

Ambiti del D.lgs. 254/2016	Richieste del D.lgs. 254/2016	Paragrafi di riferimento
Modello di gestione aziendale	*Art. 3.1, comma a)* *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*	Il Gruppo AdB Il modello organizzativo per una gestione etica del business La strategia per creare valore
Persone	**Politiche** *Art. 3.1, comma b) Descrizione delle politiche praticate dall'impresa, comprese quelle di dovuta diligenza*	I principali presidi socio-ambientali del Gruppo AdB
	Modello di gestione dei rischi *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*	Modello di gestione dei rischi integrato
	Art 3.2, comma d) *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*	Investire nelle risorse e nel loro sviluppo
	Art 3.2, comma c) *Informazioni riguardanti l'impatto sulla salute e sicurezza*	Investire nelle risorse e nel loro sviluppo
Ambiente	**Politiche** *Art. 3.1, comma b) Descrizione delle politiche praticate dall'impresa, comprese quelle di dovuta diligenza*	I principali presidi socio-ambientali del Gruppo AdB
	Modello di gestione dei rischi *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*	Modello di gestione dei rischi integrato
	Art 3.2, comma a, b, c) *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*	Tutelare l'ambiente e rispondere alle sfide del cambiamento climatico
Sociale	**Politiche** *Art. 3.1, comma b) Descrizione delle politiche praticate dall'impresa, comprese quelle di dovuta diligenza*	I principali presidi socio-ambientali del Gruppo AdB
	Modello di gestione dei rischi *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*	Modello di gestione dei rischi integrato
	Art 3.2, comma d) *Informazioni riguardanti aspetti sociali*	Fornire un'experience di qualità a 360° Contribuire allo sviluppo del territorio
Lotta contro la corruzione attiva e passiva	**Politiche** *Art. 3.1, comma b) Descrizione delle politiche praticate dall'impresa, comprese quelle di dovuta diligenza*	I principali presidi socio-ambientali del Gruppo AdB
	Modello di gestione dei rischi *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*	Modello di gestione dei rischi integrato
	Art 3.2, comma f) *Informazioni riguardanti la lotta contro la corruzione attiva e passiva*	Il modello organizzativo per una gestione etica del business

I principali presidi socio-ambientali del Gruppo AdB

Il Codice Etico, la Politica Integrata per la Qualità, Sicurezza e Ambiente, così come la Policy Anticorruzione e la Carta dei Servizi, sono i principali documenti mediante i quali il Gruppo AdB ha uniformato i propri piani di sviluppo ai principi dell'etica, dell'integrità, della qualità del servizio e della sostenibilità. Tali documenti, infatti, forniscono a tutti i lavoratori del Gruppo la linea di indirizzo, i valori e i principi di comportamento cui ispirarsi al fine di promuovere un approccio responsabile e proattivo verso le tematiche socio-ambientali. I documenti, ispirati alle *best practice* internazionali, sono portati a conoscenza di tutti i destinatari mediante idonee attività di formazione e informazione. Di seguito si riporta una sintesi dei principali documenti di indirizzo del Gruppo relativi ai temi socio-ambientali definiti dal D.lgs. 254/2016. Nei capitoli successivi è fornita adeguata *disclosure* delle politiche, degli impegni e delle pratiche in essi contenute.

Qualità, Ambiente, Energia e Sicurezza *Documento: Politica per la Qualità, l'Ambiente, l'Energia e la Sicurezza* *Perimetro: AdB S.p.A, TAG* L'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: • 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.	**Temi ambientali** **Temi sociali**
Qualità del servizio *Documento: Carta dei Servizi* *Perimetro: AdB S.p.A* Aeroporto di Bologna per offrire ai propri passeggeri un'esperienza unica, si impegna a: • Sviluppare processi innovativi ed efficienti; • Garantire un'infrastruttura confortevole e funzionale (accessibilità, servizio ai PRM, pulizia, etc.); • Garantire uno standard 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.	**Temi sociali**
Personale *Documento: Il Codice Etico* *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.	**Temi attinenti al personale**

Anticorruzione
Documento: Policy Anticorruzione
Perimetro: AdB S.p.A
 	
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.
	Lotta contro la corruzione attiva e passiva

1 IL GRUPPO ADB

Aeroporto di Bologna
AIRPORT
OPERATIONS
AIRSIDE SAFETY

1. IL GRUPPO ADB

Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A. è la società di gestione dell'aeroporto di Bologna, l'ottavo scalo italiano per numero di passeggeri nel 2021.
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 di 46.140 mq, 64 banchi check-in, 20 gate di imbarco e oltre 5.300 posti auto.
L'oggetto principale dell'attività consiste nello sviluppo, progettazione, realizzazione, adeguamento, gestione, manutenzione ed uso degli impianti e delle infrastrutture per l'esercizio dell'attività aeroportuale, nonché delle attività connesse o collegate; un ruolo istituzionale che il Gruppo interpreta in maniera ambiziosa, puntando sulla modernizzazione delle infrastrutture, sul miglioramento continuo della qualità dei servizi, sullo sviluppo del network delle destinazioni e dei volumi di traffico, sulla valorizzazione del potenziale turistico del territorio per attrarre viaggiatori e far crescere il business aeroportuale e l'economia locale.

Guidato dai valori di **centralità del cliente, valore delle persone e lungimiranza**, il Gruppo vuole rendere l'Aeroporto di Bologna una delle più moderne ed efficienti aerostazioni d'Italia, in grado di offrire ai passeggeri una struttura accogliente e altamente connessa, così da migliorare l'esperienza di viaggio e al contempo creare valore per l'economia del Paese. L'Aeroporto è infatti impegnato in un importante piano di sviluppo infrastrutturale, quale punto fondamentale della strategia, insieme alla crescita del network e del traffico passeggeri, al rafforzamento del business *non aviation* e all'efficientamento e all'innovazione dei servizi.
L'andamento dei risultati del Gruppo anche nel 2021 è stato fortemente condizionato dal perdurare della pandemia Covid-19, in particolare i primi mesi dell'anno sono stati caratterizzati da un forte rallentamento nel traffico, mentre durante la stagione estiva si sono registrati segnali di ripresa. Gli effetti sul trasporto aereo della crisi conseguente alla diffusione a più riprese della pandemia Covid-19 sono tuttora molto rilevanti, tuttavia le campagne di vaccinazione sono un fattore determinante per le prospettive di ripresa a livello globale e a ciò si aggiungono le misure di sostegno a livello governativo ed europeo (rif. Cap. 2.4).
Per i motivi suesposti le performance del Gruppo, in forte crescita fino al 2019, per il 2021 come per il 2020, sono fortemente impattate dalla pandemia Covid-19.

Le performance 2019, 2020 e 2021

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

Nel 2021, nonostante il perdurare della pandemia, il trend riprende a crescere quasi raddoppiando i valori registrati nel 2020, che però sono sempre significativamente inferiori rispetto ai livelli del 2019.

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

La riduzione dei ricavi registrata nel 2021 è dovuta esclusivamente alla realizzazione di minori investimenti in infrastrutture aeroportuali (diritti di concessione) rispetto all'esercizio 2020; isolando questa voce, i ricavi dell'esercizio sono aumentati del 33,6% grazie alla ripresa dei volumi di traffico così da far registrare un EBITDA positivo (+ € 3,5 milioni contro - € 3,9 milioni del 2020) e un contenimento della perdita di esercizio (- € 6,7 milioni contro - € 13,6 milioni del 31 dicembre 2020).

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 infrastrutture.

I valori di AdB

	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. *In epoca Covid-19 questo è equivalso a mantenere ed aggiornare anche nel 2021 le misure e i presidi atti a garantire la sicurezza dei passeggeri*	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. *In epoca Covid-19 questo è equivalso a prevedere utilizzo d smart working, rivedere gli spazi di lavoro per garantire il distanziamento, stipulare una polizza sanitaria a copertura di un eventuale ricovero ospedaliero a causa del Covid-19 e altre misure atte a garantire la sicurezza e il benessere delle persone del Gruppo.*	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. *In epoca Covid-19 questo è equivalso ad adeguare la struttura aeroportuale per essere pronti alla ripartenza, quando sarà possibile, tramite revisione del piano investimenti e gestione dei rapporti con la clientela.*	Anticipare, Rompere schemi, Velocità

1. Il Gruppo AdB

1.1 Contesto di riferimento, modello di business e strategia

Il contesto di riferimento

Il Gruppo AdB svolge la propria attività quale concessionario operante in virtù di diritti speciali esclusivi del sedime aeroportuale bolognese ed opera in un settore fortemente disciplinato da norme di livello nazionale e internazionale. I principali organismi operanti nel settore sono ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile), ENAV (Ente Nazionale Assistenza al Volo), 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 di durata quarantennale e decorrente dal 28 dicembre 2004, in considerazione del drastico calo del traffico negli aeroporti italiani derivante dall'emergenza da Covid-19, al fine di contenere i conseguenti effetti economici, è stata prorogata di due anni dal Decreto Legge 19 maggio n.34 (cd. Decreto Rilancio) convertito nella Legge 17 luglio 2020 n.77. Stante la diretta applicabilità della norma suddetta, la scadenza della concessione dell'aeroporto di Bologna è prorogata a dicembre 2046. La concessione ha per oggetto la progettazione, lo sviluppo, la realizzazione, l'adeguamento, la gestione, la manutenzione e l'uso degli impianti e delle infrastrutture aeroportuali.

La concessione è condizionata alla sottoscrizione del Contratto di Programma e delle Convenzioni, che regolano i rapporti con le pubbliche amministrazioni in riferimento all'espletamento dei compiti istituzionali. L'anno 2021 rappresenta il secondo anno del periodo regolatorio 2020- 2023. Nel corso del 2019 la Capogruppo ha svolto l'istruttoria con ENAC al fine della formalizzazione del Contratto di Programma per il quadriennio 2020-2023 e con l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) per la determinazione delle "tariffe" aeroportuali per il medesimo quadriennio. In data 27 ottobre 2021 si è tenuta l'audizione annuale degli Utenti in merito all'aggiornamento dei diritti aeroportuali per l'anno 2022. Le nuove tariffe, che sono state pubblicate sul sito internet della Società, sono state applicate a partire dal 1° gennaio 2022.

Andamento del settore

In un contesto radicalmente mutato per effetto della pandemia Covid-19, il traffico passeggeri mondiale nel 2021 è stato inferiore del 58,4% rispetto ai volumi pre-Covid, in miglioramento rispetto al 2020, quando il traffico aveva fatto registrare una contrazione del 65,8% rispetto al 2019. Ancora una volta è stato il traffico domestico a trainare il recupero, con volumi inferiori del 28,2% rispetto al 2019, mentre il traffico internazionale è rimasto a -75,5% rispetto ai volumi pre-Covid. Continua il trend molto positivo della componente cargo: il traffico merci ha infatti chiuso il 2021 con volumi superiori del 6,9% rispetto al 2019 e superiori del 18,7% rispetto al 2020 (Fonte: IATA, Air Passenger and Air Freight Market Analysis, Dicembre 2021).

Il calo del traffico passeggeri subito in Europa nel 2021 è stato complessivamente pari al 59% rispetto al 2019, mentre rispetto al 2020 secondo ACI Europe si è registrata una crescita dei volumi del 36,9%. In linea al trend mondiale anche il traffico merci europeo ha già recuperato i volumi pre-Covid (+3,7% rispetto al 2019, Fonte: IATA, Air Freight Market Analysis, Dicembre 2021).

Gli aeroporti italiani chiudono il 2021 con 80,7 milioni di passeggeri, in crescita del 52,4% rispetto al 2020. I volumi rimangono ancora inferiori al 2019 (-58,2%) quando i passeggeri avevano superato quota 193 milioni. A causa della seconda e della terza ondata di contagi, i gravi effetti della crisi pandemica si sono manifestati fino a maggio 2021. Nei primi 5 mesi del 2021 il traffico negli scali nazionali ha segnato una contrazione dell'86% rispetto al 2019, attestandosi a valori prossimi a quelli osservati nella primavera 2020, durante i mesi di lockdown generalizzato. I primi deboli segnali di ripresa si sono registrati solo a giugno 2021, -65% sui livelli pre-Covid, per poi rafforzarsi nella seconda metà dell'anno, con -38% rispetto al secondo semestre 2019. Si segnala, inoltre, un parziale recupero del segmento nazionale che nel 2021 mostra un -35,1% sui volumi pre-pandemia. In sofferenza invece il traffico internazionale, che si attesta ad un -70,4%, evidenziando così una ripartenza del comparto a due velocità.

Il traffico di aviazione generale europeo nel 2021 ha già recuperato i volumi pre-Covid, con una crescita dei movimenti del 6% sul 2019 (+41,4% rispetto al 2020, Fonte European Business Aviation Association). Anche in Italia l'aviazione generale ha fatto registrare un trend positivo; nel periodo gennaio-ottobre 2021 i movimenti avevano già superato il 2019 del 5,2% (ultimi dati completi disponibili relativi al mese di ottobre, Fonte: Assaeroporti).

Per quanto concerne invece il traffico cargo, esso ha ancora una volta mostrato risultati migliori rispetto al traffico passeggeri: i volumi di merce movimentata per via aerea raggiungono i livelli del 2019, +0,2%, e l'intero segmento cargo, incluso il via superficie, si attesta a 1 milione di tonnellate, pari al -1,9% rispetto ai livelli pre-Covid (+28,6% sul 2020) (Fonte: Assaeroporti, Aeroporti 2030, Dicembre 2021).

Net zero 2050: lotta al climate change

AdB ha aderito alla linea di sostenibilità proposta da ACI Europe – associazione europea di categoria per gli aeroporti e rappresentante dell'area europea nel Consiglio Internazionale degli Aeroporti, della quale AdB è membro – 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 alla UE e ai governi degli Stati membri di accelerare la transizione verso l'utilizzo di energie pulite, garantendo così la possibilità agli aeroporti di raggiungere l'obiettivo in condizioni competitive e dall'altro apre un dialogo con gli stakeholder dell'industria del settore aereo, confermando gli obiettivi del programma "Aviation Industry Committment to Action on Climate Change" del 2008 e permettendo la loro effettiva realizzazione, attraverso impegno condiviso, visione e pianificazione, per giungere ad un sistema complessivo di trasporto aereo ad impatto ambientale neutro *(net zero carbon emissions).*

Lo scoppio della pandemia da Covid-19 nel corso del 2020 ha indirizzato ancor più l'attenzione alle sfide poste dal cambiamento climatico e alle azioni che l'uomo può intraprendere per attenuarne gli effetti. Coerentemente con la propria strategia, permeata trasversalmente dal tema della sostenibilità, l'Aeroporto di Bologna rinnova il proprio impegno nella gestione delle tematiche ambientali, sempre più pressanti e delicate.

AdB ha anche sottoscritto assieme a numerosi aeroporti di tutta Europa la "Dichiarazione di Tolosa", nel corso dell'Aviation Summit europeo che si è concluso il 4 febbraio 2022 a Tolosa nell'ambito della Presidenza francese del Consiglio UE. La Dichiarazione formalizza per la prima volta l'allineamento di Governi, Commissione Europea, industria, sindacati e altri portatori di interesse chiave, sul tema della decarbonizzazione dell'aviazione.

Si segnala anche la collaborazione con la società norvegese di

tecnologie ambientali CHOOOSE, l'iniziativa mette a disposizione dei passeggeri del Marconi una piattaforma online, raggiungibile dal sito internet dell'aeroporto, che consente di calcolare le emissioni di CO2 prodotte per ogni singolo viaggio e di compensarle con un piccolo contributo economico che va a finanziare progetti internazionali di produzione di energia rinnovabile, riduzione della deforestazione e sostegno alle comunità locali.

Emergenza Covid-19

L'andamento del Gruppo nel 2021 è stato fortemente condizionato dagli effetti del perdurare della pandemia Covid-19: dopo il forte rallentamento dei primi mesi del 2021, il traffico ha evidenziato i primi segnali di parziale ripresa dei volumi durante la stagione estiva, con una ripartenza dei contagi – e quindi una frenata dei volumi di passeggeri – nell'ultima parte dell'anno.

Anche nel 2021 il Gruppo ha messo in atto misure a tutela della sicurezza dei passeggeri, dei dipendenti e di tutta la community aeroportuale. Tra queste: la misurazione della temperatura corporea al terminal e negli uffici, l'installazione di erogatori di gel igienizzante, l'affissione di cartellonistica e segnaletica sulle misure igieniche da rispettare e sulle precauzioni da adottare, la suddivisione dei flussi dei passeggeri per garantire il distanziamento, la sanificazione intensiva delle aree anche tramite un sistema a frammentazione molecolare, l'installazione di plexiglass, l'adozione del sistema brevettato BEST ai controlli di sicurezza per abbattere l'interazione frontale fra il personale addetto ai controlli ed i passeggeri e la dotazione di sistemi di aerazione del terminal e dei locali ed uffici aeroportuali con filtri ad alta efficienza in corrispondenza delle aree a maggior densità di persone.

Già all'inizio della pandemia, con l'obiettivo di contenimento dei costi e al contempo di salvaguardia dei livelli occupazionali, il Gruppo ha avviato un piano di smaltimento delle ferie arretrate e successivamente è stata attivata la Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria per tutti i dipendenti a partire dal 21 marzo 2020 per la durata di 12 mesi, oltre all'attivazione di misure di riduzione dei costi esterni di gestione. A partire dal 22 marzo 2021 e fino al 26 dicembre 2021, per i dipendenti AdB è entrata in vigore la Cassa Integrazione Guadagni in Deroga, attivata anche per la società controllata FFM a partire dal primo aprile 2021 e fino al 31 dicembre 2021.

Nel mese di gennaio 2022 AdB ha firmato, in sede regionale, l'accordo con le OO.SS./Rsu per l'attivazione di un ulteriore periodo di Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (CIGS), con una durata massima di 12 mesi dal 1 febbraio 2022 a fine gennaio 2023. In una situazione di profonda incertezza di mercato e in una fase ancora di pandemia, il Governo ha previsto per il settore aeroportuale la possibilità di avvalersi di una speciale CIGS per "evento improvviso ed imprevisto" legato agli effetti dell'ultima variante del Covid (c.d. Omicron), che negli ultimi mesi ha ridotto sensibilmente il traffico aereo.

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

Le attività prestate dai gestori aeroportuali sono tradizionalmente raggruppate in due macroaree: aviation e non aviation. La prima categoria **(Strategic Business Unit Aviation)** si occupa della **gestione, manutenzione e sviluppo delle infrastrutture aeroportuali** dedicate alle attività aeronautiche, della prestazione dei servizi aviation a passeggeri, utenti e operatori aeroportuali nonché dello sviluppo del business aviation. Il Gruppo ha adottato un modello di business multiservice, servendo sia compagnie aeree tradizionali sia vettori low cost e charter, per sfruttare le opportunità offerte dai diversi segmenti di clientela. Più in generale, le politiche adottate dalla business unit riguardano lo sviluppo del network attraverso l'apertura di nuovi mercati, rispondendo alle richieste delle aziende del territorio, lo stimolo della domanda di traffico outgoing e incoming, lo sviluppo di sinergie con gli attori del turismo locale e lo sviluppo della capacità infrastrutturale. Le performance della Business Unit Aviation nel corso del 2021 sono state impattate dall'emergenza sanitaria da Covid-19 che ha imposto anche nell'anno in esame limitazioni agli spostamenti comportando una riduzione del traffico passeggeri e dei movimenti.
La seconda **(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 4.200 metri quadrati con 38 punti vendita tra duty free, attività di ristorazione e retail; ai quali si aggiungono uffici, locali operativi, magazzini, e hangar, per una superficie complessiva di circa 90.000 metri quadrati in subconcessione a diversi operatori aeronautici. Nel mese di giugno 2021 si è registrato un incremento delle aree in subconcessione a seguito dell'entrata in funzione di una nuova area operativa a servizio di un operatore cargo, realizzata dal gestore su un lotto interno al sedime di circa 17.000 mq e che ospita una struttura ad uso magazzino ed uffici per circa 6.000 mq.
Dal 2015 il Gruppo ha lavorato ai fini dell'esecuzione del **Piano Strategico** che è stato alla base del progetto di quotazione in Borsa. Il Piano prevede linee di azione che, tenendo conto del contesto di profonda trasformazione del mercato e delle specifiche caratteristiche delle singole aree di business, hanno avuto come obiettivi: lo sviluppo incrementale del network di destinazioni e dei volumi di traffico, lo sviluppo infrastrutturale, lo sviluppo del business Non Aviation ed un focus su Efficienza, Qualità e Innovazione. Con lo sviluppo crescente degli ultimi anni, AdB si è impegnata in un percorso di ridefinizione della propria identità, sviluppando la nuova strategia a partire dalla *vision* e dalla *mission* aziendali. Un passaggio fondamentale di questo percorso, avvenuto nel 2019, è stato l'inserimento della Sostenibilità tra gli obiettivi strategici trasversali che guidano tutte le attività aziendali. Nel biennio 2020-2021 il Gruppo si è concentrato sul fronteggiare le emergenze legate alla pandemia, ma dal 2022 sarà ripreso il progetto "Prendiamo per mano il nostro futuro" sulla strategia.
Tale progetto, avviato nel 2019, consiste in un piano di comunicazione interna finalizzato ad accrescere la consapevolezza di tutti i dipendenti rispetto al Piano Strategico. Il progetto prevede un progressivo coinvolgimento di tutta l'organizzazione dando l'opportunità a tutti i livelli di avvicinarsi a queste tematiche e meglio comprendere il senso di ogni azione quotidiana del singolo e dei colleghi.

Patto Metropolitano per il Lavoro e lo Sviluppo Sostenibile

Nell'ambito dell'impegno di AdB per contribuire a uno sviluppo sostenibile del territorio, nel corso del 2020 si è inserita anche la necessità di redigere un nuovo **Patto Metropolitano per il Lavoro e lo Sviluppo Sostenibile** (dopo quello sottoscritto nel 2015), per fronteggiare la situazione di crisi, ma soprattutto per salvaguardare e rilanciare l'alto livello di coesione sociale che da sempre ha caratterizzato il territorio metropolitano.

Il Patto metropolitano è stato firmato nel 2020, e nel corso del 2021 è continuato l'impegno di AdB nel perseguire i valori e le iniziative previste dal Patto.

La strategia del Gruppo poggia le basi su 4 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 opererà 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 opererà, 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 della Società 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 controlli di sicurezza e dei gate di imbarco e di ampliare le superfici commerciali. Inoltre, il Gruppo intende operare al fine di potenziare il business non aviation attraverso lo sviluppo di nuovi negozi, di nuovi posti auto ed attraverso l'ampliamento dell'offerta di servizi a disposizione del passeggero.

EXPERIENCE

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

CARE

Il Gruppo si impegna a porre attenzione a tutti gli aspetti di sostenibilità, da quelli ambientali al rispetto dei principi etici e sociali considerando il ruolo importante che l'Aeroporto di Bologna assolve, quale polo funzionale sul territorio.

Il Gruppo intende operare, inoltre, al fine di valorizzare le persone che lavorano presso l'Aeroporto e di costruire una organizzazione che risponda alle continue sollecitazioni del mercato e che supporti le persone nello svolgimento del loro lavoro.

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

MAXIMISE FINANCIAL PERFORMANCE

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

PERFORMING AND SUSTAINABLE CORPORATION

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

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

Il 25 settembre 2015, le Nazioni Unite sottoscrivono un documento "Trasformare il nostro mondo. L'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile". L'Agenda 2030 definisce un programma d'azione per le persone, il pianeta e la prosperità, attraverso 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (Sustainable Development Goals – SDGs nell'acronimo inglese), articolati in 169 Target. L'attuazione dell'ambiziosa Agenda Globale richiede un importante coinvolgimento di tutti i Paesi e le parti in causa, compreso il settore privato.
Il Gruppo Adb si impegna quotidianamente ad operare in coerenza con questi obiettivi tenuto conto comunque dell'eccezionalità del periodo caratterizzata dalla pandemia Covid-19; di seguito sono individuate le interazioni tra i risultati raggiunti nel corso dell'anno da AdB e gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile:

SDG 16: Peace, Justice and Strong Institutions

Nessun episodio di corruzione negli ultimi 3 anni

250 dipendenti formati su tematiche anti-corruzione

SDG 3: Good Health and Well-being

RUMORE: campagne d'indagine acustica, procedure decollo antirumore, restrizioni traffico notturno

RIDUZIONE DEGLI INFORTUNI SUL LAVORO: 5 nel 2021 (7 nel 2020)

SDG 4: Quality Education

Il Training Center dedicato alla formazione, ha vissuto nel 2021 un'accelerazione in tema di **Sostenibilità, Protezione dati, Security Culture** e **Pandemic Fatigue**

SDG 13: Climate Action

Accreditamento **"Airport Carbon Accreditation"** Livello 3 e impegno nel diventare un sistema ad impatto ambientale neutro: **Net Zero 2050**

SDG 5: Gender Equality

48% dei dipendenti **donne**

45% tra **quadri e dirigenti donne**

Gap retributivo **pari a 0,7%**

Adesione alla rete **Capo D** attiva sulle tematiche di welfare e pari opportunità

SDG 11: Sustainable Cities and Communities

25.000 PRM assistiti

Sottoscrizione degli **Accordi di Mobility Management** grazie ai quali AdB ha avviato il Piano di Mobilità Sostenibile

SDG 7: Affordable and Clean Energy

100% elettricità da fonte **rinnovabile** certificata in AdB S.p.A.

Risparmio di 2.600.000 kWh rilevante da coogenerazione, fotovoltaico e illuminazione led ad alta efficienza

SDG 9: Industry, Innovation and Infrastructure

113 destinazioni collegate direttamente

8,3 milioni di euro di investimenti nel 2021

SDG 8: Decent Work and Economic Growth

AdB ha completato il **Protocollo di sito** da parte di sindacati e handlers per garantire legalità, sicurezza del lavoro e trasparenza negli appalti

1.2 La storia del Gruppo

La storia del Gruppo

1933
Il 4 settembre 1933 prendeva il via il primo volo di linea dall'aeroporto di Bologna - Borgo Panigale, struttura inaugurata a fine 1931

1961
Costituzione della società Aeroporto Civile di Bologna, che viene liquidata una volta conclusi i lavori di costruzione dello scalo e sostituita dall'Azienda Speciale per l'Aeroporto di Bologna (ASAB)

1976
L'Aeroporto viene intitolato a Guglielmo Marconi, Premio Nobel per la Fisica nato a Bologna

1979
Lo Stato, tramite convenzione, affida per vent'anni all'ASAB la gestione e lo sviluppo dell'aerostazione e il diritto a gestire in esclusiva, direttamente o tramite società terze, i servizi di handling e le attività commerciali

1990
Negli anni seguenti ASAB modifica la propria ragione sociale in ASAER, che nel 1983 viene incorporata, mediante fusione, nella società di nuova costituzione "Aeroporto G. Marconi di Bologna" (SAB, oggi AdB). Dal 1990 AdB ha il ruolo di gestore unico dell'Aeroporto

1994-1997
Nuovo terminal passeggeri

2004
AdB firma con ENAC - Ente Nazionale Aviazione Civile la convenzione per la gestione totale in Concessione dell'Aeroporto fino al 28 Dicembre 2044.
Nei primi anni duemila iniziano ad essere operate le tratte intercontinentali, a seguito dell'allungamento della pista di volo, e i voli delle compagnie low cost presso lo scalo

2009
AdB conclude con ENAC il primo Contratto di programma 2010-2013, che disciplina le tariffe e i diritti aeroportuali che il gestore ha diritto di riscuotere dagli utenti aeroportuali

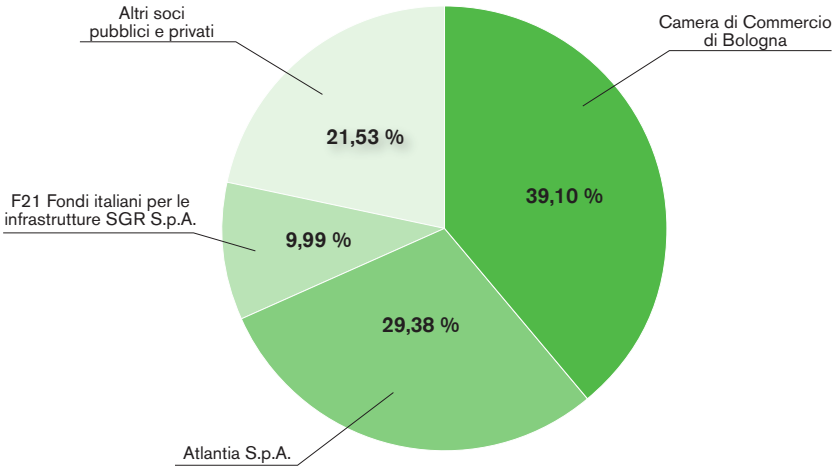
2011
L'Aeroporto è interessato da lavori di riqualifica del terminal conclusi a fine 2013, che hanno consentito di aumentare la capacità aeroportuale, incrementare le aree commerciali e razionalizzare i flussi di passeggeri

2015
Da luglio 2015, a seguito di un'offerta pubblica di vendita e sottoscrizione, la società AdB è quotata alla Borsa di Milano, nel segmento Star

2020 2021
Il 2020 è stato un anno caratterizzato a livello mondiale dalla pandemia Covid-19 che ha causato una crisi economica senza precedenti nella storia del settore aeroportuale e del trasporto aereo. Gli effetti della pandemia sono proseguiti anche nel 2021

1.3 Assetto societario e struttura del Gruppo

Sulla base delle informazioni del Libro Soci e delle comunicazioni ricevute ai sensi dell'art.120 del D.Lgs.58/98, gli azionisti con partecipazione superiore al 3% della Società Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. alla data del 31 dicembre 2021 sono Camera di Commercio di Bologna[2] (39,10%), Atlantia S.p.A. (29,38%), F2I Fondi Italiani per le infrastrutture SGR (9,99%) e altri soci pubblici e privati (21,53%).



Si segnala altresì che tra Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Bologna, Comune di Bologna, Città Metropolitana di Bologna, Regione Emilia-Romagna, Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Modena, Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Ferrara, Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Reggio Emilia e Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Parma (collettivamente i "Soci Pubblici") è stato sottoscritto in data 5 giugno 2018 un patto parasociale (il "Patto Parasociale") volto a disciplinare taluni diritti e obblighi in relazione all'assetto proprietario e al governo societario di Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A.. Tale Patto Parasociale è scaduto il 4 giugno 2021. In data 2 agosto 2021, è stato sottoscritto un nuovo patto parasociale tra i medesimi soci. Tale Patto Parasociale prevede un sindacato di voto e uno di blocco, a cui risultano conferite le azioni corrispondenti alle seguenti percentuali di capitale sociale:

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

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

La struttura del Gruppo Aeroporto di Bologna al 31 dicembre 2021 risulta[3]:

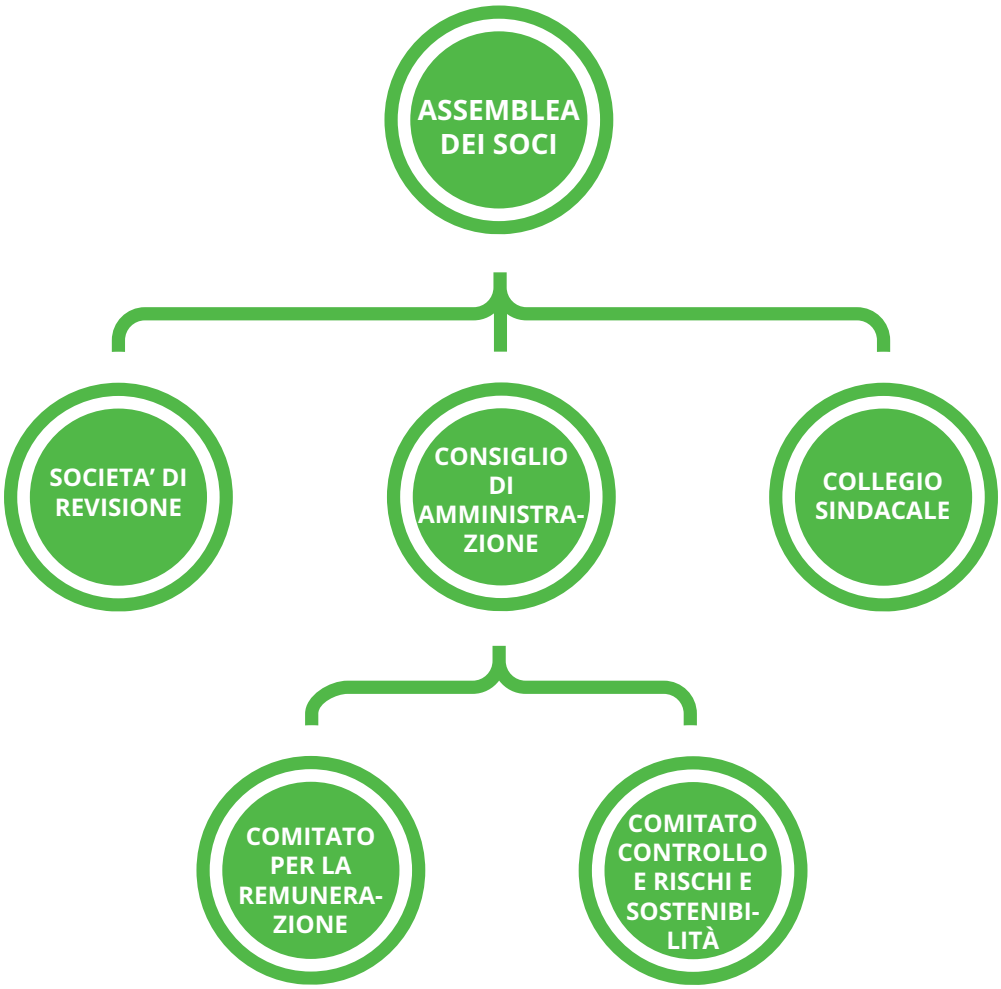
Fast Freight Marconi S.p.A. (di seguito anche FFM), costituita nel 2008 dalla ex-controllata Marconi Handling Srl (dal 1° aprile 2017 GH Bologna Spa) mediante l'apporto, da parte dell'allora socio unico, del ramo d'azienda concernente l'handling merce e posta sull'aeroporto di Bologna. La partecipazione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

Tag Bologna S.r.l. (di seguito anche 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.

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

Il modello di Corporate Governance

La struttura di Corporate Governance dell'Aeroporto di Bologna è allineata alle raccomandazioni e ai principi del nuovo "Codice di Corporate Governance", pubblicato nel gennaio 2020, approvato dal Comitato per la Corporate Governance delle Società Quotate e valido ed efficace dal 1° gennaio 2021. La società ha adottato il modello di governance tradizionale i cui organi principali sono l'Assemblea degli Azionisti, il Consiglio di Amministrazione e il Collegio Sindacale. La revisione dei conti è demandata per gli esercizi 2015-2023 a EY S.p.A.



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 (CdA) e l'approvazione del Bilancio di esercizio. Il **Consiglio di Amministrazione** detiene tutti i poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione e ed ha, quindi, un ruolo centrale nel sistema di governo societario. 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 29 aprile 2019 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 2021.

Al 31 dicembre 2021 la composizione del Consiglio di Amministrazione di AdB è la seguente:

Nome e cognome	Età	Incarico	Esecutivo / Non esecutivo	Indipendente	Altri incarichi
Enrico Postacchini	> 50	Presidente	Non esecutivo		
Nazareno Ventola	> 50	Amministratore Delegato	Esecutivo		Direttore Generale
Silvia Giannini	> 50	Consigliere	Non esecutivo	Indipendente	Comitato Controllo e Rischi e Sostenibilità
Giada Grandi	> 50	Consigliere	Non esecutivo		Comitato Remunerazione
Laura Pascotto	tra 30 e 50	Consigliere	Non esecutivo	Indipendente	Comitato Remunerazione e Comitato Controllo e Rischi e Sostenibilità
Marco Troncone	>50	Consigliere	Non esecutivo	Indipendente	Comitato Controllo e Rischi e Sostenibilità
Eugenio Sidoli	> 50	Consigliere	Non esecutivo	Indipendente	Comitato Remunerazione
Valerio Veronesi	> 50	Consigliere	Non esecutivo		
Giovanni Cavallaro	tra 30 e 50	Consigliere	Non esecutivo	Indipendente	

In forza di quanto previsto dal Codice di Autodisciplina 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. In linea con le previsioni del nuovo "Codice di Corporate Governance", nel marzo 2021 il Comitato Controllo e Rischi è divenuto Comitato Controllo e Rischi e Sostenibilità, attribuendo ad esso anche le funzioni in tema di sostenibilità e ESG.

Il **Comitato per la Remunerazione** 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.

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

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

Diversità degli organi di governo e controllo

L'attenzione al tema della diversità 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 non ha ritenuto necessaria l'adozione di politiche di diversità su aspetti quali l'età, il genere ed il percorso formativo e professionale. Da quanto emerso durante la valutazione sul funzionamento del Consiglio avviata in data 12 novembre 2021 e conclusa in data 20 dicembre 2021 non sono infatti emerse criticità riguardo le caratteristiche professionali e di genere dei suoi componenti. Inoltre, per quanto riguarda il tema della diversità di genere il Gruppo applica già quanto previsto dall'art. 147-quater del TUF, ulteriormente rafforzato dalle recenti innovazioni normative (L. 160/2019).

Componenti dei CdA[4]	u.m.	2019			2020			2021		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
età inferiore ai 30 anni	N°	-	-	-	-	-	-	-	-	-
tra i 30 e i 50 anni		1	1	2	2	1	3	1	1	2
età superiore ai 50 anni		5	2	7	4	2	6	5	2	7
Totale		**6**	**3**	**9**	**6**	**3**	**9**	**6**	**3**	**9**

Componenti del Collegio Sindacale	u.m.	2019			2020			2021		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
età inferiore ai 30 anni	N°	-	-	-	-	-	-	-	-	-
tra i 30 e i 50 anni		-	2	2	-	2	2	-	2	2
età superiore ai 50 anni		2	1	3	2	1	3	2	1	3
Totale		**2**	**3**	**5**	**2**	**3**	**5**	**2**	**3**	**5**

Componenti del Comitato per la Remunerazione	u.m.	2019			2020			2021		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
età inferiore ai 30 anni	N°	-	-	-	-	-	-	-	-	-
tra i 30 e i 50 anni		-	1	1	-	1	1	-	1	1
età superiore ai 50 anni		1	1	2	1	1	2	1	1	2
Totale		**1**	**2**	**3**	**1**	**2**	**3**	**1**	**2**	**3**

Componenti del Comitato Controllo e Rischi e Sostenibilità	u.m.	2019			2020			2021		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
età inferiore ai 30 anni	N°	-	-	-	-	-	-	-	-	-
tra i 30 e i 50 anni		1	1	2	1	1	2	-	1	1
età superiore ai 50 anni		-	1	1	-	1	1	1	1	2
Totale		**1**	**2**	**3**	**1**	**2**	**3**	**1**	**2**	**3**

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

Governance della sostenibilità

Comitato Controllo e Rischi e 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. Da marzo 2021 sono state attribuite a questo Comitato anche le funzioni in materia di sostenibilità. 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 nell'ambito dei piani della Società e del Gruppo ad essa facente capo.

Comitato interaziendale di Sostenibilità

Il 20 gennaio 2021 è stato istituto il Comitato interaziendale di Sostenibilità, che rispondendo al Management Board si occupa di:

- mettere in pratica le politiche e le strategie in materia di sostenibilità, che tengano conto dell'evolversi degli scenari di riferimento e identifichino opportunità e creino valore per gli stakeholders, quali i) l'etica; ii) la protezione dell'ambiente; iii) il progresso socioeconomico del territorio dove opera il Gruppo; iv) la tutela della qualità del lavoro e del welfare; v) la valorizzazione delle differenze e l'uguaglianza di trattamento delle persone;
- partecipare all'impostazione generale della DNF ai sensi del D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254;
- monitorare con appositi KPI l'applicazione della strategia di sostenibilità approvata dal Management Board e proporre le azioni necessarie, all'interno di un piano organico di sostenibilità, per la determinazione del valore generato dall'azienda per gli stakeholders;
- promuovere accordi e collaborazioni con enti, centri di ricerca, università ed aziende sul territorio in un'ottica di sostenibilità territoriale;
- monitorare l'evoluzione della normativa di legge e delle best practice nazionali ed internazionali in materia di CSR, affinché possano essere tramutate in policy, progetti e pratiche di sviluppo sostenibile ambientale, sociale, economico e relativo alla governance, provvedendo ad aggiornare il Management Board.

Il neonato Comitato interaziendale di Sostenibilità ha predisposto il Piano di Sostenibilità di Aeroporto di Bologna, discusso ed approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 12 novembre 2021, unitamente al Piano Innovazione.

1.4 Il Piano di Sostenibilità

Tra le principali iniziative legate al tema della sostenibilità portate avanti da Aeroporto di Bologna nel 2021, si evidenzia la definizione del Piano di Sostenibilità 2021-2030, redatto con l'obiettivo di dare maggiore coesione ed evidenza agli sforzi portati avanti negli anni e di confermare il crescente impegno del Gruppo in questo ambito. A questi fini, è stato creato un comitato manageriale interdirezionale denominato Comitato di Sostenibilità che ha garantito presidio continuo delle attività.
Il Comitato, composto da 13 colleghi rappresentanti le varie aree aziendali, ha utilizzato la metodologia *agile* per portare avanti i lavori. Il metodo *agile* è infatti ideale per la gestione di progetti innovativi, in quanto favorisce l'attiva collaborazione dei membri del team e permette un rapido adattamento alle esigenze insorte in fase di delivery. L'esito del lavoro del Comitato è stata la definizione del Piano di Sostenibilità, con orizzonte temporale di breve termine (2021), medio termine (2024) e lungo termine (2030).

Il Piano di Sostenibilità è stato sottoposto all'attenzione del Management Board e del Comitato Controllo e Rischi e Sostenibilità che ne hanno valutato la fattibilità e la coerenza con la strategia del Gruppo. È infine stato presentato al Consiglio di Amministrazione che ha proceduto con l'approvazione formale a novembre 2021.
La definizione del Piano è stata sviluppata sulla base di un assessment preliminare del posizionamento del Gruppo rispetto alle principali tematiche ESG, tenendo conto dei temi materiali emersi in ambito di stakeholder engagement e in linea con il documento di ACI "Sustainability Strategy for Airports", pubblicato a novembre 2020.
Il Piano di Sostenibilità di AdB è strutturato su tre pillar: PLANET, PEOPLE e PROSPERITY, rispettivamente riguardanti tematiche di sostenibilità ambientale, sociale ed economica. Per ciascun pillar sono stati definiti gli ambiti d'azione e gli obiettivi strategici. Di seguito si riporta la struttura del Piano di Sostenibilità, completo dei pillar strategici e degli ambiti d'azione individuati:

PLANET Sostenibilità ambientale			PEOPLE Sostenibilità sociale	PROFIT Sostenibilità economica
AMBIENTE	NET ZERO CARBON	MOBILITA'	Parità di genere, Diversity & Inclusion	Modello di business ESG oriented
Impatto ambientale (rumore, aria, acqua)	Decarbonizzazione	Mobilità sostenibile/SAF	Workforce Employment & Economic growth	
Biodiversità	Efficientamento energetico	Accessibilità	Welfare: Salute e benessere dei dipendenti e territorio	Filiera sostenibile
Economia Circolare	Energie rinnovabili *(solare, idrogeno, ecc…)*	Spostamenti casa-lavoro	Smart working & orario flessibile	

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

AMBIENTE

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

NET ZERO CARBON

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

MOBILITÀ

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

SOSTENIBILITÀ SOCIALE

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

SOSTENIBILITÀ ECONOMICA

- **Modello di business ESG oriented:** Promozione di servizi mirati all'aumento dei ricavi e degli investimenti associati alla dimensione della sostenibilità e monitoraggio dell'impatto economico delle attività di AdB sul territorio e l'area circostante;
- **Filiera sostenibile:** Creazione di una catena di fornitura sostenibile, agendo su requisiti di qualificazione dei fornitori, su azioni di coinvolgimento dei partner commerciali e su definizione di specifiche tecniche di sostenibilità.

Il raggiungimento di questi ambiziosi obiettivi è possibile mettendo in campo una serie di iniziative operative. Per il 2021 sono state identificate oltre 50 iniziative con diverso orizzonte temporale e con diverso stato di avanzamento, la maggior parte delle quali descritte nel presente documento.
Il Piano verrà monitorato annualmente tramite appositi Key Performance Indicators al fine di rendicontare il raggiungimento degli obiettivi in ottica di affinamento degli stessi e miglioramento continuo. Dato l'importante impatto della pandemia sul business aeroportuale in generale e su alcuni processi e funzioni nello specifico, si è convenuto di utilizzare il 2021 come anno base per effettuare le prime misurazioni.

1.5 Stakeholder engagement e analisi di materialità

L'approccio strategico di AdB ai temi di sostenibilità si sviluppa a partire dalla rilevanza che il Gruppo riconosce alle diverse categorie di stakeholder con cui interagisce. Quale fulcro di un sistema complesso come quello aeroportuale, AdB ha sviluppato nel tempo metodi e canali di comunicazione, ascolto e coinvolgimento specifici per i diversi gruppi di stakeholder interni ed esterni, al fine di comprendere le esigenze, gli interessi e le aspettative di natura sociale, economica, professionale e umana di tutti gli attori coinvolti.

In uno scenario dinamico, competitivo e di forte cambiamento, essere in grado di anticipare i cambiamenti e identificare le tendenze emergenti consente al Gruppo di generare valore aggiunto condiviso e costante nel lungo periodo. Instaurare e approfondire relazioni di fiducia, fondate su principi di trasparenza, apertura e ascolto, rappresenta per AdB l'opportunità di comprendere le aspettative e le esigenze in continua trasformazione degli stakeholder, i quali, direttamente o indirettamente, influenzano le attività del Gruppo o che, a loro volta, sono da queste influenzati.
Obiettivo del Gruppo è proseguire in un coinvolgimento sempre maggiore degli stakeholder attraverso incontri diretti su specifiche tematiche di business, indagini di clima, interviste e workshop con l'obiettivo di creare un dialogo aperto e sviluppare strategie in grado di rispondere alle diverse esigenze di ciascun stakeholder, assicurando il raggiungimento di obiettivi comuni in un'ottica sostenibile e di massimizzazione costante dell'*experience.*
L'identificazione e la mappatura puntuale degli stakeholder è fondamentale per poter verificare il complesso delle aspettative delle categorie coinvolte, le potenzialità inespresse dalla relazione con AdB e la serie di azioni in essere e ancora da sviluppare per il raggiungimento di specifici obiettivi condivisi.
Nel 2021 il Comitato di Sostenibilità manageriale ha espresso una votazione per prioritizzare gli stakeholder da coinvolgere nel processo di aggiornamento dell'analisi di materialità descritto nel capitolo successivo.

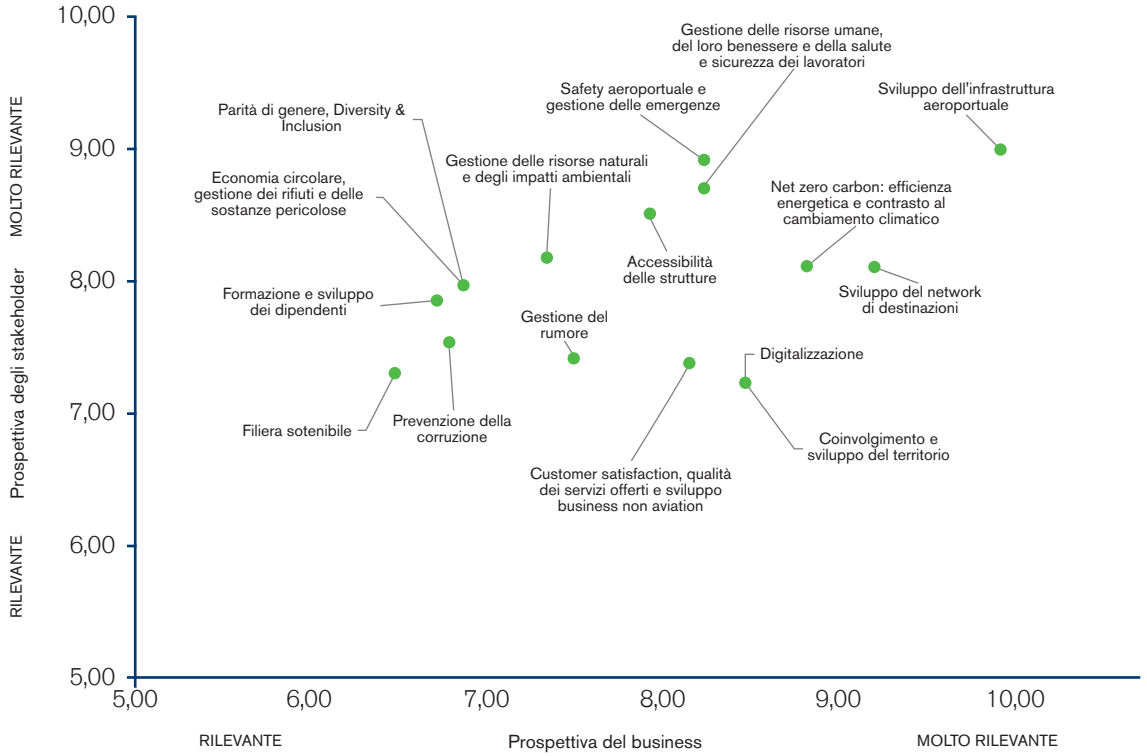
Le categorie di stakeholder, gli strumenti di ascolto e gli impegni del Gruppo AdB.

Categoria	Stakeholder	Strumenti di ascolto	Impegni
Aeroporto	Passeggeri	▪ App ▪ ABC Reader ▪ Social Listening ▪ Cross Selling ▪ Airport Helpers ▪ BHS ▪ Beacon ▪ Shop View Retail Management ▪ Tracking ▪ Newsletter	▪ Fornire un servizio efficiente (flussi, info, operativo, on time performance) ▪ Garantire Sicurezza ▪ Ritorno economico ▪ Qualità del servizio ▪ Passenger experience
	Dipendenti	▪ Formazione su servizi aeroportuali ▪ Condivisione informazioni e monitoraggio ed analisi ▪ Survey interne per l'ascolto dei dipendenti ▪ CRM	▪ Senso di appartenenza ▪ Servizio al passeggero ▪ Qualità del servizio ▪ Engagement
	Vettori	▪ Business Intelligence ▪ SLA ▪ Monitoraggio Bagagli ▪ CRM	▪ Efficiente performance operativa ▪ Security e safety ▪ High yields ▪ Espansione network rotte ▪ Espansione ventaglio vettori ▪ Promozione ▪ Qualità del servizio
	Subconcessionari	▪ Formazione su servizi aeroportuali ▪ Airport Helpers ▪ Formazione e sensibilizzazione PRM e attività di coordinamento e cooperazione ▪ CRM	▪ Aumento clienti ▪ Aumento ricavi ▪ Qualità del servizio e sicurezza nello svolgimento delle attività ▪ Soddisfazione del passeggero ▪ Esperienza del passeggero
	Operatori logistici (diversi dai subconcessionari)	▪ Formazione su servizi aeroportuali	▪ Aumento clienti ▪ Aumento ricavi ▪ Qualità del servizio e sicurezza nello svolgimento delle attività
	Fornitori e Prestatori d'opera	▪ Formazione su servizi aeroportuali e attività di coordinamento e cooperazione ▪ Monitoraggio SLA e condivisione dati ▪ Business Intelligence ▪ Condivisione Best Practice Europee ▪ Informativa su variazioni cogenti (security/safety)	▪ Efficiente performance operativa ▪ Security e safety ▪ Sistema aeroporto ▪ Competitività nei costi ▪ Engagement ▪ Qualità del servizio e sicurezza nello svolgimento delle attività ▪ Garanzia di continuità e assistenza ▪ Informativa su normativa cogente e su variazioni di procedure ▪ Puntualità nei pagamenti ▪ Engagement
	Comunità Aeroportuale (dipendenti di altre società / enti aeroportuali)	▪ Formazione su servizi aeroportuali ▪ Condivisione informazioni e monitoraggio ed analisi ▪ Airport helpers ▪ CRM	▪ Senso di appartenenza ▪ Servizio al passeggero ▪ Collaborazione e scambio informazioni per migliore performance e mitigare l'impatto ambientale e ridurre i rischi sull'igiene e sicurezza sul lavoro ▪ Engagement ▪ Qualità del servizio
	Partner viabilità	▪ Area di sosta ▪ Collegamenti di linea ▪ Piazzale dei servizi ▪ Iniziative di co-marketing ▪ Formazione sui servizi aeroportuali ▪ Viabilità ad accesso limitato	▪ Efficienza ▪ Qualità del servizio ▪ Revenues ▪ Accessibilità ▪ Engagement

Categoria	Stakeholder	Strumenti di ascolto	Impegni
Territorio	Aziende e Istituzioni del territorio (incluse Università)	▪ Convenzioni ▪ Eventi ▪ Servizi mirati	▪ Incremento del traffico ▪ Incremento dei servizi venduti ▪ Incremento della soddisfazione ▪ Fidelizzazione ▪ Engagement
	Ricettività/Turismo	▪ Co-marketing ▪ Informazione congiunta	▪ Aumentare traffico incoming ▪ Aumentare l'attrattività del territorio
	Comunità locale e Neighbors	▪ Reputation ▪ Relazioni istituzionali/ esterne	▪ Reputation ▪ Buone relazioni istituzionali / esterne ▪ Engagement ▪ Mitigazione impatto ambientale
	Sindacati	▪ Relazioni dipendenti / sindacati ▪ Contrattazione collettiva	▪ Soddisfazione dei dipendenti e della comunità aeroportuale ▪ Ottemperanza a normativa cogente
Quotazione	Azionisti/Investors	▪ Adempimenti ed obblighi connessi ▪ Analisi finanziaria ▪ Comunicazione finanziaria ad hoc ▪ Incontri con investitori ▪ Informativa societaria cogente	▪ Redditività ▪ Ottimizzazione performance
	Comunità finanziaria (banche, istituti di credito)	▪ Analisi finanziaria ▪ Comunicazione finanziaria ad hoc ▪ Informativa societaria cogente	▪ Redditività ▪ Ottimizzazione performance
Enti	Enti regolatori, di stato, locali	▪ Contratto di programma ▪ SLA ▪ ABC reader ▪ Postazioni integrative controlli passaporti arrivo e partenza ▪ Comunicazione ▪ Promozione ▪ Mimuovo	▪ Ottemperanza a normativa cogente nazionale e comunitaria ▪ Collaborazione efficienza operativa ▪ Collaborazione per servizio al passeggero ▪ Coerenza e uniformità regolamentazione ▪ Collaborazione per sviluppo traffico e network
	Associazioni di categoria	▪ Partecipazione gruppi di lavoro ASSAEROPORTI, ACI Europe	▪ Rappresentatività ▪ Tutela interessi ▪ Condivisione Best practice e nuovi scenari
	Media e Social media	▪ App ▪ Canali social ▪ Attività di ufficio stampa ▪ Sito	▪ Aumentare la visibilità dell'aeroporto ▪ Reputation ▪ Informazione congiunta

1.5.1 Analisi di materialità

La rendicontazione non finanziaria ha origine dall'identificazione di quei temi considerati materiali, ovvero che hanno un impatto significativo sulle performance economiche, sociali e ambientali del Gruppo e che, di conseguenza, sono in grado di influenzare in modo significativo le aspettative, le valutazioni e le decisioni degli stakeholder. Per definire gli aspetti sui quali focalizzare la rendicontazione, il Gruppo ha quindi avviato nel 2018 il processo di analisi di materialità, che si è sviluppato nel corso degli anni.
Nel 2018, primo anno di rendicontazione non finanziaria, il Gruppo ha avviato una prima analisi di materialità, conformemente alle previsioni del D.Lgs. 254/2016 e dello standard di rendicontazione GRI Standard. Il Gruppo ha identificato i temi rilevanti a partire da un'analisi delle fonti aziendali e di fonti esterne, le tematiche così identificate sono state sottoposte alla valutazione da parte delle prime linee aziendali. Nel 2019 l'analisi è proseguita con una fase di stakeholder engagement tramite il coinvolgimento di rappresentanti di diverse categorie di stakeholder e nel 2020, al fine di cogliere gli impatti causati dal Covid-19 sulle priorità del Gruppo, l'analisi di materialità è stata aggiornata tramite il coinvolgimento dei dipendenti e dei membri del Management Board, posticipando l'attività di progressivo coinvolgimento degli stakeholder al 2021.
Nel 2021 è stato definito un Piano di coinvolgimento degli stakeholder e il Comitato Interaziendale di Sostenibilità ha definito la prioritizzazione degli stakeholder da coinvolgere. Nel 2021 sono state coinvolte le seguenti categorie di stakeholder: dipendenti, vettori e subconcessionari, enti, operatori logistici e passeggeri. Le tematiche oggetto dell'analisi di materialità per la DNF 2021 sono state identificate a partire dai temi della DNF 2020 oltre che da un lavoro di revisione basato sulle iniziative del Piano di Sostenibilità e su trend di contesto. In particolare, sono stati inseriti 3 nuovi temi: Parità di genere, Diversity & Inclusion; Filiera sostenibile; Sviluppo del network di destinazioni (quest'ultimo lo scorso anno era incluso in Sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale e del network di destinazioni).
Agli stakeholder coinvolti è stato chiesto di esprimere un voto per prioritizzare le tematiche su una scala da 1 a 10: dipendenti, vettori e subconcessionari sono stati coinvolti tramite un questionario online; enti e operatori logistici sono stati coinvolti tramite interviste one-to-one, mentre i passeggeri sono stati coinvolti durante una survey svolta nello scalo aeroportuale nel mese di luglio 2021 (su un campione di 305 passeggeri). Infine, le stesse tematiche sono state poi presentate alle prime linee aziendali e ai membri del Comitato di Sostenibilità manageriale in modo che esprimessero una votazione, sempre da 1 a 10, rispetto alla rilevanza che ciascuna tematica ha per il business.
La matrice rappresentata è stata costruita sulla base delle risultanze emerse dall'analisi. La matrice aggiornata è stata poi approvata da parte del Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità del 31/01/2022.



Il tema più rilevante si conferma essere Sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale, rispetto alla matrice della DNF 2020 cresce lievemente la rilevanza dei temi Prevenzione della corruzione ed Economia circolare, gestione dei rifiuti e delle sostanze pericolose.
I temi relativi al rispetto dei diritti umani, pur essendo previsti dal D.Lgs. 254/2016, non sono stati inclusi tra quelli materiali, in considerazione del contesto territoriale, normativo e di business in cui il Gruppo opera. Tali temi sono comunque trattati all'interno della Dichiarazione, in quanto, come evidenziato nel Codice Etico, il Gruppo tutela il rispetto, la dignità e l'integrità delle persone, assicurando pari opportunità di trattamento senza discriminazioni o prevaricazioni. Inoltre, sono considerati come precondizioni per la gestione del business aspetti come la governance e la gestione dei rischi efficace e trasparente, il coinvolgimento degli stakeholder e la creazione di valore sostenibile.

1.6 Il modello organizzativo per una gestione etica del business

PERFORMING CORPORATION

Il Modello organizzativo di cui si è dotata AdB è costituito da un sistema di presidi (Modello di Organizzazione, gestione e controllo ex D.Lgs. 231/01, Codice Etico, Policy Anticorruzione e Whistleblowing, Politica Integrata per la Qualità, l'Ambiente, l'Energia e la Sicurezza, nonché Politica per la Safety) con l'obiettivo di definire i principi di riferimento sulle tematiche sociali ed ambientali, nonché perseguire una crescita sostenibile ed etica dell'aeroporto. Il fine principale è quello di consolidare all'interno di AdB e diffondere anche a livello di Gruppo i principi trasversali, fermamente ispirati a valori quali legalità, integrità, trasparenza e imparzialità, individuando due organismi, l'Organismo di Vigilanza 231 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. In aggiunta, AdB ha promosso l'adozione da parte di FFM di un proprio Modello di Organizzazione, gestione e controllo ex D.Lgs. 231/01, nonché la nomina di un proprio Organismo di Vigilanza 231. Il Modello 231 di FFM comprende, come quello della controllante, il Codice Etico e la Policy Whistleblowing. La gestione delle tematiche economiche, ambientali e sociali in ottica di sostenibilità è delegata ad uno specifico Comitato interno al Consiglio di Amministrazione, il Comitato Controllo e Rischi e Sostenibilità. La tutela dell'ambiente, delle risorse energetiche e delle persone è altresì parte integrante della politica di sviluppo sostenibile di Aeroporto di Bologna, che da sempre è impegnato nel perseguire i propri obiettivi di sviluppo nel pieno rispetto della sostenibilità.

Nel corso del 2021 sono stati aggiornati il Modello 231 di AdB, comprensivo dei vari allegati (Codice Etico, Policy Anticorruzione e Whistleblowing). Le motivazioni della revisione risiedono sostanzialmente nell'esigenza di aggiornamento rispetto all'estensione del novero dei reati che comportano la responsabilità amministrativa dell'ente (L. n. 157/2019, D. Lgs. 75/2020).

Il Codice Etico

Il Codice Etico descrive l'insieme dei valori e dei principi etici ai quali deve ispirarsi e improntarsi l'agire del Gruppo e che lo stesso 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 del Gruppo, 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 del Gruppo 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. Il Codice Etico è portato a conoscenza di tutti i dipendenti al momento dell'assunzione.

Whistleblowing Policy

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

L'evoluzione normativa e tecnologica che si è avuta negli ultimi anni ha spinto AdB ad adottare nel corso del 2021 una nuova piattaforma Whistleblowing, di semplicissimo utilizzo e piena compliance con l'attuale normativa, anche in materia di Privacy[5]. La nuova

5 Si segnala che nel corso del 2019 alcuni funzionari dell'ufficio del Garante Privacy hanno svolto, nell'ambito di un ciclo di attività ispettive avente a oggetto le principali funzionalità di alcuni tra gli applicativi per la gestione delle segnalazioni di condotte illecite (c.d. whistleblowing), specifici accertamenti nei confronti delle società Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.a. e ai Comply S.r.l. (all'epoca dei fatti, gestore della piattaforma di whistleblowing in uso ad Aeroporto di Bologna). Il procedimento del Garante si è concluso nel 2021 con una sanzione amministrativa pecuniaria e delle sanzioni accessorie nei confronti di AdB. AdB ha definito la controversia pagando, nel termine di trenta giorni dalla notifica, la sanzione in forma ridotta per un ammontare di € 20.000 e ha tempestivamente avviato le attività necessarie a sanare le criticità riscontrare dal Garante.

piattaforma, attiva dal 1° ottobre, risulta ancora più tutelante ai fini della gestione della riservatezza dei dati del segnalante, oltre che essere in linea con i requisiti cogenti normativi e con le attuali best practice di settore. La nuova Piattaforma è rivolta ai dipendenti e a tutti gli stakeholder sia di AdB sia della sua controllata FFM.
L'introduzione della nuova piattaforma è stata comunicata pubblicando la notizia nella intranet aziendale ed inviando un messaggio CRM ai potenziali soggetti interessati. La Whistleblowing Policy è stata aggiornata a dicembre 2021, al fine di essere in linea con i requisiti della nuova piattaforma.

1.6.1 Sistema di controllo interno

Aeroporto di Bologna sin dal 2008 si è dotato di un **Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.lgs. 231/01 (MOG)**. Il Modello 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. Il Modello 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 231 è fondato su un solido processo di identificazione e valutazione dei rischi in ambito 231 e anticorruzione, continuativamente sottoposto ad aggiornamento. Per ogni area di rischio, sono stati identificati i profili di rischio di commissione dei reati specifici, individuati i soggetti che a vario titolo sono coinvolti nella realizzazione delle attività, formulati i principi di comportamento e di controllo ed individuate le modalità che garantiscono un costante flusso informativo verso l'Organismo di Vigilanza. L'Organismo di Vigilanza, ente dotato di poteri autonomi di iniziativa e controllo, è nominato dal Consiglio di Amministrazione, con compiti di vigilanza sul funzionamento del Modello. Al fine di prevenire o mitigare il rischio di commissione dei reati previsti dal D.lgs. 231/2001, il Modello si integra con i principi contenuti nel Codice Etico, nella Policy Anticorruzione e in diverse procedure aziendali, tra cui quelle in materia di ambiente, sicurezza, risorse umane, direzione generale (omaggi e liberalità), acquisti e rapporti con la PA. L'Organismo di Vigilanza è affiancato dal Comitato Etico e Anticorruzione organo cui è affidato il compito del monitoraggio e aggiornamento della Policy Anticorruzione. La società controllata FFM ha adottato un proprio Modello 231 e nominato un proprio Organismo di Vigilanza nel corso del 2020. La società controllata TAG non dispone ad oggi di un proprio modello organizzativo ex D.lgs. 231/01, ma ha un proprio Codice Etico.

Prevenzione della corruzione

La corruzione destabilizza i meccanismi della libera concorrenza e alimenta la criminalità, rappresentando non solo un problema morale ed economico, ma anche un importante elemento di freno allo sviluppo civile. Consapevole della rilevanza di tale tematica, il Gruppo AdB riconosce tra i suoi obiettivi principali, quello di operare con 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 della corruzione. AdB crede infatti che l'esistenza di una Policy Anticorruzione, adeguatamente attuata e monitorata, possa essere un efficace strumento di sensibilizzazione del personale e dei collaboratori, per prevenire il rischio di episodi di corruzione.

Policy Anticorruzione

Attraverso la Policy Anticorruzione AdB S.p.A. 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.

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.

Il Gruppo si impegna a garantire una adeguata attività di formazione e informazione sull'anti-corruzione. 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 anti-corruzione aziendali	u.m.	2019	2020	2021
Totale	**N°**	**13**	**12**	**12**
Totale	**%**	**100%**	**92%**	**80%**

Il dato 2019 e 2020 include AdB e FFM; dal 2021 il dato include anche TAG

Dipendenti ai quali sono state comunicate le politiche e procedure di anti-corruzione aziendali per livello	u.m.	2019	2020	2021
Dirigenti	N°	9	9	9
Quadri		35	34	33
Impiegati		372	344	335
Operai		87	74	76
Totale		**503**	**461**	**453**
Dirigenti	%	100%	100%	113%[6]
Quadri		100%	97%	92%
Impiegati		91%	100%	98%
Operai		90%	89%	86%
Totale		**92%**	**98%**	**95%**

Il dato 2019 e 2020 include AdB e FFM; dal 2021 il dato include anche TAG

Dipendenti che hanno ricevuto formazione sull'anti-corruzione	u.m.	2019	2020	2021
Dirigenti	N°	-	7	2
Quadri		2	30	24
Impiegati		81	155	158
Operai		10	-	66
Totale		**93**	**192**	**250**
Dirigenti	%	-	78%	25%
Quadri		6%	86%	67%
Impiegati		20%	45%	46%
Operai		10%	-	75%
Totale		**17%**	**41%**	**53%**

Il dato 2019 e 2020 include AdB e FFM; dal 2021 il dato include anche TAG

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

1.6.2 Tax responsibility

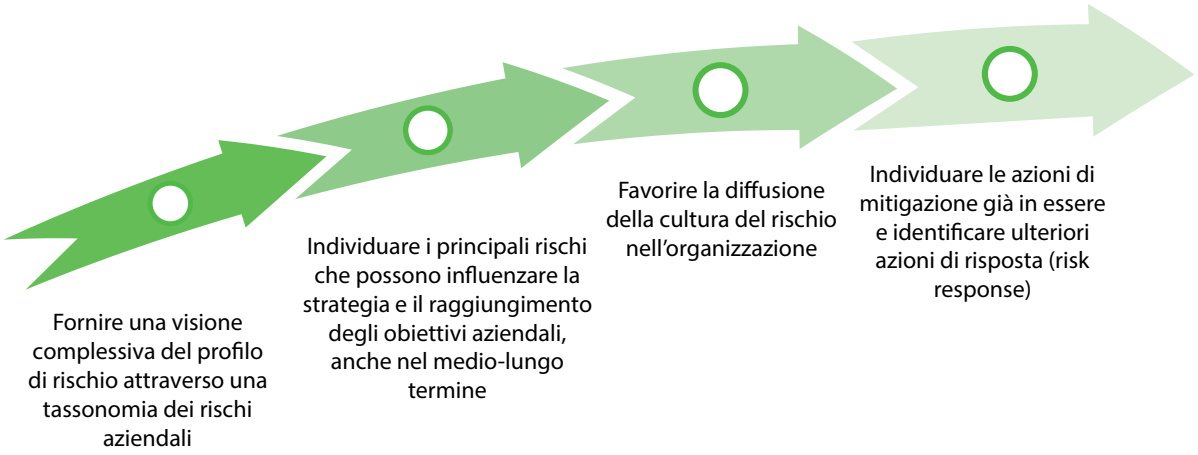
AdB opera nel rispetto della normativa fiscale e delle modalità operative definite nella procedura "Gestione Adempimenti Fiscali" che disciplina i principi, i processi e le responsabilità nella gestione degli adempimenti derivanti da operazioni attive e passive. Per garantire la corretta ottemperanza alle normative applicabili, AdB ha identificato un Responsabile Fiscale dedicato alla gestione dei diversi adempimenti e al monitoraggio costante delle evoluzioni normative applicabili per le Società del Gruppo.
Il Responsabile Fiscale lavora in sinergia con le diverse funzioni del Gruppo e con lo studio esterno che si occupa di amministrazione e gestione area fiscale per la società TAG[7], 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, attualmente in fase di aggiornamento rispetto alla recente introduzione dei reati tributari e dei rischi ad esso correlati.
Nell'ambito delle relazioni con le autorità fiscali, AdB osserva i principi di comportamento e i protocolli di controllo definiti dal Modello 231 nei rapporti con la Pubblica Amministrazione, in un clima di dialogo e confronto continuo e garantendo il mantenimento di comportamenti corretti, trasparenti e professionali. Operando sul territorio italiano, il Gruppo paga le imposte dovute esclusivamente in Italia, sulla base della giurisdizione fiscale nazionale. Per maggiori dettagli riguardanti i ricavi e le imposte si faccia riferimento a quanto riportato all'interno del Bilancio Consolidato e relativa Nota Integrativa.

1.6.3 Modello di gestione dei rischi integrato

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

- compiti di controllo e gestione del rischio relativi a ciascun processo aziendale e sotto la responsabilità delle direzioni e funzioni di linea;
- compiti di gestione di taluni rischi specifici sotto la responsabilità di specifiche funzioni competenti;
- compiti di assurance affidati alla funzione di Internal Audit.

Tale impostazione è stata ulteriormente rafforzata con l'avvio, nel 2015, di un progetto di Enterprise Risk Management (ERM), sviluppato sulla base del modello CoSO Framework. Nel 2021 la società ha aggiornato il profilo di rischio, con riferimento all'orizzonte temporale 2022-2026, tenendo in considerazione anche potenziali rischi connessi agli ambiti del D.lgs. 254/2016. Il profilo di rischio della Società riflette in particolare gli effetti dell'emergenza sanitaria sul proprio business, in un contesto caratterizzato dalla forte contrazione del traffico passeggeri e dal deterioramento del contesto macroeconomico.
In termini generali, il progetto ERM mira a:



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

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

dell'impatto generato su quattro dimensioni principali: economico/finanziario, reputazionale, operativo e *sustainability.* Infine, per i principali rischi sono state individuate le azioni di mitigazione già in essere e identificate ulteriori azioni di risposta a sostegno della strategia di Risk Management adottata dalla società.
Unitamente e ad integrazione del modello ERM, la Società ha introdotto diversi presidi per la gestione di rischi specifici, che si collocano al secondo livello di controllo precedentemente definito, quali la security e la safety aeroportuale (Regolamento UE 139), la qualità dei servizi (ISO 9001), la protezione dell'ambiente (ISO 14001), la gestione dell'energia (ISO 50001), la salute e la sicurezza nell'ambiente di lavoro (ISO 45001:2018), la conformità alla normativa sulla responsabilità amministrativa delle società (D.lgs. 231/2001) e sull'anticorruzione e, infine, quelli riguardanti la gestione dei rischi finanziari e la correttezza e completezza dell'informativa societaria, contabile e di bilancio (L. 262/2005).

Principali fattori di rischio non finanziari

Nel corso del 2021, in continuità con il percorso intrapreso nel 2019 di progressiva integrazione della sostenibilità nella strategia aziendale e nel business, AdB ha lavorato all'aggiornamento dei principali rischi aziendali nell'ambito del progetto ERM, tenendo in considerazione gli ambiti descritti dal D.Lgs. 254/2016 come parte integrante del processo.
Lo scoppio della pandemia ed il biennio di forte incertezza che ne è conseguito hanno influenzato notevolmente il profilo di rischio del Gruppo a partire dal 2020, con impatto soprattutto sugli aspetti relativi al personale e sociali. Il nuovo contesto ha condotto infatti all'individuazione di nuovi rischi attinenti al personale, sia direttamente legati alla diffusione del virus, sia connessi alle conseguenze indirette dell'emergenza sanitaria sulle condizioni economico-finanziarie del Gruppo. Nel corso del 2021 AdB ha messo in atto azioni volte a mitigare questi rischi che hanno portato, in alcuni casi, al depotenziamento degli stessi. In primis, AdB ha valutato di ridurre la magnitudo del rischio di contagio dei propri lavoratori, che risulta opportunamente mitigato da una serie di azioni attuate al fine di garantire le condizioni di sicurezza nel luogo di lavoro e minimizzare le possibilità di contrazione del virus tra i lavoratori. A ciò ha contribuito positivamente anche l'elevata adesione alla campagna vaccinale da parte dei dipendenti.
Tenuto conto poi dell'attivazione della Cassa Integrazione Guadagni in Deroga dal primo aprile 2021 al 31 dicembre 2021 e della successiva attivazione di un ulteriore periodo di Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria, con una durata massima di 12 mesi, dal 1 febbraio 2022 a fine gennaio 2023, si è valutato di non confermare il rischio relativo alla capacità del Gruppo di garantire il mantenimento dei livelli occupazionali sullo scalo nel breve-medio periodo. La proroga degli ammortizzatori sociali anche per il 2022, infatti, non renderebbe necessari interventi di right sizing dell'organico nel caso in cui la ripresa fosse più lenta delle attese.
Si è ritenuto, invece, di incrementare il rischio di potenziali perdite di figure qualificate per effetto del perdurare della crisi del settore, per il peggioramento della situazione finanziaria dell'azienda e per una possibile perdita di attrattività di AdB in relazione ad una immagine percepita di elevato impatto ambientale del settore del trasporto aereo. Per mitigare tale rischio AdB ha rafforzato i programmi di retention e i percorsi di sviluppo delle risorse interne ad elevato potenziale.
In tema di sostenibilità AdB 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 particolare, nel corso del 2021 sono stati presentati ed approvati dal Consiglio di Amministrazione il Piano di Sostenibilità e il Piano di Innovazione/Trasformazione Digitale che includono iniziative di breve-medio termine. È stato inoltre costituito un Comitato di Sostenibilità manageriale con l'obiettivo di promuovere tali tematiche, di implementare le iniziative di sostenibilità programmate e di monitorarne l'avanzamento.
In tema di sicurezza, nel 2021 è stato confermato nella sfera dei principali rischi aziendali il tema della Cyber Security, con potenziali impatti sociali. La crescente aggressività degli attacchi cyber, l'introduzione di nuove iniziative di Digital Transformation, il progressivo aumento dei punti di accesso ai dati (anche a seguito dell'introduzione dello smart working), potrebbero aumentare la vulnerabilità dei sistemi aeroportuali e, in caso di attacco, comportare potenziali disservizi per gli stakeholder aziendali. Le strutture aziendali dedicate monitorano e gestiscono con attenzione la sicurezza informatica attraverso diversi presidi, tra cui procedure consolidate in caso di attacco, audit periodici in ambito network and information security, sensibilizzazione e formazione dei dipendenti sul tema. È stato inoltre istituito un comitato interno (Comitato Information Security) con l'obiettivo di definire le linee di indirizzo del Modello Cyber Security, di promuovere la consapevolezza e la formazione specifica in materia e di tracciare e monitorare il rischio Cyber definendo il relativo piano di mitigazione. Inoltre, è in corso di predisposizione il Piano pluriennale di Cyber Security Governance, nonché il rafforzamento delle misure preventive di sicurezza.
Per quanto concerne il rapporto tra il Gruppo AdB e il territorio, l'analisi dei rischi aziendali mantiene elevata l'attenzione sull'impatto acustico delle operazioni aeroportuali sulla comunità locale, nonostante il forte calo del traffico aereo. A questo proposito il Gruppo conferma il proprio impegno per uno sviluppo sostenibile dello scalo, in coordinamento con le Istituzioni del territorio, anche attraverso il potenziamento dei propri strumenti di dialogo e condivisione con i cittadini sui temi ambientali. In tale ambito il Gruppo evidenzia la sempre maggiore rilevanza per lo sviluppo aeroportuale delle iniziative da introdurre 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.
Ancora, in ambito sociale, la crisi innescata dal Covid-19 ha indebolito la solidità economico-finanziaria degli operatori del settore e in particolare dei soggetti che svolgono attività di natura labour intensive e caratterizzate da una crescente competitività del mercato. In questo contesto di instabilità AdB ha lavorato per rafforzare il dialogo con gli operatori dello scalo al fine di individuare prontamente eventuali criticità operative e garantire la continuità dei servizi sullo scalo.

1.6.4 Politiche di procurement e gestione degli appalti

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. AdB affida con logiche e principi di tipo privatistico gli appalti di lavori, servizi e forniture, qualora detti appalti non presentino un nesso di strumentalità ex art. 119 e ciò indipendentemente dal valore stimato degli stessi (cosiddetti "appalti no core" o "appalti estranei" o, ancor più chiaramente, "appalti privati"). Indipendentemente dalle regole procedurali – pubblicistiche o privatistiche – seguite per l'affidamento, l'impiego consolidato di procedure di selezione chiare e trasparenti, che garantiscono parità di informazioni e di possibilità d'accesso all'offerta, oltre che condizioni di corretta e leale concorrenza nello svolgimento delle trattative, dà garanzia al mercato di una reale occasione di corretta competitività. Nei casi previsti dal Codice Contratti e, in ambiti più estesi, nel procurement privatistico, vengono fatti anche affidamenti diretti a fornitori che assicurino ad AdB i più elevati standard di qualità, comunque con congruità economica delle prestazioni sempre verificata dai responsabili di spesa.

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

I fornitori del Gruppo nel 2021 risultano essere 1.072 con un fatturato complessivo di oltre 48 milioni di euro, per il 78% destinato a forniture di servizi e altri costi e per il 22% a investimenti in diritti di concessione e rinnovo delle infrastrutture aeroportuali[8].

Nel corso del 2021 Il Gruppo ha implementato una serie di controlli tesi a monitorare gli acquisti di importi ridotti, imponendo, laddove possibile, di individuare eventuali richieste di offerte anche se non espressamente previste dal Regolamento Interno. Questo monitoraggio si è accompagnato ad una modifica del sistema informatico con la possibilità di caricare i preventivi ottenuti e di un quadro di raffronto riepilogativo delle diverse offerte.

L'obiettivo di questa modifica è quello di massimizzare l'efficienza degli acquisti creando una cultura della comparazione delle offerte non solo nei casi previsti, ma per tutti gli acquisti, limitando il ricorso ai *sole suppliers* ai casi effettivamente verificati e controllati.

La gestione dei fornitori durante l'emergenza Covid-19

Nel 2021 sono continuati gli effetti negativi della pandemia iniziata nel 2020. In particolare, la contrazione significativa dei voli e dei passeggeri ha imposto un rallentamento degli appalti e degli acquisti in generale. Pur in presenza di un quadro alquanto critico, sono continuate le attività di pianificazione e monitoraggio delle gare considerate strategiche ed indifferibili. Sono stati confermati e prolungati gli accordi con laboratori privati per l'erogazione di test e tamponi non solo alla popolazione aeroportuale, ma anche ai passeggeri in special modo per consentire di raggiungere le destinazioni che impongono l'esito di un test negativo del tampone effettuato poche ore prima del volo.

8 I dati relativi alla catena di fornitura a partire dal 2021 sono stati ricavati dalle partite fornitori

2 LA STRATEGIA PER CREARE VALORE

RYANAIR

2. LA STRATEGIA PER CREARE VALORE

Come 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. Se da un lato l'aeroporto, offrendo soluzioni evolute in termini di destinazioni raggiungibili e di qualità del servizio, contribuisce allo sviluppo economico e sociale del territorio, specialmente in un contesto che richiede di muoversi in modo "globale" per competere, lavorare, formarsi; dall'altro, l'aeroporto cresce a sua volta, e crea valore beneficiando dello sviluppo del territorio in cui opera. L'area geografica in cui l'aeroporto si colloca è caratterizzata da una *catchment area* che tradizionalmente si estende oltre i confini regionali: l'aeroporto arriva infatti a coprire 20 province italiane, con 10,9 milioni di residenti (circa il 18% del totale della popolazione italiana). Le potenzialità di questa area aumentano notevolmente grazie ai mezzi di trasporto esistenti a cui si è aggiunto il Marconi Express, il collegamento veloce su monorotaia sopraelevata, che permette uno spostamento rapido tra l'aeroporto e la stazione centrale di Bologna.

La posizione geografica e il tessuto imprenditoriale sono gli elementi che negli anni hanno favorito lo sviluppo dell'aeroporto a prescindere dagli andamenti stagionali, delineando una relazione virtuosa tra l'aeroporto e il suo territorio ben delineata nel Piano Strategico della Società, dove lo sviluppo delle destinazioni (Connect) e il potenziamento delle infrastrutture (Develop) rappresentavano due dei pilastri fondamentali alla guida dello sviluppo del Gruppo.
Nel 2021, le conseguenze dello scoppio della pandemia hanno decisamente influito sull'attività dei voli sia in termini di destinazioni e di network che di frequenze disponibili. Il ventaglio di offerta rotte si è così ridotto drasticamente e in pochissimo tempo a causa di un crollo della domanda e della contemporanea riduzione delle flotte da parte delle compagnie aeree. È stato necessario lavorare intensamente per avviare un recupero di rotte e frequenze supportando le compagnie aeree ed aumentando i contatti e le partnership per sostenere il ritorno verso la situazione pre-Covid. In termini di movimenti il ritorno ai livelli pre-Covid è circa a metà strada, mentre sono già state ripristinate la quasi totalità delle destinazioni servite prima della crisi pandemica. Segno questo, di una volontà da parte dei vettori di mantenere il presidio sul proprio network che ha come diretta conseguenza il riconoscimento dell'aeroporto di Bologna come essenziale punto strategico. Le prospettive sull'anno 2022 e, in particolare, sulla prossima stagione estiva sembrano essere confortanti e la pianificazione delle compagnie aeree sullo scalo è ricca sia in termini di destinazioni che frequenze in vendita, sebbene al momento non siano noti gli impatti a medio termine derivanti dal conflitto in Ucraina.

Compagnie aeree e andamento del traffico

AdB ritiene strategico per la crescita del proprio business il mantenimento di un'offerta di voli variegata e funzionale ai diversi segmenti di utenza, con un sostanziale equilibrio tra componente low cost e componente legacy. L'Aeroporto è infatti contraddistinto da una ampia gamma di vettori grazie ai quali riesce a soddisfare le differenti esigenze delle varie tipologie di traffico e di passeggeri:

2020	2021	I vettori di AdB
107 destinazioni collegate direttamente *(di cui 6 esclusivamente cargo)* **44** compagnie *(di cui 6 esclusivamente cargo)*	**113** destinazioni collegate direttamente *(di cui 8 esclusivamente cargo* **41** compagnie *(di cui 6 esclusivamente cargo)*	Vettori di livello mondiale con elevatissimo standard di servizio che quotidianamente permettono all'utenza di raggiungere un'ampia gamma di destinazioni intercontinentali, in particolare asiatiche: • 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 punto – punto** • Vettori specializzati nel **leisure e outgoing**

Il 2021 ha purtroppo visto il perdurare degli effetti del Covid-19 sul trasporto aereo dopo un 2020 estremamente difficile per il settore dell'aviazione, con un crollo del traffico passeggeri a livello mondiale superiore al 65% (-75% per i voli internazionali), dalla primavera del 2021 si è assistito ad una seppur lenta ma graduale ripresa del traffico aereo.
Occorre sottolineare che i volumi rimangono ancora molto al di sotto di quelli pre-Covid. Nella prima parte dell'anno le misure restrittive e le limitazioni alla mobilità, necessarie per arginare i contagi, hanno inevitabilmente compromesso la maggioranza dei mercati. Il successivo progressivo allentamento delle restrizioni a cui si è assistito ha favorito una parziale ripresa del traffico aereo, anche se minore per le destinazioni estere.
La progressiva diffusione dei vaccini ha dato un forte slancio verso il recupero del trasporto aereo ai livelli pre-pandemia, ma la ripresa non è stata omogenea nelle diverse aree del mondo. Il traffico di lungo raggio è quello che ancora sta risentendo maggiormente della crisi pandemica, in particolare l'attività di fideraggio verso i principali hub, viceversa il traffico domestico pressoché ovunque fa registrare andamenti sostanzialmente migliori. Dal punto di vista dei vettori, un freno è rappresentato anche dal ridimensionamento della flotta e del personale, portato avanti nei primi mesi della pandemia, e dall'elevato costo dei carburanti. ACI Europe e IATA prevedono un ritorno ai livelli precrisi non prima del 2024 – 2025.
I dati di Bologna nel 2020 avevano evidenziato un calo del 73,4% del traffico passeggeri e del 60,9% dei movimenti. Il 2021 si è chiuso all'insegna del miglioramento, ma siamo ancora molto distanti dalla situazione precrisi: passeggeri +63,7% sul 2020 e movimenti +40,9%.
Lo scalo di Bologna nel 2020 ha registrato il 64% di traffico passeggeri in meno rispetto al 2019 (2.506.258 passeggeri), mentre il traffico nel 2021 è diminuito del 56,4% rispetto al 2019 (4.103.816 passeggeri).
In termini di voli, nel 2020 è stato registrato un calo del 61% dei voli rispetto al 2019, mentre nel 2021 questa percentuale sale al 41%. In sostanziale ripresa ma non ancora ai livelli del 2019 anche il riempimento medio dei voli: da 135,2 passeggeri trasportati in media nel 2019, a 104,9 del 2020 fino a 120,1 nel 2021.
Nella prima parte del 2021 le cancellazioni di voli sono state numerose e hanno riguardato sia il comparto tradizionale che low cost e in molte tratte per alcune settimane si è arrivati ad una sospensione totale delle operazioni. Nel periodo estivo la situazione è sensibilmente migliorata, grazie alla componente domestica del traffico e nel mese di agosto per l'apporto della componente leisure. Nei mesi di ottobre e novembre, soprattutto grazie al contributo del traffico low cost, il traffico passeggeri è stato pari a circa tre quarti dello stesso periodo del 2019, tuttavia a dicembre, a causa della quarta ondata epidemiologica e del relativo ripristino di alcune misure restrittive alla mobilità e chiusura di frontiere, i dati hanno registrato un nuovo decremento.
L'avvento della pandemia ha altresì comportato una variazione nel mix del traffico: il traffico low cost ha risentito meno della situazione di crisi, mentre il traffico di linea ha registrato un significativo calo passeggeri, così come la componente Extra–Schengen che è progressivamente calata (il traffico Extra–UE continua a rappresentare circa il 15% del totale). A fronte di ciò, alcune rotte dopo l'avvento della pandemia sono state sospese e non ancora reintrodotte.
Il traffico domestico, come nel resto del mondo, ha invece fatto registrare un buon andamento e ha rappresentato una valida opzione nei piani di sviluppo dei vettori; diversi vettori hanno attivato nuove rotte domestiche. Con riferimento al traffico domestico occorre evidenziare anche che il 14 ottobre 2021 Alitalia ha cessato l'attività di volo ed è stata sostituita da ITA Airways, con un notevole ridimensionamento di flotta e di conseguenza di mercati serviti. Infine si segnala, che nonostante il periodo storico difficile, 3 nuove compagnie aree hanno iniziato le operazioni presso lo scalo di Bologna: Albawings, S7, Silver air.

4,1 mln di passeggeri

42.477 movimenti

38.853 ton merce via aerea

50.121 ton traffico cargo

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.

Gli obiettivi dell'attuale Policy che ha validità nei periodi Winter 21/22 & Summer 22 sono rappresentati di seguito:

- sviluppare la connettività di lungo raggio, sia tramite voli diretti che fideraggio verso gli hubs intercontinentali
- migliorare il network, vale a dire nuove rotte e aumento delle frequenze e delle capacità sulle esistenti, riducendo la stagionalità del traffico e promuovendo i voli che operano durante le stagioni invernali
- promuovere attività di sostenibilità ambientale, riducendo l'impatto degli aerei, sostenendo proattivamente iniziative con gli stakeholders e le attività locali
- mitigare gli effetti negativi del Covid-19 sul traffico passeggeri.

Si prendono in considerazione 6 tipologie di traffico:

- Lungo raggio: piano di incentivazione finalizzato a concedere un'opportunità di incentivazione per sviluppare destinazioni o collegamenti operati da voli di linea o charter che raggiungono destinazioni superiori alle 4 ore
- Rotte primarie: piano focalizzato sulle destinazioni maggiormente strategiche e attrattive per il Gruppo
- Rotte secondarie: piano focalizzato ad incentivare altre specifiche destinazioni
- Piano di ripresa per gli hubs: piano finalizzato a stimolare il traffico verso destinazioni europee ed extra europee
- Piani multirotta: finalizzati ad incentivare i volumi di passeggeri su più rotte di rete, considerata la loro primaria importanza strategica
- Piani di sostenibilità ambientale: incentivo addizionale applicabile solo in combinazione ad uno degli altri piani nel caso in cui un vettore utilizzi aeromobili con noise certificate di Capitolo 14.

2.1 Ampliare il network di destinazioni

CONNECT

Nel periodo 2009 - 2019 Aeroporto di Bologna si era contraddistinto per una crescita del traffico passeggeri costantemente superiore alla crescita media italiana. Nel 2019, a fronte di un incremento della media nazionale del 2,8%, l'Aeroporto di Bologna aveva registrato un incremento del 10,6%. La pandemia ha cambiato radicalmente lo scenario sia a livello mondiale che nazionale. Bologna non ha fatto eccezione e non ha potuto evitare un drastico ridimensionamento dell'attività con numeri che riportano, peraltro come per tutti gli altri scali, indietro di anni. Nel caso dello scalo di Bologna il traffico passeggeri del 2020 è paragonabile ai volumi di traffico del 1997.
Nel corso del 2021 AdB ha lavorato in collaborazione con i vettori al fine di accelerare un recupero che si può oggi rappresentare con i dati del 2021, che registrano un decremento pari al 56,4% rispetto al 2019, mentre nel 2020 si registrava un decremento del 73,4% rispetto ai dati 2019. Si è agito su molteplici fronti, in primo luogo monitorando il mercato che si è mostrato particolarmente fluido sul lato della domanda con una forte richiesta di voli nazionali e, in seconda battuta, di voli intracomunitari, a discapito delle destinazioni extra europee. Le compagnie low cost sono state le più veloci a percepire questi cambiamenti e pertanto è stato velocizzato il processo di partnership con questi vettori per condividerne la ripresa.
AdB ha comunque lavorato anche sul fronte delle compagnie tradizionali, al fine di sostenerle nel recupero di traffico con una politica di sostegno ed incentivo di rotte in difficoltà. La mancanza di mercati di connessione di grandi dimensioni (Nord America, Estremo Oriente) ha infatti creato diversi problemi alle aerolinee che avevano puntato su destinazioni di lungo raggio.
Gli sforzi intrapresi hanno consentito di mantenere o recuperare quasi tutte le rotte verso gli hub, creando in tal modo i presupposti per un'ulteriore espansione nei prossimi anni.
Inoltre, lo scenario attuale è caratterizzato da alcune incognite, il traffico d'affari ad esempio dipende da diversi fattori: ripresa economica della catchment area, apertura di mercati stranieri (come la Cina), revisione delle policy aziendali ed utilizzo di telelavoro e teleconferenze in sostituzione dei viaggi tradizionali.
La comprensione delle nuove dinamiche sarà cruciale per determinare l'approccio strategico, attraverso una attenta selezione dei partner vettori e delle destinazioni dal potenziale maggiore.

Chi sono i nostri passeggeri

73,2% italiani
di cui 2,2%
residenti all'estero

26,8% stranieri
di cui 6,5%
residenti in Italia

MOTIVO DEL VIAGGIO

26,3% Business

31,0% Leisure

42,7% altro
(visita amici e parenti, motivi di studio)

58,6% UOMINI

41,4% DONNE

3,15 numero medio di voli effettuati in un anno da Bologna

Indicatori di performance (G4 –A01)

Passeggeri[9]	2019		2020		2021	
	Voli Nazionali	Voli Internazionali	Voli Nazionali	Voli Internazionali	Voli Nazionali	Voli Internazionali
Passeggeri in arrivo	981.236	3.713.986	402.571	850.841	772.154	1.273.430
Passeggeri in partenza	976.495	3.725.591	400.718	847.448	763.705	1.286.998
Totale	**1.957.731**	**7.439.577**	**803.289**	**1.698.289**	**1.535.859**	**2.560.428**

Passeggeri	2019		2020		2021	
	Origine e destinazione	Transiti diretti	Origine e destinazione	Transiti diretti	Origine e destinazione	Transiti diretti
Nazionale	1.948.713	9.018	801.424	1.865	1.532.866	2.993
Internazionale	7.343.505	5.072	1.695.957	2.332	2.557.849	2.579
Totale	**9.383.218**	**14.090**	**2.497.381**	**4.197**	**4.090.715**	**5.572**

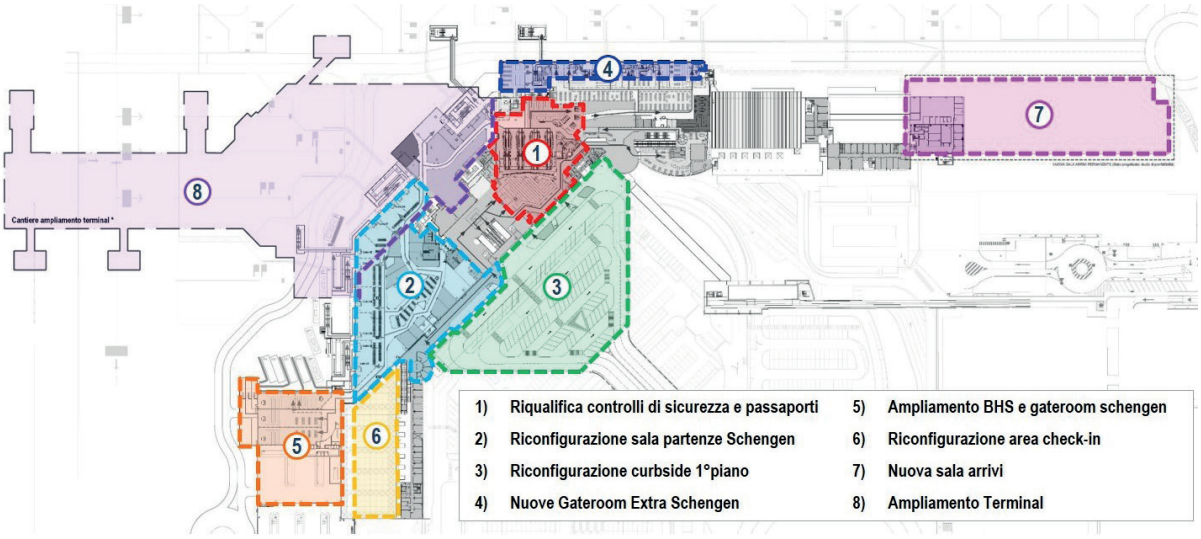
Composizione traffico	2019	2020	2021	Variazione %
Passeggeri	9.045.920	2.506.258	4.103.816	64%
Movimenti	77.126	30.139	42.477	41%
Tonnellaggio	5.086.505	2.038.026	2.833.043	39%
Merce	48.832.550	43.377.968	50.121.148	16%
Composizione traffico passeggeri	**2019**	**2020**	**2021**	**Variazione %**
Linea	3.765.104	851.146	1.020.549	20%
Low cost	5.497.081	1.628.630	3.051.987	87%
Charter	121.033	17.605	18.179	3%
Transiti	14.090	4.197	5.572	33%
Totale aviazione commerciale	**9.397.308**	**2.501.578**	**4.096.287**	**64%**
Aviazione generale	8.612	4.680	7.529	61%
Totale	**9.405.920**	**2.506.258**	**4.103.816**	**64%**
Composizione traffico passeggeri	**2019**	**2020**	**2021**	**Variazione %**
UE	8.001.891	2.147.762	3.490.930	63%
Extra UE	1.395.417	353.816	605.357	71%
Totale aviazione commerciale	**9.397.308**	**2.501.578**	**4.096.287**	**64%**
Aviazione generale	8.612	4.680	7.529	61%
Totale	**9.405.920**	**2.506.258**	**4.103.816**	**64%**
Merce (KG)	**2019**	**2020**	**2021**	**Variazione %**
Merce via aerea di cui	**38.050.148**	**34.673.841**	**38.853.926**	**12%**
Merce	38.027.623	34.673.545	38.853.537	12%
Posta	22.525	296	389	31%
Merce via superficie	10.782.402	8.704.127	11.267.222	29%
Totale	**48.832.550**	**43.377.968**	**50.121.148**	**16%**

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

2.2 Sviluppare le infrastrutture

DEVELOP

Funzionale allo sviluppo del business della Società è la realizzazione degli investimenti previsti nel Masterplan e nel Contratto di Programma, con una strategia che prevede l'espansione delle infrastrutture esistenti attraverso interventi sia 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, sia interventi di medio/lungo periodo che prevedono sostanziali ampliamenti in adiacenza alle infrastrutture già esistenti che manterranno il pieno utilizzo. L'impianto infrastrutturale di cui dispone AdB supporta, ad oggi, un traffico di circa 9,5 milioni di passeggeri annui ed è gestito attraverso vari strumenti di programmazione, tra cui il piano di utilizzo dell'aerostazione, il piano delle manutenzioni straordinarie sul breve termine e il Masterplan 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, in attesa che i programmati interventi di sviluppo infrastrutturale manifestino i loro effetti nel medio periodo. Tra questi interventi si segnalano 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. Altri interventi riguardano la riqualifica dell'area check-in per incrementare il numero di banchi ed apportare un upgrade tecnologico degli equipaggiamenti, 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.
Durante l'esercizio 2021 si è completata la realizzazione ed è stato reso operativo un nuovo edificio cargo destinato ad un primario operatore del settore, si sono avviati i lavori per la realizzazione di un nuovo piazzale aeromobili e quelli per l'espansione e la riqualifica dei controlli di sicurezza e dei passaporti in partenza. Nel corso dell'anno sono inoltre proseguite le progettazioni degli altri interventi sul terminal passeggeri la cui realizzazione avverrà a seguito di quelle attualmente in lavorazione.



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

Lo sviluppo infrastrutturale nell'epoca del Covid-19

Come il 2020, l'esercizio 2021 è stato caratterizzato da un rallentamento delle attività di sviluppo delle infrastrutture sia a causa delle limitazioni introdotte dai vari decreti per il contenimento della pandemia, che hanno reso più lenta l'interazione con progettisti e fornitori in genere, sia a causa dell'introduzione della cassa integrazione parziale per il personale di AdB con conseguente riduzione della produttività interna.

Il perdurare della pandemia e delle importanti riduzioni dei volumi di traffico, nel breve periodo, hanno richiesto un dettagliato lavoro di analisi e simulazione con individuazione di nuove priorità e fasi esecutive al fine di coerentemente rispondere alle nuove esigenze in termini di traffico e permettere un'adeguata remunerazione degli investimenti e la loro piena sostenibilità finanziaria. Le proposte valutate al riguardo dall'organo amministrativo della Capogruppo AdB in materia, sono state oggetto di istruttoria in confronto con l'Ente Nazionale Civile che si è espressa positivamente.

Gli investimenti confermati per l'anno 2022 comprendono progetti in aree normalmente critiche quali i controlli di sicurezza, i controlli passaporti, il terminal cargo, sfruttando l'opportunità delle condizioni di traffico ridotto per sviluppare i rispettivi cantieri e minimizzare gli impatti operativi.

Nell'attuale contesto, l'obiettivo è di assicurare priorità realizzativa agli interventi di media/piccola entità al fine di incrementare la capacità in modo equilibrato e progressivo, in linea con la ripresa del traffico e garantendo flessibilità di esecuzione agli altri interventi previsti nel piano di sviluppo aeroportuale.

2.3 Garantire l'accessibilità e il trasporto pubblico

CONNECT

Anche nel corso del 2021 è proseguito l'impegno di AdB, in collaborazione con gli enti territoriali e gli operatori di trasporto, per mantenere e migliorare un buon livello di accessibilità nonostante il periodo pandemico. Il People Mover, collegamento veloce su monorotaia (5 km), che permette di collegare l'Aeroporto con l'importante nodo ferroviario di Bologna e l'alta velocità in un tempo di percorrenza di circa 7 minuti e mezzo, ha preso il via il 18 novembre 2020 e ha trasportato nel 2021 oltre 600.000 passeggeri, compresi anche i lavoratori della comunità aeroportuale che hanno accesso alla struttura a condizioni agevolate grazie agli accordi di mobility management.

People Mover – Marconi Express

Il Marconi Express, anche noto come People Mover, è un innovativo sistema di trasporto pubblico ettometrico. Il nuovo mezzo collega l'aeroporto di Bologna-Borgo Panigale con la stazione di Bologna Centrale, con una fermata intermedia al polo universitario del Lazzaretto. La navetta impiega solamente sette minuti per percorrere la tratta, diventando così un'ottima alternativa alle automobili (il tempo di percorrenza dell'autobus-navetta Aerobus era di 18-23 minuti). Il servizio circola con frequenza variabile per adattarsi al flusso degli utenti: nelle ore di punta è previsto un treno ogni 7 minuti, nelle ore di minor afflusso un treno ogni 15 minuti.

L'infrastruttura è costituita da una monorotaia sopraelevata altamente sostenibile: il People Mover è un mezzo ad alimentazione elettrica, totalmente automatico a guida vincolata, che consentirà di ridurre significativamente il numero di auto circolanti per raggiungere lo scalo. Inoltre, grazie ai pannelli fotovoltaici installati sulla via di corsa, si genera un "nastro di energia" in grado di produrre il 35% del fabbisogno energetico del progetto, consentendo di ridurre a regime le emissioni di CO_2 di 300 tonnellate.

Nel corso del 2021 sono state fatte diverse sperimentazioni di integrazione tariffaria, oltre che per gli abbonamenti dei pendolari della comunità aeroportuali, anche per i passeggeri durante le principali fiere. Un ulteriore passo è l'integrazione dei parcheggi di aeroporto con il People Mover.

Il primo anno di esercizio è stato un periodo di rodaggio e di messa a punto per un sistema complesso e interamente elettronico che, per funzionare, necessita di piena integrazione tra infrastruttura, veicoli, software e processi di gestione. Per risolvere le difficoltà emerse, a volte note e prevedibili, a volte impreviste, che hanno portato ad alcuni fermi per manutenzione, in particolare nel mese di novembre, è stato presentato un piano operativo delle manutenzioni straordinarie. Marconi Express ha riconosciuto indennizzi ai clienti in caso di prolungato utilizzo del mezzo sostitutivo, in particolare per gli utenti pendolari abbonati che utilizzano quotidianamente il servizio. In termini di informazione ai passeggeri, sono in attivazione sistemi GPS sui bus e display che consentiranno di avere informazioni in tempo reale sui tempi di attesa e su quelli necessari per il trasferimento aeroporto-stazione in caso di bus sostitutivo.

Il collegamento con la città è inoltre garantito dalla nuova navetta speciale attiva tra l'Ospedale Maggiore e l'Aeroporto, che, integrandosi con le altre linee della rete di bus Tper, può rappresentare un collegamento di trasporto pubblico utile, in particolare, per i lavoratori dell'area aeroportuale per l'interscambio con altre linee della rete urbana e suburbana di bus. Grazie ai protocolli di intesa attivati e in via di attivazione rispettivamente con Hera e Tper, tutti i bus che collegano l'aeroporto con la città saranno alimentati a biometano, ottenuto anche dagli scarti alimentari dei punti di ristorazione in aeroporto.
Durante i periodi fieristici, è stato inoltre attivato un servizio diretto di collegamento fra fiera e aeroporto e in alternativa si è sperimentata un'integrazione tariffaria tra People Mover e rete urbana di trasporto pubblico locale. Un ulteriore passo è l'integrazione dei parcheggi di aeroporto con il People Mover che metterà a disposizione dei passeggeri la possibilità di lasciare l'auto e raggiungere la città in soli 7 minuti senza congestionare il centro cittadino. La tariffa parcheggi agevolata sperimentata per alcuni mesi nel 2021 sarà integrata e messa a regime nel corso del 2022.
È inoltre possibile per i passeggeri dello scalo utilizzare il servizio di car sharing "Corrente": le auto elettriche a flusso libero presenti sul territorio di Bologna. Il servizio può essere utilizzato anche per uso aziendale, contribuendo ulteriormente alla decarbonizzazione delle operazioni aeroportuali.
È stato inoltre gestita in coordinamento fra aeroporto e gli operatori di trasporto la comunicazione ai passeggeri.
In forza di queste iniziative ed integrazioni, AdB potenzierà il bacino d'utenza permettendo a sempre più passeggeri di raggiungere lo scalo, generando impatti positivi per chi è in partenza dall'area metropolitana di Bologna e per chi deve raggiungere la città.

Dai dati stimati sulle modalità di accesso all'aeroporto emerge che oggi la maggior parte dei passeggeri si reca presso lo scalo utilizzando l'auto privata, propria o accompagnati da un amico o parente (oltre il 42%); circa il 20% dei passeggeri utilizza invece i mezzi pubblici e il 15% il taxi. Infine, tra le restanti modalità di accesso all'aeroporto rientrano anche le auto a noleggio, il car sharing e le navette degli hotel presso i quali soggiornano i passeggeri.
Per quanto riguarda le politiche di Mobility Management di Aeroporto è proseguita, in collaborazione con gli operatori di trasporto e gli enti territoriali, l'implementazione e l'ulteriore miglioramento dell'abbonamento integrato intermodale di MaaS (Mobility as a service) per dipendenti del Gruppo e per la comunità aeroportuale. L'abbonamento integrato, sviluppato all'interno degli accordi di Mobility Management sottoscritti con il Comune di Bologna ed in collaborazione con partner esterni, consente di utilizzare alternativamente o in maniera combinata, a costi contenuti, diversi mezzi e servizi di trasporto per lo spostamento casa-lavoro: autobus urbani ed extraurbani, treni metropolitani, People Mover e car sharing elettrico.
Inoltre, nell'ambito della mobilità sostenibile si segnala la nascita del progetto Urban Blue, con la costituzione di una società partecipata da Aeroporti di Roma, Aeroporto di Venezia, Aéroports de la Côte d'Azur e Aeroporto di Bologna per lo sviluppo delle infrastrutture di mobilità aerea urbana a livello internazionale. La società, che sarà aperta a nuovi partner industriali, tecnologici e finanziari per la progressiva espansione dell'UAM (Urban Air Mobility) in diverse area geografiche, si occuperà di studiare, progettare, costruire e gestire le infrastrutture – i cosiddetti "vertiporti" – indispensabili per permettere ai velivoli elettrici a decollo verticale di collegare gli aeroporti con i centri abitati e favorire la mobilità intra-city, favorendo il decongestionamento del traffico nei centri urbani.

Accordi di Mobility Management

Nell'ambito del progetto SmartBo, l'Aeroporto di Bologna, insieme alle autorità locali e ad altre aziende del territorio, ha sottoposto ai dipendenti un nuovo questionario ad hoc su mobilità e propensione al cambiamento al fine di integrare e coordinare i vari piani di spostamento casa-lavoro all'interno di un progetto più ampio con l'obiettivo di avere un impatto positivo sulla mobilità e sui tempi della città.

Sulla base delle esigenze raccolte è stato presentato l'aggiornamento del PSCL (Piano di Spostamento Casa-Lavoro) entro il 31 agosto, come prescritto dalle nuove linee guida emesse il 4 agosto 2021. La principale azione del piano è stata proseguire nel 2021 l'abbonamento integrato che 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 car-sharing elettrico in tutta l'area metropolitana di Bologna ad un costo di poco superiore al costo dell'abbonamento urbano mensile al trasporto pubblico.

Nella realizzazione sono stati coinvolti tutti gli stakeholders, a partire da TPER (gestore del servizio di Trasporto Pubblico Locale e car sharing), a Marconi Express (gestore del People Mover), agli enti territoriali, Comune e Città Metropolitana di Bologna, RER e Agenzia per la mobilità SRM.

La mobilità di accesso all'Aeroporto, sia per i dipendenti che per i passeggeri, genera un intenso traffico veicolare, che si riverbera sino alla vicina tangenziale e al passante autostradale. L'intento di Aeroporto di Bologna è quello di incoraggiare i dipendenti ad utilizzare le diverse modalità di trasporto pubblico disponibili al fine di ridurre la congestione e l'impatto ambientale sull'area. In ultimo, attraverso l'utilizzo del trasporto pubblico, si stima una riduzione degli incidenti in itinere.

Nel corso del 2021 hanno sottoscritto l'abbonamento oltre 50 dipendenti del gruppo AdB e circa 150 dipendenti della comunità aeroportuale. Gli accordi per il 2022 sono stati ulteriormente estesi per rispondere alle esigenze dei lavoratori della comunità aeroportuale mediante un abbonamento integrato che permette di utilizzare, oltre al People Mover, quattro diverse opzioni: linea speciale 944 e rete urbana; bus urbani, suburbani, extraurbani e treni del servizio ferroviario metropolitano; treni regionali con l'opzione "Mi muovo anche in città" (bus della città di arrivo e partenza) e 5 ore al mese di car sharing free floating. L'inclusione dei treni a livello regionale permetterà anche ai pendolari che risiedono più lontano di cambiare modalità di spostamento verso una soluzione più sostenibile.

Ad integrazione degli accordi di mobilità stipulati, a due anni dalla sua pubblicazione, sono usciti gli esiti del bando "#Conciliamo". Il bando, promosso dal dipartimento per le politiche della famiglia del Governo, è volto all'erogazione di finanziamenti alle imprese che realizzano progetti di conciliazione vita-lavoro e AdB si è classificata ventiquattresima su oltre 600 partecipanti. Grazie al finanziamento ottenuto potrà ulteriormente incentivare il costo dell'abbonamento per i dipendenti del gruppo, rendendo così fidelizzate le abitudini di mobilità sostenibile e i comportamenti virtuosi.

Nel 2021 inoltre, grazie all'accordo di Mobility Management sottoscritto da AdB con il Comune di Bologna, gli spostamenti casa-lavoro effettuati in bicicletta dai dipendenti del Gruppo AdB e certificati tramite app hanno dato diritto ad un rimborso chilometrico di 0,20€ al chilometro e alla possibilità di ulteriori agevolazioni sull'abbonamento integrato.

Il progetto verrà riproposto nel 2022, in collaborazione con il Comune di Bologna.

La piattaforma car-pooling, è stata riconfigurata nel periodo di pandemia per permettere ai dipendenti di inserire le giornate di smart working e i tragitti «bike to work», con un calcolo delle minori emissioni di CO_2 e dei risparmi ambientali, economici e sociali, per una maggiore consapevolezza dell'impatto di un'abitudine di spostamento sostenibile.

Parcheggi

In considerazione del perdurare delle condizioni pandemiche, con l'obiettivo di rendere i parcheggi sempre più attrattivi ed in linea con le esigenze del mercato, sono state messe in campo diverse iniziative. È stata integrata la forma di pagamento digitale attraverso app, in continuità con le attività di digitalizzazione dei pagamenti e le funzionalità *touch-less* dei parcheggi, inoltre il Gruppo si è dotato di un generatore di ozono per offrire il servizio di sanificazione dell'abitacolo dell'autovettura da destinare sia ai clienti parcheggi che agli operatori aeroportuali.
Sul fronte gestionale è stato realizzato uno studio che ha delineato un piano di intervento per l'integrazione di stazioni di ricarica per veicoli elettrici in tutti i parcheggi a pagamento (staff e di servizio) che tiene in considerazione le aree che AdB avrà a disposizione nei prossimi anni. Nel 2021 si è proceduto quindi con l'affidamento delle attività di progettazione propedeutiche all'avvio dell'iter autorizzativo. L'obiettivo è quello di installare le prime colonnine nel corso del 2022 per poi dare seguito ad altre installazioni negli anni successivi.
Sono anche in corso approfondimenti tecnici per definire le modalità di integrazione del costo del servizio di ricarica al costo del parcheggio rendendolo prenotabile anche sulla piattaforma e-commerce.
Inoltre, sono ripresi i contatti con un nuovo fornitore di app per il pagamento online dei parcheggi che facilita l'individuazione del parcheggio libero e consente di pagare la sosta direttamente dal proprio smartphone.
Ulteriori proposte sono state fatte per contribuire a migliorare la intermodalità e la mobilità sostenibile come la possibilità di sfruttare la posizione strategica del Parcheggio Express verso la Stazione People Mover e la possibilità di differenziare le tariffe dei veicoli leggeri (auto) e pesanti (bus) accedenti alle zone preferenziali ed ai parcheggi auto sulla base della classe di efficienza energetica degli automezzi. L'obiettivo dell'iniziativa è quello di disincentivare l'uso di veicoli inquinanti applicando una tariffa più onerosa rispetto a quella che verrebbe attribuita ai veicoli a bassa emissione.

Il Gruppo AdB a fianco dei passeggeri per la gestione dell'emergenza Covid-19

Il drastico calo del traffico passeggeri ha portato all'attivazione di alcune misure anche nell'ambito della gestione parcheggi, in particolare alcuni parcheggi sono stati temporaneamente chiusi, mantenendo operativi solo quelli fronte terminal per garantire le minime attività essenziali dello scalo. Tali provvedimenti hanno contribuito a ridurre i costi di gestione. In ottica di attenzione al cliente sono stati disposti i rimborsi sosta ai passeggeri che avevano già acquistato il parcheggio online, così come è stata garantita la gratuità della sosta eccedente ai passeggeri che erano impossibilitati a rientrare a Bologna, a causa delle prescrizioni sulla circolazione imposte dai vari decreti, e quindi a ritirare la propria autovettura.

2.4 Contribuire allo sviluppo del territorio

Creazione di posti di lavoro

Anche nell'ambito di emergenza sanitaria senza precedenti come quella causata dal Covid-19 che ha imposto importanti restrizioni al trasporto aereo e allo spostamento dei passeggeri, la rilevanza del settore aeroportuale per l'economia locale e il tessuto sociale in cui opera si conferma elemento cardine per la crescita e la competitività. Anche in questo mutato contesto è quanto più importante che i gestori 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[10]. Guardando al contributo generato dall'aeroporto nel suo complesso, si parla quindi di benefici in termini di occupazione, valore aggiunto e PIL.

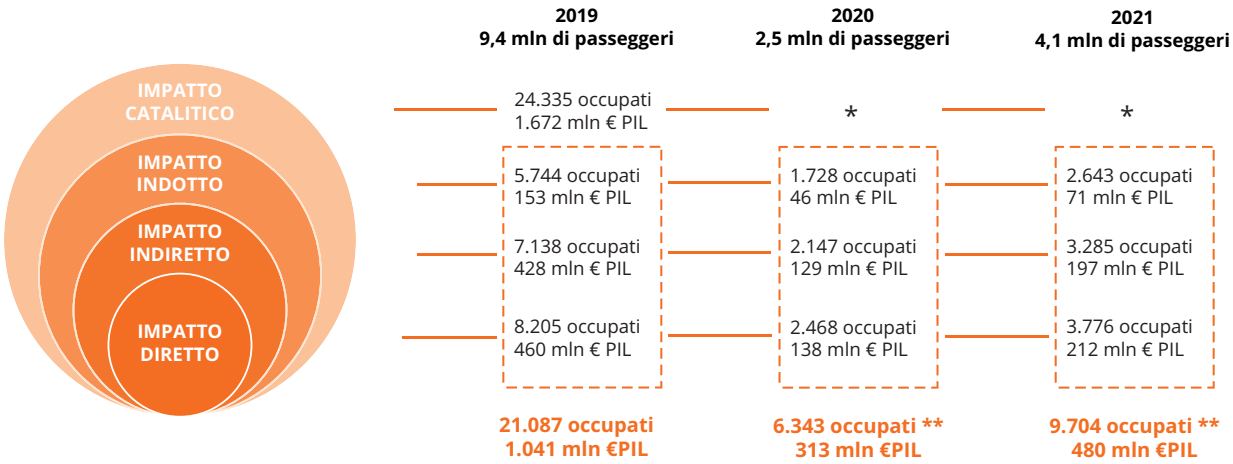
Lo scoppio e la diffusione della pandemia nel corso del 2020 ha fortemente colpito tutto il settore aereo, indebolendo profondamente la sua capacità di generare ricchezza e benessere. Non fa eccezione il "sistema Aeroporto di Bologna" dove, a causa dell'epidemia e del conseguente marcato rallentamento dell'attività dello scalo, gli impatti su occupazione e PIL generati sul territorio nel corso del 2020 e del 2021 hanno subito una forte riduzione rispetto al 2019.

I dati raccolti dall'ACI, nel periodo precedente allo scoppio della pandemia, rivelano che nel complesso gli aeroporti europei contribuiscono a 12,3 milioni di posti di lavoro, generando annualmente entrate per 365 miliardi di euro e contribuendo al Prodotto Interno Lordo per 675 miliardi di euro, il 4,1% dell'intero PIL europeo.

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[11].

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 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. Ciononostante, si tratta di una grave perdita per il territorio che sottolinea l'importanza del settore per il territorio.



** L'impatto catalitico risulta al momento difficilmente quantificabile in presenza di un evento straordinario come la pandemia in corso*

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

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

11 In base al sistema elaborato da ACI Europe i dati relativi all'impatto catalitico sono rimasti invariati poiché calcolati in base al territorio di riferimento in cui lo scalo è localizzato.

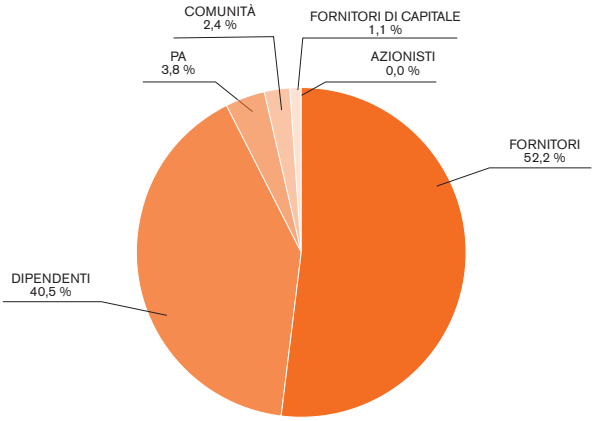
Distribuzione di valore aggiunto

Il 2021 si chiude con una **perdita consolidata di 6,7 milioni di Euro rispetto alla perdita di 13,6 milioni di Euro del 2020**; anche se il miglioramento del 50,6% è significativo, è ancora molto lontano dai risultati dell'ultimo anno pre-Covid che si chiuse con un utile netto di 20,9 milioni di Euro. Il **Margine Operativo Lordo (EBITDA) dell'esercizio 2021 è positivo per 3,5 milioni di Euro** contro un margine di -3,9 milioni di Euro del 2020 e +44,9 milioni di Euro nel 2019. Il margine è ritornato positivo grazie alla crescita dei ricavi strettamente correlata alla ripresa dei volumi di traffico a fronte di una maggiore rigidità dei costi, tenuto conto anche della struttura ad elevati costi fissi che contraddistingue i gestori aeroportuali.
Nonostante il risultato d'esercizio sia negativo per il secondo anno consecutivo a causa della crisi conseguente alla pandemia Covid-19, il Gruppo ha mantenuto alto l'impegno alla creazione e distribuzione di valore per i propri stakeholder, come dimostrano i valori esposti nel prosieguo.
Il valore economico generato dal Gruppo nel 2021 è pari a 65,3 milioni di euro e il valore economico distribuito è pari a 60,4 milioni di euro.
Come si evince dai due grafici sottostanti, nel 2021 il valore economico distribuito dal Gruppo è stato ridistribuito ai diversi stakeholder del Gruppo: fornitori (per acquisti correnti di beni e servizi) (51,6%), dipendenti (37,5%), Pubblica Amministrazione (7,7%), comunità (2,0%) e finanziatori di capitale (1,2%).
Nel 2020 il valore economico distribuito era stato suddiviso tra fornitori (52,2%), dipendenti (40,5%), Pubblica Amministrazione (3,8%), comunità (2,4%) e finanziatori di capitale (1,1%).
Nel 2019, il valore economico generato dal Gruppo equivale a 134,8 milioni di euro, di cui 100 milioni ridistribuiti ai diversi stakeholder del Gruppo: fornitori (per acquisti correnti di beni e servizi e per investimenti) (52,1%), dipendenti (30,0%), Pubblica Amministrazione (16,2%), comunità (1,3%) e finanziatori di capitale (0,4%).
Dal confronto emerge come, in presenza di crisi, il Gruppo abbia massimizzato la creazione di valore verso i **dipendenti** (dal 30% al 40,5%), mentre i **fornitori** confermano una quota superiore al 50%.
A questo proposito si precisa che tale valore non include l'importo degli investimenti, in particolare per lo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali, che il Gruppo appalta esternamente (8,3 milioni di euro nel 2021 e 29 milioni nel 2020).
I giorni medi di incasso dei crediti si attestano a 79 giorni medi ed evidenziano un miglioramento significativo rispetto al 2020 (-18 giorni medi) anche se rappresentano ancora quasi il doppio dei giorni medi incasso degli anni pre-Covid (44 giorni medi nel 2019) a conferma delle persistenti difficoltà finanziarie dei clienti e delle dilazioni di pagamento concesse anche nel 2021 per aiutare la filiera del trasporto aereo in forte difficoltà.
Sostanzialmente stabili i giorni medi di pagamento dei fornitori (da 49 del 2020 e 45 del 2019) a 54 giorni del 2021.
Riprendendo l'analisi del valore economico si nota che rispetto al 2020 aumenta il contributo alla Pubblica Amministrazione. Infine, in entrambe le annualità a confronto non è stato distribuito valore agli **azionisti** a causa della crisi pandemica e a salvaguardia della liquidità del Gruppo.
Oltre a quanto sopra il Gruppo ha lavorato fin dai primi mesi del 2020 con diverse misure per far fronte ai segnali di crisi che via via si manifestavano:

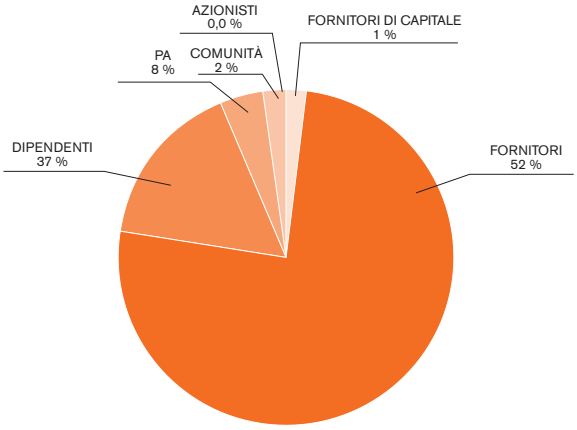
- la sottoscrizione a luglio 2020 di due mutui assistiti dalle garanzie SACE nell'ambito del programma Garanzia Italia per complessivi 58,9 milioni di euro e a fine 2021 di un finanziamento BEI (Banca Europea per gli Investimenti) fino all'importo massimo di 90 milioni di Euro a sostegno del piano di sviluppo infrastrutturale;
- l'utilizzo degli ammortizzatori sociali quali la Cassa Integrazione Straordinaria Guadagni da marzo 2020 e della CIG in deroga dal 22 marzo 2021 al 31 dicembre 2021;
- la rimodulazione dello sviluppo infrastrutturale in ottica di complessiva sostenibilità e coerenza del complesso degli investimenti aeroportuali, alla luce degli attesi livelli di traffico e tenuto conto degli impatti dell'attuale emergenza pandemica;
- la presentazione della domanda di accesso al fondo di compensazione dei danni subiti a causa del Covid-19 (art.128-bis della Legge di Bilancio 2021 e Decreto Legge 25 maggio 2021 n.73 (GU Serie Generale n.123 del 25 maggio 2021) di complessivi 800 milioni di Euro, di cui 735 milioni di Euro destinati ai gestori aeroportuali e 65 milioni di Euro alle società di assistenza a terra. A fine luglio 2021 la Commissione Europea ha approvato tale sostegno finanziario ai sensi delle norme UE in materia di aiuti di Stato e in data 28 dicembre 2021 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il Decreto Attuativo (Decreto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile 25 novembre 2021) che ha dato termine al 27 gennaio 2022 per la presentazione delle domande di accesso al fondo. La domanda è stata presentata nei termini dalla Capogruppo e dalla controllata TAG mentre per FFM è stato valutato di non procedere in quanto dall'istruttoria preliminare effettuata è emerso che i potenziali benefici non avrebbero superato i costi.

In sintesi, nel rimandare ogni approfondimento sul tema della continuità aziendale alla relazione Finanziaria Annuale 2021, il Gruppo ritiene che le misure già adottate oltre a quelle in programma nonché la solidità patrimoniale consentiranno il superamento della crisi in atto e l'assolvimento degli impegni finanziari, contrattuali e concessori che il Gruppo Aeroporto di Bologna ha in essere.

Totale valore economico distribuito 2020



Totale valore economico distribuito 2021



La distribuzione del valore aggiunto viene calcolata mediante la riclassificazione del conto economico consolidato.

Investimenti

L'ammontare complessivo degli investimenti realizzati al 31 dicembre 2021 è pari a **8,3 milioni di euro** contro 29 milioni di euro del 2020. Tra i principali interventi conclusi nell'anno sono terminati i lavori di realizzazione di un edificio cargo dedicato ad un operatore specializzato nel settore, si è conclusa la realizzazione nuovi uffici presso l'area check-in del Terminal, è stata completata la realizzazione di un nuovo impianto per lo stoccaggio, il trattamento e la produzione di fluidi per le operazioni di deicing degli aeromobili, si è concluso l'intervento di riqualificazione di parte dell'assetto idraulico delle pavimentazioni di volo a nord della pista ed è stata realizzata una nuova area di attesa nei pressi del gate 13 dedicata ai passeggeri a ridotta mobilità (PRM). Sono, infine, proseguiti anche nel 2021 gli interventi per ottemperare alle prescrizioni normative e salvaguardare la salute dei passeggeri e degli operatori aeroportuali.

Tra i principali interventi in corso al 31 dicembre si segnalano la progettazione dell'ampliamento del terminal passeggeri che ha ottenuto nel corso del 2021 l'approvazione da parte di Enac, con alcune prescrizioni, i lavori di spostamento dell'oleodotto POL funzionali all'ampliamento del parcheggio aeromobili terzo lotto, l'avvio dei lavori di riqualifica dell'area dei controlli di sicurezza e del controllo passaporti e di realizzazione di una tettoia presso l'area cargo al fine di creare uno spazio esterno coperto per lo stoccaggio delle merci.
Infine, l'ammontare complessivo degli interventi di rinnovamento e manutenzione ciclica delle infrastrutture aeroportuali e degli impianti al 31 dicembre 2021 è pari a 628 migliaia di euro, di cui 319 migliaia di euro per interventi su impianti e 278 migliaia di Euro per interventi landside destinati al mantenimento dell'operatività.

2.5 Fornire un'experience di qualità a 360°

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

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

Significa investire in infrastrutture innovative e orientate alla digitalizzazione, prestando attenzione alle esigenze di tutti i passeggeri, nel rispetto delle differenze e delle specifiche necessità, e delle condizioni di massima sicurezza e tutela delle persone. Per garantire il raggiungimento degli standard proposti, AdB si è dotata di un Sistema di Gestione per la Qualità, che ha consentito di orientare le scelte aziendali relative alla revisione dei processi e servizi aeroportuali. Oltre alla certificazione sulla Qualità (ISO 9001) ottenuta già nel 1998 (ora aggiornata a 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 ISO45001), il Sistema di Gestione dell'Energia (certificato ISO 50001) e il Safety Management System Aeroportuale. La Politica per la Qualità che ne deriva è inquadrata dalla circolare Enac Gen06-2014, dalle linee guida sul servizio al passeggero emesse da ACI Europe (Guidelines for passenger services at European Airports) e dalla norma internazionale UNI EN ISO 9001:2015.

La Carta dei Servizi aeroportuali è lo strumento creato per definire il livello qualitativo dei servizi che il gestore aeroportuale si impegna a garantire ai passeggeri. Aeroporto di Bologna pubblica annualmente una nuova edizione della Carta dei Servizi, nel rispetto delle disposizioni della circolare Enac Gen06-2014. La Carta dei Servizi Aeroportuali traccia 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. Vista l'eccezionalità del periodo in esame è stata concordata con Enac e gli altri aeroporti italiani la non pubblicazione dei dati della Carta dei Servizi 2021.

Il Gruppo AdB a fianco dei passeggeri per la gestione dell'emergenza Covid-19

In coerenza con quanto messo in campo nell'anno 2020, Aeroporto di Bologna ha lavorato sulle nuove esigenze e aspettative nate nei propri clienti, partendo da un monitoraggio attento del passeggero con indagini ad hoc. La pandemia ha infatti generato nuove aspettative e accentuato sensibilità e attenzione rispetto soprattutto a pulizia, sanificazione e sicurezza.

Aeroporto di Bologna ha quindi potenziato le procedure di pulizia, modificando in accordo con il fornitore prodotti e modalità di esecuzione, sempre mantenendo alta la sensibilizzazione del personale AdB e della comunità aeroportuale.

Su un altro piano, ha lavorato per offrire una informativa aggiornata su procedure e documentazione Covid. I passeggeri, infatti, seppure ormai abituati alla "nuova normalità" determinata dalle azioni di mitigazione del contagio (es. separazione flussi in entrata e uscita, distanziamento, etc..), si rivolgono con fiducia all'aeroporto per avere chiarimenti e conferme o per suggerire possibili azioni di miglioramento nell'applicazione delle disposizioni anti-contagio.

La positiva ripresa del traffico da metà anno ha portato con sé il ripristino quasi a pieno ritmo dei servizi operativi e accessori, che sono stati ripensati e offerti sempre in ottica di qualità.

È necessario premettere che è stato complesso mantenere un buon livello di qualità del servizio in condizioni così imprevedibili e mutevoli. Nella percezione complessiva hanno pesato, nonostante il forte commitment, i vincoli normativi legati alla documentazione da presentare e alle norme di distanziamento, l'incertezza del contesto, i picchi di traffico specialmente nel periodo estivo.

Per questo AdB si è impegnato per lavorare su tavoli condivisi per mantenere un allineamento costante tra i vari attori aeroportuali e con gli Enti preposti. Altrettanto si è lavorato per mantenere aggiornati anche i dipendenti, spiegare la situazione, illustrare le regole anticontagio a tutela della salute collettiva e le evoluzioni previste.

Dall'insorgere della pandemia, l'emergenza Covid-19 ha spinto a rivedere i processi di assistenza al passeggero secondo le nuove priorità di sicurezza, distanziamento, igiene e digitalizzazione. Nel 2021 sono state confermate e potenziate tutte le misure anti-contagio messe in atto nel 2020: termoscanner di ultima generazione per il rilevamento della temperatura corporea dei passeggeri e del personale, erogatori di liquido disinfettante e barriere di plexiglass nei punti di contatto front office del terminal passeggeri, il sistema brevettato BEST ai controlli di sicurezza, filtri di aerazione ad alta efficienza in corrispondenza delle aree a maggior densità di persone, la segnaletica e la comunicazione continua ai passeggeri su supporti digitali e fisici, canali social, sito web e sull'intranet aziendale rivolta allo staff.

Aeroporto di Bologna in questo senso era già "preparato" avendo predisposto già dal 2019 un Piano Innovazione che puntava, tra le altre cose, sulla digitalizzazione e sull'integrazione di nuovi canali e nuove tecnologie, soprattutto touchless, al fine di valorizzare la Customer Experience in aeroporto.

L'attività del punto tamponi, destinata inizialmente ai passeggeri di alcuni voli internazionali, è stata estesa in accordo con l'ASL sia per copertura oraria che per utenza a tutti i passeggeri e alla comunità aeroportuale.

A luglio 2021 Aeroporto di Bologna ha rinnovato in tempi molto rapidi l'ACI Health Accreditation: il riconoscimento dell'associazione europea degli aeroporti sulla sicurezza sanitaria per i passeggeri e gli utenti aeroportuali.

2.5.1 Customer satisfaction e qualità dei servizi offerti

La qualità del servizio, in un contesto in cui il feedback dei clienti è sempre più spesso immediato e condiviso con una platea molto ampia di clienti attuali e potenziali, rappresenta una risorsa importante per un'Azienda che vuole distinguersi sul mercato. Per garantire livelli di qualità in linea con gli standard previsti, AdB ha sviluppato un piano di verifiche cicliche e costanti del livello di soddisfazione dei passeggeri e di audit sui processi. In particolare, la qualità del servizio è monitorata periodicamente attraverso indicatori specifici della Carta dei Servizi. Nel 2021 AdB ha continuato a monitorare la qualità del servizio e in accordo con Enac, come gli altri aeroporti italiani, ha sospeso il monitoraggio di alcuni indicatori che erano diventati irrilevanti data la situazione pandemica, sostituendoli con alcuni indicatori propriamente legati al Covid-19. Sono inoltre state svolte due sessioni di indagine sulla propensione al viaggio del passeggero, su campione nazionale e della catchment, per capire anche quali fossero le leve più sensibili nel passeggero quando "incontra" l'aeroporto e quali fossero i touch point più delicati per il passenger journey, con alcuni focus specifici sulle esigenze per viabilità e parcheggi e per il servizio di business lounge oltre a focus specifici su Innovazione e Sostenibilità descritti in seguito.
L'impegno del Gruppo nella massimizzazione dei servizi offerti ai passeggeri, si traduce in diverse attività e iniziative concepite con l'obiettivo di avere un impatto diretto sulla soddisfazione del passeggero. Tutte le iniziative seguono un approccio integrato che permette di tenere conto delle diverse necessità dei soggetti coinvolti. Per rafforzare l'attenzione al cliente e ai suoi bisogni, AdB ha voluto integrare il processo di customer care tra i vari dipartimenti favorendo una gestione del cliente a 360° più efficace. Nel 2021, è stato infatti dato impulso al progetto Customer Care, finalizzato a migliorare la qualità e la tempestività di risposta alle domande dei clienti AdB. Pur mantenendo un Customer care distribuito nelle varie funzioni, sono stati attivati: processo di revisione, integrazione e divulgazione di tutte le informazioni per i clienti; analisi, integrazione e monitoraggio di tutti i touch point oggi attivi (mail, form sito, telefonate, punto informazioni in AdB, canali social etc.); analisi e pubblicazione di report inerenti ai servizi Customer Care; analisi e valutazioni sull'organizzazione delle richieste di primo livello e secondo livello (con valutazioni anche inerenti alle risposte automatizzate come chatbot, messaggi standard telefonici etc.).
In questo periodo di pandemia è stata data importanza e priorità all'informativa al passeggero, utilizzando tutti i canali digitali a disposizione, le segnalazioni e i reclami pervenuti sono stati presi come spunto per integrare e potenziare la comunicazione.

Il Gruppo AdB a fianco dei passeggeri per la gestione dell'emergenza Covid-19

Nel corso del 2021 AdB ha proseguito le indagini di Customer Satisfaction e di monitoraggio delle performance operative che aveva ripreso a settembre 2020, quando le condizioni erano diventate più favorevoli. La scelta di mantenere attive le rilevazioni è stata guidata dalla consapevolezza che un monitoraggio accurato delle proprie performance è alla base di un buon sistema di Qualità nella logica del miglioramento continuo.

A maggio e settembre 2021 sono stati svolti due approfondimenti sulla propensione al viaggio del nostro passeggero. Come nel 2020, un elemento che è emerso chiaramente è l'attenzione del passeggero alla pulizia e all'igiene così come l'esigenza di avere informazioni chiare e aggiornate. L'aeroporto si è distinto come interlocutore affidabile in un periodo di elevata incertezza e volatilità delle informazioni sulle prescrizioni da seguire per gli spostamenti e i viaggi.

Rispetto al profilo del nostro passeggero, anche nel 2021 si è confermato il trend di mutamento delle abitudini di viaggio: aumenta la quota di chi viaggia per necessità (studio, salute, famiglia) rispetto a chi viaggia per lavoro o per turismo. L'impatto del Covid-19 è stato significativo per il passeggero business, che ha ridotto le occasioni/necessità di trasferta (convention, meeting o fiere) a fronte di un maggior impiego dello smart working e dei sistemi di videoconference; e per il passeggero leisure, a fronte di una maggiore incertezza legata al viaggio di piacere. Interessante notare come l'indagine svolta a settembre 2021 abbia evidenziato che tra i diversi attori del viaggio, l'aeroporto sia quello che "ha mantenuto le promesse": il rispetto delle regole tramite segnaletica e procedure visibili a tutti, rassicura senza creare allarmismi; inoltre l'ambiente ampio è un ulteriore elemento favorevole.

A dicembre è iniziato un periodo di test per un sistema di feedback istantaneo sul servizio della business lounge e sul servizio PRM. Questo servizio permetterà di avere un feedback immediato sul servizio, dettagliato per fascia oraria e giorno della settimana.

ASQ (Airport Service Quality)

Per analizzare la soddisfazione dei passeggeri, la Società utilizza anche il programma ASQ di ACI (Airport Council International), che permette di monitorare l'andamento della soddisfazione rispetto ad alcuni parametri e ad un ampio panel di aeroporti nazionali ed internazionali. Grazie a questo programma è possibile mettere a confronto il proprio approccio e i propri risultati anche con le *best practice* di altri aeroporti di livello internazionale, al fine di cogliere spunti e idee per il miglioramento. Il programma di rilevazioni ASQ è il principale programma di benchmark aeroportuale mondiale e coinvolge oltre 200 aeroporti in 50 Paesi tramite rilevazioni mensili sui passeggeri.

Cortesia e professionalità del personale
Wayfinding aeroportuale

Nel 2021 le interviste ASQ sono state svolte con regolarità e accuratezza, anche nei termini di flessibilità concessi da ACI a tutti gli aeroporti per via della pandemia. Le rilevazioni hanno rispecchiato fedelmente l'andamento della soddisfazione in linea con la crescita del traffico, come dal quadro di contesto sopra illustrato. Punti di forza del nostro aeroporto si sono confermati la cortesia e la professionalità dello staff aeroportuale, la facilità di muoversi in aeroporto e il senso di sicurezza.

Gestione dei feedback e dei reclami

La politica di AdB è quella di stimolare ed incentivare le segnalazioni dei passeggeri, così come le richieste di informazioni e assistenza e le eventuali nuove esigenze attraverso una varietà di canali che convogliano in un innovativo strumento di Customer Relationship Management (CRM). Il progetto di CRM è infatti stato esteso alla gestione delle segnalazioni e dei reclami, anche attraverso la messa a punto di un efficace sistema di raccolta delle segnalazioni e dei reclami degli utenti aeroportuali, in accordo con il Sistema di Gestione Qualità e i requisiti ISO. Le segnalazioni ricevute vengono gestite tramite CRM, e la Società si impegna a garantire una risposta nel minor tempo possibile e comunque entro 30 giorni dal ricevimento. Per inviare una segnalazione è possibile utilizzare diversi canali: il sito internet, nella sezione "Suggerimenti e reclami", la App BLQ e l'indirizzo e-mail info@bologna-airport.it.
Tutte le segnalazioni e le richieste ricevute attraverso i diversi canali, convogliano nel CRM, e vengono gestite in maniera integrata tra le diverse funzioni aeroportuali, allo scopo di rinforzare e massimizzare le attività di assistenza e informazione al passeggero. In seguito alla diffusione della pandemia i feedback ricevuti dai clienti hanno riguardato la fortissima esigenza di informazione su norme, procedure, regole relative alla quarantena, tamponi, etc. per le quali l'aeroporto è considerato un interlocutore privilegiato. Le segnalazioni "Covid-19 related" riguardano principalmente la richiesta di informazioni, sui voli e la documentazione da presentare, sui controlli in essere in Italia e negli altri Paesi, sui tamponi.

2.5.2 Innovazione e digitalizzazione al servizio del business e dei passeggeri

Quale driver di supporto e miglioramento di tutti gli aspetti gestionali e di fidelizzazione dei clienti, il Gruppo ritiene fondamentale sviluppare una cultura dell'innovazione che ruoti attorno all'implementazione di sistemi tecnologici che permettano di incrementare l'interazione con i passeggeri e ottimizzarne l'esperienza di viaggio. L'aeroporto di Bologna ha investito in modo rilevante negli ultimi anni nell'innovazione a 360° in ausilio ai processi interni aziendali, verso il cliente primario, "il passeggero", e adottando politiche di sostenibilità e tutela ambientale. La recente unione delle due aree Qualità e Facilitation e Information Communication Technology risulta un esempio chiaro dell'indirizzo intrapreso dalla società.
A fine 2018 AdB ha redatto un piano Innovazione 2019-2023 con l'obiettivo di dotarsi di una strategia digitale condivisa, creando un'immagine di aeroporto smart e digitale, individuando le tecnologie che abilitano la *customer experience*. Sulla base di questo piano AdB sta lavorando a soluzioni ICT moderne, infrastrutture informatiche adeguate, *customer service,* servizi digitali avanzati e innovazioni anche in materia ambientale, il tutto senza trascurare il training delle persone, per fornire loro le competenze necessarie per affrontare la digitalizzazione in atto nella società. Nel 2021, il protrarsi della grave crisi legata al Covid-19, ha richiesto un'ulteriore selezione dei progetti del piano innovazione ICT e Innovazione. Sono stati privilegiati i progetti già avviati quali il progetto Wayfinding che prevede la possibilità di guidare l'utente, tramite la app BLQ – Bologna Airport, dalla sua posizione al punto di interesse desiderato in aeroporto e il progetto di ammodernamento dei sistemi HR. Ormai consolidata la modalità di lavoro da remoto, le azioni implementate sin dal 2020 hanno permesso di lavorare in continuità senza particolari disagi. Con la prospettiva di maggior ripresa a partire dal 2022, nel corso del 2021, AdB ha aggiornato il Piano Innovazione per l'orizzonte 2022-2026. È stata definita una nuova priorità dei progetti inseriti, in base alle mutate esigenze e al mercato, rispetto alla stesura 2018, tenendo in considerazione il fatto che la pandemia ha portato ad una spinta di alcuni progetti specifici quali quelli basati su tecnologie self-service e touchless. Il piano presentato è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione e nel 2022 oltre a portare a termine progetti già avviati, verranno avviati i nuovi.

Piano Innovazione 2019-2023 e 2022-2026

I principali progetti riguardano le seguenti tematiche:
- Sistemi self/service e biometrici
- Customer care
- Cybersecurity
- Airport Capacity Planning
- Big data e Business Intelligence, informazioni real time e Analisi Predittive

Dal punto di vista della sicurezza informatica, l'attenzione è rimasta sempre molto alta: sono stati svolti molteplici momenti formativi di sensibilizzazione e allerta su tematiche di *phishing* utilizzando piattaforme dedicate e strumenti di social engineering, in considerazione dei maggiori rischi intrinsechi nel lavoro a distanza. Le principali azioni legate alla pandemia Covid-19 poste in essere nel 2020 sono state confermate anche per il 2021.
AdB è consapevole di come lo sviluppo tecnologico debba essere accompagnato da una crescente attenzione alle tematiche di Cyber Security. Per questo si è dotata di un modello di Governance secondo il Framework NIST[12]. Questo prevede la gestione della valutazione annuale del rischio all'interno delle procedure di Business risk management, l'adozione di procedure specifiche e l'inserimento di nuovi strumenti a supporto e tutela. A questo proposito è stato realizzato un corso di formazione a base annuale di 4 ore per aumentare la consapevolezza dei dipendenti, e sempre in quest'ottica i dipendenti ricevono informazioni tramite notifiche dal CERT di Eurocontrol sui temi di Cyber Security.
Nel 2021 purtroppo non è stato possibile realizzare eventi come era avvento nel 2019 con R-Innovation DAY Big Data DAY, e Intranet DAY. Si tratta di eventi finalizzati alla diffusione di una maggiore conoscenza in ambito digitale. AdB considera i temi dell'innovazione e della digitalizzazione come prioritari per lo sviluppo dell'azienda. Per questo motivo nuovi eventi a tema sono stati inseriti nel Piano 2022-2026.

2.5.3 Rispondere ai bisogni dei Passeggeri a ridotta mobilità (PRM)

AdB riserva particolare attenzione 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 circa 20 addetti, che nel 2021 hanno assistito nel processo di viaggio attraverso l'aeroporto oltre 25.000 passeggeri (il dato risulta in aumento rispetto al 2020). 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 ha sviluppato un piano di iniziative e servizi; in ottemperanza a quanto previsto dal Regolamento Europeo CE 1107/06 presso l'aeroporto sono previsti servizi dedicati ai passeggeri PRM, illustrati nella tabella che segue.

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

12 Il Framework, ideato dal NIST (National Institute of Standards and Technology), fornisce uno strumento operativo per organizzare i processi di cybersecurity e gestire i rischi collegati, adatto alle organizzazioni.

Responsabile di garantire standard di qualità sia per le attività di propria gestione che per quelle gestite da terzi, AdB svolge annualmente audit di controllo sull'organizzazione del servizio interno e sul fornitore che gestisce il trasbordo nell'assistenza in arrivo, oltre ad un'indagine mensile sulla soddisfazione dei passeggeri che usufruiscono del servizio PRM. Consapevole che la cura e la gestione dei servizi passa attraverso la qualità e la formazione delle persone che li erogano, AdB ha inoltre predisposto percorsi formativi obbligatori, con aggiornamento annuale, in tema di disabilità dedicati al personale, aeroportuale e non, che è in contatto con i passeggeri con disabilità. Il personale di AdB che si occupa dell'assistenza ai PRM è inserito in un percorso formativo continuo sul tema e, grazie al confronto con le associazioni di rappresentanza del territorio, AdB cerca di modulare e aggiornare la formazione sulle specifiche esigenze[13].
Nel 2021 è stata creata un'apposta area dedicata per i PRM in sala imbarchi. Tale sala consente ai passeggeri a ridotta mobilità di rimanere in un'area dedicata e collocata strategicamente nelle vicinanze dell'ascensore che permette la discesa nella zona di imbarco con l'elevatore, andando così a facilitare gli spostamenti dei passeggeri a ridotta mobilità.
Il Protocollo d'intesa per la Promozione del turismo accessibile in aeroporto, firmato nel 2018, illustra le buone pratiche di inclusione e di progettazione partecipata messe in opera dall'Aeroporto e intende favorire concretamente l'accessibilità dell'aeroporto alle persone disabili e migliorare la loro esperienza di viaggio, con una particolare attenzione all'accessibilità e ai parcheggi. AdB è stato il terzo aeroporto in Italia a sottoscrivere questo tipo di accordo ed è la prima azienda privata del territorio ad impegnarsi con il Comune di Bologna su questi temi. Anche per il 2021, AdB ha puntato alla condivisione con gli stakeholder della propria policy PRM, affinché questa sia adeguata alle esigenze ed aspettative reali dei passeggeri con disabilità.
A settembre 2021 è stato organizzato un incontro con il Disability manager del Comune di Bologna e un rappresentante della Consulta per la Disabilità nel corso del quale è stato svolto un sopralluogo del terminal per mostrare il percorso loges sui marciapiedi esterni, che era stato adeguato secondo le specifiche richieste (colore, visibilità e contrasto, fluidità del percorso) presentate nell'ultimo incontro ad inizi 2020, e la realizzazione della rampa di accesso diretto per sedie a rotelle alla corsia dei taxi, al piano terra del terminal, che era stata anch'essa richiesta dai rappresentanti delle associazioni. La rampa di accesso ai taxi, realizzata in metallo, facilita l'accesso prioritario degli utenti disabili all'accodamento dei taxi, e in prossimità della rampa è stata predisposta l'apposita segnaletica orizzontale e verticale.

Indicatori di performance

Traffico PRM - Progressivo			
Mese	**2019**	**2020**	**2021**
Gennaio	3.184	3.584	896
Febbraio	5.980	6.693	1.725
Marzo	9.280	7.479	2.435
Aprile	13.058	7.516	3.320
Maggio	16.825	7.607	4.730
Giugno	21.028	8.069	7.369
Luglio	25.304	9.852	10.562
Agosto	28.758	11.549	13.470
Settembre	33.035	12.876	16.795
Ottobre	37.195	14.562	19.924
Novembre	40.837	15.653	22.948
Dicembre	44.869	16.607	25.710

Traffico PRM - Mensile			
Mese	**2019**	**2020**	**2021**
Gennaio	3.184	3.584	896
Febbraio	2.796	3.109	829
Marzo	3.300	786	710
Aprile	3.778	37	885
Maggio	3.767	91	1.410
Giugno	4.203	462	2.639
Luglio	4.276	1.783	3.193
Agosto	3.454	1.697	2.908
Settembre	4.277	1.327	3.325
Ottobre	4.160	1.686	3.129
Novembre	3.642	1.091	3.024
Dicembre	4.032	954	2.762

13 Per ulteriori informazioni sulla formazione degli addetti PRM si rimanda al capitolo "Formazione"

2.5.4 La qualità dell'offerta commerciale e dei servizi premium

Nel 2021 le attività commerciali hanno subito un profondo impatto a causa della pandemia di Covid-19.
La recrudescenza dei contagi manifestatasi nell'autunno/inverno del 2020, unita ad una profonda incertezza nelle previsioni di breve medio periodo, ha indotto alcuni subconcessionari presenti in aeroporto a non prolungare i rapporti contrattuali per il 2021, nonostante Aeroporto di Bologna si fosse mostrato sensibile alle istanze dei subconcessionari proponendo condizioni particolarmente vantaggiose che tenessero in considerazione il calo del traffico.
Aeroporto, consapevole della situazione pandemica e di tali incertezze, ha attuato politiche volte alla salvaguardia dei subconcessionari presenti finalizzate, principalmente, al mantenimento dei rapporti contrattuali, alla salvaguardia dell'occupazione e del servizio ai passeggeri.
I canoni contrattuali sono stati quindi rimodulati in ragione del calo del traffico, sono state concesse deroghe agli orari di apertura e, unicamente in casi di bassissimo traffico, è stata concessa la facoltà di chiudere i punti vendita.
Queste azioni hanno permesso di consolidare i rapporti contrattuali esistenti soprattutto stimolando i subconcessionari ad aprire i punti vendita alla ripresa del traffico. Nel periodo estivo, primo momento di vera ripresa del traffico, pressoché la totalità dei punti vendita contrattualizzati nello scalo era operativa.
Alla ripresa del traffico, in un contesto di generale ottimismo del mercato, si sono avviate le negoziazioni per il rinnovo di alcuni importanti contratti, tra i quali quello del Duty Free, e le negoziazioni dirette finalizzate allo scouting di partner che potessero sostituire i subconcessionari usciti.
In corso d'anno, a causa dell'aggravarsi della situazione societaria uno degli operatori della ristorazione è stato assoggettato alla procedura di Concordato con la nomina di un amministratore giudiziario. Aeroporto di Bologna si è attivato nella ricerca di un partner commerciale in grado di poter rilevare il business garantendo continuità di servizio al passeggero, continuità occupazionale e mantenimento di un flusso di ricavi. A tal fine è stata esperita una procedura di selezione concorrenziale, in coerenza con le procedure aziendali, che ha portato alla stipula, nell'autunno del 2021, di un contratto con uno tra i principali operatori del settore presenti nel mercato europeo. Questo ha garantito la continuità gestionale dei punti vendita nonché la salvaguardia dell'occupazione presente.
Grande attenzione è stata data al controllo dell'applicazione, da parte dei retailer, delle normative previste per il contenimento della pandemia. A tal riguardo sono stati condotti molteplici audit a cura di differenti funzioni aziendali finalizzati alla verifica della conformità e del rispetto delle normative finalizzate alla prevenzione del diffondersi del Covid-19 da parte dei subconcessionari.
Pur in presenza di livelli di traffico molto ridotti, il servizio Lounge, e in generale tutti i servizi premium, sono stati garantiti in via continuativa per tutto il 2021. Nei mesi più critici, fino alla primavera, è stato ridotto l'orario di apertura con l'obiettivo di garantire comunque la copertura della maggior numero possibile di voli. La progressiva ripresa del traffico e della domanda business, sia durante il periodo estivo che in autunno, in concomitanza alla ripresa di alcune fiere, ha consentito di ripristinare gradualmente l'orario di apertura fino alla copertura della fascia dalle 5.00 alle 20.00.
La crisi societaria dell'operatore della ristorazione ha impattato anche sul servizio ristorazione all'interno della lounge. La procedura di selezione concorrenziale avviata relativamente alla gestione dei punti vendita è stata quindi estesa a ricomprendere, all'interno di un accordo misto, anche la parte relativa alla gestione di questo servizio.
Anche nel 2021 si sono mantenute tutte le misure volte a garantire il massimo comfort per gli ospiti nel pieno rispetto delle misure di prevenzione sanitaria, sia nei confronti dei passeggeri che dello staff della sala.
Alcuni servizi sono stati riorganizzati: il buffet al bar è stato sostituito da un servizio interamente effettuato dall'operatore dedicato, sono stati eliminati i quotidiani cartacei in consultazione, fornendo solo quotidiani e riviste in copia personale agli ospiti che ne facciano richiesta.
Per l'intero anno sono rimaste in stand by tutte le consuete iniziative rivolte agli ospiti e al territorio (degustazioni, esposizioni, Marconi Music Festival).
È invece ripresa l'attività di noleggio sala riunioni, resa possibile da un lato dalla riduzione di capienza all'interno degli spazi che ha comunque consentito di ospitare fino a 30 persone nel rispetto del necessario distanziamento, dall'altro dalla definizione di specifiche regole per l'accesso. Nel permanere dell'incertezza legata all'andamento dei contagi, si è invece scelto di mantenere chiusa, per buona parte dell'anno, la Blq Fitness Lounge, riaperta solo nel mese di novembre e solo per la Community Aeroportuale. Nel frattempo, in collaborazione con il partner Technogym, è stato definito un nuovo regolamento per l'utilizzo dell'area e sono state definite le capienze massime delle diverse aree.

2.5.5 Safety aeroportuale e gestione delle emergenze

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

- **Safety:** sistema idoneo ad assicurare che le operazioni aeroportuali si effettuino in condizioni di sicurezza predeterminate e allo stesso tempo idoneo a valutare l'efficacia del sistema per poter intervenire e correggere le eventuali non conformità;
- **Security:** procedure e risorse finalizzate a prevenire e contrastare atti di interferenza illecita nei confronti del sistema di aviazione civile ovvero a terra, a bordo degli aeromobili e in aeroporto.

Safety

AdB ha elaborato la Politica di safety aeroportuale, valida per tutti i soggetti che operano in airside, orientata al rispetto dei più elevati standard internazionali, con l'obiettivo di rispettare, in linea con le best practice, tutti i requisiti normativi nazionali e internazionali applicabili. La Policy è volta a garantire adeguati livelli di safety, porre il rispetto della safety tra i primi obiettivi di ogni responsabile coinvolto nelle operazioni in airside e assicurare che la Politica sia compresa e implementata 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 correttive/preventive. L'obiettivo principale dell'SMS è la prevenzione degli incidenti: tale finalità può essere perseguita tramite l'identificazione, la valutazione, l'eliminazione o il controllo, fino a livelli considerati accettabili e controllabili, dei cosiddetti *safety-related hazards.* Essendo l'SMS relativo a tutte le attività afferenti la 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 e a fornire al Gestore tutte le evidenze e le informazioni necessarie ad identificarne le cause. Una gestione efficace dell'SMS richiede la partecipazione, l'impegno, le conoscenze e l'esperienza di tutti i soggetti aeroportuali.
Il processo di **comunicazione, informazione e promozione** è essenziale per rendere partecipe e coinvolgere ogni soggetto che opera nel "sistema aeroportuale", al fine di perseguire il raggiungimento degli obiettivi fissati in materia di safety e dare concreta attuazione alle politiche di Gruppo. Il principio che deve ispirare tale processo si fonda sulla cooperazione tra tutti i soggetti interessati, sia interni che esterni: a tal fine AdB provvede alla correlazione funzionale tra la propria attività operativa e quella dei diversi soggetti aeroportuali al fine di garantire un approccio efficace ed integrato.

La Governance della Safety

Conformemente a quanto indicato dalla normativa nazionale ed internazionale, AdB si è dotato di un sistema di governance della Safety organizzato in comitati. Il **Safety & Compliance Review Board** ha un ruolo proattivo nella discussione di tutti gli aspetti di safety e costituisce un supporto per l'Accountable Manager nell'attuazione delle politiche e degli obiettivi di safety e nella verifica delle conformità dell'infrastruttura, dell'organizzazione e delle procedure ai requisiti regolamentari.
Il **Safety Committee** è un comitato di tipo consultivo i cui membri - dotati di autonomia decisionale e di capacità di assunzione di responsabilità verso l'esterno - sono individuati nell'ambito dei vertici aziendali delle organizzazioni sia pubbliche che private presenti in aeroporto.
Il **Local Runway Safety Team** ha il compito specifico di analizzare e valutare la safety operativa della pista e più in generale dell'area di manovra, così da poter concretamente contribuire all'adozione di misure correttive idonee e/o preventive, finalizzate a contenere e a diminuire il numero degli eventi legati alle incursioni in pista. Il Local Runway Safety Team è composto, oltre che da AdB, dai rappresentanti di: Airlines Operators Committee (AOC), Enav, ENAC, Associazione di categoria dei controllori di volo (Anacna), Associazione di categoria dei piloti, area movimento e area progettazione del gestore e da un rappresentante degli autisti dei mezzi aeroportuali.
Nell'ottica di condivisione periodica delle tematiche di safety più significative, il Safety Management System convoca un **Safety Meeting** periodico che coinvolge SAF, SMS e handler.
Gli scopi di tali incontri sono diversi: incrementare la situational awareness dell'SMS sull'airside; avvicinare ulteriormente gli operatori 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 ultimo la valutazione e soluzione di criticità che hanno impatti di safety, promuovere la safety con gli operatori coinvolti direttamente nelle operazioni sottobordo.
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 ogni cambiamento.

Attività di formazione e sensibilizzazione sulla safety

Nel corso del 2021 la maggior parte delle attività di sensibilizzazione sulla safety è stata erogata attraverso i rappresentanti della safety deputati a partecipare ai Safety commitee. Non potendo organizzare safety meeting in presenza, le informazioni sono state inoltrate dal Safety Management System via mail o tramite i comitati organizzati in modalità remota ai sopracitati referenti safety che, a loro volta, hanno provveduto ad aggiornare il rispettivo personale in attività. Il Safety and Compliance management system ha poi eseguito diversi audit per il controllo del rispetto del protocollo aziendale in merito alle misure di contenimento del virus Covid-19. Tali audit sono stati eseguiti in presenza ed hanno avuto un ruolo di controllo e al contempo di sensibilizzazione al personale relativamente alle misure da adottare. È stato inoltre aggiornato l'hazard log del Gestore aeroportuale sulla base dei dati di reporting di tutto l'anno 2021 ed è stato redatto insieme al Training center un corso su una gestione efficace delle contracted activities (Reg. UE139/2014 ADR OR.D.010) che ottimizza le potenzialità del software BPM per tutti gli affidamenti diretti e ODA.

Indicatori di performance

Indicatore	2019		2020		2021	
	Obiettivi (movimenti stimati 69.225)	Consuntivo (movimenti reali 77.126)	Obiettivi (movimenti stimati 77.752)	Consuntivo (movimenti reali 30.139)	Obiettivi (movimenti stimati *)	Consuntivo (movimenti reali 42.777)
SPI						
N° ground safety report / 1000 movimenti	≥ 0,99%	92 (1,19%)	≥1%	26 (0,86%)	≥ 0,83%	30 (0,70%)
N. di Voluntary Safety Report ogni 1000 movimenti	≥ 1,5%	106 (1,37%)	≥ 1,5%	27 (0,87%)	≥ 1,2	23 (0,54%)
Collisione mezzo - aeromobile	≤ 0,15%	8 (0,10%)	≤ 0,10%	1 (0,03%)	≤ 0,09%	0 (0,0%)
Grandi sversamenti mezzi di rampa	Non considerato	Non considerato	Non considerato	Non considerato	≤ 0,84%	3 (0,07%)
Mancato stop aeronautico	≤ 0,06%	6 (0,07%)	≤ 0,06%	4 (0,13%)	≤ 0,12%	6 (0,14%)
Mancata esecuzione controllo FOD prima dell'arrivo del volo	≤ 0,85%	37 (0,47%)	≤ 15 segnalazioni	15	≤ 0,66%	8 (0,19%)
Mancato o parziale monitoraggio sbarchi a piedi	Non considerato	Non considerato	≤ 25 segnalazioni	15	30/anno	18 (0,42%)
SPI* CONDIVISI CON GLI HANDLER						
Mancato inserimento tacco obbligatorio nei nostri bagagli sottobordo	≤ 0,34% Max 24 eventi	14 (0,18%)	≤ 25 segnalazioni	17	15/anno	7 (0,16%)
Mancato rispetto della no-touch policy	≤ 0,34% Max 24 eventi	22 (0,28%)	≤ 20 segnalazioni	16	15/anno	7 (0,16%)
Marshalling in	Non considerato	Non considerato	Non considerato	Non considerato	15/anno	9 (0,21%)
Marshalling out**	≤ 0,08% Max 6 eventi	1 (0,01%)	Non considerato	Non considerato	10/anno	9(0,21%)
	≤ 0,17% Max 12 eventi	10 (0,12%)	Non considerato	Non considerato		
Corretto inserimento dei dati di de-icing nel device	Non considerato	Non considerato	Non considerato	Non considerato	5/anno	2(0,05%)
Corretto inserimento dei dati di block-on, carburante, a/m ready nel device	Non considerato	Non considerato	Non considerato	Non considerato	94/anno	43(1,01%)
Corretta applicazione procedura di spina aeromobili PO13 Mda	Non considerato	Non considerato	Non considerato	Non considerato	12/anno	1(0,02%)

* Le condizioni di incertezza dettate dalla pandemia ancora in corso 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.

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

Wildlife control

Nel 2021 l'Aeroporto di Bologna ha registrato 42.777 movimenti aerei, con **39 impatti certi**, di cui 36 con volatili e 3 con lepri. L'anno 2021 confrontato con l'anno 2020, riporta un forte aumento degli eventi di Bird Strike (BS) con il gheppio e con il piccione, mentre gli impatti con la lepre e il gruccione sono in diminuzione. L'analisi di confronto dell'anno 2021 con l'anno 2020 sulle specie coinvolte nei wildlife strike, la mancanza di ingestioni o di effetti sul volo, la ripresa dei movimenti aerei, anche se ancora lontana dai dati 2019, la presenza della fauna in airside, che è rimasta costante nel 2021 rispetto a quella del 2020, ma con maggiore abbondanza rispetto all'anno 2019, consentono di stimare l'indice BRI2 (Bird Risk Index) per l'anno 2021 a 0,11, in aumento con il BRI dell'anno precedente a causa del forte aumento degli eventi wildlife strike validi per il calcolo del BRI.2 (da 23 a 39).
Sono state identificate le possibili cause di questo trend in aumento nell'indice BRI2: il sedime aeroportuale è costituito da un prato stabile che incentiva l'abbondanza della microfauna creando un'importante attrattiva trofica per diverse specie di uccelli. L'aumento della fauna in airside iniziata durante l'anno 2020 e confermata nell'anno 2021 rispetto ai numeri del 2019, è da associare al fenomeno generale della pandemia Covid-19.
L'asta fluviale del Reno confinante con il lato est dell'aeroporto rappresenta per gli uccelli una zona attrattiva di tipo naturalistico ambientale e insieme alle cave estrattive circostanti, i campi seminati, le strutture rurali abbandonate,le piante presenti nella surrounding area costituiscono un'attrattiva per diverse specie di volatili. In particolare il gheppio, che nella classifica degli uccelli maggiormente monitorati si trova al nono posto, diventa primo nella classifica delle specie coinvolte nei bird strike su BLQ durante l'anno 2021 a causa del comportamento di caccia tipico della specie.
Per l'anno 2022 sono previste azioni di mitigazione e in particolare interventi di disinfestazione e tagli dell'erba anticipati per contenere la proliferazione degli insetti e ridurre, conseguentemente, la presenza di volatili.

Indicatori di performance

2021- Mese	Impatti totali	Impatti con danni	Impatti multipli	Ingestioni nei motori	Con effetti sul volo	Movimenti	Numero soggetti avvistati	Numero gruppi avvistati	Bird Risk Indicator
Gennaio	0	0	0	0	0	1.295	3.632	11	0,01
Febbraio	0	0	0	0	0	1.034	4.586	10	0,01
Marzo	0	0	0	0	0	1.431	7.437	11	0,01
Aprile	1	0	0	0	0	1.666	10.065	13	0,06
Maggio	3	0	2	0	0	1.968	12.828	12	0,16
Giugno	8	0	0	0	0	3.648	26.525	13	0,24
Luglio	13	0	0	0	0	5.494	11.164	12	0,39
Agosto	10	0	0	0	0	5.764	20.559	9	0,29
Settembre	2	0	0	0	0	5.568	16.619	10	0,10
Ottobre	1	0	0	0	0	5.321	19.156	9	0,03
Novembre	1	0	0	0	0	4.852	6.363	10	0,02
Dicembre	0	0	0	0	0	4.736	3.000	10	0,00
Totale	**39**	**0**	**2**	**0**	**0**	**42.777**	**141.934**	**130**	**0,11**

Security

Dal 1° novembre 2021 è stata ridefinita l'organizzazione della Security, con l'abolizione della Direzione Security e la riorganizzazione della Direzione Operazioni Aeroportuali. Nel nuovo organigramma il Security Manager opera a diretto riporto del Safety Compliance e Security Management System e in riporto funzionale all'Accountable Manager.
Il Security Manager ha ruoli e responsabilità definiti nella Sec08 di Enac ed è pertanto responsabile dell'implementazione, sviluppo e verifica delle misure e procedure adottate nel Programma di Sicurezza Aeroportuale.

Il Personale addetto alla sicurezza

A dicembre 2021 la Security contava un organico operativo di 145 Guardie Particolari Giurate (GPG), di cui 52 ricoprono la carica di Supervisore (SPV) e 7 quella di Security Passenger Manager (SPM). Il personale addetto alla sicurezza opera su turni garantendo la copertura della fascia oraria nella quale sono previsti voli in partenza ed è impiegato nel controllo passeggeri e bagagli a mano, bagagli da stiva, merci e posta, controllo personale aeroportuale e membri di equipaggio, servizio di sorveglianza e pattugliamento. Il personale addetto alla sicurezza ha la responsabilità di eseguire correttamente le procedure operative impartite dal Security Manager in linea con la normativa di settore.

Il personale addetto alla sicurezza che opera in prima linea è a contatto diretto con i passeggeri. In seguito alla diffusione della pandemia e al fine di garantire la sicurezza di passeggeri e dipendenti, AdB ha previsto alcune misure volte a ridurre il rischio di contagio. In particolare, per quanto riguarda i controlli di sicurezza, grazie al sistema brevettato BEST è stato possibile ridurre l'interazione frontale tra il personale addetto ai controlli e i passeggeri. Le modalità di svolgimento previste dal sistema BEST adottano infatti una nuova metodologia, autorizzata e già positivamente attuata, che consente agli addetti Security di svolgere eventuali controlli sulla persona posizionandosi alle spalle del passeggero anziché di fronte, per limitare le occasioni di contagio. Il personale Security deve svolgere attentamente e diligentemente il proprio lavoro e per questo motivo viene monitorato attraverso Controlli di Qualità e Analisi delle percentuali di TIP visionati (ovvero esame di immagini virtuali al monitor di articoli pericolosi).

Nell'ottica di monitorare l'applicazione della normativa di riferimento, AdB ha implementato un programma di qualità con un team interfunzionale che effettua Controlli di Qualità e monitoraggi mensili. L'attività di controllo è svolta tramite il passaggio, attraverso tutte le postazioni di controllo dell'Aeroporto, di articoli proibiti e/o titoli non validi all'accesso. Almeno una volta al mese vengono eseguiti Cover Test, che prevedono il passaggio di "Passeggeri Campione" presso le postazioni di controllo. Alla fine di ogni intervento viene redatto il "Report Cover Test di Qualità" finalizzato a mostrare il livello di efficacia, efficienza e qualità delle misure e delle procedure di sicurezza, identificare le deficienze e le non conformità dei servizi di sicurezza e formulare raccomandazioni ed azioni correttive per la riduzione o risoluzione delle eventuali non conformità.

Gestione delle emergenze e business continuity

AdB, per assicurare la continuità dei servizi offerti, 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. Nello specifico, la società si è dotata di piani d'azione che descrivono le azioni di mitigazione e ripristino, un 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, ad esempio firewall. Nel caso in cui si riscontrino non conformità o aree di miglioramento si procede all'aggiornamento dei vari piani. AdB 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 2021, la società ha organizzato un'esercitazione di tipo full scale simulante un incidente all'interno del sedime aeroportuale, che ha coinvolto, oltre ai soggetti aeroportuali, anche il territorio circostante. La simulazione ha avuto lo scopo di testare la corretta applicazione del PEA (Piano di Emergenza Aeroportuale) e l'interazione fra i vari soggetti coinvolti, la catena dei soccorsi nonché le proposte di miglioramento al piano scaturite dalle precedenti esercitazioni e la gestione di un incidente aeronautico all'interno di uno scenario pandemico caratterizzato da un Centro Operativo Di Emergenza (COE) virtuale, attraverso l'uso di una piattaforma online. Poiché la gestione del COE "non in presenza" ha dato risultati molto soddisfacenti in materia di scambio di informazioni e documenti, si pensa di introdurre questo format in modo stabile. L'utilizzo infatti del software teams, che non richiede la presenza sul posto di tutti i soggetti, favorisce la partecipazione di tutti i coinvolti e permette di usare funzionalità quali la chat o la registrazione dei dati, fondamentali per la ricostruzione dell'evento.
AdB verifica con cadenza annuale l'efficacia del piano di Business Continuity mediante una simulazione di un evento che porti alla messa in atto della procedura di IT Continuity e Disaster Recovery.

2.5.6 Comunicare e coinvolgere i passeggeri

Nel corso del 2021, così come era stato nel 2020, le attività di comunicazione hanno continuato ad essere fortemente impattate dalla pandemia da Covid-19: le attività "ordinarie" di promozione di voli e servizi si sono praticamente azzerate, con poche eccezioni, in coerenza con la riduzione di nuovi collegamenti e attività commerciali, mentre il perdurare dell'emergenza sanitaria e le misure adottate dall'aeroporto per garantire la sicurezza dei passeggeri e dei lavoratori hanno richiesto alla comunicazione una risposta eccezionale per rapidità, efficienza e mole di lavoro. Un impegno portato avanti durante tutto il corso dell'anno, in stretta collaborazione con le diverse aree aziendali, anche grazie alla partecipazione dell'Ufficio stampa nella Task force Covid-19 e nel gruppo MIRT – Meeting Interfunzionale Ripresa Traffico.
Tra le attività più significative realizzate nel 2021, la Capogruppo ha lavorato principalmente sui temi dello Sviluppo Sostenibile e l'Innovazione, con la creazione di una nuova sezione del sito internet dedicata al rumore aeroportuale, la presentazione di un protocollo d'intesa con la multiutility Hera per lo sviluppo di iniziative congiunte di economia circolare, la promozione del progetto "rivending" insieme a Corepla per il riciclo della plastica dei bicchierini dei distributori automatici di bevande e con la costante promozione dell'uso dei mezzi di trasporto pubblico tra i dipendenti della Comunità aeroportuale, attraverso l'abbonamento unico integrato in ottica di "MaaS" (Mobility As a Service) e gli incontri divulgativi dedicati sul tema "Mobility Days".
Molto significativo l'impegno di AdB sul tema vaccini anti-Covid, con iniziative nei confronti dei dipendenti ed una campagna informativa, con lo slogan "Il vaccino ci avvicina", realizzata in collaborazione con la Regione Emilia-Romagna e veicolata attraverso i canali social e i monitor dell'aeroporto. La Capogruppo ha inoltre attivato, da aprile in collaborazione con un operatore privato, il nuovo Covid Test Point rivolto sia ai passeggeri sia alla Comunità aeroportuale e ne ha dato ampia notizia sui vari canali.
AdB ha inoltre organizzato e ospitato a Bologna la prima edizione in Italia di "Aviation Event", il convegno internazionale sui temi dell'aviazione e del turismo, nella sua edizione italiana dedicato al business travel e alle strategie per la ripresa post pandemica. La conferenza ha visto la partecipazione di circa 160 esperti, professionisti del settore e rappresentanti delle istituzioni da tutta Europa.
A fine anno, inoltre, ha preso il via il progetto di "re-branding" dei parcheggi ufficiali dell'Aeroporto di Bologna che proseguirà anche nel 2022, con una nuova grafica, segnaletica e una valorizzazione degli acquisti online.
Il 2021 è stato anche un anno di crescita significativa di quasi tutti i canali social di AdB, che hanno performato in maniera eccezionale soprattutto per quanto riguarda Facebook Messenger attraverso la gestione di decine di migliaia di richieste di informazioni da parte degli utenti.

PRESENZA SUI SOCIAL NETWORK

facebook	twitter	LinkedIn	YouTube	Instagram	facebook Messenger
156 mila fan	**14.800 follower**	**13 mila follower**	**1.250 iscritti**	**2.400 follower**	**22.800 utenti**
+ 0,5% vs 2020	- 0,1% vs 2020	+ 15,0% vs 2020	+ 3,8% vs 2020	+ 35,1% vs 2020	+ 460% vs 2020

Sempre in ambito social, il chatbot ha sviluppato in maniera massiva nel corso del 2021 le sue potenzialità, gestendo nel corso dell'anno quasi 420 mila messaggi. Lo strumento, un risponditore automatico basato sull'intelligenza artificiale, è stato ulteriormente implementato per consentire risposte su un numero più ampio di argomenti, dallo stato dei voli in tempo reale, al Covid-19, ai parcheggi, fino alle condizioni meteo della destinazione scelta.
Negli ultimi anni è stata avviata anche una intensa attività di produzione di video, ad uso sia interno che esterno (in larga parte per i canali social).

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

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

Per i passeggeri è stata attivata una nuova sezione del sito, raggiungibile direttamente dalla homepage e denominata "Covid-19: Viaggia informato", con 2 sezioni: "Ultimi aggiornamenti" con notizie costantemente aggiornate sulle nuove regole per i passeggeri e "Approfondimenti" con lo storico di quanto fatto da AdB da inizio pandemia per garantire la sicurezza sanitaria in aeroporto. La sezione ospita anche una pagina di Q&A ed alcuni video per illustrare le soluzioni adottate per garantire la sicurezza del passeggero all'interno del terminal. I passeggeri sono stati informati anche tramite newsletter.

Totem informativi, cartellonistica, segnaletica, vetrofanie e grafiche hanno inoltre accompagnato e informato il passeggero all'interno del terminal. Le diverse iniziative e soluzioni adottate per contrastare il coronavirus sono state quindi pubblicizzate con comunicati stampa, interviste, servizi tv.

Coinvolgimento delle istituzioni

Quale attore che opera in un sistema territoriale complesso, AdB non può prescindere dal lavorare 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 questioni di impatto sociale e 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 gli uffici stampa dei 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. Sul tema People Mover, la Comunicazione di AdB ha lavorato inoltre in sinergia con gli uffici comunicazione di Tper e Marconi Express.

Nelle relazioni con le istituzioni, AdB pone particolare attenzione alle principali tematiche ambientali: dall'impatto sulla qualità dell'aria a quello acustico, a quello di risparmio energetico e utilizzo di fonti alternative. Per la gestione degli impatti acustici, ad esempio, è stato istituito un gruppo tecnico a cui partecipano AdB e i rappresentanti dei principali enti territoriali quali Comune di Bologna, ARPAE, Comune di Calderara di Reno, con l'obiettivo di coordinare il rapporto con i cittadini, sviluppare le attività di monitoraggio e garantire uno scambio sistematico delle informazioni. Ma non solo, AdB in qualità di grande infrastruttura strategica, partecipa anche al Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile (PAES) del Comune di Bologna con l'intento di fornire adeguato supporto al perseguimento degli obiettivi comuni di riduzione delle emissioni climalteranti. Già dal 2015 inoltre, AdB, Regione Emilia-Romagna, Città Metropolitana di Bologna, Comune di Bologna, Comune di Calderara, TPer hanno siglato l'Accordo Territoriale Attuativo per la Decarbonizzazione dell'Aeroporto, redatto ai sensi della LR 20/2000, 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 a quanto prescritto dal Decreto di VIA del Masterplan, per un investimento iniziale di 6,5 milioni di Euro. A gennaio 2020 l'Accordo è stato aggiornato sulla base del nuovo Master Plan aeroportuale 2016-2030 e delle mutate esigenze progettuali, portando l'investimento della Capogruppo fino a un massimo di 9,3 milioni di Euro. Le opere incluse nell'Accordo includono la realizzazione di un'ampia fascia boscata a nord dell'aeroporto di estensione pari a 40 ettari e con potenziale di assorbimento della CO_2 pari a circa 2.300 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 la città di Bologna.

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

Sui temi della pandemia, va segnalata la costante e proficua collaborazione tra AdB e Azienda Unità Sanitaria Locale (Ausl) di Bologna, che ha permesso alla società di adeguarsi alle varie regole emanate dal Governo nel corso dell'anno con riferimento a Paesi "a rischio" e voli "Covid free". La Ausl ha inoltre offerto ai dipendenti aeroportuali l'opportunità della vaccinazione anti-influenzale, in quanto operatori di servizio pubblico essenziale: la relativa campagna di vaccinazione è stata promossa sui canali interni di comunicazione. AdB ha avuto un dialogo costante con gli uffici Comunicazione della Ausl e dell'Assessorato Regionale alla Sanità, per una informativa coordinata ai passeggeri sul tema Covid-19. Anche la Polizia di Frontiera e la Sanità Aerea - Ministero della Salute hanno fornito materiali ed informazioni utili ad Adb, per informare ed orientare al meglio i passeggeri.

Coinvolgimento del territorio

Oltre che con le istituzioni, AdB interagisce con altri player del territorio creando valore per la comunità, le aziende e gli stakeholder locali. Attraverso le attività commerciali e gli spazi di cui dispone, il Gruppo nel corso degli anni ha dato vita a diverse iniziative ed attività, creando occasioni di promozione culturale e artistica del territorio e accrescendo la visibilità delle eccellenze locali, in particolare dei settori automobilistico ed enogastronomico. La visibilità ottenuta dalle attività di advertising e la partecipazione agli eventi ospitati nella struttura aeroportuale aiuta infatti a creare valore e consolidare la *brand awareness* delle aziende locali presso il pubblico nazionale ed internazionale in transito presso lo scalo.
Purtroppo, a causa della pandemia, gli eventi portati avanti negli ultimi anni (Marconi Music Festival, Giornata della Gentilezza, Festa della Musica) sono stati annullati. Anche il budget destinato alle sponsorizzazioni e alle attività di supporto ad iniziative di eccellenza è stato azzerato. In particolare, sono state sospese le attività finalizzate alla valorizzazione delle eccellenze eno-gastronomiche del territorio attraverso eventi dedicati e parallelamente sono state anche sospese le collaborazioni con organizzazioni per la subconcessione a titolo gratuito di aree del terminal dedicate ad enti benefici ed organizzazioni umanitarie.
In merito ai rapporti con il territorio, alcune nuove iniziative sono state realizzate all'interno del Comitato di Sostenibilità con l'obiettivo tra gli altri di coinvolgere attivamente nel percorso di transizione verso una gestione sostenibile a 360°, anche i subconcessionari di AdB e alcuni importanti partner del territorio. In particolare, sono stati siglati accordi tra una serie di operatori del food presenti in Aeroporto e la società Hera *(per i dettagli si rimanda al capitolo 2.6.5 Gestione dei rifiuti).*

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

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. L'Aeroporto di Bologna si pone da sempre l'obiettivo di perseguire lo sviluppo sostenibile del sistema aeroportuale e la tutela dell'ambiente, nelle sue componenti significative quali gli impatti sulla qualità dell'aria, il rumore, il risparmio energetico e l'utilizzo di fonti energetiche alternative, che sono parte integrante della politica societaria di sviluppo sostenibile. L'impegno si concretizza in attività quotidiane di monitoraggio degli impatti ambientali derivanti dalle attività aeroportuali, nell'individuazione di misure di miglioramento e nel dialogo e confronto con il territorio e con i diversi stakeholder. Nei rapporti col territorio la Società si è impegnata concretamente, ad esempio attraverso la sottoscrizione di Accordi Territoriali, a sostenere iniziative di compensazione ambientale. AdB ha definito le politiche, gli strumenti e le strutture organizzative necessarie a garantire che, in ogni momento, l'attività aeroportuale si integri con i necessari livelli di qualità del servizio, sicurezza dei lavoratori, tutela dell'ambiente e sicurezza aeroportuale, considerati obiettivi primari della Società. A tal fine ha integrato i sistemi di Qualità, Ambiente, Energia e Sicurezza sul Lavoro in un unico Sistema di Gestione Aziendale integrato, che risponde in modo univoco ai requisiti delle diverse norme di Certificazione applicabili, in coerenza con la politica Qualità-Ambiente-Energia-Sicurezza. In particolare, AdB applica nella propria gestione le seguenti Certificazioni:

Certificazione per la qualità UNI EN ISO 9001:2015

Certificazione ambientale UNI EN ISO 14001:2015

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

Certificazione energetica UNI EN ISO 50001:2018

Accreditamento Airport Carbon Accreditation Livello 3

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

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

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

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

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

2.6.1 Gestione del rumore

Il rumore aeroportuale è l'aspetto più significativo tra le tematiche ambientali e maggiormente critico per il territorio circostante, rispetto al quale il Gruppo pone particolare attenzione. In materia di impatto acustico la politica ambientale è orientata al monitoraggio costante 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.
Una delle tematiche più critiche relativamente all'impatto acustico è il disturbo arrecato alla popolazione residente nelle aree interessate dal sorvolo degli aerei. Da sempre AdB ha costruito un dialogo e un confronto con gli Enti locali attraverso il lavoro svolto dalla Commissione aeroportuale presieduta da ENAC e dal Gruppo tecnico per il rumore aeroportuale coordinato dal Comune di Bologna. Tali organici tecnici lavorano all'analisi delle problematiche connesse con il rumore aeroportuale sulle zone residenziali, alla gestione dei reclami da parte dei cittadini, e all'individuazione di possibili azioni e progettualità di mitigazione e compensazione dell'impatto acustico.
Parallelamente, AdB ha implementato un Piano d'Azione che descrive le misure di mitigazione e compensazione che l'Aeroporto ha attuato e intende attuare in futuro. Anche in questo caso il dialogo con i diversi soggetti aventi titolarità, autorità e competenza in materia, si è dimostrato fondamentale per la redazione del Piano, così come le sedi tecniche istituzionali preposte, quali la Commissione aeroportuale e il Gruppo tecnico rumore.
Nel corso del 2021 è proseguita l'attività di monitoraggio puntuale del rumore e la analisi dei sorvoli sull'abitato di Bologna in orario notturno, con pronta informativa alla cittadinanza attraverso la pubblicazione dei dati sul sito internet. Contestualmente, nell'ambito del Piano di Sostenibilità sono state previste iniziative rivolte alla mappatura ed analisi dei fattori di disturbo e disagio per la popolazione residente nelle aree limitrofe l'aeroporto.

Indicatori di performance

Postazione	LVA [dB(A)] 31/12/2019	LVA [dB(A)] 31/12/2020	LVA [dB(A)] 31/12/2021
P1	65,6	63,8	64,7
P4	62,0	58,5	59,8
P5	55,1	52,2	53,9
P6	63,5	58,9	60,1
P7	56,3	51,0	51,5
P8	52,6	48,6	49,4
P9	55,1	50,0	51,4

I dati rappresentati mostrano i livelli di rumore registrati dalle centraline acustiche situate a monitoraggio dei centri abitati limitrofi l'aeroporto. I livelli sono riferiti al traffico aereo registrato in atterraggio e decollo presso lo scalo nel periodo di riferimento. Come previsto dal Decreto 31.10.1997, ai fini del calcolo del livello di rumore aeroportuale sono da escludere i voli di Stato, i voli militari e i voli adibiti al trasporto di materiale sanitario. I valori risultano inferiori rispetto ai limiti di rumorosità fissati dalla normativa per le diverse fasce di rispetto e sono verificati grazie al monitoraggio in continuo. I dati sono desunti dal Sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale, che 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 2021 si è registrato un incremento del 41% del numero di movimenti rispetto al 2020, in ogni caso con volumi di traffico inferiori del 45% a quelli del 2019. La Capogruppo ha inoltre sottoscritto con il Comune di Bologna un impegno di finanziamento di 200 mila Euro per la realizzazione di alcuni interventi di mitigazione dell'impatto acustico da sorvolo aeromobili su una scuola d'infanzia del quartiere. Infine, per il secondo anno consecutivo il Gruppo riscuote dai vettori per conto della Regione Emilia-Romagna l'Iresa, imposta regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili, la cui tariffa varia in base al noise certificate e all'orario di decollo/approdo degli aeromobili. Il gettito Iresa è destinato agli interventi di monitoraggio e mitigazione del rumore aeroportuale.

2.6.2 Efficientamento energetico e contrasto al cambiamento climatico

Aeroporto di Bologna ha implementato un sistema di gestione ambientale e dell'energia conforme allo standard internazionale ISO 14001 e ISO 50001, con cui garantisce la tutela delle risorse ambientali ed energetiche attraverso la definizione di una politica ambientale, l'analisi sistematica degli indicatori di performance, la razionalizzazione dei processi produttivi e l'ottimizzazione dei comportamenti.
Al fine di portare avanti un programma di sviluppo sostenibile, Aeroporto di Bologna ha costituito il "Comitato Sostenibilità" e l'Energy Management Team, gruppi di lavoro interfunzionali con il compito di seguire le tematiche di sostenibilità connesse all'esercizio dell'attività di impresa e l'applicazione delle linee strategiche di sostenibilità.
Nel 2021 sono proseguite le politiche attive di efficientamento energetico e contrasto al cambiamento climatico, come parte integrante della politica di sviluppo sostenibile. Tra cogenerazione, fotovoltaico e illuminazione a LED ad alta efficienza si stima un risparmio di circa 2.600.000 kWh pari a 1.190 tonnellate di CO_2.
Aeroporto di Bologna ha completato l'efficientamento dell'illuminazione dell'officina, ha avviato l'iniziativa per la sostituzione delle vecchie lampade delle torri faro, che ridurrà la potenza installata di oltre il 70% garantendo le stesse prestazioni illuminotecniche, e per il rinnovamento dell'illuminazione del Baggage Handling System che ridurrà i consumi di oltre il 70%.
Con un investimento di oltre 300.000 euro sul rinnovamento dell'illuminazione, Aeroporto di Bologna intraprende un altro passo importante per continuare con l'efficientamento delle strutture e infrastrutture, che si stima consentiranno un risparmio di oltre 700.000 kWh pari a 340 tonnellate di CO_2 all'anno.

Iniziative di efficientamento energetico

Per quanto riguarda il ricorso all'energia da fonte rinnovabile, l'Aeroporto di Bologna produce circa 20 MWh di energia elettrica attraverso un impianto fotovoltaico e gestisce un impianto di trigenerazione ad alto rendimento a copertura di circa il 58% del proprio fabbisogno energetico. Inoltre, AdB ha deciso di impegnarsi nella realizzazione di un nuovo impianto fotovoltaico da circa 190 kW sulla copertura dell'aerostazione passeggeri e un impianto fotovoltaico da circa 100 kW sulla copertura dell'edificio BHS che permetteranno la produzione di oltre 300.000 kWh di energia elettrica. AdB ha anche avviato uno studio di fattibilità per la realizzazione di un impianto fotovoltaico multimegawatt a terra da realizzarsi in un'area di circa 30 ettari a nord della pista di volo.
Nel 2021 AdB ha acquistato solo energia elettrica proveniente da fonti rinnovabili e gas naturale con emissioni compensate attraverso certificati di compensazione legati a progetti per la conservazione delle foreste e della biodiversità certificati da parti terze.
A fine 2021 AdB ha aderito all'Associazione Clust-ER Energia e sviluppo sostenibile e insieme a SNAM ha partecipato al programma LIFE, strumento di finanziamento dell'Unione Europea per l'ambiente e l'azione per il clima, presentando un progetto per la produzione di idrogeno verde in aeroporto destinato ad alimentare le navette che collegano il terminal con i parcheggi remoti.

Airport Carbon Accreditation

AdB ha aderito alla linea di sostenibilità proposta da ACI Europe per l'impegno verso "Net Zero Carbon Emissions from Airport Operations" entro il 2050. Nel corso del 2021 l'Aeroporto di Bologna ha ottenuto l'accreditamento al Livello 3 - Optimisation nell'ambito del programma internazionale "Airport Carbon Accreditation", la certificazione promossa da ACI-Europe rivolta alle società di gestione aeroportuali che intendono perseguire obiettivi di "carbon neutrality".

Al progetto "Airport Carbon Accreditation", cui il Marconi partecipa dal 2009, prima con il riconoscimento del Livello 1 – Mapping e fino al 2020 con il Livello 2 – Reduction, aderiscono attualmente 182 aeroporti in Europa, 98 in America, 60 in Asia e 22 in Africa. Nel gruppo europeo del Livello 3, cui ora appartiene l'Aeroporto di Bologna, ci sono aeroporti di primaria importanza quali: Francoforte, Monaco, Madrid, Barcellona, Londra Heathrow e i tre aeroporti di Parigi. Il Marconi è stato ammesso con la seguente motivazione: "in riconoscimento del lavoro esemplare svolto dall'aeroporto nel ridurre le emissioni di CO_2 e nel coinvolgere altre parti interessate a fare lo stesso, come parte della risposta dell'industria aeroportuale globale alla sfida del cambiamento climatico".

Indicatori di performance

Consumi energetici all'interno dell'organizzazione (GRI 302-1)	u.m.	2019	2020	2021
Da fonti non rinnovabili	**GJ**	**87.871**	**72.426**	**83.929**
Gas metano	m^3	2.334.974	1.963.802	2.277.821
Gasolio (per riscaldamento e gruppi elettrogeni)	l	9.818	917	652
Benzina (per la flotta)	l	16.882	9.208	10.931
Diesel (per la flotta)		94.621	52.070	53.205
Da fonti rinnovabili	**GJ**	**339**	**282**	**73**
Fotovoltaico (autoprodotta)	kWh	94.283	78.204	20.342
Energia elettrica acquistata	**GJ**	**18.843**	**15.486**	**18.942**
da fonti non rinnovabili	kWh	216.280	197.548	207.070
certificata da fonti rinnovabili		5.017.969	4.104.137	5.054.568
Elettricità ceduta				
Elettricità autoprodotta ed immessa in rete	kWh	64.273	89.280	206.828
Consumo totale	**GJ**	**107.053**	**88.193**	**102.199**
Da fonti non rinnovabili	**GJ**	**88.649**	**73.137**	**84.674**
Da fonti rinnovabili		**18.404**	**15.056**	**17.525**

I consumi totali di energia nel 2021 registrano un aumento imputabile alla ripresa del traffico aereo. Con riferimento all'energia prodotta, si è registrato un calo dovuto alla dismissione dell'impianto fotovoltaico sulla copertura del terminal.
I consumi 2021 di AdB di gas metano sono aumentati raggiungendo quasi i livelli pre-pandemia.
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.).
Il perimetro di riferimento è l'intero Gruppo Aeroporto di Bologna. Sono esclusi i consumi relativi alla caserma dei vigili del fuoco e dei subconcessionari 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)	u.m.	2019	2020	2021
Consumi di energia	GJ	107.053	88.193	102.199
Numero passeggeri	N°	9.405.920	2.506.258	4.096.287
Intensità energetica	**GJ / N°**	**0,0114**	**0,0352**	**0.0249**

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

Emissioni totali (GRI 305-1, 305-2)	u.m.	2019	2020	2021
Emissioni dirette (Scope 1)	**t CO_2**	**4.929,0**	**4.033,9**	**4.669,5**
Da gas metano	t CO_2	4.613,9	3.872,6	4.501,0
Da gasolio (per riscaldamento e gruppi elettrogeni)		26,0	2,4	1,7
Da benzina (per la flotta)		38,9	21,2	25,5
Da diesel (per la flotta)		250,2	137,7	141,4
Emissioni indirette (Scope 2)				
Elettricità - Market based	**t CO_2**	**104,5**	**92,0**	**95,0**
Elettricità - Location based	**t CO_2**	**1.654,0**	**1.273,3**	**1.462,7**

Le emissioni nell'esercizio 2021 registrano un aumento imputabile alla ripresa del traffico aereo. 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 1990-2019 (National Inventory Report 2021)", per quanto riguarda le emissioni di Scope 2 (approccio Market based) sono quelli definiti all'interno del documento "European Residual Mixes" pubblicato da Association of Issuing Bodies annualmente aggiornato.
Si specifica che il metodo "Location Based" prevede l'adozione dei fattori di emissione medi caratteristici della localizzazione geografica, mentre il metodo "Market Based" considera i fattori di emissione specifici dell'energia effettivamente fornita dal provider del servizio e che, possono differire rispetto alla rete di distribuzione complessiva.

Intensità emissioni (GRI 305-4)	u.m.	2019	2020	2021
Emissioni totali[14]	t CO_2	5.033	4.126	4.764
Numero passeggeri	N.	9.405.920	2.506.258	4.096.287
Intensità delle emissioni	**t CO_2 / N.**	**0,000535**	**0,001646**	**0,001163**

Dalla tabella esposta si evince che la riduzione del numero di passeggeri nel 2020 non aveva trovato una riduzione direttamente proporzionale nei consumi di energia e conseguentemente ciò ha comportato un aumento nell'intensità delle emissioni. Infatti, nonostante la contrazione del traffico, lo scalo era rimasto sempre aperto ed operativo – come da Decreto Ministeriale n. 112 del 19 marzo 2020 - richiedendo comunque un fabbisogno minimo di energia. L'aumento di passeggeri nel 2021 ha comportato un aumento del consumo di energia, che giustifica l'aumento delle emissioni.

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

2.6.3 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. Il business aeroportuale è di per sé fonte di inquinamento atmosferico attraverso le attività di gestione e gli aeromobili, che sono una rilevante componente emissiva. Inoltre, lo scalo è localizzato in un contesto territoriale già caratterizzato da un elevato grado di inquinamento atmosferico, causato dal traffico stradale. Gli esiti del monitoraggio effettuati non rivelano particolari correlazioni fra il traffico aereo e i dati registrati, in considerazione della localizzazione delle stazioni (situate in ambito urbano, dunque soggetto ad altre sorgenti) e della grande volatilità delle emissioni rilasciate dagli aerei in fase di decollo e atterraggio. I dati sono verificati e validati da ARPAE e pubblicati sul sito internet della Società aeroportuale.
Nel corso del 2021 è proseguita l'attività di monitoraggio della qualità dell'aria, inoltre è stata avviata una nuova collaborazione con l'Università di Bologna – Facoltà di Agraria – per l'avvio di una campagna di biomonitoraggio dell'aria.

Indicatore di performance (GRI G4-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:

Bologna – valori medi mensili biossido di azoto (NO_2)						
NO_2 (µg/m³)	2019		2020		2021	
Limite annuale: 40 µg/m³ media annua	**Lippo**	**Agucchi**	**Lippo**	**Agucchi**	**Lippo**	**Agucchi**
Gennaio	86	87	77	77	64	70
Febbraio	95	93	78	77	59	68
Marzo	89	80	58	55	68	74
Aprile	65	57	39	37	46	31
Maggio	44	46	35	34	37	36
Giugno	53	44	35	38	43	39
Luglio	49	44	42	40	41	50
Agosto	51	46	41	45	43	48
Settembre	59	54	56	61	59	56
Ottobre	61	60	58	60	60	60
Novembre	55	53	54	63	50	54
Dicembre	66	69	51	61	55	60
Bologna – valori medi mensili particolato (PM10)						
PM10 (µg/m³)	2019		2020		2021	
Limite annuale: 40 µg/m³ media annua	**Lippo**	**Agucchi**	**Lippo**	**Agucchi**	**Lippo**	**Agucchi**
Gennaio	35	38	-	44	36	34
Febbraio	36	41	33	33	34	33
Marzo	22	24	23	22	21	22
Aprile	16	16	16	14	13	13
Maggio	9	9	12	11	12	10
Giugno	21	22	11	10	20	16
Luglio	18	18	14	13	18	17
Agosto	18	17	15	13	16	15
Settembre	15	16	16	14	18	18
Ottobre	28	43	16	15	21	22
Novembre	16	16	39	38	19	18
Dicembre	30	29	24	23	29	29

I dati si riferiscono ai valori medi mensili degli inquinanti PM10 e NO_2 registrati dalle stazioni fisse di monitoraggio della qualità dell'aria localizzate in area esterna al sedime aeroportuale, nel Comune di Bologna e nel Comune di Calderara di Reno.

2.6.4 Gestione delle risorse idriche

Consapevole di come i rischi legati alla scarsa disponibilità di risorse idriche siano attualmente tra le problematiche più urgenti nel dibattito mondiale sul cambiamento climatico e gli impatti ambientali, AdB ha posto particolare attenzione sul monitoraggio dei propri consumi idrici e sull'analisi della qualità delle acque reflue. Relativamente agli aspetti sulla qualità degli scarichi idrici, la Società continua la sua campagna di campionamento ed analisi sugli scarichi al fine di valutare eventuali azioni da mettere in atto sia dal punto di vista tecnico che gestionale al fine di migliorare la qualità dell'acqua in uscita dai propri scarichi e diminuire l'impatto ambientale delle attività svolte.

Nello specifico, l'attività più critica è rappresentata dall'utilizzo, nel periodo invernale, del liquido de-icing al fine di evitare e/o eliminare presenza di ghiaccio o neve dalle infrastrutture per lo stazionamento e movimentazione degli aeromobili, nonché dagli aeromobili stessi, con l'obiettivo di garantire la sicurezza del trasporto aereo. A tale riguardo, al fine di migliorare la qualità delle acque di scarico sono stati effettuati nel 2021 interventi di modifica al sistema di collettamento delle acque della piazzola de-icing ed interventi propedeutici all'installazione di un campionatore automatico delle acque presso lo scarico della piazzola, al fine di garantire una attività di campionamento sempre più capillare.

Indicatori di performance

Prelievi idrici (GRI 2018 303-3)	u.m.	2019		2020		2021	
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	29.992	-	38.113	-	80.485	-
Acque municipali		66.950	-	29.791	-	29.392	-
Totale	**m^3**	**96.942**	**-**	**67.904**	**-**	**109.877**	**-**

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 (comprensive anche di FFM) e a TAG.
Nel 2021 l'acqua scaricata in pubblica fognatura corrisponde a 460.811 metri cubi, gli scarichi idrici sono solo in parte associati ai prelievi.

Caratterizzazione dello scarico fognario					
Parametro	**u.m.**	**Valore medio annuo**			**Valori di parametro**
		2019	**2020**	**2021**	**D.Lgs. 152/06**
COD	mg/l	68,4	85,5	21,0	500
Idrocarburi	mg/l	3,9	0	1,1	250
Solidi sospesi	mg/l	6,3	50,2	2,9	80

Nel 2021 i dati mostrano il mantenimento dei livelli di concentrazione inquinanti al di sotto dei valori limite previsti dalla normativa. I valori riportati in tabella sono la media dei valori registrati in occasione delle analisi chimiche periodiche di qualità delle acque di dilavamento aeroportuali svolte nell'anno di riferimento. L'ambito è il sedime aeroportuale, con specifico riferimento alla rete interna di collettamento delle acque meteoriche afferenti il complesso delle attività (e dei Soggetti), che operano all'interno del sedime aeroportuale. I dati si riferiscono ai parametri di qualità dell'acqua presso l'impianto di laminazione di cava Olmi (Scarico C) e relativo corpo idrico ricettore (Fosso Fontana).

2.6.5 Gestione dei rifiuti

Nell'ambito delle attività aeroportuali, la produzione di rifiuti è originata prevalentemente dalle attività commerciali (negozi, 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 il biennio 2019-2020, in linea con quanto previsto dalla regione Emilia-Romagna, si è attivato un piano di riduzione delle plastiche monouso finalizzato, in prima battuta, a ridurre la produzione di bottiglie di plastica. L'attenzione sulle tematiche di gestione dei rifiuti si concretizza principalmente nella differenziazione e nel corretto smaltimento dei rifiuti prodotti. Questi ultimi sono prevalentemente rifiuti speciali non pericolosi, e di tipologia tale da non trovare opportunità per il riutilizzo nell'ambito delle attività aeroportuali. In particolare, da evidenziare che i rifiuti organici prodotti dalle attività aeroportuali e prelevati dall'Ente gestore del servizio urbano di raccolta rifiuti, vengono conferiti presso il termovalorizzatore di Sant'Agata Bolognese e concorrono alla produzione di biometano da parte dell'Ente gestore del servizio di raccolta rifiuti. Nel corso del 2021, a causa della continuativa forte diminuzione del traffico passeggeri dovuto alla pandemia da Covid-19, si è registrata una riduzione dei rifiuti complessivamente prodotti, mentre l'utilizzo di plastica monouso e di grandi quantità di DPI ha modificato l'abituale composizione della raccolta.
In parallelo a tutte le azioni messe in campo per la riduzione dei rifiuti e l'incremento e il miglioramento di qualità della raccolta differenziata, a giugno 2021 AdB ha sottoscritto un Protocollo di collaborazione con Hera.

Protocollo di collaborazione con Hera

Hera è la multiutility che tratta rifiuti, acqua ed energia di ambito regionale, sui temi dell'economica circolare. Nel corso del 2021 sono stati siglati accordi tra una serie di operatori del food presenti in Aeroporto e la società Hera per la raccolta dei cosiddetti OVE (Oli Vegetali Esausti). Questi ultimi, conservati dall'operatore in appositi contenitori e raccolti regolarmente da Hera, sono inseriti in un progetto di economia circolare e destinati alla produzione di biodiesel nell'ambito di una partnership Hera-Eni. Il progetto è avviato nel 2022.

Altri punti previsti dal protocollo d'intesa firmato tra Hera e il Gruppo prevedono che il rifiuto organico raccolto nello scalo e destinato alla produzione di biometano e compost nell'impianto Hera di S. Agata Bolognese, sarà misurato per rendicontare in maniera trasparente gli effetti virtuosi di questo connubio concreto tra economia circolare e mobilità sostenibile, inoltre verranno portate avanti insieme verifiche per la realizzazione di nuovi punti di ricarica elettrica dei veicoli, a disposizione del pubblico e della comunità aeroportuale.

Come definito dal Protocollo le due realtà collaboreranno anche allo studio dei migliori materiali da utilizzare in alternativa alla plastica monouso, a progetti di riciclo della plastica e ad azioni volte a ridurre lo spreco riutilizzando i pasti non consumati.

Sempre in tema di economia circolare e ottimizzazione delle risorse, il Gruppo, in collaborazione con Hera, Corepla e Gruppo Argenta, ha lanciato a novembre 2021 il progetto RiVending per il recupero e il riciclo dei bicchieri e delle palette dei distributori automatici di bevande presenti in aeroporto, nonché delle bottiglie in plastica. È la prima iniziativa del genere in un aeroporto italiano. Il progetto consente di semplificare e rendere efficiente il processo di riciclo del polistirolo. Viene recuperata infatti una plastica di altissima qualità, grazie ad una raccolta dedicata a monte, che consente di evitare i costosi e dispersivi passaggi di separazione dalle altre plastiche e di lavaggio industriale dei materiali. Il personale è adeguatamente informato e la plastica viene conferita in un apposito cassone e trattato da Hera. Tale iniziativa è stata presentata pubblicamente in autunno 2021 e si è in attesa della misurazione dei primi risultati. L'obiettivo finale a cui tende il progetto è quello di trasformare il bicchiere usato in un nuovo bicchiere, creando così un'effettiva "chiusura del cerchio". Attualmente – in attesa di modifiche alla normativa sui prodotti per alimenti e bevande – il materiale riciclato è utilizzato per produrre altri manufatti come, ad esempio, materiale scolastico.
Altra iniziativa riguarda i rifiuti organici già raccolti in Aeroporto che saranno trasformati in biodiesel ed utilizzati da TPER nei mezzi che svolgono il servizio di collegamento con la città, in ottica di chiusura del percorso circolare.
Anche TAG ha implementato un progetto di riduzione della plastica in relazione ai rifiuti urbani, tramite l'acquisto di due dispenser di acqua per limitare l'utilizzo delle bottigliette di plastica sia da parte dei passeggeri, degli equipaggi e anche del proprio personale. Inoltre, il personale che si occupa della gestione rifiuti è adeguatamente formato: vengono organizzati refresh formativi e formazione ad hoc in occasione di ogni nuovo ingresso.

Indicatori di performance

Rifiuti prodotti (GRI 306-3)*	u.m.	2019	2020	2021
Frazione differenziata da RSU	Kg	302.650	96.330	147.160
Rifiuti speciali non pericolosi		448.810	242.882	514.487
Rifiuti pericolosi		84.333	23.888	38.581
Frazione residuale secca		767.340	348.240	577.110
Totale rifiuti prodotti	**Kg**	**1.603.133**	**711.340**	**1.277.338**

Rifiuti non destinati a smaltimento (GRI 306-4)*	u.m.	2019	2020	2021
Rifiuti pericolosi				
Riciclo[15]	Kg	0	0	0
Altre operazioni di recupero[16]		14.620	8.378	14.991
Rifiuti non pericolosi				
Riciclo		500.056	190.415	311.694
Altre operazioni di recupero		7.930	3.032	43.087
Totale rifiuti non destinati a smaltimento		**522.606**	**201.825**	**369.772**

Rifiuti destinati a smaltimento (GRI 306-5)*	u.m.	2019	2020	2021
Rifiuti pericolosi				
Termovalorizzazione[17]	Kg	69.713	15.510	23.410
Smaltimento in discarica		0	0	0
Altre operazioni di smaltimento		0	0	180
Rifiuti non pericolosi				
Termovalorizzazione	Kg	598.873	245.821	368.259
Smaltimento in discarica		411.941	56.184	98.107
Altre operazioni di smaltimento[18]		**0**	**192.000**	**417.610**
Totale rifiuti destinati a smaltimento		**1.080.527**	**509.515**	**907.566**

* *Rispetto alle versioni precedenti del documento, l'indicatore di riferimento è stato aggiornato; pertanto i dati 2019 e 2020 sono stati riclassificati in base alle richieste dal nuovo indicatore GRI Waste 2020.*

I rifiuti prodotti dal Gruppo nel 2021 registrano un aumento significativo rispetto al 2020, avvicinandosi al dato del periodo pre-covid-19. Tale incremento è dovuto alla ripresa delle attività aeroportuali, come descritto nel documento, infatti, pur non raggiungendo i livelli di traffico 2019, il 2021 ha registrato un incremento del traffico aereo e quindi delle attività aeroportuali.

15 La categoria "riciclo" include anche il compostaggio.

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

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

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

2.7 Investire nelle risorse e nel loro sviluppo

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

Nel 2017, AdB ha intrapreso un percorso di revisione della Carta dei Valori, coinvolgendo attraverso un questionario tutti i dipendenti nell'individuare quali dovessero essere i principi fondanti dell'Organizzazione, verso i quali indirizzare il modello di business e i comportamenti. Insieme alla Centralità del Cliente e alla Lungimiranza, è emerso come elemento fondante dell'identità di AdB il **valore delle Persone**, inteso come il riconoscimento dei risultati di chi lavora con entusiasmo e motivazione, attraverso la creazione di un clima di fiducia, dando il buon esempio e responsabilizzando, senza nessuna distinzione di alcun tipo, né sociale né di genere o di appartenenza.

Il Gruppo AdB si è dotato di un Codice Etico rivolto a tutti i dipendenti e collaboratori, contenente i valori e i principi etici dell'azienda, con l'obiettivo di guidare i comportamenti, creando un clima aziendale di fiducia e rispetto reciproco. I valori fondamentali, socialmente e universalmente riconosciuti da AdB sono: la legalità, l'integrità morale, il rispetto per le persone, la tutela della salute e della sicurezza delle persone e dell'ambiente, la qualità, la correttezza competitiva, la trasparenza e veridicità dell'informazione. Il rispetto del Codice costituisce quindi un dovere e un diritto dei dipendenti, così come una tutela aggiuntiva alla comunità aeroportuale, definendo rapporti improntati sulla chiarezza e sulla trasparenza. Al Codice Etico si aggiunge il *Regolamento Aziendale*, aggiornato periodicamente, che fornisce disposizioni e norme di comportamento e di sicurezza generale in relazione alle mansioni svolte da ciascun dipendente. È quindi richiesto ai dipendenti di osservare la normale diligenza durante lo svolgimento delle proprie attività nell'interesse dell'azienda e nel comune interesse della buona conduzione dell'attività di servizio.

AdB al fianco dei propri dipendenti durante l'emergenza Covid-19

In seguito al forte impatto dell'emergenza sanitaria, il Consiglio di Amministrazione di AdB, pur confermando e ritenendo valida la Strategia del Gruppo, ha ritenuto necessario ridefinire le azioni prioritarie da porre in atto per fronteggiare la situazione di crisi; tra queste, le linee guida che hanno caratterizzato l'intera gestione delle risorse umane durante l'emergenza sono state:

- proteggere la salute dei propri dipendenti in condizione di emergenza sanitaria;
- salvaguardare l'occupazione del Gruppo AdB anche con interventi di internalizzazione di attività;
- ripensare il modello di business e operativo per affrontare al meglio la ripresa.

Molte sono state nel corso della pandemia le misure poste in essere per fronteggiare l'emergenza e prevenire il diffondersi del contagio negli ambienti e tra le persone. Tra queste, si segnala una diffusa e capillare campagna di comunicazione interna volta alla divulgazione delle prescrizioni adottate e delle principali raccomandazioni per contrastare la diffusione del virus, nonché dei costanti aggiornamenti normativi attraverso una sezione dedicata della intranet aziendale, cartellonistica, screensaver sui pc aziendali, video-messaggi, ecc. Inoltre, è stata necessaria una revisione degli spazi di lavoro (tra cui uffici, aule riunioni, zone ristoro, ecc.) per garantire il distanziamento tra i dipendenti, nonché l'installazione di dispenser per gel igienizzante; la fornitura di dispositivi di protezione sia per i lavoratori a contatto col pubblico (mascherine FFP2, guanti, visiere, installazione di pannelli in plexiglass nelle aree di front-line, ecc.) sia per gli uffici amministrativi (mascherine chirurgiche, guanti, pannelli in plexiglass tra le postazioni di lavoro, ecc.); la definizione di un piano di riduzione delle presenze in ufficio attraverso l'uso dello Smart Working, l'estensione degli orari flessibili di ingresso e uscita e il ricorso a riunioni in videoconferenza attraverso piattaforma online.

Il Gruppo si è impegnato particolarmente nel garantire il monitoraggio della salute dei dipendenti, sia attraverso la misurazione della temperatura in ingresso ai locali aziendali e al terminal passeggeri, sia mediante una campagna di test sierologici e di tamponi antigenici nell'indagare eventuali casi sospetti. In particolare, nel corso del 2021 sono stati effettuati 292 tamponi di controllo/screening, interamente a carico delle società del Gruppo, presso il punto tamponi situato nel sedime aeroportuale.

Infine, il Gruppo AdB ha aderito alla campagna vaccinale promossa dalla Regione Emilia-Romagna attraverso un piano di comunicazione dedicato, sia interno che esterno all'Organizzazione, che ha visto tra le altre iniziative la pubblicazione di locandine e banner.

La gestione degli aspetti di salute e sicurezza durante la pandemia, soprattutto per quanto riguarda il mantenimento dei livelli di fiducia e di engagement dei dipendenti, è stata riconosciuta e premiata dall'Airport Council International (sezione europea), in collaborazione con i membri del Leadership and HR Forum, con un premio speciale "ACI Europe 2021 Awards" alla Direzione Sviluppo Persone e Organizzazione di AdB.

2.7.1 Gestione del personale

Con un organico di 483 persone al 31 dicembre 2021, di cui il 48% donne, il Gruppo vede la gestione e lo sviluppo delle risorse come un driver non solo di responsabilità sociale, ma soprattutto di competitività. Le persone, infatti, rappresentano elementi fondamentali della strategia del Gruppo grazie alle loro competenze e alla capacità di garantire un servizio di qualità. La grave crisi economico-finanziaria che ha colpito il Gruppo a seguito della pandemia, ha reso necessario il ricorso alla Cassa Integrazione Straordinaria per i dipendenti di AdB (a partire dal 21 marzo 2020) e FFM (dal 1° aprile 2020), per la durata di 12 mesi. Per TAG, invece, in relazione al numero ridotto di organico, e alle particolarità del mercato di aviazione generale, non è stato necessario ricorrere al sostegno degli ammortizzatori sociali.
Anche il 2021 è stato caratterizzato dal ricorso agli ammortizzatori sociali previsti dalla normativa nazionale: è stato firmato con le OO.SS. in data 26/02/2021 l'accordo per la Cassa Integrazione Guadagni in Deroga per i dipendenti AdB (secondo quanto previsto dal D.L. n° 178/2020), la quale è entrata in vigore a partire dal 22/03/2021 fino al 13/06/2021. Successivamente AdB ha richiesto l'accesso alle ulteriori 28 settimane di CIGD (dal 14/6 al 26/12) previste dal Decreto Sostegni. A differenza della CIGD in vigore tra marzo e giugno 2021, per le ulteriori settimane c'è stata la possibilità per l'Azienda di anticipare il trattamento ai lavoratori. Lo stesso accordo è stato siglato per la società FFM, sia per le prime 12 settimane con un periodo di validità dall'01/04/2021 al 23/06/2021 che per le successive 28 dal 24/6 al 31/12.
La percentuale media di utilizzo della CIG nel 2021 è stata del 22% per AdB e del 28% per FFM. I Dirigenti esclusi dall'applicazione della CIG, hanno concordato una riduzione del 10% della loro retribuzione lorda a favore del Piano Welfare per gli altri dipendenti; tale iniziativa ha reso possibile la messa a disposizione di una somma di 400 euro per dipendente sulla Piattaforma Welfare, da poter spendere per rimborsi di spese mediche, scolastiche, trasporti o buoni acquisto.

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

Una comunicazione trasparente e capillare è stata considerata come una grande priorità nella gestione della crisi, per garantire il costante aggiornamento dei dipendenti sulle norme e prescrizioni introdotte in Azienda e sui principali aggiornamenti normativi nazionali. Nonostante le enormi difficoltà che sono scaturite dal diffondersi della pandemia, e il clima di incertezza lavorativo, i dipendenti di AdB hanno riconosciuto l'impegno dimostrato dal Gruppo per garantire l'occupazione e la salute e sicurezza nei luoghi di lavoro. L'Aeroporto, infatti, anche nel 2021, è risultato essere il posto migliore in cui lavorare tra tutti gli aeroporti italiani, e una delle 400 aziende considerate al top in Italia per welfare offerto ai dipendenti, clima aziendale, opportunità di crescita e formazione; a stabilirlo è stata un'indagine, denominata Italy's Best Employers 2022, svolta dal centro studi Statista e pubblicata nel mese di settembre 2021 dal Corriere della Sera, che ha coinvolto 22 mila lavoratori delle principali aziende italiane.

È da segnalare anche un premio specifico "HR Mission" per la gestione della Sicurezza del Lavoro nei luoghi di lavoro in tempi di Covid-19, assegnato dall'AIDP (Associazione per la Direzione del Personale) nel 2020.

Sul fronte interno, la Società ha diffuso le diverse disposizioni governative ed aziendali per la sicurezza dei lavoratori nei luoghi di lavoro e a casa. Con la diffusione dello smart working, infatti, si è aperto un nuovo fronte: quello dei lavoratori a casa, un "nuovo" target di colleghi impegnati lavorativamente, ma con esigenze e difficoltà diverse rispetto a chi lavorava in sede. Anche in considerazione di questa nuova realtà, sono stati pensati nuovi momenti di incontro e di condivisione da remoto, con il **"CEO Chat"** per parlare con l'Amministratore delegato e l'**In-house meeting online**, che ha visto la partecipazione di oltre 150 lavoratori.

Grande importanza hanno avuto il sistema di invio massivo delle **comunicazioni tramite CRM** alla Comunità aziendale e la intranet aziendale per gli approfondimenti dedicati ai lavoratori del gruppo AdB. In particolare, per tenere informati i dipendenti nella maniera più efficace possibile rispetto all'emergenza Covid-19 e per affrontare con più consapevolezza il momento difficile di vita aziendale e privata, è stata aperta la sezione della **intranet "ADB LIFE - Speciale Coronavirus"**. La sezione, concepita come un giornale online, contiene notizie e storie che arrivano dalle aree più operative, le nuove opportunità di welfare, gli aggiornamenti sulle misure di sicurezza per garantire la salute di tutto lo staff, news su opportunità e servizi online offerti ai dipendenti ed editoriali dei vertici aziendali per spiegare l'andamento della situazione in termini di business, in modo chiaro e costante nel tempo. Nella sezione documentale sono inoltre stati inseriti tutti i riferimenti normativi.

Inoltre sono stati realizzati dei video rivolti ai dipendenti del Gruppo su temi legati alla pandemia: misure di sicurezza e buone norme di comportamento da adottare, tutorial sull'uso di mascherine, sul loro smaltimento e la disinfezione delle mani, tutorial utili per lo smart working, campagna di sensibilizzazione vaccinale antinfluenzale e consigli della psicologa aziendale per affrontare meglio la pandemia.

Per quanto riguarda le attività di **selezione e assunzione del personale**, il 2021 è stato caratterizzato da pochi nuovi ingressi a tempo indeterminato; nei settori operativi, invece, si sono rese necessarie alcune assunzioni stagionali a partire dai mesi estivi, per fronteggiare la parziale ripresa del traffico aereo. Per favorire l'impiego dei dipendenti del Gruppo, sono stati realizzati piani di Job Rotation, che hanno previsto, ad esempio, la possibilità per alcuni dipendenti amministrativi con un'alta percentuale di riduzione delle attività di mettersi a disposizione in qualità di facilitatori, per supportare e indirizzare i passeggeri nell'accesso in sicurezza ai servizi aeroportuali, rispettando il distanziamento e tutte le altre norme anti-contagio. Inoltre, sono state create nuove opportunità di crescita e sviluppo per i dipendenti tramite Job Posting e Job Opportunity interne, che hanno coinvolto il Gruppo.

Vista i pochi nuovi ingressi nel 2021 e la difficile situazione economico-finanziaria, durante il periodo di crisi il Talent Program di AdB, un programma volto ad attrarre e trattenere le risorse, si è focalizzato soprattutto nel fare retention dei talenti e delle figure a più alto valore aggiunto, attraverso un piano di coinvolgimento e di miglioramento dell'engagement dei giovani talenti. In questo ambito si inserisce il Progetto denominato **"Brown Bag Sessions"**, che prevede l'istituzione di un tavolo periodico di confronto tra alcuni giovani talenti di diverse aree aziendali. L'obiettivo è mantenere le professionalità chiave in azienda ed evitare che gli effetti della crisi economica possano impoverirla delle risorse più qualificate e ad alto potenziale.

Indicatori di performance

Forza lavoro (GRI Standard 102-8)	u.m.	31/12/2019			31/12/2020			31/12/2021		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dipendenti (subordinati)	N°	293	255	548	250	221	471	247	228	475
Altri collaboratori (Somministrati)	N°	16	11	27	-	-	-	2	5	7
Stagisti	N°	-	1	1	-	-	-	1	-	1
Totale	N°	**309**	**267**	**576**	**250**	**221**	**471**	**250**	**233**	**483**

Dipendenti per tipologia contrattuale (HC)	u.m.	31/12/2019			31/12/2020			31/12/2021		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Contratto a tempo determinato	N°	**44**	**36**	**80**	**1**	**2**	**3**	**12**	**11**	**23**
AdB SPA	N°	*43*	*35*	*78*	*1*	*1*	*2*	*12*	*11*	*23*
Fast Freight Marconi Spa	N°	-	*1*	*1*	-	*1*	*1*	-	-	-
Tag Bologna S.r.l	N°	*1*	-	*1*	-	-	-	-	-	-
Contratto a tempo indeterminato	N°	**249**	**219**	**468**	**249**	**219**	**468**	**235**	**217**	**452**
AdB SPA	N°	*239*	*202*	*441*	*238*	*203*	*441*	*222*	*199*	*421*
Fast Freight Marconi Spa	N°	*3*	*13*	*16*	*3*	*13*	*16*	*2*	*13*	*15*
Tag Bologna S.r.l	N°	*7*	*4*	*11*	*8*	*3*	*11*	*11*	*5*	*16*
Totale	N°	**293**	**255**	**548**	**250**	**221**	**471**	**247**	**228**	**475**

Dipendenti per tipologia di impiego	u.m.	31/12/2019			31/12/2020			31/12/2021		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dipendenti full-time	N°	226	154	380	216	148	364	204	152	356
Dipendenti part-time	N°	67	101	168	34	73	107	43	76	119
Totale	N°	**293**	**255**	**548**	**250**	**221**	**471**	**247**	**228**	**475**

Il numero dei dipendenti AdB è in linea con il numero di dipendenti 2020, il dato è ancora fortemente caratterizzato dal contesto pandemico. Le assunzioni di dipendenti a tempo indeterminato sono state molto limitate, mentre ci sono state alcune assunzioni di dipendenti a tempo determinato nel periodo estivo a fronte della ripresa parziale del traffico aereo. La percentuale femminile tra i dipendenti del Gruppo, pari al 48%, continua a mantenere un trend positivo in linea con gli scorsi anni (47% nel 2020).

Numero dei nuovi assunti (GRI Standard 401-1)	u.m.	2019			2020			2021		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dipendenti a tempo determinato	N°	**70**	**64**	**134**	**24**	**11**	**35**	**35**	**23**	**58**
età inferiore ai 30 anni		*43*	*39*	*82*	*16*	*5*	*21*	*14*	*10*	*24*
tra i 30 e i 50 anni		*26*	*23*	*49*	*8*	*6*	*14*	*18*	*13*	*31*
età superiore ai 50 anni		*1*	*2*	*3*	*-*	*-*	*-*	*3*	*-*	*3*
Dipendenti a tempo indeterminato		**10**	**5**	**15**	**5**	**1**	**6**	**3**	**2**	**5**
età inferiore ai 30 anni		*4*	*1*	*5*	*1*	*-*	*1*	*1*	*1*	*2*
tra i 30 e i 50 anni		*6*	*4*	*10*	*4*	*1*	*5*	*1*	*1*	*2*
età superiore ai 50 anni		*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*1*	*-*	*1*
Totale		**80**	**69**	**149**	**29**	**12**	**41**	**38**	**25**	**63**
età inferiore ai 30 anni		*47*	*40*	*87*	*17*	*5*	*22*	*15*	*11*	*26*
tra i 30 e i 50 anni		*32*	*27*	*59*	*12*	*7*	*19*	*19*	*14*	*33*
età superiore ai 50 anni		*1*	*1*	*3*	*-*	*-*	*-*	*4*	*-*	*4*

Dipendenti che hanno lasciato l'azienda (GRI Standard 401-1)	u.m.	2019			2020			2021		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dipendenti a tempo determinato	N°	**58**	**55**	**113**	**65**	**45**	**110**	**23**	**13**	**36**
età inferiore ai 30 anni		*36*	*31*	*67*	*40*	*22*	*62*	*9*	*5*	*14*
tra i 30 e i 50 anni		*21*	*22*	*43*	*25*	*21*	*46*	*13*	*8*	*21*
età superiore ai 50 anni		*1*	*2*	*3*	*-*	*2*	*2*	*1*	*-*	*1*
Dipendenti a tempo indeterminato		**9**	**7**	**16**	**7**	**1**	**8**	**18**	**5**	**23**
età inferiore ai 30 anni		*1*	*1*	*2*	*-*	*-*	*-*	*1*	*-*	*1*
tra i 30 e i 50 anni		*3*	*5*	*8*	*1*	*1*	*2*	*6*	*1*	*7*
età superiore ai 50 anni		*5*	*1*	*6*	*6*	*-*	*6*	*11*	*4*	*15*
Totale		**67**	**62**	**129**	**72**	**46**	**118**	**41**	**18**	**59**
età inferiore ai 30 anni		*37*	*32*	*69*	*40*	*22*	*62*	*10*	*5*	*15*
tra i 30 e i 50 anni		*24*	*27*	*51*	*26*	*22*	*48*	*19*	*9*	*28*
età superiore ai 50 anni		*6*	*3*	*9*	*6*	*2*	*8*	*12*	*4*	*16*

Tasso di turnover in entrata	u.m.	2019			2020			2021		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Totale	%	**27%**	**27%**	**27%**	**12%**	**5%**	**9%**	**15%**	**11%**	**13%**
età inferiore ai 30 anni		100%	125%	110%	100%	42%	76%	71%	73%	72%
tra i 30 e i 50 anni		19%	17%	18%	8%	5%	6%	13%	10%	12%
età superiore ai 50 anni		1%	3%	2%	0%	0%	0%	5%	0%	3%

Tasso di turnover in uscita	u.m.	2019			2020			2021		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Totale	%	**23%**	**24%**	**24%**	**29%**	**21%**	**25%**	**17%**	**8%**	**12%**
età inferiore ai 30 anni		79%	100%	87%	235%	183%	214%	48%	33%	42%
tra i 30 e i 50 anni		14%	17%	15%	17%	15%	16%	13%	6%	10%
età superiore ai 50 anni		8%	5%	7%	8%	3%	6%	14%	5%	10%

Gli ingressi nel corso del 2021 sono aumentati rispetto al 2020, ma sono comunque inferiori agli ingressi registrati nel periodo pre-pandemia: si sono verificate diverse assunzioni a tempo determinato. Il tasso di turnover in entrata per il 2021, calcolato considerando solo i dipendenti a tempo indeterminato si attesta all'1,1%, in diminuzione rispetto ai dati pre-pandemia, il dato cresce a 13% includendo anche i contratti a tempo determinato. Il turnover in uscita invece è calato significativamente rispetto agli scorsi anni, attestandosi al 12%; segno di una ripresa stabile del settore.

2.7.2 Diversità e Pari Opportunità

Le Pari Opportunità sono parte integrante della strategia complessiva di AdB e delle politiche di miglioramento del clima aziendale, la gestione di questa tematica ha la finalità di offrire a tutti i dipendenti pari opportunità sul lavoro, rimuovendo eventuali ostacoli che limitano il pieno sviluppo della personalità degli individui. Rispetto alle **pari opportunità di genere**, AdB vanta una forte presenza femminile in tutti i settori, ad eccezione di quello operaio a causa della specificità delle mansioni. Inoltre, grazie a politiche retributive focalizzate sui risultati, AdB garantisce il rispetto delle pari opportunità anche in termini retributivi. In particolare, a fronte di un gap retributivo uomo donna del 14% media europea come riportato dalla Commissione Europea[19], in AdB si registra una sostanziale parità di trattamento economico, con un gender pay gap di appena lo **0,7%** (dato calcolato come media della RAL al 31-12 tra uomo e donna)[20]. AdB 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. A questo proposito, anche nel 2021 AdB è stata inserita tra le 300 aziende italiane nelle quali le donne lavorano meglio, secondo la classifica stilata dall'Istituto Tedesco Qualità e Finanza - ITQF e pubblicata su La Repubblica - Affari & Finanza nell'ottobre 2021.

Gender pay gap pari a 0,7%

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 (della durata di 15 anni, fino al 31 dicembre 2034) con il quale si impegnano a perseguire obiettivi strategici di promozione delle pari opportunità e di favorire la sensibilizzazione sulle tematiche di conciliazione lavoro-famiglia, welfare aziendale e benessere organizzativo con l'obiettivo di creare un sistema unitario fra le imprese per la formazione e l'accrescimento culturale delle lavoratrici e dei lavoratori e per la divulgazione delle possibilità di crescita nella carriera dei soggetti tradizionalmente penalizzati soprattutto in determinati settori industriali, favorendo la collaborazione con le istituzioni pubbliche del territorio, nella condivisione degli indirizzi strategici orientati allo sviluppo sostenibile e alle pari opportunità.

Nel corso dell'anno 2021 si sono svolte alcune iniziative, fra cui gli eventi:

- *"Agorà: pari opportunità, lavoro e territorio"*, per promuovere le buone pratiche delle aziende delle Rete in collaborazione con Interporto e le aziende della zona Roveri, favorendo una responsabilità sociale di territorio e politiche di genere;
- *"Europa: sostantivo femminile - Responsabilità sociale in una prospettiva di Genere"*, un evento realizzato in collaborazione con la Città Metropolitana di Bologna e con il sostegno del Comitato Europeo delle Regioni, rivolto alle Istituzioni, alle imprese, alle scuole.

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: 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.

19 "The gender pay gap situation in the EU" Commisione Europea, 2019

20 Dal calcolo del gender pay gap è stato escluso l'Amministratore Delegato

Indicatori di performance

Dipendenti (GRI Standard 405-1)	u.m.	31/12/2019			31/12/2020			31/12/2021		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dirigenti	N°	**7**	**2**	**9**	**7**	**2**	**9**	**5**	**3**	**8**
età inferiore ai 30 anni		-	-	**-**	-	-	**-**	-	-	**-**
tra i 30 e i 50 anni		2	1	**3**	1	1	**2**	1	2	**3**
età superiore ai 50 anni		5	1	**6**	6	1	**7**	4	1	**5**
Quadri		**20**	**15**	**35**	**20**	**15**	**35**	**19**	**17**	**36**
età inferiore ai 30 anni		-	-	**-**	-	-	**-**	-	-	**-**
tra i 30 e i 50 anni		13	6	**19**	13	6	**19**	11	6	**17**
età superiore ai 50 anni		7	9	**16**	7	9	**16**	8	11	**19**
Impiegati		**171**	**236**	**407**	**142**	**202**	**344**	**140**	**203**	**343**
età inferiore ai 30 anni		28	32	**60**	7	12	**19**	6	12	**18**
tra i 30 e i 50 anni		101	153	**254**	91	136	**227**	87	130	**217**
età superiore ai 50 anni		42	51	**93**	44	54	**98**	47	61	**108**
Operai		**95**	**2**	**97**	**81**	**2**	**83**	**83**	**5**	**88**
età inferiore ai 30 anni		19	-	**19**	10	-	**10**	15	3	**18**
tra i 30 e i 50 anni		56	2	**58**	50	2	**52**	43	2	**45**
età superiore ai 50 anni		20	-	**20**	21	-	**21**	25	-	**25**
Totale		**293**	**255**	**548**	**250**	**221**	**471**	**247**	**228**	**475**
età inferiore ai 30 anni		47	32	**79**	17	12	**29**	21	15	**36**
tra i 30 e i 50 anni		172	162	**334**	155	145	**300**	142	140	**282**
età superiore ai 50 anni		74	61	**135**	78	64	**142**	84	73	**157**

La maggior parte dei dipendenti (59%) si colloca nella fascia di età tra i 30 e i 50, il dato dei giovani sotto i 30 anni è pari all'8%, i restanti dipendenti appartengono alla fascia di età oltre i 50 anni.

2.7.3 Valutazione delle performance

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

- **Valutazione oggettiva:** Piano della prestazione che coinvolge il personale il cui ruolo, posizione organizzativa e livello contrattuale danno la possibilità di accedere ad un piano di incentivazione di tipo variabile tramite il raggiungimento di specifici target sia aziendali che individuali (MBO /RS)
- **Valutazione soggettiva:** Sistema di valutazione delle competenze "core" aziendali e poi sempre più in dettaglio sulla direzione e sul singolo ruolo.

In particolare, il sistema di valutazione si concentra sui comportamenti rilevanti per il business, osservabili e facilmente valutabili, tramite un processo "user friendly" di facile accesso. Il punto di partenza del sistema di valutazione è **l'individuazione di quelle competenze e comportamenti realmente rappresentativi** per l'azienda.

Partendo dall'individuazione della Carta dei Valori AdB, è stato individuato il **modello di leadership** in linea con gli obiettivi strategici aziendali ed in ottica di coerenza sono state identificate le competenze core d'azienda. Successivamente sono stati identificati i comportamenti caratteristici di ogni specifica funzione e i comportamenti definiti per ciascun ruolo.

Dal mese di marzo 2020, in seguito alla diffusione del Covid-19, il sistema di valutazione delle competenze tramite piattaforma è stato sospeso a causa dell'elevata incidenza dei periodi di assenza dovuti all'introduzione della CIGS che ha reso difficile osservare e valutare quotidianamente le competenze in un sistema di continuous feedback. Il sistema di valutazione è rimasto attivo soltanto per i lavoratori turnisti del settore Security, secondo quanto previsto dalla normativa.

La collaborazione con la Bologna Business School

Adb ha iniziato a fine 2021 anche con la collaborazione di Enti esterni fra cui la Bologna Business School, ad ipotizzare un'evoluzione del sistema di competenze e della metodologia di valutazione, in ottica sia di nuove competenze emerse con l'introduzione dello Smart Working, sia di modalità di osservazione dei comportamenti e feedback in un'organizzazione del lavoro tramite team inter-funzionali e di progetto. Questi temi saranno approfonditi e valutati attentamente in una successiva fase di ripresa delle attività e di riattivazione del sistema di valutazione.

2.7.4 Formazione

Le persone sono la componente fondamentale di un'organizzazione: esprimono competenze, esperienze e qualità personali e costituiscono il motore della competitività aziendale e del valore generato dai servizi che offriamo ai clienti e al mercato. Le persone, infatti, creano valore per l'azienda e occuparsi della loro formazione significa quindi promuovere non solo la loro crescita, ma anche lo sviluppo dell'organizzazione stessa.
La formazione costituisce dunque una leva fondamentale per sostenere lo sviluppo professionale, per favorire i processi di innovazione, di sostenibilità e il miglioramento delle competenze, indispensabili per confrontarsi con un mercato in continua evoluzione. Scenari economici sempre più complessi e mutevoli ci impongono nuove sfide e esigenze di mercato sempre più pressanti ci richiedono la capacità di reagire prontamente e di essere orientati al nuovo, nonché di essere fortemente integrati al nostro interno.
Saper affrontare il cambiamento è diventato parte integrante del nostro lavoro e la capacità di comprendere e fare nostre le novità, rappresenta la chiave di successo. L'investimento nella formazione diventa quindi un fattore strategico per l'azienda, al fine di accompagnare al meglio i processi di innovazione, di digitalizzazione e di sostenibilità in un percorso di apprendimento permanente.
L'offerta formativa e la gestione delle attività che ne derivano si evolvono continuamente, sempre in linea con i valori e il modello di leadership aziendali. L'aeroporto è un'organizzazione complessa e come tale è contraddistinta da molteplici attività, effettuate sia dal personale AdB sia dal personale di organizzazioni che operano e forniscono servizi in/ per l'aeroporto.
È responsabilità di AdB definire, monitorare e assicurare in questo contesto, elevati standard di sicurezza e di safety che devono essere conosciuti, condivisi ed adottati da tutti i soggetti, dipendenti e terzi, che operano fornendo servizi presso l'Aeroporto di Bologna. È importante che le persone siano formate in ottica di sicurezza personale, lavorativa e ambientale. Con questo fine, la Società stabilisce, guida ed attua 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.

Crescita e sviluppo delle competenze

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.
Proprio per tenere alto il livello di Safety, in un momento particolare dovuto alla pandemia che ha visto alternarsi la presenza di una parte del personale a lunghe assenze, il corso e-learning realizzato dal Training Center nel 2020, continua ad essere fruito dal personale che rientra dopo lunga assenza. Il fine è quello di mantenere aggiornata la professionalità del personale dopo assenze di 60 giorni o più. Il training path di refresh, deve essere fruito prima della ripresa delle attività e comunque nei primi 15 giorni dal rientro in servizio. Il corso di refresh in modalità e-learning, dura 1 ora, ed è un "condensato", come da indicazioni di ACI Europe Guidance Document for Safety & Airside Operations, dei fondamentali di SMS, Human Factor, Airside Safety e Misure post Covid.

Piano formativo annuale

Il Piano Formativo Annuale integra la formazione manageriale e quella tecnica, spesso obbligatoria e soggetta a scadenze, in una visione a 360 gradi di tutta la formazione dell'anno. La formazione si divide in due macro-aree: quella tecnico-operativa costruita sulla base di uno specifico ruolo e del relativo percorso formativo; quella manageriale, sviluppata attraverso sviluppo di softskill, coaching individuali e progetti inter-funzionali tra le diverse direzioni. Le principali tematiche del 2021 sono rappresentate di seguito:

	Piano formativo 2021
Pandemic Fatigue	Gli effetti high disruptive della Pandemia sui modelli di business del settore del trasporto aereo e la necessità di ridisegnare nuove strategie di continuità e sviluppo ha spinto a creare un percorso di training a supporto del Management Board, il gruppo di top manager chiamato a giocare un ruolo strategico e determinante in un periodo storico di estrema "volatilità" ed incertezza. Il Management Board, si è trovato a gestire una forte e prolungata fase di incertezza che provoca difficoltà sotto il profilo strategico, gestionale e di guida delle persone. Il percorso completamente finanziato da Fondirigenti, è stato strutturato su due percorsi complementari "Gestire la Pandemic Fatigue" e "Dalla Gestione della Pandemic Fatigue" allo sviluppo della Leadership collaborativa, e finalizzato a superare gli effetti avversi della pandemia sia a livello emozionale che relazionale fino a strutturare un approccio di Open Management per lavorare meglio insieme e sviluppare la competitività dell'azienda. La Pandemic Fatigue è oggetto di attenzione da parte del OMS, l'Organizzazione Mondiale della Sanità.
Security Culture	L'ICAO ha dichiarato il 2021 l'anno della Security Culture con lo scopo di accrescere la sensibilità e la consapevolezza nei confronti della cultura della sicurezza, promuovendo azioni positive, training ed eventi. L'obiettivo è incoraggiare e facilitare il rafforzamento di comportamenti e pratiche ispirati alla security culture, puntando sul principio che la sicurezza è responsabilità di ciascuno. Pensare ed agire in maniera più consapevole migliora il livello generale di protezione. Oltre ad aver integrato con questa tematica i corsi security, rivolti sia alle persone di AdB che al personale esterno che lavora nell'ambito della comunità aeroportuale, è stato organizzato per un gruppo più "tecnico" che si occupa di Security, il corso Internal Avisec Quality Auditor, finalizzato a mantenere un alto livello di standard qualitativi dei processi security.
Protezione Dati	Nell'ambito del progetto Cyrano co-finanziato dall'Unione Europea è stato realizzato il corso e-learning GDPR (General Data Protection Regulation) sul tema della protezione dei dati con supporto di azienda esterna specializzata. Il GDPR rappresenta la principale normativa europea in materia di protezione dei dati e rappresenta un cambio di paradigma per rispondere alla sfida delle nuove tecnologie digitali. Il Regolamento sposta decisamente il fulcro della normativa dalla tutela dell'interessato alla responsabilità del titolare e dei responsabili del trattamento che devono adottare comportamenti proattivi e dimostrare la concreta applicazione del regolamento. Cyrano a sua volta è stato pensato per realizzare la combinazione di un innovativo strumento tecnologico di e-learning e di procedure organizzative, focalizzate sulle attività degli operatori di servizi essenziali e di infrastrutture critiche. Il training nell'ambito del progetto Cyrano mira ad aumentare la consapevolezza cyber tra i dipendenti, considerati come i primi punti di accesso al network IT delle Aziende e quindi oggetto di possibili per attacchi volti a minare la sicurezza informatica delle stesse. È importante e strategico formare ed aggiornare i dipendenti, che rappresentano anche la "prima linea di difesa" della rete informatica aziendale e il cui comportamento può influire fortemente sulla sua resilienza. Il corso GDPR è stato pensato per rafforzare il corso Cyber Risk, Privacy & Information Security-GDPR previsto per tutti i ruoli aziendali a cadenza annuale con l'obiettivo di sensibilizzare tutto il personale in materia di Cyber security aeroportuale.
Formazione su tematiche di sostenibilità	Nella consapevolezza che pur nell'attuale scenario caratterizzato dal Covid-19 ci sono trasformazioni epocali anche in campo economico e geopolitico, e i temi ambientali e sociali e richiedono un cambiamento a livello di pensiero, azione e organizzazione. Per questo motivo è stato sviluppato da AdB nel training 2021 un ambito di corsi dedicati alla sostenibilità: - il corso sulla nuova normativa UE Taxonomy rivolta ad un ampio numero di colleghi di tutte le aree per comprendere cosa significa la classificazione delle attività ecosostenibili e quali possono essere considerati tali in ambito aeroportuale. - l'Economia Circolare quale modello di produzione e consumo per allungare quanto più possibile la "durata di vita" dei prodotti, promuovendo pratiche di condivisione, prestito, riutilizzo, riparazione, ricondizionamento e riciclo dei materiali e prodotti esistenti. Lo scopo è superare il tradizionale modello economico lineare che dipende dalla disponibilità di illimitate quantità di materiali e di energia, scontrandosi con la realtà di un'offerta limitata per molte risorse essenziali per l'economia. - il corso Reporting di sostenibilità: è sempre più cruciale mappare gli effetti delle attività strategiche in termini di valore economico, sociale e ambientale generato e comunicare le prestazioni e gli impatti dell'impresa. - il corso finanziato da Fondimpresa sugli Adempimenti normativi in materia di energia nella progettazione di edifici rivolto nello specifico alla direzione infrastrutture, sul tema dei criteri minimi ambientali e dell'efficienza energetica.

Le attività di formazione presso le controllate

La formazione anche in FFM rappresenta un driver essenziale per gli aggiornamenti in ambito tecnico con una costante attenzione agli aspetti di safety, sempre più essenziali nei settori dell'handling e in generale della logistica.
Nell'ambito del Servizio di Prevenzione e Protezione della sicurezza del lavoro sono stati svolti i corsi di Primo Soccorso (corso base e refresh), Antincendio, e 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.
Tra gli altri corsi erogati si segnala il corso Training and Other Supporting Materials e il corso di Safe Uld Handling, inoltre sono stati svolti gli aggiornamenti dei Corsi di Airside Safety Aeroportuale e Driving Licence, e il corso di Formazione periodica di Security per il Responsabile della Sicurezza cat. A12, propedeutici allo svolgimento dell'attività operativa all'interno del sedime aeroportuale.
Anche TAG ritiene che la massima attenzione debba essere posta nella formazione del personale allo scopo di istruire ogni operatore all'ottica della sicurezza personale, ambientale e lavorativa.
L'attuazione concreta e puntuale dei piani di formazione e addestramento contenuti nel programma permette al personale in forza a TAG di ricevere e mantenere livelli di conoscenza, competenza e requisiti in linea con gli standard richiesta da Enac, da AdB, dalla normativa e dai clienti.
Il personale di nuova assunzione viene accuratamente formato ed informato su procedure norme e disposizioni, inoltre 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.
In seguito all'affidamento da parte di AdB del servizio d'assistenza H24 (voli di aviazione commerciale non programmati nella fascia oraria 00.00-05.00, voli sanitari, ambulanza, militari e di Stato 24/7) si è reso necessario attivare alcune attività di formazione specifica per gli addetti di rampa e gli impiegati dell'ufficio operativo. L'inizio delle attività del presidio H24 ha fatto sì che si sia reso necessario l'incremento del personale (personale acquisito dall'handler cedente il servizio). I nuovi addetti hanno anche effettuato formazione specifica per i lavoratori relativa alla nuova certificazione ISO 45001 tramite il supporto dei consulenti esterni di TAG.
Durante il corso del 2021 a causa dell'emergenza Covid-19 sono stati attivati corsi mediante piattaforme on line e una particolare attenzione è stata posta alla divulgazione di tutte le norme attinenti la prevenzione della diffusione del Covid-19 sul posto di lavoro attraverso briefing specifici. Per tutti gli argomenti oggetto di formazione nel corso del 2021 sono stati utilizzati proficency check al fine di valutare le competenze acquisite attraverso i corsi.

Indicatori di performance

Ore di formazione pro capite (GRI Standard 404-1)	u.m.	2019			2020			2021		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dipendenti	Ore/N	**38**	**36**	**37**	**33**	**24**	**28**	**30**	**23**	**26**
Dirigenti		83	71	**81**	48	33	**45**	54	46	**51**
Quadri		71	49	**61**	49	40	**45**	23	24	**23**
Impiegati		44	35	**39**	34	22	**27**	25	22	**23**
Operai		15	13	**15**	25	21	**25**	37	41	**37**

Ore di formazione per argomento	u.m.	Ore		
		2019	2020	2021
Sostenibilità e ambiente	N°		460	324
Compliance		3.808	4.069	3.801
Safety		1.698	1.232	1.199
Manageriale		6.378	2.592	1.813
DGR		492	696	511
PRM		376	581	606
Security		5.756	2.268	2.002
Sicurezza		1.518	1.391	1.802
Altro		198	177	480
Totale		**20.224**	**13.402**	**12.539**

Il dato delle ore di formazione totale erogate nel 2021 è in linea con quello del 2020 e si attesta a livelli decisamente inferiori rispetto al periodo pre-Covid. Analizzando il trend per categoria professionale si nota un incremento nelle ore di formazione pro capite per gli operai, si tratta in particolare degli operai di Tag come dettagliato sopra.

2.7.5 Benessere e soddisfazione dei dipendenti

Il Gruppo considera il benessere dei dipendenti come una leva fondamentale per assicurare, da un lato la produttività d'impresa, dall'altro per valorizzare al meglio le proprie risorse. Per questo motivo il livello di engagement è costantemente monitorato, così come il grado di soddisfazione dei dipendenti e l'adesione alla strategia e ai valori aziendali con apposite survey. Nel corso del 2021 il Gruppo AdB ha condotto due survey: una in collaborazione con il Tavolo SmartBO sul gradimento dello Smart Working e sulle abitudini di mobilità dei dipendenti *(per ulteriori dettagli si rimanda al capitolo 2.3 Garantire l'accessibilità e il trasporto pubblico);* una seconda indagine è stata sottoposta all'intera community aeroportuale per monitorare il livello di gradimento e qualità del ristorante interaziendale "Bon-Apt".

Inoltre, in occasione dell'annuale survey sulla materialità (alla quale nel 2021 hanno risposto 159 dipendenti) al secondo e al quarto posto per punteggio ottenuto sono emersi i temi: Gestione delle risorse umane, del loro benessere e della salute e sicurezza dei lavoratori, con un punteggio di 9,7/10 (+0,8 rispetto al 2020); e Formazione e sviluppo dei dipendenti, con un punteggio di 8,5/10 (+0,3 rispetto al 2020).

Tra gli spunti di miglioramento citati si segnala l'aggiornamento delle dotazioni informatiche per il lavoro agile (su questo tema il Gruppo si impegna ad utilizzare i fondi stanziati dal Bando Conciliamo, come descritto successivamente); la richiesta di istituire un sistema di valutazione e autovalutazione basato su obiettivi target per tutti i dipendenti (AdB sta lavorando alla ridefinizione e riattivazione del sistema di valutazione delle competenze per il 2022) e la possibilità di migliorare la responsabilità sociale dell'impresa, ovvero l'insieme delle politiche ed attività da adottare all'interno e verso l'esterno per "restituire" alla società le risorse collettive utilizzate/consumate. Con riferimento a questo ultimo aspetto si rimanda alle iniziative definite all'interno del Piano di Sostenibilità.

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

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

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

AdB, già da tempo ha introdotto i flexible benefits (il Piano Welfare **è stato contrattualizzato** con le OO.SS. e la RSU aziendale nel 2017) a cui possono accedere tutti i dipendenti a tempo indeterminato, a cui si è aggiunta la possibilità di convertire il Premio in acquisto di beni e servizi. Nonostante il periodo di crisi economica, anche nel 2021 è stato garantito ai dipendenti l'acceso ai servizi resi disponibili dalla piattaforma Welfare grazie all'iniziativa solidale di riduzione del 10% della propria retribuzione da parte dei dirigenti.

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 2021 sono state organizzate giornate dedicate alla diagnosi precoce delle neoplasie tiroidee per un totale di oltre 90 controlli gratuiti a disposizione dei dipendenti del Gruppo AdB, svolti nel pieno rispetto delle norme Covid-19. Inoltre, il servizio di vaccinazione antinfluenzale è stato assicurato anche nel 2021 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 2021 trasformando molti degli incontri in modalità a distanza con l'uso di una piattaforma online e affrontando numerose questioni legate anche all'impatto psicologico della pandemia e dell'ampio utilizzo dello Smart Working.

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

Per favorire il benessere psicofisico attraverso una alimentazione consapevole, AdB ha affidato ad un operatore del settore un ristorante inter-aziendale (disponibile per tutta la comunità aeroportuale) che offre anche prodotti locali e cibi biologici; inoltre, dal 2019 è disponibile una palestra per la comunità aeroportuale.

Nel 2019, AdB ha siglato 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 è aggiudicata (al 24mo posto su 760 progetti presentati) le risorse economiche stanziate dal Bando #Conciliamo, promosso dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri per progetti di conciliazione vita-lavoro, welfare e mobilità sostenibile. I fondi saranno impiegati nel corso del 2022 per co-finanziare 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.

AdB sostiene i propri dipendenti durante l'emergenza Covid-19

Diverse sono state le iniziative che hanno arricchito il Piano Welfare di AdB durante il periodo di emergenza: tra queste, la stipula di una polizza sanitaria per il 2021 a copertura di un eventuale ricovero ospedaliero causato dall'infezione da Covid-19. Grazie al supporto del Presidio Sanitario ASL collocato in aeroporto e di un centro diagnostico privato, AdB ha portato avanti la campagna di Screening Covid per i propri lavoratori, con l'esecuzione di test antigenici rapidi e ha promosso la campagna vaccinale della regione Emilia-Romagna. Diverse anche le iniziative volte a supportare i dipendenti nella gestione familiare e nella conciliazione tra vita privata e lavorativa, durante il periodo di emergenza, tra queste:

- l'introduzione dello **Smart Working Emergency** per circa 120 dipendenti non turnisti (compatibilmente con le mansioni svolte e la continuità dei servizi essenziali);
- l'estensione della fascia oraria di flessibilità in entrata (dalle 8.00 alle 12.00) e in uscita (dalle 16.00 alle 20.00);
- la proroga dell'accordo di mono-genitorialità e Banca Ore Solidale, volto ad agevolare nell'orario di lavoro e nella concessione di ferie e permessi i dipendenti mono-affidatari di figli minori, oppure con figli affetti da gravi disabilità;
- la concessione di periodi estesi di Cassa Integrazione volontaria nel caso di particolari esigenze organizzative del dipendente o per problemi di carattere sanitario.

2.7.6 Relazioni industriali

Nell'ambito delle relazioni industriali AdB promuove il rispetto delle norme, delle relazioni industriali e sindacali e incoraggia relazioni positive con gli attori della 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. 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.
A seguito del perdurare della forte crisi economica che ha colpito a livello globale l'intero settore dell'aviazione commerciale, e della conseguente necessità di ricorrere al sostegno degli ammortizzatori sociali previsti dalla normativa nazionale, il 26 Febbraio 2021 è stato sottoscritto con le Organizzazioni Sindacali l'accordo per l'avvio della Cassa Integrazione Guadagni in deroga, (secondo quanto previsto dal D.L. n° 178/2020) per i dipendenti AdB e FFM per un periodo di 12 settimane. Successivamente, in data 27 maggio 2021 è stato firmato l'accordo per l'accesso alle ulteriori 28 settimane previste dal Decreto Sostegni. Per entrambi i periodi di CIGD AdB e FFM hanno, inoltre, ottenuto l'integrazione al reddito per i propri lavoratori dal Fondo di Solidarietà del Trasporto Aereo, che ha previsto la copertura della retribuzione fino all'80% reale della media retributiva del 2019 di ogni lavoratore.
Inoltre, in ottica di tutela occupazionale per i propri dipendenti, nel gennaio 2021 AdB e FFM hanno siglato un accordo con le OO.SS. per istituire un piano di esodo incentivato volontario ai sensi di quanto stabilito dal D.L. 104/2020 (art.14 comma 3) e dal D.L. 137/2020. L'accordo ha subito diverse proroghe fino al 31/10/2021. A tale piano hanno aderito in maniera volontaria 15 dipendenti delle due Società.
In generale, nella gestione della crisi e nell'attuazione delle misure di prevenzione del contagio nei luoghi di lavoro, AdB ha sempre mantenuto un costante rapporto di collaborazione e di scambio reciproco di informazioni con le Organizzazioni Sindacali e con le altre Società operanti sullo scalo.
Infine, nel dicembre 2021 è stato siglato un accordo per l'istituzione del Premio di Risultato anche per TAG (fino a quel momento assente) per il triennio 2021-2023; il premio economico è conferito ai dipendenti della Società al raggiungimento di determinati target di redditività, produttività e assiduità.

Piani pensionistici

L'Aeroporto di Bologna dimostra 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. 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 nel 2021 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 performance

Fondo pensione PREVAER (GRI 201-3)	u.m.	2019	2020	2021
Numero iscritti	N°	103	116	126
Attivo netto destinato alla previdenza (Az+Dip+TFR)	€	358.635	381.230	419.155
Fondo pensione FONSEA	**u.m.**	**2019**	**2020**	**2021**
Numero iscritti	N°	99	94	85
Attivo netto destinato alla previdenza (Az+Dip+TFR)	€	464.999	412.355	385.713

2.7.7 Tutela e prevenzione della Salute e Sicurezza sul Lavoro

AdB dedica grande attenzione alle tematiche di Salute e Sicurezza non soltanto nel confronto dei lavoratori, ma anche di tutti gli utenti aeroportuali, quale elemento di sviluppo sostenibile delle proprie attività e servizi. Per rispondere a questo obiettivo, la Società è certificata al Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza (SGSSL) secondo gli standard UNI EN ISO 45001:2018 nonché, al fine del miglioramento degli aspetti di prevenzione e gestione emergenze, ha implementato un Sistema della Sicurezza Antincendio (SGSA) secondo i dettami del DM 18/10/2019, integrandolo al Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza.
AdB è strutturata con una specifica organizzazione con relative deleghe e nomine che garantisce il coinvolgimento e la supervisione sugli aspetti di prevenzione e protezione per la salute e sicurezza a tutti i livelli aziendali.
Il Dipartimento di Salute e Sicurezza, in accordo con le altre unità organizzative, si occupa di attività quali valutazione del rischio, identificazione delle misure di miglioramento e attività di formazione ed informazione. Le attività di valutazione si articolano in indagini tecniche specifiche e in cicli continui di ispezioni e sorveglianza, mirate a verificare l'applicazione delle regole di salute e sicurezza ed al loro miglioramento continuo, nonché analisi a seguito di segnalazioni di incidenti ed infortuni. A tale riguardo le azioni intraprese per eliminare e ridurre i rischi sono state efficaci come evidenziato dall'assenza di malattie professionali riconosciute o infortuni sul lavoro con gravi conseguenze, nel corso dell'anno.
Considerevole attenzione è poi rivolta al coordinamento con le terze parti, con attività di cooperazione e coordinamento al fine di fornire informative e valutare i rischi interferenziali, non solo per le attività svolte da fornitori della Società, ma anche per quelle svolte dalle altre aziende presenti a qualunque titolo all'interno dell'Aeroporto.
Nell'ottica di tutela del benessere dei lavoratori, si evidenzia inoltre che l'azienda si è impegnata anche per gli aspetti di gestione dello stress lavoro correlato, istituendo uno sportello di ascolto *(per i dettagli si rimanda al capitolo 2.7.5 Benessere e soddisfazione dei dipendenti).*
Dal punto di vista della condivisione e sensibilizzazione dei lavoratori, oltre alle attività formative in essere, la Società continua la sua attività informativa tramite gli strumenti Web con la pubblicazione sulla intranet aziendale delle valutazioni del rischio, procedure e documenti in materia di sicurezza sul lavoro, nonché promuove la cultura della sicurezza tramite comunicazioni ed approfondimenti nel social network aziendale.

AdB al fianco dei propri dipendenti durante l'emergenza Covid-19

A seguito del perdurare dell'emergenza sanitaria pandemica, anche nel 2021 sono proseguiti gli incontri settimanali del Comitato specifico Covid-19, istituito l'anno scorso ed esteso a tutte le aziende del Gruppo, al fine di monitorare costantemente l'evolversi della situazione pandemica ed identificare le opportune misure di contenimento da mettere in atto di volta in volta, anche con riferimento al recepimento delle direttive governative.

A tale riguardo si sono mantenute ed implementate le misure di contenimento sia di protezione individuale che di limitazione alla diffusione del virus, puntando anche ad una costante attività di informazione ed approfondimento al personale aziendale e di supporto alle specifiche situazioni delle persone nell'ambito della crisi pandemica in atto.

A tale riguardo è stato inoltre istituito un presidio fisso presso l'aeroporto, in collaborazione con una Società esterna, presso il quale i dipendenti possono rivolgersi per effettuare test sierologici al fine di migliorare il servizio di screening pandemico, senza dover ricorrere alla propria farmacia di zona.

Indicatori di performance

Infortuni dei dipendenti[21] (GRI Standard 2018 403-9)	u.m.	31/12/2019 Totale	31/12/2020 Totale	31/12/2021 Totale
Infortuni registrabili	N.	**6**	**7**	**5**
AdB SPA		6	6	4
Fast Freight Marconi Spa		-	1	-
Tag Bologna S.r.l		-	-	1
Numero di ore lavorate	ore	**846.695**	**588.354**	**589.310**
AdB SPA		802.520	551.436	546.150
Fast Freight Marconi Spa		27.128	17.284	18.144
Tag Bologna S.r.l		17.047	19.634	25.016
Tasso di infortuni sul lavoro registrabili		**7,09**	**11,90**	**8,48**

Nel corso del 2021 si sono verificati 5 infortuni sul lavoro, registrando così un trend positivo rispetto all'esercizio precedente (7 infortuni). Per quanto riguarda le cause degli infortuni sul lavoro, sono principalmente imputabili ad inciampo o movimentazione di persone e valigie o oggetti ingombranti con conseguenti traumi e contusioni. Si evidenzia che si è registrato un periodo di circa 5 mesi senza presenza di infortuni, da febbraio a luglio.
Relativamente alla gravità dell'infortunio si è rilevata una diminuzione delle ore di assenza per infortunio (le ore di assenza per infortunio registrate nel 2021 sono 1.954 mentre quelle registrate nel 2020 sono 4.773).
Nel corso del triennio non si sono registrati decessi o casi di malattie professionali e dei 5 infortuni registrati sul lavoro nell'anno, nessun caso è imputabile come "infortuno sul lavoro con gravi conseguenze[22]".

Infortuni lavoratori non dipendenti (GRI Standard 2018 403-9)	u.m.	31/12/2020 Totale	31/12/2021 Totale
Infortuni registrabili	N.	**14**	**32**
Infortuni con gravi conseguenze		1	-
Numero ore lavorate	ore	427.632	990.264
Tasso di infortuni sul lavoro registrabili		**32,74**	**33,32**
Tasso di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze		2,38	-

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. Oltre ai dati rappresentati in tabella, per il 2021 si evidenzia per una società di handling, il decesso sul lavoro di un dipendente causato da un malore avvenuto improvvisamente; tale evento non è stato considerato infortunio sul lavoro da parte dell'INAIL e pertanto non è stato conteggiato nella tabella sopra riportata. Nel corso del 2021 sono avvenuti 32 infortuni sul lavoro che hanno coinvolto lavoratori non dipendenti, un trend in crescita che si compone di 29 infortuni delle società handlers, 1 infortunio delle aziende in appalto ad AdB e 2 infortuni delle aziende in appalto ad FFM. Tale valore seppur in crescita va letto a fronte di un ampliamento del perimetro di analisi.

21 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 2021 si sono registrati 6 infortuni in itinere, che hanno coinvolto dipendenti e 6 infortuni in itinere che hanno coinvolto personale non dipendente, in tutti i casi il trasporto non era stato organizzato dal Gruppo

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

Glossario

ABC Gate - Automatic Border Control

ACI Europe - Airports Council International Europe

ART – Autorità di Regolazione Trasporti

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

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

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

OdV - Organismo di Vigilanza

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

PRM - Passeggeri a Ridotta Mobilità

PSCL – Piano Spostamento Casa-Lavoro

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

SMS - Safety Management System

Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali[23]

Tema materiale	GRI Standard and Airport Operators sector disclosure	Perimetro dell'impatto	Tipologia
Formazione e sviluppo dei dipendenti	Formazione	Gruppo	Impatto diretto
Gestione delle risorse umane, del loro benessere e della salute e sicurezza dei lavoratori	Occupazione	Gruppo	Impatto diretto
	Salute e sicurezza sul lavoro	Gruppo, Lavoratori in somministrazione, Lavoratori presso le società di Handling	Impatto diretto
	Relazioni tra lavoratori e management	Gruppo	Impatto diretto
	Performance economiche	Gruppo	Impatto diretto
Parità di genere, Diversity & Inclusion	Diversità e pari opportunità	Gruppo	Impatto diretto
Gestione delle risorse naturali e degli impatti ambientali	Acqua	Gruppo	Impatto diretto
Economia circolare, gestione dei rifiuti e delle sostanze pericolose	Rifiuti	Gruppo	Impatto diretto
Net zero carbon: efficienza energetica e contrasto al cambiamento climatico	Energia	Gruppo	Impatto diretto
	Emissioni	Gruppo	Impatto diretto
Gestione del rumore	*	Gruppo, Operatori aeroportuali	Impatto diretto e indiretto
Digitalizzazione	*	Gruppo	Impatto diretto
Sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale	Presenza sul mercato	Gruppo, Operatori Aeroportuali	Impatto diretto
Sviluppo del network di destinazioni	Presenza sul mercato	Gruppo, Operatori Aeroportuali	Impatto diretto e indiretto
Customer satisfaction, qualità dei servizi offerti e sviluppo business non aviation	Salute e sicurezza dei clienti	Gruppo, Operatori Aeroportuali	Impatto diretto e indiretto
Coinvolgimento e sviluppo del territorio	Impatti economici indiretti	Gruppo	Impatto diretto e indiretto
Accessibilità delle strutture	*	Gruppo, Operatori Aeroportuali, Pubblica Amministrazione	Impatto diretto e indiretto
Safety aeroportuale e gestione delle emergenze	Salute e sicurezza dei clienti	Gruppo	Impatto diretto
Prevenzione della corruzione	Anticorruzione Comportamento anticoncorrenziale	Gruppo	Impatto diretto
	Compliance socio-economica	Gruppo	Impatto diretto
Filiera Sostenibile	*	Gruppo	Impatto diretto e indiretto
	Performance economiche	Gruppo	Impatto diretto

23 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-Specifc GRI Standards. il Gruppo riporta nel documento l'approccio di gestione adottato e i relativi indicatori

GRI CONTENT INDEX		
Disclosure	**Descrizione dell'indicatore**	**Numero di pagina**
GRI 102: GENERAL DISCLOSURES 2016		
ORGANIZATIONAL PROFILE		
102-1	Nome dell'organizzazione	P.4 Nota metodologica
102-2	Attività, principali marchi, prodotti e/o servizi	P.10 Il Gruppo AdB P.38-40 La strategia per creare valore P.41-42 Ampliare il network di destinazioni
102-3	Luogo in cui ha sede il quartier generale dell'organizzazione	P.10 Il Gruppo AdB
102-4	Paesi in cui l'organizzazione opera	P.10 Il Gruppo AdB P.38-40 La strategia per creare valore P.41-42 Ampliare il network di destinazioni
102-5	Assetto proprietario e forma legale	P.18-19 Assetto societario e struttura del Gruppo
102-6	Mercati serviti	P.10 Il Gruppo AdB P.38-40 La strategia per creare valore P.41-42 Ampliare il network di destinazioni
102-7	Dimensione dell'organizzazione	P.10 Il Gruppo AdB P.18-19 Assetto societario e struttura del Gruppo P.76-79 Gestione del personale
102-8	Dipendenti per tipologia di contratto, genere, provenienza, età, appartenenza a categorie protette	P.76-79 Gestione del personale
102-9	Descrizione della catena di fornitura	P.35 Politiche di procurement e gestione degli appalti
102-10	Modifiche significative durante il periodo di rendicontazione riguardanti le dimensioni del Gruppo, la struttura, la proprietà o la catena dei fornitori	P.18-19 Assetto societario e struttura del Gruppo
102-11	Modalità di applicazione del principio o approccio prudenziale	P.30-31 Il modello organizzativo per una gestione etica del business P.33-34 Modello di gestione dei rischi integrato P.34 Principali fattori di rischio non finanziari
102-12	Adozione di codici e principi esterni in ambito economico, sociale e ambientale	P.12-13 Contesto di riferimento, modello di business e strategia P.16 Agenda 2030: le interazioni del Gruppo con gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs) P.68-70 Efficientamento energetico e contrasto al cambiamento climatico
102-13	Appartenenza ad associazioni e organizzazioni di sostegno nazionale o internazionale	P.86 Relazioni industriali
STRATEGY		
102-14	Dichiarazione del Presidente e dell'Amministratore Delegato	P.3 Lettera agli stakeholder

102-15	Principali impatti, rischi e opportunità	P.6 I principali presidi socio-ambientali del Gruppo AdB P.30-31 Il modello organizzativo per una gestione etica del business P.33-34 Modello di gestione dei rischi integrato P.34 Principali fattori di rischio non finanziari
ETHICS AND INTEGRITY		
102-16	Valori, principi, standard e norme di comportamento interne all'azienda	P.10 Il Gruppo AdB P.30-31 Il modello organizzativo per una gestione etica del business
GOVERNANCE		
102-18	Struttura di Governance aziendale	P.20-21 Il Modello di Corporate Governance
102-22	Descrizione della composizione del più alto organo di governo e dei comitati	P.20-21 Il Modello di Corporate Governance. I curriculum vitae degli Amministratori, contenenti un'esauriente informativa sulle caratteristiche personali e professionali di ciascuno di essi, sono disponibili sul sito internet della Società (sezione Investor relations/Corporate Governance/CdA).
STAKEHOLDER ENGAGEMENT		
102-40	Elenco degli stakeholder coinvolti	P.26-29 Stakeholder engagement e analisi di materialità
102-41	Percentuale dei dipendenti coperti da contratti collettivi di lavoro	P.86 Relazioni industriali
102-42	Processo di identificazione e selezione degli stakeholder da coinvolgere	P.26-29 Stakeholder engagement e analisi di materialità
102-43	Approccio al coinvolgimento degli stakeholder	P.26-29 Stakeholder engagement e analisi di materialità P.54 Customer satisfaction e qualità dei servizi offerti
102-44	Aspetti chiave e critiche emerse dal coinvolgimento degli stakeholder e relative azioni (stakeholder engagement)	P.26-29 Stakeholder engagement e analisi di materialità P.54 Customer satisfaction e qualità dei servizi offerti
REPORTING PRACTICE		
102-45	Elenco delle società incluse nel bilancio consolidato e indicazione delle società non comprese nel report	P.4 Nota metodologica
102-46	Processo di definizione dei contenuti del report e del perimetro di ciascun aspetto	P.4 Nota metodologica P.90 Tabella di raccordo GRI Standards e temi materiali
102-47	Elenco degli aspetti identificati come materiali	P.29 Analisi di materialità
102-48	Spiegazione degli effetti di qualsiasi modifica di informazioni inserite nei bilanci precedenti e motivazioni di tali modifiche	P.4 Nota metodologica
102-49	Modifiche significative rispetto al precedente periodo di rendicontazione	P.4 Nota metodologica
102-50	Periodo di rendicontazione	P.4 Nota metodologica

102-51	Data di pubblicazione del bilancio più recente	Marzo 2021
102-52	Periodicità di rendicontazione	P.4 Nota metodologica
102-53	Contatti e indirizzi utili per richiedere informazioni sul bilancio e i suoi contenuti	P.4 Nota metodologica
102-54	Scelta dell'opzione "in accordance"	P.4 Nota metodologica
102-55	GRI content index	P.91-100 GRI Content Index
102-56	Attestazione esterna	P.102 Relazione della società di revisione
PERFORMANCE ECONOMICA: TOPIC SPECIFIC STANDARDS		
GRI 201: ECONOMIC PERFORMANCE 2016		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P.29 Analisi di materialità P.90 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P.49 Contribuire allo sviluppo del territorio P.86 Relazioni industriali
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P.49 Contribuire allo sviluppo del territorio P.86 Relazioni industriali
201-1	Valore economico diretto generato e distribuito	P.49 Contribuire allo sviluppo del territorio
201-3	Copertura dei piani pensionistici definiti dall'organizzazione	P.86 Relazioni industriali
GRI 202: MARKET PRESENCE 2016		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P.29 Analisi di materialità P.90 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P.86 Relazioni industriali
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P.86 Relazioni industriali
202-1	Rapporto tra lo stipendio all'entrata per genere e il salario minimo	Tale aspetto è regolato dal CCNL e dagli accordi integrativi applicati dal Gruppo; pertanto il rapporto tra lo stipendio all'entrata per genere è pari al salario minimo previsto da tali contratti.
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.41-42 Ampliare il network di destinazioni
AO3	Quantitativo di merce (cargo) movimentato in tonnellate	P.41-42 Ampliare il network di destinazioni
GRI 203: INDIRECT ECONOMIC IMPACTS 2016		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P.29 Analisi di materialità P.90 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P.49 Contribuire allo sviluppo del territorio
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P.49 Contribuire allo sviluppo del territorio
203-2	Principali impatti economici indiretti, compresa la dimensione degli impatti	P.49 Contribuire allo sviluppo del territorio

GRI 205: ANTI-CORRUPTION 2016		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P.29 Analisi di materialità P.90 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P.31-32 Prevenzione della corruzione
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P.31-32 Prevenzione della corruzione
205-2	Comunicazione e formazione in materia di politiche e procedure anticorruzione	P.31-32 Prevenzione della corruzione
205-3	Eventuali episodi di corruzione riscontrati e attività correttive implementate	Nel corso del 2021 non si sono registrati episodi di corruzione
GRI 206: ANTI-COMPETITIVE BEHAVIOR 2016		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P.29 Analisi di materialità P.90 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P.30-31 Il modello organizzativo per una gestione etica del business
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P.30-31 Il modello organizzativo per una gestione etica del business
206-1	Numero totale di azioni legali per comportamento anti-competitivo, antitrust e pratiche monopolistiche e loro risultato	Nel periodo di rendicontazione non si sono verificati casi di non conformità
GRI 207: TAX 2019		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P.29 Analisi di materialità P.90 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P.33 Tax Responsibility
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P.33 Tax Responsibility
207-1	Approccio alla fiscalità	P.33 Tax Responsibility
207-2	Governance fiscale, controllo e gestione del rischio	P.33 Tax Responsibility
207-3	Coinvolgimento degli stakeholder e gestione delle preoccupazioni in materia fiscale	P.33 Tax Responsibility
PERFORMANCE AMBIENTALE: TOPIC SPECIFIC STANDARDS		
GRI 302: ENERGY 2016		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P.29 Analisi di materialità P.90 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P.66 Tutelare l'ambiente e rispondere alle sfide del cambiamento climatico P.68-70 Efficientamento energetico e contrasto al cambiamento climatico
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P.66 Tutelare l'ambiente e rispondere alle sfide del cambiamento climatico P.68-70 Efficientamento energetico e contrasto al cambiamento climatico

302-1	Consumi di energia all'interno dell'organizzazione	P.68-70 Efficientamento energetico e contrasto al cambiamento climatico
302-3	Energy Intensity	P.68-70 Efficientamento energetico e contrasto al cambiamento climatico
GRI 303: WATER AND EFFLUENTS 2018		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P.29 Analisi di materialità P.90 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P.66 Tutelare l'ambiente e rispondere alle sfide del cambiamento climatico P.72 Gestione delle risorse idriche
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P.66 Tutelare l'ambiente e rispondere alle sfide del cambiamento climatico P.72 Gestione delle risorse idriche
303-1	Interazione con l'acqua come risorsa condivisa	P.66 Tutelare l'ambiente e rispondere alle sfide del cambiamento climatico P.72 Gestione delle risorse idriche
303-2	Gestione degli impatti correlati allo scarico d'acqua	P.66 Tutelare l'ambiente e rispondere alle sfide del cambiamento climatico P.72 Gestione delle risorse idriche
303-3	Prelievo idrico	P.72 Gestione delle risorse idriche
AO4	Qualità dell'acqua	P.72 Gestione delle risorse idriche
GRI 305: EMISSIONS 2016		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P.29 Analisi di materialità P.90 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P.66 Tutelare l'ambiente e rispondere alle sfide del cambiamento climatico P.68-70 Efficientamento energetico e contrasto al cambiamento climatico
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P.66 Tutelare l'ambiente e rispondere alle sfide del cambiamento climatico P.68-70 Efficientamento energetico e contrasto al cambiamento climatico
305-1	Emissioni di gas serra dirette (Scope 1)	P.68-70 Efficientamento energetico e contrasto al cambiamento climatico
305-2	Emissioni di gas serra generate da consumi energetici (Scope 2)	P.68-70 Efficientamento energetico e contrasto al cambiamento climatico
305-4	Greenhouse gas (GHG) emissions intensity	P.68-70 Efficientamento energetico e contrasto al cambiamento climatico
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.71 Qualità dell'aria

GRI 306: EFFLUENTS AND WASTE 2020		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P.29 Analisi di materialità P.90 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P.66 Tutelare l'ambiente e rispondere alle sfide del cambiamento climatico P.73-74 Gestione dei rifiuti
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P.66 Tutelare l'ambiente e rispondere alle sfide del cambiamento climatico P.73-74 Gestione dei rifiuti
306-1	Produzione di rifiuti e impatti significativi connessi ai rifiuti	P.73-74 Gestione dei rifiuti
306-2	Gestione degli impatti significativi connessi ai rifiuti	P.73-74 Gestione dei rifiuti
306-3	Rifiuti prodotti	P.73-74 Gestione dei rifiuti
306-4	Rifiuti non destinati a smaltimento	P.73-74 Gestione dei rifiuti
306-5	Rifiuti destinati allo smaltimento	P.73-74 Gestione dei rifiuti
TOPIC: RUMORE		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P.29 Analisi di materialità P.90 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P.66 Tutelare l'ambiente e rispondere alle sfide del cambiamento climatico P.67 Gestione del rumore
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P. 66 Tutelare l'ambiente e rispondere alle sfide del cambiamento climatico P.67 Gestione del rumore
PERFORMANCE SOCIALE: TOPIC SPECIFIC STANDARDS		
GRI 401: EMPLOYMENT 2016		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P.29 Analisi di materialità P.90 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P.75-76 Investire nelle risorse e nel loro sviluppo P.76-79 Gestione del personale P.85-86 Benessere e soddisfazione dei dipendenti
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P.75-76 Investire nelle risorse e nel loro sviluppo P.76-79 Gestione del personale P.85-86 Benessere e soddisfazione dei dipendenti
401-1	Numero totale e tasso di assunzioni e turnover del personale	P.76-79 Gestione del personale
401-2	Benefit forniti ai dipendenti a tempo pieno che non sono forniti ai dipendenti part-time	P.85-86 Benessere e soddisfazione dei dipendenti
GRI 402: LABOR/ MANAGEMENT RELATIONS 2016		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P.29 Analisi di materialità P.90 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali

103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P.75-76 Investire nelle risorse e nel loro sviluppo P.86 Relazioni industriali
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P.75-76 Investire nelle risorse e nel loro sviluppo P.86 Relazioni industriali
402-1	Periodo minimo di preavviso per i cambiamenti operativi	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.
GRI 403: OCCUPATIONAL HEALTH AND SAFETY 2018		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P.29 Analisi di materialità P.90 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P.75-76 Investire nelle risorse e nel loro sviluppo P.87-88 Tutela e prevenzione della Salute e Sicurezza sul Lavoro
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P.75-76 Investire nelle risorse e nel loro sviluppo P.87-88 Tutela e prevenzione della Salute e Sicurezza sul Lavoro
403-1	Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	P.87-88 Tutela e prevenzione della Salute e Sicurezza sul Lavoro
403-2	Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	P.87-88 Tutela e prevenzione della Salute e Sicurezza sul Lavoro
403-3	Servizi di medicina del lavoro	P.87-88 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.87-88 Tutela e prevenzione della Salute e Sicurezza sul Lavoro
403-5	Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro	P.87-88 Tutela e prevenzione della Salute e Sicurezza sul Lavoro
403-6	Promozione della salute dei lavoratori	P.87-88 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.87-88 Tutela e prevenzione della Salute e Sicurezza sul Lavoro

403-9	Infortuni sul lavoro	P.87-88 Tutela e prevenzione della Salute e Sicurezza sul Lavoro
GRI 404: TRAINING AND EDUCATION 2016		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P.29 Analisi di materialità P.90 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P.75-76 Investire nelle risorse e nel loro sviluppo P.81 Valutazione delle performance P.82 Formazione
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P.75-76 Investire nelle risorse e nel loro sviluppo P.81 Valutazione delle performance P.82 Formazione
404-1	Ore di formazione medie annue per dipendente, per genere e per categoria	P.82 Formazione
404-3	Percentuale di dipendenti che ricevono rapporti regolari sulla performance e sullo sviluppo della carriera, per genere e per categoria di dipendente	Nel 2021 il sistema di valutazione della performance è stato sospeso, rimanendo attivo soltanto per il 54,1% dei dipendenti (rispettivamente il 51,8% degli uomini e il 56,6% delle donne), in particolare nel 2021 sono stati coinvolti nel sistema di valutazione i lavoratori turnisti del settore Security (pari al 45,7% degli impiegati del Gruppo) secondo quanto previsto dalla normativa, e impiegati, quadri e dirigenti coinvolti dal piano MBO.
GRI 405: DIVERSITY AND EQUAL OPPORTUNITY 2016		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P.29 Analisi di materialità P.90 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P.20-21 Il modello di Corporate Governance P.75-76 Investire nelle risorse e nel loro sviluppo P.80-81 Diversità e pari opportunità
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P.20-21 Il modello di Corporate Governance P.75-76 Investire nelle risorse e nel loro sviluppo P.80-81 Diversità e pari opportunità
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.20-21 Il modello di Corporate Governance P.80-81 Diversità e pari opportunità
GRI 416: CUSTOMER HEALTH AND SAFETY 2016		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P.29 Analisi di materialità P.90 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P.58 La qualità dell'offerta commerciale e dei servizi premium P.58-59 Safety aeroportuale e gestione delle emergenze
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P.58 La qualità dell'offerta commerciale e dei servizi premium P.58-59 Safety aeroportuale e gestione delle emergenze

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.58-59 Safety aeroportuale e gestione delle emergenze
416-2	Numero totale (suddiviso per tipologia) di casi di non conformità a regolamenti e codici volontari riguardanti gli impatti sulla salute e sicurezza dei prodotti/servizi durante il loro ciclo di vita	Nel periodo di rendicontazione non si sono verificati casi di non conformità
AO9	Numero totale annuo di "wildlife strikes" per 10.000 movimenti di aeromobili	P.58-59 Safety aeroportuale e gestione delle emergenze
GRI 419: SOCIOECONOMIC COMPLIANCE 2016		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P.29 Analisi di materialità P.90 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P.54 Customer satisfaction e qualità dei servizi offerti
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P.54 Customer satisfaction e qualità dei servizi offerti
419-1	Valore monetario delle sanzioni significative per non rispetto di leggi o regolamenti, prodotti e servizi	P.30-31 Il modello organizzativo per una gestione etica del business. *Si segnala che il Gruppo ha ricevuto una sanzione pecuniaria nel 2021, maggiori informazioni sono riportate a pagina 29 del testo.*
TOPIC: SAFETY AEROPORTUALE E GESTIONE DELLE EMERGENZE		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P.29 Analisi di materialità P.90 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P.58-59 Safety aeroportuale e gestione delle emergenze
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P.58-59 Safety aeroportuale e gestione delle emergenze
TOPIC: ACCESSIBILITÀ DELLE STRUTTURE		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P.29 Analisi di materialità P.90 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P.45-47 Garantire l'accessibilità e il trasporto pubblico
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P.45-47 Garantire l'accessibilità e il trasporto pubblico
TOPIC: CUSTOMER SATISFACTION, QUALITÀ DEI SERVIZI OFFERTI E SVILUPPO BUSINESS NON AVIATION		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P.29 Analisi di materialità P.90 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P.54 Customer satisfaction e qualità dei servizi offerti P.56-57 Rispondere ai bisogni dei Passeggeri a ridotta mobilità (PRM)

103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P.54 Customer satisfaction e qualità dei servizi offerti P.56-57 Rispondere ai bisogni dei Passeggeri a ridotta mobilità (PRM)
TOPIC: FILIERA SOSTENIBILE		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P.29 Analisi di materialità P.90 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P.35 Politiche di procurement e gestione degli appalti
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P.35 Politiche di procurement e gestione degli appalti
TOPIC: DIGITALIZZAZIONE		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P.29 Analisi di materialità P.90 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P.55-56 Innovazione e digitalizzazione al servizio del business e dei passeggeri
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P.55-56 Innovazione e digitalizzazione al servizio del business e dei passeggeri

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 volontaria consolidata di carattere non finanziario ai sensi dell'art. 3, c. 10, D.Lgs. 254/2016 e dell'art. 5 del Regolamento Consob adottato con Delibera n. 20267 del 18 gennaio 2018

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

Ai sensi dell'articolo 3, comma 10, del Decreto Legislativo 30 dicembre 2016, n. 254 (di seguito "Decreto") e dell'articolo 5 del Regolamento Consob n. 20267/2018, siamo stati incaricati di effettuare l'esame limitato ("*limited assurance engagement*") della dichiarazione volontaria consolidata di carattere non finanziario della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e sue controllate (di seguito il "Gruppo") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021, predisposta ai sensi degli artt. 4 e 7 del Decreto, e approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 14 marzo 2022 (di seguito "DNF").

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale per la DNF

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

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

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

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

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

Indipendenza della società di revisione e controllo della qualità

Siamo indipendenti in conformità ai principi in materia di etica e di indipendenza dell'*International Code of Ethics for Professional Accountants (including International Independence Standards) (IESBA Code)* emesso dall'*International Ethics Standards Board for Accountants*, basato su principi

fondamentali di integrità, obiettività, competenza e diligenza professionale, riservatezza e comportamento professionale. La nostra società di revisione applica l'*International Standard on Quality Control 1 (ISQC Italia 1)* e, di conseguenza, mantiene un sistema di controllo qualità che include direttive e procedure documentate sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e dei regolamenti applicabili.

Responsabilità della società di revisione

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

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

In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure*:*

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

Building a better working world

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

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

- a livello di Gruppo
  a) con riferimento alle informazioni qualitative contenute nella DNF, e in particolare a modello aziendale, politiche praticate e principali rischi, abbiamo effettuato interviste e acquisito documentazione di supporto per verificarne la coerenza con le evidenze disponibili;
  b) con riferimento alle informazioni quantitative, abbiamo svolto sia procedure analitiche che limitate verifiche per 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 sue attività e del suo contributo agli indicatori di prestazione a livello consolidato, abbiamo effettuato incontri da remoto nel corso dei quali ci siamo confrontati con i responsabili e abbiamo acquisito riscontri documentali circa la corretta applicazione delle procedure e dei metodi di calcolo utilizzati per gli indicatori.

Conclusioni

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che la DNF del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e dai GRI Standards.

Bologna, 31 marzo 2022

EY S.p.A.

Alberto Rosa
(Revisore Legale)

Aeroporto di Bologna

WWW.BOLOGNA-AIRPORT.IT