Dichiarazione Consolidata di Carattere Non Finanziario

ai sensi dell'art. 4 del D.lgs. 254/2016

2019

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

Dichiarazione Consolidata di Carattere Non Finanziario 2019

ai sensi dell'art. 4 del D.lgs. 254/2016

Bilancio di Sostenibilità 2019

Sommario

LETTERA AGLI STAKEHOLDER	4
NOTA METODOLOGICA	6
TABELLA DI RACCORDO CON IL D.LGS. 254/2016	7
I PRINCIPALI PRESIDI SOCIO-AMBIENTALI DEL GRUPPO ADB	8
1. IL GRUPPO ADB	**12**
1.1 CONTESTO DI RIFERIMENTO, MODELLO DI BUSINESS E STRATEGIA	14
1.2 LA STORIA DEL GRUPPO	19
1.3 ASSETTO SOCIETARIO E STRUTTURA DEL GRUPPO	20
1.4 STAKEHOLDER ENGAGEMENT E ANALISI DI MATERIALITÀ	25
1.5 IL MODELLO ORGANIZZATIVO PER UNA GESTIONE ETICA DEL BUSINESS	29
2. UNA NUOVA 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	48
2.5 FORNIRE UN'EXPERIENCE DI QUALITÀ A 360°	51
2.6 TUTELARE L'AMBIENTE E RISPONDERE ALLE SFIDE DEL CAMBIAMENTO CLIMATICO	69
2.7 INVESTIRE NELLE RISORSE E NEL LORO SVILUPPO	79
GLOSSARIO	**94**
TABELLA DI RACCORDO GRI STANDARDS E TEMI MATERIALI	**96**
GRI CONTENT INDEX	**98**
RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE	**106**

Lettera agli Stakeholder

La seconda edizione della Dichiarazione non finanziaria del Gruppo Aeroporto G. Marconi di Bologna Spa racconta un 2019 che, con 9,4 milioni di passeggeri, in aumento del 10,6% e 120 tratte offerte, ha rappresentato un **anno record** per l'Aeroporto di Bologna e per tutto il nostro Gruppo. Un importante traguardo per noi, che si riflette anche nella capacità di mantenere, nonostante le difficoltà anche strutturali, la massima attenzione verso i nostri clienti e passeggeri: nel 2019 i livelli generali di soddisfazione si confermano estremamente positivi, con un indice di soddisfazione complessiva (CSI - Customer Satisfaction Index) che si è attestato al **98,3%.**

Il 2019 ha segnato, inoltre, un passo ulteriore verso la consapevolezza dell'importanza dell'**impegno quotidiano** sui **temi** dello sviluppo sostenibile, della tutela ambientale, dell'attenzione alle esigenze del territorio e del passeggero e della valorizzazione delle persone. Tanti sono stati i passi che hanno segnato questo percorso, primo fra tutti l'integrazione della **sostenibilità come dimensione trasversale della strategia del Gruppo** e il conseguente avvio di un progetto volto alla comunicazione e diffusione di questo nuovo approccio strategico a tutti i nostri dipendenti. Nel corso dell'anno abbiamo inoltre deciso di accogliere la sfida proposta da ACI Europe per il raggiungimento del **"net zero carbon emissions from airport operations"** entro il 2050 e abbiamo integrato specifici incentivi volti a premiare aeromobili con un impatto ambientale ridotto nella nostra **Policy di Sviluppo del Traffico.** L'impegno sui temi di **tutela dell'ambiente** e dello **sviluppo sostenibile** si è, inoltre, concretizzato nell'accordo di **Mobility Management** con il Comune di Bologna ed in collaborazione con partner esterni per l'attuazione del **Piano di Mobilità Sostenibile** per i lavoratori della comunità aeroportuale. Si tratta di uno strumento altamente innovativo – siamo il primo scalo in Italia ad averlo realizzato - e sostenibile, a beneficio dell'ambiente, della collettività e dei dipendenti. Sempre nel corso del 2019 abbiamo esteso le nostre attività di **stakeholder engagement** coinvolgendo diverse categorie di stakeholder interni ed esterni nell'aggiornamento della matrice di materialità.

Tra le iniziative più rilevanti in ambito sociale, Adb ha portato a termine nel 2019 l'impegno preso nel 2018 relativo alla definizione e firma del **Protocollo di sito per lo scalo di Bologna,** strumento per garantire le condizioni utili a favorire la tutela dell'occupazione e il rispetto dei diritti dei lavoratori da parte degli handler che si trovano ad operare all'interno dell'aeroporto. Inoltre ha aderito da giugno 2019 alla **rete "Capo D"** che riunisce alcune tra le realtà aziendali bolognesi più sensibili e attive alle tematiche di welfare, pari opportunità e benessere organizzativo in una vera e propria Comunità di Aziende per le Pari Opportunità, in stretta collaborazione con la Città Metropolitana ed il Comune di Bologna.

La crescita virtuosa e sostenibile che il Gruppo Adb si pone come obiettivo per garantire all'aeroporto e al territorio che lo circonda benessere e prosperità, sta subendo una drammatica battuta d'arresto in questi giorni di emergenza nazionale e mondiale legata alla pandemia COVID-19. L'Aeroporto di Bologna è tra i pochi scali italiani aperti e operativi nonostante il quasi completo azzeramento del traffico avvenuto nei giorni a cavallo della metà del mese di marzo; oltre ad attivare tutte le misure igienico-sanitarie volte alla prevenzione della diffusione del virus tra i lavoratori e la comunità aeroportuale, abbiamo autorizzato molti dipendenti non operativi allo smart working ed abbiamo avviato la Cassa Integrazione Straordinaria per tutti i lavoratori, a partire dal 21 marzo, per mitigare, per quanto possibile, l'impatto economico della crisi sanitaria. Tra le misure attivate, abbiamo ritenuto importante offrire un nuovo strumento di assistenza sanitaria a tutti i dipendenti del Gruppo tramite una copertura assicurativa specifica per situazioni di infezioni da COVID-19. La rapidità e intensità di propagazione di quest'ultima ed il conseguente drastico calo degli spostamenti e del traffico aereo e, soprattutto, l'incertezza sulla durata dell'epidemia portano a grandi incertezze sull'andamento dell'intero anno in corso. Nonostante l'attuale quadro particolarmente negativo e l'incertezza sui tempi della ripresa, riteniamo che tale difficile situazione di emergenza sia temporanea e che, superata la crisi pandemica, anche se con tempi più lunghi, la conseguente flessione economica sarà progressivamente superata.

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"**), redatta nella sua seconda edizione ai sensi del D.Lgs. 254/2016 e successivi aggiornamenti (in attuazione della Direttiva 2014/95/UE), 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 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 31/12/2019. 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 30 marzo 2020. 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 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 2019
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 Una nuova 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 pulizia e le condizioni igieniche, la regolarità e puntualità dei voli, i tempi di attesa, la sicurezza del viaggio, la disponibilità delle informazioni.

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

Dichiarazione Consolidata di Carattere Non Finanziario 2019

1 IL GRUPPO ADB

Emirates

1. IL GRUPPO ADB

Aeroporto G. Marconi di Bologna Spa è la società di gestione dell'aeroporto di Bologna, il settimo scalo italiano per numero di passeggeri. 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, l'aeroporto di Bologna 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. Nel 2019 l'Aeroporto ha servito un totale di 120 destinazioni e ha garantito un'offerta di voli variegata e funzionale ai diversi segmenti di utenza grazie alla presenza di 57 compagnie aeree, tra cui i maggiori vettori europei e alcuni dei principali vettori low cost. 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, 32 piazzole di sosta aeromobili, un terminal passeggeri di 45.890 mq, 64 banchi check-in, 24 gate di imbarco e 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 ha interpretato 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 da valori come la centralità del cliente, il valore delle persone e la lungimiranza, il Gruppo vuole rendere l'Aeroporto di Bologna una delle più attuali ed efficienti aerostazioni d'Italia, in grado di offrire ai passeggeri una struttura accogliente e altamente connessa, così da migliorare l'esperienza di viaggio e al contempo creare valore per l'economia del Paese. L'Aeroporto è infatti impegnato in un importante piano di sviluppo infrastrutturale, quale punto fondamentale della strategia, insieme alla crescita del network e del traffico passeggeri, al rafforzamento del business *non aviation* e all'efficientamento e all'innovazione dei servizi.

Le performance 2019

Dati finanziari 2019

Ricavi **125,1 milioni €**
EBITDA **+16,1%**
Utile Netto **+16,3%**
Capitalizzazione **438 milioni €**
(Quotazione al 31.12.2019 pari a 12,12 € per azione)

La crescita dei ricavi rispetto al precedente periodo di rendicontazione è da attribuire sia al business aviation, che ai servizi non aviation. In particolare la crescita del traffico aeroportuale e le azioni di contenimento dei costi hanno impattato positivamente sull'utile d'esercizio.

Traffico 2019

9,4 milioni di passeggeri
79,2% internazionali
120 destinazioni
57 compagnie aree

Nel 2019 AdB ha confermato il trend di crescita e il numero di passeggeri è passato da 8.506.658 nel 2018 a 9.405.920 nel 2019.
La crescita è avvenuta sia nel segmento low cost che nel traffico di linea, grazie all'introduzione di nuove destinazioni e al potenziamento di tratte già servite.

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 nella Vision quando 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.	Ascolto dei bisogni del cliente Professionalità ed Efficienza
	Valore delle persone: le persone sono la priorità del Gruppo AdB. L'aeroporto valorizza e riconosce l'impegno ed i risultati di chi lavora con entusiasmo e motivazione. Uno degli obiettivi correlati a questo valore è quello di creare un clima di fiducia tra tutte le persone.	Merito, Riconoscimento, Fiducia, Responsabilità
	Lungimiranza: il Gruppo AdB vuole essere veloce nell'anticipare gli sviluppi del business, sperimentando nuove "rotte" con approccio lungimirante. Forte accento è dato inoltre alla capacità di mettere in discussione abitudini e schemi di pensiero consolidati.	Anticipare, Rompere schemi, Velocità

1.1 Contesto di riferimento, modello di business e strategia

Il contesto di riferimento

Il Gruppo AdB svolge la propria attività quale concessionario operante in virtù di diritti speciali esclusivi del sedime aeroportuale bolognese ed opera in un settore fortemente disciplinato da norme di livello nazionale e internazionale. I principali organismi operanti nel settore sono ENAV (Ente Nazionale Assistenza al Volo), ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile), l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, i Gestori aeroportuali, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e ICAO (International Civil Aviation Organization). La concessione, in scadenza nel 2044, 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. Il 2019 rappresenta l'ultimo anno del Contratto di Programma, quadriennio 2016-2019, tra ENAC e AdB. La società ha quindi avviato nel corso del 2019 le interlocuzioni e le istruttorie con ENAC ai fini 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.

Andamento del settore

Il traffico passeggeri mondiale ha registrato nel 2019 una crescita del 4,2%, confermando un trend positivo per il trasporto aereo, seppur in leggero rallentamento rispetto al 2018. Il traffico merci evidenzia invece un andamento negativo a livello mondiale con una diminuzione dei volumi del 3,3% rispetto al 2018. Anche in Europa il traffico passeggeri è cresciuto nel 2019 del 4,2%, in linea con l'incremento del traffico raggiunto nelle altre aree geografiche mondiali, riflettendo il rallentamento rispetto al 2018 riscontrato a livello globale a causa dell'incertezza riguardante l'evoluzione dello scenario economico. Se da un lato infatti si sono rilevati segnali positivi derivanti dall'espansione del commercio internazionale nel terzo trimestre del 2019, favorita anche dall'attenuarsi dei rischi legati alle dispute tariffarie fra Stati Uniti e Cina e ad una "hard Brexit", dall'altro, gravano pesantemente sull'evoluzione dell'economia globale nel 2020 le conseguenze della pandemia Covid-19. Si registra inoltre una diminuzione del traffico merci europeo (-1,8%), dovuta principalmente alla debolezza del settore manifatturiero tedesco e all'incertezza legata agli sviluppi della Brexit nel corso di tutto il 2019[2].
Il mercato Italiano nel 2019 ha registrato una crescita del traffico passeggeri del 4,0% e l'Aeroporto di Bologna ha evidenziato una crescita del 10,6%[3].

Emergenza Covid-19

Nonostante la drastica riduzione del traffico dovuta all'emergenza sanitaria, l'Aeroporto di Bologna è aperto e operativo ed ha attivato task force dedicate alla gestione e mitigazione degli impatti dell'attuale crisi attraverso misure igienico - sanitarie e di organizzazione del lavoro quali l'attivazione dello smart working per i dipendenti degli uffici e lo smaltimento delle ferie arretrate fino all'attivazione della Cassa Integrazione straordinaria per tutti i dipendenti a partire dal 21 marzo. Tra le misure attivate, il Gruppo ha ritenuto importante offrire un nuovo strumento di assistenza sanitaria a tutti i dipendenti tramite una copertura assicurativa specifica per situazioni di infezioni da Covid-19.

Nonostante l'attuale quadro particolarmente negativo e l'incertezza sui tempi di ripresa, il Gruppo ritiene che tale difficile situazione di emergenza sia temporanea e che, superata la crisi pandemica, anche se con tempi più lunghi, la conseguente flessione economica sarà progressivamente superata.

2 *IATA, Air Passenger Market Analysis, Dicembre 2019*

3 *Assaeroporti, Dicembre 2019*

Net zero 2050: climate change alla luce dell'impegno preso in sede ACI

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).

"L'aeroporto di Bologna è orgoglioso di firmare questa Risoluzione e dichiarare in modo inequivocabile il proprio impegno. Negli anni abbiamo investito in modo significativo nella gestione dell'ambiente. Abbiamo cominciato a lavorare per la riduzione delle emissioni di CO_2 già dal 2010 e siamo certificati al livello 'Riduzione' del programma di accreditamento Airport Carbon. Riconosciamo che è il momento di accelerare nei nostri sforzi. Prendiamo atto del recente rapporto IPCC (Gruppo Intergovernativo sul Cambiamento Climatico delle Nazioni Unite) e del cambiamento della percezione del pubblico riguardo al trasporto aereo. La gente richiede più intraprendenza da parte dei governi, delle aziende, dei trasporti e noi siamo desiderosi di rispondere a questa esigenza. 'NetZero2050' non è una promessa fatta a cuor leggero e siamo certi che, tramite ricerca e investimenti, scambi di conoscenze e collaborazione, saremo in grado di identificare le migliori soluzioni per decarbonizzare le operazioni del nostro aeroporto."

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 macro aree: 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.

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 (es. autonoleggio) e degli spazi pubblicitari interni ed esterni all'aerostazione. L'area commerciale si estende su una superficie di 4.500 metri quadrati con 43 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. Lo sviluppo del business non aviation è perseguito attraverso la valorizzazione dell'offerta commerciale in linea con le esigenze espresse dai passeggeri.

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.

Nel 2019 è stato avviato il progetto "Prendiamo per mano il nostro futuro", 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, a partire dal Management Board, il Middle Management fino ad arrivare all'intera popolazione aziendale 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.

La strategia 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

Nell'ambito delle proprie strategie di sviluppo, 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. Nel 2019, anche alla luce del contesto di attenzione crescente ai temi di sostenibilità e di urgenza rispetto al climate change, l'obiettivo Performing Corporation è stato ridefinito come Performing and Sustainable Corporation:

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

Nel corso del 2019 AdB ha voluto rafforzare la rilevanza del tema della sostenibilità, introducendola come dimensione trasversale della strategia. Il Gruppo punta quindi 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. Di seguito sono individuate le interazioni tra i risultati raggiunti nel corso dell'anno da AdB e gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile:

Nessun episodio di corruzione negli ultimi 3 anni

93 dipendenti formati su tematiche anti-corruzione

Aeroporto di Bologna

22.224 ore di formazione erogate ai dipendenti nel corso dell'anno

217 studenti coinvolti nel progetto"Airport Angels"

Inaugurazione del **Training Center** dedicato alla formazione

-16% emissioni **Scope 2** rispetto al 2018

-9% intensità delle emissioni rispetto al 2018

Adesione al programma ACI Europe "**Airport Carbon Accreditation**" con livello REDUCTION e all'impegno di diventare un sistema ad impatto ambientale neutro: **Net Zero 2050**

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

RIDUZIONE DEGLI INFORTUNI: 10 nel 2019 (17 nel 2018)

-16% nel tasso di ore di lavoro perse

47% dei dipendenti **donne**

39% donne tra **quadri e dirigenti**

Gap retributivo **inferiore al 2%**

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

44.869 PRM assistiti

Progetto ENAC "**Autismo-In viaggio attraverso l'aeroporto**"

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

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

Risparmio di 6.900.000 kWh rispetto ai consumi prima della realizzazione degli interventi di efficientamento energetico

120 destinazioni collegate direttamente

+10,6% di traffico passeggeri

17,4 milioni di Euro di investimenti realizzati nel 2019

1.041 milioni € PIL generati dal sistema Aeroporto di Bologna (impatto diretto, indiretto, indotto e catalitico) e **oltre 21.000 posti di lavoro** generati

AdB ha favorito la sottoscrizione del **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

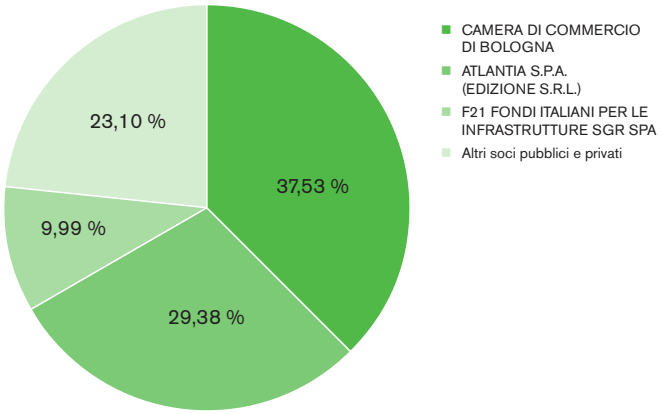
L'Aeroporto è interessato da lavori di riqualifica del terminal conclusi a fine 2013, che hanno consentito di aumentare la capacità aeroportuale, incrementare le aree commerciali e razionalizzare i flussi di passeggeri

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

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 5% della Società Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. alla data del 31 dicembre 2019 sono Camera di Commercio di Bologna[4] (37,53%), Atlantia S.p.A. (29,38%) e F2I Fondi Italiani per le infrastrutture SGR (9,99%). Le restanti quote sono divise tra soci pubblici ed altri azionisti privati.



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, depositato presso il registro delle imprese di Bologna in data 8 giugno 2018 e inviato a Consob in data 9 giugno 2018, prevede un sindacato di voto e uno di blocco, a cui - alla data di pubblicazione del Patto Parasociale - 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	37,53%	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%

4 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%.

La struttura del Gruppo Aeroporto di Bologna al 31 dicembre 2019 risulta[5]:

Fast Freight Marconi Spa (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.

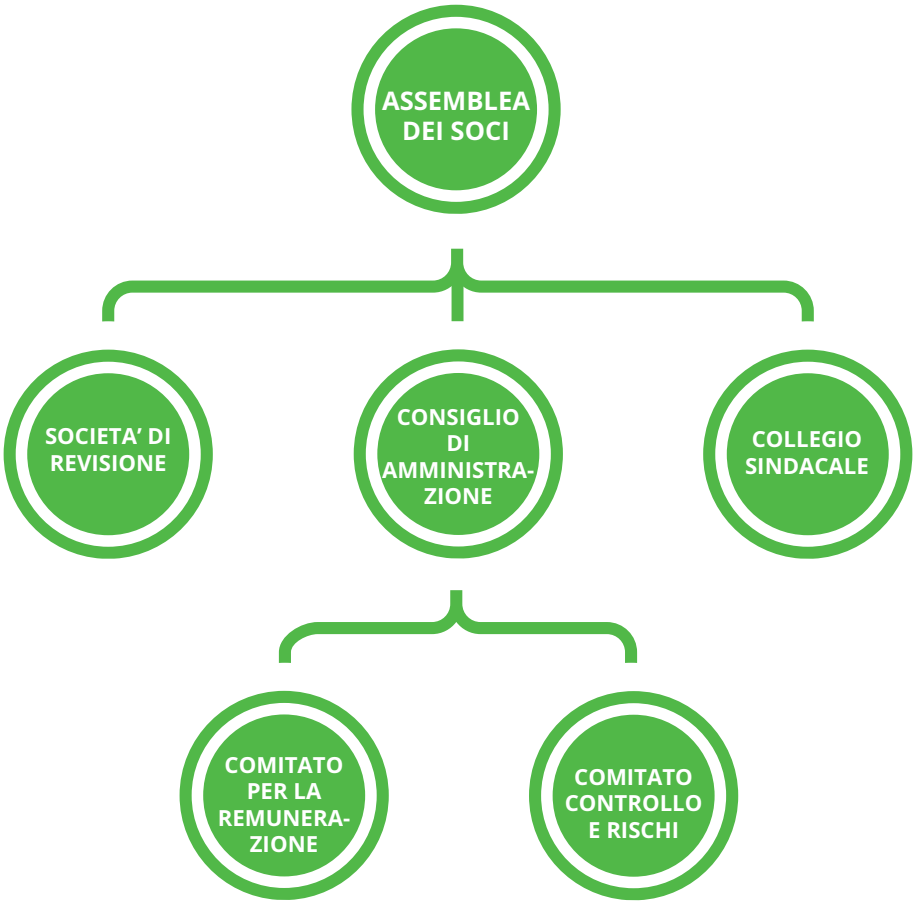
Tag Bologna Srl (di seguito anche TAG), costituita nel 2001 con avvio dell'attività operativa nel 2008 a seguito del completamento e dell'apertura del Terminal e dell'hangar per l'Aviazione Generale. La società, oltre a gestire tali infrastrutture sullo scalo di Bologna, opera nel settore dell'Aviazione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

Ravenna Terminal Passeggeri Srl (di seguito anche RTP), costituita nel 2009 unitamente ad alcuni soci pubblici e privati del settore crocieristico per lo svolgimento delle attività connesse alla concessione relativa alla gestione del Servizio di Stazione Marittima di Porto Corsini (Ravenna). AdB detiene una quota del 24%.

5 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 "Codice di Autodisciplina delle Società Quotate" promosso da Borsa Italiana. La Società, inoltre, come richiesto dalla normativa vigente, predispone la "Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari", approvata dall'organo di amministrazione e pubblicata congiuntamente alla Relazione sulla Gestione in allegato al Bilancio annuale. In tale documento sono presenti una descrizione generale del sistema di governo societario adottato e le informazioni sugli assetti proprietari e sull'adesione al Codice di Autodisciplina. Inoltre, sono descritte le pratiche di governance applicate e le principali caratteristiche del sistema di gestione dei rischi e di controllo interno.
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 ad una società di revisione.



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 2019 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
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
Gennarino Tozzi	> 50	Consigliere	Non esecutivo	Indipendente	
Marco Troncone	tra 30 e 50	Consigliere	Non esecutivo	Indipendente	Comitato Controllo e Rischi
Eugenio Sidoli	> 50	Consigliere	Non esecutivo	Indipendente	Comitato Remunerazione
Valerio Veronesi	> 50	Consigliere	Non esecutivo		

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. 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. Il **Comitato Controllo e Rischi** 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. Nello svolgimento delle proprie funzioni i Comitati endoconsiliari hanno la facoltà di accedere alle informazioni e alle funzioni aziendali necessarie per lo svolgimento dei propri compiti e possono avvalersi del supporto di consulenti esterni.
Il **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.

Al 31 dicembre 2019 la composizione del Collegio Sindacale è la seguente:

Nome e cognome	Età	Incarico	Effettivo / Supplente
Pietro Voci	> 50	Presidente	Effettivo
Alessandro Bonura	> 50	Sindaco	Effettivo
Samantha Gardin	tra 30 e 50	Sindaco	Effettivo
Alessia Bastiani	> 50	Sindaco	Supplente
Violetta Frasnedi	tra 30 e 50	Sindaco	Supplente

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

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 11 novembre e conclusa in data 17 dicembre 2019 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.

Componenti del CdA (*)	u.m.	2017			2018			2019		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
età inferiore ai 30 anni	N°	-	-	-	-	-	-	-	-	-
tra i 30 e i 50 anni		2	1	3	2	1	3	1	1	2
età superiore ai 50 anni		4	2	6	4	2	6	5	2	7
Totale		**6**	**3**	**9**	**6**	**3**	**9**	**6**	**3**	**9**

Componenti del Collegio Sindacale	u.m.	2017			2018			2019		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
età inferiore ai 30 anni	N°	-	-	-	-	-	-	-	-	-
tra i 30 e i 50 anni		-	-	-	-	-	-	-	2	2
età superiore ai 50 anni		2	3	5	2	3	5	2	1	3
Totale		**2**	**3**	**5**	**2**	**3**	**5**	**2**	**3**	**5**

Componenti del Comitato per la Remunerazione	u.m.	2017			2018			2019		
		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**

Componenti del Comitato Controllo e Rischi	u.m.	2017			2018			2019		
		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	2
età superiore ai 50 anni		1	1	2	1	1	2	-	1	1
Totale		**1**	**2**	**3**	**1**	**2**	**3**	**1**	**2**	**3**

(*) I dati riportati nelle tabelle di questa pagina si riferiscono solo alla Capogruppo AdB.

1.4 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.
Il coinvolgimento degli stakeholder si concretizza in 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 corso del 2019, infatti, il Gruppo ha condotto un'analisi dettagliata per identificare le principali categorie di portatori di interesse e i rispettivi meccanismi di ascolto più adeguati, definire i propri impegni e fissare obiettivi comuni per ciascuna categoria di stakeholder.

Sustainability Survey

In linea con il suo impegno a sviluppare un percorso di inclusione e condivisione con i propri stakeholder sui temi non finanziari, AdB nel corso del 2019 ha coinvolto alcune tra le principali categorie di stakeholder in una survey online su questi temi, con l'obiettivo di integrare le loro aspettative e priorità nei confronti del Gruppo rispetto a tali ambiti. L'indagine ha coinvolto i dipendenti del Gruppo, un campione rappresentativo dei primi 10 vettori per traffico, il Comitato Utenti e un campione rappresentativo dei primi clienti per fatturato non aviation indicativamente a copertura dell '80% del fatturato dell'area Business Non Aviation.

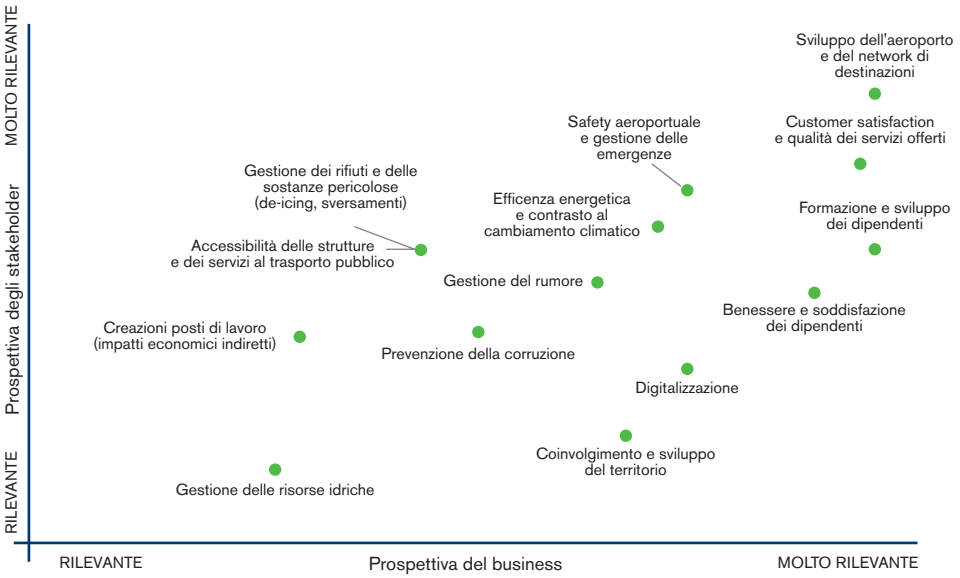
Le categorie di stakeholder, gli strumenti di ascolto e gli impegni del Gruppo AdB.

Categoria	Stakeholder	Strumenti di ascolto	Impegni
AEROPORTO	Passeggeri	▪ Airport angels ▪ App ▪ ABC Reader ▪ Social Listening ▪ Cross Selling ▪ Airport Helpers ▪ BHS ▪ Beacon ▪ Shop View Retail Management ▪ Tracking ▪ CRM	▪ Fornire un servizio efficiente (flussi, info, operativo, on time performance) ▪ Garantire Sicurezza ▪ Ritorno economico ▪ Qualità del servizio ▪ Passenger experience
	Vettori	▪ Business Intelligence ▪ SLA ▪ Monitoraggio Bagagli	▪ 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 sensibilizzazione PRM	▪ Aumento clienti ▪ Aumento ricavi ▪ Qualità del servizio ▪ Soddisfazione del passeggero ▪ Esperienza del passeggero
	Prestatori d'opera	▪ Formazione su servizi aeroportuali ▪ Monitoraggio SLA e condivisione dati ▪ Business Intelligence ▪ Condivisione Best Practice Europee	▪ Efficiente performance operativa ▪ Security e safety ▪ Sistema aeroporto ▪ Competitività nei costi ▪ Engagement ▪ Qualità del servizio
	Comunità Aeroportuale (dipendenti, vettori, prestatori di servizi)	▪ Formazione su servizi aeroportuali ▪ Condivisione informazioni e monitoraggio ed analisi ▪ Airport helpers	▪ Senso di appartenenza ▪ Servizio al passeggero ▪ Collaborazione e scambio informazioni per migliore performance e mitigare l'impatto ambientale ▪ 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 del territorio	▪ 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
	Neighbors	▪ Reputation ▪ Relazioni istituzionali/ esterne	▪ Reputation ▪ Buone relazioni istituzionali / esterne ▪ Engagement ▪ Mitigazione impatto ambientale
	Fornitori	▪ Formazione sui servizi aeroportuali ▪ Informativa su variazioni cogenti (security/safety)	▪ Efficienza ▪ Qualità ▪ Garanzia di continuità e assistenza ▪ Informativa su normativa cogente e su variazioni di procedure ▪ Puntualità nei pagamenti ▪ Engagement
QUOTAZIONE	Azionisti/Investors	▪ Adempimenti ed obblighi connessi ▪ Analisi finanziaria ▪ Comunicazione finanziaria ad hoc ▪ Incontri con investitori ▪ Informativa societaria cogente	▪ Redditività ▪ Ottimizzazione performance
ENTI	Enti regolatori	▪ Contratto di programma ▪ SLA ▪ Attività ASSAEROPORTI ▪ Attività ACI Europe	▪ Ottemperanza a normativa cogente nazionale e comunitaria ▪ Collaborazione efficienza operativa ▪ Collaborazione per servizio al passeggero
	Enti di stato	▪ ABC reader ▪ Postazioni integrative controlli passaporti arrivo e partenza	▪ Ottemperanza a normativa cogente nazionale e comunitaria ▪ Coerenza e uniformità regolamentazione
	Enti locali	▪ Comunicazione ▪ Promozione ▪ Mimuovo	▪ Ottemperanza a requisiti enti territoriali ▪ Collaborazione efficienza operativa ▪ Collaborazione per servizio al passeggero ▪ Collaborazione per sviluppo traffico e network
	Associazioni di categoria	▪ Partecipazione gruppi di lavoro ASSAEROPORTI ▪ Contributo elaborazione guida	▪ Rappresentatività ▪ Tutela interessi ▪ Condivisione Best practice e nuovi scenari

1.4.1 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 una prima analisi di materialità per identificare, coerentemente con la strategia di business, le priorità di sostenibilità del Gruppo e definire i contenuti della Dichiarazione Consolidata di carattere Non Finanziario, conformemente alle previsioni del D.Lgs. 254/2016 e dello standard di rendicontazione GRI. Nel corso del 2019 l'analisi è proseguita con il coinvolgimento di alcune categorie di stakeholder interni ed esterni: i dipendenti del Gruppo ed i principali clienti Aviation e Non Aviation.
La scelta dei temi rilevanti si è sviluppata a partire da una **prima fase** di analisi delle fonti aziendali (in particolare il Codice Etico, il piano strategico, le politiche e le procedure interne) e di fonti esterne (quali l'analisi delle principali tendenze del settore) con l'obiettivo di identificare tutte le tematiche potenzialmente rilevanti per il Gruppo. Tra le fonti esterne, oltre ai report specifici e alle ricerche sui media, sono state ricomprese anche le best practice di settore, grazie ad un'attività di benchmarking dei principali player del settore a livello internazionale. Nella definizione delle tematiche potenzialmente rilevanti sono stati presi in considerazione gli aspetti previsti dal D.Lgs. 254/2016 e i temi considerati specifici per il settore "Airport Operators" dalle linee guida aggiuntive GRI Sector Supplement. Sulla base delle risultanze emerse dall'analisi, è stato possibile confermare anche per il 2019 le tematiche identificate come rilevanti per il 2018. Successivamente il processo ha previsto una **seconda fase** di coinvolgimento di rappresentanti di diverse categorie di stakeholder e del top management aziendale in un processo di valutazione e aggiornamento della matrice di materialità. Nel 2019 il Gruppo ha coinvolto le categorie di stakeholder Dipendenti, Vettori e Operatori Commerciali attraverso un questionario online con l'obiettivo di raccogliere la loro percezione e le loro aspettative sulle tematiche di sostenibilità identificate come rilevanti. I partecipanti hanno così espresso una votazione, su una scala da 1 a 10, a ciascuna tematica. Le stesse tematiche sono state presentate alle prime linee aziendali in modo che esprimessero una votazione, sempre da 1 a 10, rispetto alla rilevanza che ciascuna tematica ha per il business. I risultati delle diverse iniziative di ascolto sono stati poi consolidati e hanno consentito di "prioritizzare" le tematiche e di posizionarle sui due assi andando a costruire la matrice di materialità. La **terza fase,** a conclusione del processo, ha previsto l'approvazione delle risultanze dell'analisi di materialità da parte del Comitato Controllo e Rischi del 24 febbraio 2020.



Dall'analisi svolta sono risultati prioritari i temi sviluppo dell'aeroporto e del network di destinazioni, customer satisfaction e qualità dei servizi offerti, safety aeroportuale e gestione delle emergenze e formazione e sviluppo dei dipendenti. Tale prioritizzazione rispecchia le priorità del Gruppo e riflette le specificità delle categorie di stakeholder coinvolti nell'analisi di materialità.
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. In linea con l'analisi condotta nel 2018, sono inoltre considerati come precondizioni per la gestione del business aspetti come la salute e sicurezza dei dipendenti, la governance e la gestione dei rischi efficace e trasparente, il coinvolgimento degli stakeholder e la creazione di valore sostenibile.

1.5 Il modello organizzativo per una gestione etica del business

PERFORMING AND SUSTAINABLE 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 che potrebbero compromettere 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.
La gestione delle tematiche economiche, ambientali e sociali in ottica di sostenibilità non è delegata ad uno specifico Comitato interno al Consiglio di Amministrazione, ma è integrata nell'attività della Società e del Management nel suo complesso. La tutela dell'ambiente, delle risorse energetiche e delle persone è infatti 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.

Il Codice Etico

Il Codice Etico descrive l'insieme dei valori e dei principi etici ai quali deve ispirarsi e improntarsi l'agire della Società e che la stessa intende assumere ed applicare nei rapporti con tutti quegli interlocutori, portatori di un interesse, con i quali interagisce in occasione dello svolgimento delle proprie attività. I destinatari del Codice Etico sono, pertanto, i componenti degli organi sociali, i dirigenti, i dipendenti ed i collaboratori di AdB, 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 di AdB 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. Oltre ad AdB, anche le controllate FFM e TAG si sono dotate di un proprio Codice Etico, per regolare i rapporti con l'esterno e all'interno della Società e del Gruppo, così che questi possano svolgersi in modo socialmente ed eticamente corretto. Nel corso del 2019 entrambe le società controllate, hanno aggiornato i propri Codici Etici, al fine di renderli maggiormente in linea con le politiche adottate dalla capogruppo.

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. Il Modello è gestito dall'Organismo di Vigilanza, ente dotato di poteri autonomi di iniziativa e controllo, nominato dal Consiglio di Amministrazione, i cui compiti sono di vigilanza sul funzionamento del Modello e aggiornamento dello stesso. 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 ed aggiornamento della Policy Anticorruzione. La società controllata TAG non dispone ad oggi di un proprio modello organizzativo ex D.lgs. 231/01, mentre la controllata FFM intende adottare un proprio Modello 231 nel corso del 2020.

Prevenzione della corruzione

La corruzione destabilizza i meccanismi della libera concorrenza e alimenta la criminalità, rappresentando non solo un problema morale ed economico ma anche un importante elemento di freno allo sviluppo civile. Consapevole della rilevanza di tale tematica, AdB riconosce tra i suoi obiettivi principali, quello di operare 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, prevenendo 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 2019 a seguito, anche, delle modifiche introdotte con la legge 9 gennaio 2019, n. 3 ("Legge Anticorruzione"), e 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 2018-2020 il Comitato Etico e Anticorruzione è composto dal Direttore Affari Legali e Societari, dal Direttore Sviluppo Persone e Organizzazione e dal Responsabile Internal Audit.

AdB ha predisposto una 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 ha 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 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.

Comunicazione e training sull'anti-corruzione

L'attività di formazione è rivolta al personale delle aree a rischio ed è diversificata 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 attraverso il sistema CRM (Customer Relationship Management), che mantiene traccia degli invii e delle letture, mentre le modifiche più significative vengono notificate tramite Comunicazioni al Personale o Comunicazioni di Servizio. A tutti i partner che intrattengono rapporti contrattuali con AdB, 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.

Le attività di formazione anticorruzione sono gestite dal Training center e prevedono, in termini obbligatori per tutti i dipendenti:

- un modulo e-learning sulla formazione di base del Modello 231 per tutto il personale della società, con aggiornamento ogni 5 anni;
- un corso di formazione in aula, a cura del Comitato Etico e Anticorruzione, avente ad oggetto i concetti di base dell'anticorruzione, il Codice Etico e la Policy Whistleblowing.

Gli organi di controllo ricevono specifica formazione e informazioni in occasione di aggiornamenti normativi e del Modello. A dicembre 2019, infatti, i membri del Consiglio di Amministrazione hanno ricevuto informazione in occasione dell'approvazione del nuovo Modello di Gestione ed Organizzazione ex d.lgs. 231/01, seduta alla quale hanno preso parte tutti i membri del CdA. Inoltre le politiche e procedure anti-corruzione sono rese note a tutti i partner commerciali di AdB attraverso la pubblicazione sul sito internet aziendale e con la previsione di clausole inserite nella contrattualistica standard.

Indicatori di performance

Membri degli organi di governo ai quali sono state comunicate le politiche e procedure di anti-corruzione aziendali	u.m.	2017	2018	2019
Totale	**N°**	**7**	**9**	**13**
Totale	**%**	**78%**	**100%**	**100%**

Il dato 2019 è comprensivo anche dei CdA delle controllate (TAG e FFM)

Dipendenti ai quali sono state comunicate le politiche e procedure di anti-corruzione aziendali per livello	u.m.	2017	2018	2019
Dirigenti	N°	9	6	9
Quadri		28	27	35
Impiegati		334	132	372
Operai		75	32	87
Totale		**446**	**197**	**504**
Dirigenti	%	100%	60%	100%
Quadri		97%	90%	100%
Impiegati		94%	34%	91%
Operai		95%	32%	90%
Totale		**94%**	**37%**	**92%**

Il dato 2019 è comprensivo anche delle controllate (TAG e FFM)

Dipendenti che hanno ricevuto formazione sull'anti-corruzione	u.m.	2019	u.m.	2019
Dirigenti	N°	-	%	-
Quadri		2		6%
Impiegati		81		20%
Operai		10		10%
Totale		**93**		**17%**

Il dato 2019 è comprensivo anche delle controllate (TAG e FFM)

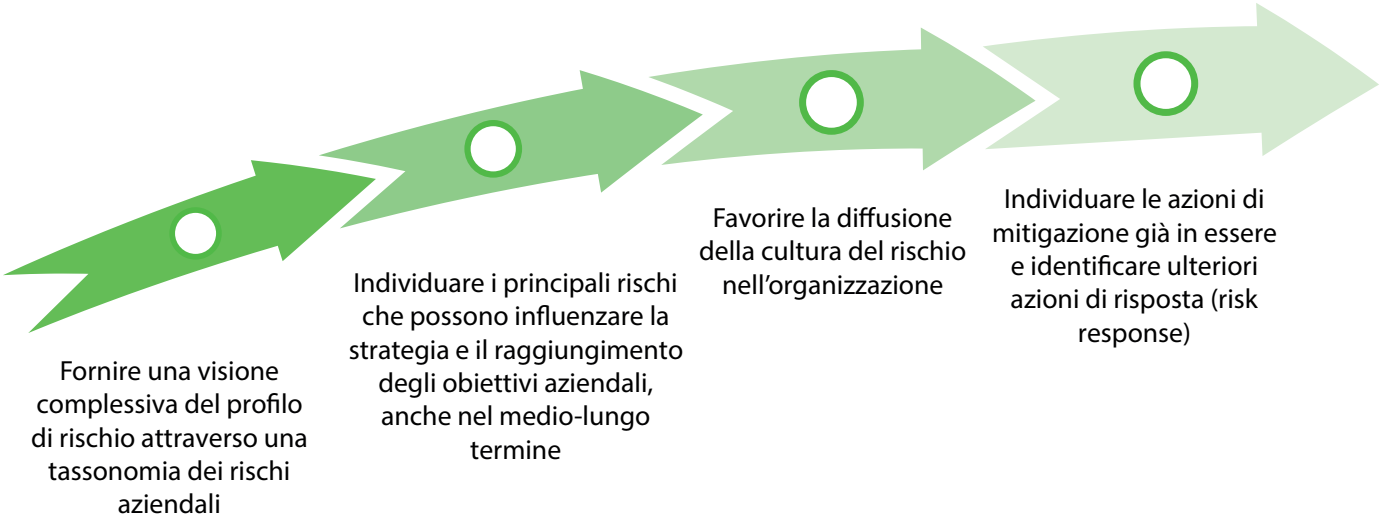
Gli organi di governo sono stati informati della Policy Anticorruzione nella seduta di approvazione dell'aggiornamento della stessa (deliberazione del 17.12.2019), mentre i dipendenti hanno avuto comunicazione delle politiche e procedure di anti-corruzione tramite mail attraverso il sistema CRM e attraverso l'intranet aziendale. Nel 2019, è proseguita la somministrazione del corso online su Codice Etico e Modello 231 a tutti i neo-assunti e, inoltre, il Comitato Etico e Anticorruzione ha eseguito degli incontri ad hoc con i dipendenti Security di AdB sui temi dell'anticorruzione, del Codice Etico e del Whistleblowing. Similmente, i dipendenti delle controllate FFM e TAG hanno partecipato a specifici corsi di formazione sui contenuti del nuovo Codice Etico delle due società.

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 2019 la società ha aggiornato il profilo di rischio sulla base del modello elaborato nel 2018, con riferimento all'orizzonte temporale 2020-2024, tenendo in considerazione anche potenziali rischi connessi agli ambiti del D.lgs. 254/2016. Secondo l'approccio utilizzato, i *process owner,* individuati in relazione agli obiettivi strategici aziendali, hanno aggiornato i principali rischi oggetto di valutazione e identificato nuovi rischi emersi rispetto all'evoluzione del business, ponendo particolare attenzione all'identificazione di rischi aziendali potenzialmente connessi ai cinque ambiti del D.lgs. 254/2016 (ambientale, sociale, attinente al personale, ai diritti umani e alla lotta alla corruzione). I rischi sono poi stati valutati in considerazione della probabilità di accadimento e dell'impatto generato su quattro dimensioni principali: economico/finanziario, reputazionale, operativo e s*ustainability.* Infine, ad integrazione dell'attività svolta nel 2018, 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. In termini generali, il progetto ERM mira a:



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 (OHSAS 18001), 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 2019, quale parte del percorso di progressiva integrazione della sostenibilità nel business, AdB ha lavorato con le Direzioni aziendali all'ampliamento dell'universo dei principali rischi aziendali mappato nell'ambito del progetto ERM, tenendo in maggiore considerazione gli ambiti descritti dal D.Lgs. 254/2016. In primo luogo, relativamente all'ambito attinente al personale, l'analisi ha confermato la necessità di tenere alto il livello di attenzione relativamente ai rischi legati alle tematiche di *safety,* ovvero gli aspetti inerenti la Safety aeroportuale, la gestione delle emergenze e la tutela e prevenzione della Salute e Sicurezza sul Lavoro, dato il momento storico caratterizzato da elevati tassi di crescita del traffico e da un contestuale importante piano di sviluppo infrastrutturale. Le strutture aziendali dedicate monitorano e gestiscono con attenzione questi aspetti attraverso presidi *ad hoc.* L'organizzazione e il sistema di gestione denominato Safety Management System coinvolge tutti gli operatori aeroportuali e presidia costantemente le attività a rischio safety. In tale ambito la funzione di Safety Management delinea, tra le altre, le azioni di contenimento dei potenziali rischi derivanti da situazioni di possibile congestione in airside. Le azioni comprendono, tra le altre, un maggior coinvolgimento della funzione Safety nella pianificazione degli interventi infrastrutturali: ad inizio 2020 AdB ha istituito un Gruppo tecnico di Change Management volto a definire i livelli di servizio e di sicurezza durante le attività di cantiere in aeroporto. In vista dell'avvio dei cantieri, inoltre, saranno ulteriormente rafforzate le iniziative di comunicazione interna ed esterna in materia di safety, nonché potenziate le azioni di sensibilizzazione continua del personale.

In tema di sicurezza, nel 2019 è stato integrato nella sfera dei principali rischi aziendali il tema della Cyber Security, con potenziali impatti sociali. Si è ritenuto infatti che, considerata la crescente aggressività degli attacchi cyber e l'introduzione di nuove iniziative di Digital Transformation, la vulnerabilità dei sistemi aeroportuali potrebbe aumentare 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. Inoltre, è in corso di predisposizione il Piano pluriennale di Cyber Security Governance, nonché il rafforzamento delle misure preventive di sicurezza.

Dal punto di vista ambientale, AdB sta ponendo in atto azioni di contenimento degli impatti ambientali potenziali in tema di smaltimento del liquido de-icing, oltre ad utilizzare un liquido de-icing con caratteristiche qualitative molto elevate, ha realizzato nel 2019 una piazzola dedicata alle operazioni di de-icing, che include un sistema di raccolta e smaltimento del liquido stesso.

Rispetto alla gestione delle risorse umane, invece, un aspetto di potenziale rischio emerso riguarda il fenomeno dell'*ageing,* sentito in particolare nelle aree amministrative e *operations* (es. security, gestione PRM). Il Gruppo ha previsto di compensare *l'ageing* dell'area amministrativa attraverso un'intensificazione delle attività di formazione, mentre, con riferimento alle aree operative, di attivare, laddove ne sussistano le condizioni propedeutiche, alcuni strumenti compensativi, quali ad esempio il ricollocamento in aree meno impattanti dal punto di vista dell'attività manuale o la definizione di orari part time.

Ulteriori fenomeni di rischio emersi possono essere ricondotti alla mancata realizzazione nei tempi previsti degli investimenti stabiliti nel Piano degli Interventi a causa di eventi imprevedibili o di ritardi nell'iter autorizzativo e/o realizzativo delle opere, con possibili effetti negativi sull'ammontare delle tariffe applicabili e possibili rischi di revoca o decadenza dalla Convenzione.

Infine, in ambito sociale, si sono rilevati alcuni rischi relativamente alle relazioni con gli handler. Le società di handling, con un'occupazione di natura *labour intensive,* negli ultimi anni, hanno posto particolare attenzione al contenimento dei costi del lavoro e all'efficienza, in risposta alla crescente competitività del mercato. Nel 2018 AdB si era impegnata, assieme con istituzioni e sindacati, a favorire un tavolo negoziale per arrivare alla condivisione di un accordo che coinvolgesse le Società di handling, al fine di favorire la tutela dell'occupazione e della qualità del lavoro all'interno del sito aeroportuale nel suo complesso. A fine 2019 tale lavoro ha portato alla firma del Protocollo di sito per lo scalo di Bologna, strumento per garantire le condizioni utili a favorire la tutela dell'occupazione e il rispetto dei diritti dei lavoratori da parte degli handler che si trovano ad operare all'interno dell'aeroporto, elementi determinanti per garantire la qualità dei servizi offerti ai passeggeri. In particolare il protocollo, a completamento del CCNL di settore, prevede delle regole chiare e condivise sull'applicazione della clausola sociale per il trasferimento del personale in caso di cambio di vettore fra un handler e l'altro.

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 ed, 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.
Nel 2018 AdB ha inoltre sottoscritto il "Protocollo d'intesa in materia di appalti" (descritto nella sezione 2.7.6), che ha avuto effettiva applicazione dal 2019, confermando la volontà della società di promuovere la legalità e la sicurezza del lavoro all'interno delle attività svolte con la formula dell'esternalizzazione in appalto. Gli appalti, infatti, oltre ad essere una leva fondamentale per l'economia e un'opportunità per le imprese, rappresentano un volano per mantenere e creare posti di lavoro e devono essere gestiti in modo da tutelare i diritti dei lavoratori coinvolti. I fornitori del Gruppo nel 2019 risultano essere 970, con un fatturato complessivo di oltre 75 milioni di euro, per il 70% destinato a forniture di servizi e altri costi e per il 30% a investimenti in diritti di concessione e rinnovo delle infrastrutture aeroportuali.

Strategic Sourcing & Procurement Manager

Dopo aver rivisto nel 2018 il processo Investimenti, tema cruciale per lo sviluppo aeroportuale per i prossimi anni, nel 2019 ha avuto luogo un'importante revisione degli appalti e degli approvvigionamenti aziendali, favorito dall'inserimento di uno Strategic Sourcing & Procurement Manager, e dalla redazione di nuove Procedure Integrate su Ciclo Passivo, Pianificazione e Monitoraggio Interventi, Progettazione e Realizzazione. In particolare si è reso necessario razionalizzare le funzioni dei Responsabili di Procedimento, in coerenza con il vigente Regolamento su Appalti e Acquisti, attraverso la suddivisione tra Responsabili Unici di Procedimento, con responsabilità tecnico-amministrative per quanto riguarda appalti "core", supportati dal lavoro dei Project Manager, e Responsabili di Spesa, figure di riferimento per la gestione degli appalti "no core".

AEROPORTO G.MARCONI BOLOGNA

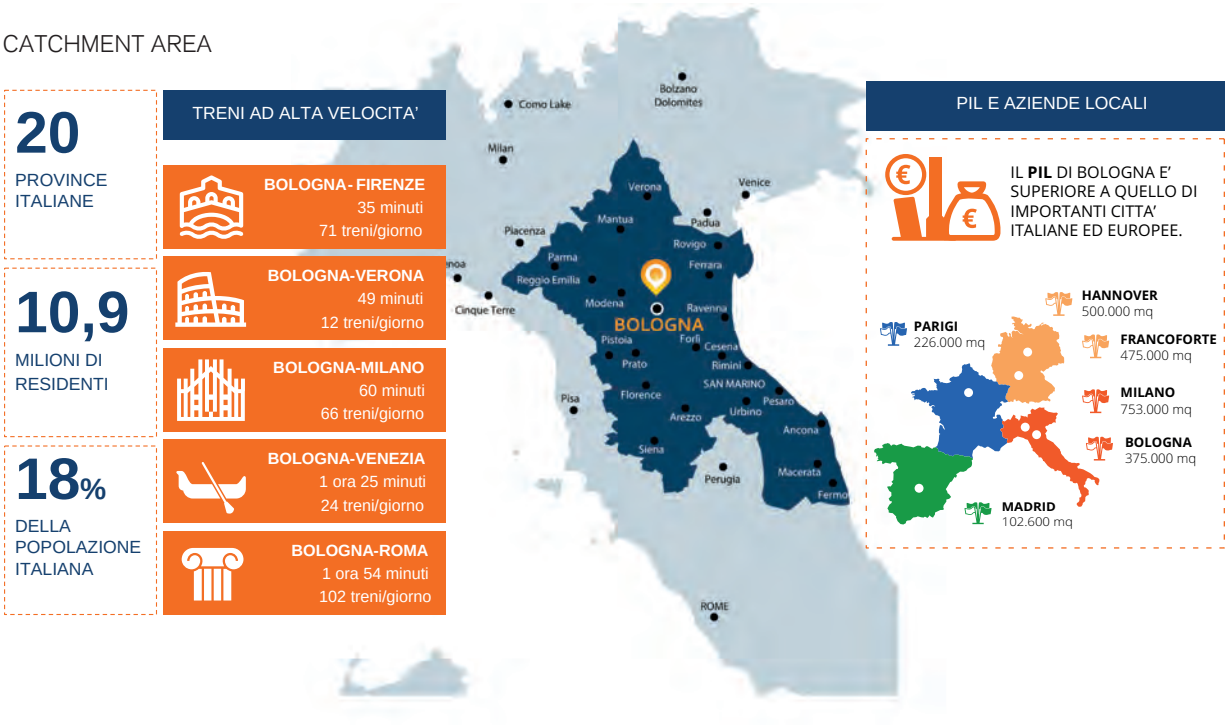
2

UNA NUOVA STRATEGIA PER CREARE VALORE

A BOLOGNA
IT
EXIT

2. UNA NUOVA 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.



Sono proprio la posizione geografica in cui l'aeroporto si colloca e la ricchezza del bacino d'utenza del territorio ad aver guidato la crescita costante dell'aeroporto negli ultimi anni. Al centro di 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). Potenzialità che aumentano esponenzialmente se si considera che ai mezzi di trasporto esistenti (treno e auto) si aggiungerà l'imminente avvio del People Mover, il collegamento veloce su monorotaia sopraelevata, che sarà operativo nel 2020 e permetterà uno spostamento rapido tra l'aeroporto e la stazione centrale di Bologna.
Grazie al contesto industriale particolarmente ricco e caratterizzato dalla presenza di numerose aziende di piccole – medie dimensioni con un'elevatissima propensione all'export, Bologna registra un PIL superiore a quello di importanti città italiane ed europee. In particolare, la città è al centro di quella che viene chiamata la *motor valley*, oltre ad essere sede del quarto distretto fieristico più grande di Europa con più di 30 fiere internazionali ogni anno (con circa il 40% di espositori stranieri), e che ospitano circa 1.700.000 visitatori l'anno.
Le due componenti hanno negli anni favorito lo sviluppo dell'aeroporto a prescindere dagli andamenti stagionali, assicurando volumi pressoché costanti in tutti i mesi dell'anno. La relazione virtuosa tra l'aeroporto e il suo territorio è ben delineata nel nuovo Piano Strategico della Società, dove lo sviluppo delle destinazioni (Connect) e il potenziamento delle infrastrutture (Develop) rappresentano due dei pilastri fondamentali alla guida dello sviluppo del Gruppo.

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:

- 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 outgoing**.
- Principali vettori **low cost** con 52 rotte nazionali e internazionali operate nella Summer 2019.

120 destinazioni collegate direttamente *(di cui 4 esclusivamente cargo)*

57 compagnie *(di cui 5 esclusivamente cargo)*

Anche il 2019 è stato un anno di crescita per l'Aeroporto Marconi di Bologna: i passeggeri totali hanno superato per la prima volta quota nove milioni (per l'esattezza: 9.405.920[6]), con un incremento del 10,6% sul 2018. Una crescita sostanzialmente incentrata sul traffico internazionale: a fronte di una sostanziale stabilità della componente domestica, si registra un incremento pari al 14% del totale traffico passeggeri internazionale. Il totale movimenti è aumentato del 7,9%, arrivando a 77.126, con un + 4,9% della linea e +14,7% del low cost, mentre il tonnellaggio evidenzia un incremento dell'8,4%. Prosegue il trend di segno negativo del traffico merci (- 7,3%). Nel 2019 la composizione del traffico passeggeri è stata la seguente: 40% linea (42,2% nel 2018), 58,4% low cost (56,3% nel 2018), 1,3% charter, 0,1% transiti e 0,1% Aviazione Generale. L'ottima performance del traffico va ricondotta essenzialmente all'ingresso di 4 nuove compagnie aree, all'ampliamento delle destinazioni e al generale incremento delle frequenze dei vettori.

9,4 mln di passeggeri

77.126 movimenti

38.027 ton merce via aerea

48.832 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. Tra gli obiettivi della Policy, la cui applicazione è iniziata l'1 gennaio 2020, anche un obiettivo di sostenibilità: AdB si impegna a crescere e sviluppare l'aeroporto e il network tramite attività sostenibili dal punto di vista ambientale, riducendo l'impatto ambientale degli aerei e collaborando con diversi gruppi di stakeholder e con le autorità locali. Tra gli incentivi identificati dalla Policy vi sono anche incentivi volti a premiare aeromobili con un impatto ambientale ridotto.

6 Il dato comprende anche l'aviazione generale

CIAO BOLOGNA,
OGGI RIUNIONE
A FRANCOFORTE
MA TORNO
STASERA
PER LA PARTITA.
Mario P. - digital manager
Dall'Aeroporto di Bologna transitano ogni anno oltre 9 milioni
di passeggeri, verso 100 destinazioni con 45 compagnie aeree.
Aeroporto di Bologna
IL MONDO È UNA PORTA APERTA.

2.1 Ampliare il network di destinazioni

CONNECT

Lo scorso decennio è stato contraddistinto da una crescita del traffico passeggeri sull'Aeroporto di Bologna costantemente superiore alla crescita media italiana. Il 2019 ha confermato tale trend e, a fronte di un incremento della media nazionale del 2,8% sul 2018, l'Aeroporto di Bologna ha fatto registrare un incremento del 10,6%.

Oggi il mercato del trasporto aereo sta affrontando importanti cambiamenti e nuove sfide, tra cui: aumento della domanda, forte competizione, non solo nell'ambito del mercato aeroportuale ma anche tra differenti mezzi di trasporto (alta velocità, intermodalità, autobus), nuove tecnologie, maggiore attenzione alle questioni ambientali, clientela in evoluzione, variazioni delle politiche turistiche, etc. AdB intende continuare a giocare un ruolo primario e ad affrontare un mercato in costante evoluzione, e si vuole quindi attrezzare per meglio adattare la propria strategia di business alle nuove tendenze e per cogliere le opportunità. Inoltre lo sviluppo del network va necessariamente inquadrato in un contesto più ampio di impegno quotidiano per uno sviluppo sostenibile e per la protezione dell'ambiente, soddisfacendo nel contempo la domanda crescente di mobilità derivante non solo dalla popolazione della catchment area e dal contesto industriale, ma anche dallo sviluppo del traffico incoming.

In questo contesto, AdB sta lavorando da una parte all'incremento della connettività intercontinentale di lungo raggio, sia attraverso voli diretti che tramite fideraggio su hub intercontinentali, dove i mercati maggiormente strategici risultano gli Stati Uniti, la Cina e il Golfo Persico. Parallelamente, si impegna a migliorare il proprio network, attraverso nuove rotte e l'incremento di frequenze e capacità su rotte esistenti, riducendo la stagionalità del traffico e promuovendo operazioni durante la stagione invernale. Nei limiti del possibile anche intervenendo con i vettori attraverso lo spostamento delle operazioni nuove verso orari più favorevoli all'ottimizzazione delle strutture aeroportuali, come ad esempio nelle fasce orarie meno congestionate.

Parallelamente il Gruppo è impegnato a promuovere attività di sostenibilità ambientale, mirando a ridurre l'impatto ambientale degli aeromobili, attraverso iniziative di supporto, in collaborazione con gli stakeholder e le autorità locali.

Chi sono i nostri passeggeri

Passeggeri 2019

66,1% italiani
di cui 3,4% residenti all'estero

33,9% stranieri
di cui 5,8% residenti in Italia

MOTIVO DEL VIAGGIO

31,5% Business

39,4% Leisure

29,1% altro
(visita amici e parenti, motivi di studio)

53,4% UOMINI

46,6% DONNE

4 numero medio di voli effettuati in un anno da Bologna

Indicatori di performance (G4 –A01)

Passeggeri[7]	2017		2018		2019	
	Voli Nazionali	Voli Internazionali	Voli Nazionali	Voli Internazionali	Voli Nazionali	Voli Internazionali
Passeggeri in arrivo	973.958	3.120.583	990.110	3.245.767	981.236	3.713.986
Passeggeri in partenza	965.942	3.129.389	985.173	3.278.430	976.495	3.725.591
Totale	**1.939.900**	**6.249.972**	**1.975.283**	**6.524.197**	**1.957.731**	**7.439.577**

Passeggeri	2017		2018		2019	
	Origine e destinazione	Transiti diretti	Origine e destinazione	Transiti diretti	Origine e destinazione	Transiti diretti
Nazionale	1.935.193	4.707	1.970.905	4.378	1.948.713	9.018
Internazionale	6.246.461	3.511	6.518.477	5.720	7.434.505	5.072
Intercontinentale	-	-	-	-		
Totale	**8.181.654**	**8.218**	**8.489.382**	**10.098**	**9.383.218**	**14.090**

Composizione traffico		**2017**	**2018**	**2019**	**Variazione %**
Passeggeri		8.198.102	8.506.658	9.405.920	10,57%
Movimenti		71.631	71.503	77.126	7,86%
Tonnellaggio		4.555.794	4.690.629	5.086.505	8,44%
Merce		56.132.109	52.681.291	48.832.550	-7,31%
Composizione traffico passeggeri		**2017**	**2018**	**2019**	**Variazione %**
Linea		3.442.366	3.590.506	3.765.104	4,86%
Low cost		4.668.359	4.791.541	5.497.081	14,72%
Charter		70.929	107.335	121.033	12,76%
Transiti		8.218	10.098	14.090	39,53%
Totale aviazione commerciale		**8.189.872**	**8.499.480**	**9.397.308**	**10,56%**
Aviazione generale		8.230	7.178	8.612	19,98%
Totale		**8.198.102**	**8.506.658**	**9.405.920**	**10,57%**
Composizione traffico passeggeri		**2017**	**2018**	**2019**	**Variazione %**
UE		7.104.021	7.286.888	8.001.891	9,81%
Extra UE		1.085.851	1.212.592	1.395.417	15,08%
Totale aviazione commerciale		**8.189.872**	**8.499.480**	**9.397.308**	**10,56%**
Aviazione generale		8.230	7.178	8.612	19,98%
Totale		**8.198.102**	**8.506.658**	**9.405.920**	**10,57%**
Merce (KG)		**2017**	**2018**	**2019**	**Variazione %**
Merce via aerea di cui		**41.985.870**	**40.539.918**	**38.050.148**	**-6,14%**
	Merce	41.861.100	40.474.560	38.027.623	-6,05%
	Posta	124.770	65.358	22.525	-65,54%
Merce via superficie		14.146.239	12.141.373	10.782.402	-11,19%
Totale		**56.132.109**	**52.681.291**	**48.832.550**	**-7,31%**

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

2.2 Sviluppare le infrastrutture

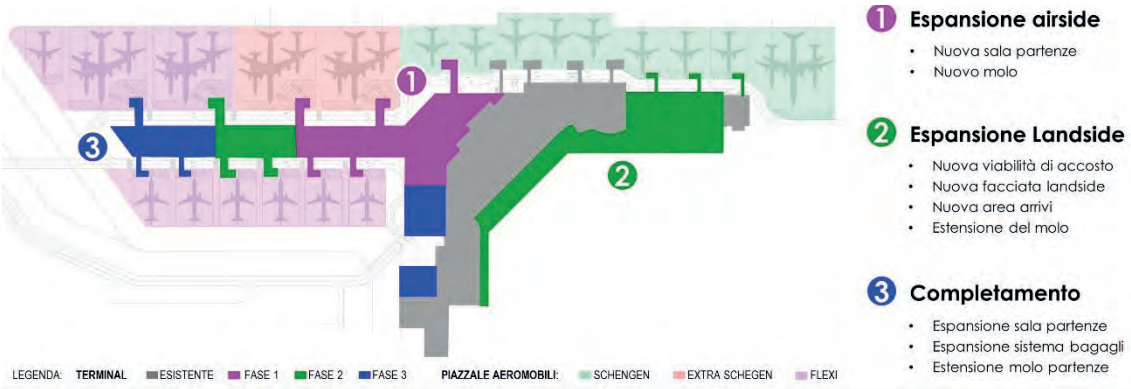
DEVELOP

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. I principali interventi nel breve/medio periodo pertanto comprendono:

- La riqualifica di parte della **pista di volo** e di alcuni raccordi per il rullaggio degli aeromobili
- La realizzazione di nuovi piazzali aeromobili per incrementare la disponibilità dei **parcheggi** durante il picco
- L'espansione dei **controlli di sicurezza e dei passaporti** in partenza volto a incrementare la capacità di processo, consentendo ai passeggeri di essere controllati in tempi minori, e gli spazi di accodamento garantendo maggior comfort durante l'attesa
- L'espansione delle gateroom extra schengen attraverso un nuovo fabbricato di limitata estensione in adiacenza alla facciata airside che consente **l'incremento dei gate di imbarco**
- **L'ampliamento del sistema bagagli** in partenza per incrementare la capacità di screening e gestione degli stessi e la preparazione dei carrelli bagagli per i voli in partenza
- La realizzazione di un **nuovo parcheggio multipiano** per incrementare l'offerta a passeggeri ed autonoleggiatori
- La **rifunzionalizzazione dell'area cargo** per garantire una migliore gestione del traffico merci.

Durante l'esercizio 2019 sono giunti a completamento i lavori di realizzazione della piazzola di de-icing aeromobili, i lavori della passerella che connette il people mover al terminal passeggeri, quelli del Training Center aziendale e della palestra per la community aeroportuale. Inoltre sono iniziati i lavori di realizzazione di un nuovo fabbricato cargo destinato a un curier ed è stata svolta la gara di affidamento lavori per i nuovi uffici in area check-in. Sono inoltre avanzate tutte le progettazioni degli interventi di breve/medio periodo che nei prossimi anni genereranno i cantieri richiesti allo sviluppo della capacità.

Nel medio/lungo periodo sono previsti gli interventi a maggior impatto sulla struttura, che comprendono **l'ampliamento del terminal fase 1, volto ad espandere la capacità passeggeri in partenza.** L'intervento è uno dei più importanti di tutto il Masterplan, in quanto agisce su molti elementi chiave dell'area partenze airside (infrastrutture di volo). **L'ampliamento del terminal fase 2 per espandere la capacità passeggeri in arrivo** costituisce il secondo intervento più importante del Masterplan in quanto agisce su molti elementi chiave dell'area arrivi e alcuni dell'area partenza. Inoltre, **l'ampliamento dei parcheggi aeromobili** a lungo raggio direttamente connessi al terminal passeggeri per mezzo di "airbridge" permetterà un significativo miglioramento della qualità del servizio offerto sia ai passeggeri che alle compagnie aeree, mentre lo sviluppo di un **nuovo terminal cargo** consentirà di incrementare i volumi di merce e di fornire agli operatori cargo spazi adeguati per operare in modo efficiente e veloce. 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 e parere di non assoggettabilità alla valutazione di impatto ambientale nel 2018, e nei primi mesi del 2020 ha ottenuto la conformità urbanistica.



9 INDUSTRY, INNOVATION AND INFRASTRUCTURE
11 SUSTAINABLE CITIES AND COMMUNITIES
13 CLIMATE ACTION

Ciao Bologna, il turismo ha capito che in Italia non esistono solo Roma, Firenze e Venezia.
Alessandra T. - tour operator
Dal 2008 al 2018 i turisti a Bologna sono passati da 1,5 a 2,4 milioni annui. Una crescita di oltre il 60% in cui l'aeroporto ha avuto un ruolo centrale.
Dati: Istat – Arrivi a Bologna negli esercizi ricettivi.
Aeroporto di Bologna
IL MONDO È UNA PORTA APERTA.

2.3 Garantire l'accessibilità e il trasporto pubblico

CONNECT

Un buon livello di accessibilità alla struttura aeroportuale si traduce in un accesso facilitato all'infrastruttura e quindi in un incremento dell'attrattività per il territorio circostante e la *catchment area*. Se a una buona accessibilità si unisce un alto livello di connettività verso diverse destinazioni, allora l'aeroporto diventa un facilitatore e catalizzatore di traffico, anche esterno al proprio bacino di utenza.
Consapevole della posizione geografica strategica in cui si colloca - a circa 7 chilometri dal centro della città e facilmente raggiungibile dall'autostrada e dalla tangenziale - AdB ha delineato il potenziamento dell'accessibilità come una delle sue principali linee strategiche ed ha deciso di investire nel progetto **People Mover** che permetterà di offrire un'alternativa più sostenibile ai trasferimenti operati via taxi, NCC e bus. Il progetto prevede infatti la realizzazione di un collegamento veloce su rotaia (5 km) con la stazione ferroviaria di Bologna, per un tempo di percorrenza di circa 7 minuti e mezzo. La contribuzione di AdB per complessivi 15 milioni di Euro è da un lato diretta alla società Marconi Express Spa, società concessionaria della realizzazione e gestione del People Mover e dall'altro si è concretizzato nella realizzazione della passerella di collegamento tra la Stazione Aeroporto del People Mover e il Terminal Passeggeri. In forza di questa nuova infrastruttura, 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 raggiunge la città con il treno.

People Mover – Marconi Express

Il People Mover di Bologna è un sistema di trasporto scalabile nel tempo, grazie alla possibilità di introdurre ulteriori veicoli e incrementare la capacità progressivamente così da adeguarla all'eventuale incremento della domanda. Il sistema ora progettato con 3 veicoli, può trasportare circa 560 passeggeri all'ora per ogni direzione, per un totale di 5.183.000 passeggeri all'anno.
Lungo il percorso il treno effettuerà un'unica fermata intermedia presso Bertalia-Lazzaretto: grande area urbana in corso di riqualificazione destinata ad ospitare nuovi insediamenti residenziali e commerciali, nuove aule e laboratori universitari e una nuova residenza universitaria. Il capolinea si troverà all'altezza dell'attuale terminal passeggeri (area partenze) dell'aeroporto, collegato da un tunnel coperto tramite il quale i passeggeri potranno accedere direttamente al terminal. L'accesso alle banchine del People Mover avverrà grazie ad un sistema di tornelli per l'obliterazione del biglietto. L'apertura al pubblico è prevista nel corso del 2020 e rivoluzionerà l'accessibilità e la connettività dello scalo.
Il progetto People Mover è anche un progetto sostenibile, People Mover è infatti un mezzo ecologico ad alimentazione elettrica, totalmente automatico a guida vincolata, che consentirà di ridurre significativamente il numero di auto circolanti nella zona. Inoltre, grazie ai pannelli fotovoltaici installati sulla via di corsa, si darà vita ad un "nastro di energia" in grado di produrre il 35% del fabbisogno energetico del progetto, riducendo così le emissioni di CO_2 di 300 tonnellate, pari a 14.000 alberi salvati. Il costo totale dell'investimento è di circa 120 milioni di euro, di cui 15 investiti da Aeroporto di Bologna.

Dai dati 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 40%); circa il 25% dei passeggeri utilizza invece i mezzi pubblici e il 23% il taxi. Infine tra le restanti modalità di accesso all'aeroporto rientrano anche le auto a noleggio e le navette degli hotel presso i quali soggiornano i passeggeri.
Per fornire un servizio al passeggero in partenza, così come ai passeggeri in attesa e a chi li accompagna, AdB pone grande attenzione al sistema di parcheggi aeroportuali. I parcheggi di cui dispone l'aeroporto sono 7, concepiti per soddisfare le diverse esigenze dei passeggeri sia come soluzione integrata al terminal (P1 e P2, mentre il P3 si trova a breve distanza), che esterni al sedime e raggiungibili tramite servizio navetta (P4) o passaggio pedonale dedicato (P5). A questi si aggiungono i 2 Parcheggi Express dedicati a coloro che stazionano in aeroporto solo per poche ore. Al fine di soddisfare la crescente domanda, nel corso dell'estate è stato aperto un parcheggio stagionale esterno al sedime denominato P6 Summer Parking, integrato da servizio navetta per il raggiungimento del terminal passeggeri. Operativo da agosto a metà ottobre, ha ospitato oltre 3.000 autovetture offrendo un significativo supporto agli altri parcheggi e contribuendo a ridurre la congestione viaria interna al sedime.

Oltre il 40% dei passeggeri accede all'aeroporto con auto privata

Al fine di migliorare il servizio per i passeggeri che si recano presso l'aeroporto con mezzi pubblici e taxi, è sempre attivo il tavolo tecnico aperto nel 2018 con Comune, Ente Fiera di Bologna e T-per (società di trasporto pubblico locale) società di taxi e noleggio con conducente, per ottimizzare la situazione dei trasporti pubblici da e per l'aeroporto in occasione delle fiere e degli eventi in città. Le

decisioni assunte, come l'istituzione del taxi collettivo in aeroporto in occasione delle principali fiere, hanno evidenziato risultati positivi consolidando il servizio.
Tra i servizi al passeggero, nell'ambito della mobilità ed interconnessione dello scalo, rivestono un'importanza sempre maggiore i servizi di noleggio veicoli, sia con conducente sia senza. Le primarie compagnie di autonoleggio hanno consolidato la presenza di uffici commerciali e strutture operative grazie alle quali oggi l'aeroporto garantisce un'offerta per tali servizi composta da 9 operatori in rappresentanza di 17 brand commerciali direttamente fruibili alla sala arrivi del Terminal ed al parcheggio P3, prossimo all'aerostazione. È inoltre possibile per i passeggeri dello scalo utilizzare il servizio di car sharing "Corrente": le auto elettriche del car sharing a flusso libero di Bologna sono disponibili dal parcheggio P4 e, a partire dalla primavera del 2020, verranno messi a disposizione ulteriori stalli in prossimità del Terminal passeggeri.

Accordo di Mobility Management

In una logica di sempre maggiore attenzione ai temi dello sviluppo sostenibile e della responsabilità sociale d'impresa, l'Aeroporto di Bologna, grazie agli accordi di Mobility Management sottoscritti a fine dicembre con il Comune di Bologna ed in collaborazione con partner esterni, si appresta a dare il via al Piano di Mobilità Sostenibile per i lavoratori della comunità aeroportuale.
Punto centrale del Piano è l'attivazione di un nuovo abbonamento annuale, a prezzo convenzionato, riservato ai lavoratori dell'aeroporto, che riunisce in un unico titolo di trasporto la possibilità di utilizzare le navette del People Mover di Marconi Express, i bus delle linee urbane suburbane e interurbane del bacino di Bologna di Tper, i treni del Servizio Ferroviario Metropolitano ed un carnet di 100 minuti di car sharing con Corrente (con nuovi stalli in prossimità del Terminal Passeggeri, all'interno della Wait Zone). L'abbonamento, acquistabile online su piattaforma dedicata Tper/AdB e caricabile sulla tessera MiMuovo, è stato realizzato nella logica di MaaS – Mobility as a Service, una nuova modalità di pianificazione e fruizione degli spostamenti, che consente di accedere a tutti i mezzi necessari da un'unica piattaforma, pagando con abbonamento e ottenendo suggerimenti su soluzioni e percorsi migliori.
L'Aeroporto di Bologna è il primo scalo italiano a realizzare questo strumento altamente innovativo e sostenibile, a beneficio della collettività per ciò che riguarda l'aspetto ambientale, ma anche con un vantaggio economico e di tempi di spostamento per il dipendente. Per chi continuerà ad utilizzare l'auto privata negli spostamenti casa-lavoro, viene inoltre incentivato il ricorso al car pooling aziendale dei dipendenti di AdB, con l'utilizzo della app Jojob e l'attivazione di premi dedicati ai dipendenti più "virtuosi" (abbonamenti gratuiti alla palestra aziendale, abbonamenti al bike sharing, minuti di car sharing Corrente, sconti sul trasporto pubblico).
La società promuove anche l'utilizzo delle biciclette, attraverso l'accesso ai contributi erogati dal Comune di Bologna per l'acquisto di bici e cargo bici a pedalata assistita (grazie agli accordi sottoscritti da AdB, il beneficio vale per tutti i lavoratori della Comunità aeroportuale, anche se non residenti nel Comune di Bologna) e con la realizzazione di nuovi spazi di sosta e rastrelliere in aeroporto. Nell'ambito della Conferenza dei Servizi per l'approvazione del Masterplan, inoltre, AdB si è impegnata a migliorare l'accessibilità ciclabile, in collaborazione con gli enti locali, sia verso il Comune di Bologna che verso quello di Calderara di Reno, con inserimento del polo aeroportuale nella rete cicloturistica. Il Piano di Mobilità Sostenibile dell'aeroporto ha preso il via dalla mappatura delle abitudini di spostamento dei lavoratori, con un sondaggio anonimo cui hanno partecipato oltre 500 dipendenti delle diverse realtà aeroportuali, finalizzato ad individuare nuove soluzioni di trasporto, più sostenibili ed economiche.

8 DECENT WORK AND ECONOMIC GROWTH
9 INDUSTRY, INNOVATION AND INFRASTRUCTURE

Ciao Bologna,
per ogni volo
giornaliero,
a terra
lavorano
100 persone.
Davide L. - imprenditore
Tra impatto diretto, indiretto e indotto sul territorio,
l'Aeroporto di Bologna produce ogni anno circa 1 miliardo di euro
di PIL, dando lavoro a oltre 19.000 persone.
Aeroporto di Bologna
IL MONDO È UNA PORTA APERTA.

2.4 Contribuire allo sviluppo del territorio

Creazione di posti di lavoro

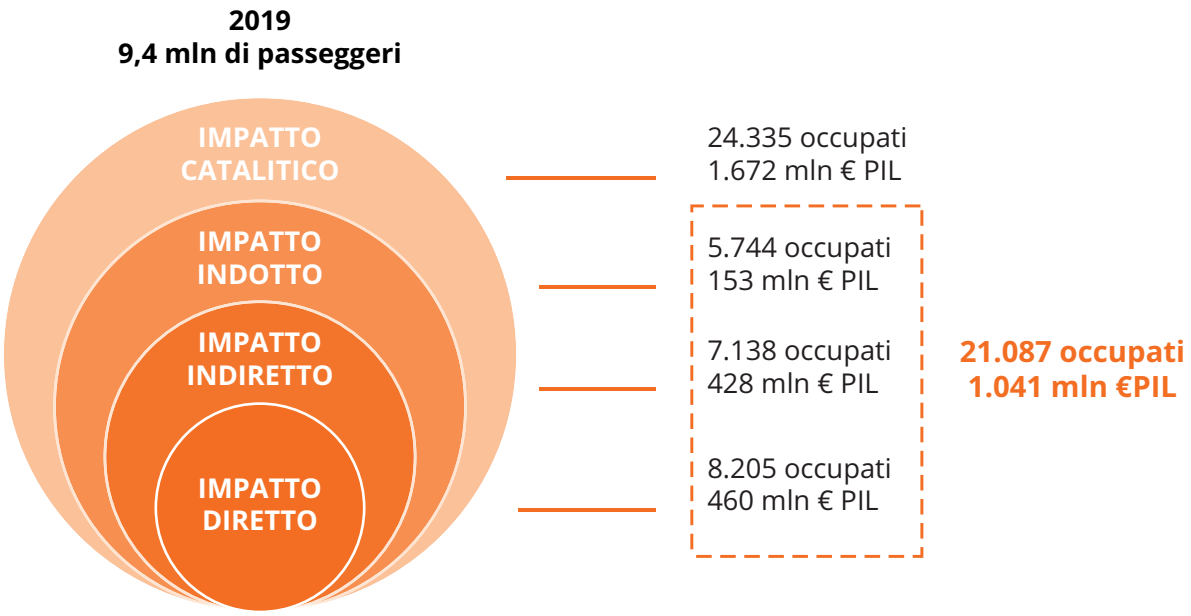
La rilevanza del settore aeroportuale per l'economia locale e il tessuto sociale in cui opera non si esaurisce nella soddisfazione di una quota della domanda di trasporto di passeggeri e merci, ma è un elemento cardine per la crescita e la competitività. Per questo motivo è fondamentale che i gestori 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[8].

Guardando al contributo generato dall'aeroporto nel suo complesso, si parla quindi di benefici in termini di occupazione, valore aggiunto e PIL, che a livello Europeo sono stati stimati grazie a uno studio dell'Airports Council International Europe (ACI Europe). I dati raccolti dall'ACI 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.

E' quindi possibile stimare come l'occupazione ed il PIL generati sul territorio dal "sistema Aeroporto di Bologna", nel 2019, si attestino a oltre 21.000 posti di lavoro, con un PIL di oltre 1 miliardo di euro[9].



8 CDP Studio di settore n. 06 - Luglio 2015 - Il sistema aeroportuale italiano

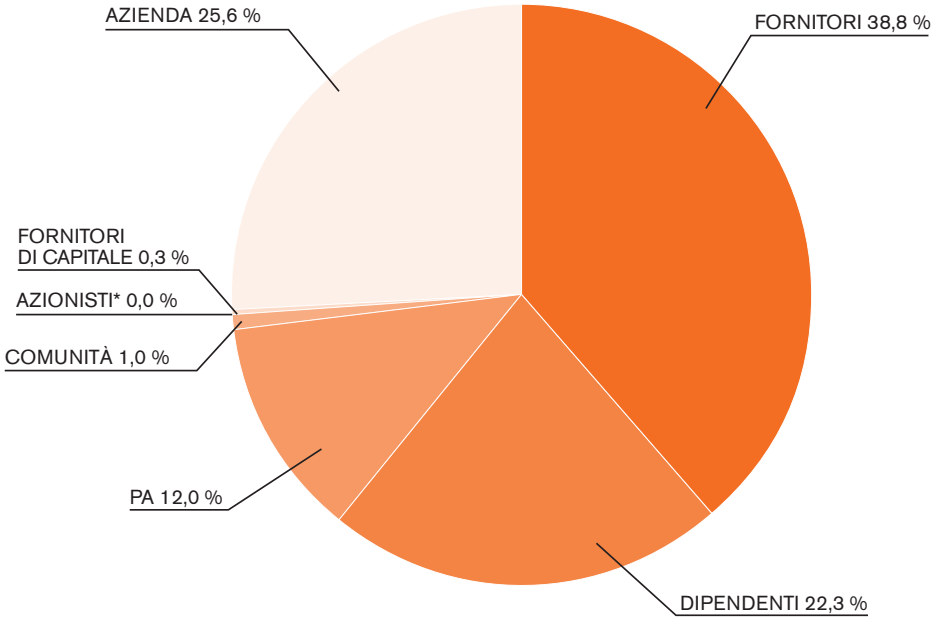
9 Fonte: stima effettuata attraverso un calcolatore elaborato da ACI Europe sulla base di uno studio effettuato da InterVISTA nel 2015. Sul sito di ACI Europe, all'interno dell'area membri, è possibile calcolare i 4 differenti impatti generati dagli aeroporti avvalendosi del sopracitato calcolatore

Distribuzione di valore aggiunto

Il 2019 chiude con un utile consolidato di 20,9 milioni di Euro in crescita del 16,3% rispetto al 2018. Il risultato è stato prevalentemente guidato dall'incremento di traffico e dalla dinamica positiva che lo stesso ha generato su tutte le principali componenti del *business.*

Il margine operativo lordo ha raggiunto i 44,9 milioni di Euro, con un incremento del 16,1% rispetto al 2018, mentre il risultato operativo si attesta a 31,1 milioni di Euro rispetto ai 25,2 milioni del 2018 evidenziando una crescita del 23,2%. La creazione e distribuzione del valore per i propri stakeholder è un impegno costante del Gruppo e viene calcolato mediante la riclassificazione del conto economico consolidato. Nel 2019 il valore economico generato dal Gruppo equivale a 134,8 milioni di Euro, di cui 100 milioni sono ridistribuiti ai diversi stakeholder del Gruppo: fornitori (per acquisti correnti di beni e servizi e per investimenti) (38,8%), dipendenti (22,3%), Pubblica Amministrazione (12%), comunità (1%) e finanziatori di capitale (0,3%).

TOTALE VALORE ECONOMICO GENERATO E DISTRIBUITO



* Nel 2019 a fronte della situazione di emergenza nazionale e mondiale legata alla pandemia COVID-19 il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo, adottando un approccio prudenziale, al fine di sostenere la solidità patrimoniale e contenere i futuri impatti economico-finanziari ed in discontinuità con la prassi adottata negli ultimi anni in cui il payout è stato pari al 95% , ha proposto all'Assemblea dei Soci di non distribuire dividendi agli azionisti.

Investimenti

L'ammontare complessivo degli investimenti realizzati al 31 dicembre 2019 è pari a 17,4 milioni di Euro di cui 6,9 milioni per investimenti legati all'esecuzione del Masterplan e 10,5 milioni per investimenti destinati all'operatività aeroportuale.

Nel corso del 2019 sono giunti a conclusione alcuni importanti interventi: la nuova piazzola e l'edificio de-icing; la passerella di collegamento del People Mover tra Stazione Aeroporto e Terminal a carico di AdB, mentre sono in corso le ultime fasi di collaudo pre- esercizio a cura di Marconi Express per l'avvio dell'operatività della monorotaia. Sono terminati anche i lavori per la realizzazione della palestra destinata a comunità aeroportuale e passeggeri della Marconi Business Lounge, il restyling della Marconi Business Lounge, il Summer Parking P6. A questi investimenti, si aggiungono numerosi altri interventi volti a migliorare il servizio offerto al passeggero e descritti nel documento.

Tra i principali interventi in fase di progettazione e/o approvazione al 31 dicembre 2019 si segnalano l'ampliamento del Terminal, un nuovo Parcheggio Multipiano, la riqualifica dell'area security e del controllo passaporti, l'ampliamento del Parcheggio Express, e un intervento di schermatura dei parcheggi P2 e P3. Al 31 dicembre 2019 sono, infine, in corso i lavori di realizzazione di un edificio cargo.

Infine si segnala che l'ammontare complessivo delle realizzazioni per interventi di rinnovamento e manutenzione ciclica delle infrastrutture aeroportuali e degli impianti (Fondo di Rinnovo) al 31 dicembre 2019 è pari a 2 Milioni di Euro, di cui 326 mila Euro per interventi *landside,* 889 mila Euro per interventi *airside* e 792 mila Euro per interventi su impianti.

CIAO BOLOGNA,
BISOGNA
SEMPRE
MUOVERSI
PER VIAGGIARE
E MUOVERSI PER
MIGLIORARE.
Grazia U. - imprenditrice
Per il periodo 2019-2023 l'Aeroporto di Bologna investirà oltre 200 milioni di euro per migliorare i servizi offerti ai passeggeri e per realizzare infrastrutture sempre più innovative.
Aeroporto di Bologna
IL MONDO È UNA PORTA APERTA.

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 nuova 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 preposti, 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 OHSAS 18001), 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 - 2018) e dalla norma internazionale UNI EN ISO 9001:2015.

Carta dei Servizi

Aeroporto di Bologna pubblica annualmente una nuova edizione della Carta dei Servizi, nel rispetto delle disposizioni della circolare GEN-06 Enac (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile). 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 dei nostri utenti.

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. Attraverso questo documento il management, insieme alle compagnie aeree e società che per le stesse forniscono servizi ai passeggeri, comunica all'esterno i propri obiettivi e impegni circa il livello dei servizi offerti. Gli standard qualitativi e quantitativi garantiti dal gestore aeroportuale sono rilevati attraverso il monitoraggio di alcuni indicatori appositamente individuati. I dati di performance vengono condivisi mensilmente con gli handler e i vettori per valutare le aree di miglioramento e le possibili azioni mitigative. Vengono anche svolti audit di prima e seconda parte, progettati in maniera congiunta con gli altri sistemi di certificazione in azienda e vengono attivate azioni correttive di conseguenza.

La Carta dei Servizi contiene anche una serie di informazioni e consigli, utili al passeggero come guida per consentire la fruizione delle infrastrutture e dei servizi aeroportuali. La Carta è disponibile presso il punto informazioni in aeroporto ed è scaricabile dal sito Internet.

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 specifici indicatori i cui risultati sono poi pubblicati all'interno della Carta dei Servizi dell'aeroporto, che presenta ai passeggeri gli standard minimi di servizio dell'aeroporto e il loro grado di raggiungimento. 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 così una gestione del cliente a 360° più efficace. Il processo coinvolge anche soggetti esterni al Gruppo, come vettori e handler presenti sullo scalo attraverso un questionario sulla soddisfazione dei servizi e sul livello di pulizie del terminal.

Per quanto riguarda i risultati raggiunti nel 2019, i livelli generali di soddisfazione sono positivi e in linea con l'anno precedente, con un **indice di soddisfazione complessiva** che si è attestato al **98,3%.** Tale performance positiva si è realizzata nonostante l'aumento degli utenti e i limiti dell'infrastruttura.

98,3%

Indice di soddisfazione complessiva

La puntualità dei voli in partenza è migliorata, attestandosi attorno al **77%;** i tempi di attesa, calcolati secondo metodologia ENAC da Circolare GEN06, hanno mostrato segni di tenuta sia in partenza che in arrivo. Il tempo di attesa ai controlli di sicurezza è sensibilmente migliorato rispetto al 2018 e sono leggermente migliorati anche il tempo di attesa al check-in, il tempo di discesa del primo passeggero e il tempo di attesa per la riconsegna bagagli, consolidando il trend positivo dell'ultimo biennio.
A fine 2019 è stato esteso il servizio di *self drop off* anche a nuovi vettori sullo scalo. Il tempo di attesa ai controlli passaporti è invece aumentato, per effetto sia della crescita dei passeggeri che della tipologia di controlli. AdB ha lavorato per potenziare il servizio sia incrementando il numero di "ABC" gate[10] installando 3 nuove macchine ai controlli passaporti in partenza sia inserendo personale a supporto e facilitazione dei passeggeri.

Gli elementi della *customer satisfaction*

10 "ABC" gate: Automatic Border Control, desk che permettono il controllo automatico dei passaporti tramite verifica biometrica dei tratti del viso del passeggero, collegati con il database della Polizia

Indicatori di performance

Indicatori di qualità (tempo nel 90% dei casi)	2017	2018	2019
Tempo di attesa ai check-in (voli di linea)	18'22"	16'09"	16'07"
Tempo di attesa ai varchi	6'22"	5'56"	5'20"
Tempo di attesa alla biglietteria	7'19"	4'24"	6'01"
Attesa in coda controllo passaporti arrivi/partenze	5'32"	4'11"	10'15"
Tempo di discesa del primo passeggero	5'51"	5'21"	5'20"
Tempo di riconsegna del primo bagaglio	24'	25'	24'59"
Tempo di riconsegna dell'ultimo bagaglio	31'	33'	31'59"

Customer satisfaction (GRI 102-43, 102-44)	2017	2018	2019
Soddisfazione Complessiva	97,6%	98,5%	98,3%
Regolarità e rapidità del servizio	96,7%	97,5%	97,3%
Percezione sul livello pulizia generale	97,3%	98,6%	99,2%
Percezione sul livello pulizia e funzionalità toilette	93,2%	96,0%	95,5%

% di passeggeri soddisfatti	2017	2018	Obiettivo 2019	2019
Percezione complessiva regolarità dei servizi	96,7%	97,5%	96,0%	98,3%
Rapidità riconsegna bagagli	87,5%	87,0%	90%	90,4%
Tempo di attesa al check-in	93,9%	94,9%	95,0%	97,7%
Tempo di attesa ai varchi	96,4%	95,7%	95,0%	98,4%
Efficacia punti info	98%	98,8%	97,0%	96,6%
Segnaletica interna	97,3%	98,5%	97,0%	98,2%
Qualità complessiva del comfort	96,7%	97,7%	96,0%	98,0%
Disponibilità carrelli	83,8%	87,5%	90,0%	90,0%
Climatizzazione	96,1%	96,8%	96,0%	95,9%
Trasferimento passeggeri	97,4%	99,1%	99,0%	97,4%
Comfort e Disponibilità dei posti a sedere	88,9%	88,6%	90%	92,3%
Rapporto qualità/prezzo altri esercizi commerciali	91,6%	94,3%	93,0%	95,2%
Rapporto qualità/prezzo bar	90,9%	95,0%	94,0%	95,2%
Rapporto qualità/prezzo ristoranti	85,1%	93,4%	94,0%	94,7%

ASQ (Airport Service Quality)

Per analizzare la soddisfazione dei passeggeri, la Società utilizza il programma ASQ di ACI (Airport Council International), che permette di monitorare l'andamento della soddisfazione rispetto ad alcuni parametri principali 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 (ogni anno sono oltre 550.000 i passeggeri coinvolti in tutto il mondo).
Nel 2019 Aeroporto di Bologna ha ulteriormente migliorato la propria performance per quasi tutti gli aspetti. L'indice di soddisfazione generale 2019, calcolato su una scala 1-5[11], si è attestato a 3,82; le aree che rappresentano punti di forza per l'aeroporto sono lo staff, le informazioni e il wayfinding.

"Airport Angels"

Nell'ottica di migliorare la qualità del servizio erogato, da alcuni anni AdB porta avanti un progetto di Alternanza Scuola-Lavoro, che dopo aver coinvolto circa 120 studenti nel 2018, nel 2019 ha impiegato 217 studenti delle superiori provenienti da 13 scuole del territorio.
Gli studenti sono stati coinvolti con il ruolo di "Airport Angels", ovvero "facilitatori" dei passeggeri, svolgendo diverse attività di supporto con riferimento alle operazioni propedeutiche alla partenza (misurazione del bagaglio a mano, drop-off del bagaglio di stiva, tornelli di ingresso ai varchi di sicurezza) e dell'arrivo (utilizzo delle macchine automatiche per il controllo passaporti) e più in generale agevolando l'esperienza del passeggero nel Terminal attraverso la diffusione di informazioni e assistenza. L'attività degli "Airport Angels" è stata preceduta da una settimana di formazione in aula, per un totale di 3.260 ore di formazione erogata, sulle procedure operative, la sicurezza, la qualità del servizio e l'assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità, che ha abilitato gli studenti allo svolgimento delle mansioni in aeroporto.

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 il 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" e la App, l'indirizzo e-mail info@bologna-airport.it, le schede cartacee "Segnalazioni e Reclami" disponibili presso i due totem installati presso il punto informazioni e presso la sala MBL, e al punto informazioni, la cartolina allegata alla Carta dei Servizi e il QR Code presente sulla stessa, i moduli disponibili negli Infopoint multimediali.
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. Nel 2019 è proseguito il progetto di integrazione tra le aree che forniscono supporto al cliente con l'obiettivo di incrementare l'efficienza e condividere internamente informazioni e standard di servizio. Inoltre è stata posta attenzione ad uniformare approccio e tenore delle risposte ai clienti grazie allo svolgimento del corso "La comunicazione efficace via e-mail", al quale hanno partecipato tutte le risorse dedicate al servizio.

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

Indicatori di performance

Tramite un lavoro di approfondimento sul processo è stato possibile segmentare ulteriormente il perimetro delle attività di customer care al passeggero e di customer care di profilo commerciale:

Classificazione dei reclami per argomento	2018	2019
Parcheggi	57,9%	51,8%
Deposito bagagli e oggetti smarriti	16,7%	0,2%
Bagagli	5,8%	9,3%
Info e sito	5,1%	6,7%
Compagnie aeree	3,3%	5,0%
Aerostazione	2,7%	6,3%
Security	1,9%	3,5%
Boarding e check-in	1,1%	0,5%
PRM	1,1%	1,2%
Altri aspetti*	4,2%	5,3%

* Gli altri aspetti includono le categorie retail, enti di stato, WC

Segnalazioni	2019
Reclami	3.490
Suggerimenti	10.436
Totale segnalazioni	**13.926**

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 ambiente. 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, aumentare la propria reputazione creando un'immagine di aeroporto smart e digitale, individuare le tecnologie che abilitano la *customer experience* cogliendo i bisogni espressi e non espressi del cliente primario mediante soluzioni semplici e allo stesso tempo innovative. Essere "first mover" rispetto al proprio target trasformando le idee in soluzioni concrete, fornire nuove idee e strumenti a supporto del business e di un'organizzazione agile, creare la cultura che permetta alle idee di emergere, e a quelle interessanti di diventare servizi/soluzione, aumentare la capacità di generare e condividere know-how e rispettare l'ambiente che ci accoglie diffondendo una cultura sostenibile e mettendo in atto progetti e azioni orientati a tale obiettivo.

Piano Innovazione 2019-2023

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 preparati la *digital disruption* in atto. Relativamente al tema di sostenibilità ambientale, all'interno del piano è infatti presente un gruppo di progetti attribuiti alla categoria Ambiente che descrivono il percorso virtuoso che AdB ha messo in atto dal 2019 e per i prossimi anni in termini di sostenibilità (sensibilizzazione dei dipendenti, iniziative volte al recupero delle acque piovane, riduzione del consumo di plastica, efficientamento energetico etc.). Per quanto riguarda la Customer Service, nel corso del 2019, sono stati portati avanti progetti di Google Navigation Indoor, la creazione di aree family sia in land side, che in air side, con giochi interattivi e spazi morbidi per migliorare l'esperienza soprattutto dei passeggeri che viaggiano con bambini e aggiunta di nuovi monitor e segnaletica dinamica così da facilitare l'esperienza nell'aeroporto.

Nel 2018, inoltre, l'aeroporto ha dato avvio a un progetto di trasformazione digitale che fa leva sul Cloud Computing e sulla valorizzazione dei dati per offrire una migliore esperienza ai viaggiatori. La piattaforma Customer Relationship Management (CRM) ha abilitato un'esperienza multicanale completa a supporto di un percorso di crescita flessibile e in risposta ed esigenze di business molto variabili tipiche del settore dei trasporti come i picchi e le stagionalità. Grazie a questo nuovo sistema, l'azienda sta ottenendo molteplici benefici: può organizzare le anagrafiche Persone e Aziende provenienti da diversi canali in un unico sistema centralizzato, può effettuare campagne di marketing più mirate grazie a una base dati più completa, può gestire in modo integrato i processi di assistenza alla clientela, e monitorare i canali social per ottenere informazioni utili a migliorare la customer satisfaction stando al passo con i tempi e con una società sempre più digital. AdB ha sviluppato diverse iniziative e progetti in questo senso, tra cui *"Know Your Customer"*, un progetto finalizzato a migliorare la conoscenza del cliente tramite la raccolta dati con sistemi di Business Intelligence. La Società ha inoltre lavorato anche alla digitalizzazione dell'informativa, ad esempio tramite l'utilizzo di monitor posizionati agli arrivi *land side e air side*, al check-in e in area controlli di sicurezza, che consentono maggiore flessibilità ed efficacia al sistema di comunicazione.
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

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

Business risk management, l'adozione di procedure specifiche e l'inserimento di nuovi strumenti a supporto e tutela. A questo proposito è stato previsto 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.

R-Innovation Day

L'idea dei R-Innovation Day nasce all'interno dell'area Innovation, ICT & Q, che ha nella propria Mission il compito di diffondere la cultura del cambiamento. Si è trattato di due giornate ludico – formative finalizzate a trasmettere i fondamenti alla base dei processi di innovazione e stimolare la curiosità e la creatività, con l'obiettivo di far emergere nuove idee. Durante le giornate i partecipanti sono stati suddivisi in gruppi, e ai gruppi sono stati dati alcuni macro temi su cui lavorare, presi dalle categorie di lavoro del Piano Innovazione. Le idee raccolte saranno inserite tra i progetti del piano e costituiscono un ulteriore tassello alla base del grande progetto di cambiamento in corso in AdB. Uno dei gruppi vincitori del R-Innovation Day ha proposto un progetto sul tema Ambiente legato al recupero della plastica (bottigliette) lasciate in aeroporto prima dei controlli di sicurezza.

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 (PRM), il servizio PRM di AdB consta di circa 40 addetti, che nel 2019 hanno assistito nel processo di viaggio attraverso l'aeroporto 44.869 passeggeri (+9,1% rispetto al 2018). 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:

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	**44.869** **Passeggeri a ridotta mobilità nel 2019**

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 refresh 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].
Il Protocollo d'intesa per la Promozione del turismo accessibile in aeroporto firmato il 16 novembre 2018 da Aeroporto di Bologna e Comune di Bologna illustra le buone pratiche di inclusione e di progettazione partecipata messe in opera dall'Aeroporto e pone le basi

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

per una collaborazione sistematica e continuativa per il miglioramento dei servizi offerti ai passeggeri disabili, l'analisi delle performance di qualità, la valutazione di percorsi di formazione e di adattamenti infrastrutturali. Il Protocollo 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, consapevole del servizio pubblico che eroga, ad impegnarsi con il Comune di Bologna su questi temi.

Progetto "ENAC - Autismo in viaggio attraverso l'aeroporto"

Aeroporto di Bologna ha aderito al progetto ENAC "Autismo - In viaggio attraverso l'aeroporto", ideato per garantire a tutti il pieno godimento del diritto alla mobilità. Nell'ambito del progetto sono stati realizzati materiali informativi di preparazione al viaggio in collaborazione con Angsa e Asl Bologna (una brochure dedicata, uno slide show informativo e un video, tutti pubblicati in una sezione apposita del sito internet dell'aeroporto). Inoltre per l'assistenza ai passeggeri con autismo è stato definito un percorso di ingresso agli imbarchi specifico, ancora "più protetto" rispetto alle assistenze tradizionali. Il progetto prevede anche la possibilità di un'organizzazione ad hoc per consentire ai passeggeri con autismo e ai loro accompagnatori di svolgere una visita guidata in aeroporto propedeutica al volo, per favorire la familiarizzazione con le procedure di partenza. La presentazione ufficiale è stata fatta nel corso di una conferenza stampa con ENAC, l'8 maggio 2019.

Indicatori di performance

Traffico PRM - Progressivo			
Mese	**2017**	**2018**	**2019**
Gennaio	2.629	3.012	3.184
Febbraio	4.777	5.532	5.980
Marzo	7.563	8.692	9.280
Aprile	10.892	12.229	13.058
Maggio	14.596	16.014	16.825
Giugno	18.116	19.578	21.028
Luglio	21.641	23.535	25.304
Agosto	24.911	26.882	28.758
Settembre	28.685	30.475	33.035
Ottobre	32.358	34.333	37.195
Novembre	35.385	37.603	40.837
Dicembre	38.534	41.142	44.869

Traffico PRM - Mensile			
Mese	**2017**	**2018**	**2019**
Gennaio	2.629	3.012	3.184
Febbraio	2.148	2.520	2.796
Marzo	2.786	3.160	3.300
Aprile	3.329	3.537	3.778
Maggio	3.704	3.785	3.767
Giugno	3.520	3.564	4.203
Luglio	3.525	3.957	4.276
Agosto	3.270	3.347	3.454
Settembre	3.774	3.593	4.277
Ottobre	3.673	3.858	4.160
Novembre	3.027	3.270	3.642
Dicembre	3.149	3.539	4.032

Segnalazioni e soddisfazione dei PRM	**2017**	**2018**	**2019**
Giudizio complessivo	99,9%	99,3%	99,0%
Stato e funzionalità degli equipaggiamenti in dotazione	99,4%	99,8%	99,4%
Adeguatezza della formazione del personale	99,9%	99,9%	99,3%
Efficacia e accessibilità delle info, comunicazioni e segnaletica aeroportuale interna	99,4%	99,5%	98,5%
Efficacia dell'assistenza ai PRM	99,9%	99,7%	99,0%
Livello di accessibilità e fruibilità delle infrastrutture aeroportuali	98,9%	99,3%	98,3%
Spazi dedicati per la sosta dei PRM	96,3%	97,4%	98,3%
Cortesia del personale	99,9%	99,8%	99,5%
Professionalità del personale dedicato all'erogazione delle assistenze speciali	99,9%	99,9%	99,5%
Facilità di individuazione dei punti di accoglienza interni ed esterni	99,1%	99,3%	97,9%

2.5.4 La qualità dell'offerta commerciale e dei servizi premium

Nell'ottica di garantire alla comunità aeroportuale un'esperienza il più possibile completa e soddisfacente, AdB integra tra i servizi offerti un'ampia offerta commerciale, per rispondere alle diverse esigenze della clientela e arricchire la *customer experience* attraverso un'offerta che si distingua e che richiami le eccellenze locali e, in ambito Food & Beverage, la tradizione gastronomica. Posizionate in maniera strategica rispetto ai flussi dei passeggeri, le attività commerciali all'interno del terminal passeggeri si estendono su una superficie di 4.500 mq con 43 punti vendita, tra *duty free, food & beverage e retail.*

Grande attenzione è dedicata alla selezione delle tipologie merceologiche e dei sub-concessionari. AdB mira a valorizzare le eccellenze locali e, in particolare, quelle del settore *food,* ambito distintivo e caratterizzante del territorio. Ne sono un esempio i numerosi punti vendita e di somministrazione che, oltre a richiamare, nei format e nei prodotti la tradizione locale, esprimono elevati livelli di qualità di prodotto, costituendo così archetipo del buon cibo tipico della Food Valley emiliana. Nel corso del 2019 sono state portate avanti importanti collaborazioni con esponenti di spicco dell'eno-gastronomia locale ed italiana in genere.

La volontà di caratterizzazione dell'offerta, soprattutto quella eno-gastronomica, secondo il concetto di tradizione e territorio, sembra incontrare i gusti e le richieste dei passeggeri. Tali elementi trovano inoltre conferma sia nei risultati delle analisi condotte internamente, sia nei trend di mercato sempre più focalizzati sulla località e qualità dell'offerta. La gestione dei menu e l'attenzione alla rotazione dei prodotti appare come un altro elemento sostanziale che viene costantemente presidiato da AdB, così come l'attenzione all'allineamento dei prezzi praticati, monitorato sulla base di *benchmark.*

Audi Service Station
YouFirst
Marconi Business Lounge

Nel corso del 2019 è stata inaugurata la Audi Service Station, primo caso di collaborazione tra la casa tedesca ed un Aeroporto italiano per la gestione dei servizi di manutenzione dei propri autoveicoli integrati all'interno del percorso di viaggio. Attraverso questa importante collaborazione il cliente aeroportuale potrà far eseguire gli interventi manutentivi alla propria auto fintanto che sarà in viaggio, ritirando la macchina al suo arrivo in aeroporto con gli interventi eseguiti.

43 punti vendita tra duty free, food & beverage, retail

Per garantire un'esperienza unica a 360°, il Gruppo ha negli anni sviluppato una serie di servizi "premium", volti a migliorare ed arricchire la *customer experience. YouFirst,* ad esempio, è un servizio VIP personalizzato che offre ai passeggeri benefici esclusivi. La *Marconi Business Lounge* inoltre è un'area nella quale i viaggiatori possono rilassarsi prima della partenza e dove sono disponibili sale riunioni e sale conferenza riservate per eventi aziendali. Con l'obiettivo di garantire il comfort degli ospiti anche nei momenti di maggiore affluenza, nel corso del 2019 sono stati eseguiti alcuni lavori di restyling della *Lounge* che, a parità di superficie, hanno consentito di aumentare del 40% il numero delle sedute, oltre a creare nuovi spazi riservati per un momento di relax prima del volo ed una nuova area di lavoro attrezzata con pc e stampante. La *Lounge* è un forte elemento di completamento e volano per l'offerta commerciale dell'aeroporto, verso i clienti esterni (territorio, passeggeri, ecc.) ed interni (vettori, retailer, operatori aeroportuali). L'alto livello di gradimento del servizio è confermato dal numero di utenti superando nel 2019 i 160.000 ospiti annui.

Costante è il presidio sugli aspetti qualitativi e numerose sono le occasioni di confronto con i partner a vario titolo coinvolti nel servizio. Il Gruppo promuove diverse iniziative per il rilancio dei servizi premium, tra queste l'ampliamento dell'offerta bar, lo sviluppo di un calendario di eventi come degustazioni, esposizioni di opere d'arte e concerti, partnership con aziende locali per l'offerta di servizi specifici agli ospiti della *Business Lounge.*

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 il seguente:

- **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.

La Safety Policy si fonda su 2 pilastri fondamentali:

Just Culture

La Just Culture è l'espressione di un sistema che ha fatto propria una cultura in cui gli operatori sono incoraggiati, magari persino premiati, a fornire informazioni essenziali sulla sicurezza segnalando eventi in cui siano stati coinvolti in prima persona.
Nella Just Culture, al contrario della "bo blame culture", si è affermato un clima di fiducia in cui gli operatori agiscono in assenza della paura di ritorsioni o azioni punitive o disciplinari.
La Just Culture non è però sinonimo di incondizionata immunità e sono pertanto ritenuti inaccettabili i comportamenti o le condotte in cui vi sia necligenza, colpa grave, imperizia, omissioni o dolo volontario, sabotaggio o deliberata e ripetuta disattenzione alle regole operative e alle procedure di safety.

Sistema di Reporting

La Just Culture è l'elemento essenziale per un efficace sistema di reporting del SMS, in quanto consente agli operatori di riportare gli eventi significativi per la sicurezza.
Il processo di reporting del Safety Management System (SMS) si inserisce nella Just Culture in quanto consente agli operatori, sia in prima linea che in back office, e al management aziendale, di riportare gli eventi significativi per la sicurezza delle operazioni, con la garanzia di una cultura non punitiva. Questa tutela si applica a tutti gli eventi accaduti rilevanti per la sicurezza, sia nel caso in cui abbiano avuto conseguenze, sia nel caso in cui non ne abbiano avute.

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.

Safety Management System

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 Comitato ha l'obiettivo di assicurare la partecipazione di tutti i soggetti operanti in aeroporto; coinvolgere tutti gli operatori aeroportuali sugli obiettivi di safety; analizzare e proporre soluzioni alle problematiche riscontrate; coinvolgere gli operatori sui risultati dell'SMS (trend analysis, risk assessment, azioni correttive, ecc.); analizzare congiuntamente le eventuali problematiche riscontrate nelle operazioni aeroportuali e le proposte di cambiamento suggerite dai vari soggetti presenti nel Committee.

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.

Attività di formazione e sensibilizzazione sulla safety

Nel corso del 2019 sono state effettuate campagne di sensibilizzazione sulla safety attraverso incontri ad hoc presso il centro servizi rampa (safety meeting). I temi trattati più frequentemente sono stati: il rispetto della no-touch policy, l'importanza dell'avvicinamento in sicurezza dei mezzi a contatto con l'aeromobile tramite l'ausilio di un uomo guida a terra, l'obbligo di apposizione del tacco di sicurezza in tutti i mezzi non dotati di stabilizzatori e la necessità di parcheggiare i GSE (Ground Support Equipment- apparecchiature di supporto a terra) in aree idonee che non intralcino le operazioni sottobordo. Per quanto riguarda poi il tema della "fall from height", è stato inoltre realizzato un video che ha coinvolto diversi operatori di rampa al fine di rimarcare l'importanza di un corretto avvicinamento di scale ed elevatori all'aeromobile che non consenta cadute dall'alto.

Nei safety committee inoltre è stato introdotto un momento di formazione ed informazione su un tema in grande evoluzione e oggetto di particolare attenzione e futuri sviluppi da parte di EASA: la cyber security. In particolare, l'integrazione fra IT e SMS ha permesso al comitato di capire come una corretta gestione di strumenti e tecnologie sia fondamentale per proteggere i sistemi informatici dagli attacchi dall'esterno.

E' stato inoltre aggiornato l'hazard log del Gestore aeroportuale attraverso l'inserimento e la valutazione degli hazard legati all'utilizzo della nuova piazzola de-icing. Infine è stato studiato ed è in corso di implementazione un flusso di gestione efficace delle "contracted activities" cosi come definito all'interno del Reg. UE 139/2014 (per contracted activities si intendono tutte le attività che ricadono all'interno dei termini del certificato del Gestore e che il Gestore stesso può affidare a fornitori esterni. Tali attività sono sottoposte ad un controllo specifico e ad una gestione definita all'interno del Re. UE 139/2014 - ADR.OR.D.010 Contracted activities).

Indicatori di performance

L'efficacia del SMS è monitorata attraverso alcuni indicatori di performance:

Indicatore	Obiettivi 2017 (movimenti stimati 71.524)	Consuntivo 2017 (movimenti reali 71.878)	Obiettivi 2018 (movimenti stimati 73.938)	Consuntivo 2018 (movimenti reali 71.503)	Obiettivi 2019 (movimenti stimati 69.225)	Consuntivo 2019 (movimenti reali 77.126)
N° di segnalazioni inerenti la sicurezza operativa ogni 1000 movimenti	>11,8% Almeno 850	980	> 12,3 % Almeno 900	784 (10,90%[14])	non considerato	non considerato
N° ground safety report / 1000 movimenti	-	-	-	-	≥0,99%	92 (1,19%)
N. di Voluntary Safety Report ogni 1000 movimenti	Non valutato come obiettivo 2017	107	>1,3 % Almeno 100	106 (1,48%)	≥1,5%	106 (1,37%)
Collisione mezzo - aeromobile	<0,08 Max 6 eventi	8	<0,08% Max 6 eventi	11 (0,15%) (di cui 3 senza danno)		8 (0,10%)
Collisione mezzo - mezzo	<0,18 Max 13 eventi	13	<0,17% Max 13 eventi	17 (0,23%)	≤0,23%	15 (0,22%)
Collisione mezzo-pontili	<0,04 Max 3 eventi	1	<0,01 Max 1 evento	1	non considerato	non considerato
Sversamenti mezzi di rampa	<0,69 Max 50 eventi	29	<0,4% Max 30 eventi	47 (0,65%)	≤0,65%	63 (0,81%)
Manovre di retromarcia senza l'ausilio dell'operatore	<0,55 Max 40 eventi	15	<0,27% Max 15 eventi	7 (0,09%)	Modificato nei due indicatori seguenti	
Manovre di retromarcia senza l'ausilio dell'operatore con stand attiguo occupato	-	-	-		≤0,08% Max 6 eventi	1 (0,01%)
Manovre di retromarcia senza l'ausilio dell'operatore con stand attiguo libero	-	-	-	-	≤0,17% Max 12 eventi	10 (0,12%)
Mancato stop aeronautico	<0,11 Max 8 eventi	5	<0,06% Max 5 eventi	6 (0,08%)	≤0,06%	6 (0,07%)
Rifiuti provenienti da pulizia di bordo	<1,11 Max 80 eventi	100	<0,40% Max 30 eventi	15 (0,20%)	non considerato	non considerato
Mancata esecuzione controllo FOD prima dell'arrivo del volo	<0,55 Max 40 eventi	39	<0,54% Max 40 eventi	64 (0,89%)	≤0,85%	37 (0,47%)
Mancato inserimento tacco obbligatorio nei nostri bagagli sottobordo	-	-	-	-	≤0,34% Max 24 eventi	14 (0,18%)
Mancato rispetto della no-touch policy	-	-	-	-	≤0,34% Max 24 eventi	22 (0,28%)
Mancata effettuazione del walk around in arrivo	-	-	-	-	≤0,17% Max 12 eventi	5 (0,06%)
Mancato rispetto del divieto di spostamento mezzi a seguito di eventi con impatti di safety rilevanti ed immediata segnalazione	-	-	-	-	≤0,08% Max 6 eventi	2 (0,02%)

14 Nel corso dell'anno si è deciso di non includere nelle segnalazioni 2 categorie di eventi non strettamente safety related.

Gli obiettivi definiti per il 2019 risultano essere ampiamente in linea con quanto previsto. Gli unici valori che si discostano lievemente da quanto condiviso ad inizio anno risultano essere:

- N. Voluntary safety report: tale valore risulta essere leggermente inferiore a quanto stabilito soprattutto a causa dell'elevato numero di movimenti registrati nel 2019 (valore molto maggiore di quanto previsto ad inizio anno ed alla base della definizione dell'obiettivo).
- Mancato stop aeronautico: il valore assoluto risulta essere lo stesso del 2018 per un totale di 6 eventi. Pur trattandosi di segnalazioni senza conseguenze reali, tale occurrence rimane oggetto di continuo monitoraggio.
- Sversamenti da mezzi di rampa: l'elevato numero di sversamenti è prevalentemente dovuto all'incremento di utilizzo dei mezzi stessi a fronte di un incremento sostanziale del numero di movimenti. Si registra inoltre che molti GSE (Ground Support Equipment) degli handler risultano essere datati e quindi maggiormente soggetti a rotture.

Wildlife control

Per Wildlife Strike si intende l'impatto violento tra aeromobili e animali selvatici (prevalentemente volatili). Si tratta di un fenomeno le cui conseguenze possono essere gravi. Nel 2019 l'Aeroporto di Bologna ha registrato **77.126** movimenti aeromobili con **33** impatti certi, di cui **30** con volatili e **3** con lepri. Il numero di impatti rapportato al volume di traffico totale, agli effetti sul volo, all'abbondanza della fauna e le specie presenti consente di calcolare l'indicatore **BRI2** (Bird Risk Index), che per l'anno 2019 risulta **0,06**. Il dato registrato nel 2019, confrontato al 2018, vede un valore uguale all'anno precedente, nonostante l'aumento dei movimenti e dei volatili avvistati sull'aeroporto (da 116.901 del 2018 a 136.861 nel 2019). Nel 2020 si continuerà l'azione di bonifica dell'habitat e la manutenzione delle aree arboree e arbustive delle zone esterne al sedime aereoportuale in carico ad AdB. Continueranno anche le azioni di contenimento della fauna tramite la gestione delle gabbie di cattura e saranno applicate eventuali correzioni nella protezione degli immobili (reti anti volatili e aghi). La costituzione di un gruppo di lavoro composto da rappresentanti AdB e rappresentanti di Enti, società ed Istituti esterni, ha dato ottimi risultati e sarà riconfermato per l'anno 2020.

Contenimento dell'erba medica

Nel corso del 2020 saranno sperimentate azioni di contenimento dell'erba medica che cresce spontanea con prodotti diserbanti selettivi consentiti dalle vigenti normative, per cercare di uniformare la crescita del manto erboso in airside e l'uso di disinfestanti consentiti dalle vigenti normative, per cercare di ridurre la microfauna (ortotteri) che, presente in abbondanza in airside, costituisce una forte attrattiva per i volatili. Il progetto di ridurre la presenza dell'erba medica spontanea in airside (refuso di vecchie colture aeroportuali degli anni '90) prende spunto da una pubblicazione ISPRA sulle specie erbacee spontanee negli ambienti urbani e periurbani di aree mediterranee. La pubblicazione indica che solo le piante che vi vegetano spontaneamente possono contribuire concretamente al contenimento dei prelievi idrici e alla riduzione del costo delle cure colturali. Il progetto è definito "sperimentale" perché l'impiego di piante erbacee spontanee autoctone negli spazi a verde è una soluzione recente nel nostro paese, per cui è necessaria l'intensificazione degli studi al riguardo, sia per quanto riguarda la valutazione del comportamento nell'uso delle numerose specie della nostra flora, sia per il raggiungimento di una conoscenza più approfondita delle esigenze eco-fisiologiche delle diverse specie.

Indicatori di performance

2019- 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	-	-	-	-	5.578	3.528	11	0,00
Febbraio	0	-	-	-	-	5.257	4.684	10	0,00
Marzo	0	-	-	-	-	6.087	11.178	11	0,01
Aprile	0	-	-	-	-	6.468	14.340	14	0,01
Maggio	1	-	-	-	-	6.830	11.576	13	0,06
Giugno	4	-	-	-	-	6.996	16.993	11	0,12
Luglio	19	-	3	-	-	7.399	19.320	12	0,19
Agosto	4	-	1	-	-	6.920	12.141	12	0,13
Settembre	0	-	-	-	-	7.309	12.523	10	0,01
Ottobre	2	-	-	-	-	6.560	18.796	10	0,08
Novembre	3	-	-	-	-	5.864	7.713	12	0,10
Dicembre	0	-	-	-	-	5.858	4.069	12	0,00
Totale	**33**	**-**	**4**	**-**	**-**	**77.126**	**136.861**	**138**	**0,06**

Security

I servizi di Security sono stati presi in gestione diretta dal Gestore aeroportuale, secondo quanto previsto dal D.M 29 gennaio 1999, n°85, e a seguito della Comunicazione Enac del 10 gennaio 2001, prot. n.°00200DG. La normativa vigente è costituita dal Programma Nazionale per la Sicurezza dell'Aviazione Civile (PNS) e dal Regolamento Europeo 1998/2015, e successive modifiche. Oltre a queste due norme principali ci sono altri Regolamenti Europei e Circolari ENAC che regolano le modalità secondo le quali devono essere svolti i controlli.
L'attuale organigramma della Security prevede che il Direttore Security ricopra anche il ruolo di Security Manager, a cui sottostanno due strutture una in linea e una in staff. La struttura in linea è quella che a livello operativo svolge i servizi dati in concessione da ENAC per quanto riguarda i controlli dei passeggeri e dei bagagli (a mano e da stiva) e delle merci.
La struttura di staff si occupa invece degli aspetti legati al rilascio dei permessi per l'entrata nell'area aeroportuale, alla redazione e aggiornamento costante delle procedure sui controlli di security, la diffusione e il recepimento di tali procedure da parte del personale addetto alla Security. La struttura di staff inoltre gestisce e supervisiona tutti gli aspetti di Security concernenti l'attività aeroportuale e quantifica, sulla base dei voli previsti e dei fattori di riempimento aeromobili, i tempi di controllo, la distribuzione dei passeggeri alle postazioni e il numero di personale e Guardie Particolari Giurate (GPG) necessario.

Il Personale addetto alla sicurezza

A dicembre 2019 AdB Security conta un organico di 211 Guardie Particolari Giurate (GPG), di cui 56 ricoprono la carica di Supervisore (SPV) e 7 quella di Security Passenger Manager (SPM). Il personale addetto alla sicurezza opera durante tutta la fascia oraria in cui sono previsti voli in partenza e ha la responsabilità di eseguire correttamente le procedure operative e i Controlli di Sicurezza sui passeggeri e i loro bagagli a mano, sui bagagli da stiva e sulle merci, secondo le normative di Security e i Comunicati Operativi della Direzione Security.

- Il **reclutamento** del Personale di Sicurezza avviene mediante una prima selezione eseguita da una società esterna specializzata, sulla base degli elementi indicati dal D.M. 85/99[15], durante la quale i dati dei candidati vengono inviati all'Ufficio della Polizia di Stato per il controllo del background prima di iniziare il corso di formazione, curato dal Training Center.
- Il corso di **formazione** prevede una parte teorica e una pratica ed è tenuto da un Istruttore Certificato ENAC. Al termine del corso è previsto un esame finale davanti alla Commissione ENAC.
- L'**assunzione** del personale addetto alla Sicurezza avviene solo in seguito alla ricezione del Decreto di Nomina da parte del Prefetto e successivamente al giuramento previsto dall'art. 250 del Regolamento di Esecuzione.
- Il personale Security deve svolgere attentamente e diligentemente il proprio lavoro e per questo motivo viene **monitorato** attraverso Audit, Controlli di Qualità, Briefing, Sistema di Performance e Libreria TIP (ovvero esame di immagini virtuali al monitor di articoli pericolosi). La valutazione della prestazione TIP dei singoli operatori avviene ogni 6 mesi, e si prefigura come un sistema "a cascata": i giudizi vengono forniti da coloro che sono testimoni delle prestazioni ovvero gli SPV, che a loro volta sono valutati dagli SPM.

Nell'ottica di monitorare l'applicazione della normativa di riferimento, AdB effettua Controlli di Qualità mensili, che a partire da Settembre 2018 sono eseguiti da un nuovo team costituito all'interno della Direzione Security. 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 due volte al mese vengono eseguiti Cover Test, che prevedono il passaggio di "Passeggeri Campione" presso le postazioni di controllo utilizzando simulacri di ordigni esplosivi e articoli proibiti. 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.

Nel corso dell'anno la soddisfazione dei passeggeri per la sicurezza del viaggio è rimasta costante e ad un livello molto elevato, raggiungendo, nei parametri di qualità previsti nella Carta dei Servizi del Gestore Aeroportuale (metodologia ENAC-GEN06), il **98,2%** di passeggeri soddisfatti nel controllo bagagli e il **97,7%** nella percezione della sicurezza personale in aeroporto.

15 Conoscenza della lingua inglese, Test Psicoattitudinale, Colloquio motivazionale, Colloquio Individuale, Visite mediche di Idoneità.

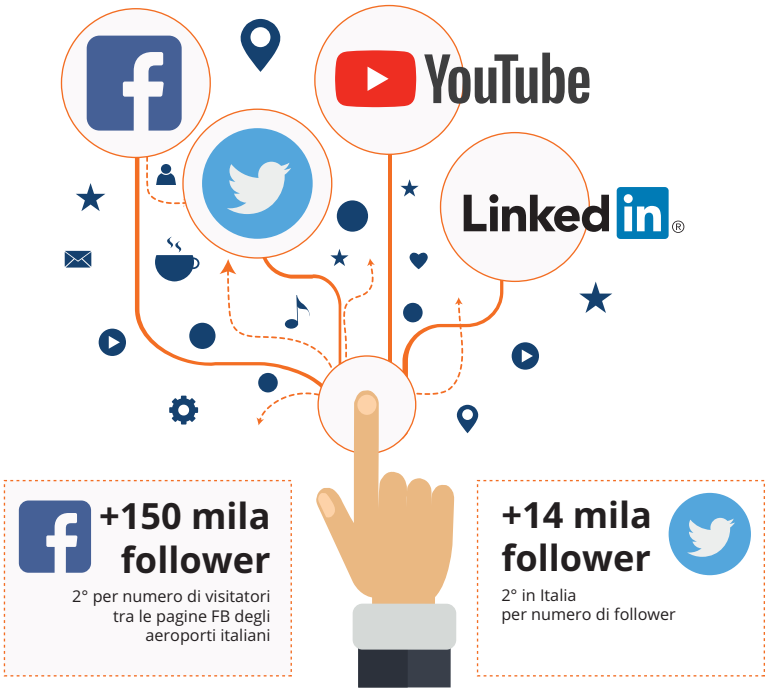
Gestione delle emergenze e business continuity

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, permettono di analizzare la situazione, mitigare il disservizio e ripristinarlo in tempi idonei.
Nello specifico, si è dotato 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.
L'Aeroporto di Bologna, nel corso del 2019, ha terminato l'integrazione dei Piani di emergenza secondo quanto previsto dal Reg. UE 139/2014 attraverso la definizione, all'interno del Manuale di Aeroporto, delle azioni da intraprendere in caso di sovrapposizione di scenari emergenziali.
AdB, direttamente o tramite il coinvolgimento di altri soggetti pubblici o privati coinvolti (ad esempio Polizia per il Piano antiterrorismo), verifica periodicamente l'efficacia delle procedure tramite esercitazioni e simulazioni. Nel caso in cui si riscontrino non conformità o aree di miglioramento si procede all'aggiornamento dei vari piani. Nel 2019 il Gestore ha organizzato un'esercitazione di tipo table top simulante un incidente al di fuori del sedime aeroportuale, che ha coinvolto, oltre ai soggetti aeroportuali, anche il territorio circostante. Fine dell'esercitazione è stata la definizione di modalità operative condivise fra Aeroporto ed Enti territoriali per stabilire una procedura di allertamento che coinvolga tutti i soggetti coinvolti e disciplini in modo chiaro le responsabilità e la catena di comando. E' stato inoltre attivato nel corso dell'anno il nuovo tele-allertamento che permette una gestione più efficace delle comunicazioni ai vari soggetti coinvolti nelle varie fasi dell'emergenza. Come da programma si sono svolte anche le esercitazioni previste dal Piano di emergenza interno, ai sensi del D.lgs. 81, e quelle di Polizia.

2.5.6 Comunicare e coinvolgere i passeggeri

Nel corso del 2019 le attività di Comunicazione hanno evidenziato un'ulteriore crescita, in coerenza con lo sviluppo delle attività della società nel suo complesso. Principalmente, è stato valorizzato il ruolo dell'aeroporto in relazione al territorio e agli stakeholder, rafforzando l'immagine aziendale sui media e sostenendo l'engagement e la corporate identity dei dipendenti e della comunità aeroportuale.
Nel corso degli anni l'Aeroporto di Bologna ha attivato e gestito un ampio ventaglio di strumenti di comunicazione verso l'esterno: dai più tradizionali (brochure, comunicati stampa, newsletter, monitor presso il terminal) ai più moderni ed interattivi (canali social, app, sito internet, chatbot, beacon). Nel 2019 si è confermata la recente tendenza all'utilizzo dei nuovi canali informativi, via internet o social media.

PRESENZA SUI SOCIAL NETWORK



Anche la percezione complessiva sull'efficacia e sull'accessibilità dei servizi di informazione al pubblico è stata molto positiva. Aeroporto di Bologna anche nel 2019 ha proseguito lo sforzo per ampliare gli strumenti di informazione al passeggero, sia con l'informativa mirata via CRM che con postazioni informative remote. Nel dettaglio, la soddisfazione per i punti di informazione operativi, la segnaletica interna e il sito web si è attestata su livelli di eccellenza.
A fine anno, con prosecuzione nei primi mesi del 2020, la società ha dato il via ad una campagna pubblicitaria multi-soggetto e multicanale, volta a dare evidenza delle azioni intraprese e degli impegni futuri di AdB sul tema dello Sviluppo Sostenibile e al tempo stesso sottolineare le ricadute positive sul territorio dell'attività dell'aeroporto. In particolare, i temi rappresentati, sotto il payoff comune "Il Mondo è una porta aperta", sono stati 6: Sostenibilità, Impatto economico, Turismo, Innovazione, Risorse umane e Destinazioni, cui se ne è aggiunto un settimo nel periodo natalizio dedicato al Natale.
La campagna è stata veicolata attraverso i quotidiani del territorio, con alcune uscite anche sui nazionali, i canali social dell'aeroporto Facebook, Twitter e Linkedin, le pagine web, i monitor SIE[16] in aeroporto e una maxi affissione nel centro di Bologna (piazza Galvani).

16 Monitor SIE (Sistema Informativo Evoluto): monitor collegati ad un sistema che permette di cambiare i contenuti in maniera dinamica e differenziata a seconda degli eventi o della necessità.

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. 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, in risposta all'esigenza di mitigare gli impatti ambientali connessi con lo sviluppo infrastrutturale di lungo periodo e anche in ottemperanza di quanto prescritto dal Decreto di VIA del Masterplan.

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 promuove 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. Nel 2019 si è svolta la terza edizione del Marconi Music Festival, il primo festival musicale aeroportuale, organizzato con Emilia Romagna Festival. Nel corso della rassegna musicale i passeggeri e il pubblico esterno hanno avuto la possibilità di partecipare ad un ciclo di concerti ed eventi con la presenza di grandi nomi internazionali e giovani talenti. L'elevata importanza data alla gastronomia e alla ristorazione tipica ed ispirata alla tradizione emiliano-romagnola rappresenta un importante elemento di valorizzazione anche culturale delle eccellenze. Inoltre, dal 2019 AdB aderisce al progetto di rete "Capo D", che riunisce alcune realtà aziendali bolognesi particolarmente sensibili e attive sulle tematiche di welfare, pari opportunità e benessere[17].

17 Per ulteriori informazioni si rimanda al paragrafo "Diversità e Pari opportunità"

6 CLEAN WATER AND SANITATION
7 AFFORDABLE AND CLEAN ENERGY
13 CLIMATE ACTION
15 LIFE ON LAND

CIAO BOLOGNA,
SOTTO IL TUO
CIELO
OGGI
SI RESPIRA
UN'ARIA NUOVA.
Pierluigi U. - biologo
Negli ultimi 10 anni, l'Aeroporto di Bologna
ha ridotto del 64% le emissioni di CO_2 per passeggero.
Entro il 2050 arriverà a zero emissioni.
Aeroporto di Bologna
IL MONDO È UNA PORTA APERTA.

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

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. 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 14001:2004
- Certificazione per la sicurezza sul lavoro OHSAS 18001
- Certificazione energetica UNI EN ISO 50001
- Accreditamento Airport Carbon Accreditation – Livello 2

Il sistema di gestione integrato assicura il pieno controllo degli impatti ambientali significativi, dei rischi associati e del contesto interno ed esterno, nonché il governo delle politiche di miglioramento.
L'organizzazione ha, al proprio interno, la funzione Ambiente, Energia e Sicurezza sul Lavoro le cui risorse si dedicano specificatamente alle tematiche ambientali. La Politica integrata è resa pubblica al territorio al fine di garantire massima trasparenza negli obiettivi che AdB intende perseguire.

Politica per la Qualità, l'Ambiente, l'Energia e la Sicurezza[18]

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.

18 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.

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. Da sempre AdB ha costruito un dialogo e un confronto con gli Enti locali attraverso il lavoro svolto dal Gruppo tecnico per il rumore aeroportuale. Il Gruppo, rinnovato nel 2018, è coordinato dal Comune di Bologna e vede la presenza di rappresentanti delle amministrazioni comunali locali, di ARPAE (Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia) e di ASL. L'attività del Gruppo tecnico è rivolta all'analisi condivisa delle problematiche inerenti il rumore 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. Inoltre, anche la Commissione aeroportuale istituita ai sensi del D.M. 31/10/1997 e presieduta da ENAC, lavora costantemente per il miglioramento delle procedure aeroportuali antirumore.

IRESA

A partire dall'1 gennaio 2020, la Regione Emilia-Romagna ha istituito l'**IRESA** (Imposta Regionale sulle Emissioni Sonore degli Aeromobili), quale tributo di scopo il cui **gettito sarà destinato al completamento dei sistemi di monitoraggio acustico e disinquinamento acustico e ad ulteriori investimenti e/o indennizzi per i residenti nelle zone A e B dell'intorno aeroportuale**, come definite dal decreto del Ministero dell'Ambiente del 31/10/1997. L'IRESA è a carico delle compagnie aeree e viene applicata a ciascun movimento di atterraggio e decollo, a seconda del capitolo di certificazione acustica (noise certificate) dell'aeromobile, anche considerando la fascia diurna/notturna del movimento, la tipologia di propulsione (a elica o a getto) e la direzione di decollo e atterraggio degli aeromobili; quest'ultimo parametro applicativo del tributo, particolarmente complesso e non attualmente a disposizione del gestore aeroportuale, è ancora in corso di definizione e necessita di una ulteriore delibera della Giunta Regionale. La **tariffa è decrescente all'aumentare delle prestazioni acustiche degli aeromobili così come, a seconda della fascia oraria - diurna o notturna - dell'atterraggio e decollo**. Nel 2019 la Capogruppo – ma anche la controllata Tag per i voli dell'Aviazione Generale – hanno seguito l'implementazione dei sistemi informativi e la definizione delle procedure di liquidazione e riscossione di questo nuovo tributo per conto della Regione e dal 1° gennaio 2020 il Gruppo calcola, fattura e incassa dai vettori l'IRESA e la riversa periodicamente alla Regione Emilia-Romagna, destinataria del gettito unitamente ai flussi informativi di supporto.

Le attività inerenti la gestione del rumore aeroportuale si concretizzano, in primo luogo, nella misurazione costante degli impatti acustici attraverso il Sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale. Il Sistema, integrato con la traccia radar, consente di tracciare le rotte percorse dagli aeromobili in fase di atterraggio e decollo e determinare il rumore al suolo, registrato dalle centraline acustiche. Il Sistema 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. Pertanto, uno degli elementi principali nel processo di mitigazione è dato proprio dal dialogo con le rappresentanze cittadine e i comitati. 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. Il Piano d'Azione sulla gestione del rumore è formulato ai sensi e per gli effetti del Decreto 152/06 ed include le misure di mitigazione e compensazione del disturbo generato dall'impatto acustico aeroportuale, che il Gestore aeroportuale intende attuare anche in sinergia con gli altri Soggetti competenti per i diversi aspetti. Il Piano è un documento dinamico che può essere aggiornato in funzione di nuove o diverse iniziative maturate nel corso del periodo di validità dello stesso.
Nel corso del 2019 sono state svolte, in ottemperanza alle prescrizioni del Decreto di VIA n°29 del 25/02/2013 campagne di indagine acustica presso specifici ricettori sensibili situati nell'intorno aeroportuale, finalizzate a verificare lo stato di inquinamento acustico afferente le attività aeroportuali ed altre sorgenti tipiche del contesto urbano di riferimento. Gli esiti delle indagini sono oggetto di condivisione con le Autorità competenti, al fine di identificare le necessarie misure di mitigazione e compensazione degli impatti.

Indicatori di performance

Postazione	LVA [dB(A)][19]	LVA [dB(A)]	LVA [dB(A)]
	31/12/2017	31/12/2018	31/12/2019
P1	66	65,1	65,6
P4	62,3	61,8	62,0
P5	55,7	55,6	55,1
P6	63	62,1	63,5
P7	55,3	54,5	56,3
P8	53,5	52,6	52,6
P9	nd	nd	55,1

I dati rappresentati mostrano i livelli di rumore registrati dalle centraline acustiche situate a monitoraggio dei centri abitati limitrofi l'aeroporto. 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). Il livello di rumore registrato in corrispondenza della P6 e della P7 risultano in aumento rispetto al valore del 2018 in quanto nel periodo di picco 2019 è stato operato un maggior numero di sorvoli notturni lato Bologna (decolli Pista 12, Atterraggi pista 30), rispetto al periodo di picco 2018.

2.6.2 Efficientamento energetico e contrasto al cambiamento climatico

Nel 2013 l'Aeroporto di Bologna ha implementato un sistema di gestione dell'energia conforme allo standard internazionale UNI ISO50001, con cui garantisce la tutela delle risorse energetiche e che permette la riduzione dei consumi e dei costi attraverso la definizione di una politica energetica, l'analisi sistematica dei consumi e degli indicatori di performance, la razionalizzazione dei processi produttivi, l'ottimizzazione dei comportamenti e la gestione attenta delle risorse. Al fine di realizzare efficacemente il sistema di gestione dell'energia, AdB ha costituito l'Energy Management Team (EMT), un gruppo di lavoro coordinato dall'Energy Manager, che persegue obiettivi di miglioramento energetico, predispone strumenti di rendicontazione energetica ed economica, valuta e propone azioni di miglioramento delle prestazioni energetiche.

19 LVA - Livello di Valutazione Aeroportuale: viene calcolato, ai sensi del D.M. 31/10/1997 "Metodologia di misura del rumore aeroportuale", in base ai dati di LVA relativi alle tre settimane a maggior traffico, identificate nell'anno 2019 (secondo una metodologia applicata dal 2014).

In linea con quanto definito nella Politica per la Qualità, l'Ambiente, l'Energia e la Sicurezza, al fine di ridurre i consumi energetici e le emissioni, l'Aeroporto di Bologna ha intrapreso azioni per rendere efficienti le proprie infrastrutture e aumentare l'utilizzo di fonti di energia rinnovabile. Con riferimento all'efficientamento energetico, la Società ha sostituito le lampade a bassa efficienza con lampade a LED riqualificando gli impianti di illuminazione degli edifici, dei parcheggi e della viabilità interna. AdB partecipa dal 2005 al programma volontario Greenlight Programme promosso dalla Commissione Europea, dedicato alle organizzazioni che hanno posto in atto azioni virtuose nel campo dell'efficientamento dei propri sistemi di illuminazione, con lo scopo di ridurre i consumi energetici e le emissioni climalteranti. AdB ha inoltre migliorato la gestione e la regolazione degli impianti HVAC (impianti di riscaldamento, ventilazione e condizionamento dell'aria) anche attraverso l'utilizzo di pompe di calore ad alta efficienza. Per quanto riguarda il ricorso all'energia da fonte rinnovabile l'Aeroporto di Bologna produce energia elettrica attraverso impianti fotovoltaici e gestisce un impianto di trigenerazione ad alto rendimento a parziale copertura del proprio fabbisogno. Le iniziative di efficientamento energetico hanno permesso un risparmio di 6.900.000 kWh rispetto ai consumi prima della realizzazione degli interventi.
AdB ha anche aderito a iniziative e programmi per l'efficientamento energetico, con l'obiettivo di contribuire alla riduzione delle proprie emissioni di CO_2 e di contribuire positivamente al contrasto al cambiamento climatico. Nel 2009 ha aderito al programma internazionale Airport Carbon Accreditation, iniziativa promossa da Airport Council International mirata al monitoraggio e miglioramento dell'impronta ecologica (Carbon Footprint) del settore aeroportuale. Inoltre AdB, insieme agli enti e istituzioni del territorio, promuove iniziative e azioni per la mitigazione dell'impatto ambientale. A questo proposito, attraverso l'Accordo Territoriale attuativo per la Decarbonizzazione dell'Aeroporto, sottoscritto nel 2015 con gli Enti territoriali, AdB si è impegnata alla realizzazione di alcune opere, per un importo complessivo di 6,5 milioni di Euro, in un arco temporale coerente con le tempistiche di realizzazione degli interventi contenuti nel Master Plan aeroportuale. L'Accordo prevede la riduzione delle emissioni di CO_2 riferite alle infrastrutture aeroportuali e all'accessibilità e l'assorbimento delle emissioni climalteranti dirette, attraverso la realizzazione di una fascia boschiva a nord dell'aeroporto.
La misurazione e valutazione della Carbon Footprint dell'Aeroporto di Bologna permette di raccogliere informazioni utili per attuare iniziative di riduzione delle emissioni di CO_2, identificare le opportunità di contenimento dei costi e considerare l'impatto climatico nel processo decisionale. Inoltre, questo processo consente ad AdB di svolgere un ruolo di leader del settore sulle tematiche di responsabilità ambientale, di rispondere alla domanda dei cittadini e delle pubbliche amministrazioni di maggior *disclosure* relativamente alle informazioni sull'impatto climatico e, infine, consente al Gruppo di essere preparato all'eventuale introduzione di normative cogenti in materia, che potrebbero cambiare l'attuale scenario normativo.
Nel corso del 2019 l'intera energia prelevata dalla rete da AdB è certificata proveniente da fonti rinnovabili, ciò ha contribuito a ridurre sensibilmente le emissioni Scope 2 secondo il metodo di calcolo "Market based". Si segnala inoltre la dismissione delle centrali termiche a gasolio in alcuni edifici, a favore di un maggior utilizzo di gas naturale. Nel 2019 è partito un piano di efficientamento degli impianti di illuminazione attraverso l'installazione di corpi illuminanti a LED che comporterà la riduzione dei consumi di energia elettrica e delle emissioni indirette (Scope 2). In particolare, nel corso dell'anno è stato completato l'efficientamento dell'impianto di illuminazione degli uffici direzionali ed è iniziata la sostituzione dei vecchi corpi illuminanti nei moli di imbarco.

Piano innovazione: MERCATO LIBERO DELL'ENERGIA

Nell'ambito del Piano Innovazione - settore Ambiente, AdB ha sviluppato un'iniziativa di sensibilizzazione della comunità aeroportuale sul tema dell'energia. Un gruppo interfunzionale, coordinato dall'Energy Manager, si è dedicato all'iniziativa finalizzata a informare la comunità aeroportuale delle novità del mercato libero dell'energia, offrendo la possibilità di sottoscrivere contratti per la fornitura di energia elettrica e gas naturale a prezzi agevolati.

In particolare, il gruppo di lavoro si è impegnato:

- nell'individuare il partner commerciale con cui sviluppare l'iniziativa di welfare
- nel definire le condizioni agevolate dei contratti per la fornitura di energia elettrica e gas naturale
- nell'organizzare l'incontro di informazione sul mercato libero dell'energia e nel presentare e promuovere l'iniziativa

A novembre 2019 si è conclusa l'iniziativa con un incontro molto partecipato presso la Marconi Business Lounge dell'aeroporto, in cui sono intervenuti Illumina in qualità di partner commerciale, il consorzio Esperienza Energia come partner tecnico oltre che i rappresentanti dell'Aeroporto di Bologna.

Indicatori di performance

Consumi energetici all'interno dell'organizzazione (GRI 302-1, 302-2)	u.m.	2017	2018	2019
Da fonti non rinnovabili	**GJ**	**73.857**	**86.947**	**87.871**
Gas metano	m^3	1.777.114	2.292.236	2.334.974
Gasolio (per riscaldamento e gruppi elettrogeni)	l	133.819	10.445	9.818
Benzina (per la flotta)	l	22.068	15.579	16.882
Diesel (per la flotta)		77.448	95.768	94.621
Da fonti rinnovabili	**GJ**	**385**	**348**	**339**
Fotovoltaico (autoprodotta)	kWh	106.840	96.805	94.283
Energia elettrica acquistata	**GJ**	**28.321**	**19.861**	**18.843**
da fonti non rinnovabili	kWh	7.866.948	253.373	216.280
certificata da fonti rinnovabili		-	5.263.489	5.017.969
Elettricità ceduta				
Elettricità autoprodotta ed immessa in rete	kWh	-	8.172	64.273
Consumo totale	**GJ**	**102.562**	**107.156**	**107.053**
Da fonti non rinnovabili	GJ	102.178	87.859	88.649
Da fonti rinnovabili		385	19.297	18.404

La variazione nella composizione della tipologia di energia elettrica consumata è da ricondurre all'attivazione del contratto di fornitura di energia rinnovabile, nel 2019.
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 S.p.A in virtù di accordi tra le parti ma nella disponibilità diretta di soggetti terzi. AdB S.p.A. e Tag Bologna S.r.l 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 S.p.A. Non si hanno informazioni circa i consumi di gasolio per gruppi elettrogeni di TAG mentre per i consumi di carburante, quelli imputabili a TAG sono promiscui tra benzina e gasolio.

Intensità energetica (GRI 302-3)	u.m.	2017	2018	2019
Consumi di energia	GJ	102.562	107.156	107.053
Numero passeggeri	N.	8.198.156	8.506.658	9.405.920
Intensità energetica	**GJ / N.**	**0,0125**	**0,0126**	**0,0114**

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.	2017	2018	2019
Emissioni dirette (Scope 1)	**t CO_2**	**4.164,1**	**4.850,4**	**4.929,0**
Da gas metano	t CO_2	3.486,7	4.534,0	4.613,9
Da gasolio (per riscaldamento e gruppi elettrogeni)		422,2	27,6	26,0
Da benzina (per la flotta)		50,6	35,7	38,9
Da diesel (per la flotta)		204,6	253,0	250,2
Emissioni indirette (Scope 2)				
Elettricità - Market based	**t CO_2**	**3.658,9**	**124,5**	**104,5**
Elettricità - Location based	**t CO_2**	**2.611,8**	**1.773,5**	**1.654,0**

La valutazione delle emissioni dirette e indirette fa riferimento alla metodologia di calcolo dello schema "Market based" dell'ACA Airport Carbon Accreditation. In merito ai fattori di emissione si fa riferimento al Rapporto annuale "Airport Carbon Footprint". La variazione nelle emissioni nel 2019 è riconducibile all'acquisto, da parte di AdB, di energia elettrica certificata proveniente da fonti rinnovabili. Tale differenza risulta ancora più evidente nella variazione tra il calcolo delle emissioni con metodologia "Market based" e "Location based", a tal proposito 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, appunto, possono differire rispetto alla rete di distribuzione complessiva. Infine la variazione nei consumi di gasolio è connessa alla dismissione delle centrali termiche a gasolio presso la palazzina uffici, l'edificio merci e l'edificio COS.

Intensità emissioni (GRI 305-4)	u.m.	2017	2018	2019
Emissioni totali[20]	t CO_2	7.823	4.975	5.033
Numero passeggeri	N.	8.198.156	8.506.658	9.405.920
Intensità delle emissioni	**t CO_2 / N.**	**0,000954**	**0,000585**	**0,000535**

La riduzione nell'intensità delle emissioni è legata alla riduzione delle emissioni di Scope 2 (market based) e riconducibile all'acquisto di energia elettrica certificata da fonti rinnovabili da parte di AdB.

20 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

Nel corso del 2018 la Società ha implementato il nuovo sistema di monitoraggio della qualità dell'aria, attivo dal mese di settembre. L'aeroporto di Bologna è consapevole di essere fonte di inquinamento atmosferico attraverso le proprie attività, e a fronte del fatto che gli aeromobili 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. Il nuovo sistema di monitoraggio sistematicamente misura la concentrazione degli inquinanti nell'intorno aeroportuale. I dati sono gestiti da ARPAE e pubblicati con cadenza mensile sul portale internet della Società, a garanzia di massima visibilità da parte del pubblico.

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)	**2018**		**2019**	
Limite annuale: 40 µg/m³ media annua	**Lippo**	**Agucchi**	**Lippo**	**Agucchi**
Gennaio	n.d.	n.d.	86	87
Febbraio	n.d.	n.d.	95	93
Marzo	n.d.	n.d.	89	80
Aprile	n.d.	n.d.	65	57
Maggio	n.d.	n.d.	44	46
Giugno	n.d.	n.d.	53	44
Luglio	n.d.	n.d.	49	44
Agosto	n.d.	n.d.	51	46
Settembre	70	72	59	54
Ottobre	70	77	61	60
Novembre	57	63	55	53
Dicembre	71	75	66	69
Bologna – valori medi mensili particolato (PM10)				
PM10 (µg/m³)	**2018**		**2019**	
Limite annuale: 40 µg/m³ media annua	**Lippo**	**Agucchi**	**Lippo**	**Agucchi**
Gennaio	n.d.	n.d.	35	38
Febbraio	n.d.	n.d.	36	41
Marzo	n.d.	n.d.	22	24
Aprile	n.d.	n.d.	16	16
Maggio	n.d.	n.d.	9	9
Giugno	n.d.	n.d.	21	22
Luglio	n.d.	n.d.	18	18
Agosto	n.d.	n.d.	18	17
Settembre	19	20	15	16
Ottobre	24	28	28	43
Novembre	22	25	16	16
Dicembre	32	35	30	29

I dati si riferiscono ai valori medi giornalieri registrati dalle stazioni fisse di monitoraggio della qualità dell'aria localizzate in area esterna al sedime aeroportuale. L'andamento dei valori è strettamente correlato alle fonti inquinanti caratteristiche dei luoghi dove sono localizzate le stazioni di monitoraggio, soprattutto il traffico stradale. La sorgente aeroportuale non è identificabile direttamente considerata la forte volatilità degli inquinanti.

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. Al fine di ridurre i consumi idrici e l'inquinamento delle acque l'Aeroporto di Bologna ha intrapreso diverse azioni volte ad efficientare il modello di gestione, gli impianti e le strutture aeroportuali. In particolare, AdB è impegnata nello studio e nell'analisi dei propri consumi idrici, nella mappatura degli usi idrici e nell'individuazione di azioni per il contenimento dei consumi. Inoltre ha avviato la realizzazione di un nuovo impianto di depurazione dell'infrastruttura aeroportuale, che contribuirà a ridurre sensibilmente gli impatti ambientali in termini di inquinamento delle acque.

L'analisi dello scarico fognario mostra come il Gruppo operi nel rispetto dei valori limite previsti dalla normativa (D.Lgs. 152/06). Nello specifico, il dato più critico è rappresentato dal parametro COD, a sua volta legato all'utilizzo del liquido deghiacciante utilizzato per le pavimentazioni aeroportuali e per gli aeromobili. AdB, in quanto Gestore Aeroportuale, deve provvedere anche ad assicurare il continuo e regolare svolgimento dei servizi di assistenza a terra in favore dei vettori operanti sullo scalo e, pertanto, deve mettere a disposizione adeguati strumenti per le attività di pulizia degli aeromobili dalle contaminazioni nevose e/o di ghiaccio, cosiddetto de-icing. In alcuni momenti del periodo invernale, in caso di utilizzo massiccio del liquido de-icing, vi è il rischio di un temporaneo superamento dei valori limite.

De-icing pad

Per ottimizzare il processo e contenere l'impatto del liquido, nel corso del 2019 è stata completata dal punto di vista infrastrutturale la remote de-icing pad, che consentirà, già dal 2020, di svolgere i trattamenti de-icing in un'area dedicata e di raccogliere i liquidi in un'apposita vasca di contenimento e smaltirli secondo le procedure vigenti. Da settembre 2019 è iniziata anche l'attività di training agli operatori del fornitore del servizio de-icing, finalizzata all'attivazione delle nuove modalità operative che, in sintesi, prevedono di svolgere l'attività di de-icing con i motori degli aeromobili in moto, affinché, al termine del servizio, possano procedere direttamente verso la pista di volo per il decollo, ottimizzando i tempi. Nella seconda metà del 2019 AdB ha anche provveduto all'implementazione del nuovo software per la gestione dell'intera attività di de-icing e ha provveduto alla formazione di tutti gli operatori coinvolti.

Indicatori di performance

Consumi idrici suddivisi per fonti (GRI 303-1)	u.m.	2017	2018	2019
Pozzi	m^3	2.975	39.527	29.992
Acque municipali		162.188	77.369	66.950
Totale	**m^3**	**165.163**	**116.896**	**96.942**

La valutazione dei prelievi idrici fa riferimento ai consumi relativi alle utenze idriche intestate ad AdB (comprensive anche di FFM) e a TAG.
Nel corso del 2019 AdB ha curato lo studio di fattibilità di interventi di recupero delle acque piovane dai coperti degli edifici aeroportuali, per finalità di riuso compatibile con le caratteristiche dell'acqua stessa. La valutazione ha consentito di identificare gli interventi che saranno attuati secondo un programma in corso di definizione.

Caratterizzazione dello scarico fognario					
Parametro	u.m.	Valore medio annuo			Valori di parametro
		2017	2018	2019	D.Lgs. 152/06
COD	mg/l	17,3	30,66	68,40	500
Idrocarburi	mg/l	0	0	3,9	250
Solidi sospesi	mg/l	7,8	5,52	6,3	80

I valori riportati in tabella sono la media dei valori registrati in occasione delle diverse analisi svolte nell'anno di riferimento. L'ambito di riferimento 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 produttivi rispetto ai quali perseguire la riduzione della produzione rifiuti, allo stesso tempo la Società è impegnata, 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 bottigliette monouso. Tra le azioni messe in atto nel 2019 vi è stata la distribuzione a tutti i dipendenti aeroportuali di borracce in acciaio da riempire presso i punti di distribuzione d'acqua. AdB si è inoltre impegnata in un progetto che prevede il posizionamento di fontanelle per l'acqua in area imbarchi, di compattatori per bottigliette e di vasche per il recupero dell'acqua.
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. I rifiuti urbani sono strettamente correlati alla utenza aeroportuale, pertanto le politiche di gestione vertono essenzialmente sulla differenziazione degli stessi.
In ottica di ottimizzazione dei rifiuti, AdB attua politiche di rigenerazione con iniziative di riuso di alcune tipologie di rifiuti, come ad esempio la donazione alle scuole dei PC dismessi.

Indicatori di performance

Rifiuti prodotti (GRI Standard 306-2)	**u.m.**	**2017**	**2018**	**2019**
Frazione differenziata da RSU	Kg	252.500	241.540	302.650
Rifiuti speciali non pericolosi		776.960	502.729	448.810
Rifiuti pericolosi		45.950	50.472	84.333
Frazione residuale secca		713.990	780.590	767.340
Totale	**Kg**	**1.789.400**	**1.575.331**	**1.603.133**

Smaltimento rifiuti pericolosi	**u.m.**	**2017**	**2018**	**2019**
Termovalorizzazione	Kg	35.343	37.478	69.713
Smaltimento in discarica		-	55	-
R13 messa in riserva di rifiuti per sottoporli a recupero riciclo		10.607	12.939	14.620
Totale	**Kg**	**45.950**	**50.472**	**84.333**

Smaltimento rifiuti non pericolosi	**u.m.**	**2017**	**2018**	**2019**
Riciclo	Kg	508.604	444.836	488.156
Compostaggio		10.748	9.400	11.900
Termovalorizzazione		652.136	570.373	598.873
Smaltimento in discarica		463.309	405.220	411.941
R13 messa in riserva di rifiuti per sottoporli a recupero riciclo		108.653	95.030	7.930
Totale	**Kg**	**1.743.450**	**1.524.859**	**1.518.800**

4 QUALITY EDUCATION
5 GENDER EQUALITY
8 DECENT WORK AND ECONOMIC GROWTH

Ciao Bologna, dove gli aerei prendono quota, il lavoro prende quota rosa.
Sonia P. - ingegnere
All'Aeroporto di Bologna sono donne circa la metà dei dipendenti e il 42,5% di quadri e dirigenti.
Aeroporto di Bologna
IL MONDO È UNA PORTA APERTA.

2.7 Investire nelle risorse e nel loro sviluppo

Il Gruppo si impegna a valorizzare le persone che lavorano presso l'Aeroporto e a costruire un'organizzazione che risponda alle continue sollecitazioni del mercato e che supporti le persone nello svolgimento del loro lavoro. 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.
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 qualità, della salute e della sicurezza delle persone e dell'ambiente, 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 la trasparenza. Al Codice Etico si aggiunge il *Regolamento Aziendale,* che fornisce disposizioni e norme di comportamento e di sicurezza generale in relazione alle mansioni svolte da ciascun dipendente. E' 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.

2.7.1 Gestione del personale

Con un organico di **548** persone al 31 dicembre 2019, di cui il **47%** donne, il Gruppo vede la gestione e lo sviluppo delle risorse come un driver per lo sviluppo e la competitività dell'Aeroporto. Le persone rappresentano elementi fondamentali della strategia del Gruppo e in particolare le loro competenze e la capacità di garantire un servizio di qualità. Negli ultimi anni i cambiamenti avvenuti nel contesto socio-economico in cui opera l'Aeroporto, hanno portato necessariamente a cambiamenti anche in ambito di gestione delle risorse umane. Nel corso del 2019, uno dei principali interventi ha riguardato il miglioramento dell'engagement, attraverso un ricco piano di welfare che ha interessato tutti i dipendenti. Si è poi continuato il lavoro, già iniziato nel 2018, sul miglioramento continuo dei processi in ottica di ottimizzazione degli stessi.
Per quanto riguarda le politiche di selezione e assunzione del personale, sono state create nuove opportunità di crescita e sviluppo per i dipendenti tramite Job Posting e Job Opportunity interne, che hanno coinvolto il Gruppo. Inoltre l'utilizzo dei canali web e social ha favorito l'attrazione di giovani talenti esterni, così come le diverse collaborazioni con le Università del territorio hanno permesso all'Aeroporto di accogliere tirocinanti, tesisti e risorse per programmi di ricerca. AdB offre la possibilità di entrare a far parte di una realtà dinamica, in continuo sviluppo, nella quale le persone possono esprimere in pieno le proprie potenzialità. Il Gruppo si è dotato di strumenti e procedure in grado di garantire la massima trasparenza ed equità di trattamento a tutti i candidati. Ruoli, responsabilità, principi di comportamento e di controllo da rispettare durante la procedura di selezionamento sono definiti, anche in considerazione della prevenzione di reati previsti dal D.Lgs 231/2001 e dalla Policy Anticorruzione. Infine si segnala che l'Aeroporto si è aggiudicato il "sigillo" di qualità TOP CARRIERA 2018/2019, assegnato da Affari e Finanza (Repubblica) e si è classificato al nono posto assoluto e primo fra gli Aeroporti e servizi aeoportuali in Italia, nella graduatoria "Dove si lavora meglio: settore trasporti e Logistica" di Panorama.

Attrarre talenti – Talent Program

Per valorizzare le risorse presenti in azienda, AdB coordina un Talent Program mediante il quale indentifica, attrae e trattiene le risorse idonee a soddisfare le necessità di business del Gruppo. Il programma mira ad aumentare la retention delle persone, ridurre il turnover ed i relativi costi di reclutamento, inserimento e formazione, migliorare le capacità di attraction di talenti dal mercato del lavoro, migliorare le performance dell'organizzazione attraverso la crescita delle performance individuali e del livello di soddisfazione e motivazione della popolazione aziendale.
Il Talent Program prevede programmi di formazione specifica sulle competenze core, la partecipazione a task force aziendali e gruppi di lavoro su progetti specifici, job rotation e incontri formativi con testimonial di altri aeroporti o altri settori. Al fine di ottenere i benefici derivanti dal progetto, AdB ha delineato sin dall'inizio l'area del talento, individuando le competenze che lo caratterizzano e traducendole in comportamenti osservabili, cercando di avere chiaro il livello di sviluppo delle competenze delle persone atteso all'interno dell'azienda.

Il numero di dipendenti AdB è significativamente aumentato nel 2019. Alcune assunzioni si sono verificate tra i somministrati, in parte per la necessità di espletare un nuovo servizio di "facilitatori" terminal, in parte per garantire la copertura delle aree operative causata dall'incremento di traffico passeggeri (+10,6% nel 2019). In aumento anche il numero di dipendenti a tempo indeterminato del Gruppo (+21 unità al 31 dicembre), grazie ad alcune assunzioni nelle aree di staff, nonché a stabilizzazioni di contratto. La percentuale di dipendenti donne è rimasta stabile ed equilibrata (circa 47%) mentre aumentano i giovani (+ 9 unità) e gli over 50 (+13 unità). Con 149 nuovi assunti nel 2019, di cui il 46% donne, il Gruppo ha registrato un turnover in entrata del 27%. Il turnover in uscita si è attestato attorno al 24%, il dato include le cessazioni da contratto a tempo determinato in scadenza e i contratti stagionali, escludendo queste tipologie contrattuali il tasso di turnover scende al 3,42%[21].

Indicatori di performance

Forza lavoro (GRI Standard 102-8)	u.m.	31/12/2017			31/12/2018			31/12/2019		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dipendenti (subordinati)	N°	243	229	472	278	250	528	293	255	548
Altri collaboratori (Somministrati)		21	3	24	5	3	8	16	11	27
Stagisti		-	-	-	-	1	1	-	1	1
Totale		**264**	**232**	**496**	**283**	**254**	**537**	**309**	**267**	**576**
Dipendenti per tipologia contrattuale (HC)	**u.m.**	**31/12/2017**			**31/12/2018**			**31/12/2019**		
		Uomo	**Donna**	**Totale**	**Uomo**	**Donna**	**Totale**	**Uomo**	**Donna**	**Totale**
Contratto a tempo determinato	N°	**20**	**34**	**54**	**39**	**42**	**81**	**44**	**36**	**80**
AdB SPA		20	34	54	38	42	80	43	35	78
Fast Freight Marconi Spa		-	-	-	-	-	-	-	1	1
Tag Bologna S.r.l		-	-	-	1	-	1	1	-	1
Contratto a tempo indeterminato		**223**	**195**	**418**	**239**	**208**	**447**	**249**	**219**	**468**
AdB SPA		216	176	392	232	190	422	239	202	441
Fast Freight Marconi Spa		2	13	15	2	13	15	3	13	16
Tag Bologna S.r.l		5	6	11	5	5	10	7	4	11
Totale		**243**	**229**	**472**	**278**	**250**	**528**	**293**	**255**	**548**
Dipendenti per tipologia di impiego	**u.m.**	**31/12/2017**			**31/12/2018**			**31/12/2019**		
		Uomo	**Donna**	**Totale**	**Uomo**	**Donna**	**Totale**	**Uomo**	**Donna**	**Totale**
Dipendenti full-time	N°	206	162	368	211	145	356	226	154	380
Dipendenti part-time		37	67	104	67	105	172	67	101	168
Totale		**243**	**229**	**472**	**278**	**250**	**528**	**293**	**255**	**548**

21 Il tasso è calcolato su 16 cessazioni a tempo indeterminato sui 468 dipendenti a tempo indeterminato al 31.12.2019

Numero dei nuovi assunti (GRI Standard 401-1)	u.m.	2017			2018			2019		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dipendenti a tempo determinato	N°	**32**	**49**	**81**	**97**	**84**	**181**	**70**	**64**	**134**
età inferiore ai 30 anni		21	21	42	66	45	111	43	39	82
tra i 30 e i 50 anni		11	28	39	31	37	68	26	23	49
età superiore ai 50 anni		-	-	-	-	2	2	1	2	3
Dipendenti a tempo indeterminato		**2**	**-**	**2**	**17**	**10**	**27**	**10**	**5**	**15**
età inferiore ai 30 anni		-	-	-	9	2	11	4	1	5
tra i 30 e i 50 anni		2	-	2	7	7	14	6	4	10
età superiore ai 50 anni		-	-	-	1	1	2	-	-	-
Totale		**34**	**49**	**83**	**114**	**94**	**208**	**80**	**69**	**149**
età inferiore ai 30 anni		21	21	42	75	47	122	47	40	87
tra i 30 e i 50 anni		13	28	41	38	44	82	32	27	59
età superiore ai 50 anni		-	-	-	1	3	4	1	2	3

Tasso di turnover in entrata	u.m.	2017			2018			2019		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Totale	%	**14%**	**21%**	**17%**	**41%**	**38%**	**39%**	**27%**	**27%**	**27%**
età inferiore ai 30 anni		105%	91%	98%	183%	162%	174%	100%	125%	110%
tra i 30 e i 50 anni		9%	17%	13%	23%	26%	24%	19%	17%	18%
età superiore ai 50 anni		0%	0%	0%	1%	6%	3%	1%	3%	2%

Il tasso di turnover in entrata per il 2019, calcolato considerando solo i dipendenti a tempo indeterminato si attesta al 3,2% (uomini 4,0% e donne 2,3%), in diminuzione rispetto al 6% del 2018.

Dipendenti che hanno lasciato l'azienda (GRI Standard 401-1)	u.m.	2017			2018			2019		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dipendenti a tempo determinato	N°	**40**	**40**	**80**	**71**	**73**	**144**	**58**	**55**	**113**
età inferiore ai 30 anni		22	17	39	49	37	86	36	31	67
tra i 30 e i 50 anni		18	23	41	22	36	58	21	22	43
età superiore ai 50 anni		-	-	-	-	-	-	1	2	3
Dipendenti a tempo indeterminato		**8**	**2**	**10**	**8**	**-**	**8**	**9**	**7**	**16**
età inferiore ai 30 anni		-	-	-	2	-	2	1	1	2
tra i 30 e i 50 anni		2	1	3	2	-	2	3	5	8
età superiore ai 50 anni		6	1	7	4	-	4	5	1	6
Totale		**48**	**42**	**90**	**79**	**73**	**152**	**67**	**62**	**129**
età inferiore ai 30 anni		22	17	39	51	37	88	37	32	69
tra i 30 e i 50 anni		20	24	44	24	36	60	24	27	51
età superiore ai 50 anni		6	1	7	4	-	4	6	3	9

Tasso di turnover in uscita	u.m.	2017			2018			2019		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Totale	%	**20%**	**18%**	**19%**	**28%**	**29%**	**29%**	**23%**	**24%**	**24%**
età inferiore ai 30 anni		110%	74%	91%	124%	128%	126%	79%	100%	87%
tra i 30 e i 50 anni		13%	15%	14%	15%	21%	18%	14%	17%	15%
età superiore ai 50 anni		8%	2%	6%	5%	0%	3%	8%	5%	7%

Il tasso di turnover in uscita per il 2019, calcolato considerando solo i dipendenti a tempo indeterminato si attesta al 3,4% (uomini 3,6% e donne 3,2%), in diminuzione rispetto all'1,8% del 2018.

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. Su questo fronte, le iniziative si sviluppano in più direzioni, come dettagliato di seguito.
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 16,3% media europea, in AdB si registra un gap inferiore al **2%.** In termini di remunerazione, 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"** per la valutazione oggettiva del peso delle posizioni aziendali, per poi incrociare i dati retributivi con quelli del mercato di riferimento.

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 questi obiettivi strategici:

1. Mantenere alta l'attenzione sulle problematiche delle pari opportunità quale componente essenziale della missione stessa delle aziende;
2. Creare occasioni di confronto e di apprendimento continuo sviluppando servizi che favoriscano il benessere organizzativo e l'offerta di welfare aziendale;
3. Favorire il networking, incentivare lo scambio e creare sinergie tra le aziende grazie alla condivisione di valori e all'adozione di buone pratiche;
4. Sviluppare (anche attraverso un logo riconoscibile) l'immagine di azienda "sensibile" alle pari opportunità sul lavoro, alla conciliazione lavoro-famiglia, al welfare aziendale e al benessere organizzativo, incrementandone la visibilità sul territorio in termini di Responsabilità Sociale e in una logica di progressivo coinvolgimento anche delle piccole e medie imprese;
5. Promuovere attività di sensibilizzazione in materia di pari opportunità accrescendo la competitività e la capacità innovativa degli aderenti tramite l'organizzazione e la partecipazione a fiere, meeting, open house;
6. Partecipare a programmi di ricerca ed innovazione e programmi di studio in collaborazione con altre strutture, in particolare nel settore delle pari opportunità e della motivazione personale di tutti lavoratrici e lavoratori;
7. Facilitare l'accesso dagli aderenti a fondi comunitari, nazionali e regionali, bandi di gara nonché l'accesso alle agevolazioni fiscali, finanziarie e ad altri contributi e finanziamenti in genere, all'occorrenza specificatamente individuati con decisione dell'Organo Comune la cui composizione e competenza sono disciplinate dall'art. 10 nel pieno rispetto della normativa in materia di antiriciclaggio, nonché dei codici di condotta 231 e di eventuali procedure e polizie interne ai singoli aderenti, rilevanti nel caso in specie.

Il tutto 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.

INSIEME PER IL LAVORO

AdB in ottica di responsabilità sociale/territoriale nonché di pari opportunità ha aderito al protocollo inerente il progetto Insieme per il lavoro.

COS'È INSIEME PER IL LAVORO: è un progetto per l'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.

Indicatori di performance

Dipendenti (GRI Standard 405-1)	u.m.	31/12/2017			31/12/2018			31/12/2019		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dirigenti	N°	**6**	**3**	**9**	**7**	**3**	**10**	**7**	**2**	**9**
età inferiore ai 30 anni		-	-	**-**	-	-	**-**	-	-	**-**
tra i 30 e i 50 anni		2	2	**4**	3	2	**5**	2	1	**3**
età superiore ai 50 anni		4	1	**5**	4	1	**5**	5	1	**6**
Quadri		**15**	**14**	**29**	**16**	**14**	**30**	**20**	**15**	**35**
età inferiore ai 30 anni		-	-	**-**	-	-	**-**	-	-	**-**
tra i 30 e i 50 anni		9	7	**16**	10	8	**18**	13	6	**19**
età superiore ai 50 anni		6	7	**13**	6	6	**12**	7	9	**16**
Impiegati		**148**	**207**	**355**	**158**	**229**	**387**	**171**	**236**	**407**
età inferiore ai 30 anni		18	22	**40**	24	29	**53**	28	32	**60**
tra i 30 e i 50 anni		90	146	**236**	95	158	**253**	101	153	**254**
età superiore ai 50 anni		40	39	**79**	39	42	**81**	42	51	**93**
Operai		**74**	**5**	**79**	**97**	**4**	**101**	**95**	**2**	**97**
età inferiore ai 30 anni		2	1	**3**	17	-	**17**	19	-	**19**
tra i 30 e i 50 anni		48	4	**52**	56	4	**60**	56	2	**58**
età superiore ai 50 anni		24	-	**24**	24	-	**24**	20	-	**20**
Totale		**243**	**229**	**472**	**278**	**250**	**528**	**293**	**255**	**548**
età inferiore ai 30 anni		20	23	**43**	41	29	**70**	47	32	**79**
tra i 30 e i 50 anni		149	159	**308**	164	172	**336**	172	162	**334**
età superiore ai 50 anni		74	47	**121**	73	49	**122**	74	61	**135**

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. La valutazione è qualitativa sulla base di scala infografica e quotidiana con feedback quadrimestrali, per sviluppare una maggiore e continua consapevolezza dei ruoli e delle competenze richieste.
Nel 2019 il sistema ha subito un aggiornamento del **Dizionario delle Competenze** di funzione e di ruolo, sulla base dei cambiamenti organizzativi intercorsi, nonché sui primi feedback da parte degli utilizzatori. Inoltre sono state migliorate le prestazioni del sistema informatico, e rese disponibili alcune interfacce, tra le quali una guida rapida e alcune funzioni di ricerca. Infine è in corso di implementazione il modulo Multivalutatore, con l'obiettivo di estendere questo tipo di valutazione anche ai gruppi operativi (in fase sperimentale per i Passenger Care e Supervisori Terminal).

Indicatori di performance

% di dipendenti coinvolti in processi di performance review (GRI Standard 404-3)	u.m.	2017			2018			2019		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dirigenti	%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Quadri		100%	93%	97%	100%	100%	100%	95%	87%	91%
Impiegati		96%	43%	65%	57%	62%	60%	85%	76%	80%
Operai		0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Totale		**67%**	**46%**	**57%**	**41%**	**64%**	**52%**	**58%**	**76%**	**67%**

Nel 2019 si registra un leggero aumento della percentuale di dipendenti coinvolti nel sistema di valutazione delle performance, grazie all'estensione del programma ad alcuni gruppi "operativi" (Passenger Care e Supervisori Terminal).

2.7.4 Formazione

Le persone sono la componente fondamentale di un'organizzazione, esprimono saperi, 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 creano quindi valore per l'azienda e occuparsi della loro formazione significa promuovere lo sviluppo dell'organizzazione stessa. In linea con questa visione, la formazione in AdB è uno dei pilastri della gestione e sviluppo delle risorse umane. Promuovere lo sviluppo dell'organizzazione attraverso la formazione delle risorse, favorendone la motivazione, la partecipazione, la responsabilità e il benessere è un principio in cui la società crede saldamente. Quale elemento strategico di crescita e sviluppo, l'offerta formativa e la gestione delle attività che ne derivano si sono evolute in linea con i valori aziendali e il modello di leadership. Lo sviluppo delle competenze è legato al nuovo modello di leadership aziendale, nel quale sono state evidenziate, come per il sistema di valutazione delle performance, competenze core, competenze di funzione e competenze specifiche distintive per ruolo. L'aeroporto inoltre, è un'organizzazione complessa contraddistinta da molteplici attività, effettuate dal personale AdB e dal personale di organizzazioni che operano e/o forniscono servizi in aeroporto. È responsabilità della Società di Gestione definire ed assicurare elevati standard di safety che devono essere condivisi da tutti i soggetti, dipendenti e terzi che operano e forniscono servizi presso l'Aeroporto di Bologna. Con questo fine, la Società di Gestione stabilisce, guida ed attua programmi di formazione volti in particolare a promuovere la safety, anche attraverso la consapevolezza dei ruoli e delle responsabilità connesse e la conoscenza delle procedure di riferimento per le attività.

Competenze *core*, di funzione, specifiche per ruolo

Crescita e sviluppo delle competenze

Training Center

Il Training Center è stato inaugurato l'11 febbraio 2019. E' una struttura, fisica ed organizzativa, deputata alla formazione, nata con l'obiettivo di centralizzare al proprio interno tutta la formazione (sia tecnica che manageriale) e volta a sostenere le capacità specialistiche dell'azienda, con una visione globale che garantisca una continua sinergia tra tutte le aree. Lo sviluppo del Centro ha visto una fase iniziale di mappatura strategica dei diversi ruoli aziendali e delle correlate necessità formative, attraverso interviste con i vari responsabili/direttori di area, per sviluppare percorsi personalizzati e su misura per ogni ruolo e per identificare le competenze obbligatorie per ogni mansione. Le persone in AdB sono "accompagnate e seguite" nel loro percorso formativo, dal loro ingresso in azienda per tutta la loro vita aziendale. Per gestire e monitorare le scadenze formative, è stato implementato uno specifico software che gestisce il sistema formativo aziendale e che supporta il Training Center nella creazione e nella gestione del Piano Formativo Annuale. Ad ogni partecipante è associato un record individuale che viene aggiornato in seguito alla partecipazione ad eventi formativi sia interni che esterni all'azienda.

La procedura della formazione è stata aggiornata al fine di tenere conto della nuova gestione della formazione seguita alla creazione del Training Center. Tra le novità in ambito formativo anche il Manuale della Formazione e i relativi Allegati (in fase di implementazione), che descrivono i percorsi formativi associati ad ogni ruolo e riportati all'interno di un software e i Syllabi dei corsi. AdB in ottica di miglioramento continuo delle attività di formazione, raccoglie i feedback dai dipendenti con l'utilizzo di questionari di gradimento. Il Training Center si avvale sia di istruttori che fanno parte dell'organico del TC, che di formatori interni che lavorando nelle diverse aree aziendali hanno un adeguato livello di conoscenza della realtà aeroportuale, ciascuno per la propria parte di competenza, e che hanno acquisito abilità in merito alle tecniche di istruzione tramite la partecipazione a corsi specifici di "Train the trainer". Istruttori e Formatori sono stati formalmente nominati dal Training Manager che è la funzione responsabile del management del sistema formazione. Gli istruttori organizzano ed erogano corsi di formazione iniziale e di recurrent, curano i contenuti della progettazione sino alla valutazione, calibrano il loro intervento formativo in funzione delle differenti tipologie di utenza e sviluppano e realizzano percorsi sia in presenza sia a distanza (e-learning).

Per la prima volta per l'anno 2019 è stato predisposto un Piano Formativo Annuale che ha integrato la formazione manageriale e quella tecnica, spesso obbligatoria e soggetta a scadenze, in una visione a 360 gradi di tutta la formazione dell'anno: il Piano è consultabile per area, per persona, per corso, per scadenza. La formazione si divide in due macro- aree di competenza: tecnico-operativa costruita sulla base di uno specifico ruolo e percorso formativo; manageriale, sviluppata attraverso sviluppo di soft skills, coaching individuali e progetti inter-funzionali tra le diverse direzioni. Per quanto riguarda la formazione manageriale nel 2019 si è svolto un importante progetto formativo finanziato dal conto formazione aziendale di FondImpresa "Project Management in Action" che ha coinvolto 34 persone delle diverse direzioni aziendali al fine di diffondere tra i Project Manager e i loro supporti, un linguaggio univoco e comune e creare le giuste competenze per gestire efficacemente i progetti in termini di pianificazione, coordinamento delle attività e monitoraggio dei tempi e aspetti economico-finanziari, utilizzando *best practice* e metodi standardizzati. A questo hanno fatto seguito altri percorsi strategici di carattere più verticale su specifiche tematiche di settore per i PM delle Direzione Operazioni Aeroportuali e della Direzione Infrastrutture. Si è poi tenuto con docenza di un esperto esterno, un corso strategico di compliance

al Reg. 139, per gli Assessor AdB, ossia le figure responsabili competenti per le attività di riferimento (es. Safety Manager, Compliance Manager, Responsabili di aree) che identificano e valutano le competenze e i corsi necessari per i ruoli afferenti alla loro area, e che sono responsabili dell'implementazione, attuazione e aggiornamento dei proficiency checks (una sorta di check list definite per i diversi ruoli). Inoltre, in occasione dell'avvio del volo Bologna-Philadelphia, è stato organizzato il corso di alta formazione a cura di American Airlines per i 3 Ground Security Coordinator individuati tramite una selezione interna tra i supervisori Security. Il corso si è tenuto tra Bologna e Dallas (USA) per un totale di 173 ore a persona.

Formazione su tematiche di sostenibilità

A fine 2019 è stato organizzato un workshop aperto a tutte le persone di AdB, con una partecipazione di oltre 100 persone, sull'importante tema di Agenda 2030 ovvero lo Sviluppo Sostenibile attraverso un programma di azione per le persone, il pianeta e la prosperità. Lo scopo era quello di far conoscere e spiegare a tutte le nostre persone l'Agenda 2030 e i suoi 17 obiettivi, soprattutto creare consapevolezza e motivare le persone ad azioni concrete, sia a livello personale che aziendale. E' stata anche l'occasione per raccontare le tante attività o i diversi progetti che AdB ha già in essere o in progetto con riferimento all'Agenda 2030.

Infine per il Management Board sono stati organizzati specifici seminari in tema di *Agile,* un metodo innovativo basato sull'interazione continua con gli stakeholder, la cui soddisfazione è determinante per la buona riuscita del progetto e per lo sviluppo dell'organizzazione. In modalità offsite, per favorire una maggior concentrazione e teambuilding, sono state organizzate alcune giornate fuori azienda sul tema della Leadership Collettiva al fine di creare un forte allineamento del Board e un team altamente performante, pronto per le sfide future.

Nel 2019, sono state erogate 20.224 ore di formazione di cui oltre 10 mila di formazione obbligatoria, suddivise in diverse attività formative e di sviluppo, tra cui:

Formazione Airside Safety: al personale dipendente e a tutte le persone terze che gestiscono servizi nella parte airside dell'Aeroporto è erogata una specifica formazione per rendere consapevole il personale dell'importanza della Safety, insegnando come comportarsi e muoversi sul piazzale (air-side) in sicurezza per le persone e per i mezzi/aeromobili.	**ADC** (Airside Driving Certificate): i lavoratori che accedono all'Airside spesso devono guidare dei mezzi e sono pertanto formati anche in materia di ADC al fine di ottenere l'abilitazione alla guida.	**PRM:** per i lavoratori che nello svolgimento del proprio ruolo si possono relazionare a passeggeri a ridotta mobilità (PRM), è prevista una formazione specifica di sensibilizzazione volta a garantire un approccio discreto e attento alle necessità di tali passeggeri. Una formazione più approfondita in tal senso, è necessaria per gli Addetti PRM, per i quali sono previsti corsi specifici.

Digital Transformation

Una delle principali sfide che il mondo del lavoro sta affrontando è la digitalizzazione. AdB sostiene lo sviluppo della digital transformation trasversalmente, come *pensare digitale* e non solo come *fare digitale.* In questo ambito nel 2019 sono stati implementati nuovi percorsi e strumenti di formazione in format digitali coinvolgenti, in futuro fruibili anche da dispositivi mobili, così da facilitare la connessione in qualunque luogo e in qualunque momento. Le soluzioni digitali dedicate alla formazione (e-learning) permettono di ridurre il tempo da dedicare all'apprendimento attraverso ad esempio il micro-learning o flash-learning. Si tratta di un metodo di formazione che eroga il contenuto formativo in sequenze ridotte e rapidamente fruibili, di una durata massima di 10-15 minuti, a cui si aggiunge spesso un elemento di divertimento (filmati, cartoons, giochi). In ambito Digital, il Training Center ha inoltre sviluppato il Tour Virtuale del piazzale airside, un modulo di formazione in ambiente virtuale per supportare l'attività formativa d'aula con una fruizione immersiva attraverso un visore 3D (oculus), che fornisce una panoramica a 360° dell'Airside con brevi descrizioni nell'infopoint virtuale. Inoltre è anche un'occasione divulgativa per chi, non andandovi a lavorare, non ha occasione di vedere come è il piazzale e le operazioni che vi si svolgono.

Indicatori di performance

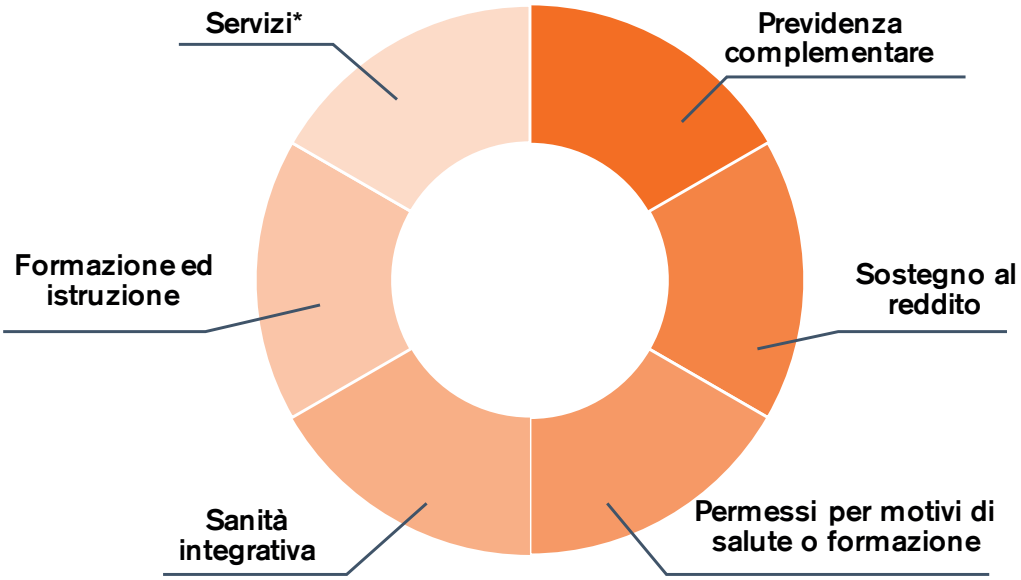
Ore di formazione pro capite (GRI Standard 404-1)	u.m.	2017			2018			2019		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dipendenti	Ore/N	**30**	**28**	**29**	**29**	**24**	**27**	**38**	**36**	**37**
Dirigenti		37	84	**53**	51	40	**47**	83	71	**81**
Quadri		61	64	**63**	43	29	**36**	71	49	**61**
Impiegati		32	25	**28**	29	24	**26**	44	35	**39**
Operai		20	15	**20**	25	19	**25**	15	13	**15**

Ore di formazione per argomento	u.m.	Ore		
		2017	2018	2019
Compliance	N°	1.307	1.854	3.808
Safety		772	2.006	1.698
Manageriale		1.545	3.645	6.378
DGR		284	944	492
PRM		268	1.151	376
Security		2.644	2.867	5.756
Sicurezza		754	1.644	1.518
Altro (*)		6.233	-	198
Totale		**13.807**	**14.110**	**20.224**

(*) Per il 2017 la voce Altro contiene la maggior parte dei corsi sicurezza e manageriali ancora da ricodificare rispetto al nuovo software implementato nel 2018.

2.7.5 Benessere e soddisfazione dei dipendenti

AdB 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 monitora costantemente l'*engagement*, il livello di soddisfazione dei dipendenti e il grado di adesione alla strategia e ai valori aziendali con apposite survey. Di particolare rilievo è il programma Air People Survey di Corporate Spirit promosso da ACI Europe (Airport Council International – Europe). I risultati dell'indagine 2018 hanno fatto emergere diversi punti di forza riconosciuti dai dipendenti stessi, tra i quali il programma di Welfare e l'attenzione al benessere dei dipendenti. La prossima indagine sarà condotta nel 2020. 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 mostrati nel grafico seguente:



**Fiscali, sportello aperto, ANT, di orientamento, di spesa a domicilio, counselling, car pooling*

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 ha introdotto già dal 2014 i flexible benefits[22], a cui possono accedere tutti i dipendenti a tempo indeterminato. Il Premio di Risultato, riconosciuto ai dipendenti, è stato integrato nel 2017, ed inoltre, a tutti i dipendenti a tempo indeterminato, è stata data la possibilità di convertire il Premio in acquisto di beni e servizi.

Altro elemento della politica di welfare aziendale è la flessibilità oraria, per i dipendenti non turnisti, che permette di migliorare la conciliazione vita-lavoro; per i turnisti è invece prevista la possibilità di effettuare cambi turno con i colleghi. Inoltre AdB, nel 2019, 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.

22 AdB ha introdotto i flexible benefit tramite il regolamento aziendale nel 2014, quando ancora la Legge non ne consentiva la contrattualizzazione con le OO.SS.. Giunti alla scadenza del regolamento, la Società ha ritenuto opportuna la contrattualizzazione del Piano Welfare con le OO.SS. e la RSU aziendale nel 2017.

Numerose sono anche le iniziative promosse in campo sanitario e previdenziale, innanzitutto AdB offre ai propri dipendenti 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 i dipendenti hanno inoltre la possibilità di effettuare visite specialistiche sulla prevenzione dei melanomi e sulla nutrizione direttamente in azienda. Nel 2019 le visite si sono concentrate sulla prevenzione delle malattie della tiroide e del melanoma. Inoltre dal 2009 AdB fornisce un servizio gratuito di vaccinazione antinfluenzale, con il supporto di un centro diagnostico. Sempre nell'ambito sanitario, e in particolare nell'ottica di promuovere uno stile di vita sano ed equilibrato, presso lo scalo è stato inaugurato nel 2017 un punto di ristorazione prevalentemente biologico a disposizione di chi lavora in aeroporto tutti i giorni, e ha organizzato incontri con nutrizionisti esperti. Infine, è disponibile uno sportello d'ascolto accessibile a tutti i dipendenti, presidiato da una psicologa del lavoro dedicata al supporto delle persone sia per difficoltà riscontrate a lavoro, sia nella vita privata.
Come negli ultimi anni, tra i progetti riservati ai figli dei dipendenti, AdB in collaborazione con Intercultura, ha messo a disposizione nel 2019 due Borse di Studio per il finanziamento di un periodo di studio all'estero.
AdB supporta l'equilibrio tra vita privata e vita familiare con diverse iniziative, nel 2018 ad esempio è stato introdotto, tramite un accordo con una cooperativa sociale, il servizio "ComeTe", che permette di ottenere diversi servizi, per agevolare il dipendente nella risoluzione di problemi quotidiani e famigliari, ad esempio legati all'assistenza degli anziani o dei figli, ad esempio attività ricreative e di baby-sitting.
Infine nel mese di dicembre 2018 è stato lanciato JoJob, il progetto di carpooling aziendale promosso a vantaggio dei dipendenti, che utilizzando questo servizio possono avere un risparmio economico e di tempo e una valida alternativa per raggiungere il posto di lavoro. I benefici di JoJob vanno anche a vantaggio dell'azienda, nell'ottica della riduzione dell'impatto ambientale e allo scopo di decongestionare il traffico e i parcheggi.
Infine, nel 2019 è stata realizzata la nuova palestra per la comunità aeroportuale ed i passeggeri della *Marconi Business Lounge,* inaugurata a inizio gennaio 2020.

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%, 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 nell'anno 2019 si evidenzia un incremento dei dipendenti che hanno deciso di aderire al Fondo PREVAER.

Indicatori di performance

Fondo pensione PREVAER (GRI 201-3)	u.m.	2017	2018	2019
Numero iscritti	N°	90	94	103
Attivo netto destinato alla previdenza (Az+Dip+TFR)	€	302.817	329.919	358.635
Fondo pensione FONSEA	**u.m.**	**2017**	**2018**	**2019**
Numero iscritti	N°	104	92	99
Attivo netto destinato alla previdenza (Az+Dip+TFR)	€	444.622	426.416	464.999

2.7.6 Relazioni industriali

AdB aderisce all'associazione di riferimento dei gestori aeroportuali italiani Assaeroporti, che rappresenta a livello nazionale gli associati nelle trattative sindacali e nella stipula del contratto collettivo nazionale di categoria. AdB ha quindi sottoscritto, tramite Assaeroporti il CCNL di settore. Il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro del Trasporto Aereo e gli accordi integrativi aziendali vengono applicati a tutti i lavoratori assunti alle dipendenze di AdB, ad esclusione dei dipendenti con qualifica Dirigenziale ai quali viene applicato il CCNL per le Aziende Produttrici di Beni e di Servizi. In TAG viene applicato lo stesso contratto di AdB, mentre in FFM si applica lo stesso CCNL, ma nella Sezione Handlers.
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 le OO.SS. territoriali di riferimento e con le RSU. I principali **accordi sindacali** sottoscritti da AdB con le OO.SS. e le RSU nel 2019 sono stati l'attivazione della Banca Ore e Monogenitorialità, la proroga dell'accordo sulla stagionalità e l'incremento una tantum del Welfare 2019 a seguito dei risultati positivi conseguiti nel 2018.
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 nel 2018, supportando nella negoziazione le società di Handling e le OO.SS. per la sezione dedicata al mercato degli handlers. Le 3 società di handling operanti sullo scalo, dopo anni di trattativa, hanno firmato nel dicembre 2019 con AdB presso la Città Metropolitana di Bologna anche la sezione del protocollo riguardante l'applicazione della clausola sociale fra handlers in casi di cambio di vettore assistito. Si sono stabilite così regole chiare, ad integrazione di quelle contrattuali, al fine di evitare fenomeni di dumping sociale e possibili situazioni di crisi nello scalo.
Negli ultimi mesi del 2019 AdB è stato impegnato con Assaeroporti e i principali scali Italiani per il rinnovo della parte specifica Gestori Aeroportuali del CCNL del Trasporto Aereo, firmato poi il 17 gennaio 2020.

Periodo minimo di preavviso per i cambiamenti operativi (GRI Standard 402-1)

Operando in un mercato sempre più dinamico e competitivo, nel quale c'è la necessità di cambiamenti organizzativi veloci e immediati per soddisfare le esigenze del business, 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.

2.7.7 Tutela e prevenzione della Salute e Sicurezza sul Lavoro

AdB dedica grande attenzione alle tematiche di Salute e Sicurezza non soltanto dei lavoratori, ma anche dei passeggeri e di tutti gli utenti aeroportuali. Il Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro conforme alla Certificazione OHSAS18001 è il punto di partenza per rispondere a quanto previsto dalle norme vigenti sugli aspetti di sicurezza sul lavoro. 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.

ATTIVITA' DI VALUTAZIONE DEL RISCHIO: INDAGINI, CICLI DI ISPEZIONI E SORVEGLIANZA

GESTIONE DELLO STRESS LAVORO CORRELATO: SPORTELLO DI ASCOLTO CON UNO PSICOLOGO DEL LAVORO

ATTIVITA' DI COORDINAMENTO CON LE TERZE PARTI PER LE ATTIVITA' SVOLTE DA FORNITORI

ATTIVITA' DI FORMAZIONE E SENSIBILIZZAZIONE

Le attività di valutazione si articolano in indagini tecniche specifiche e in cicli continui di ispezioni e sorveglianza, mirate a indagare l'effettiva applicazione delle regole di salute e sicurezza ed al loro miglioramento continuo. Considerevole attenzione è poi rivolta al coordinamento con le terze parti, per le attività svolte da fornitori della Società con attività di cooperazione e coordinamento al fine di fornire informative e valutare i rischi interferenziali. Nell'ottica di tutela del benessere dei lavoratori, si evidenzia che l'azienda si è impegnata anche per gli aspetti di gestione dello stress lavoro correlato, istituendo uno sportello di ascolto con uno Psicologo del Lavoro, disponibile per tutti i lavoratori che desiderano avere un confronto non solo su questioni lavorative, ma anche personali. Dal punto di vista della condivisione e sensibilizzazione dei lavoratori oltre alle attività formative in essere, si segnalano la pubblicazione sulla intranet aziendale delle valutazioni del rischio, di procedure e documenti in materia di sicurezza sul lavoro, e la promozione della cultura della sicurezza anche tramite il social network aziendale con argomenti specifici in base alle diverse tematiche in materia. Nel corso dei prossimi esercizi AdB si impegna a certificare il sistema di gestione della sicurezza sul lavoro ai nuovi standard ISO 45001, allineando il sistema con il nuovo processo di risk assessment aziendale e ad implementare il sistema della sicurezza antincendio SGSA.
Nel corso del 2019 si sono verificati 10 infortuni, di cui 6 sul lavoro e 4 in itinere, confermando il trend in diminuzione registrato già nel 2018. In particolare per quanto riguarda gli infortuni sul lavoro si registra una diminuzione, dai 14 del 2017 ai 9 del 2018 e ai 6 nel 2019. Anche relativamente alla entità del danno si registra una diminuzione, come confermato dall'indice di gravità. Nel corso del triennio non si sono registrati decessi né casi di malattie professionali. E' importante segnalare come, dei 10 infortuni registrati, nessun caso è imputabile come "infortuno sul lavoro con gravi conseguenze[23]". Inoltre il Gruppo nel 2019, si è impegnato nella raccolta dei dati sugli infortuni dei lavoratori non dipendenti, riferiti agli handler e alle società di somministrazione lavoro interinale. Nel corso del 2019 sono avvenuti 37 infortuni che hanno coinvolto lavoratori non dipendenti, di cui 32 sul lavoro e 5 in itinere.

23 Gli "infortuni sul lavoro con gravi conseguenze", sono intesi come infortuni superiori ai 60gg che, a seguito della visita medica di idoneità obbligatoria, siano risultati in una limitazione o prescrizione correlata al trauma dell'infortunio per un periodo superiore ai sei mesi

Indicatori di performance

Infortuni (GRI Standard 403-2)	u.m.	31/12/2017			31/12/2018			31/12/2019		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Infortuni	N.	**20**	**6**	**26**	**10**	**7**	**17**	**4**	**6**	**10**
sul lavoro		**12**	**2**	**14**	**7**	**2**	**9**	**2**	**4**	**6**
AdB SPA		12	2	14	7	2	9	2	4	6
Fast Freight Marconi Spa		-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tag Bologna S.r.l		-	-	-	-	-	-	-	-	-
in itinere		**8**	**4**	**12**	**3**	**5**	**8**	**2**	**2**	**4**
AdB SPA		8	3	11	3	5	8	1	2	3
Fast Freight Marconi Spa		-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tag Bologna S.r.l		-	1	1	-	-	-	1	-	1
Ore di assenza per infortuni	ore	**4.767**	**465**	**5.232**	**4.210**	**962**	**5.172**	**3.506**	**778**	**4.285**
sul lavoro		**2.951**	**264**	**3.215**	**2.822**	**123**	**2.945**	**2.107**	**616**	**2.723**
AdB SPA		2.951	264	3.215	2.822	123	2.945	2.107	616	2.723
Fast Freight Marconi Spa		-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tag Bologna S.r.l		-	-	-	-	-	-	-	-	-
in itinere		**1.816**	**201**	**2.017**	**1.388**	**839**	**2.227**	**1.399**	**162**	**1.561**
AdB SPA		1.816	179	1.995	1.388	839	2.227	493	162	655
Fast Freight Marconi Spa		-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tag Bologna S.r.l		-	22	22	-	-	-	906	-	906
Numero ore lavorate	ore	**416.570**	**334.192**	**750.762**	**468.088**	**371.132**	**839.220**	**473.809**	**372.885**	**846.694**
AdB SPA		403.030	305.076	708.105	453.042	343.807	796.849	455.788	346.731	802.520
Fast Freight Marconi Spa		3.298	20.894	24.191	3.632	21.807	25.439	5.897	21.231	27.128
Tag Bologna S.r.l		10.242	8.222	18.464	11.414	5.518	16.932	12.124	4.923	17.047
Tasso ore di lavoro perse	N.	**11,44**	**1,39**	**6,97**	**8,99**	**2,59**	**6,16**	**7,40**	**2,09**	**5,06**
Tasso di infortuni (IR)		**48,01**	**17,95**	**34,63**	**21,36**	**18,86**	**20,26**	**8,44**	**16,09**	**11,81**

Tasso di assenteismo per tipologia[24]	u.m.	31/12/2017			31/12/2018			31/12/2019		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Totale		**6,32%**	**2,97%**	**4,70%**	**5,26%**	**4,27%**	**4,82%**	**5,26%**	**4,01%**	**4,69%**
Malattia		5,28%	2,86%	4,11%	4,39%	4,02%	4,22%	4,62%	3,83%	4,26%
Infortunio		1,04%	0,11%	0,59%	0,88%	0,25%	0,59%	0,64%	0,18%	0,43%
Altre assenze		0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

Nel 2019 è stato riaperto un infortunio avvenuto nel 2018, che non compare nel numero di infortuni avvenuti nell'anno ma contribuisce al computo delle ore di assenza per infortuni.

24 Numero totale delle ore perse nel periodo / numero totale delle ore lavorabili nel periodo

Infortuni ai lavoratori non dipendenti (GRI Standard 403-2)	u.m.	31/12/2019		
		Uomo	Donna	Totale
Infortuni		**31**	**6**	**37**
sul lavoro	**N.**	27	5	32
in itinere		4	1	5
Numero ore lavorate	**ore**	**643.503**	**538.854**	**1.182.357**
Tasso di infortuni (IR)	**N.**	**48,17**	**11,13**	**31,29**

A partire dal 2019 il Gruppo rendiconta i dati sugli infortuni ai lavoratori non dipendenti: handler e società di somministrazione lavoro interinale.

Glossario

ABC Gate - Automatic Border Control

ACI Europe - Airports Council International Europe

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

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

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

SMS - Safety Management System

Kiss & Fly?
Aeroporto di Bologna

Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali

		Perimetro	
Tema materiale	**GRI Standard e *Airport Operators Sector Disclosures***	**Perimetro dell'impatto**	**Tipologia**
Formazione e sviluppo dei dipendenti	Formazione	Gruppo	Impatto diretto
Benessere e soddisfazione dei dipendenti	Occupazione	Gruppo	Impatto diretto
	Diversità e pari opportunità	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
Gestione delle risorse idriche	Acqua	Gruppo	Impatto diretto
Gestione dei rifiuti e delle sostanze pericolose (de-icing, sversamenti)	Scarichi e rifiuti	Gruppo	Impatto diretto
Efficienza energetica e contrasto al cambiamento climatico	Energia, emissioni	Gruppo	Impatto diretto
Gestione del rumore	Rumore	Gruppo, Operatori Aeroportuali	Impatto diretto e indiretto
Digitalizzazione	n/a	Gruppo	Impatto diretto
Sviluppo dell'aeroporto e del network di destinazioni	Presenza sul mercato	Gruppo, Operatori Aeroportuali	Impatto diretto e indiretto
Customer satisfaction e qualità dei servizi offerti	*Business continuity* e gestione delle emergenze, Qualità del servizio, Offerta di servizi ai PRM	Gruppo, Operatori Aeroportuali	Impatto diretto e indiretto
Coinvolgimento e sviluppo del territorio	Impatti economici indiretti	Gruppo	Impatto diretto
Creazione di posti di lavoro (impatti economici indiretti)	Performance economica	Gruppo	Impatto diretto e indiretto
Accessibilità delle strutture e dei servizi al trasporto pubblico	Intermodalità	Gruppo, Operatori Aeroportuali, Pubblica Amministrazione	Impatto diretto e indiretto
Safety aeroportuale e gestione delle emergenze	Business continuity e gestione delle emergenze	Gruppo	Impatto diretto
	Salute e sicurezza dei clienti	Gruppo	Impatto diretto
Prevenzione della corruzione	Anticorruzione	Gruppo	Impatto diretto
	Comportamento anticoncorrenziale	Gruppo	Impatto diretto
	Compliance socioeconomica	Gruppo	Impatto diretto

GRI CONTENT INDEX			
Disclosure	**Descrizione dell'indicatore**	**Numero di pagina**	**Omissioni**
GRI 102: GENERAL DISCLOSURES (2016)			
ORGANIZATIONAL PROFILE			
102-1	Nome dell'organizzazione	P. 6 Nota metodologica	
102-2	Attività, principali marchi, prodotti e/o servizi	P. 12 Il Gruppo AdB P. 38-39 Una nuova 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. 12 Il Gruppo AdB	
102-4	Paesi in cui l'organizzazione opera	P. 12 Il Gruppo AdB P. 38-39 Una nuova strategia per creare valore P. 41-42 Ampliare il network di destinazioni	
102-5	Assetto proprietario e forma legale	P. 20-21 Assetto societario e struttura del Gruppo	
102-6	Mercati serviti	P. 12 Il Gruppo AdB P. 38-39 Una nuova strategia per creare valore P. 41-42 Ampliare il network di destinazioni	
102-7	Dimensione dell'organizzazione	P. 12 Il Gruppo AdB P. 20 Assetto societario e struttura del Gruppo, P. 79-80 Gestione del personale	
102-8	Dipendenti per tipologia di contratto, genere, provenienza, età, appartenenza a categorie protette	P. 79-80 Gestione del personale	
102-9	Descrizione della catena di fornitura	P. 33-34 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. 20-21 Assetto societario e struttura del Gruppo	
102-11	Modalità di applicazione del principio o approccio prudenziale	P. 29-30 Il modello organizzativo per una gestione etica del business P. 32 Modello di gestione dei rischi integrato P. 33 Principali fattori di rischio non finanziario	
102-12	Adozione di codici e principi esterni in ambito economico, sociale e ambientale	P. 14 Contesto di riferimento, modello di business e strategia P.18 Agenda 2030: le interazioni del Gruppo con gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs) P. 71-72 Efficientamento energetico e contrasto al cambiamento climatico	
102-13	Appartenenza ad associazioni e organizzazioni di sostegno nazionale o internazionale	P. 90 Relazioni industriali	
STRATEGY			
102-14	Dichiarazione del Presidente e dell'Amministratore Delegato	P. 4 Lettera agli stakeholder	
102-15	Principali impatti, rischi e opportunità	P. 8-9 I principali presidi socio-ambientali del Gruppo AdB P. 29-30 Il modello organizzativo per una gestione etica del business P. 32 Modello di gestione dei rischi integrato P. 33 Principali fattori di rischio non finanziario	

ETHICS AND INTEGRITY		
102-16	Valori, principi, standard e norme di comportamento interne all'azienda	P. 13 Il Gruppo AdB P. 29 Il modello organizzativo per una gestione etica del business
GOVERNANCE		
102-18	Struttura di Governance aziendale	P. 22-24 Il Modello di Coporate Governance
102-22	Descrizione della composizione del più alto organo di governo e dei comitati	P. 22-24 Il Modello di Coporate 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. 25-27 Stakeholder engagement e analisi di materialità
102-41	Percentuale dei dipendenti coperti da contratti collettivi di lavoro	P. 90 Relazioni industriali
102-42	Processo di identificazione e selezione degli stakeholder da coinvolgere	P. 25-27 Stakeholder engagement e analisi di materialità
102-43	Approccio al coinvolgimento degli stakeholder	P. 25-27 Stakeholder engagement e analisi di materialità P. 52 Customer satisfaction e qualità dei servizi offerti
102-44	Aspetti chiave e critiche emerse dal coinvolgimento degli stakeholder e relative azioni (stakeholder engagement)	P. 28 Stakeholder engagement e analisi di materialità P. 52-53 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. 6 Nota metodologica
102-46	Processo di definizione dei contenuti del report e del perimetro di ciascun aspetto	P. 6 Nota metodologica P. 96 Tabella di raccordo GRI Standards e temi materiali
102-47	Elenco degli aspetti identificati come materiali	P. 28 Analisi di materialità
102-48	Spiegazione degli effetti di qualsiasi modifica di informazioni inserite nei bilanci precedenti e motivazioni di tali modifiche	P. 6 Nota metodologica
102-49	Modifiche significative rispetto al precedente periodo di rendicontazione	P. 6 Nota metodologica
102-50	Periodo di rendicontazione	P. 6 Nota metodologica
102-51	Data di pubblicazione del bilancio più recente	Marzo 2019
102-52	Periodicità di rendicontazione	P. 6 Nota metodologica
102-53	Contatti e indirizzi utili per richiedere informazioni sul bilancio e i suoi contenuti	P. 6 Nota metodologica
102-54	Scelta dell'opzione "in accordance"	P. 6 Nota metodologica
102-55	GRI content index	P. 98-105 GRI Content Index
102-56	Attestazione esterna	P. 106

PERFORMANCE ECONOMICA: TOPIC SPECIFIC STANDARDS (2016)		
GRI 201: ECONOMIC PERFORMANCE		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P. 28 Analisi di materialità P. 96 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P. 48-49 Contribuire allo sviluppo del territorio P. 88-89 Benessere e soddisfazione dei dipendenti
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P. 48-49 Contribuire allo sviluppo del territorio P. 88-89 Benessere e soddisfazione dei dipendenti
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. 89 Benessere e soddisfazione dei dipendenti
GRI 202: MARKET PRESENCE		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P. 28 Analisi di materialità P. 96 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P. 90 Relazioni industriali
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P. 90 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		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P. 28 Analisi di materialità P. 96 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P. 48-49 Contribuire allo sviluppo del territorio
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P. 48-49 Contribuire allo sviluppo del territorio
203-2	Principali impatti economici indiretti, compresa la dimensione degli impatti	P. 42 Contribuire allo sviluppo del territorio
GRI 205: ANTI-CORRUPTION		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P. 28 Analisi di materialità P. 96 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	Pag. 30 Prevenzione della corruzione Pag. 31 Comunicazione e training sull'anti-corruzione
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	Pag. 30 Prevenzione della corruzione Pag. 31 Comunicazione e training sull'anti-corruzione
205-2	Comunicazione e formazione in materia di politiche e procedure anticorruzione	Pag. 31 Comunicazione e training sull'anti-corruzione
205-3	Eventuali episodi di corruzione riscontrati e attività correttive implementate	Nel corso del 2019 non si sono registrati episodi di corruzione

GRI 206: ANTI-COMPETITIVE BEHAVIOR		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P. 28 Analisi di materialità P. 96 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P. 29 Il modello organizzativo per una gestione etica del business
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P. 29 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
PERFORMANCE AMBIENTALE: TOPIC SPECIFIC STANDARDS (2016)		
GRI 302: ENERGY		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P. 28 Analisi di materialità P. 96 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P. 69 Tutelare l'ambiente e rispondere alle sfide del cambiamento climatico P. 71-72 Efficientamento energetico e contrasto al cambiamento climatico
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P. 69 Tutelare l'ambiente e rispondere alle sfide del cambiamento climatico P. 71-72 Efficentamento energetico e contrasto al cambiamento climatico
302-1	Consumi di energia all'interno dell'organizzazione	P. 73 Efficientamento energetico e contrasto al cambiamento climatico
302-3	Energy Intensity	P. 73 Efficientamento energetico e contrasto al cambiamento climatico
GRI 303: WATER		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P. 28 Analisi di materialità P. 96 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P. 69 Tutelare l'ambiente e rispondere alle sfide del cambiamento climatico P. 76 Gestione delle risorse idriche
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P. 69 Tutelare l'ambiente e rispondere alle sfide del cambiamento climatico P. 76 Gestione delle risorse idriche
303-1	Acqua totale prelevata per fonte di approvvigionamento	P. 76-77 Gestione delle risorse idriche
AO4	Qualità dell'acqua	P. 76-77 Gestione delle risorse idriche
GRI 305: EMISSIONS		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P. 28 Analisi di materialità P. 96 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P. 69 Tutelare l'ambiente e rispondere alle sfide del cambiamento climatico P. 71-72 Efficientamento energetico e contrasto al cambiamento climatico
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P. 69 Tutelare l'ambiente e rispondere alle sfide del cambiamento climatico P. 71-72 Efficientamento energetico e contrasto al cambiamento climatico

305-1	Emissioni di gas serra dirette (Scope 1)	P. 74 Efficientamento energetico e contrasto al cambiamento climatico
305-2	Emissioni di gas serra generate da consumi energetici (Scope 2)	P. 74 Efficientamento energetico e contrasto al cambiamento climatico
305-4	Greenhouse gas (GHG) emissions intensity	P. 74 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. 75 Qualità dell'aria
GRI 306: EFFLUENTS AND WASTE		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P. 28 Analisi di materialità P. 96 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P. 69 Tutelare l'ambiente e rispondere alle sfide del cambiamento climatico P. 77 Gestione dei rifiuti
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P. 69 Tutelare l'ambiente e rispondere alle sfide del cambiamento climatico P. 77 Gestione dei rifiuti
306-2	Rifiuti prodotti per tipologia e modalità di smaltimento	P. 77 Gestione dei rifiuti
TOPIC: RUMORE		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P. 28 Analisi di materialità P. 96 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P. 69 Tutelare l'ambiente e rispondere alle sfide del cambiamento climatico P. 70 Gestione del rumore
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P. 69 Tutelare l'ambiente e rispondere alle sfide del cambiamento climatico P. 70-71 Gestione del rumore
PERFORMANCE SOCIALE: TOPIC SPECIFIC STANDARDS (2016)		
GRI 401: EMPLOYMENT		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P. 28 Analisi di materialità P. 96 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P. 79 Investire nelle risorse e nel loro sviluppo P. 79-80 Gestione del personale P. 88-89 Benessere e soddisfazione dei dipendenti
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P. 79 Investire nelle risorse e nel loro sviluppo P. 79-80 Gestione del personale P. 88-89 Benessere e soddisfazione dei dipendenti
401-1	Numero totale e tasso di assunzioni e turnover del personale	P. 81 Gestione del personale
401-2	Benefit forniti ai dipendenti a tempo pieno che non sono forniti ai dipendenti part-time	P. 88-89 Benessere e soddisfazione

GRI 402: LABOR/ MANAGEMENT RELATIONS		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P. 28 Analisi di materialità P. 96 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P. 79 Investire nelle risorse e nel loro sviluppo P. 90 Relazioni industriali
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P. 79 Investire nelle risorse e nel loro sviluppo P. 90 Relazioni industriali
402-1	Periodo minimo di preavviso per i cambiamenti operativi	P. 90 Relazioni industriali
GRI 403: OCCUPATIONAL HEALTH AND SAFETY		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P. 28 Analisi di materialità P. 96 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P. 79 Investire nelle risorse e nel loro sviluppo P. 91 Tutela e prevenzione della Salute e Sicurezza sul Lavoro
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P. 79 Investire nelle risorse e nel loro sviluppo P. 91 Tutela e prevenzione della Salute e Sicurezza sul Lavoro
403-2	Tipologia di infortuni, tasso di infortunio, malattie professionali, giorni di lavoro persi e assenteismo e numero di incidenti mortali collegati al lavoro suddivisi per regione e per genere	P. 92-93 Tutela e prevenzione della Salute e Sicurezza sul Lavoro
GRI 404: TRAINING AND EDUCATION		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P. 28 Analisi di materialità P. 96 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P. 79 Investire nelle risorse e nel loro sviluppo P. 84 Valutazione delle performance P. 85-87 Formazione
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P. 79 Investire nelle risorse e nel loro sviluppo P. 84 Valutazione delle performance P. 85-87 Formazione
404-1	Ore di formazione medie annue per dipendente, per genere e per categoria	P. 87 Formazione
404-3	Percentuale di dipendenti che ricevono rapporti regolari sulla performance e sullo sviluppo della carriera, per genere e per categoria di dipendente	P. 84 Valutazione delle performance
GRI 405: DIVERSITY AND EQUAL OPPORTUNITY		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P. 28 Analisi di materialità P. 96 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P. 23-24 Il modello di Corporate Governance P. 79 Investire nelle risorse e nel loro sviluppo P. 82 Diversità e pari opportunità

103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P. 23-24 Il modello di Corporate Governance P. 70 Investire nelle risorse e nel loro sviluppo P. 82 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. 23-24 Il modello di Corporate Governance P. 83 Diversità e pari opportunità
GRI 416: CUSTOMER HEALTH AND SAFETY		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P. 28 Analisi di materialità P. 96 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P. 59 La qualità dell'offerta commerciale e dei servizi premium P. 60-65 Safety aeroportuale e gestione delle emergenze
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P. 59 La qualità dell'offerta commerciale e dei servizi premium P. 60-65 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. 60-65 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. 63 Safety aeroportuale e gestione delle emergenze
GRI 419: SOCIOECONOMIC COMPLIANCE		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P. 28 Analisi di materialità P. 96 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P. 52-53 Customer satisfaction e qualità dei servizi offerti
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P. 52-53 Customer satisfaction e qualità dei servizi offerti
419-1	Valore monetario delle sanzioni significative per non rispetto di leggi o regolamenti, prodotti e servizi	Nel periodo di rendicontazioni non si sono verificati casi di non conformità P. 29 Il modello organizzativo per una gestione etica del business
TOPIC: BUSINESS CONTINUITY E GESTIONE DELLE EMERGENZE		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P. 28 Analisi di materialità P. 96 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P. 65 Safety aeroportuale e gestione delle emergenze
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P. 65 Safety aeroportuale e gestione delle emergenze
TOPIC: INTERMODALITÀ		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P. 28 Analisi di materialità P. 96 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali

103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P. 45-46 Garantire l'accessibilità e il trasporto pubblico
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P. 45-46 Garantire l'accessibilità e il trasporto pubblico
TOPIC: QUALITÀ DEL SERVIZIO		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P. 28 Analisi di materialità P. 96 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P. 52-53 Customer satisfaction e qualità dei servizi offerti
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P. 52-53 Customer satisfaction e qualità dei servizi offerti
TOPIC: OFFERTA DEI SERVIZI A PERSONE CON RIDOTTA MOBILITÀ		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P. 28 Analisi di materialità P. 96 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P. 57-58 Rispondere ai bisogni dei Passeggeri a ridotta mobilità (PRM)
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P. 57-58 Rispondere ai bisogni dei Passeggeri a ridotta mobilità (PRM)
TOPIC: DIGITALIZZAZIONE		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P. 28 Analisi di materialità P. 96 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P. 56-57 Innovazione e digitalizzazione al servizio del business e dei passeggeri
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P. 56-57 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

Building a better working world

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

Al Consiglio di Amministrazione della
Aeroporto Guglielmo 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 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 2019 predisposta ai sensi dell'art. 4 del Decreto, e approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 30 marzo 2020 (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 del Code of Ethics for Professional Accountants emesso dall'International Ethics Standards Board for Accountants, basato su principi fondamentali di integrità, obiettività, competenza e diligenza professionale, riservatezza e comportamento professionale. La nostra società di revisione applica l'International

EY S.p.A.
Sede Legale: Via Lombardia, 31 - 00187 Roma
Capitale Sociale Euro 2.525.000,00 i.v.
Iscritta alla S.O. del Registro delle Imprese presso la C.C.I.A.A. di Roma
Codice fiscale e numero di iscrizione 00434000584 - numero R.E.A. 250904
P.IVA 00891231003
Iscritta al Registro Revisori Legali al n. 70945 Pubblicato sulla G.U. Suppl. 13 - IV Serie Speciale del 17/2/1998
Iscritta all'Albo Speciale delle società di revisione
Consob al progressivo n. 2 delibera n.10831 del 16/7/1997

A member firm of Ernst & Young Global Limited

Building a better working world

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.
   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

Building a better working world

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 una visita in loco nel corso della quale 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 2019 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e dai GRI Standards.

Altri aspetti

I dati comparativi presentati nella DNF in relazione all'esercizio chiuso il 31 dicembre 2017 non sono stati sottoposti a verifica.

Bologna, 30 marzo 2020

EY S.p.A.

Alberto Rosa
(Revisore Legale)

IMPAGINAZIONE E STAMPA

TIBURTINI
CARATTERE TIPOGRAFICO

Aeroporto di Bologna

WWW.BOLOGNA-AIRPORT.IT