

# Dichiarazione Consolidata di Carattere Non Finanziario

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

## 2020

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



# **Dichiarazione Consolidata di Carattere Non Finanziario 2020**

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

**Bilancio di Sostenibilità 2020**

# Sommario

LETTERA AGLI STAKEHOLDER	4
NOTA METODOLOGICA	6
TABELLA DI RACCORDO CON IL D.LGS. 254/2016	7
I PRINCIPALI PRESIDII SOCIO-AMBIENTALI DEL GRUPPO ADB	8
<b>1. IL GRUPPO ADB</b>	<b>12</b>
1.1 CONTESTO DI RIFERIMENTO, MODELLO DI BUSINESS E STRATEGIA	14
1.1.1 MODELLO DI BUSINESS E PIANO STRATEGICO PER RISPONDERE AI CAMBIAMENTI DEL SETTORE	16
1.1.2 AGENDA 2030: LE INTERAZIONI DEL GRUPPO CON GLI OBIETTIVI DI SVILUPPO SOSTENIBILE (SDGS)	18
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
1.4.1 ANALISI DI MATERIALITÀ	28
1.5 IL MODELLO ORGANIZZATIVO PER UNA GESTIONE ETICA DEL BUSINESS	29
<b>2. LA STRATEGIA PER CREARE VALORE</b>	<b>38</b>
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
2.5.1 CUSTOMER SATISFACTION E QUALITÀ DEI SERVIZI OFFERTI	52
2.5.2 INNOVAZIONE E DIGITALIZZAZIONE AL SERVIZIO DEL BUSINESS E DEI PASSEGGERI	53
2.5.3 RISPONDERE AI BISOGNI DEI PASSEGGERI A RIDOTTA MOBILITÀ (PRM)	54
2.5.4 LA QUALITÀ DELL'OFFERTA COMMERCIALE E DEI SERVIZI PREMIUM	56
2.5.5 SAFETY AEROPORTUALE E GESTIONE DELLE EMERGENZE	56
2.5.6 COMUNICARE E COINVOLGERE I PASSEGGERI	61
2.6 TUTELARE L'AMBIENTE E RISPONDERE ALLE SFIDE DEL CAMBIAMENTO CLIMATICO	64
2.6.1 GESTIONE DEL RUMORE	65
2.6.2 EFFICIENTAMENTO ENERGETICO E CONTRASTO AL CAMBIAMENTO CLIMATICO	67
2.6.3 QUALITÀ DELL'ARIA	70
2.6.4 GESTIONE DELLE RISORSE IDRICHE	71
2.6.5 GESTIONE DEI RIFIUTI	72
2.7 INVESTIRE NELLE RISORSE E NEL LORO SVILUPPO	73
2.7.1 GESTIONE DEL PERSONALE	74
2.7.2 DIVERSITÀ E PARI OPPORTUNITÀ	77
2.7.3 VALUTAZIONE DELLE PERFORMANCE	78
2.7.4 FORMAZIONE	79
2.7.5 BENESSERE E SODDISFAZIONE DEI DIPENDENTI	81
2.7.6 RELAZIONI INDUSTRIALI	83
2.7.7 TUTELA E PREVENZIONE DELLA SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO	84
<b>GLOSSARIO</b>	<b>86</b>
<b>TABELLA DI RACCORDO GRI STANDARDS E TEMI MATERIALI</b>	<b>87</b>
<b>GRI CONTENT INDEX</b>	<b>88</b>
<b>RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE</b>	<b>98</b>



## Lettera agli Stakeholder

La terza edizione della Dichiarazione non finanziaria del Gruppo Aeroporto G. Marconi di Bologna Spa si trova a fare i conti con un **2020** che, dopo anni di ininterrotta crescita e il record nel numero di passeggeri conseguito nel 2019, ha rappresentato un **annus horribilis** nella storia del nostro Aeroporto e del nostro settore. La diffusione su scala mondiale della pandemia da Covid-19 fin dai primi mesi dell'anno e le conseguenti misure di contenimento del contagio adottate dai Governi hanno limitato la mobilità delle persone, determinando in poco tempo il sostanziale azzeramento del traffico sullo scalo di Bologna. Il nostro è stato uno dei pochi scali italiani rimasto sempre aperto e operativo nel corso dell'anno, in linea con le disposizioni, del DM n. 112 del 12 marzo 2020, per garantire la possibilità di viaggiare a chi ne avesse la necessità nonché l'importazione di materiale sanitario attraverso l'attivazione di numerosi voli charter cargo.

Assoluta priorità per il Gruppo è stata la tutela della salute e sicurezza dei propri dipendenti, dei passeggeri e dello staff dell'Aeroporto, con l'adozione delle più stringenti misure igienico-sanitarie volte a prevenire la diffusione del contagio nella comunità aeroportuale. Grazie alle misure attivate volte a mitigare tale rischio e a creare un luogo sicuro per personale e passeggeri, l'Aeroporto di Bologna è stato il primo aeroporto in Europa e tra i primi al mondo a ricevere da ACI World l'**Airport Health Accreditation**. Particolare attenzione è stata dedicata anche a fornire vicinanza concreta ai dipendenti in una situazione complessa ed incerta, con misure quali l'attivazione dello smart working per i dipendenti non operativi, la copertura assicurativa specifica in caso di infezione da Covid-19 ed il sostegno dell'occupazione attraverso l'attivazione della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria dal 21 marzo 2020 e della Cassa Integrazione Guadagni in Deroga dal 22 marzo al 13 giugno 2021. A tal proposito, il Gruppo si impegna a seguire gli ulteriori sviluppi normativi e a cercare ulteriori soluzioni nell'utilizzo degli ammortizzatori sociali, al fine di far fronte al perdurare delle condizioni di crisi salvaguardando per quanto possibile l'occupazione del Gruppo.

Se è innegabile che la pandemia abbia prodotto effetti importanti sulle nostre vite e quelle delle nostre famiglie, sulle aziende del territorio, sulla città di Bologna e sul nostro paese, così come su tutto il pianeta, non ha affatto indebolito la consapevolezza del Gruppo circa l'importanza di mantenere alta l'attenzione sulle sfide poste dai temi dello sviluppo sostenibile, della salvaguardia dell'ambiente e della cura del territorio, della capacità di soddisfare i bisogni dei nostri clienti e passeggeri così come della valorizzazione delle persone. Nell'ambito del processo di **integrazione della sostenibilità quale dimensione trasversale all'approccio strategico di Gruppo**, nell'aggiornamento dell'analisi di materialità nel corso dell'anno sono stati coinvolti i dipendenti e i membri del Management Board, al fine di cogliere gli impatti causati dal Covid-19 sulle priorità del Gruppo. In merito alla tutela ambientale, lo scoppio della pandemia ha se possibile addirittura accentuato la consapevolezza delle azioni che noi come Aeroporto possiamo, e dobbiamo, intraprendere per mitigare gli impatti del cambiamento climatico. Tra queste figura l'adesione al programma **Airport Carbon Accreditation** promosso da ACI World per il monitoraggio e miglioramento della Carbon Footprint del settore aeroportuale per il quale il Gruppo conferma l'intenzione di procedere nel 2021 con l'upgrade al Livello 3 nonché il sostegno all'ambiziosa visione proposta da ACI Europe per il raggiungimento del "net zero carbon emissions from airport operations" entro il 2050.

Quella che nelle prime fasi dell'emergenza mondiale causata dalla pandemia da Covid-19 poteva sembrare una semplice "battuta d'arresto", si è ben presto trasformata nella peggior crisi dell'economia globale dell'età moderna, in cui il settore del turismo e del trasporto aereo sono certamente tra i più duramente colpiti. Con le attuali stime degli esperti di settore che vedono un possibile ritorno ai livelli di traffico pre-pandemia non prima del 2024-2025, vi è la consapevolezza di non doversi lasciar sopraffare dall'impotenza e dall'incapacità di vedere la fine di una situazione così incerta. Come Aeroporto di Bologna continueremo a fare la nostra parte giorno dopo giorno, lavorando affinché si possano superare le complessità dell'anno passato, avviando una ripresa rapida e saldamente votata alle logiche dello sviluppo sostenibile, che presti quindi la massima attenzione ai diversi aspetti della sostenibilità in coerenza con la nostra strategia e gli impegni presi.

La strada piena di incognite davanti a noi non ci fermerà nel continuare ad impegnarci con dedizione e determinazione, insieme alla comunità, al fine di fare ripartire il nostro territorio e il nostro Aeroporto, per tornare a raggiungere al più presto i risultati di eccellenza conseguiti nel recente passato, perché vogliamo un Marconi sempre più sostenibile, sicuro e moderno, al servizio della comunità con cui è cresciuto negli anni e con cui presto tornerà a volare.

Nazareno Ventola

*Amministratore Delegato e Direttore generale*



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 terza 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 – e successivi aggiornamenti – dal Global Reporting Initiative, autorevole Organismo Indipendente<sup>1</sup> 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 31/12/2020. 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 15 marzo 2021. 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](mailto:investor.relations@bologna-airport.it).

<sup>1</sup> 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 2020
<b>Modello di gestione aziendale</b>	Art. 3.1, comma a) <i>Descrizione del modello aziendale di gestione ed organizzazione delle attività dell'impresa, ivi inclusi i modelli eventualmente adottati ai sensi del D.lgs. 231/2001</i>	Il Gruppo AdB Il modello organizzativo per una gestione etica del business La strategia per creare valore
<b>Persone</b>	<b>Politiche</b> Art. 3.1, comma b) <i>Descrizione delle politiche praticate dall'impresa, comprese quelle di dovuta diligenza</i>	I principali presidi socio-ambientali del Gruppo AdB
	<b>Modello di gestione dei rischi</b> Art. 3.1, comma b) <i>Descrizione dei principali rischi, ivi incluse le modalità di gestione degli stessi, generati o subiti, e che derivano dalle attività dell'impresa</i>	Modello di gestione dei rischi integrato
	Art. 3.2, comma d) <i>Informazioni riguardanti la gestione del personale, incluse la parità di genere, l'attuazione di convenzioni di organizzazioni internazionali e il dialogo con le parti sociali</i>	Investire nelle risorse e nel loro sviluppo
	Art. 3.2, comma c) <i>Informazioni riguardanti l'impatto sulla salute e sicurezza</i>	Investire nelle risorse e nel loro sviluppo
<b>Ambiente</b>	<b>Politiche</b> Art. 3.1, comma b) <i>Descrizione delle politiche praticate dall'impresa, comprese quelle di dovuta diligenza</i>	I principali presidi socio-ambientali del Gruppo AdB
	<b>Modello di gestione dei rischi</b> Art. 3.1, comma b) <i>Descrizione dei principali rischi, ivi incluse le modalità di gestione degli stessi, generati o subiti, e che derivano dalle attività dell'impresa</i>	Modello di gestione dei rischi integrato
	Art. 3.2, comma a, b, c) <i>utilizzo di risorse energetiche, distinguendo fra quelle prodotte da fonti rinnovabili e non rinnovabili, l'impiego di risorse idriche; le emissioni di gas ad effetto serra e le emissioni inquinanti in atmosfera; l'impatto sull'ambiente</i>	Tutelare l'ambiente e rispondere alle sfide del cambiamento climatico
<b>Sociale</b>	<b>Politiche</b> Art. 3.1, comma b) <i>Descrizione delle politiche praticate dall'impresa, comprese quelle di dovuta diligenza</i>	I principali presidi socio-ambientali del Gruppo AdB
	<b>Modello di gestione dei rischi</b> Art. 3.1, comma b) <i>Descrizione dei principali rischi, ivi incluse le modalità di gestione degli stessi, generati o subiti, e che derivano dalle attività dell'impresa</i>	Modello di gestione dei rischi integrato
	Art. 3.2, comma d) <i>Informazioni riguardanti aspetti sociali</i>	Fornire un'experience di qualità a 360° Contribuire allo sviluppo del territorio
<b>Lotta contro la corruzione attiva e passiva</b>	<b>Politiche</b> Art. 3.1, comma b) <i>Descrizione delle politiche praticate dall'impresa, comprese quelle di dovuta diligenza</i>	I principali presidi socio-ambientali del Gruppo AdB
	<b>Modello di gestione dei rischi</b> Art. 3.1, comma b) <i>Descrizione dei principali rischi, ivi incluse le modalità di gestione degli stessi, generati o subiti, e che derivano dalle attività dell'impresa</i>	Modello di gestione dei rischi integrato
	Art. 3.2, comma f) <i>Informazioni riguardanti la lotta contro la corruzione attiva e passiva</i>	Il modello organizzativo per una gestione etica del business

## I principali presidi socio-ambientali del Gruppo AdB

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

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

<p><b>Qualità, Ambiente, Energia e Sicurezza</b>  <i>Documento: Politica per la Qualità, l'Ambiente, l'Energia e la Sicurezza</i>  <i>Perimetro: AdB Sp.A., TAG</i></p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Soddisfare le esigenze dei clienti, dei soggetti interessati e del territorio (es. esigenze di mobilità);</li> <li>• Migliorare l'efficienza interna mediante una ristrutturazione delle attività per processi;</li> <li>• Rispondere al mutevole contesto di mercato attivando processi di innovazione e miglioramento continuo;</li> <li>• Valutare, prevenire e minimizzare l'impatto ambientale e i rischi di salute e sicurezza dei lavoratori (come infortuni e malattie professionali);</li> <li>• Garantire la conformità alla normativa vigente in materia ambientale, salute e sicurezza sul lavoro e efficientamento energetico;</li> <li>• Promuovere un sistema di reporting capace di garantire il monitoraggio puntuale delle prestazioni;</li> <li>• 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;</li> <li>• Coordinare e vigilare le condotte da parte di sub-concessionari, fornitori e imprese che agiscono come terzi per conto di AdB;</li> <li>• Rendere disponibili informazioni e risorse per definire, riesaminare e raggiungere obiettivi di miglioramento continuo;</li> <li>• Contribuire al contrasto al cambiamento climatico, migliorando l'efficienza energetica e servendosi di fonti energetiche rinnovabili;</li> <li>• Incentivare la diffusione della suddetta politica;</li> <li>• 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.</li> </ul>	<p><b>Temi ambientali</b></p>  <p><b>Temi sociali</b></p> 
<p><b>Qualità del servizio</b>  <i>Documento: Carta dei Servizi</i>  <i>Perimetro: AdB Sp.A.</i></p> <p>Aeroporto di Bologna per offrire ai propri passeggeri un'esperienza unica, si impegna a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sviluppare processi innovativi ed efficienti;</li> <li>• Garantire un'infrastruttura confortevole e funzionale (accessibilità, servizio ai PRM, pulizia, etc.);</li> <li>• Garantire uno standard di qualità dei servizi, in particolare per quanto riguarda la regolarità e puntualità dei voli, i tempi di attesa, la sicurezza del viaggio, la disponibilità delle informazioni, la pulizia e le condizioni igieniche.</li> </ul>	<p><b>Temi sociali</b></p> 
<p><b>Personale</b>  <i>Documento: Il Codice Etico</i>  <i>Perimetro: Gruppo (ciascuna società si è dotata di un Codice Etico)</i></p> <p>Aeroporto di Bologna intende consolidare e promuovere la responsabilità etico-sociale della propria attività imprenditoriale e per fare questo si impegna a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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;</li> <li>• Rafforzare il rispetto della legalità, prevenendo le occasioni di condotte illecite nello svolgimento dell'attività aziendale e valorizzare i comportamenti virtuosi ed etici.</li> </ul>	<p><b>Temi attinenti al personale</b></p> 
<p><b>Anticorruzione</b>  <i>Documento: Policy Anticorruzione</i>  <i>Perimetro: AdB Sp.A.</i></p> <p>La Società al fine di contrastare la corruzione, si impegna a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Operare con lealtà, onestà, trasparenza, ed integrità, nel rispetto di normative, linee guida e standard nazionali ed internazionali vigenti in materia di anticorruzione;</li> <li>• Estendere la propria azione di prevenzione della corruzione nei confronti di soggetti pubblici e privati, dal lato attivo e passivo, in merito al complesso delle attività svolte ponendo attenzione <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ ai comportamenti in cui è ravvisabile un abuso del potere/funzione attribuita a dipendenti di AdB per trarne un vantaggio privato</li> <li>◦ 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.</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>Lotta contro la corruzione attiva e passiva</b></p> 



**Dichiarazione Consolidata di Carattere Non Finanziario 2020**

# IL GRUPPO ADB



## 1. Il Gruppo AdB

### 1. IL GRUPPO ADB

Aeroporto G. Marconi di Bologna S.p.A. è la società di gestione dell'aeroporto di Bologna, il settimo scalo italiano per numero di passeggeri nel 2019. L'andamento del Gruppo nel corso del 2020 è stato inevitabilmente e fortemente impattato dagli effetti della pandemia Covid-19. La pandemia, su scala mondiale, ha difatti causato e sta tuttora alimentando una crisi economica senza precedenti nella storia del settore aeroportuale e del trasporto aereo, a causa delle misure di contenimento del contagio adottate dai diversi Stati, che hanno imposto restrizioni agli spostamenti.

Anche durante l'emergenza e nonostante il contesto di incertezza, l'Aeroporto di Bologna è sempre rimasto aperto ed operativo in ottemperanza del Decreto Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 112 del 12 marzo, garantendo un servizio pubblico essenziale per consentire di viaggiare a chi ne avesse la necessità e l'urgenza, e per consentire il trasporto delle merci con i voli cargo. Equipaggiamenti e forniture di materiali sanitari, inclusi i vaccini, sono arrivati e stanno tuttora arrivando su Bologna per aiutare a combattere l'impatto della pandemia.

L'aeroporto di Bologna è classificato come "aeroporto strategico" nel Piano nazionale degli Aeroporti e situato nel cuore della Food Valley emiliana e dei distretti industriali dell'automotive e del packaging, 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. 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, 20 gate di imbarco e 5.000 posti auto.

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

Guidato 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.

In questo quadro, dopo numerosi anni di ininterrotta crescita, il 2020 ha segnato una forte battuta d'arresto a causa della grave crisi derivante dalla pandemia da Covid-19. Le performance 2020 qui esposte sono pertanto fortemente impattate:

### Le performance 2019 e 2020

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

Nel 2020, a causa della pandemia, il trend di crescita registrato da AdB negli ultimi anni ha subito una drastica battuta di arresto, registrando un calo nel numero di passeggeri del 73,4%, passando da 9.405.920 nel 2019 a 2.506.258 nel 2020.



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

La riduzione dei ricavi (-46%) registrata nel 2020 rispetto all'esercizio 2019 è dovuta prevalentemente alla contrazione dei volumi di traffico che si è registrata a partire dalla fine del mese di febbraio, per effetto dell'emergenza sanitaria Covid-19.

## Vision, Mission e i valori del Gruppo

### Vision

Essere la porta d'accesso ideale per l'Italia

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

### Mission

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

*L'Aeroporto di Bologna riuscirà 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

	<p><b>Centralità del cliente:</b> la soddisfazione del cliente è la misura del successo dell'aeroporto. Il Gruppo AdB desidera infatti accompagnare il passeggero in ogni momento della sua esperienza in aeroporto. Grande attenzione è destinata ad anticipare i bisogni del cliente, rispondendo con professionalità ed efficienza.</p> <p><i>In epoca Covid-19 questo è equivalso a implementare le misure e i presidi adeguati a garantire la sicurezza dei passeggeri, come ad esempio l'introduzione di termoscanter, erogatori di liquido disinfettante e barriere in plexiglass</i></p>	<p>Ascolto dei bisogni del cliente</p> <p>Professionalità ed Efficienza</p>
	<p><b>Valore delle persone:</b> le persone sono la priorità del Gruppo AdB. L'aeroporto valorizza e riconosce l'impegno ed i risultati di chi lavora con entusiasmo e motivazione. Uno degli obiettivi correlati a questo valore è quello di creare un clima di fiducia tra tutte le persone.</p> <p><i>In epoca Covid-19 questo è equivalso a prevedere l'utilizzo di smart working, rivedere gli spazi di lavoro per garantire il distanziamento, stipulare una polizza sanitaria a copertura di un eventuale ricovero ospedaliero a causa del Covid-19 e altre misure atte a garantire la sicurezza e il benessere delle persone del Gruppo</i></p>	<p>Merito,</p> <p>Riconoscimento,</p> <p>Fiducia,</p> <p>Responsabilità</p>
	<p><b>Lungimiranza:</b> 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.</p> <p><i>In epoca Covid-19 questo è equivalso ad adeguare la struttura aeroportuale per consentire di essere pronti alla ripartenza, quando sarà possibile, tramite revisione del piano investimenti, anticipazione dei lavori di manutenzione straordinaria precedentemente previsti per il 2022, gestione dei rapporti con la clientela</i></p>	<p>Anticipare,</p> <p>Rompere schemi,</p> <p>Velocità</p>

## 1. Il Gruppo AdB

### 1.1 Contesto di riferimento, modello di business e strategia

#### Il contesto di riferimento

Il Gruppo AdB svolge la propria attività quale concessionario operante in virtù di diritti speciali esclusivi del sedime aeroportuale bolognese ed opera in un settore fortemente disciplinato da norme di livello nazionale e internazionale. I principali organismi operanti nel settore sono ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile), ENAV (Ente Nazionale Assistenza al Volo), l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, i Gestori aeroportuali, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e ICAO (International Civil Aviation Organization). La concessione, in scadenza nel 2046, ha per oggetto la progettazione, lo sviluppo, la realizzazione, l'adeguamento, la gestione, la manutenzione e l'uso degli impianti e delle infrastrutture aeroportuali. La concessione è condizionata alla sottoscrizione del Contratto di Programma e delle Convenzioni, che regolano i rapporti con le pubbliche amministrazioni in riferimento all'espletamento dei compiti istituzionali. L'anno 2020 rappresenta il primo anno del nuovo periodo regolatorio 2020-2023. Nel corso del 2019 la Capogruppo ha avviato le istruttorie con ENAC al fine della formalizzazione del Contratto di Programma per il quadriennio 2020-2023 e con l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) per la determinazione delle "tariffe" aeroportuali per il medesimo quadriennio. In data 16 gennaio 2020 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha adottato la delibera di conformità definitiva al modello tariffario di riferimento in relazione alla proposta dei diritti aeroportuali 2020-2023 elaborata da AdB, determinando le tariffe in vigore dal 1° gennaio 2020. In data 23 ottobre 2020, si è tenuta l'audizione annuale degli Utenti in merito all'aggiornamento dei diritti aeroportuali per l'anno 2021. Le nuove tariffe, che sono state pubblicate sul sito internet della Società, sono state applicate a partire dal 1° gennaio 2021.

#### Andamento del settore

In un contesto radicalmente mutato per effetto della pandemia Covid-19, il traffico passeggeri mondiale nel 2020 ha registrato una diminuzione del 65,9% rispetto al 2019. Il traffico merci evidenzia invece un andamento decisamente meno negativo a livello mondiale con una diminuzione dei volumi del 10,6% rispetto al 2019. Il calo del traffico passeggeri subito in Europa è stato complessivamente pari al 69,9% nel 2020, risultato di un traffico pressoché azzerato tra fine marzo e metà giugno e di una successiva parziale ripresa durante i mesi estivi, bloccata però nell'ultimo trimestre dell'anno a causa delle nuove ondate di

contagi registrate in tutti i Paesi del continente. Anche in Europa il traffico merci ha registrato un dato meno negativo rispetto alla variazione del traffico passeggeri, con volumi di merce movimentati nel corso del 2020 in diminuzione del 16% rispetto allo scorso anno<sup>2</sup>.

Coerentemente a quanto osservato in Europa, anche il traffico italiano, dopo il quasi totale azzeramento durante i mesi del lockdown, ha parzialmente recuperato nel periodo estivo, subendo tuttavia un nuovo rallentamento a partire da metà settembre a causa del rinnovato aumento del numero dei contagi. Il 2020 si è pertanto concluso con un calo del traffico passeggeri pari al -72,6%. Il traffico merci in Italia ha fatto registrare invece una contrazione più contenuta (-24,4% via aerea e -43,0% via superficie) rispetto al 2019<sup>3</sup>.

#### 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 Commitment to Action on Climate Change" del 2008 e permettendo la loro effettiva realizzazione, attraverso impegno condiviso, visione e pianificazione, per giungere ad un sistema complessivo di trasporto aereo ad impatto ambientale neutro (net zero carbon emissions).

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

<sup>2</sup> IATA, Air Passenger Market Analysis, Dicembre 2020

<sup>3</sup> Assaeroporti, Dicembre 2020

## Emergenza Covid-19



L'andamento del Gruppo nel 2020 è stato inevitabilmente condizionato dagli effetti della pandemia Covid-19. Nonostante la drastica riduzione del traffico dovuta all'emergenza sanitaria, l'Aeroporto di Bologna è sempre rimasto aperto e operativo ed ha attivato strutture dedicate alla gestione e mitigazione degli impatti dell'attuale crisi. In particolare, è stata istituita una **Task Force Covid** permanente e un **Comitato Covid**, che si sono riuniti con cadenza periodica per confrontarsi sulla situazione del contagio e l'aggiornamento delle prescrizioni. Il Gruppo ha attivato 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 Guadagni Straordinaria per tutti i dipendenti a partire dal 21 marzo 2020. Il Gruppo ha anche 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. Sono state anche implementate misure a tutela dei **passengeri**, come il controllo della temperatura a tutti gli ingressi e interventi di pulizia e igienizzazione con prodotti specifici. Tutte le misure adottate sono state integrate durante i diversi aggiornamenti di procedure e regolamenti aziendali, tra i quali il **Protocollo Condiviso di Regolamentazione delle Misure per il Contrasto e il Contenimento della Diffusione del Virus Covid-19 negli Ambienti di Lavoro** (recepito dal documento sottoscritto a livello nazionale il 14/03/2020 e successive modifiche) e il Documento di Valutazione del Rischio – Rischio Biologico. Il Gruppo ha portato avanti una gestione condivisa delle misure e dei protocolli da adottare in materia di prevenzione, collaborando con **gli attori della realtà aeroportuale e anche con le altre Aziende** e Organizzazioni del territorio, nonché l'ASL e gli altri Enti sanitari, in un **Tavolo Metropolitan sulla Sicurezza**, che ha visto la partecipazione attiva di AdB nel corso della crisi pandemica. In collaborazione con le **Organizzazioni Sindacali, e con il sostegno di Comune e Città Metropolitana di Bologna**, AdB ha inoltre formalizzato e posto all'attenzione del Governo Italiano, del Ministero dei Trasporti, della Regione Emilia Romagna e degli altri Organi interessati un documento di **richiesta di sostegno e di salvaguardia dell'occupazione** per l'intero sito aeroportuale al fine di sollecitare un intervento diretto, anche in prospettiva dell'uscita dall'emergenza sanitaria, su tutela del lavoro, centralità dello scalo nel sistema dell'attrattività metropolitana (turismo, affari, sviluppo logistico), qualificazione in chiave di sostenibilità e salvaguardia dei piani di sviluppo.

In funzione di tutte le misure di prevenzione adottate dalle Società del Gruppo, non solo per i propri dipendenti, ma anche per i **passengeri e lo staff della comunità aeroportuale**, AdB ha ottenuto dall'Airport Council International (ACI) World e dall'ACI Europe - primo aeroporto in Europa e tra i primi al mondo - l'**Airport Health Accreditation**<sup>4</sup>.

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. Nei diversi capitoli del presente documento il Gruppo ha descritto le modalità di gestione degli impatti dovuti al Covid-19.

4 In conformità con le raccomandazioni dell'ICAO - Council Aviation Recovery Task Force, in linea con l'Agenzia Europea per la sicurezza aerea (EASA), il protocollo del Centro Europeo per la prevenzione e il controllo delle malattie (ECDC - Avia-

tion Health Safety Protocol) e le linee guida ACI Europe per una Healthy Passenger Experience negli aeroporti.

## 1. Il Gruppo AdB

### 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. Le performance della Business Unit Aviation nel corso del 2020 sono state impattate dall'emergenza sanitaria da Covid-19 che ha imposto limitazioni agli spostamenti comportando una riduzione del traffico passeggeri e dei movimenti, senza precedenti.

La seconda (**Strategic Business Unit Non Aviation**) si occupa dello **sviluppo delle aree e delle attività commerciali del Gruppo nell'ambito del sedime aeroportuale**, presta servizi commerciali a passeggeri e utenti aeroportuali e si occupa dello sviluppo e del marketing delle attività non aviation e degli spazi pubblicitari interni ed esterni all'aerostazione. L'area commerciale si estende su una superficie di 4.500 metri quadrati con 41 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, nel corso

degli anni, è perseguito attraverso la valorizzazione dell'offerta commerciale in linea con le esigenze espresse dai passeggeri. Nel 2020 le attività della Business Unit Non Aviation hanno registrato una contrazione significativa dovuta alla drastica riduzione dei volumi di traffico.

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.

A partire dal 2019, è stata organizzata la campagna di comunicazione interna "Prendiamo per mano il nostro futuro" per la diffusione e la conoscenza della strategia aziendale tra i dipendenti di AdB, che è proseguita nel 2020. Gli obiettivi strategici del Gruppo alla base dello sviluppo di tutte le attività sono esposti nel seguito anche se inevitabilmente nel 2020 il Gruppo si è concentrato sulla gestione dell'emergenza Covid-19.

Nel corso dell'anno AdB ha organizzato il "**Progetto SOUND** (Scenarios Of Unpredictable Destinations)", che ha coinvolto alcuni team inter-funzionali in un'attività di Scenario Planning per analizzare diversi scenari di possibile ripresa del business dopo la pandemia. Da questo progetto sono derivate alcune azioni poi messe in atto nel corso dell'anno.

#### Patto Metropolitano per il Lavoro e lo Sviluppo Sostenibile

Nell'ambito dell'impegno di AdB per contribuire a uno sviluppo sostenibile del territorio, nel corso del 2020 si è inserita anche la necessità di redigere un nuovo **Patto Metropolitano per il Lavoro e lo Sviluppo Sostenibile** (dopo quello sottoscritto nel 2015), per fronteggiare la situazione di crisi, ma soprattutto per salvaguardare e rilanciare l'alto livello di coesione sociale che da sempre ha caratterizzato il territorio metropolitano. Nel definire i principi ispiratori ed i contenuti del nuovo Patto si è tenuto conto delle direttrici comuni identificate dalla **Commissione Europea del Next Generation EU** (21/7/2020) coerentemente con gli obiettivi dell'Agenda 2030 dello sviluppo sostenibile e con gli indirizzi espressi dall'Europa nel Green New Deal. L'obiettivo è creare un **territorio sostenibile e resiliente**, attrattivo, in cui la tutela dell'ambiente, la bellezza dei luoghi urbani e naturali, la coesione, il lavoro e l'innovazione possono trovare una sintesi unitaria e propulsiva. I tre cluster sui quali si sono concentrate le azioni proposte sono:

- Cluster 1: Filiere produttive, qualità del lavoro, formazione e competenze, giovani, donne;
- Cluster 2: Una nuova sfida di sostenibilità: il territorio si rigenera e si muove;
- Cluster 3: Benessere, inclusione e contrasto alla fragilità.

Il 21 dicembre 2020 AdB, insieme a moltissime altre Organizzazioni e Società del territorio, ha manifestato la volontà di aderire al Patto e di dividerne i principi e le azioni progettuali.

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.

## MAXIMISE FINANCIAL PERFORMANCE



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

## PERFORMING AND SUSTAINABLE CORPORATION



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

## 1. Il Gruppo AdB

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

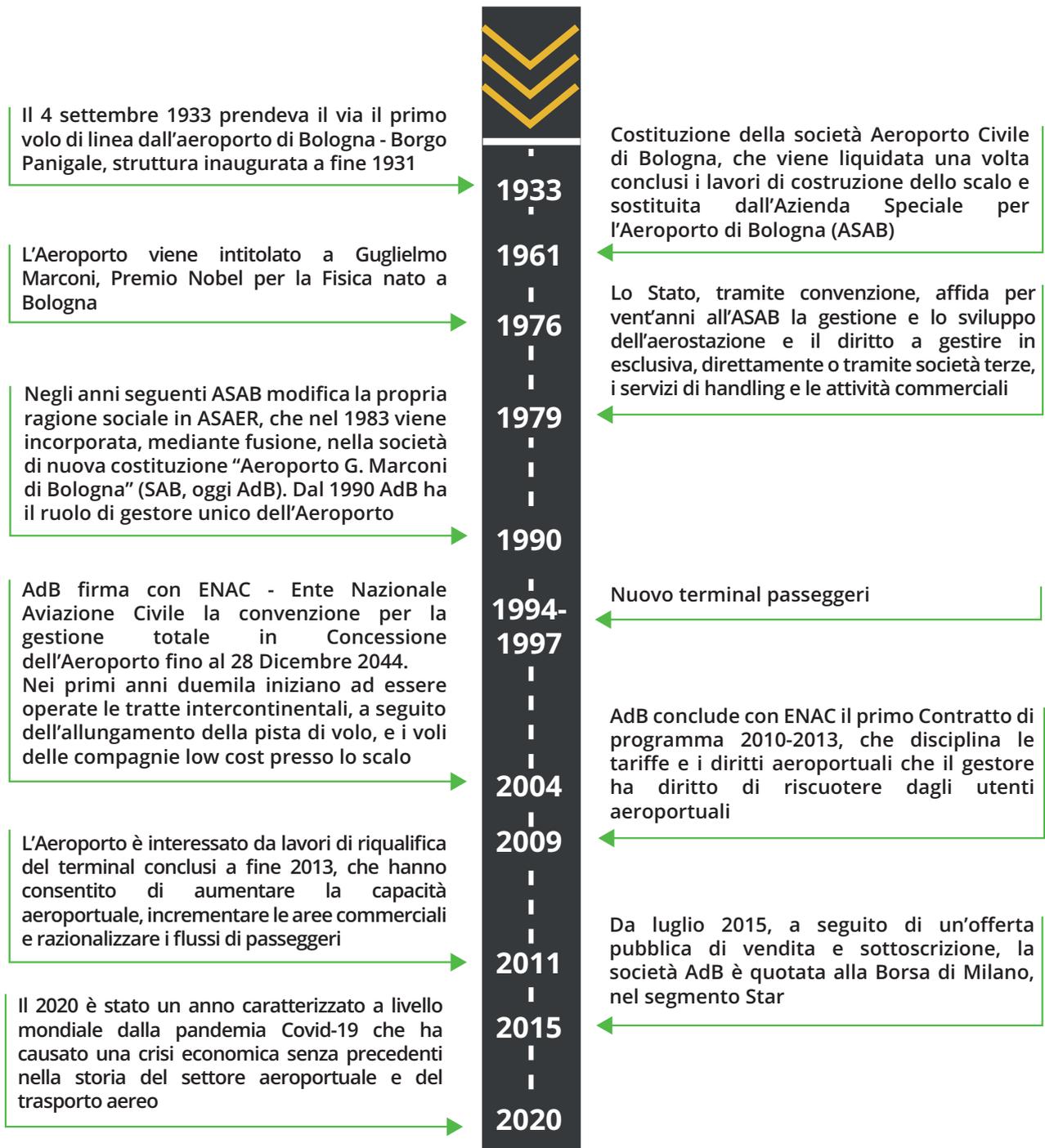
Il 25 settembre 2015, le Nazioni Unite sottoscrivono un documento "Trasformare il nostro mondo. L'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile". L'Agenda 2030 definisce un programma d'azione per le persone, il pianeta e la prosperità, attraverso 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (Sustainable Development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

parti in causa, compreso il settore privato. Il Gruppo AdB si impegna quotidianamente ad operare in coerenza con questi obiettivi tenuto conto comunque dell'eccezionalità dell'anno in esame causa pandemia Covid-19; di seguito sono individuate le interazioni tra i risultati raggiunti nel corso dell'anno da AdB e gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile:



## 1.2 La storia del Gruppo

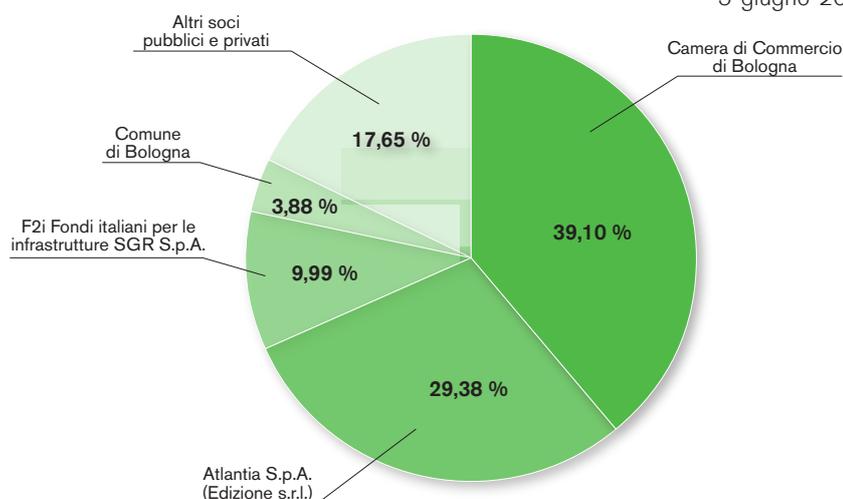
### La storia del Gruppo



## 1. Il Gruppo AdB

### 1.3 Assetto societario e struttura del Gruppo

Sulla base delle informazioni del Libro Soci e delle comunicazioni ricevute ai sensi dell'art.120 del D.Lgs.58/98, gli azionisti con partecipazione superiore al 3% della Società Capogruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. alla data del 31 dicembre 2020 sono Camera di Commercio di Bologna<sup>5</sup> (39,10%), Atlantia S.p.A. (29,38%), F2i Fondi Italiani per le infrastrutture SGR S.p.A. (9,99%) e Comune di Bologna (3,88%). 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, con durata fino al 4 giugno 2021, prevede un sindacato di voto e uno di blocco, a cui al 31.12.2020 risultano conferite le azioni corrispondenti alle seguenti percentuali di capitale sociale:

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

<sup>5</sup> In data 31 gennaio 2020 la Camera di Commercio di Bologna ha acquistato 565.500 azioni della Società con un conseguente aumento della quota di possesso da 37,53% a 39,098% restando invariato il numero di diritti di voto sottoposti al Sindacato di Blocco.

La struttura del Gruppo Aeroporto di Bologna al 31 dicembre 2020 risulta<sup>6</sup>:



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

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

Fino al mese di luglio 2020 AdB ha detenuto il 24% di Ravenna Terminal Passeggeri S.r.l. (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

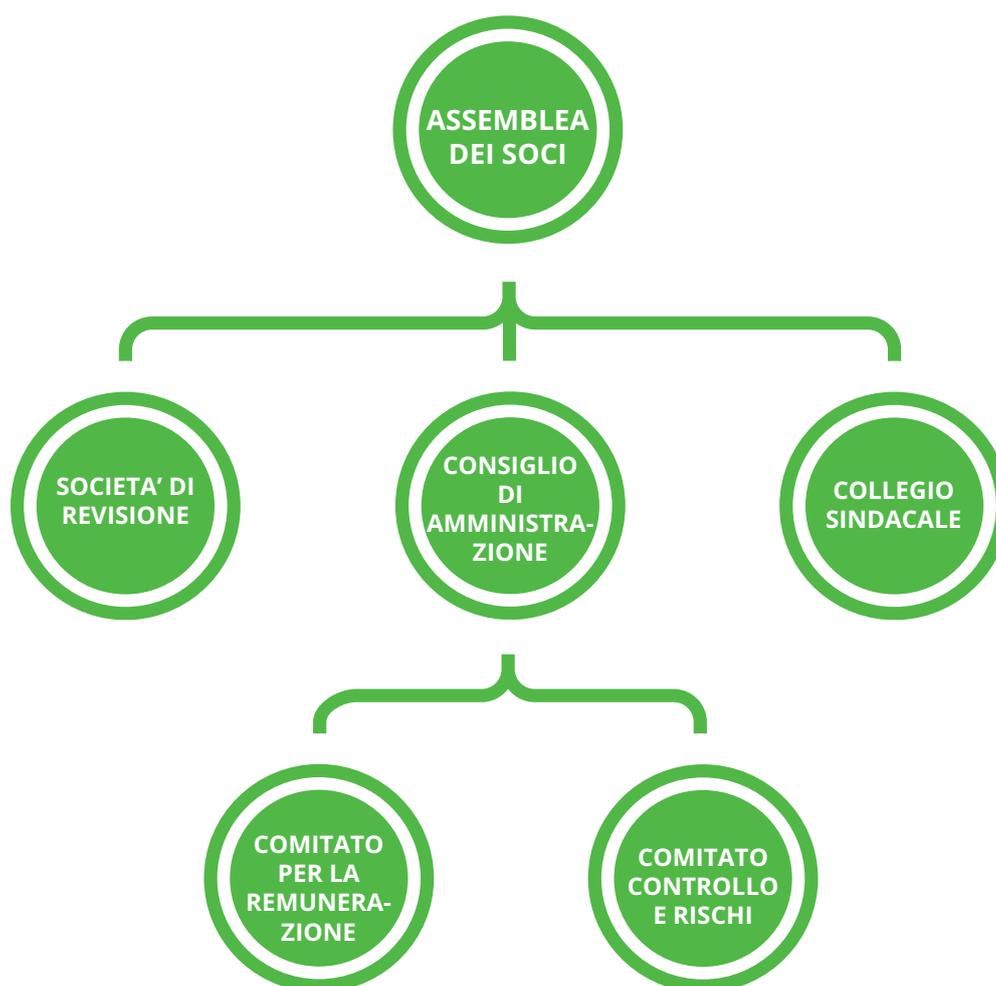
di Porto Corsini (Ravenna). Nel 2020 AdB ha deciso di non partecipare alle programmate operazioni di ripianamento delle perdite e di ricostituzione del capitale sociale della partecipata Ravenna Terminal Passeggeri S.r.l., così uscendo dalla compagine societaria.

<sup>6</sup> 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 e AdB aderirà, con implementazione progressiva e sostenibile, al Nuovo Codice di Corporate Governance, approvato dal Comitato per

la Corporate Governance nel gennaio 2020 e valido ed efficace dal 1° gennaio 2021. La società ha adottato il modello di governance tradizionale i cui organi principali sono l'Assemblea degli Azionisti, il Consiglio di Amministrazione e il Collegio Sindacale. La revisione dei conti è demandata per gli esercizi 2015-2023 a EY S.p.A.



L'**Assemblea degli azionisti** è la sede in cui viene espressa e manifestata la volontà dei Soci e le sue deliberazioni vengono prese in conformità alla legge ed allo Statuto. Tra le decisioni di cui è incaricata l'Assemblea vi sono la nomina del Consiglio di Amministrazione (CdA) e l'approvazione del Bilancio di esercizio. Il **Consiglio di Amministrazione** detiene tutti i poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione e ed ha, quindi, un ruolo centrale nel sistema di governo societario. Gli amministratori vengono nominati dall'Assemblea sulla base di liste, presentate dagli azionisti stessi:

ciascuna lista deve includere almeno tre candidati in possesso dei requisiti di indipendenza stabiliti dalla legge. Le liste che presentano un numero di candidati pari o superiore a tre devono inoltre includere candidati di genere diverso, in modo da garantire una composizione del Consiglio di Amministrazione conforme alla normativa vigente in materia di equilibrio tra i generi. Il 29 aprile 2019 l'Assemblea degli Azionisti dell'Emittente ha nominato un nuovo Consiglio di Amministrazione, in carica fino alla data di approvazione del bilancio al 31 dicembre 2021.

Al 31 dicembre 2020 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
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		
Giovanni Cavallaro	tra 30 e 50	Consigliere	Non esecutivo	Indipendente	

In forza di quanto previsto dal Codice di Autodisciplina e dal regolamento di Borsa per il mantenimento della qualifica STAR, il Consiglio di Amministrazione ha nominato al suo interno il Comitato per la Remunerazione e il Comitato Controllo e Rischi. 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 e non 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. L'attuale Collegio Sindacale è in carica fino alla data di approvazione del Bilancio 2021.

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.

## 1. Il Gruppo AdB

### 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. Infatti, da quanto emerso durante la valutazione sul funzionamento del Consiglio

avviata in data 13 novembre e conclusa in data 21 dicembre 2020 non sono 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 <sup>7</sup>	u.m.	2018			2019			2020		
		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	1	1	2	2	1	3
età superiore ai 50 anni		4	2	6	5	2	7	4	2	6
<b>Totale</b>		<b>6</b>	<b>3</b>	<b>9</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>9</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>9</b>

Componenti del Collegio Sindacale	u.m.	2018			2019			2020		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
età inferiore ai 30 anni	N°	-	-	-	-	-	-	-	-	-
tra i 30 e i 50 anni		-	-	-	-	2	2	-	2	2
età superiore ai 50 anni		2	3	5	2	1	3	2	1	3
<b>Totale</b>		<b>2</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>5</b>

Componenti del Comitato per la Remunerazione	u.m.	2018			2019			2020		
		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	-	1	1
età superiore ai 50 anni		-	1	1	1	1	2	1	1	2
<b>Totale</b>		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>

Componenti del Comitato Controllo e Rischi	u.m.	2018			2019			2020		
		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	2	1	1	2
età superiore ai 50 anni		1	1	2	-	1	1	-	1	1
<b>Totale</b>		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>

<sup>7</sup> I dati riportati nelle tabelle della pagina si riferiscono alla sola 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 inesprese dalla relazione con AdB e la serie di azioni in essere e ancora da sviluppare per il raggiungimento di specifici obiettivi condivisi.

### Iniziative di ascolto dei dipendenti durante l'emergenza Covid-19



Attraverso un questionario online è stata raccolta l'opinione dei dipendenti su come il Gruppo AdB ha gestito l'emergenza causata dalla pandemia Covid-19. Il questionario è stato sottoposto a tutti i dipendenti delle società del Gruppo, il tasso di risposta è stato pari al 52% (241 risposte registrate). Le aree di indagine hanno riguardato le misure implementate per garantire la salute e sicurezza dei dipendenti, l'ascolto delle esigenze dei dipendenti, l'organizzazione del lavoro da remoto, la gestione del lavoro durante l'emergenza, il supporto in termini di assistenza sanitaria, eventuali agevolazioni economiche e la comunicazione sull'andamento della situazione.

I risultati sono molto positivi e dimostrano che la maggior parte dei dipendenti si ritiene soddisfatto di come il Gruppo abbia risposto all'emergenza causata dal Covid-19.

## 1. Il Gruppo AdB

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

Categoria	Stakeholder	Strumenti di ascolto	Impegni
<b>AEROPORTO</b>	Passeggeri	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ App</li> <li>▪ ABC Reader</li> <li>▪ Social Listening</li> <li>▪ Cross Selling</li> <li>▪ Airport Helpers</li> <li>▪ BHS</li> <li>▪ Beacon</li> <li>▪ Shop View Retail Management</li> <li>▪ Tracking</li> <li>▪ CRM</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fornire un servizio efficiente (flussi, info, operativo, on time performance)</li> <li>▪ Garantire Sicurezza</li> <li>▪ Ritorno economico</li> <li>▪ Qualità del servizio</li> <li>▪ Passenger experience</li> </ul>
	Vettori	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Business Intelligence</li> <li>▪ SLA</li> <li>▪ Monitoraggio Bagagli</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Efficiente performance operativa</li> <li>▪ Security e safety</li> <li>▪ High yields</li> <li>▪ Espansione network rotte</li> <li>▪ Espansione ventaglio vettori</li> <li>▪ Promozione</li> <li>▪ Qualità del servizio</li> </ul>
	Subconcessionari	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Formazione su servizi aeroportuali</li> <li>▪ Airport Helpers</li> <li>▪ Formazione sensibilizzazione PRM e attività di coordinamento e cooperazione</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aumento clienti</li> <li>▪ Aumento ricavi</li> <li>▪ Qualità del servizio e sicurezza nello svolgimento delle attività</li> <li>▪ Soddisfazione del passeggero</li> <li>▪ Esperienza del passeggero</li> </ul>
	Prestatori d'opera	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Formazione su servizi aeroportuali e attività di coordinamento e cooperazione</li> <li>▪ Monitoraggio SLA e condivisione dati</li> <li>▪ Business Intelligence</li> <li>▪ Condivisione Best Practice Europee</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Efficiente performance operativa</li> <li>▪ Security e safety</li> <li>▪ Sistema aeroporto</li> <li>▪ Competitività nei costi</li> <li>▪ Engagement</li> <li>▪ Qualità del servizio e sicurezza nello svolgimento delle attività</li> </ul>
	Comunità Aeroportuale (dipendenti, vettori, prestatori di servizi)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Formazione su servizi aeroportuali</li> <li>▪ Condivisione informazioni e monitoraggio ed analisi</li> <li>▪ Airport helpers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Senso di appartenenza</li> <li>▪ Servizio al passeggero</li> <li>▪ Collaborazione e scambio informazioni per migliore performance e mitigare l'impatto ambientale e ridurre i rischi sull'igiene e sicurezza sul lavoro</li> <li>▪ Engagement</li> <li>▪ Qualità del servizio</li> </ul>
	Partner viabilità	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Area di sosta</li> <li>▪ Collegamenti di linea</li> <li>▪ Piazzale dei servizi</li> <li>▪ Iniziative di co-marketing</li> <li>▪ Formazione sui servizi aeroportuali</li> <li>▪ Viabilità ad accesso limitato</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Efficienza</li> <li>▪ Qualità del servizio</li> <li>▪ Revenues</li> <li>▪ Accessibilità</li> <li>▪ Engagement</li> </ul>

Categoria	Stakeholder	Strumenti di ascolto	Impegni
TERRITORIO	Aziende del territorio	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Convenzioni</li> <li>▪ Eventi</li> <li>▪ Servizi mirati</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Incremento del traffico</li> <li>▪ Incremento dei servizi venduti</li> <li>▪ Incremento della soddisfazione</li> <li>▪ Fidelizzazione</li> <li>▪ Engagement</li> </ul>
	Ricettività/Turismo	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Co-marketing</li> <li>▪ Informazione congiunta</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aumentare traffico incoming</li> <li>▪ Aumentare l'attrattività del territorio</li> </ul>
	Neighbors	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reputation</li> <li>▪ Relazioni istituzionali/ esterne</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reputation</li> <li>▪ Buone relazioni istituzionali / esterne</li> <li>▪ Engagement</li> <li>▪ Mitigazione impatto ambientale</li> </ul>
	Fornitori	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Formazione sui servizi aeroportuali</li> <li>▪ Informativa su variazioni cogenti (security/safety)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Efficienza</li> <li>▪ Qualità</li> <li>▪ Garanzia di continuità e assistenza</li> <li>▪ Informativa su normativa cogente e su variazioni di procedure</li> <li>▪ Puntualità nei pagamenti</li> <li>▪ Engagement</li> </ul>
QUOTAZIONE	Azionisti/Investors	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Adempimenti ed obblighi connessi</li> <li>▪ Analisi finanziaria</li> <li>▪ Comunicazione finanziaria ad hoc</li> <li>▪ Incontri con investitori</li> <li>▪ Informativa societaria cogente</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Redditività</li> <li>▪ Ottimizzazione performance</li> </ul>
ENTI	Enti regolatori	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Contratto di programma</li> <li>▪ SLA</li> <li>▪ Attività ASSAEROPORTI</li> <li>▪ Attività ACI Europe</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ottemperanza a normativa cogente nazionale e comunitaria</li> <li>▪ Collaborazione efficienza operativa</li> <li>▪ Collaborazione per servizio al passeggero</li> </ul>
	Enti di Stato	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ABC reader</li> <li>▪ Postazioni integrative controlli passaporti arrivo e partenza</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ottemperanza a normativa cogente nazionale e comunitaria</li> <li>▪ Coerenza e uniformità regolamentazione</li> </ul>
	Enti locali	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Comunicazione</li> <li>▪ Promozione</li> <li>▪ Mimuovo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ottemperanza a requisiti enti territoriali</li> <li>▪ Collaborazione efficienza operativa</li> <li>▪ Collaborazione per servizio al passeggero</li> <li>▪ Collaborazione per sviluppo traffico e network</li> </ul>
	Associazioni di categoria	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Partecipazione gruppi di lavoro ASSAEROPORTI</li> <li>▪ Contributo elaborazione guida</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rappresentatività</li> <li>▪ Tutela interessi</li> <li>▪ Condivisione Best practice e nuovi scenari</li> </ul>

## 1. Il Gruppo AdB

### 1.4.1 Analisi di materialità

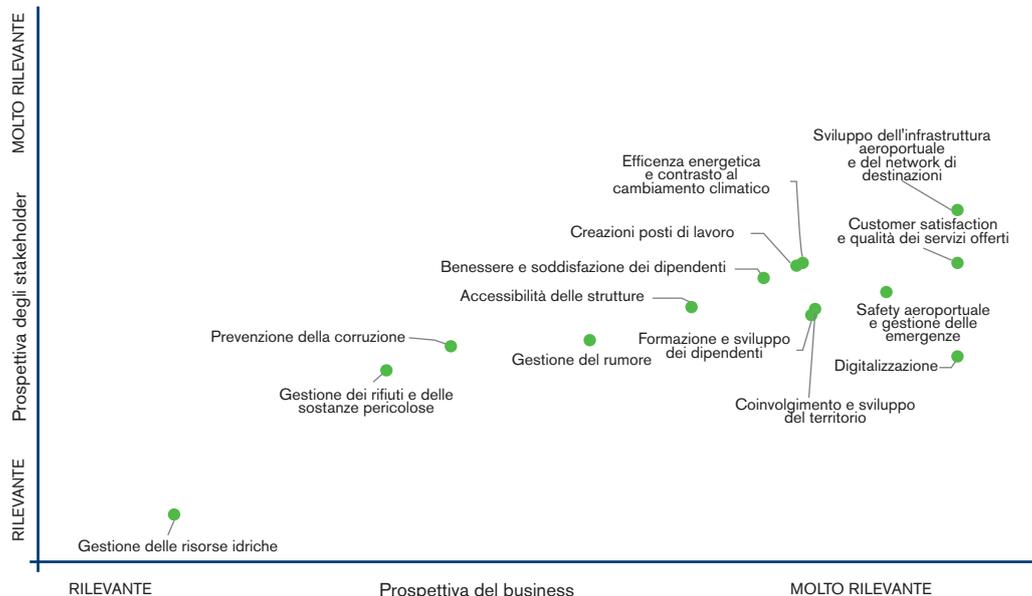
La rendicontazione non finanziaria ha origine dall'identificazione di quei temi considerati materiali, ovvero che hanno un impatto significativo sulle performance economiche, sociali e ambientali del Gruppo e che, di conseguenza, sono in grado di influenzare in modo significativo le aspettative, le valutazioni e le decisioni degli stakeholder. Per definire gli aspetti sui quali focalizzare la rendicontazione, il Gruppo ha quindi avviato nel 2018 il processo di analisi di materialità, che si è sviluppato nel corso degli anni.

Nel 2018, primo anno di rendicontazione non finanziaria, il Gruppo ha avviato una prima analisi di materialità, conformemente alle previsioni del D.Lgs. 254/2016 e dello standard di rendicontazione GRI Standard. Il Gruppo ha identificato i temi rilevanti a partire da un'analisi delle fonti aziendali e di fonti esterne, tra cui sono state ricomprese anche le best practice di settore a livello internazionale, 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. Le tematiche così identificate sono state sottoposte alla valutazione da parte delle prime linee aziendali. Nel 2019 l'analisi è proseguita con una fase di stakeholder engagement tramite il coinvolgimento di rappresentanti di diverse categorie quali i Dipendenti, Vettori e Operatori Commerciali, che hanno espresso le proprie valutazioni sulla rilevanza delle tematiche identificate. Le risultanze sono state condivise nuovamente con il management con

l'obiettivo di valutare le tematiche dal punto di vista del business e costruire la prima Matrice di materialità del Gruppo.

Nel corso del 2020, al fine di cogliere gli impatti causati dal Covid-19 sulle priorità del Gruppo, l'analisi di materialità è stata aggiornata tramite il coinvolgimento dei dipendenti e dei membri del Management Board, posticipando l'attività di progressivo coinvolgimento degli stakeholder al 2021. Ai dipendenti è stato richiesto di esprimere, tramite un questionario online, una votazione, su una scala da 1 a 10, su ciascuna tematica. Le stesse tematiche sono state poi 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 e per gli stakeholder con cui si interfacciano. Sulla base delle risultanze emerse dall'analisi, è stato possibile confermare anche per il 2020 le tematiche identificate come rilevanti negli esercizi precedenti. In particolare, sono emersi come prioritari i temi "sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale e del network di destinazioni", "customer satisfaction e qualità dei servizi offerti", "safety aeroportuale e gestione delle emergenze". Tale prioritizzazione rispecchia le priorità del Gruppo e le specificità dell'attuale contesto.

La matrice aggiornata è stata poi approvata da parte del Comitato Controllo e Rischi del 12 febbraio 2021.



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 e nel 2019, sono inoltre considerati come precondizioni per la gestione del business aspetti come la governance e la gestione dei rischi efficace e trasparente, il coinvolgimento degli stakeholder e la creazione di valore sostenibile.

## 1.5 Il modello organizzativo per una gestione etica del business



PERFORMING  
CORPORATION

Il Modello organizzativo di cui si è dotata AdB è costituito da un sistema di presidi (Modello di Organizzazione, gestione e controllo ex D.Lgs. 231/01, Codice Etico, Policy Anticorruzione e Whistleblowing, Politica Integrata per la Qualità, l'Ambiente, l'Energia e la Sicurezza, nonché Politica per la Safety) con l'obiettivo di definire i principi di riferimento sulle tematiche sociali ed ambientali, nonché perseguire una crescita sostenibile ed etica dell'aeroporto. Il fine principale è quello di consolidare all'interno di AdB e diffondere anche a livello di Gruppo i principi trasversali, fermamente ispirati a valori quali legalità, integrità, trasparenza e imparzialità, individuando due organismi, l'Organismo di Vigilanza 231 ed il Comitato Etico e Anticorruzione, entrambi a supporto del Modello organizzativo e a monitoraggio dell'applicazione dei principi, seppure con specifiche responsabilità. L'Etica di impresa è, infatti, una delle principali componenti della Governance di AdB e rappresenta uno degli aspetti cruciali del sistema di controllo interno e di gestione dei

rischi che potrebbero compromettere l'andamento responsabile del business. In quest'ottica, AdB ha promosso l'adozione da parte di FFM – controllata AdB- di un proprio Modello di Organizzazione, gestione e controllo ex D.Lgs. 231/01, nonché la nomina di un proprio Organismo di Vigilanza 231. Il Modello 231 di FFM comprende, come quello della controllante, il Codice Etico e la Policy Whistleblowing. AdB ha anche promosso l'adozione, nonché l'applicazione e il costante aggiornamento di un proprio Codice Etico da parte di TAG – controllata AdB.

La gestione delle tematiche economiche, ambientali e sociali in ottica di sostenibilità è affidata al management nel suo complesso e al Comitato di Sostenibilità, costituito nel 2021 dai rappresentanti di diverse funzioni. Il Comitato ha il compito di seguire le tematiche di sostenibilità connesse all'esercizio dell'attività di impresa e alle sue dinamiche di interazione con gli stakeholder, applicare le linee strategiche di sostenibilità decise dal Management Board, stendere il Piano di Sostenibilità e le linee guida del Piano di Comunicazione della Sostenibilità.

### Il Codice Etico di AdB

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.

### 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, continuamente sottoposto ad aggiornamento. Per ogni area di rischio, sono stati identificati i profili di rischio di commissione dei reati

specifici, individuati i soggetti che a vario titolo sono coinvolti nella realizzazione delle attività, formulati i principi di comportamento e di controllo ed individuate le modalità che garantiscono un costante flusso informativo verso l'Organismo di Vigilanza. L'Organismo di Vigilanza, ente dotato di poteri autonomi di iniziativa e controllo, è nominato dal Consiglio di Amministrazione, con compiti di vigilanza sul funzionamento del Modello. Al fine di prevenire o mitigare il rischio di commissione dei reati previsti dal D.lgs. 231/2001, il Modello si integra con i principi contenuti nel Codice Etico, nella Policy Anticorruzione e in diverse procedure aziendali, tra cui quelle in materia di ambiente, sicurezza, risorse umane, omaggi e liberalità, acquisti e rapporti con la PA. L'Organismo di Vigilanza è affiancato dal Comitato Etico e Anticorruzione.

## 1. Il Gruppo AdB

### *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, per prevenire il rischio di episodi di corruzione.

#### **Policy Anticorruzione**

Attraverso la Policy Anticorruzione AdB S.p.A. ha inteso estendere la propria azione di prevenzione della corruzione nei confronti di soggetti pubblici e privati, ponendo attenzione ai comportamenti in cui è ravvisabile un abuso del potere/funzione attribuita ai dipendenti per trarne un vantaggio privato, o in cui è ravvisabile un rischio di corruzione di un soggetto terzo pubblico o privato, al fine di generare un illecito interesse o vantaggio per la Società. La Policy Anticorruzione è stata emessa a dicembre 2017 e rappresenta l'evoluzione del Piano di Prevenzione della Corruzione adottato nel 2014 secondo quanto previsto dalla L.190/2012, cui AdB era sottoposta. La Policy è stata aggiornata nel corso del 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. Nel corso del mese di dicembre 2020 il Comitato Etico ed Anticorruzione è stato rinnovato per il triennio 2021-2023, confermando la composizione del triennio precedente.

#### **Whistleblowing Policy**

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, 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.

La Whistleblowing Policy disciplina diversi canali di segnalazione, il principale è la piattaforma informatica, che permette di tutelare al massimo la riservatezza del segnalante. Tutte le segnalazioni vengono ricevute dal Responsabile Internal Audit, 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.

Il Gruppo si impegna a garantire una adeguata attività di formazione e informazione sull'anti-corruzione. Le attività formative sono rivolte al personale delle aree a rischio e sono diversificate nei contenuti e nelle modalità di erogazione in base alla qualifica dei destinatari e del livello di rischio dell'area in cui operano. Il Modello 231, insieme ai suoi allegati, tra cui la Policy Anticorruzione, sono pubblicati nell'intranet aziendale e, in forma semplificata, sul sito internet della società. In caso di aggiornamenti, questi vengono comunicati tramite mail inviata a tutti i dipendenti. A tutti i partner che intrattengono rapporti contrattuali con AdB, viene data comunicazione dell'avvenuta adozione del Modello da parte della

Società e in qualunque contratto di fornitura, servizio e consulenza viene inserita una dichiarazione di conoscenza delle disposizioni del D.Lgs. 231/2001 e dei principi del Modello e del Codice Etico e di impegno al rispetto dello stesso.

Gli organi di controllo ricevono specifica formazione e informazioni in occasione di aggiornamenti normativi e del Modello.

Con riferimento alla società FFM, l'adozione del Modello 231 e la nomina dell'Organismo di Vigilanza è stata comunicata tramite Comunicazione di Servizio inviata via mail a tutti i dipendenti e affissa in bacheca e nel corso del 2020 tutti i dipendenti di FFM sono stati formati sul Modello 231 e il Whistleblowing.

## Indicatori di performance

Membrati degli organi di governo ai quali sono state comunicate le politiche e procedure di anti-corrruzione aziendali	u.m.	2018	2019	2020
<b>Totale</b>	<b>N°</b>	<b>9</b>	<b>13</b>	<b>12</b>
<b>Totale</b>	<b>%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>92%</b>

Il dato 2019 e 2020 è comprensivo anche dei CdA delle controllate (TAG e FFM)

Dipendenti ai quali sono state comunicate le politiche e procedure di anti-corrruzione aziendali per livello	u.m.	2018	2019	2020
Dirigenti		6	9	9
Quadri		27	35	34
Impiegati	N°	132	372	344
Operai		32	87	74
<b>Totale</b>		<b>197</b>	<b>503</b>	<b>461</b>
Dirigenti		60%	100%	100%
Quadri		90%	100%	97%
Impiegati	%	34%	91%	100%
Operai		32%	90%	89%
<b>Totale</b>		<b>37%</b>	<b>92%</b>	<b>98%</b>

Il dato 2019 e 2020 è comprensivo anche delle controllate TAG e FFM

Dipendenti che hanno ricevuto formazione sull'anti-corrruzione	u.m.	2019	2020
Dirigenti		-	7
Quadri		2	30
Impiegati	N°	81	155
Operai		10	-
<b>Totale</b>		<b>93</b>	<b>192</b>
Dirigenti		-	78%
Quadri		6%	86%
Impiegati	%	20%	45%
Operai		10%	-
<b>Totale</b>		<b>17%</b>	<b>41%</b>

Il dato 2019 e 2020 è comprensivo anche delle controllate TAG e FFM

Nel 2020, è proseguita la somministrazione del corso online su Codice Etico e Modello 231 a tutti i neo-assunti, ed è stato avviato il programma di aggiornamento per gli altri dipendenti. Per far fronte

alla situazione causata dalla diffusione del Covid-19, la formazione si è svolta con l'ausilio di piattaforme informatiche.

## Tax responsibility

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

Il Responsabile Fiscale lavora in sinergia con le diverse funzioni del Gruppo e con lo studio esterno che si occupa di amministrazione e gestione area fiscale per la società TAG<sup>8</sup>, con l'obiettivo di coordinare e gestire adeguatamente i diversi adempimenti previsti da una realtà complessa come quella aeroportuale. Il Responsabile Fiscale è responsabile di assicurare la corretta attuazione e la predisposizione degli adempimenti nei tempi previsti dalla normativa vigente, grazie anche alla collaborazione con uno studio esterno specializzato.

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

Nell'ambito delle relazioni con le autorità fiscali, AdB osserva i principi di comportamento e i protocolli di controllo definiti dal Modello 231 nei rapporti con la Pubblica Amministrazione, in un clima di dialogo e confronto continuo e garantendo il mantenimento di comportamenti corretti, trasparenti e professionali.

Operando sul territorio italiano, il Gruppo paga le imposte dovute esclusivamente in Italia, sulla base della giurisdizione fiscale nazionale. Per maggiori dettagli riguardanti i ricavi e le imposte versate si faccia riferimento a quanto riportato all'interno del Bilancio Consolidato e relativa Nota Integrativa.

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

## 1. Il Gruppo AdB

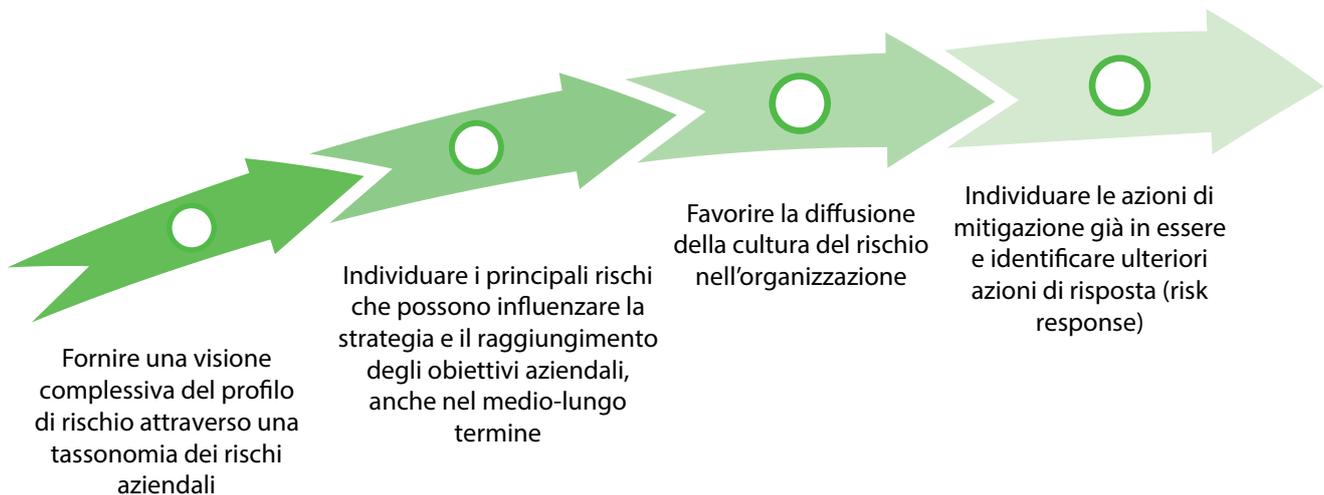
### Modello di gestione dei rischi integrato

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 2020 la società ha aggiornato il profilo di rischio sulla base del modello elaborato tra 2018 e 2019, con riferimento all'orizzonte temporale 2021-2025, tenendo in considerazione anche potenziali rischi connessi agli ambiti del D.lgs. 254/2016. Il profilo di rischio della Società riflette in particolare gli effetti dell'emergenza sanitaria sul proprio business, in un contesto caratterizzato dalla forte contrazione del traffico passeggeri e dal deterioramento del contesto macroeconomico.



Secondo l'approccio utilizzato, i process owner, individuati in relazione agli obiettivi strategici aziendali, hanno aggiornato i principali rischi oggetto di valutazione e identificato nuovi rischi emersi rispetto all'evoluzione del business, ponendo particolare attenzione all'identificazione di rischi aziendali potenzialmente connessi ai cinque ambiti del D.lgs. 254/2016 (ambientale, sociale, attinente al personale, ai diritti umani e alla lotta alla corruzione). I rischi sono poi stati valutati in considerazione della probabilità di accadimento e dell'impatto generato su quattro dimensioni principali: economico/finanziario, reputazionale, operativo e sustainability. Infine, per i principali rischi sono state individuate le azioni di mitigazione già in essere e identificate ulteriori azioni di risposta a sostegno della

strategia di Risk Management adottata dalla società.

Unitamente e ad integrazione del modello ERM, la Società ha introdotto diversi presidi per la gestione di rischi specifici, che si collocano al secondo livello di controllo precedentemente definito, quali la security e la safety aeroportuale (Regolamento UE 139), la qualità dei servizi (ISO 9001), la protezione dell'ambiente (ISO 14001), la gestione dell'energia (ISO 50001), la salute e la sicurezza nell'ambiente di lavoro (ISO 45001:2018), la conformità alla normativa sulla responsabilità amministrativa delle società (D.lgs. 231/2001) e sull'anticorruzione e, infine, quelli riguardanti la gestione dei rischi finanziari e la correttezza e completezza dell'informativa societaria, contabile e di bilancio (L. 262/2005).

## Principali fattori di rischio non finanziari

Nel corso del 2020, in continuità con il percorso intrapreso nel 2019 di progressiva integrazione della sostenibilità nella strategia aziendale e nel business, AdB ha lavorato con le Direzioni aziendali all'aggiornamento dei principali rischi aziendali nell'ambito del progetto ERM, tenendo in considerazione gli ambiti descritti dal D.Lgs. 254/2016 come parte integrante del processo.

Lo scoppio e la diffusione della pandemia da Covid-19 hanno influenzato notevolmente il profilo di rischio della società. Si rileva in particolare una crescente rilevanza del tema della sostenibilità, con particolare riferimento agli aspetti attinenti al personale, sociali e ambientali, nella gran parte dei rischi individuati (finanziari e non finanziari).

In primo luogo, proprio in considerazione del particolare contesto determinato dall'emergenza sanitaria, tradottosi anche in minori risorse, finanziarie e non, a disposizione per le diverse iniziative aziendali, AdB ha riconosciuto il rischio legato al possibile ritardato e/o parziale raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità nel lungo termine, nei cui riguardi tuttavia il Gruppo rinnova il suo impegno.

Il nuovo contesto ha condotto all'individuazione di nuovi rischi attinenti al personale, sia direttamente legati alla diffusione del virus, sia connessi alle conseguenze indirette dell'emergenza sanitaria sulle condizioni economico-finanziarie del Gruppo. In primis, AdB ha riconosciuto il rischio di contagio dei propri lavoratori, che risulta opportunamente mitigato da una serie di azioni attuate al fine di garantire le condizioni di sicurezza nel luogo di lavoro e minimizzare le possibilità di contrazione del virus tra i lavoratori. Tenuto conto poi della netta riduzione del traffico aereo innescato dal diffondersi e protrarsi della pandemia si sono manifestati dei rischi anche relativamente alla capacità del Gruppo di garantire il mantenimento dei livelli occupazionali sullo scalo nel breve-medio periodo. Qualora si prospettassero una mancata proroga degli ammortizzatori sociali e nel caso in cui la ripresa fosse più lenta delle attese, il peggioramento della situazione finanziaria dell'azienda potrebbe non solo rendere necessari interventi di *right sizing* dell'organico, ma anche provocare un'ulteriore limitazione dei programmi di *talent retention*, già ridotti nel corso del 2020, con conseguente potenziale perdita di figure qualificate. Al fine di evitare tali accadimenti, la società sta collaborando con Assaeroporti per ottenere il prolungamento della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria oltre il 20 marzo 2021 e sta pianificando un adeguato piano di *talent retention* da attuare nel breve-medio periodo.

Dall'analisi svolta nel 2020 risultano invece depotenziati, rispetto al 2019, i rischi legati alle tematiche di *safety*, ovvero gli aspetti inerenti la *Safety* aeroportuale e la gestione delle emergenze, dato il forte decremento del traffico. Rispetto alla gestione delle risorse umane, è diminuito il rischio relativo al fenomeno dell'*ageing*, sentito in particolare nelle aree amministrative e *operations* (es. *security*, gestione PRM). AdB ha recentemente raggiunto un accordo con le parti sociali che prevede la possibilità di attuare misure che favoriscano l'uscita di lavoratori con maggiore anzianità e la possibilità di attuare programmi di uscita anticipata dei lavoratori, eventualmente finanziabili tramite il fondo di solidarietà per il trasporto aereo.

In tema di sicurezza, nel 2020 è stato confermato nella sfera dei principali rischi aziendali il tema della *Cyber Security*, con potenziali impatti sociali. La crescente aggressività degli attacchi

*cyber*, l'introduzione di nuove iniziative di *Digital Transformation*, il progressivo aumento dei punti di accesso ai dati (anche a seguito dell'introduzione dello *smart working*), potrebbero aumentare la vulnerabilità dei sistemi aeroportuali e, in caso di attacco, comportare potenziali disservizi per gli stakeholder aziendali. Le strutture aziendali dedicate monitorano e gestiscono con attenzione la sicurezza informatica attraverso diversi presidi, tra cui procedure consolidate in caso di attacco, audit periodici in ambito network and information security, sensibilizzazione e formazione dei dipendenti sul tema. Inoltre, è in corso di predisposizione il Piano pluriennale di Cyber Security Governance, nonché il rafforzamento delle misure preventive di sicurezza.

Per quanto concerne il rapporto tra AdB e il territorio, l'analisi dei rischi aziendali mantiene elevata l'attenzione sull'impatto acustico delle operazioni aeroportuali sulla comunità locale, nonostante il forte calo del traffico aereo. A questo proposito AdB conferma il proprio impegno per uno sviluppo sostenibile dello scalo, in coordinamento con le Istituzioni del territorio, anche attraverso il potenziamento dei propri strumenti di dialogo e condivisione con i cittadini sui temi ambientali. Oltre all'introduzione di attività sistematiche di gestione del rumore, infatti, il Gruppo si impegna da anni, con la collaborazione della Commissione Aeroportuale sul Rumore presieduta dal Direttore di ENAC Bologna, a rispondere alla richiesta dei cittadini di ricevere maggiori informazioni sull'impatto acustico prodotto dalle attività aeroportuali. È inoltre di recente aggiornamento una sezione dedicata all'interno del sito internet della Società in cui sono riportate le procedure antirumore attualmente vigenti presso l'aeroporto e l'elenco, aggiornato mensilmente, dei voli autorizzati al sorvolo notturno sull'abitato di Bologna. Viene poi messo a disposizione degli utenti uno strumento chiamato *Public Viewer*, che consente di vedere su una mappa, in tempo reale, il traffico aereo in atterraggio e in decollo presso lo scalo e i livelli acustici rilevati dalle centraline del sistema di monitoraggio. AdB intraprende periodicamente anche azioni compensative volontarie di *community engagement* in collaborazione con l'assessorato all'Ambiente al fine di bilanciare il disagio creato dal rumore sul territorio circostante, attraverso opere di riqualificazione urbana e, in generale, con iniziative volte al miglioramento della qualità della vita della comunità locale. Nel 2020 la Capogruppo ha sottoscritto con il Comune di Bologna un impegno di finanziamento di 200 mila Euro per la realizzazione di alcuni interventi di mitigazione dell'impatto acustico da sorvolo aeromobili su una scuola d'infanzia del quartiere e quindi di una parte della città interessata all'impatto acustico dei decolli e atterraggi degli aeromobili. Il contributo a carico di AdB ha natura volontaria ed è finalizzato a migliorare il comfort acustico di un edificio pubblico con utenza sensibile quale quella dei bambini, nell'attesa della destinazione a questi fini del gettito dell'IRESA (Imposta Regionale sulle Emissioni Sonore degli Aeromobili). Ancora, in ambito sociale, la crisi innescata dal Covid-19 sta indebolendo la solidità economico-finanziaria degli operatori del settore e in particolare dei soggetti che svolgono attività di natura labour intensive e caratterizzate da una crescente competitività del mercato. In questo contesto di instabilità AdB intende rafforzare il dialogo con gli operatori operanti sullo scalo al fine di individuare prontamente eventuali criticità operative e garantire la continuità dei servizi sullo scalo.

## 1. Il Gruppo AdB

### *Politiche di procurement e gestione degli appalti*

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

privatistico, vengono fatti anche affidamenti diretti a fornitori che assicurino ad AdB i più elevati standard di qualità, comunque con congruità economica delle prestazioni sempre verificata dai responsabili di spesa.

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

I fornitori del Gruppo nel 2020 risultano essere 986, con un fatturato complessivo di oltre 54 milioni di euro, per il 38% destinato a forniture di servizi e altri costi e per il 62% a investimenti in diritti di concessione e rinnovo delle infrastrutture aeroportuali.

Il Gruppo ha definito degli obiettivi, da realizzarsi nel 2021, che consentono di aumentare il monitoraggio e il controllo della qualità soggettiva e delle performance dei fornitori e di prevenire i rischi connessi alla relazione cliente-fornitore. Tali obiettivi prevedono una ottimizzazione dei sistemi informativi interni per la gestione ed il controllo delle informazioni qualificanti i fornitori e un sistema di vendor rating per la tracciatura e il monitoraggio della performance dei fornitori.

#### **La gestione dei fornitori durante l'emergenza Covid-19**



Nel 2020, pur in considerazione dell'anno particolarmente critico che ha visto ridursi notevolmente il volume ed il numero degli appalti affidati, è continuata l'opera di monitoraggio e pianificazione delle gare. In particolare, ci si è focalizzati su quelle gare con valenza strategica e considerate indifferibili dalla Società.

La improvvisa e drastica contrazione delle attività operative dell'Aeroporto, in particolare nei primi mesi di pandemia, ha portato alla rinegoziazione di alcuni contratti con sospensione o forte riduzione delle prestazioni. Il primo periodo della pandemia è stato caratterizzato dalla continua ricerca di forniture e servizi finalizzati alla limitazione del contagio. In particolare, l'approvvigionamento di DPI (mascherine, tute, occhiali, visiere, igienizzanti) è stato critico, complicato anche dalla scarsità di materiali sul mercato.

Nel corso dell'anno sono stati predisposti accordi con laboratori privati per l'erogazione di test e tamponi alla popolazione aeroportuale e per i passeggeri. Fino alla data di redazione della presente relazione non sono stati riscontrati impatti della pandemia sulla catena di fornitura e sul rapporto con i fornitori, al netto di rallentamenti nelle attività nel periodo di lockdown della primavera 2020.

# Coronavirus / Covid-19

---

regole di prevenzione  
prevention rules



**Indossa** obbligatoriamente la **mascherina**.

*Wearing a face mask is mandatory.*

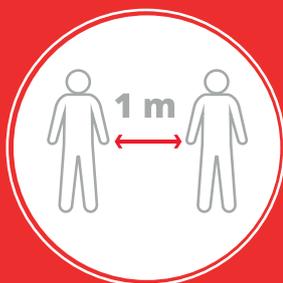
---



**Lavati** frequentemente **le mani con acqua e sapone o gel igienizzante**.

*Wash your hands regularly with soap and water or use sanitizer gel.*

---



Rispetta la **distanza di sicurezza** tra le persone (**almeno 1 metro**).

*Keep safe distance with other people (at least 1 meter).*



**Dichiarazione Consolidata di Carattere Non Finanziario 2020**

# LA STRATEGIA PER CREARE VALORE



## 2. La strategia per creare valore

### 2. LA STRATEGIA PER CREARE VALORE

Come gestore delle strutture aeroportuali di Bologna, AdB ha offerto, sino allo scoppio della pandemia, un'ampia connettività nazionale e internazionale a persone ed imprese. Il rapporto che lega il Gruppo al territorio è bilaterale e virtuoso. Se da un lato l'aeroporto, offrendo soluzioni evolute in termini di destinazioni raggiungibili e di qualità del servizio, contribuisce allo sviluppo economico e sociale del territorio, specialmente in un contesto che richiede di muoversi in modo "globale" per competere, lavorare, formarsi; dall'altro, l'aeroporto cresce a sua volta, e crea valore beneficiando dello sviluppo del

territorio in cui opera. L'area geografica in cui l'aeroporto si colloca è caratterizzata da una *catchment area* che tradizionalmente si estende oltre i confini regionali: l'aeroporto arriva infatti a coprire 20 province italiane, con 10,9 milioni di residenti (circa il 18% del totale della popolazione italiana). Le potenzialità di questa area aumentano notevolmente grazie ai mezzi di trasporto esistenti a cui si è aggiunto il Marconi Express, il collegamento veloce su monorotaia sopraelevata, che permette uno spostamento rapido tra l'aeroporto e la stazione centrale di Bologna.



I dati rappresentati nell'immagine relativi ai collegamenti tramite treni ad alta velocità sono relativi alla situazione pre-Covid-19

La posizione geografica e il tessuto imprenditoriale sono gli elementi che negli anni hanno favorito lo sviluppo dell'aeroporto a prescindere dagli andamenti stagionali, delineando una relazione virtuosa tra l'aeroporto e il suo territorio ben delineata nel Piano Strategico della Società, dove lo sviluppo delle destinazioni (Connect) e il potenziamento delle infrastrutture (Develop) rappresentavano due dei pilastri fondamentali alla guida dello sviluppo del Gruppo. È evidente che nel corso del 2020 gli effetti di spinta alla crescita si siano fermati e che anche il territorio di riferimento stia subendo quella crisi che la pandemia sta imponendo a tutte le economie del pianeta. Questi elementi non possono non essere presi in considerazione per la drammatica capacità di incidere sull'attività dell'aeroporto. Tuttavia, sono auspicabilmente fenomeni contingenti, che non dovrebbero stravolgere le dinamiche del territorio una volta

superata l'emergenza sanitaria. Infatti, mentre risulta difficile definire con certezza i tempi del recupero economico dell'area su cui insiste l'Aeroporto di Bologna, la ripresa coinvolgerà necessariamente l'aeroporto come cerniera delle attività del territorio e come volano degli interscambi commerciali, culturali e sociali. La tenuta sul piano economico è dimostrata dalla recente indagine sulla qualità della vita effettuata dal maggiore quotidiano finanziario nazionale, indagine che ha posto Bologna al primo posto nel confronto delle 107 province italiane, sia a livello complessivo che nella specifica sezione relativa a "Ricchezza e consumi". A rafforzare questi assunti, va sottolineato come ben 9 province, nelle prime 20 in classifica, facciano parte della *catchment area* dell'aeroporto di Bologna, indizio confortante sulla resilienza del territorio.

## 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:

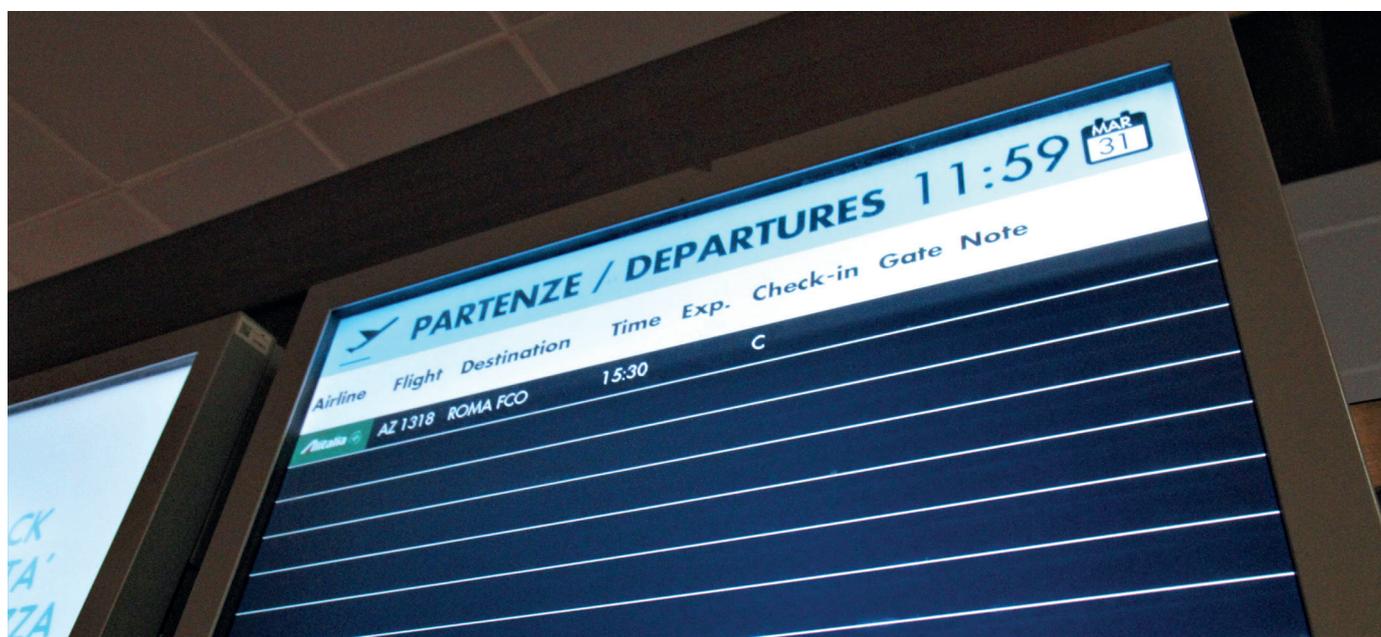
2019	2020	I vettori di AdB
<p><b>120</b> destinazioni collegate direttamente (di cui 4 esclusivamente cargo)</p> <p><b>57</b> compagnie (di cui 5 esclusivamente cargo)</p>	<p><b>107</b> destinazioni collegate direttamente (di cui 6 esclusivamente cargo)</p> <p><b>44</b> compagnie (di cui 6 esclusivamente cargo)</p>	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Principali vettori <b>major europei</b>, capaci di offrire, tramite collegamenti plurigiornalieri verso i loro hub, connessioni con ogni punto di interesse a livello mondiale.</li> <li>• Vettori di medie dimensioni con una forte propensione al <b>traffico etnico</b> Compagnie di linea con la maggioranza di <b>traffico punto - punto</b></li> <li>• Vettori specializzati nel <b>leisure e outgoing</b></li> </ul>

Il 2020 si è caratterizzato come *annus horribilis* del settore del trasporto aereo a causa delle conseguenze della diffusione pandemica e delle restrizioni che di volta in volta le autorità hanno imposto o tolto al movimento delle persone fra stato e stato e fra regione e regione all'interno di uno stesso stato. In conseguenza di ciò si possono considerare almeno quattro periodi differenti nel corso dell'anno.

Un **primo bimestre (gennaio e febbraio)**, che ha preceduto la pandemia, in cui i tassi di crescita riflettevano il trend positivo del 2019 prospettando un ulteriore sviluppo per i mesi a venire. Purtroppo, in conseguenza dello scoppio epidemico in cui l'Italia ha avuto il triste primato cronologico in Europa, il traffico si è letteralmente fermato nel giro di pochissime settimane nel mese di marzo e, **da marzo a giugno**, l'aeroporto è stato

sostanzialmente fermo con pochissimi voli attivi. Questo **secondo periodo** ha registrato un azzeramento del traffico internazionale ed una fortissima riduzione di quello nazionale. Infatti, considerata l'importanza strategica, l'aeroporto di Bologna è stato inserito dal governo fra gli scali da mantenere aperti durante tutto il periodo di lockdown; tuttavia per molte settimane l'attività si è ridotta ad un solo volo giornaliero per Roma Fiumicino.

Per contro, nello stesso periodo sono nate diverse iniziative di trasporto merci con voli intercontinentali, quasi sempre legati all'importazione di presidi sanitari provenienti dall'estremo oriente. La crescente importanza del comparto cargo è dimostrata nelle cifre che vedono un -11% nel trasporto merci a fronte di un -73% nel traffico passeggeri. Anche l'aviazione generale si è dimostrata meno impattata dalla crisi, accogliendo anzi parte della domanda di



## 2. La strategia per creare valore

viaggi di lavoro, non soddisfatta dall'aviazione commerciale. Il **terzo periodo** si può riferire alla stagione estiva: **da giugno ad agosto**, complice una relativa diminuzione dell'emergenza sanitaria e una politica di minori restrizioni al viaggio, il traffico ha ripreso vitalità. I movimenti legati ai viaggi aerei, specie quelli relativi ai viaggi vacanze, hanno mostrato una moderata inversione di tendenza.

**Da settembre**, gli effetti derivanti dalla fine del periodo di vacanze, con una serie di progressive restrizioni decretate dai governi nazionali, hanno di fatto drammaticamente riportato il traffico vicino ai livelli registrati durante il periodo primaverile. Tale situazione è stata ulteriormente condizionata dalla chiusura dello scalo per 10 giorni, per lavori di manutenzione straordinaria della pista. Questo **quarto periodo** è stato protagonista della scarsissima presenza di offerta voli fino a fine anno, anche in conseguenza dei ripetuti appelli a limitare i viaggi ed alle restrizioni agli spostamenti interstatali e interregionali.

In linea generale il mercato ha registrato una profonda crisi mondiale con le maggiori compagnie aeree in sofferenza finanziaria derivante dalla repentina scomparsa di rotte e passeggeri. L'aeroporto di Bologna ha pertanto dovuto registrare una drastica diminuzione delle rotte e delle frequenze con interruzione dell'attività di compagnie di primaria importanza.

Il 2020 è stato pertanto un anno di forte decrescita per l'aeroporto: il trend in aumento del numero di passeggeri totali registrato negli anni scorsi ha subito un arresto, toccando nel 2020 quota 2.506.258<sup>9</sup>, in decremento del 73,4% sul 2019. Calo sofferto in

particolare modo dal traffico internazionale (-77,2%) e in misura minore, ma ugualmente significativa, anche dalla componente domestica (-59%). Complessivamente, nel 2020 il traffico internazionale ha sofferto maggiormente dello scoppio e della diffusione della pandemia a causa del clima di incertezza in termini di vincoli ed obblighi introdotti alla libera circolazione per la tutela della salute. Il calo nel traffico passeggeri ha coinvolto sia il traffico di linea (-77,4%) che il traffico low cost (-70,4%).

Il totale movimenti è diminuito del 60,9%, arrivando a 30.139, così come il tonnellaggio che evidenzia un decremento del 59,9% rispetto al 2019. Il traffico merci subisce una contrazione molto inferiore rispetto al traffico passeggeri (-11,2%) grazie ai numerosi voli charter cargo per l'importazione di materiale sanitario e grazie all'ulteriore sviluppo dell'e-commerce.

Nel 2020 la composizione del traffico passeggeri è stata la seguente: 34% linea (40% nel 2019), 65% low cost (58,4% nel 2019), 0,7% charter, 0,2% transiti e 0,2% Aviazione Generale. Si evidenzia quindi una maggiore resilienza e flessibilità da parte delle compagnie low-cost rispetto alle compagnie legacy nell'affrontare la crisi in atto. Durante il periodo estivo, con la riapertura delle frontiere, si è osservata in generale una ripresa che è stata più rapida per il segmento low cost rispetto al traffico di linea.

La performance negativa del traffico va ricondotta essenzialmente agli impatti causati dalla pandemia da Covid-19, nonché agli effetti a catena ad essa collegati quali la riduzione delle compagnie aeree, delle destinazioni servite e delle frequenze dei vettori.



2,5 mln di passeggeri



30.139 movimenti



34.673 ton merce via aerea



43.377 ton traffico cargo

### Traffic Development Policy

La Policy di Sviluppo Traffico ha di norma 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 e coniugando, al contempo, obiettivi di riduzione dell'impatto ambientale. Data l'indubbia eccezionalità della situazione mondiale legata alla diffusione della pandemia, sono state approntate misure di carattere straordinario, atte a favorire il ritorno dei vettori, delle rotte e delle frequenze, pur nella chiara consapevolezza che le difficoltà dell'industria risiedono soprattutto nella temporanea crisi della domanda, più che nelle decisioni strategiche delle compagnie aeree.

È stata pertanto prevista una nuova policy di sostegno ai vettori, strettamente limitata all'anno aeronautico novembre 2020-ottobre 2021, con una sezione espressamente dedicata a favorire il ripristino dell'offerta voli pre-pandemia, nell'attesa di verificare le evoluzioni del settore, nel corso dell'anno. Lo scopo è quello di assicurare un supporto economico alle aerolinee che già operavano a Bologna, nel tentativo di stimolarne la velocità di recupero delle posizioni occupate in precedenza. L'attenzione alle problematiche legate alla ripresa non hanno mutato gli obiettivi della Policy, in termini di sostenibilità: AdB continua e rafforza il proprio impegno a crescere e sviluppare l'aeroporto e il network tramite attività sostenibili, incentivando la riduzione dell'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.

9 Il dato comprende anche l'aviazione generale.

## 2.1 Ampliare il network di destinazioni



Fino al 2019, lo scorso decennio si era contraddistinto per una crescita del traffico passeggeri sull'Aeroporto di Bologna costantemente superiore alla crescita media italiana. In quell'anno, a fronte di un incremento della media nazionale del 2,8%, l'Aeroporto di Bologna aveva fatto registrare un incremento del 10,6%.

Indubbiamente, l'effetto derivato della pandemia ha cambiato radicalmente lo scenario sia a livello mondiale che nazionale. Bologna non ha fatto eccezione e non ha potuto evitare un drastico ridimensionamento dell'attività con numeri che riportano, peraltro come per tutti gli altri scali, indietro di anni. Nel caso dello scalo di Bologna il traffico passeggeri del 2020 è paragonabile ai volumi di traffico del 1997. Le proiezioni dei principali studi di settore sembrano infatti confermare la necessità di dover affrontare qualche anno, prima di ritornare alle frequenze del periodo pre-pandemico. In questa situazione, l'obiettivo primario di Aeroporto di Bologna è senza dubbio focalizzato sul recuperare quanto prima posizioni nei confronti dei protagonisti del passato.

In questo contesto, la strategia di Bologna è quella di supportare i vettori, attraverso politiche di servizi che assicurino sicurezza ed efficienza ai passeggeri, che aiutino commercialmente l'incrocio fra domanda ed offerta e che premiano quelle compagnie che già avevano riconosciuto nella catchment area di Bologna un mercato importante, diversificato e resiliente. È importante cogliere i segnali di crescita che alcuni comparti dovrebbero offrire in maniera più rapida: il binomio low cost-mercati etnici ad esempio sarà il settore che più rapidamente dovrebbe riprendere e che merita perciò il massimo dell'attenzione. Poi il leisure, sia nella versione di corto raggio, con un focus su destinazioni nazionali ed europee; che nelle operazioni di lungo raggio utilizzando quei vettori e quegli aeroporti che più hanno investito in sicurezza e che più hanno dimostrato attenzione ai timori ed alle mutate esigenze del passeggero. Il traffico d'affari potrebbe viceversa uscirne profondamente mutato nelle dinamiche e, in questo caso, risulterà importante comprenderne le nuove caratteristiche al fine di dare una risposta coerente e rapida a queste nuove esigenze. Ciò evidentemente dovrà passare attraverso una attenta selezione dei partner vettori e delle destinazioni dal potenziale maggiore.

### Chi sono i nostri passeggeri

#### Passeggeri 2020



**73,5% italiani**  
di cui 2,2%  
residenti all'estero



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



**58,3%  
UOMINI**



**41,7%  
DONNE**

#### MOTIVO DEL VIAGGIO

**28,3% Business**



**34,5% Leisure**



**37,2% altro**  
(visita amici e parenti,  
motivi di studio)



**3,8** numero medio di voli  
effettuati in un anno da Bologna

## 2. La strategia per creare valore

### Indicatori di performance (G4 -A01)

Passeggeri <sup>10</sup>	2018		2019		2020	
	Voli Nazionali	Voli Internazionali	Voli Nazionali	Voli Internazionali	Voli Nazionali	Voli Internazionali
Passeggeri in arrivo	990.110	3.245.767	981.236	3.713.986	402.571	850.841
Passeggeri in partenza	985.173	3.278.430	976.495	3.725.591	400.718	847.448
<b>Totale</b>	<b>1.975.283</b>	<b>6.524.197</b>	<b>1.957.731</b>	<b>7.439.577</b>	<b>803.289</b>	<b>1.698.289</b>

Passeggeri	2018		2019		2020	
	Origine e destinazione	Transiti diretti	Origine e destinazione	Transiti diretti	Origine e destinazione	Transiti diretti
Nazionale	1.970.905	4.378	1.948.713	9.018	801.424	1.865
Internazionale	6.518.477	5.720	7.434.505	5.072	1.695.957	2.332
<b>Totale</b>	<b>8.489.382</b>	<b>10.098</b>	<b>9.383.218</b>	<b>14.090</b>	<b>2.497.381</b>	<b>4.197</b>

Composizione traffico	2018	2019	2020	Variazione %
Passeggeri	8.506.658	9.405.920	2.506.258	-73,35%
Movimenti	71.503	77.126	30.139	-60,92%
Tonnellaggio	4.690.629	5.086.505	2.038.026	-59,93%
Merce	52.681.291	48.832.550	43.377.968	-11,17%

Composizione traffico passeggeri	2018	2019	2020	Variazione %
Linea	3.590.506	3.765.104	851.146	-77,39%
Low cost	4.791.541	5.497.081	1.628.630	-70,37%
Charter	107.335	121.033	17.605	-85,45%
Transiti	10.098	14.090	4.197	-70,21%
<b>Totale aviazione commerciale</b>	<b>8.499.480</b>	<b>9.397.308</b>	<b>2.501.578</b>	<b>-73,38%</b>
Aviazione generale	7.178	8.612	4.680	-45,66%
<b>Totale</b>	<b>8.506.658</b>	<b>9.405.920</b>	<b>2.506.258</b>	<b>-73,35%</b>

Composizione traffico passeggeri	2018	2019	2020	Variazione %
UE	7.286.888	8.001.891	2.147.762	-73,16%
Extra UE	1.212.592	1.395.417	353.816	-74,64%
<b>Totale aviazione commerciale</b>	<b>8.499.480</b>	<b>9.397.308</b>	<b>2.501.578</b>	<b>-73,38%</b>
Aviazione generale	7.178	8.612	4.680	-45,66%
<b>Totale</b>	<b>8.506.658</b>	<b>9.405.920</b>	<b>2.506.258</b>	<b>-73,35%</b>

Merce (KG)	2018	2019	2020	Variazione %
<b>Merce via aerea di cui</b>	<b>40.539.918</b>	<b>38.050.148</b>	<b>34.673.841</b>	<b>-8,87%</b>
Merce	40.474.560	38.027.623	34.673.545	-8,82%
Posta	65.358	22.525	296	-98,69%
Merce via superficie	12.141.373	10.782.402	8.704.127	-19,27%
<b>Totale</b>	<b>52.681.291</b>	<b>48.832.550</b>	<b>43.377.968</b>	<b>-11,17%</b>

<sup>10</sup> I dati rappresentati in questa tabella includono solo i passeggeri di aviazione commerciale

## 2.2 Sviluppare le infrastrutture



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<sup>11</sup> ed è gestito attraverso vari strumenti di programmazione tra cui il piano di utilizzo dell'aerostazione, il piano delle manutenzioni straordinarie sul breve termine e il Masterplan sul medio e lungo termine.

In particolare, nel breve/medio termine sono previsti vari interventi volti a migliorare la qualità del servizio e i processi operativi, in attesa che i programmati interventi di sviluppo infrastrutturale manifestino i loro effetti nel medio periodo, tra cui la realizzazione di:

- nuovi **piazzi aeromobili**, per aumentare la disponibilità dei parcheggi,
- espansione dei **controlli di sicurezza e dei passaporti** in partenza volta ad incrementare la capacità di processo, consentendo di ridurre i tempi per il controllo dei passeggeri e ottimizzando gli spazi di accodamento garantendo maggior comfort ai passeggeri durante l'attesa
- espansione delle gateroom extra schengen, che consente **l'incremento dei gate di imbarco**
- la realizzazione di un **nuovo parcheggio multipiano** per incrementare l'offerta di posti auto interni al sedime aeroportuale a passeggeri ed autonoleggiatori e
- la **rifunzionalizzazione dell'area cargo** per garantire una migliore gestione del traffico merci.

Durante l'esercizio 2020 sono stati effettuati lavori di manutenzione straordinaria della pista di volo e ulteriori lavori previsti nel 2022 che sono stati anticipati per sfruttare il periodo con minor traffico e favorire la ripartenza dei prossimi anni. Sono inoltre proseguite

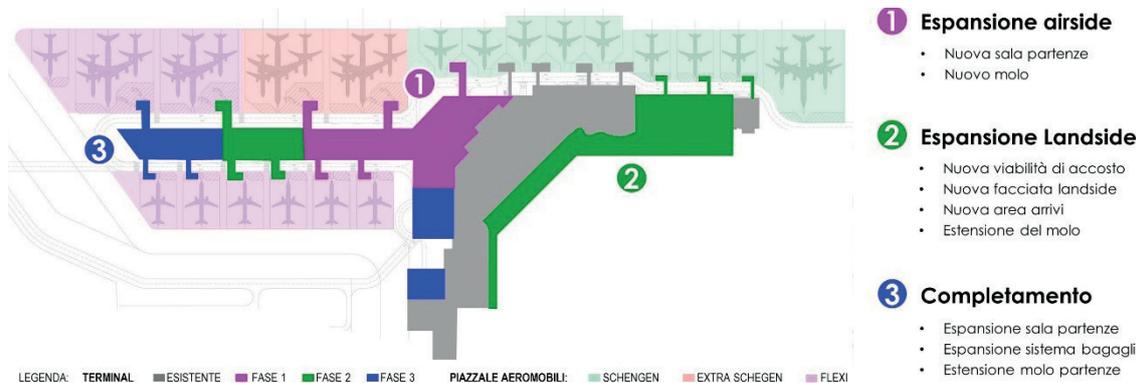
tutte le progettazioni degli interventi di breve/medio periodo che nei prossimi anni genereranno i cantieri richiesti allo sviluppo della capacità. Infine, ha iniziato ad operare il "People Mover" Marconi Express che connette l'aeroporto alla stazione centrale di Bologna, espandendo notevolmente l'accessibilità dello scalo tramite trasporto pubblico.

Nel medio/lungo periodo sono previsti gli interventi a maggior impatto sulla struttura, che comprendono **l'ampliamento del terminal fase 1**, uno dei più importanti di tutto il Masterplan, volto ad espandere la capacità passeggeri in partenza. Durante il 2020 è stato completato il progetto esecutivo ed è stata avviata l'istruttoria ENAC per l'approvazione. Il piano di sviluppo è concepito con l'obiettivo di fare dell'Aeroporto di Bologna una delle più moderne e funzionali aerostazioni d'Italia, quale importante porta di accesso alla città ed al territorio. L'aggiornamento del Masterplan, necessario per adeguare lo scalo alle nuove esigenze, ha ricevuto approvazione tecnica di ENAC nel 2017, parere di non assoggettabilità alla valutazione di impatto ambientale nel 2018 e la conformità urbanistica nel 2020. Infine, nel febbraio 2021 il Masterplan, recante gli interventi di potenziamento infrastrutturale all'orizzonte temporale dell'anno 2030, ha ottenuto l'approvazione in via definitiva da ENAC.

Tutti gli interventi di sviluppo delle infrastrutture abbracciano a pieno la sostenibilità, lo stesso piano di sviluppo aeroportuale 2016-2030 si focalizza sul pieno utilizzo delle infrastrutture esistenti, limitando la realizzazione di nuove opere ad elementi localizzati, contenuti e di grande efficacia.

Più nel dettaglio a livello progettuale tutti gli interventi previsti rispettano i "Criteri Minimi Ambientali" stabiliti dalle varie normative di carattere nazionale e locale e sono corredati di apposita relazione che specifica i criteri adottabili e adottati per ciascun progetto.

Inoltre, recenti bandi europei a cui Aeroporto di Bologna ha partecipato offrono l'opportunità, qualora aggiudicati, di ulteriori fondi volti ad incrementare la sostenibilità grazie ad esempio a tecnologie carbon free quali il fotovoltaico e l'idrogeno che contribuiranno a rendere lo scalo *carbon neutral* secondo i tempi definiti dall'Airport Carbon Accreditation di cui lo scalo di Bologna fa parte.



### 1 Espansione airside

- Nuova sala partenze
- Nuovo molo

### 2 Espansione Landside

- Nuova viabilità di accosto
- Nuova facciata landside
- Nuova area arrivi
- Estensione del molo

### 3 Completamento

- Espansione sala partenze
- Espansione sistema bagagli
- Estensione molo partenze

11 Il dato fa riferimento alla situazione pre-pandemica.

## 2. La strategia per creare valore

### Lo sviluppo infrastrutturale nell'epoca del Covid-19



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

In parallelo, vi è stata una concentrazione delle risorse su attività straordinarie ed emergenziali necessarie per gestire in sicurezza sia lo staff che i passeggeri attraverso l'implementazione di nuovi equipaggiamenti e strutture per la gestione delle condizioni pandemiche quali: nuovi punti di controllo della temperatura corporea, presidio degli ingressi e delle uscite con contingentamento accessi, nuovi percorsi monodirezionali,

nuova segnaletica ecc.

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

Gli investimenti confermati per l'anno 2021 comprendono progetti in aree normalmente critiche quali i controlli di sicurezza, i controlli passaporti, il terminal cargo, sfruttando l'opportunità delle condizioni di traffico ridotto per sviluppare i rispettivi cantieri e minimizzare gli impatti operativi. Sempre in quest'ottica, la manutenzione della pista di volo programmata per il 2020 ha subito un incremento sia dell'area di intervento, sia del valore economico accorpando e anticipando una fase successiva di interventi prevista per il 2022.

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

## 2.3 Garantire l'accessibilità e il trasporto pubblico



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 ad 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 km 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" Marconi Express** che permette di offrire un'alternativa più

sostenibile ai trasferimenti operati via taxi, NCC e bus. Trattasi 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, realizzato da Marconi Express S.p.A., con un contributo da parte di AdB di complessivi 15 milioni di Euro, diretti da un lato alla società Marconi Express S.p.A. e dall'altro alla realizzazione della passerella di collegamento tra la Stazione Aeroporto del People Mover e il Terminal Passeggeri. Il servizio ha preso il via dal 18 novembre 2020, mentre la linea Aerobus BLQ diretta per la stazione è stata sostituita da una linea bus complementare che collega l'aeroporto all'ospedale Maggiore. 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 18 novembre 2020, con la prima corsa delle ore 5.40 ha aperto al pubblico il Marconi Express, il collegamento veloce tra la stazione FS di Bologna e l'aeroporto Marconi. A guida completamente automatica, con oltre un terzo del fabbisogno energetico fornito da pannelli fotovoltaici, il People Mover di Bologna è la prima monorotaia in Italia a connettere la rete dell'Alta velocità ferroviaria con uno dei primi 10 aeroporti nazionali per traffico di passeggeri. L'accesso al Marconi Express in aeroporto avviene dal piano partenze, a cui è collegato da un tunnel coperto.

Il collegamento è attivo 365 giorni l'anno, dalle 5:40 alle 24, con 8 partenze l'ora per ciascuna direzione nelle ore di punta. Il tempo di percorrenza (comprensivo del tempo di discesa dei passeggeri) è di 7 minuti e 30 secondi. La capienza è di 48 pax/navetta (ridotta al 50% a causa delle restrizioni imposte per la pandemia da Covid-19). La capacità massima è quindi di 384 persone all'ora per direzione (48x8), 768 passeggeri per ora in totale. Il

Marconi Express viaggerà inizialmente con una sola navetta, con una corsa ogni 15 minuti, ma con una grande elasticità che permette di mettere in servizio la seconda navetta non appena il flusso dei passeggeri lo richiede. Il sistema è ora progettato per un massimo di 3 veicoli, accodando la terza navetta, la capacità sale a 570 pax/ora per direzione. Lungo il percorso il treno effettua 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 People Mover è anche un progetto sostenibile, trattasi infatti di 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 genera un "nastro di energia" in grado di produrre il 35% del fabbisogno energetico del progetto, riducendo così le emissioni di CO<sub>2</sub> di 300 tonnellate, pari a 14.000 alberi salvati. L'investimento di Aeroporto di Bologna nel progetto People Mover è pari a 15 milioni di Euro.

Nell'ottica del miglioramento dell'accessibilità pubblica e privata in termini di alternative di opzioni e di mitigazione dell'impatto ambientale, oltre al People Mover, si prevede di mantenere tra le politiche di Mobility Management del gestore aeroportuale l'abbonamento integrato già attivo, continuando a promuoverne la sperimentazione tra i propri dipendenti e la comunità aeroportuale. L'abbonamento integrato, sviluppato all'interno degli accordi di Mobility Management sottoscritti con il Comune di Bologna ed in collaborazione con partner esterni, consente di utilizzare alternativamente o in maniera combinata, a costi contenuti,

diversi mezzi e servizi di trasporto per lo spostamento casa-lavoro: autobus urbani ed extraurbani, treni metropolitani, People Mover e car-sharing elettrico. Il progetto rappresenta la prima iniziativa di "MaaS-Mobility as a service" in Italia in uno scalo aeroportuale, ed è stata premiata con "IoMobility Award 2020", che valorizza la cultura dell'innovazione, della sostenibilità e dell'imprenditorialità nella mobilità in Italia. Inoltre, alla luce degli impatti derivanti dalla gestione della pandemia gli accordi di mobility management con gli operatori di trasporto pubblico sono stati rivisti, prorogando la durata degli abbonamenti e riducendone il costo, anche grazie ad

## 2. La strategia per creare valore

un maggiore incentivo a carico di AdB. Anche durante i mesi di lockdown, in cui il trasporto pubblico era utilizzato quasi esclusivamente dai dipendenti, sono state mantenute frequenze regolari per consentire il distanziamento.

Inoltre, la fermata degli autobus è stata riorganizzata per renderne più sicuro l'utilizzo, creando una fermata di salita e una di discesa completamente separate.

### Accordi di Mobility Management

L'Aeroporto di Bologna prosegue il proprio impegno per migliorare l'accessibilità della comunità aeroportuale alla propria sede di lavoro, grazie agli accordi di Mobility Management sottoscritti con il Comune di Bologna ed in collaborazione con partner esterni. Gli obiettivi che l'Aeroporto si pone tramite questi accordi riguardano la soddisfazione dei bisogni di mobilità dei dipendenti, il miglioramento della congestione viaria, la riduzione dei consumi energetici ed i conseguenti costi ambientali, sociali ed economici e l'incoraggiamento dell'utente ad usare mezzi di trasporto sostenibili dal punto di vista ambientale. È stato quindi realizzato un Piano di Spostamenti Casa-Lavoro che ha coinvolto l'intera comunità aeroportuale e sono state promosse azioni di mobility management integrate, volte a intercettare anche aziende di piccole e medie dimensioni che gravitano sul sito aeroportuale, attraverso la figura sperimentale del Mobility Manager di zona, previsto nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Città Metropolitana di Bologna (PUMS) e messo a disposizione dalla società di gestione aeroportuale.

Il primo passo è stato lanciare la **campagna di comunicazione** denominata **muoviAMOCi** al fine di creare consapevolezza nella comunità aeroportuale sugli obiettivi di sostenibilità del progetto. È stato erogato un questionario ad hoc per l'ascolto delle esigenze e delle problematiche della comunità aeroportuale in modo da identificare driver efficaci per innescare il cambiamento delle abitudini di mobilità. Una volta identificati i fattori maggiormente influenti è iniziato il periodo di dialogo con i differenti stakeholder.

Attraverso una collaborazione con gli enti competenti e gli operatori dei servizi di trasporto locale, è stato dunque creato un **abbonamento annuale multimodale e integrato**, una sorta di sperimentazione basata sui principi del **Maas - Mobility as a Service**, cioè un "pacchetto" composto da diversi mezzi e servizi utilizzabili alternativamente o in maniera combinata con un unico abbonamento.

#### Unico sistema tariffario integrato metropolitano



Aeroporto di Bologna vuole incoraggiare l'utilizzo del MaaS, che rappresenterà una vera rivoluzione e che abbraccerà, nel medio periodo, la mobilità delle persone, innovando l'esperienza e l'approccio nei confronti delle esigenze di mobilità.

Per realizzare il progetto sono stati coinvolti numerosi stakeholder, a partire da TPER (il gestore del servizio di trasporto pubblico locale e del servizio di car-sharing elettrico di Bologna), a Marconi Express (il gestore del People Mover), nonché con gli enti territoriali competenti, Comune e Città Metropolitana di Bologna, Regione Emilia-Romagna e la locale Agenzia per la mobilità e il trasporto pubblico-SRM. In futuro si prevede il coinvolgimento anche delle società che gestiscono altri servizi di sharing (auto e bici) e taxi al fine di offrire progressivamente nel tempo una gamma di servizi sempre più ampia e completa, che possa soddisfare le diverse esigenze di mobilità e incoraggiare i dipendenti a non utilizzare l'auto privata.

Tra le ulteriori azioni e incentivi facenti parte del progetto muoviAMOCi anche il progetto di **car pooling** che, attraverso l'applicazione **Jojob**, consente ai dipendenti di trovare colleghi o automobilisti che effettuano lo stesso percorso casa-lavoro

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

L'intento di Aeroporto di Bologna è quello di incoraggiare i dipendenti ad utilizzare le diverse modalità di trasporto disponibili al fine di ridurre la congestione e l'impatto ambientale sull'area. Inoltre, attraverso l'utilizzo del trasporto pubblico, si stima una riduzione degli incidenti in itinere. Il MaaS contribuisce anche alla riduzione delle emissioni nell'area e modifica le abitudini di mobilità dei dipendenti e dei membri della community aeroportuale, a condizioni economiche vantaggiose.

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, con inserimento del polo aeroportuale nella rete cicloturistica così da connettere in maniera totalmente "Carbon Neutral" l'Aeroporto con la Città, offrendo in particolare agli addetti dell'aeroporto una valida ed ecologica alternativa per gli spostamenti.

## Parcheeggi

Per il 2020, AdB ha posto particolare attenzione anche al servizio parcheggi affinché fosse in linea con le aspettative sia dei passeggeri che dei loro accompagnatori. Sin dal primo trimestre, infatti, sono state inserite nuovi servizi, come il sistema di lettura delle targhe, oltre ad un incremento di offerta all'interno del parcheggio multipiano, conseguente ad una riqualifica dell'impianto di estrazione dell'aria.

Le aree di sosta messe a disposizione dall'aeroporto sono sette e sono destinate ad ogni tipo di esigenza dei passeggeri. Con l'obiettivo di rispondere al meglio alle esigenze degli utenti che gravitano sull'aeroporto, la gestione del sistema parcheggi aeroportuale prevede il continuo monitoraggio del profilo di utilizzo di ciascuna delle aree di sosta, il regolare e puntuale controllo del territorio ed il confronto mirato su tariffe e servizi sia dei parcheggi

privati sia degli altri aeroporti. Tra gli aspetti più apprezzati rientrano i pagamenti digitali dei parcheggi, tramite carte di credito e di debito o attraverso la lettura del QR code nei casi di acquisto online, e il pagamento tramite Telepass. Particolarmente apprezzati sono anche i servizi Kiss & Fly (gratuità del parcheggio per i primi dieci minuti) e Wait Zone (area di attesa gratuita per un'ora).

Il piano investimenti previsti per il 2020 mirava all'ampliamento dell'offerta tramite la sopraelevazione del parcheggio Express e alla qualità ed efficientamento degli stalli nel parcheggio multipiano P2, totalmente coperto, grazie all'installazione del sistema *Posto Auto Singolo* che indirizza il cliente al posto auto libero. Nel corso del mese di maggio sono stati avviati i lavori di sopraelevazione del parcheggio Express ma sono state rimandate altre iniziative quali il sistema *Posto Auto Singolo*.

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



Il drastico calo del traffico passeggeri ha portato all'attivazione di alcune misure anche nell'ambito della gestione parcheggi, in particolare alcuni dei parcheggi sono stati temporaneamente chiusi, mantenendo operativi solo i parcheggi fronte terminal per garantire le minime attività essenziali dello scalo. Tali provvedimenti hanno contribuito a ridurre i costi di gestione.

In ottica di attenzione al cliente sono stati disposti i rimborsi sosta ai passeggeri che avevano già acquistato il parcheggio online, così come è stata garantita la gratuità della sosta eccedente ai passeggeri che erano impossibilitati a rientrare a Bologna, a causa delle prescrizioni sulla circolazione imposte dai vari decreti, e quindi a ritirare la propria autovettura.

Grazie alla ripartenza dei collegamenti aerei avvenuta nel mese di giugno, sono state intraprese diverse attività con l'intento di tornare alla normalità e di fornire nuovamente un buon livello del servizio. Contestualmente, sugli strumenti web e social sono state lanciate alcune iniziative volte a promuovere l'utilizzo dei parcheggi in totale sicurezza e ciò, unitamente al presupposto che il passeggero ha fatto maggiore uso della propria auto per raggiungere il nostro aeroporto, ha permesso di elevare l'indicatore *penetration index* (totale auto entrate/passeggeri) rispetto al 2019 ed al periodo pre-lockdown.

Le campagne evidenziano l'uso *contactless* dei nostri parcheggi grazie alla digitalizzazione dei pagamenti, all'introduzione della lettura delle targhe e al Telepass.

## 2. La strategia per creare valore

### 2.4 Contribuire allo sviluppo del territorio

#### Creazione di posti di lavoro



Anche nell'ambito di emergenza sanitaria senza precedenti come quella causata dal Covid-19 che ha imposto importanti restrizioni al trasporto aereo e allo spostamento dei passeggeri, la rilevanza del settore aeroportuale per l'economia locale e il tessuto sociale in cui opera si conferma elemento cardine per la crescita e la competitività. Anche in questo mutato contesto è quanto più importante che i gestori garantiscano un

adeguato livello di accessibilità e attrattività del territorio, tenendo conto sia dell'impatto che l'aeroporto produce in termini di occupazione, reddito e valore aggiunto, sia dell'effetto che un adeguato livello di connettività aeroportuale è in grado di generare sul sistema economico<sup>12</sup>. Guardando al contributo generato dall'aeroporto nel suo complesso, si parla quindi di benefici in termini di occupazione, valore aggiunto e PIL.

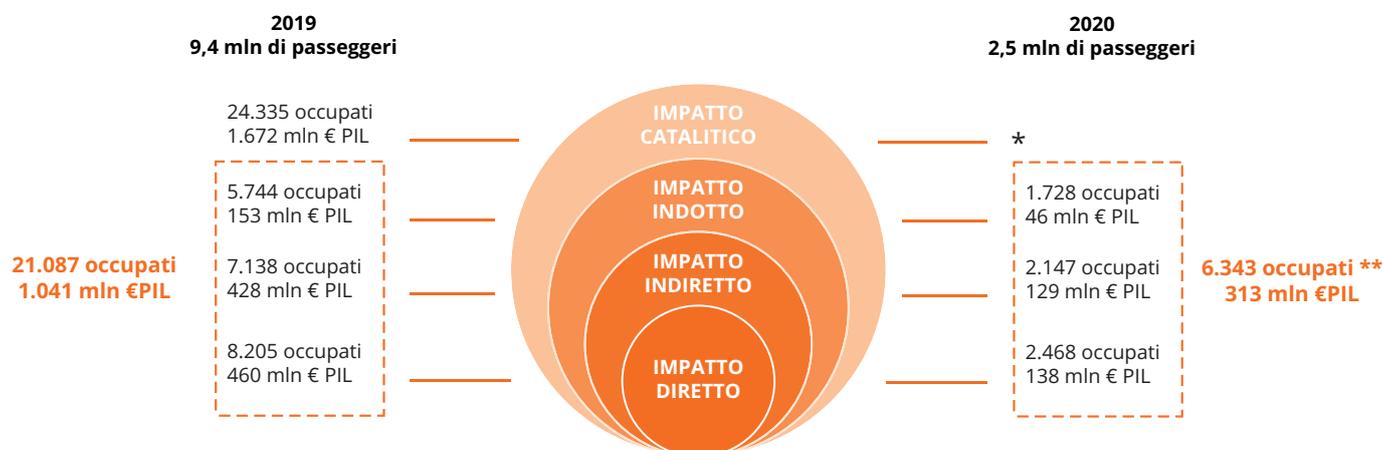
Lo scoppio e la diffusione della pandemia nel corso del 2020 ha fortemente colpito tutto il settore aereo, indebolendo profondamente la sua capacità di generare ricchezza e benessere. Non fa eccezione il "sistema Aeroporto di Bologna" dove, a causa dell'epidemia e del conseguente marcato rallentamento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

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

L'impatto economico così suddiviso è composto da quattro diverse tipologie di impatto: diretto, indiretto, indotto e catalitico.

- L'impatto **diretto** è quello generato dalle aziende che operano direttamente in aeroporto sia che siano situate nello scalo sia nelle sue vicinanze;
- L'impatto **indiretto** è quello legato al lavoro delle aziende che forniscono beni, servizi e assistenza all'attività aeroportuale (per esempio cibo e bevande per il catering, carburante per gli aerei, ecc.);
- L'impatto **indotto** è quello generato dai dipendenti delle aziende che sono connesse all'attività aeroportuale, i quali spendono soldi per le loro esigenze quotidiane, contribuendo a loro volta a generare posti di lavoro nei relativi settori;
- L'impatto **catalitico** quantifica infine in che modo la presenza di un aeroporto facilita lo sviluppo degli affari e del lavoro in altri settori dell'economia<sup>13</sup>.

I dati raccolti da ACI rappresentano tangibilmente il ruolo che gli aeroporti, in quanto infrastrutture strategiche, ricoprono non solo per il territorio locale, ma per l'intero sistema economico e sociale. Tali impatti sono calcolati con l'ausilio dell'"*Economic Impact Online Calculator*", strumento predisposto da ACI Europe, che utilizza principalmente i dati di traffico quali driver per la stima in via teorica della ricchezza e dell'occupazione prodotta da ciascuno scalo. I dati rappresentati nel grafico per il 2020, costruiti con la stessa metodologia, non corrispondono all'impatto reale sull'occupazione del territorio, ma indicano la magnitudo del possibile deterioramento in assenza di misure temporanee di mitigazione quali la Cassa Integrazione e il blocco dei licenziamenti disposto dal Governo. Ciononostante, si tratta di una grave perdita per il territorio che sottolinea non solo l'importanza e l'urgenza di un intervento da parte delle istituzioni a supporto dell'intero settore, ma anche la necessità di una revisione del modello di business in un'ottica di maggior collaborazione e cooperazione tra gli stakeholder.



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

\*\*Il dato sugli occupati è un calcolo teorico che, in questa situazione straordinaria, non corrisponde all'occupazione reale in quanto gli effetti della pandemia vengono mitigati temporaneamente dalla presenza di strumenti quali la Cassa Integrazione e il blocco dei licenziamenti.

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

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

## Distribuzione di valore aggiunto

Il 2020 chiude con una perdita di 13,6 milioni di Euro rispetto all'utile di 20,9 milioni di Euro del 2019, determinata dalla contrazione del traffico dovuta all'emergenza sanitaria da Covid-19, con impatto su tutte le principali componenti del business.

Il margine operativo lordo si attesta a -3,9 milioni di Euro, con un decremento di 48,8 milioni di Euro rispetto ai 44,9 milioni di Euro del 2019 per effetto di una contrazione dei ricavi, strettamente correlata all'andamento del traffico, e di una maggiore rigidità dei costi, tenuto conto della struttura ad elevati costi fissi che contraddistingue i gestori aeroportuali. Nonostante il risultato negativo, la creazione e distribuzione di valore per i propri stakeholder rimane un impegno costante del Gruppo, come dimostrano i valori esposti nel prosieguo. Il valore economico generato dal Gruppo nel 2020 è pari a 46,2 milioni di Euro e il valore economico distribuito è pari a 51,4 milioni di Euro, la differenza tra il valore economico generato e il valore economico distribuito è pari a 5,2 milioni di Euro, di cui 4,8 attribuibili a imposte differite.

Come si evince dai due grafici sottostanti nel 2020 il valore economico distribuito dal Gruppo è stato ridistribuito ai diversi stakeholder del Gruppo: fornitori (per acquisti correnti di beni e servizi) (52,2%), dipendenti (40,5%), Pubblica Amministrazione (3,8%), comunità (2,4%) e finanziatori di capitale (1,1%). Nel 2019 il valore economico distribuito, pari a 100 milioni di Euro è stato suddiviso tra fornitori (52,1%), dipendenti (30%), Pubblica Amministrazione (16,2%), comunità (1,3%) e finanziatori di capitale (0,4%).

Dal confronto emerge come, in presenza di crisi, il Gruppo abbia massimizzato la creazione di valore verso i **dipendenti** (dal 30% al 40,5%) mentre i **fornitori** confermano una quota superiore al 50% (dal 52,1% al 52,2%). Sempre relativamente a questi ultimi si segnala, infine, il mantenimento degli stessi giorni medi di pagamento dell'esercizio precedente (da 93 a 96 giorni) a conferma dell'impegno del Gruppo a mantenere le proprie obbligazioni di pagamento anche in questo contesto di forte pressione sulla liquidità. D'altro lato, nel 2020 il Gruppo ha registrato una importante crescita dei giorni medi incasso da 40 a 88 giorni; ciò è diretta conseguenza del rallentamento nei pagamenti sia dei clienti aviation che dei subconcessionari per lo stress finanziario causato dal contesto, sia dalle dilazioni di pagamento concesse per aiutare

la filiera del trasporto aereo in forte difficoltà.

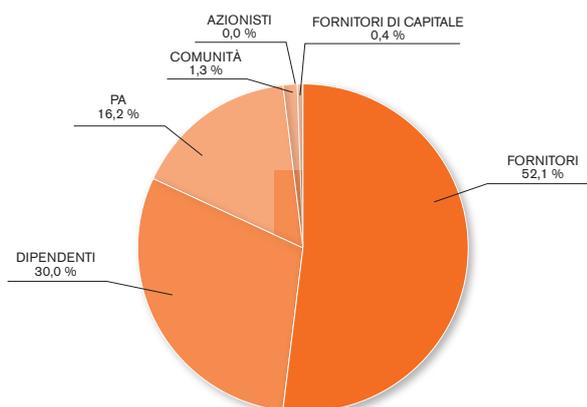
Riprendendo l'analisi del valore economico si nota che aumenta percentualmente il contributo alla comunità (dall'1,3% al 2,4%) misurato sulle iniziative rivolte al territorio mentre il contributo alla **Pubblica Amministrazione** diminuisce dal 16,2% al 3,8% a causa della perdita fiscale dell'esercizio 2020, contro l'utile dell'esercizio precedente e quindi la quasi assenza di imposte sul reddito di periodo. Le imposte differite non rientrano tra il valore distribuito alla Pubblica Amministrazione.

Infine, in entrambe le annualità a confronto non è stato distribuito valore agli **azionisti**: sul risultato 2020 a causa della perdita dell'esercizio e sul risultato 2019, in quanto l'Assemblea dei Soci della Capogruppo del 30 aprile 2020 ha accolto la proposta del Consiglio di Amministrazione di non procedere alla distribuzione dei dividendi al fine di sostenere la solidità patrimoniale e finanziaria del Gruppo. Oltre a quanto sopra il Gruppo ha reagito fin dai primi mesi del 2020 ai segnali di crisi che via via si manifestavano con diverse misure tra cui:

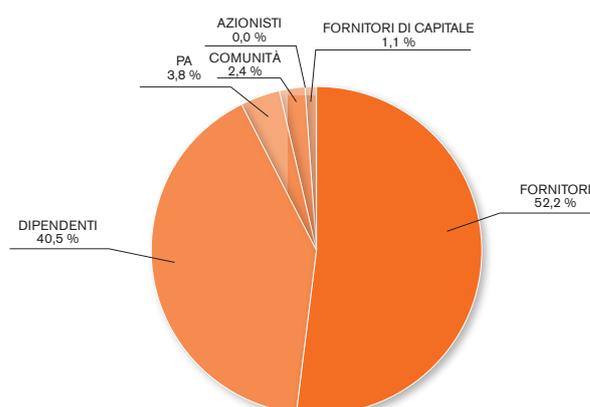
- la ricerca e l'ottenimento di due mutui assistiti dalle garanzie SACE nell'ambito del programma Garanzia Italia per complessivi 58,9 milioni di Euro; anche nel 2021 stanno proseguendo i contatti per attivare nuove fonti di finanziamento;
- l'utilizzo degli ammortizzatori sociali quali la Cassa Integrazione Straordinaria Guadagni da marzo 2020 e della CIG in deroga dal 22 marzo 2021 al 13 giugno 2021 oltre alla rinegoziazione di buona parte dei contratti di fornitura in essere al fine del contenimento dei costi esterni di gestione unitamente *al right sizing* rispetto ai nuovi livelli di operatività;
- la rimodulazione dello sviluppo infrastrutturale in ottica di complessiva sostenibilità e coerenza del complesso degli investimenti aeroportuali, alla luce degli attesi livelli di traffico e tenuto conto degli impatti dell'attuale emergenza pandemica.

In sintesi, nel rimandare ogni approfondimento sul tema della continuità aziendale alla relazione Finanziaria Annuale 2020, il Gruppo ritiene che le misure già adottate oltre a quelle in programma, nonché la solidità patrimoniale consentiranno il superamento della crisi in atto e l'assolvimento degli impegni finanziari, contrattuali e concessori che il Gruppo Aeroporto di Bologna ha in essere.

Totale valore economico distribuito 2019



Totale valore economico distribuito 2020



La distribuzione del valore aggiunto viene calcolata mediante la riclassificazione del conto economico consolidato. Il valore trattenuto dall'azienda per il 2020 non è rappresentato poiché si tratta di un valore negativo, pari a -5,2 milioni di Euro, a cui contribuiscono per 4,8 milioni di Euro le imposte differite. Per questo motivo anche i dati del 2019 sono stati esposti solo con riferimento al valore economico distribuito.

## 2. La strategia per creare valore

### *Investimenti*

L'ammontare complessivo degli investimenti realizzati al 31 dicembre 2020 è pari a 29 milioni di Euro contro i 17,4 milioni del 2019 di cui:

- 9,3 milioni di Euro per investimenti legati all'esecuzione del Masterplan;
- 4 milioni di Euro per l'acquisizione di un'area adiacente al sedime aeroportuale per i futuri sviluppi infrastrutturali dello scalo;
- e 15,5 milioni di Euro per investimenti destinati all'operatività aeroportuale, dei quali 8,1 milioni relativi ai lavori di riqualifica di un tratto della pista di volo. Questi ultimi hanno comportato la chiusura dello scalo tra l'11 e il 21 settembre, periodo nel quale sono stati anticipati anche alcuni interventi programmati nel 2022 per sfruttare il periodo con minor traffico e favorire la ripartenza dei prossimi anni.

Ai lavori sulla pista di volo si sono aggiunti:

- i lavori di sopraelevazione del Parcheggio Express in prossimità dell'aerostazione;
- la fornitura e installazione di macchine radiogene di standard 3 dell'impianto BHS come previsto dal Regolamento UE 2015/1998;
- alcuni interventi di efficientamento energetico al fine di ridurre i consumi presso gli uffici e l'aerostazione;

- l'installazione di ulteriori tre ABC (Automatic Border Control) gate per la lettura dei passaporti dei passeggeri in partenza;
- l'acquisto di termo scanner per la misurazione della temperatura agli ingressi del terminal;
- altri impianti e mezzi aeroportuali di trasporto, carico e scarico passeggeri, bagagli e merci.

Tra i principali interventi in corso al 31 dicembre 2020 si segnala l'ampliamento dell'area check-in con nuovi spazi da adibire ad uffici, l'ampliamento del parcheggio aeromobili III° lotto di cui è in corso la fase di gara relativa all'affidamento dei lavori, il nuovo Parcheggio Multipiano il cui progetto esecutivo è già stato approvato da Enac mentre è ancora in attesa di approvazione del progetto esecutivo da parte di Enac l'ampliamento del terminal.

Infine, l'ammontare complessivo delle realizzazioni per interventi di rinnovamento e manutenzione ciclica delle infrastrutture aeroportuali e degli impianti (Fondo di Rinnovo) al 31 dicembre 2020 è pari a 4,3 milioni di Euro, di cui 3,3 milioni relativi agli interventi in air side per i lavori di ripristino di un tratto della pista di volo, della via di rullaggio, dei raccordi e della strada di servizio. Tra gli interventi land side si evidenzia il completamento di lavori su viabilità, percorsi pedonali e camminamenti mentre relativamente agli impianti, i monitor per l'informativa al pubblico.

## 2.5 Fornire un'experience di qualità a 360°



EXPERIENCE

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

La *centralità del cliente*, intesa come soddisfazione a 360°, è misura del successo dell'aeroporto e, per questo, rappresenta uno dei valori centrali dell'organizzazione. Uno degli elementi su cui poggia la strategia di AdB è infatti proprio il concetto di **"Experience"**, che si declina in strategie di sviluppo mirate al miglioramento continuo dei servizi offerti agli utenti aeroportuali nelle aree di business in cui opera, direttamente ed indirettamente, garantendo al contempo sempre più elevati standard di sicurezza, qualità e rispetto dell'ambiente. La **qualità** è uno dei capisaldi dell'operare di AdB nei confronti dei propri stakeholder:

è un "must have", non un "nice to have". AdB cerca di condividere questo approccio a 360° con tutti gli operatori aeroportuali mediante informazione, condivisione e sensibilizzazione.

Per garantire il raggiungimento degli standard preposti, AdB 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 (ISO 45001), il Sistema di Gestione dell'Energia (certificato ISO 50001) e il Safety Management System Aeroportuale. La Politica per la Qualità che ne deriva è inquadrata dalla circolare ENAC Gen06-2014, dalle linee guida sul servizio al passeggero emesse da ACI Europe (Guidelines for passenger services at European Airports - 2018) e dalla norma internazionale UNI EN ISO 9001:2015.

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



L'emergenza Covid-19 ha contribuito a rivedere i processi di assistenza al passeggero secondo le nuove priorità di sicurezza, distanziamento, igiene e digitalizzazione. Primaria importanza ha avuto la capacità di adattamento dell'Aeroporto e di coinvolgimento di tutti gli operatori aeroportuali in questo importante e repentino cambiamento. Le analisi svolte tramite indagini hanno supportato l'operare del Gruppo e dimostrato che le aspettative del passeggero si sono modificate, soprattutto per il maggior peso attribuito alla sicurezza, al distanziamento e all'informativa chiara e aggiornata.

Sono stati installati termoscaner di ultima generazione per il rilevamento della temperatura corporea dei passeggeri e del personale impiegato negli uffici, sono stati posizionati erogatori di liquido disinfettante e barriere di plexiglass nei punti di contatto front office del terminal passeggeri. Altre misure utili a garantire le

sicurezza di personale e passeggeri sono il sistema brevettato BEST ai controlli di sicurezza, che consente di abbattere l'interazione frontale tra il personale addetto ai controlli e i passeggeri, la dotazione di sistemi di aerazione del Terminal passeggeri e di tutti i locali ed uffici aeroportuali con filtri ad alta efficienza in corrispondenza delle aree a maggior densità di persone, la segnaletica e la comunicazione continua ai passeggeri su supporti digitali e fisici, canali social, sito web e sull'intranet aziendale rivolta allo staff. Aeroporto di Bologna in questo senso era già "preparato" avendo predisposto già dal 2019 un Piano Innovazione che puntava, tra le altre cose, sulla digitalizzazione e sull'integrazione di nuovi canali e nuove tecnologie, soprattutto touchless, al fine di valorizzare la Customer Experience in aeroporto.

Il Gruppo, a partire dal 27 gennaio 2021, ha attivato un servizio temporaneo di tamponi a pagamento per i passeggeri in partenza per Amsterdam in quanto una disposizione del Governo dei Paesi Bassi prevede che i passeggeri debbano presentarsi all'imbarco con gli esiti negativi di un tampone rapido antigenico anti-Covid effettuato nelle quattro ore precedenti la partenza del volo. Si tratta di una soluzione temporanea attivata nell'urgenza di supportare i propri passeggeri a seguito della nuova richiesta del Governo dei Paesi Bassi. Il Gruppo sta lavorando all'attivazione di un servizio più ampio, che possa fornire anche tamponi molecolari da effettuare 72 prima dell'imbarco, su richiesta di altri Paesi europei ed extraeuropei. Prosegue intanto il servizio di tamponi molecolari per tutti i passeggeri in arrivo dal Regno Unito, come previsto dalla normativa italiana ed effettuati dalla Ausl di Bologna senza costi per i passeggeri.

Ad agosto 2020 Aeroporto di Bologna ha ottenuto la ACI Health Accreditation per le attività implementate per la sicurezza del viaggio per i passeggeri e gli utenti aeroportuali. Gli argomenti coperti dall'accREDITAMENTO includono: pulizia e disinfezione, distanze fisiche, protezione del personale, comunicazioni ai passeggeri e strutture per i passeggeri.

La Carta dei Servizi aeroportuali è lo strumento creato per definire il livello qualitativo dei servizi che il gestore aeroportuale si impegna a garantire ai passeggeri. Aeroporto di Bologna pubblica annualmente una nuova edizione della Carta dei Servizi, nel rispetto delle disposizioni della circolare 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. Vista l'eccezionalità dell'anno in esame è stata concordata con Enac e gli altri aeroporti italiani la non pubblicazione dei dati della Carta dei Servizi 2020.

## 2. La strategia per creare valore

### 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.

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



Nel corso del 2020 AdB ha proseguito le indagini di Customer Satisfaction e di monitoraggio delle performance operative fino a che le condizioni contingenti hanno permesso lo svolgimento di tali attività in sicurezza per lo staff e per i passeggeri (marzo 2020). Le attività sono poi riprese non appena possibile, a settembre 2020, tenuto conto anche dei volumi di traffico che erano significativamente cambiati. La scelta di ricominciare le rilevazioni è stata guidata dalla consapevolezza che un monitoraggio accurato delle proprie performance è alla base di un buon sistema Qualità nella logica del miglioramento continuo.

Nei mesi di sospensione delle tradizionali attività di monitoraggio, il Gruppo ha deciso di svolgere approfondimenti sull'impatto che l'emergenza legata alla diffusione del Covid-19 ha avuto sulle aspettative dei passeggeri e in prospettiva sulla loro propensione a volare. Un elemento che è emerso chiaramente è l'attenzione del passeggero alla pulizia e all'igiene così come l'esigenza di avere informazioni chiare e aggiornate. L'aeroporto si è distinto come interlocutore affidabile in un periodo di elevata incertezza e volatilità delle informazioni sulle prescrizioni da seguire per gli spostamenti e i viaggi.

Il profilo del passeggero dell'Aeroporto Marconi è necessariamente cambiato nel 2020. L'impatto del Covid-19 è stato significativo per il target business, che ha ridotto le occasioni/necessità di trasferta (convention, meeting o fiere) a fronte di un maggior impiego dello smart working e dei sistemi di videoconferenze; e per il target leisure, modificando l'essenza del viaggio di piacere. Probabilmente questo mutamento nelle abitudini di viaggio proseguirà anche nei prossimi anni e potrebbe implicare dei cambiamenti strutturali nel modello di business.

Interessante notare come l'indagine svolta a settembre 2020 abbia evidenziato che tra i diversi attori del viaggio, l'aeroporto sia quello che "ha mantenuto le promesse": il rispetto delle regole tramite segnaletica e procedure visibili a tutti, rassicura senza creare allarmismi; inoltre l'ambiente ampio è un ulteriore elemento favorevole.

### 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 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 2020 le attività di rilevazione della soddisfazione dei passeggeri sono state sospese per alcuni periodi, in particolare le interviste ASQ sono state sospese per il secondo trimestre 2020, in coerenza con quanto fatto per gli altri programmi e in accordo con ACI. La

stessa ACI, comprendendo le difficoltà incontrate dagli aeroporti a portare avanti il programma ASQ secondo i criteri standard vincolanti di campionamento, ha rivisto le regole lasciando maggiore flessibilità agli aeroporti che riprendevano il programma di interviste. Questo ha permesso ad Aeroporto di Bologna di riprendere le interviste a partire da settembre, con ottimi risultati per l'anno 2020.<sup>14</sup> Proprio grazie alla scelta di riprendere ad ascoltare la voce dei passeggeri non appena traffico e processi si sono stabilizzati, AdB ha ricevuto da parte di ACI-ASQ la *recognition* "The Voice of the Customer" dedicata a tutti gli aeroporti che aderiscono al progetto ASQ e nel 2020 hanno scelto di investire risorse per continuare a rilevare dati e informazioni, nonostante le difficoltà imposte dalla pandemia.

**Cortesia e professionalità  
del personale  
Wayfinding aeroportuale**

14 Vista l'eccezionalità dell'anno in esame è stata concordata con Enac e gli altri aeroporti italiani la non pubblicazione dei dati della Carta dei Servizi 2020 e dei dati del programma ASQ

## 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](mailto:info@bologna-airport.it), le schede cartacee "Segnalazioni e Reclami" disponibili presso i due totem installati presso il punto

informazioni e presso la sala Marconi Business Lounge (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.

In seguito alla diffusione della pandemia i feedback ricevuti dai clienti hanno riguardato la fortissima esigenza di informazione su norme, procedure, regole relative alla quarantena, tamponi, etc. per le quali l'aeroporto è considerato un interlocutore privilegiato. Le segnalazioni "Covid-19 related" sono comparse da febbraio 2020 e riguardano principalmente la richiesta di informazioni, sui voli e le cancellazioni, sui rimborsi e sulle regole del travel (health, bags, spostamenti, controlli, etc.)<sup>15</sup>

## 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

### Piano Innovazione 2019-2023

dotarsi di una strategia digitale condivisa, creando un'immagine di aeroporto smart e digitale, individuando le tecnologie che abilitano la *customer experience*. Sulla base di questo piano AdB sta lavorando a soluzioni ICT moderne, infrastrutture informatiche adeguate, *customer service*, servizi digitali avanzati e innovazioni anche in materia ambientale, il tutto senza trascurare il training delle persone, per fornire loro le competenze necessarie per affrontare la digitalizzazione in atto nella società.

### Innovazione e digitalizzazione per rispondere alle sfide del Covid-19



In considerazione della grave crisi legata al Covid-19, AdB ha selezionato i progetti all'interno del piano complessivo ICT e Innovazione portando avanti solo una parte di essi e ridistribuendo negli anni successivi i progetti non realizzabili nell'anno 2020. In particolare, per quanto attiene le tematiche di innovazione, è stata portata a termine la prima parte del progetto WAYFINDING, che prevede la possibilità di guidare l'utente, tramite la app BLQ – Bologna Airport, dalla sua posizione al punto di interesse desiderato in aeroporto. Tale progetto vedrà il completamento, includendo elementi di Augmented Reality, nel corso del 2021.

L'attenzione di AdB verso un'infrastruttura di rete informatica sicura ed efficace permane anche nel 2020, tramite alcuni progetti: il rinnovo del WiFi nei piazzali aeromobili e la sua estensione all'edificio merci, l'aggiornamento dei monitor del sistema di videosorveglianza TVCC e l'installazione di un Totem "Energia" posizionato in aerostazione che riporti i consumi energetici. Inoltre, AdB si è trovata pronta e resiliente nel momento in cui ha deciso di aderire allo Smart Working Emergency (SWE), mettendo in campo azioni rapide che hanno visto, in pochissimo tempo, sia la distribuzione di numerosi dispositivi aziendali, per agevolare la modalità di lavoro da remoto, sia il potenziamento del servizio di Help Desk informatico a costante supporto dei colleghi. Dal punto di vista della sicurezza informatica, l'attivazione dello SWE è stata possibile grazie alle attività di potenziamento dell'infrastruttura di rete che AdB aveva attivato negli ultimi anni. L'utilizzo massivo e repentino di strumenti di Videoconferenza (es. Microsoft Teams) hanno richiesto momenti formativi dedicati, inoltre AdB ha organizzato una campagna informativa dedicata ai dipendenti volta ad acquisire maggiore consapevolezza contro il phishing e altri strumenti di social engineering.

Tra le attività in ambito digitale promosse dal Gruppo per gestire l'emergenza da Covid-19 AdB ha anche provveduto ad attivare sul sistema di tracciamento flussi passeggeri, la nuova funzionalità di monitoraggio presenze oltre al potenziamento di forme di pagamento da dispositivi mobili.

<sup>15</sup> I suggerimenti e reclami relativi nell'anno 2020 sono molto cambiati per numero e tipologia, per effetto dell'emergenza legata al Covid-19. Proprio per l'incomparabilità dei dati 2020 a confronto con quelli degli esercizi precedenti si è deciso di sospendere temporaneamente la pubblicazione dei dati quantitativi.

## 2. La strategia per creare valore

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<sup>16</sup>. Questo prevede la gestione della valutazione annuale del rischio all'interno delle procedure di Business risk management, l'adozione di procedure specifiche

e l'inserimento di nuovi strumenti a supporto e tutela. A questo proposito è stato 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

Nel 2019 all'interno dell'area Innovation, ICT & Q, che ha nella propria Mission il compito di diffondere la cultura del cambiamento era nata l'idea di "R-Innovation Day", 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.

Il 2020 ha permesso solo parzialmente la realizzazione degli eventi pianificati finalizzati alla diffusione di una maggiore conoscenza in ambito digitale. A gennaio 2020 si è svolto l'Intranet Day, evento nel quale sono state promosse e diffuse le nuove funzionalità della intranet aziendale, strumento fondamentale per la diffusione dei contenuti all'interno dell'azienda.

### 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 23 addetti, che nel 2020 hanno assistito nel processo di viaggio attraverso l'aeroporto oltre 16.000 passeggeri (il dato risulta in forte calo a fronte della riduzione significativa nei volumi dei passeggeri per il 2020 anche se percentualmente sempre significativo sul totale dei passeggeri). 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.

A gennaio 2020 è stato condiviso con il Disability Manager, figura esterna nominata dal Sindaco del Comune di Bologna in sua rappresentanza relativamente alle tematiche di disabilità, il progetto per l'Area Pet destinata ai cani che accompagnano i passeggeri non vedenti e nell'incontro sono emersi alcuni suggerimenti pratici/operativi per la migliore fruibilità dell'area. A fine 2020 è stata realizzata inoltre una rampa di accesso ai taxi per sedie a rotelle al piano terra del terminal, che risponde ad una richiesta mossa dai rappresentanti della Consulta per la Disabilità del Comune di Bologna emersa nel corso di uno dei sopralluoghi periodici, svolti in fase pre-pandemica. La rampa, realizzata in metallo, facilita l'accesso prioritario degli utenti disabili all'accodamento dei taxi, e in prossimità della rampa è stata predisposta l'apposita segnaletica orizzontale e verticale. Infine, si segnala che nel corso dell'anno sono state adottate procedure specifiche per il servizio PRM nel periodo di emergenza Covid-19.



Posti auto riservati presso gli ingressi principali



Cinque ambulift per l'imbarco e lo sbarco dall'aereo



Sedie a rotelle facilmente reperibili in diverse zone dell'aeroporto



Ascensori accessibili in sedia a rotelle e dotati di segnalatori acustici e informazioni in Braille



Toilette, banchi check-in, controllo passaporti ed e-gates accessibili



Sale d'attesa "Sala Amica"



Cinque "Help Phone": punti di chiamata strutturati per facilitare la comunicazione tra PRM e addetti al servizio assistenza (accessibili anche dai passeggeri non udenti)



Filmato che spiega i servizi aeroportuali ai passeggeri non udenti tramite un video in Lingua dei Segni Italiana (LIS) con sottotitoli, realizzato con ENS, Agfa e Animu



Percorso LOGES per i passeggeri ipovedenti o non vedenti, integrato ai percorsi esterni e completato da mappe tattili, realizzate con le associazioni UICI e Amnic Bologna



Rampa di accesso ai taxi per i passeggeri in sedia a rotelle

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

Responsabile di garantire standard di qualità sia per le attività di propria gestione che per quelle gestite da terzi, AdB svolge annualmente audit di controllo sull'organizzazione del servizio interno e sul fornitore che gestisce il trasbordo nell'assistenza in arrivo, oltre ad un'indagine mensile sulla soddisfazione dei passeggeri che usufruiscono del servizio PRM. Consapevole che la cura e la gestione dei servizi passa attraverso la qualità e la formazione delle persone che li erogano, AdB ha inoltre predisposto percorsi formativi obbligatori, con 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<sup>17</sup>.

Il Protocollo d'intesa per la Promozione del turismo accessibile in aeroporto illustra le buone pratiche di inclusione e di progettazione partecipata messe in opera dall'Aeroporto e intende favorire concretamente l'accessibilità dell'aeroporto alle persone disabili e migliorare la loro esperienza di viaggio, con una particolare attenzione all'accessibilità e ai parcheggi. AdB è stato il terzo aeroporto in Italia a sottoscrivere questo tipo di accordo ed è la prima azienda privata del territorio, consapevole del servizio pubblico che eroga, ad impegnarsi con il Comune di Bologna su questi temi. AdB punta infatti alla condivisione con gli stakeholder della propria policy PRM, affinché questa sia adeguata alle esigenze ed aspettative reali. Nel 2020 tuttavia, non è stato possibile svolgere gli incontri di condivisione previsti dal Protocollo d'Intesa, ma è stato in ogni caso mantenuto un flusso di condivisione delle attività svolte.

### Indicatori di performance

Traffico PRM - Progressivo			
Mese	2018	2019	2020
Gennaio	3.012	3.184	3.584
Febbraio	5.532	5.980	6.693
Marzo	8.692	9.280	7.479
Aprile	12.229	13.058	7.516
Maggio	16.014	16.825	7.607
Giugno	19.578	21.028	8.069
Luglio	23.535	25.304	9.852
Agosto	26.882	28.758	11.549
Settembre	30.475	33.035	12.876
Ottobre	34.333	37.195	14.562
Novembre	37.603	40.837	15.653
Dicembre	41.142	44.869	16.607

Traffico PRM - Mensile			
Mese	2018	2019	2020
Gennaio	3.012	3.184	3.584
Febbraio	2.520	2.796	3.109
Marzo	3.160	3.300	786
Aprile	3.537	3.778	37
Maggio	3.785	3.767	91
Giugno	3.564	4.203	462
Luglio	3.957	4.276	1.783
Agosto	3.347	3.454	1.697
Settembre	3.593	4.277	1.327
Ottobre	3.858	4.160	1.686
Novembre	3.270	3.642	1.091
Dicembre	3.539	4.032	954

Vista l'eccezionalità dell'anno in esame è stata concordata con Enac e gli altri aeroporti italiani la non pubblicazione dei dati della Carta dei Servizi 2020.

<sup>17</sup> Per ulteriori informazioni sulla formazione degli addetti PRM si rimanda al capitolo "Formazione"

## 2. La strategia per creare valore

### 2.5.4 La qualità dell'offerta commerciale e dei servizi premium

Gli eventi derivanti dalla pandemia dovuta al Covid-19 e le conseguenti disposizioni normative hanno impattato profondamente l'offerta commerciale che AdB da sempre offre per rispondere alle diverse esigenze della clientela e arricchire la *customer experience* attraverso un'offerta che si distingue e che richiami le eccellenze locali e la tradizione gastronomica. Le attività commerciali all'interno del terminal passeggeri si estendono su una superficie di 4.400 mq con 41 punti vendita, tra *duty free, food & beverage e retail*.

Dopo una prima parte dell'anno (mesi di gennaio e febbraio) di andamento regolare, a causa del rapido evolversi della pandemia si è arrivati in breve, anche per disposizioni normative, alla chiusura dei punti vendita, ad eccezione di pochi esercizi commerciali funzionali a garantire un servizio minimo ai passeggeri in partenza ed in arrivo e alla airport community. Tale situazione è proseguita fino al mese di luglio quando, allentati i vincoli agli spostamenti e quindi ripreso il traffico, seppur assai ridimensionato rispetto al 2019, si è cercato di definire un piano per le riaperture dei punti vendita.

Il basso livello di traffico ha avuto come ripercussione il ridimensionamento dell'offerta di prodotti e servizi disponibili ai passeggeri, elemento peraltro comune alla maggior parte degli aeroporti nazionali ed internazionali, ciò nonostante grazie alle buone relazioni di business e alla disponibilità di alcuni gestori dei punti vendita è stato possibile garantire i servizi minimi, soprattutto nell'ambito del Food & Beverage.

Gli impatti della pandemia sono apparsi da subito severi anche per i subconcessionari, ragion per cui non si poteva escludere un elevato rischio di rescissione dei contratti legato all'eccezionalità degli eventi che hanno determinato, da subito, un'elevata incertezza

soprattutto in ottica prospettica. Nell'ottica di limitare le vacancies e soprattutto nella volontà di consolidare i rapporti contrattuali in un fattivo e concreto concetto di partnership, sin dai primi momenti in cui si è manifestata la pandemia AdB ha adottato politiche atte all'adeguamento dei canoni subconcessori alla situazione che si stava concretizzando.

Già nel corso dei mesi di marzo ed aprile si è data una prima risposta, definita emergenziale, finalizzata a dare un concreto segnale attraverso la riduzione dei canoni tramite un abbassamento dei minimi garantiti. Nel corso dei mesi successivi in cui la ripresa del traffico aereo manifestava forti ritardi e in un contesto ancora caratterizzato da forti incertezze, AdB ha poi creato, in linea con l'approccio seguito nella maggioranza degli scali a livello nazionale, le condizioni affinché le attività commerciali potessero riaprire attraverso l'annullamento dei minimi garantiti e i parziali prolungamenti delle scadenze dei contratti.

Verso la fine dell'anno AdB ha definito una chiara strategia volta a rafforzare le durature partnership commerciali creando le condizioni per una ricostituzione delle condizioni commerciali ai livelli pre-covid, a questo proposito il Gruppo ha definito uno schema contrattuale trasparente ed ambizioso che nel corso del mese di dicembre 2020 è stato inviato a tutti i concessionari.

Il diffondersi della pandemia ha messo in stand by anche i servizi premium offerti ai passeggeri, inclusa la *Blq Fitness Lounge*, la palestra sviluppata in collaborazione con Technogym inaugurata a gennaio 2020 e tutte le consuete iniziative organizzate nella *Business Lounge* e rivolte agli ospiti e al territorio (degustazioni, eventi in sala conferenze, Marconi Music Festival).

### 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

#### *Safety*

AdB ha elaborato la Politica di safety aeroportuale, valida per tutti i soggetti che operano in airside, orientata al rispetto dei più elevati standard internazionali, con l'obiettivo di rispettare, in linea con le best practice, tutti i requisiti normativi nazionali e internazionali applicabili. La Policy è volta a garantire adeguati livelli di safety, porre il rispetto della safety tra i primi obiettivi di ogni responsabile coinvolto nelle operazioni in airside e assicurare che la Politica sia compresa e implementata ad ogni livello aziendale ed interaziendale. AdB ritiene che il vero progresso nella gestione in sicurezza dell'attività aeroportuale possa essere raggiunto solamente con il coinvolgimento di tutto il proprio personale, di tutti gli operatori ed enti aeroportuali e degli stakeholder, perseguendo una condotta ispirata ai più alti standard di safety.

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.

Il Safety Management System (SMS) si configura come un sistema idoneo a garantire che le operazioni aeroportuali si svolgano in condizioni di safety prefissate e a valutare nel contempo l'efficacia del sistema stesso al fine di intervenire, ove necessario, con opportune azioni correttive/preventive. L'obiettivo principale dell'SMS è la prevenzione degli incidenti: tale finalità può essere perseguita tramite l'identificazione, la valutazione, l'eliminazione o il controllo, fino a livelli considerati accettabili e controllabili, dei cosiddetti *safety-related hazards*. Essendo l'SMS relativo a tutte le attività afferenti la safety aeroportuale, ciascun soggetto aeroportuale privato e pubblico è tenuto a collaborare con i programmi di safety, riportando immediatamente al Gestore qualsiasi incidente, inconveniente o evento che abbia, o avrebbe

potuto, compromettere la safety delle operazioni e a fornire al Gestore tutte le evidenze e le informazioni necessarie ad identificarne le cause. Una gestione efficace dell'SMS richiede la partecipazione, l'impegno, le conoscenze e l'esperienza di tutti i soggetti aeroportuali.

Il processo di **comunicazione, informazione e promozione** è essenziale per rendere partecipe e coinvolgere ogni soggetto che opera nel "sistema aeroportuale", al fine di perseguire il

raggiungimento degli obiettivi fissati in materia di safety e dare concreta attuazione alle politiche di Gruppo. Il principio che deve ispirare tale processo si fonda sulla cooperazione tra tutti i soggetti interessati, sia interni che esterni: a tal fine AdB provvede alla correlazione funzionale tra la propria attività operativa e quella dei diversi soggetti aeroportuali al fine di garantire un approccio efficace ed integrato.

## La Governance della Safety

Conformemente a quanto indicato dalla normativa nazionale ed internazionale, AdB si è dotato di un sistema di governance della Safety organizzato in comitati. Il **Safety & Compliance Review Board** ha un ruolo proattivo nella discussione di tutti gli aspetti di safety e costituisce un supporto per l'Accountable Manager nell'attuazione delle politiche e degli obiettivi di safety e nella verifica delle conformità dell'infrastruttura, dell'organizzazione e delle procedure ai requisiti regolamentari.

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

aeroporto.

Il **Local Runway Safety Team** ha il compito specifico di analizzare e valutare la safety operativa della pista e più in generale dell'area di manovra, così da poter concretamente contribuire all'adozione di misure correttive idonee e/o preventive, finalizzate a contenere e a diminuire il numero degli eventi legati alle incursioni in pista. Il Local Runway Safety Team è composto, oltre che da AdB, dai rappresentanti di: Airlines Operators Committee (AOC), Enav, ENAC, Associazione di categoria dei controllori di volo (Anacna), Associazione di categoria dei piloti, area movimento e area progettazione del gestore e da un rappresentante degli autisti dei mezzi aeroportuali.

### Attività di formazione e sensibilizzazione sulla safety

Nel corso del 2020 la maggior parte delle attività di sensibilizzazione sulla safety sono state erogate tramite i rappresentanti della safety deputati a partecipare ai safety committee. Non potendo organizzare *safety meeting* in presenza, le informazioni sono state inoltrate dal Safety Management System via mail o tramite i comitati organizzati in modalità remota ai sopraccitati referenti safety che, a loro volta, hanno provveduto ad aggiornare il rispettivo personale in attività.

Il Safety and Compliance management system ha poi eseguito diversi audit per il controllo del rispetto del protocollo aziendale in merito alle misure di contenimento del virus covid-19. Tali audit sono stati eseguiti in presenza ed hanno avuto un ruolo di controllo e al contempo di sensibilizzazione al personale relativamente alle misure da adottare.

È stato inoltre aggiornato l'hazard log del Gestore aeroportuale alla luce della nuova situazione generatasi con la diffusione della pandemia, della riduzione sensibile del traffico e della discontinua presenza del personale operativo.

Infine, è stato erogato a tutto il personale coinvolto nella gestione dei cambiamenti organizzativi, procedurali e infrastrutturali un corso di 2 giornate sul *change management* in conformità a quanto definito nel regolamento UE 139/2014 e ai contenuti della PO30 del manuale di aeroporto.

## 2. La strategia per creare valore

### Indicatori di performance

Indicatore	2018		2019		2020	
	Obiettivi (movimenti stimati 73.938)	Consuntivo (movimenti reali 71.503)	Obiettivi (movimenti stimati 69.225)	Consuntivo (movimenti reali 77.126)	Obiettivi (movimenti stimati 77.752)	Consuntivo (movimenti reali 30.139)
N° di segnalazioni inerenti la sicurezza operativa ogni 1000 movimenti	> 12,3 % Almeno 900	784 (10,90% <sup>18</sup> )	non considerato	non considerato	non considerato	non considerato
N° ground safety report / 1000 movimenti	-	-	≥ 0,99%	92 (1,19%)	≥ 1%	26 (0,86%)
N. di Voluntary Safety Report ogni 1000 movimenti	>1,3 % Almeno 100	106 (1,48%)	≥ 1,5%	106 (1,37%)	≥ 1,5%	27 (0,87%)
Collisione mezzo - aeromobile	<0,08% Max 6 eventi	11 (0,15%) (di cui 3 senza danno)	≤ 0,15%	8 (0,10%)	≤ 0,10%	1 (0,03%)
Collisione mezzo - mezzo	<0,17% Max 13 eventi	17 (0,23%)	≤ 0,23%	15 (0,22%)	≤ 0,22%	0,23%
Collisione mezzo-pontili	<0,01 Max 1 evento	1	non considerato	non considerato	non considerato	non considerato
Sversamenti mezzi di rampa	<0,4% Max 30 eventi	47 (0,65%)	≤ 0,65%	63 (0,81%)	≤ 0,65%	38 (1,26%)
Manovre di retromarcia senza l'ausilio dell'operatore	<0,27% Max 15 eventi	7 (0,09%)	Modificato nei due indicatori seguenti	non considerato	non considerato	non considerato
Manovre di retromarcia senza l'ausilio dell'operatore con stand attiguo occupato	-	-	≤ 0,08% Max 6 eventi	1 (0,01%)	non considerato	non considerato
Manovre di retromarcia senza l'ausilio dell'operatore con stand attiguo libero	-	-	≤ 0,17% Max 12 eventi	10 (0,12%)	non considerato	non considerato
Mancato stop aeronautico	<0,06% Max 5 eventi	6 (0,08%)	≤ 0,06%	6 (0,07%)	≤ 0,06%	4 (0,13%)
Rifiuti provenienti da pulizia di bordo	<0,40% Max 30 eventi	15 (0,20%)	non considerato	non considerato	non considerato	non considerato
Mancata esecuzione controllo FOD prima dell'arrivo del volo	<0,54% Max 40 eventi	64 (0,89%)	≤ 0,85%	37 (0,47%)	≤ 15 segnalazioni	15
Mancato inserimento tacco obbligatorio nei nostri bagagli sottobordo	-	-	≤ 0,34% Max 24 eventi	14 (0,18%)	≤ 25 segnalazioni	17
Mancato rispetto della no-touch policy	-	-	≤ 0,34% Max 24 eventi	22 (0,28%)	≤ 20 segnalazioni	16
Mancata effettuazione del walk around in arrivo	-	-	≤ 0,17% Max 12 eventi	5 (0,06%)	non considerato	non considerato
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%)	non considerato	non considerato
Mancato o parziale monitoraggio sbarchi a piedi	-	-	-	-	≤ 25 segnalazioni	15

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

Gli obiettivi stabiliti ad inizio 2020 sono stati sensibilmente influenzati dalla pandemia in corso che ha determinato una riduzione del personale in attività e una discontinuità dell'attività lavorativa caratterizzata da lunghi periodi di assenza del personale. La riduzione del numero di movimenti ha inoltre condizionato significativamente gli obiettivi 2020 ed ha reso necessaria una modifica nel mese di settembre dei *safety performance indicator* stabiliti.

### Wildlife control

Per Wildlife Strike si intende l'impatto violento tra aeromobili e animali selvatici (prevalentemente volatili) le cui conseguenze possono essere gravi. Nel 2020 l'Aeroporto di Bologna ha registrato **30.139** movimenti aeromobili con **23** segnalazioni valide (eventi con nessun danno, ingestione nei motori o impatti sul volo) per il calcolo del Bird Risk Index, di cui **18** hanno coinvolto volatili e **5** 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 2020 risulta **0,07**.

Il dato registrato nel 2020, confrontato al 2019, vede un valore

Nel dettaglio, considerate le previsioni di traffico molto ridotte negli ultimi mesi dell'anno e i dati raccolti fino a settembre, che poco si discostavano dal trend del primo trimestre, si è concordato di focalizzare l'attenzione e le attività sul miglioramento degli indicatori che hanno subito le, seppur minime, variazioni, definendo i *safety performance target (SPT)* solo per alcuni *safety performance indicator*.

leggermente superiore (0,06), poiché influenzato dal numero di avvistamenti e dalla riduzione dei movimenti: tuttavia tale valore permane molto al di sotto del livello soglia di 0,5 testimoniando quindi la sicurezza delle operazioni dell'aeroporto di Bologna e l'efficacia delle misure di mitigazione implementate. La riduzione del traffico ha infatti portato la fauna ad una vera e propria rioccupazione degli spazi, tendenza che si è confermata anche in tutto il sedime aeroportuale.

Al fine di contenere il rischio di impatto è stata valutata la possibilità di intervenire sulla crescita dell'erba medica, particolarmente attrattiva per i volatili.

### Indicatori di performance

2020- 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	1	0	0	0	0	5.823	5.003	11	0,05
Febbraio	3	0	0	0	0	5.419	5.396	9	0,1
Marzo	1	0	0	0	0	2.107	21.829	11	0,01
Aprile	1	0	0	0	0	475	13.253	14	0,01
Maggio	1	0	0	0	0	464	19.058	14	0,02
Giugno	2	0	0	0	0	833	29.260	15	0,12
Luglio	2	0	0	0	0	2.878	11.911	11	0,03
Agosto	2	0	0	0	0	3.671	7.898	11	0,02
Settembre	6	0	0	0	0	2.080	8.578	11	0,28
Ottobre	4	0	0	0	0	2.755	14.097	11	0,15
Novembre	0	0	0	0	0	1.899	3.853	10	0
Dicembre	0	0	0	0	0	1.735	3.640	11	0
<b>Totale</b>	<b>23</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>30.139</b>	<b>143.776</b>	<b>139</b>	<b>0,07</b>

## 2. La strategia per creare valore

### Security

I servizi di Security in gestione diretta del 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 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 2020 AdB Security conta un organico di 147 Guardie Particolari Giurate (GPG), di cui 55 ricoprono la carica di Supervisore (SPV) e 7 quella di Security Passenger Manager (SPM). Per le guardie in forza, a rotazione si è utilizzata la Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria. 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 personale addetto alla sicurezza che opera in prima linea è a contatto diretto con i passeggeri. In seguito alla diffusione della pandemia e al fine di garantire la sicurezza di passeggeri e dipendenti, AdB ha previsto alcune misure volte a ridurre il rischio di contagio. In particolare per quanto riguarda i controlli di sicurezza, grazie al sistema brevettato BEST è stato possibile ridurre l'interazione frontale tra il personale addetto ai controlli e i passeggeri. Le modalità di svolgimento previste dal sistema BEST adottano infatti una nuova metodologia, autorizzata e già positivamente attuata, che consente agli addetti Security di svolgere eventuali controlli sulla persona posizionandosi alle spalle del passeggero anziché di fronte, per limitare le occasioni di contagio.

Il personale Security deve svolgere attentamente e diligentemente il proprio lavoro e per questo motivo viene **monitorato** attraverso 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. Il sistema di valutazione delle performance del personale addetto alla sicurezza è rimasto il medesimo anche durante la pandemia.

Nell'ottica di monitorare l'applicazione della normativa di riferimento, AdB effettua Controlli di Qualità mensili. L'attività di controllo è svolta tramite il passaggio, attraverso tutte le postazioni di controllo dell'Aeroporto di articoli proibiti e/o titoli non validi all'accesso. Almeno 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. I test di qualità sono proseguiti anche nel 2020 e sono stati sospesi solo nel mese di dicembre, causa il ridotto afflusso di passeggeri.

### 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. Nel caso in cui si riscontrino non conformità o aree di miglioramento si procede all'aggiornamento dei vari piani. AdB verifica con cadenza annuale l'efficacia del piano di Business Continuity mediante la simulazione di un evento che porti alla messa in atto della procedura di IT Continuity e Disaster Recovery.

Nel 2020 il Gestore ha organizzato un'esercitazione di tipo full scale simulante un incidente all'interno del sedime aeroportuale, che ha coinvolto, oltre ai soggetti aeroportuali, anche il territorio circostante. La simulazione ha avuto lo scopo di testare la corretta applicazione del PEA (Piano di Emergenza Aeroportuale) e l'interazione fra i vari soggetti coinvolti, la catena dei soccorsi nonché le proposte di miglioramento al piano scaturite dalle precedenti esercitazioni e la gestione di un incidente aeronautico all'interno di uno scenario pandemico caratterizzato da un Centro Operativo Di Emergenza (COE) virtuale, attraverso l'uso di una piattaforma online.

Poiché la gestione del COE "non in presenza", a parere di tutti i partecipanti, ha dato risultati molto soddisfacenti in materia di scambio di informazioni e documenti, si pensa di introdurre questo format in modo stabile.

## 2.5.6 Comunicare e coinvolgere i passeggeri



CARE

Nel corso del 2020 le attività di Comunicazione sono state fortemente impattate dalla pandemia da Covid-19: da un lato perché, a partire dal mese di marzo, le attività “ordinarie” di promozione di voli e servizi si sono praticamente azzerate, in coerenza con la sospensione dei collegamenti e delle attività commerciali, dall'altro perché l'emergenza sanitaria e le misure adottate dall'aeroporto per garantire la sicurezza dei passeggeri e dei lavoratori hanno richiesto alla Comunicazione una risposta eccezionale per rapidità, efficienza e mole di lavoro. Un impegno portato avanti durante tutto il periodo di emergenza, in stretta collaborazione con le diverse aree aziendali, anche grazie alla presenza dell'Ufficio stampa nella Task force aziendale attivata fin dai primi giorni dell'emergenza.

Tra le attività più significative realizzate nel 2020, nei mesi di gennaio e febbraio la Capogruppo ha lavorato principalmente sui temi dello Sviluppo Sostenibile, con la creazione di una campagna pubblicitaria multicanale veicolata attraverso i quotidiani, i canali social dell'aeroporto, le pagine web, i monitor SIE in aeroporto e una maxi affissione nel centro di Bologna, con il lancio della navetta veloce su rotaia sopraelevata Marconi Express – People Mover, di cui è stata realizzata anche tutta la segnaletica in aeroporto e con la promozione dei mezzi di trasporto pubblico tra i dipendenti della Comunità aeroportuale attraverso un abbonamento unico integrato “MaaS” (Mobility Days). Inoltre, è stata organizzata l'inaugurazione

e presentazione ai media della nuova Palestra aeroportuale “BLO Fitness Lounge” in collaborazione con Technogym.

Nell'ambito del Piano Innovazione, l'Aeroporto di Bologna ha anche attivato sul proprio sito web il **virtual tour** “Bologna Airport 360 gradi Experience”: una visita dell'aeroporto a 360 gradi, con contenuti informativi sulle aree e sui punti di interesse del Terminal, che l'utente può fruire da casa prima di recarsi in aeroporto.

Inoltre, è stato organizzato l'evento **“Intranet Day”** per far conoscere meglio a tutta la popolazione aziendale gli strumenti collaborativi dell'Intranet in modo ludico e divertente, iniziativa che si è poi rivelata particolarmente utile alla luce dell'avvento della pandemia, quando la *smart working emergency* ha reso imprescindibile l'utilizzo degli strumenti aziendali online per lavorare in maniera condivisa e innovativa da postazioni remote.

Da marzo, la pandemia da Covid-19 ha sconvolto i piani della comunicazione, portando alla sospensione di alcune attività (ad esempio: la campagna di condivisione della strategia aziendale) e alla rimodulazione di altre. Annullati tutti gli incontri in presenza, anche le conferenze stampa “classiche” sono state sostituite da **incontri online** o da nuove forme di presentazione con “distanziamento”.

Il 2020 è stato anche un anno di ulteriore crescita per tutti i **canali social** di AdB. Ai canali Twitter, Facebook, LinkedIn, Youtube, avviati negli anni passati, si è inoltre aggiunto il canale Instagram. I canali che hanno avuto il tasso di coinvolgimento maggiore - totale di reazioni, commenti e condivisioni - si confermano Facebook e LinkedIn.

### PRESENZA SUI SOCIAL NETWORK



Sempre in ambito social, a inizio 2020 l'Aeroporto di Bologna ha attivato il nuovo **chatbot** che funziona su Facebook Messenger e che ha sviluppato tutta la sua potenzialità nel momento dell'emergenza. Il progetto permette di fornire in modo istantaneo informazioni riguardanti lo stato dei voli in tempo reale, le condizioni meteo della destinazione scelta, la documentazione da portare in aeroporto e altre indicazioni utili sugli spostamenti. Dotato di intelligenza artificiale, il chatbot è in grado di gestire le domande degli utenti, ma anche di imparare dalle conversazioni. Il progetto è in fase di sviluppo per inserire nuovi argomenti ai quali il chatbot sarà in grado di dare risposta per venire incontro alle esigenze dei passeggeri. Nel 2020 il chatbot ha gestito oltre 62 mila messaggi. Negli ultimi anni è stata avviata anche una intensa attività di

produzione di **video**, ad uso sia interno che esterno (in larga parte per i canali social). I video rivolti ai soli dipendenti del Gruppo hanno riguardato soprattutto temi legati alla pandemia: le misure di sicurezza e le buone norme di comportamento da adottare, tutorial sull'uso di mascherine, sul loro smaltimento e la disinfezione delle mani, tutorial utili per lo smart working, campagna di sensibilizzazione vaccinale antinfluenzale e consigli della psicologa aziendale per affrontare meglio la pandemia. La maggioranza dei video per l'esterno ha invece riguardato: la sensibilizzazione sulla sicurezza dei passeggeri e del personale, i lavori di manutenzione straordinaria della pista di volo, l'operatività dell'aeroporto durante la pandemia e le “storie” degli operatori aeroportuali che hanno continuato a garantire i servizi ai passeggeri.

## 2. La strategia per creare valore

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



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

Per i passeggeri è stata attivata una **nuova sezione del sito**, raggiungibile direttamente dalla homepage e denominata "COVID-19: La gestione dell'emergenza e le nostre azioni per il futuro", in cui sono state elencate tutte le azioni compiute dal gestore per garantire la sicurezza sanitaria in aeroporto. La sezione ospita anche una pagina di Q&A ed alcuni video, prodotti con sole risorse interne, per illustrare le soluzioni adottate per garantire la sicurezza del passeggero all'interno del terminal. I clienti dell'aeroporto sono stati informati anche tramite **newsletter**. Totem informativi, cartellonistica, segnaletica, vetrofanie e grafiche hanno inoltre accompagnato e informato il passeggero all'interno del terminal. Le diverse iniziative e soluzioni adottate per contrastare il coronavirus sono state quindi pubblicizzate con comunicati stampa, interviste, servizi tv.

### Coinvolgimento delle istituzioni

Quale attore che opera in un sistema territoriale complesso, AdB non può prescindere dal lavorare in coordinamento con le istituzioni nazionali e internazionali, sviluppando sinergie nello sviluppo dei servizi ai passeggeri e rendendosi parte attiva nella crescita del territorio. L'aeroporto infatti si fa promotore non solo di iniziative legate alla gestione delle attività aeroportuali, ma anche di questioni di impatto sociale e ambientale.

Le istituzioni locali ricoprono un ruolo chiave, sia come interlocutori che come partner, anche nel perseguimento dell'obiettivo strategico di rendere l'aeroporto sempre più sostenibile per il territorio. Con riferimento specifico alla comunicazione, è attivo un dialogo costante con i referenti della comunicazione di Enac e di Assaeroporti e con gli uffici stampa dei maggiori aeroporti italiani (gruppo comunicatori Assaeroporti) ed europei (Digital Communication Forum di Aci Europe), con gli uffici stampa degli enti territoriali locali, di Apt Emilia-Romagna, Bologna Welcome e Camera di Commercio di Bologna. Sul tema People Mover, AdB ha lavorato inoltre in sinergia con gli uffici comunicazione di Tper e Marconi Express.

Nelle relazioni con le istituzioni, AdB pone quindi particolare attenzione alle principali tematiche ambientali: dall'impatto sulla qualità dell'aria a quello acustico, a quello di risparmio energetico e utilizzo di fonti alternative. Per la gestione degli impatti acustici, ad esempio, è stato istituito un gruppo tecnico a cui partecipano AdB e i rappresentanti dei principali enti territoriali quali Comune di Bologna, ARPAE, Comune di Calderara di Reno, con l'obiettivo di coordinare

il rapporto con i cittadini, sviluppare le attività di monitoraggio e garantire uno scambio sistematico delle informazioni. Ma non solo, AdB in qualità di grande infrastruttura strategica, partecipa anche al Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile (PAES) del Comune di Bologna con l'intento di fornire adeguato supporto al perseguimento degli obiettivi comuni di riduzione delle emissioni climalteranti. Già dal 2015 inoltre, AdB, Regione Emilia-Romagna, Città Metropolitana di Bologna, Comune di Bologna, Comune di Calderara, TPer hanno siglato l'Accordo Territoriale Attuativo per la Decarbonizzazione dell'Aeroporto, redatto ai sensi della LR 20/2000, con cui AdB si impegna alla realizzazione di alcune opere in risposta all'esigenza di mitigare gli impatti ambientali connessi con lo sviluppo infrastrutturale di lungo periodo, anche in ottemperanza di quanto prescritto dal Decreto di VIA del Masterplan, per un investimento iniziale di 6,5 milioni di Euro. A gennaio 2020 l'Accordo è stato aggiornato sulla base del nuovo Master Plan aeroportuale 2016-2030 e delle mutate esigenze progettuali, portando l'investimento della Capogruppo fino a un massimo di 9,3 milioni di Euro. Le opere incluse nell'Accordo includono la realizzazione di un'ampia fascia boscata a nord dell'aeroporto di estensione pari a 40 ettari e con potenziale di assorbimento della CO<sub>2</sub> pari a circa 2.300 tonnellate/anno, interventi di conservazione naturalistica sul sito di interesse comunitario SIC IT4050018 "Golena San vitale" e la progettazione e relativo finanziamento di un ramo di pista ciclabile di collegamento fra il polo aeroportuale e la città di Bologna.

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



In tempo di pandemia, va segnalata la costante e proficua collaborazione tra AdB e Azienda Unità Sanitaria Locale di Bologna, che ha permesso di allestire un punto tamponi dedicato ai passeggeri, ma fruibile anche dal personale della Comunità aeroportuale, tramite apposito protocollo. La Ausl ha inoltre offerto ai dipendenti aeroportuali l'opportunità della vaccinazione anti-influenzale, in quanto operatori di servizio pubblico essenziale: la relativa campagna di vaccinazione è stata promossa sui canali interni di comunicazione. AdB ha avuto un dialogo costante con gli uffici Comunicazione della Ausl e dell'Assessorato Regionale alla Sanità, per una informativa coordinata ai passeggeri sul tema Covid. Anche la Polizia di Frontiera e la Sanità Aerea - Ministero della Salute hanno fornito materiali ed informazioni utili ad AdB, per informare ed orientare al meglio i passeggeri.

## *Coinvolgimento del territorio*

Oltre che con le istituzioni, AdB interagisce con altri player del territorio creando valore per la comunità, le aziende e gli stakeholder locali. Attraverso le attività commerciali e gli spazi di cui dispone, il Gruppo nel corso degli anni ha dato vita a diverse iniziative ed attività, creando occasioni di promozione culturale e artistica del territorio e accrescendo la visibilità delle eccellenze locali, in particolare dei settori automobilistico ed enogastronomico. La visibilità ottenuta dalle attività di advertising e la partecipazione agli eventi ospitati nella struttura aeroportuale aiuta infatti a creare valore e consolidare la brand awareness delle aziende locali presso il pubblico nazionale ed internazionale in transito presso lo scalo.

Purtroppo, a causa della pandemia, gli eventi portati avanti negli ultimi anni (Marconi Music Festival, Giornata della Gentilezza, Festa della Musica) sono stati tutti annullati. Il budget destinato alle sponsorizzazioni e alle attività di supporto al territorio, seppure ridotto, ha consentito di garantire il sostegno alle eccellenze locali, come la Cineteca di Bologna per il Cinema in Piazza. Inoltre, dal 1° luglio al 30 settembre, con l'iniziativa "You Care, We Thanks", l'Aeroporto di Bologna ha offerto l'ingresso gratuito in Marconi

Lounge a tutti i medici, infermieri e operatori sanitari italiani in partenza da Bologna, per ringraziare il personale sanitario che ha fronteggiato l'emergenza Coronavirus. L'iniziativa è stata promossa su tutti i canali dell'aeroporto: sito internet, social, monitor in aeroporto e comunicato stampa.

Infine, in termini di sostegno al territorio, il Gruppo collabora da diversi anni con ANT, Onlus che fornisce assistenza medico specialistica gratuita a casa dei malati di tumore senza alcun costo per le famiglie. Nel periodo 2019-2020<sup>19</sup>, l'Aeroporto di Bologna ha donato all'ANT circa 110 mila prodotti ritirati ai controlli di sicurezza tra liquidi (confezioni sigillate di shampoo, creme solari, profumi, olio, liquori, acqua, ecc.), bagagli abbandonati e ben 15 hoverboard. Ad essi si aggiungono altri piccoli oggetti in metallo (coltelli, coltellini, utensili, forbici) per circa 270 kg. Se consideriamo un valore minimo di 1 euro a prodotto, parliamo di una donazione di almeno 110.000 euro, un contributo importante per la Fondazione che conferisce al Marconi il riconoscimento "Grande Amico ANT" nell'ambito del Premio Eubiosia "Franco Pannuti" 2020, tradizionalmente assegnato in novembre ad aziende e realtà sostenitrici.

---

19 Dati aggiornati a settembre 2020

## 2. La strategia per creare valore

### 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 politiche, strumenti e 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 e standard di Certificazione, 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 UNI ES ISO 45001:2018

Certificazione energetica UNI EN ISO 50001:2018

Accreditamento Airport Carbon Accreditation – Livello 2

Nonostante la crisi pandemica da Covid-19 la Capogruppo ha finalizzato nel corso dell'anno l'adeguamento del sistema di gestione Salute e Sicurezza al nuovo standard **UNI ISO45001:2018** e l'aggiornamento del Sistema di Gestione dell'Energia alla nuova norma **ISO50001:2018** e inoltre ha finalizzato l'implementazione

del **Sistema di Gestione della Sicurezza Antincendio (SGSA)**. 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.

#### Politica per la Qualità, l'Ambiente, l'Energia e la Sicurezza<sup>20</sup>

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.

<sup>20</sup> 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. Il Sistema di monitoraggio, integrato con la traccia radar, produce numerosi dati che sono elaborati e resi disponibili ai cittadini e al territorio e che sono utilizzati per identificare eventuali misure migliorative.

### 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 in base a quanto è disposto dalla Regione Emilia-Romagna** (per tramite di specifiche delibere), ma comunque prioritariamente **al completamento dei sistemi di monitoraggio acustico, al 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. Dal 1° gennaio 2020 la Capogruppo ha avviato la riscossione dell'imposta riversandola conseguentemente alla Regione Emilia-Romagna; la drastica riduzione del traffico ha avuto un impatto significativo anche su questo gettito.

Una delle tematiche più critiche relativamente all'impatto acustico è il disturbo arrecato alla popolazione residente nelle aree interessate dal sorvolo degli aerei. Da sempre AdB ha costruito un dialogo e un confronto con gli Enti locali attraverso il lavoro svolto dalla Commissione aeroportuale presieduta da ENAC e dal Gruppo tecnico per il rumore aeroportuale coordinato dal Comune di Bologna. Tali organici tecnici lavorano all'analisi delle problematiche connesse con il rumore aeroportuale sulle zone residenziali, alla gestione dei reclami da parte dei cittadini, e all'individuazione di possibili azioni e progettualità di mitigazione e compensazione dell'impatto acustico.

Parallelamente, AdB ha implementato un Piano d'Azione che descrive le misure di mitigazione e compensazione che l'Aeroporto ha attuato e intende attuare in futuro. Anche in questo caso il dialogo con i diversi soggetti aventi titolarità, autorità e competenza in materia, si è dimostrato fondamentale per la redazione del Piano, così come le sedi tecniche istituzionali preposte, quali la

Commissione aeroportuale e il Gruppo tecnico rumore.

Nel corso del 2020 sono state svolte, in stretta collaborazione con ENAC ed ENAV, attività inerenti al monitoraggio e alla comunicazione al territorio dei sorvoli notturni autorizzati lato città, nonché la progettazione di una sezione all'interno del sito web dedicata alla visualizzazione in tempo reale del traffico aereo operante sullo scalo e dei livelli di rumore registrati dalle centraline del sistema di monitoraggio. È stato ultimato lo studio acustico su specifici ricettori esterni alla zonizzazione acustica aeroportuale, svolto ai sensi del Decreto VIA Masterplan. Gli esiti dello studio sono stati oggetto di prime valutazioni inerenti alle eventuali azioni successive, anche da compiersi in accordo con la Commissione aeroportuale. La Capogruppo ha inoltre sottoscritto con il Comune di Bologna un impegno di finanziamento di 200 mila Euro per la realizzazione di alcuni interventi di mitigazione dell'impatto acustico da sorvolo aeromobili su una scuola d'infanzia del quartiere.

## 2. La strategia per creare valore

### Indicatori di performance

Postazione	LVA [dB(A)] <sup>21</sup>	LVA [dB(A)]	LVA [dB(A)]
	31/12/2018	31/12/2019	31/12/2020
P1	65,1	65,6	63,8
P4	61,8	62,0	58,5
P5	55,6	55,1	52,2
P6	62,1	63,5	58,9
P7	54,5	56,3	51,0
P8	52,6	52,6	48,6
P9	nd	55,1	50,0

I dati rappresentati mostrano i livelli di rumore registrati dalle centraline acustiche situate a monitoraggio dei centri abitati limitrofi l'aeroporto. I livelli sono riferiti al traffico aereo registrato in atterraggio e decollo presso lo scalo nel periodo di riferimento. Come previsto dal Decreto 31.10.1997, ai fini del calcolo del livello di rumore aeroportuale sono da escludere i voli di stato, i voli militari e i voli adibiti al trasporto di materiale sanitario. I valori risultano inferiori rispetto ai limiti di rumorosità fissati dalla normativa per le diverse fasce di rispetto e sono verificati grazie al monitoraggio in continuo. I dati sono desunti dal Sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale, che si compone di 7 centraline fisse attive nell'intorno

aeroportuale. Per ciascuna delle stazioni di misura l'indice LVA segue un andamento sostanzialmente costante, senza dunque significative oscillazioni. I fattori che concorrono alla determinazione dell'indicatore sono molteplici, e sono riconducibili sostanzialmente a: numero e tipologia di aeromobili in transito; rateo di salita, quindi quota di sorvolo; traiettoria seguita; peso al decollo/atterraggio; fascia oraria (diurna ovvero notturna). Nel 2020 si è registrato un forte calo del livello di rumore aeroportuale conseguente alla drastica diminuzione del traffico operato, a sua volta dovuta alla pandemia da Covid-19.

21 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, come definite dal Decreto.

## 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.

**Iniziativa  
di efficientamento  
energetico**



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. Dal 2005 AdB è parte del 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. Nel corso del 2020 è stato **completato l'efficientamento dell'impianto di illuminazione** dei moli di imbarco, ed è prossima all'avvio la sostituzione dei vecchi corpi illuminanti delle torri faro airside.

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. Nel 2020 l'intera energia prelevata dalla rete da AdB è certificata proveniente da fonti rinnovabili, inoltre la metà dell'emissioni generate dall'utilizzo in sito del gas naturale sono annullate da certificati di compensazione legati a progetti per la conservazione delle foreste e della biodiversità certificati da parti terze. Le iniziative di efficientamento energetico hanno permesso un risparmio di 5.000.000 kWh rispetto ai consumi prima della realizzazione degli interventi.

AdB ha anche aderito a iniziative e programmi con l'obiettivo di contribuire alla riduzione delle proprie emissioni di CO<sub>2</sub> 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. 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<sub>2</sub>, 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. Il Gruppo conferma l'intenzione di procedere nel 2021 con l'upgrade al Livello 3 del programma Airport Carbon Accreditation.

Nell'ambito del piano degli interventi per l'efficientamento energetico e ambientale AdB ha deciso di impegnarsi nella realizzazione di un nuovo impianto fotovoltaico da circa 190 kW sulla copertura dell'aerostazione passeggeri che permetterà la produzione di oltre 200.000 kWh di energia.

Nel 2020 a fronte della drastica riduzione del traffico aereo AdB ha implementato delle modifiche di gestione degli impianti tecnologici che hanno contribuito in maniera sensibile alla contrazione dei consumi energetici, come mostrato nella tabella successiva. In particolare AdB è intervenuta parzializzando e riducendo gli orari di accensione degli impianti di illuminazione e climatizzazione.

## 2. La strategia per creare valore

### Indicatori di performance

Consumi energetici all'interno dell'organizzazione (GRI 302-1)	u.m.	2018	2019	2020
<b>Da fonti non rinnovabili</b>	<b>GJ</b>	<b>86.947</b>	<b>87.871</b>	<b>72.426</b>
Gas metano	m <sup>3</sup>	2.292.236	2.334.974	1.963.802
Gasolio (per riscaldamento e gruppi elettrogeni)	l	10.445	9.818	917
Benzina (per la flotta)	l	15.579	16.882	9.208
Diesel (per la flotta)	l	95.768	94.621	52.070
<b>Da fonti rinnovabili</b>	<b>GJ</b>	<b>348</b>	<b>339</b>	<b>282</b>
Fotovoltaico (autoprodotta)	kWh	96.805	94.283	78.204
<b>Energia elettrica acquistata</b>	<b>GJ</b>	<b>19.861</b>	<b>18.843</b>	<b>15.486</b>
da fonti non rinnovabili	kWh	253.373	216.280	197.548
certificata da fonti rinnovabili	kWh	5.263.489	5.017.969	4.104.137
<b>Elettricità ceduta</b>				
Elettricità autoprodotta ed immessa in rete	kWh	8.172	64.273	89.280
<b>Consumo totale</b>	<b>GJ</b>	<b>107.156</b>	<b>107.053</b>	<b>88.193</b>
<b>Da fonti non rinnovabili</b>	<b>GJ</b>	<b>87.859</b>	<b>88.649</b>	<b>73.137</b>
<b>Da fonti rinnovabili</b>	<b>GJ</b>	<b>19.297</b>	<b>18.404</b>	<b>15.056</b>

I consumi totali di energia nel 2020 registrano una riduzione imputabile alla contrazione del traffico aereo, a tale impatto si aggiungono per quanto riguarda l'energia prodotta da fotovoltaico la dismissione dell'impianto fotovoltaico sulla copertura dell'aerostazione passeggeri e la dismissione delle centrali termiche a gasolio, che comportano una riduzione nel dato relativo al gasolio (per riscaldamento e gruppi elettrogeni).

I consumi 2020 di AdB di gas metano derivano da un nuovo contratto sottoscritto dal Gruppo che nel 2020 ha acquistato gas associato a certificati di compensazione delle emissioni di CO<sub>2</sub>: le emissioni compensate sono pari al 50% del gas naturale consumato dal Gruppo e tali compensazioni sono legate a progetti certificati dallo standard internazionale VCS.

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. TAG si impegna per i prossimi esercizi a raccogliere i consumi di gasolio per gruppi elettrogeni (attualmente non inclusi nei dati) e a istituire un sistema di monitoraggio dei mezzi che consenta di distinguere i consumi di carburante tra benzina e gasolio, attualmente infatti i consumi di carburante imputabili a TAG sono promiscui tra benzina e gasolio.

Intensità energetica (GRI 302-3)	u.m.	2018	2019	2020
Consumi di energia	GJ	107.156	107.053	88.193
Numero passeggeri	N.	8.506.658	9.405.920	2.506.258
<b>Intensità energetica</b>	<b>GJ / N.</b>	<b>0,0126</b>	<b>0,0114</b>	<b>0,0352</b>

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

<b>Emissioni totali (GRI 305-1, 305-2)</b>	<b>u.m.</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
<b>Emissioni dirette (Scope 1)</b>	<b>t CO<sub>2</sub></b>	<b>4.850,4</b>	<b>4.929,0</b>	<b>4.033,9</b>
Da gas metano		4.534,0	4.613,9	3.872,6
Da gasolio (per riscaldamento e gruppi elettrogeni)	t CO <sub>2</sub>	27,6	26,0	2,4
Da benzina (per la flotta)		35,7	38,9	21,2
Da diesel (per la flotta)		253,0	250,2	137,7
<b>Emissioni indirette (Scope 2)</b>				
Elettricità - Market based	<b>t CO<sub>2</sub></b>	<b>124,5</b>	<b>104,5</b>	<b>92,0</b>
Elettricità - Location based	<b>t CO<sub>2</sub></b>	<b>1.773,5</b>	<b>1.654,0</b>	<b>1.273,3</b>

Le emissioni nell'esercizio 2020 registrano una riduzione imputabile alla contrazione del traffico aereo e delle relative misure per la riduzione dei costi di gestione. 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". In particolare, i fattori applicati per le emissioni di Scope 1 e Scope 2 (approccio Location Based) sono quelli definiti dall'ISPRA nel "Italian Greenhouse Gas Inventory 1990-2018 (National Inventory Report 2020)", per quanto riguarda le emissioni di Scope 2 (approccio market based) sono quelli definiti all'interno del documento "European Residual Mixes" pubblicato da Association of Issuing Bodies annualmente aggiornato.

La variazione nelle emissioni nel 2020 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.

<b>Intensità emissioni (GRI 305-4)</b>	<b>u.m.</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
Emissioni totali <sup>22</sup>	t CO <sub>2</sub>	4.975	5.033	4.126
Numero passeggeri	N.	8.506.658	9.405.920	2.506.258
<b>Intensità delle emissioni</b>	<b>t CO<sub>2</sub> / N.</b>	<b>0,000585</b>	<b>0,000535</b>	<b>0,001646</b>

Dalla tabella esposta si evince che la riduzione del numero di passeggeri (-73%) non ha trovato una riduzione direttamente proporzionale nei consumi di energia e conseguentemente ciò ha comportato un aumento nell'intensità delle emissioni. Infatti,

nonostante la contrazione del traffico, lo scalo è rimasto sempre aperto ed operativo richiedendo comunque un fabbisogno minimo di energia.

<sup>22</sup> Nelle emissioni totali utilizzate per calcolare l'intensità sono considerate le emissioni Scope 1 e le emissioni Scope 2, queste ultime calcolate secondo il metodo market based

## 2. La strategia per creare valore

### 2.6.3 Qualità dell'aria

In riferimento alla gestione della qualità dell'aria, l'Aeroporto è dotato di un sistema di monitoraggio (dal 2018) che comprende due stazioni fisse di misura localizzate nelle vicinanze del sedime aeroportuale. Il business aeroportuale è di per sé fonte di inquinamento atmosferico attraverso le attività di gestione e gli aeromobili, che sono una rilevante componente emissiva. Inoltre, lo scalo è localizzato in un contesto territoriale già caratterizzato da un elevato grado di inquinamento atmosferico, causato dal traffico stradale.

Gli esiti del monitoraggio effettuati non rivelano particolari correlazioni fra il traffico aereo e i dati registrati, in considerazione della localizzazione delle stazioni (situate in ambito urbano dunque soggetto ad altre sorgenti) e della grande volatilità delle emissioni rilasciate dagli aerei in fase di decollo e atterraggio. In ogni caso, i dati sono verificati e validati da ARPAE e pubblicati sul sito internet della Società aeroportuale.

#### Indicatore di performance (GRI G4-AO5)

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

Bologna – valori medi mensili biossido di azoto ( $\text{NO}_2$ )						
$\text{NO}_2$ ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	2018		2019		2020	
Limite annuale: 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ media annua	Lippo	Agucchi	Lippo	Agucchi	Lippo	Agucchi
<b>Gennaio</b>	n.d.	n.d.	86	87	77	77
<b>Febbraio</b>	n.d.	n.d.	95	93	78	77
<b>Marzo</b>	n.d.	n.d.	89	80	58	55
<b>Aprile</b>	n.d.	n.d.	65	57	39	37
<b>Maggio</b>	n.d.	n.d.	44	46	35	34
<b>Giugno</b>	n.d.	n.d.	53	44	35	38
<b>Luglio</b>	n.d.	n.d.	49	44	42	40
<b>Agosto</b>	n.d.	n.d.	51	46	41	45
<b>Settembre</b>	70	72	59	54	56	61
<b>Ottobre</b>	70	77	61	60	58	60
<b>Novembre</b>	57	63	55	53	54	63
<b>Dicembre</b>	71	75	66	69	51	61

Bologna – valori medi mensili particolato (PM10)						
PM10 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	2018		2019		2020	
Limite annuale: 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ media annua	Lippo	Agucchi	Lippo	Agucchi	Lippo	Agucchi
<b>Gennaio</b>	n.d.	n.d.	35	38	-	44
<b>Febbraio</b>	n.d.	n.d.	36	41	33	33
<b>Marzo</b>	n.d.	n.d.	22	24	23	22
<b>Aprile</b>	n.d.	n.d.	16	16	16	14
<b>Maggio</b>	n.d.	n.d.	9	9	12	11
<b>Giugno</b>	n.d.	n.d.	21	22	11	10
<b>Luglio</b>	n.d.	n.d.	18	18	14	13
<b>Agosto</b>	n.d.	n.d.	18	17	15	13
<b>Settembre</b>	19	20	15	16	16	14
<b>Ottobre</b>	24	28	28	43	16	15
<b>Novembre</b>	22	25	16	16	39	38
<b>Dicembre</b>	32	35	30	29	24	23

I dati si riferiscono ai valori medi mensili registrati dalle stazioni fisse di monitoraggio della qualità dell'aria localizzate in area esterna al sedime aeroportuale, nel Comune di Bologna e nel Comune di Calderara. I dati mostrano un andamento dei valori di concentrazione

di inquinanti che non trova specifica correlazione con il traffico aereo, considerata la localizzazione delle stazioni di misura in ambito urbano e il fatto che l'emissione di inquinanti dagli aerei avviene in quota e quindi con alto grado di dispersione degli inquinanti nell'aria.

## 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.

Si evidenzia che presso l'Aeroporto di Bologna non sono svolte attività di processo, che comportano specifici utilizzi della risorsa idrica (ad eccezione degli impianti delle torri evaporative della centrale tecnologica), dunque gli utilizzi riguardano usi riconducibili ai servizi igienici, ristorazione, irrigazione aree verdi e lavaggio dei veicoli aeroportuali. Conseguentemente gli ambiti di ottimizzazione dei consumi idrici sono essenzialmente riconducibili ad **iniziative di recupero delle acque piovane**, di cui un progetto specifico riguardante un edificio aeroportuale che presenta caratteristiche idonee ad ospitare un impianto dedicato. Nell'ambito degli interventi di riduzione del proprio impatto ambientale AdB ha deciso di impegnarsi nella riduzione del consumo idrico realizzando un **sistema di raccolta delle acque meteoriche** che verranno

recuperate dal tetto dell'edificio denominato RMR (Rimessa Mezzi di Rampa) per usi "aviation".

Per quanto riguarda le **qualità delle acque di scarico**, l'analisi degli scarichi 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, legato all'utilizzo del liquido deghiacciante 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 nevoe e/o di ghiaccio, cosiddetto de-icing. Dal 2020 si può ritenere pienamente raggiunto l'obiettivo di raccogliere tutto il liquido di de-icing nelle apposite vasche di contenimento di cui la piazzola de-icing è provvista. Tale opera è a forte valenza di mitigazione ambientale degli impatti sull'ambiente idrico. Dal punto di vista operativo, infine, va sottolineato come l'attività di de-icing fatta nei pressi della pista di volo e a motori accesi consenta di rispettare meglio i tempi di holdover time, cioè l'arco di tempo compreso tra la fine del processo di de-icing e il riformarsi di ghiaccio o accumuli di neve sulle superfici trattate, senza il rischio di dover ripetere l'operazione per il decadimento dell'efficacia del trattamento.

### Indicatori di performance

Prelievi idrici (GRI 2018 303-3)	u.m.	2018		2019		2020	
		Acqua dolce	Altre tipologie di acqua	Acqua dolce	Altre tipologie di acqua	Acqua dolce	Altre tipologie di acqua
Pozzi	m³	39.527	-	29.992	-	38.113	-
Acque municipali		77.369	-	66.950	-	29.791	-
<b>Totale</b>	<b>m³</b>	<b>116.896</b>	<b>-</b>	<b>96.942</b>	<b>-</b>	<b>67.904</b>	<b>-</b>

I consumi idrici registrano una riduzione imputabile alla contrazione del traffico aereo. La totalità dei prelievi idrici del Gruppo proviene da aree a stress idrico, secondo la classificazione del tool Aqueduct Water Risk Atlas (wri.org) di Aqueduct (World Resource Institute). Le

acque impiegate da ADB (sia di pozzo che municipali) sono potabili come da analisi effettuate e pertanto si considerano "acqua dolce". La valutazione dei prelievi idrici fa riferimento ai consumi relativi alle utenze idriche intestate ad AdB (comprehensive anche di FFM) e a TAG.

Caratterizzazione dello scarico fognario						
Parametro	u.m.	Valore medio annuo			Valori di parametro	
		2018	2019	2020	D.Lgs. 152/06	
COD	mg/l	30,66	68,40	85,50	500	
Idrocarburi	mg/l	0	3,9	0	250	
Solidi sospesi	mg/l	5,52	6,3	50,25	80	

Nel 2020 si è riscontrato un incremento nei valori di solidi sospesi totali, forse riconducibili all'avvenuto intervento di ripristino della impermeabilizzazione della vasca realizzato con pacchetto di argilla. I valori riportati in tabella sono la media dei valori registrati in occasione delle analisi chimiche periodiche di qualità delle acque di dilavamento aeroportuali svolte nell'anno di riferimento. L'ambito

è il sedime aeroportuale, con specifico riferimento alla rete interna di collettamento delle acque meteoriche afferenti il complesso delle attività (e dei Soggetti), che operano all'interno del sedime aeroportuale. I dati si riferiscono ai parametri di qualità dell'acqua presso l'impianto di laminazione di cava Olmi (Scarico C) e relativo corpo idrico ricettore (Fosso Fontana).

## 2. La strategia per creare valore

### 2.6.5 Gestione dei rifiuti

Nell'ambito delle attività aeroportuali, la produzione di rifiuti è originata prevalentemente dalle attività commerciali (negozi, ristoranti) e da alcune attività operative, come la manutenzione dei mezzi aeroportuali e la pulizia. Se da un lato, dunque, non vi sono processi industriali rispetto ai quali perseguire la riduzione della produzione rifiuti, allo stesso tempo il Gruppo è impegnato, insieme all'Amministrazione comunale e all'Ente gestore del servizio urbano di raccolta rifiuti, alla massimizzazione della raccolta differenziata.

Per il biennio 2019-2020, in linea con quanto previsto dalla regione Emilia-Romagna, si è attivato un piano di riduzione delle plastiche monouso finalizzato, in prima battuta, a ridurre la produzione di bottiglie di plastica. L'attenzione sulle tematiche di gestione dei rifiuti si concretizza principalmente nella differenziazione e nel corretto smaltimento dei rifiuti prodotti. Questi ultimi sono prevalentemente

rifiuti speciali non pericolosi, e di tipologia tale da non trovare opportunità per il riutilizzo nell'ambito delle attività aeroportuali. In particolare, da evidenziare che i rifiuti organici prodotti dalle attività aeroportuali e prelevati dall'Ente gestore del servizio urbano di raccolta rifiuti, vengono conferiti presso il termovalorizzatore di Sant'Agata Bolognese e concorrono alla produzione di biometano da parte dell'Ente gestore del servizio di raccolta rifiuti.

Nel corso del 2020, a causa della forte diminuzione del traffico passeggeri dovuto alla pandemia da Covid-19, si è registrata una riduzione dei rifiuti complessivamente prodotti. Ciò nonostante, AdB ha inteso avviare confronti con la società multiutility che si occupa della raccolta rifiuti, per la definizione di iniziative condivise nel campo del recupero e riuso dei rifiuti prodotti dalle attività aeroportuali.

#### Indicatori di performance

Rifiuti prodotti (GRI 306-2)	u.m.	2018	2019	2020
Frazione differenziata da RSU		241.540	302.650	96.330
Rifiuti speciali non pericolosi	Kg	502.729	448.810	242.882
Rifiuti pericolosi		50.472	84.333	23.888
Frazione residuale secca		780.590	767.340	348.240
<b>Totale rifiuti prodotti</b>	<b>Kg</b>	<b>1.575.331</b>	<b>1.603.133</b>	<b>711.340</b>
Rifiuti non destinati a smaltimento (GRI 306-2)	u.m.	2018	2019	2020
<b>Rifiuti pericolosi</b>				
R13 messa in riserva di rifiuti per sottoporli a recupero riciclo	Kg	12.939	14.620	8.378
<b>Rifiuti non pericolosi</b>				
Riciclo		444.836	488.156	185.215
Compostaggio	Kg	9.400	11.900	5.200
R13 messa in riserva di rifiuti per sottoporli a recupero riciclo		95.030	7.930	2.180
R12 - Scambio di rifiuti per sottoporli a una delle operazioni indicate da R1 a R11				852
<b>Totale rifiuti non destinati a smaltimento</b>	<b>Kg</b>	<b>562.205</b>	<b>522.606</b>	<b>201.825</b>
Rifiuti destinati a smaltimento (GRI 306-2)	u.m.	2018	2019	2020
<b>Rifiuti pericolosi</b>				
Termovalorizzazione	Kg	37.478	69.713	15.510
Smaltimento in discarica		55		
<b>Rifiuti non pericolosi</b>				
Termovalorizzazione		570.373	598.873	245.821
Smaltimento in discarica	Kg	405.220	411.941	56.184
Trattamento fisico-chimico (ad esempio evaporazione, essiccazione, calcinazione, ecc.)				
<b>Totale rifiuti destinati a smaltimento</b>	<b>Kg</b>	<b>1.013.126</b>	<b>1.080.527</b>	<b>509.515</b>

Il drastico calo delle quantità va letto considerando che i rifiuti urbani sono prodotti principalmente dalla moltitudine di attività al servizio dei passeggeri (esercizi commerciali, ristorazione, attività lavorative varie) nonché dalla utenza aeroportuale. Medesimo discorso per i rifiuti speciali, prodotti nell'ambito di specifiche

operazioni aeroportuali, che subiscono un drastico calo in quanto principalmente legati al traffico aereo. Per quanto attiene la gestione dei DPI da Covid-19, ai sensi della normativa in materia gli stessi sono da considerare rifiuti indifferenziati.

## 2.7 Investire nelle risorse e nel loro sviluppo



CARE

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

Il Gruppo AdB si è dotato di un Codice Etico rivolto a tutti i dipendenti e collaboratori, contenente i valori e i principi etici dell'azienda, con

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

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



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

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

Molte sono state nel corso dell'anno le misure poste in essere per fronteggiare l'emergenza e prevenire il diffondersi del contagio negli ambienti e tra le persone. Tra queste, si segnala una **diffusa e capillare campagna di comunicazione interna** volta alla divulgazione delle prescrizioni adottate e delle principali raccomandazioni per contrastare la diffusione del virus, nonché dei costanti aggiornamenti normativi attraverso una sezione dedicata della intranet aziendale, cartellonistica, screensaver sui pc aziendali, video-messaggi, ecc.

Inoltre, è stata necessaria una **revisione degli spazi di lavoro** (tra cui uffici, aule riunioni, zone ristoro, ecc.) per garantire il distanziamento sociale tra i dipendenti, nonché l'installazione di dispenser per gel igienizzante; la fornitura di dispositivi di protezione sia per i lavoratori a contatto col pubblico (mascherine FFP2, guanti, visiere, installazione di pannelli in plexiglass nelle aree di front-line, ecc.) sia per gli uffici amministrativi (mascherine chirurgiche, guanti, pannelli in plexiglass tra le postazioni di lavoro, ecc.); la definizione di un **piano di riduzione delle presenze** in ufficio attraverso l'uso dello Smart Working, **l'estensione degli orari flessibili di ingresso e uscita** e il ricorso a riunioni in videoconferenza attraverso piattaforma online.

Infine, il Gruppo si è impegnato a garantire il **monitoraggio della salute dei dipendenti**, sia attraverso la misurazione della temperatura in ingresso ai locali aziendali e al terminal passeggeri, sia mediante una **campagna di test sierologici e di tamponi antigenici** nell'indagare eventuali casi sospetti.

## 2. La strategia per creare valore

### 2.7.1 Gestione del personale

Con un organico di **471 persone** al 31 dicembre 2020, 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, infatti, rappresentano elementi fondamentali della strategia del Gruppo grazie alle loro competenze e alla capacità di garantire un servizio di qualità. La grave crisi economico-finanziaria che ha colpito il Gruppo a seguito della pandemia, ha reso necessario il ricorso alla Cassa Integrazione Straordinaria per i dipendenti di AdB (a partire dal 21 marzo 2020) e FFM (dal 1° aprile 2020), per la durata di 12 mesi. Per TAG, invece, in relazione al numero ridotto di organico, e alle particolarità del mercato di aviazione generale,

non è stato necessario ricorrere al sostegno degli ammortizzatori sociali. La percentuale media di utilizzo della CIGS nel 2020 è stata del 32% per AdB e del 47% per FFM. I Dirigenti esclusi dall'applicazione della CIGS, hanno concordato una riduzione del 10% della loro retribuzione lorda unitamente ai membri del Consiglio di Amministrazione che hanno rinunciato al 10% dei loro compensi, il tutto a favore del Piano Welfare per gli altri dipendenti; tale iniziativa ha reso possibile la messa a disposizione di una somma di 350 Euro per dipendente sulla Piattaforma Welfare, da poter spendere per rimborsi di spese mediche, scolastiche, trasporti o buoni acquisto.

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



Una comunicazione trasparente e capillare è stata considerata come una grande priorità nella gestione della crisi, per garantire il costante aggiornamento dei dipendenti sulle norme e prescrizioni introdotte in Azienda e sui principali aggiornamenti normativi nazionali<sup>23</sup>. Nonostante le enormi difficoltà che sono scaturite dal diffondersi della pandemia, e il clima di incertezza lavorativo, i dipendenti di AdB hanno riconosciuto l'impegno dimostrato dal Gruppo per garantire l'occupazione e la salute e sicurezza nei luoghi di lavoro. L'Aeroporto, infatti, è risultato essere il posto migliore in cui lavorare tra tutti gli aeroporti italiani, e una delle 400 aziende considerate al top in Italia per welfare offerto ai dipendenti, clima aziendale, opportunità di crescita e formazione; a stabilirlo è stata un'indagine, denominata Italy's Best Employers 2021, svolta dal centro studi Statista e pubblicata nel mese di ottobre 2020 dal Corriere della Sera, che ha coinvolto 12 mila

lavoratori delle principali aziende italiane. È da segnalare anche un premio specifico "HR Mission" per la gestione della Sicurezza del Lavoro nei luoghi di lavoro in tempi di COVID, assegnato dall'AIDP (Associazione per la Direzione del Personale) a livello nazionale.

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

Grande importanza hanno avuto il sistema di invio massivo delle **comunicazioni tramite CRM** alla Comunità aziendale e la intranet aziendale per gli approfondimenti dedicati ai lavoratori del gruppo AdB. In particolare, per tenere informati i dipendenti nella maniera più efficace possibile rispetto all'emergenza Covid-19 e per affrontare con più consapevolezza il momento difficile di vita aziendale e privata, è stata aperta la sezione della **intranet "ADB LIFE - Speciale Coronavirus"** in coincidenza con il primo lockdown nazionale. La sezione, concepita come un giornale online, contiene notizie e storie che arrivano dalle aree più operative, le nuove opportunità di welfare, gli aggiornamenti sulle misure di sicurezza per garantire la salute di tutto lo staff, news su opportunità e servizi online offerti ai dipendenti ed editoriali dei vertici aziendali per spiegare l'andamento della situazione in termini di business, in modo chiaro e costante nel tempo. Nella sezione documentale sono inoltre stati inseriti tutti i riferimenti normativi. La notizia sull'homepage che funge da pagina di ingresso al magazine è la più visualizzata da quando è stata aperta l'intranet di AdB, con 2.639 visualizzazioni. Complessivamente, sulla intranet aziendale sono state pubblicate più di 80 notizie nel corso dell'anno.

Per quanto riguarda le attività di **selezione e assunzione del personale**, il 2020 è stato caratterizzato da una quasi totale assenza di nuovi ingressi; fanno eccezione alcune assunzioni intercorse nei mesi di gennaio e febbraio, e alcune integrazioni stagionali all'organico dei settori operativi nel breve periodo di ripresa del traffico passeggeri nei mesi estivi. Per favorire l'impiego dei dipendenti del Gruppo, sono stati realizzati piani di Job Rotation, che hanno previsto, ad esempio, la possibilità per

alcuni dipendenti amministrativi con un'alta percentuale di riduzione delle attività di mettersi a disposizione in qualità di facilitatori, per supportare e indirizzare i passeggeri nell'accesso in sicurezza ai servizi aeroportuali, rispettando il distanziamento e tutte le altre norme anti-contagio. Inoltre, sono state create nuove opportunità di crescita e sviluppo per i dipendenti tramite Job Posting e Job Opportunity interne, che hanno coinvolto il Gruppo.

23 Per maggiori informazioni si veda il paragrafo 2.5.6 *Comunicare e coinvolgere i passeggeri*.

### Attrarre talenti – Talent Program

Per valorizzare le risorse presenti in azienda, AdB coordina un Talent Program mediante il quale identifica, attrae e trattiene le risorse idonee a soddisfare le necessità di business del Gruppo.

Vista la quasi totale assenza di nuovi ingressi nel 2020 e la difficile situazione economico-finanziaria, durante il periodo di crisi il Talent Program della Società si è focalizzato, più che sull'attrarre nuovi talenti dal mercato, nel fare retention dei talenti e delle figure a più alto valore aggiunto, attraverso un piano di coinvolgimento e di miglioramento dell'engagement dei giovani talenti, del quale fa parte anche il Progetto SOUND. L'obiettivo è mantenere le professionalità chiave in azienda ed evitare che gli effetti della crisi economica possano impoverire l'azienda delle risorse più qualificate e ad alto potenziale. Inoltre, il Gruppo ha previsto per il 2021 il lancio del Progetto di Retention Giovani Talent che prevede l'istituzione di un tavolo periodico di confronto tra alcuni giovani talenti di diverse aree aziendali, al fine di aumentare il livello di engagement e favorirne la retention.

### Indicatori di performance

Forza lavoro (GRI Standard 102-8)	u.m.	31/12/2018			31/12/2019			31/12/2020		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dipendenti (subordinati)		278	250	528	293	255	548	250	221	471
Altri collaboratori (Somministrati)	N°	5	3	8	16	11	27	-	-	-
Stagisti		-	1	1	-	1	1	-	-	-
<b>Totale</b>		<b>283</b>	<b>254</b>	<b>537</b>	<b>309</b>	<b>267</b>	<b>576</b>	<b>250</b>	<b>221</b>	<b>471</b>
Dipendenti per tipologia contrattuale (HC)	u.m.	31/12/2018			31/12/2019			31/12/2020		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
<b>Contratto a tempo determinato</b>		<b>39</b>	<b>42</b>	<b>81</b>	<b>44</b>	<b>36</b>	<b>80</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
<i>AdB SPA</i>		38	42	80	43	35	78	1	1	2
<i>Fast Freight Marconi Spa</i>		-	-	-	-	1	1	-	1	1
<i>Tag Bologna S.r.l</i>		1	-	1	1	-	1	-	-	-
<b>Contratto a tempo indeterminato</b>	N°	<b>239</b>	<b>208</b>	<b>447</b>	<b>249</b>	<b>219</b>	<b>468</b>	<b>249</b>	<b>219</b>	<b>468</b>
<i>AdB SPA</i>		232	190	422	239	202	441	238	203	441
<i>Fast Freight Marconi Spa</i>		2	13	15	3	13	16	3	13	16
<i>Tag Bologna S.r.l</i>		5	5	10	7	4	11	8	3	11
<b>Totale</b>		<b>278</b>	<b>250</b>	<b>528</b>	<b>293</b>	<b>255</b>	<b>548</b>	<b>250</b>	<b>221</b>	<b>471</b>
Dipendenti per tipologia di impiego	u.m.	31/12/2018			31/12/2019			31/12/2020		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
Dipendenti full-time		211	145	356	226	154	380	216	148	364
Dipendenti part-time	N°	67	105	172	67	101	168	34	73	107
<b>Totale</b>		<b>278</b>	<b>250</b>	<b>528</b>	<b>293</b>	<b>255</b>	<b>548</b>	<b>250</b>	<b>221</b>	<b>471</b>

Il numero dei dipendenti AdB è fortemente diminuito nel 2020, a causa delle cessazioni di contratti a termine e di somministrazione dovute alla decisa contrazione dei volumi di traffico passeggeri le variazioni più importanti si sono verificate nei settori operativi (security, PRM, info, parcheggi). Per quanto riguarda le Società FFM e TAG, invece, non si sono registrate variazioni significative.

Nonostante le numerose cessazioni nel corso del 2020, continua a mantenersi stabile la percentuale femminile tra i dipendenti del Gruppo, pari al 47%. D'altro canto, diminuisce la presenza di giovani di età inferiore ai 30 anni, proprio perché le cessazioni di contratto a termine hanno colpito in particolar modo quella fascia di età.

## 2. La strategia per creare valore

Numero dei nuovi assunti (GRI Standard 401-1)	u.m.	2018			2019			2020		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
<b>Dipendenti a tempo determinato</b>		<b>97</b>	<b>84</b>	<b>181</b>	<b>70</b>	<b>64</b>	<b>134</b>	<b>24</b>	<b>11</b>	<b>35</b>
<i>età inferiore ai 30 anni</i>		66	45	111	43	39	82	16	5	21
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		31	37	68	26	23	49	8	6	14
<i>età superiore ai 50 anni</i>		-	2	2	1	2	3	-	-	-
<b>Dipendenti a tempo indeterminato</b>		<b>17</b>	<b>10</b>	<b>27</b>	<b>10</b>	<b>5</b>	<b>15</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>6</b>
<i>età inferiore ai 30 anni</i>	N°	9	2	11	4	1	5	1	-	1
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		7	7	14	6	4	10	4	1	5
<i>età superiore ai 50 anni</i>		1	1	2	-	-	-	-	-	-
<b>Totale</b>		<b>114</b>	<b>94</b>	<b>208</b>	<b>80</b>	<b>69</b>	<b>149</b>	<b>29</b>	<b>12</b>	<b>41</b>
<i>età inferiore ai 30 anni</i>		75	47	122	47	40	87	17	5	22
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		38	44	82	32	27	59	12	7	19
<i>età superiore ai 50 anni</i>		1	3	4	1	2	3	-	-	-

Dipendenti che hanno lasciato l'azienda (GRI Standard 401-1)	u.m.	2018			2019			2020		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
<b>Dipendenti a tempo determinato</b>		<b>71</b>	<b>73</b>	<b>144</b>	<b>58</b>	<b>55</b>	<b>113</b>	<b>65</b>	<b>45</b>	<b>110</b>
<i>età inferiore ai 30 anni</i>	N°	49	37	86	36	31	67	40	22	62
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		22	36	58	21	22	43	25	21	46
<i>età superiore ai 50 anni</i>		-	-	-	1	2	3	-	2	2
<b>Dipendenti a tempo indeterminato</b>		<b>8</b>	<b>-</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>7</b>	<b>16</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>8</b>
<i>età inferiore ai 30 anni</i>		2	-	2	1	1	2	-	-	-
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		2	-	2	3	5	8	1	1	2
<i>età superiore ai 50 anni</i>		4	-	4	5	1	6	6	-	6
<b>Totale</b>		<b>79</b>	<b>73</b>	<b>152</b>	<b>67</b>	<b>62</b>	<b>129</b>	<b>72</b>	<b>46</b>	<b>118</b>
<i>età inferiore ai 30 anni</i>		51	37	88	37	32	69	40	22	62
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		24	36	60	24	27	51	26	22	48
<i>età superiore ai 50 anni</i>		4	-	4	6	3	9	6	2	8

Gli ingressi nel corso del 2020 sono significativamente ridotti rispetto agli anni precedenti: si sono verificate solo alcune assunzioni a tempo indeterminato nei primi mesi dell'anno, e alcune assunzioni stagionali per una lieve ripresa del traffico passeggeri

nei mesi estivi. Il turnover in uscita invece è in linea con gli anni precedenti, attestandosi al 26%; questo perché nel 2018 e 2019 si verificavano cessazioni e assunzioni di contratti stagionali per la copertura dei picchi di traffico.

Tasso di turnover in uscita	u.m.	2018			2019			2020		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
<b>Totale</b>		<b>41%</b>	<b>38%</b>	<b>39%</b>	<b>27%</b>	<b>27%</b>	<b>27%</b>	<b>12%</b>	<b>5%</b>	<b>9%</b>
<i>età inferiore ai 30 anni</i>	%	183%	162%	174%	100%	125%	110%	100%	42%	76%
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		23%	26%	24%	19%	17%	18%	8%	5%	6%
<i>età superiore ai 50 anni</i>		1%	6%	3%	1%	3%	2%	0%	0%	0%

Tasso di turnover in uscita	u.m.	2018			2019			2020		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
<b>Totale</b>		<b>28%</b>	<b>29%</b>	<b>29%</b>	<b>23%</b>	<b>24%</b>	<b>24%</b>	<b>29%</b>	<b>21%</b>	<b>25%</b>
<i>età inferiore ai 30 anni</i>	%	124%	128%	126%	79%	100%	87%	235%	183%	214%
<i>tra i 30 e i 50 anni</i>		15%	21%	18%	14%	17%	15%	17%	15%	16%
<i>età superiore ai 50 anni</i>		5%	0%	3%	8%	5%	7%	8%	3%	6%

Il tasso di turnover in entrata per il 2020, calcolato considerando solo i dipendenti a tempo indeterminato si attesta al 1,3%, in diminuzione rispetto al 3,2% del 2019. Escludendo dal calcolo del

turnover le cessazioni da contratto a tempo determinato in scadenza e i contratti stagionali, il tasso di turnover in uscita scende a 1,5%<sup>24</sup>, rispetto al 3,4% del 2019.

24 Il tasso è calcolato su 7 cessazioni a tempo indeterminato sui 468 dipendenti a tempo indeterminato al 31.12.2020

## 2.7.2 Diversità e Pari Opportunità

Le Pari Opportunità sono parte integrante della strategia complessiva di AdB e delle politiche di miglioramento del clima aziendale, la gestione di questa tematica ha la finalità di offrire a tutti i dipendenti pari opportunità sul lavoro, rimuovendo eventuali ostacoli che limitano il pieno sviluppo della personalità degli individui. Rispetto alle **pari opportunità di genere**, AdB vanta una forte presenza femminile in tutti i settori, ad eccezione di quello operaio a causa della specificità delle mansioni. Inoltre, grazie a politiche retributive focalizzate sui risultati, AdB garantisce il rispetto delle pari opportunità anche in termini retributivi. In particolare, a fronte di un gap retributivo uomo donna del 16,3% media europea, in AdB si registra una sostanziale parità di trattamento economico, con un

gender pay gap di appena lo **0,7%**. 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. A questo proposito, nel settembre 2020 AdB è stata inserita tra le 200 aziende italiane nelle quali le donne lavorano meglio, secondo la classifica stilata dall'Istituto Tedesco Qualità e Finanza - ITQF e pubblicata su La Repubblica - Affari & Finanza.

### CAPO D: la "Comunità di Aziende per le Pari Opportunità"

Da giugno 2019 AdB aderisce alla rete "Capo D", la quale riunisce alcune tra le realtà aziendali bolognesi particolarmente sensibili e attive sulle tematiche di welfare, pari opportunità e benessere organizzativo in una vera e propria Comunità di Aziende per le Pari Opportunità, in stretta collaborazione con le istituzioni pubbliche del territorio (Città Metropolitana e Comune di Bologna). Le aziende hanno dato vita a questa nuova realtà sottoscrivendo un contratto di rete (della durata di 15 anni, fino al 31 dicembre 2034) con il quale si impegnano a perseguire obiettivi strategici di promozione delle pari opportunità e di favorire la sensibilizzazione sulle tematiche di conciliazione lavoro-famiglia, welfare aziendale e benessere organizzativo con l'obiettivo di creare un sistema unitario fra le imprese per la formazione e l'accrescimento culturale delle lavoratrici e dei lavoratori e per la divulgazione delle possibilità di crescita nella carriera dei soggetti tradizionalmente penalizzati soprattutto in determinati settori industriali, favorendo la collaborazione con le istituzioni pubbliche del territorio, nella condivisione degli indirizzi strategici orientati allo sviluppo sostenibile e alle pari opportunità. Nel corso dell'anno 2020 si sono svolte alcune iniziative fra cui l'evento teatrale "Passa Parola", aperto agli studenti delle scuole di Bologna in presenza e da remoto, dedicato allo sviluppo della cultura delle pari opportunità e il "Laboratorio prendersi cura delle persone", dedicato alla gestione delle persone ai tempi del Covid-19 e diretto ad alcuni componenti delle Direzione Sviluppo Persone e Organizzazione.

### INSIEME PER IL LAVORO

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

## 2. La strategia per creare valore

### Indicatori di performance

Dipendenti (GRI Standard 405-1)	u.m.	31/12/2018			31/12/2019			31/12/2020		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
<b>Dirigenti</b>		<b>7</b>	<b>3</b>	<b>10</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>9</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>9</b>
età inferiore ai 30 anni		-	-	-	-	-	-	-	-	-
tra i 30 e i 50 anni		3	2	<b>5</b>	2	1	<b>3</b>	1	1	<b>2</b>
età superiore ai 50 anni		4	1	<b>5</b>	5	1	<b>6</b>	6	1	<b>7</b>
<b>Quadri</b>		<b>16</b>	<b>14</b>	<b>30</b>	<b>20</b>	<b>15</b>	<b>35</b>	<b>20</b>	<b>15</b>	<b>35</b>
età inferiore ai 30 anni		-	-	-	-	-	-	-	-	-
tra i 30 e i 50 anni		10	8	<b>18</b>	13	6	<b>19</b>	13	6	<b>19</b>
età superiore ai 50 anni		6	6	<b>12</b>	7	9	<b>16</b>	7	9	<b>16</b>
<b>Impiegati</b>		<b>158</b>	<b>229</b>	<b>387</b>	<b>171</b>	<b>236</b>	<b>407</b>	<b>142</b>	<b>202</b>	<b>344</b>
età inferiore ai 30 anni		24	29	<b>53</b>	28	32	<b>60</b>	7	12	<b>19</b>
tra i 30 e i 50 anni	N°	95	158	<b>253</b>	101	153	<b>254</b>	91	136	<b>227</b>
età superiore ai 50 anni		39	42	<b>81</b>	42	51	<b>93</b>	44	54	<b>98</b>
<b>Operai</b>		<b>97</b>	<b>4</b>	<b>101</b>	<b>95</b>	<b>2</b>	<b>97</b>	<b>81</b>	<b>2</b>	<b>83</b>
età inferiore ai 30 anni		17	-	<b>17</b>	19	-	<b>19</b>	10	-	<b>10</b>
tra i 30 e i 50 anni		56	4	<b>60</b>	56	2	<b>58</b>	50	2	<b>52</b>
età superiore ai 50 anni		24	-	<b>24</b>	20	-	<b>20</b>	21	-	<b>21</b>
<b>Totale</b>		<b>278</b>	<b>250</b>	<b>528</b>	<b>293</b>	<b>255</b>	<b>548</b>	<b>250</b>	<b>221</b>	<b>471</b>
età inferiore ai 30 anni		41	29	<b>70</b>	47	32	<b>79</b>	17	12	<b>29</b>
tra i 30 e i 50 anni		164	172	<b>336</b>	172	162	<b>334</b>	155	145	<b>300</b>
età superiore ai 50 anni		73	49	<b>122</b>	74	61	<b>135</b>	78	64	<b>142</b>

### 2.7.3 Valutazione delle performance

La politica di valutazione delle performance in AdB è costituita da più sistemi: la valutazione oggettiva, legata al raggiungimento di specifici target sia aziendali che individuali, e la valutazione soggettiva, basata sulle competenze "core" aziendali e inerenti al proprio ruolo.

In particolare, il sistema di valutazione si concentra sui comportamenti rilevanti per il business, osservabili e facilmente valutabili, tramite un processo "user friendly" di facile accesso. Il punto di partenza del sistema di valutazione è **l'individuazione di quelle competenze e comportamenti realmente rappresentativi** per l'azienda. Partendo dall'individuazione della Carta dei Valori AdB, è stato individuato il **modello di leadership** in linea con gli obiettivi

strategici aziendali ed in ottica di coerenza sono state identificate le competenze core d'azienda. Successivamente sono stati identificati i comportamenti caratteristici di ogni specifica funzione e i comportamenti definiti per ciascun ruolo.

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

#### Il sistema di valutazione oggetto di studio della Bologna Business School

Nel corso del 2020, il sistema di valutazione di AdB è stato oggetto di studio e di sviluppo da parte di un gruppo di studenti della Bologna Business School, nell'ambito di un Project Work organizzato in collaborazione con l'Associazione Italiana Direzione del Personale; lo scopo del progetto è stato quello di ipotizzare un'evoluzione del sistema di competenze e della metodologia di valutazione di AdB in ottica sia di nuove competenze emerse con l'introduzione dello Smart Working, sia di modalità di osservazione dei comportamenti e feedback in un'organizzazione del lavoro tramite team inter-funzionali (di cui il Progetto Sound è stato un esempio).

Gli output emersi e presentati dal gruppo di studenti sono stati decisamente interessanti: tra questi, è stata sollevata una proposta di implementazione di un sistema di valutazione "tra pari" all'interno di un team di lavoro, e un adattamento del dizionario delle competenze alle digital skills introdotte con lo Smart Working. Questi spunti saranno approfonditi e valutati attentamente in una successiva fase di ripresa delle attività e di riattivazione del sistema di valutazione.

## 2.7.4 Formazione

In un mercato del lavoro sempre più iper-connesso, globalizzato e in continua evoluzione, investire sulle persone per aumentarne le competenze diventa una scelta strategica per la crescita del business aziendale. Le persone sono la componente fondamentale di un'organizzazione, esprimono saperi, competenze, esperienze e qualità personali e generano valore. Curarsi delle persone e della loro formazione significa promuovere lo sviluppo dell'organizzazione stessa, offrendo l'opportunità di affrontare e superare le sfide del presente per guardare a un futuro fatto di crescita, progresso e innovazione continua.

### Crescita e sviluppo delle competenze

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

L'aeroporto è un'organizzazione complessa e come tale è contraddistinta da molteplici attività, effettuate sia dal personale AdB, sia dal personale di organizzazioni che operano e/o forniscono servizi in e per l'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.

La formazione si divide in due macro-aree: quella **tecnico-operativa** costruita sulla base dello specifico ruolo e del relativo percorso formativo; e quella **manageriale**, sviluppata attraverso sviluppo di softskill, coaching individuali e progetti inter-funzionali tra le diverse direzioni. Il 2020 è stato un anno particolare e anomalo, a causa della pandemia Covid-19. Tutti i corsi di aula, sia quelli previsti presso il Training Center che i corsi previsti fuori sede, sono stati sospesi a partire da metà marzo a causa dell'effetto pandemico e delle relative disposizioni ministeriali. Il Training Center non si è però mai fermato,

anzi ha vissuto una accelerazione in tema di **digital transformation**, iniziando da subito a erogare corsi in modalità video conferenza utilizzando la piattaforma aziendale, studiandone le diverse possibilità e potenzialità e formando da subito i propri istruttori e formatori al corretto utilizzo. L'obiettivo pienamente raggiunto, è stato quello di continuare ad erogare i corsi obbligatori legati a scadenze di certificazioni e licenze (ad esempio le patenti aeroportuali) o alla necessità di nuove abilitazioni sia per le persone AdB che per gli operatori terzi. Parimenti per facilitare la fruizione dei corsi ottimizzando anche lo shortage di ore lavorative dei propri istruttori, è iniziata la progettazione, realizzazione e produzione con il supporto di ICT di diversi corsi obbligatori in modalità e-learning da erogare e gestire attraverso la piattaforma Success Factor, sia per il personale interno che per gli operatori terzi. Tali corsi fruibili anche da cellulare garantiscono grande flessibilità perché possono essere seguiti in qualsiasi momento, consentendo di "sfruttare" al massimo i tempi morti e la disponibilità delle persone.

Nel corso del 2020, proprio per tenere alto il livello di Safety, in un momento particolare come quello della ripresa del traffico aereo, in seguito al lockdown, è stato realizzato dal **Training Center un corso e-learning da far fruire al personale che rientra dopo lunga assenza, sia del Gestore che dei vari operatori aeroportuali**. Il fine è quello di mantenere aggiornata la professionalità del personale dopo assenze di 60 giorni o più. Inoltre, nel primo bimestre 2020 è partito il progetto **BIM (Building Information Modeling)** per l'adozione di un nuovo metodo per l'ottimizzazione della pianificazione, realizzazione e gestione di costruzioni di un edificio fino alla sua dismissione. Sempre nel primo bimestre è stato realizzato il progetto formativo **Metodologia Lean 5S** per l'ottimizzazione degli standard di lavoro e quindi per il miglioramento delle performance operative, che ha coinvolto due gruppi pilota: i PRM, ovvero gli addetti che prestano assistenza ai passeggeri ridotta mobilità e i loro responsabili e gli addetti alla manutenzione officina insieme ai loro responsabili. Inoltre, è stato organizzato un corso di due giornate, di importanza strategica per l'azienda, sul **Processo del Change Management** in ambito aeroportuale ai sensi della normativa UE-EASA, con docenza di due esperti esterni. Per la trasversalità del tema, sono state coinvolte dal processo formativo una trentina di persone appartenenti alle diverse direzioni aziendali.

**Nel 2020, sono state erogate 13.403 ore di formazione di cui oltre 7.300 di formazione obbligatoria**

### Formazione su tematiche di sostenibilità

A fine 2020 è stato organizzato un piano formativo finanziato inserito nell'area tematica **"Innovazione sostenibile e Green Economy"**, dedicato al Management Board e ad alcuni manager coinvolti nello sviluppo di progetti di sostenibilità, per valorizzare e diffondere la cultura della sostenibilità dell'Impresa. La sostenibilità rappresenta oggi una sfida importante per ogni attore economico del Paese: anche nel comparto Aviation è ormai riconosciuta come indispensabile asset di crescita a medio e lungo termine. I temi relativi al Climate Change impongono alle imprese del settore di modificare l'agenda delle priorità di business, per rispondere alle specifiche istanze ambientali, sociali ed economiche che emergono dai nuovi scenari. La sostenibilità in questo senso rappresenta un fattore decisivo per costruire e mantenere una relazione solida e di fiducia con gli stakeholder e le comunità di riferimento sul territorio. Lo scopo del percorso formativo di 16 ore è stato quello di consolidare le capacità manageriali nel presidiare la dimensione della sostenibilità ambientale e nel comunicare correttamente e con efficacia le politiche e i progetti di sostenibilità del Gruppo. Solo attraverso maggior consapevolezza e competenza dei processi e delle dinamiche di Responsabilità Sociale d'Impresa, si rafforza la cultura della sostenibilità e l'agire diventa più concreto ed efficace.

## 2. La strategia per creare valore

### Indicatori di performance

Ore di formazione pro capite (GRI Standard 404-1)	u.m.	2018			2019			2020		
		Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale	Uomo	Donna	Totale
<b>Dipendenti</b>		<b>29</b>	<b>24</b>	<b>27</b>	<b>38</b>	<b>36</b>	<b>37</b>	<b>33</b>	<b>24</b>	<b>28</b>
Dirigenti		51	40	<b>47</b>	83	71	<b>81</b>	48	33	<b>45</b>
Quadri	<b>Ore/N</b>	43	29	<b>36</b>	71	49	<b>61</b>	49	40	<b>45</b>
Impiegati		29	24	<b>26</b>	44	35	<b>39</b>	34	22	<b>27</b>
Operai		25	19	<b>25</b>	15	13	<b>15</b>	25	21	<b>25</b>

Ore di formazione per argomento	u.m.	Ore		
		2018	2019	2020
Compliance		1.854	3.808	4.069
Safety		2.006	1.698	1.232
Manageriale		3.645	6.378	2.529
DGR		944	492	696
PRM	N°	1.151	376	581
Security		2.867	5.756	2.268
Sicurezza		1.644	1.518	1.391
Ambiente (tematiche legate alla sostenibilità)		-	-	460
Altro		-	198	177
<b>Totale</b>		<b>14.110</b>	<b>20.224</b>	<b>13.403</b>

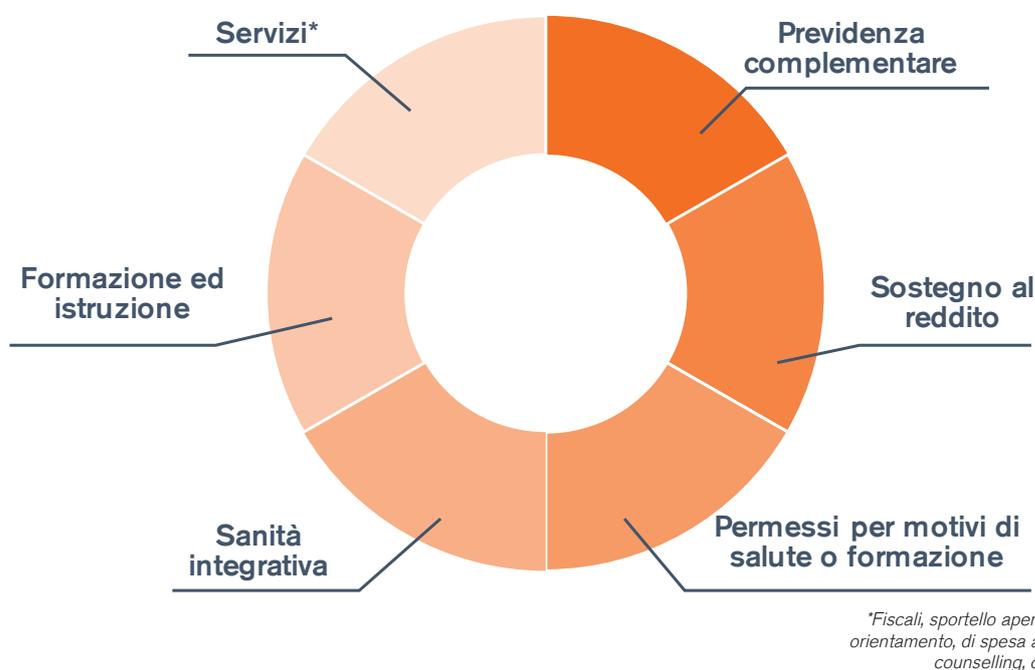
La riduzione nelle ore di formazione registrata nel 2020 è imputabile agli impatti del Covid-19 che ha imposto la sospensione di tutti i corsi di aula e delle trasferte per formazione, a partire da marzo 2020. A partire da marzo sono stati garantiti prevalentemente i corsi obbligatori per legge o per normativa aeroportuale.

## 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 motivo il livello di *engagement* è costantemente monitorato, così come il grado di soddisfazione dei dipendenti e l'adesione alla strategia e ai valori aziendali con apposite survey. Di particolare rilievo è il programma Air People Survey di Corporate Spirit promosso da ACI Europe (Airport Council International – Europe) che nella sua ultima edizione aveva fatto emergere diversi punti di forza riconosciuti dai dipendenti stessi, tra i quali il programma di

Welfare e l'attenzione al benessere dei dipendenti. Nel corso del 2020 il Gruppo AdB ha raccolto le opinioni e la soddisfazione dei dipendenti sulla gestione dell'emergenza Covid-19, come descritto in precedenza.

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:



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

AdB, già da tempo ha introdotto i *flexible benefits*<sup>25</sup>, a cui possono accedere tutti i dipendenti a tempo indeterminato, a cui si è aggiunta la possibilità di convertire il Premio in acquisto di beni e servizi. Numerose sono anche le iniziative promosse in campo **sanitario e previdenziale**, con condizioni migliorative rispetto a quelle previste dal CCNL di settore, anche grazie a specifici accordi raggiunti con le RSU. Grazie alla collaborazione con l'associazione ANT, nel 2020 sono state organizzate giornate dedicate alla **diagnosi precoce delle neoplasie tiroidee** per un totale di 48 controlli gratuiti a disposizione dei dipendenti del Gruppo AdB, nel pieno rispetto delle norme Covid-19. Inoltre, il servizio di vaccinazione antinfluenzale nel 2020 è stato assicurato in accordo con l'AUSL di Bologna. 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. Lo sportello è continuato anche nel 2020 trasformando molti degli incontri in modalità a distanza con l'uso di una piattaforma online e affrontando numerose questioni legate anche all'impatto psicologico della pandemia e dell'ampio utilizzo dello Smart Working.

AdB supporta l'**equilibrio tra vita privata e vita familiare** con diverse iniziative, tra cui la **flessibilità oraria**, il servizio "ComeTe", che permette di ottenere diversi servizi per agevolare il dipendente nella risoluzione di problemi quotidiani e familiari e la nuova palestra per la comunità aeroportuale ed i passeggeri della Marconi Business Lounge. Inoltre, nel 2019, AdB ha siglato un accordo con le Organizzazioni Sindacali per agevolare negli orari di lavoro le persone uniche affidatarie di figli minori, e ha costituito una **Banca Ore solidale** per raccogliere ore di ferie donate dai dipendenti a disposizione di colleghi con figli disabili o in particolari condizioni svantaggiate.

Nonostante il periodo di crisi economica, anche nel 2020 è stato garantito ai dipendenti l'accesso ai servizi resi disponibili dalla piattaforma Welfare.

25 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.

## 2. La strategia per creare valore

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



Diverse sono state le iniziative che hanno arricchito il Piano Welfare di AdB durante il periodo di emergenza: tra queste, la stipula di una **polizza sanitaria per il 2020 a copertura di un eventuale ricovero ospedaliero** causato dall'infezione da Covid-19. Grazie al supporto del Presidio Sanitario ASL collocato in aeroporto e del Centro Diagnostico Cavour, AdB ha portato avanti la campagna di **Screening Covid** per i propri lavoratori che proseguirà anche nel 2021, con l'esecuzione di test antigenici rapidi. Inoltre, negli ultimi mesi del 2020 AdB ha supportato la **somministrazione del vaccino anti-influenzale** ai lavoratori del Gruppo che ne hanno fatto richiesta. Diverse anche le iniziative volte a supportare i dipendenti nella gestione familiare e nella conciliazione tra vita privata e lavorativa, durante il periodo di emergenza, tra queste:

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

Nel 2020 sono state condotte due importanti indagini sui dipendenti del Gruppo. Una di queste ha avuto lo scopo di **raccogliere le prime impressioni sull'introduzione dello Smart Working** in AdB, condotta sia nell'ambito del Project Work realizzato da un gruppo di studenti della Bologna Business School, sia in collaborazione con le organizzazioni del Tavolo SmartBO. I risultati dell'indagine sono stati positivi, avendo rilevato un generale apprezzamento delle modalità di lavoro da remoto introdotte; alcune criticità sono emerse per quanto riguarda il tema dell'isolamento sociale e della "distanza" percepita dai colleghi e dalla routine quotidiana in Azienda. In seguito, sono state apportate modifiche al Regolamento sullo SW (tra le quali un numero massimo di due giornate settimanali di lavoro da remoto), proprio per limitare questi effetti. Un'altra indagine è stata condotta in ambito di **trasporti e mobilità**, per monitorare come siano cambiati gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti nel periodo di emergenza e di lavoro da remoto.

Fondamentale anche l'indagine per raccogliere le opinioni dei dipendenti su come il Gruppo ha gestito l'emergenza Covid-19, descritta in precedenza.

## 2.7.6 Relazioni industriali

Nell'ambito delle relazioni industriali AdB promuove il rispetto delle norme, delle relazioni industriali e sindacali e incoraggia relazioni positive con gli attori della compagine aeroportuale. Nello specifico partecipa alle riunioni nazionali con Assaeroporti per i rinnovi del CCNL, insieme alle OO.SS. nazionali del Trasporto Aereo, e a livello locale sono costanti le relazioni con quelle territoriali di riferimento. Inoltre AdB ha completato il Protocollo di Sito in materia di Appalti, che ha messo in evidenza i temi della legalità, della sicurezza del lavoro e della trasparenza, sottoscritto con le OO.SS. (CGIL, CISL, UIL e UGL), il Comune e la Città Metropolitana di Bologna, supportando nella negoziazione le società di Handling e le OO.SS. per la sezione dedicata al mercato degli handlers, con l'obiettivo di stabilire regole chiare, ad integrazione di quelle contrattuali, al fine di evitare fenomeni di dumping sociale e possibili situazioni di crisi nello scalo.

A seguito della forte crisi economica che ha colpito a livello globale l'intero settore dell'aviazione commerciale, e della conseguente necessità di ricorrere al sostegno degli ammortizzatori sociali previsti dalla normativa nazionale, il 19 marzo 2020 è stato sottoscritto con le Organizzazioni Sindacali l'accordo per l'avvio della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria, per il periodo di un anno. In data 31 marzo 2020 è stato firmato l'accordo anche

per i dipendenti della società controllata FFM. La Capogruppo ha, inoltre, ottenuto l'integrazione al reddito per i propri lavoratori posti in CIGS dal Fondo di Solidarietà del Trasporto Aereo, che ha previsto la copertura della retribuzione fino all'80% reale della media retributiva di ogni lavoratore calcolata nei 12 mesi precedenti la CIGS.

In generale, nella gestione della crisi e nell'attuazione delle misure di prevenzione del contagio nei luoghi di lavoro, AdB ha sempre mantenuto un costante rapporto di collaborazione e di scambio reciproco di informazioni con le Organizzazioni Sindacali e con le altre Società operanti sullo scalo.

Non sono mancate nel 2020 le proposte di rinnovo di alcuni importanti accordi con le RSU Aziendali per supportare i dipendenti nella gestione dell'emergenza e nella conciliazione vita-lavoro<sup>26</sup>.

In collaborazione con le Organizzazioni Sindacali, e con il sostegno di Comune e Città Metropolitana di Bologna, AdB ha inoltre formalizzato, e posto all'attenzione del Governo Italiano, del Ministero dei Trasporti, della Regione Emilia Romagna e degli altri Organi interessati, un documento di richiesta di sostegno e di salvaguardia dell'occupazione per l'intero sito aeroportuale al fine di sollecitare un intervento diretto, anche in prospettiva dell'uscita dall'emergenza sanitaria.

### Piani pensionistici

L'Aeroporto di Bologna dimostra nei confronti dei propri dipendenti una particolare attenzione alla previdenza complementare. Fin dal 1990, con un accordo tra la Società e le OO.SS. CGIL, CISL e UIL Territoriali e Aziendali, è stata prevista l'adesione agevolata alla "Cassa di Previdenza ed Assistenza dei lavoratori aeroportuali PREVAER" con lo scopo di assicurare a tutti i dipendenti dell'Azienda prestazioni aggiuntive e integrative alle assicurazioni obbligatorie. Oggi, l'azienda contribuisce al Fondo Pensione per il 2,9% (contribuzione aggiuntiva a carico Azienda dello 0,4%), tra le più alte percentuali della sua categoria. Inoltre, al fine di sensibilizzare la popolazione aziendale sul tema della previdenza integrativa, sono stati organizzati incontri specifici di formazione per far conoscere ai

dipendenti le caratteristiche, le opportunità e i vantaggi che il Fondo può fornire ed è stata data la possibilità ai dipendenti di convertire il Premio di Risultato in previdenza complementare, riconoscendo in questo caso una maggiorazione del premio del 20%. L'Azienda e le organizzazioni sindacali continuano a promuovere l'iscrizione alla previdenza complementare e nell'anno 2020 si evidenzia un incremento dei dipendenti che hanno deciso di aderire al Fondo PREVAER.

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

### Indicatori di performance

Fondo pensione PREVAER (GRI 201-3)	u.m.	2018	2019	2020
Numero iscritti	N°	94	103	116
Attivo netto destinato alla previdenza (Az+Dip+TFR)	€	329.919	358.635	381.230
Fondo pensione FONSEA	u.m.	2018	2019	2020
Numero iscritti	N°	92	99	94
Attivo netto destinato alla previdenza (Az+Dip+TFR)	€	426.416	464.999	412.355

<sup>26</sup> Per maggiori informazioni si veda il paragrafo 2.7.5 Benessere e soddisfazione dei dipendenti

## 2. La strategia per creare valore

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

AdB continua a dedicare grande attenzione agli aspetti di Salute e Sicurezza, quale elemento di sviluppo sostenibile delle proprie attività e servizi. Nel 2020 si è proceduto ad implementare il **Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGSSL) ai nuovi Standard ISO 45001**, ampliando in tal modo l'area di interesse a tutti gli stakeholder ed allineando il processo di risk assessment aziendale. Specificatamente per gli aspetti antincendio, si è inoltre implementato il Sistema di Gestione

della Sicurezza Antincendio (SGSA) secondo i dettami del DM 18/10/2019, integrandolo al sistema di gestione della sicurezza sul lavoro, al fine del miglioramento degli aspetti di prevenzione e gestione delle emergenze.

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

AdB è strutturata con una specifica organizzazione con relative deleghe e nomine che garantisce il coinvolgimento e la supervisione sugli aspetti di salute e sicurezza a tutti i livelli aziendali, per competenza, con una attività trasversale di cooperazione e coordinamento. Relativamente agli aspetti di cooperazione con le parti terze, oltre al consolidato processo di **coordinamento con le aziende in appalto**, si sono istituiti dei **comitati specifici** che si riuniscono periodicamente con i RSPP degli handlers e dei sub-concessionari presenti in aeroporto. Per quanto concerne le attività specifiche di valutazione del rischio, vengono mantenute aggiornate dal Dipartimento di salute e sicurezza in relazione agli sviluppi normativi, nonché modifiche organizzative e tecniche. Vengono inoltre svolti continui cicli di verifica e controllo, nonché specifiche

indagini a seguito di segnalazioni di incidenti ed infortuni, al fine di effettuare riscontri sulle regole di salute e sicurezza e garantire così il miglioramento continuo. A tale riguardo le azioni intraprese per eliminare e ridurre i rischi sono state efficaci come evidenziato dall'assenza di malattie professionali riconosciute o infortuni sul lavoro con gravi conseguenze, nel corso dell'anno. Si evidenzia infine, che tra le azioni per la riduzione del rischio, la Società continua ad **investire nell'attività informativa**, non solo con comunicazioni interne ma utilizzando anche gli strumenti **Web** (intranet, social), nonché quelle specifiche **formativa ai dipendenti**, quali elementi principe per **garantire la consapevolezza e coinvolgimento di tutti i lavoratori**.

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



L'emergenza sanitaria che ha caratterizzato l'anno 2020, ha comportato un'ulteriore coinvolgimento e supervisione aziendale sugli aspetti di salute e sicurezza con l'istituzione di un **Comitato specifico esteso alle tre aziende del Gruppo (AdB, FFM e TAG)** che si riunisce una volta a settimana alla presenza dei Datori di Lavoro, altri Direttori delle diverse aree, RLS, Medico competente, RSPP, al fine del monitoraggio della situazione pandemica e delle misure di contenimento da doversi porre in atto. Le misure hanno riguardato sia aspetti protettivi individuali, ovvero DPI, sia gestionali degli spazi di lavoro anche in stretto recepimento delle direttive governative. Inoltre, grande attenzione è stata rivolta **all'informazione e formazione al personale aziendale** sulle misure cautelari anti Covid-19 e supporto alle specifiche situazioni delle persone nell'ambito della crisi pandemica in atto. A tale riguardo è stato incentivato, per le

mansioni non operative e che dunque non richiedono presenza in azienda lo smart working quale elemento per ottimizzare la presenza contemporanea di persone in azienda ed evitare gli assembramenti all'interno delle aree di lavoro aeroportuali, con particolare riferimento alle mansioni impiegate.

Dal mese di luglio è stata avviata una **campagna di test sierologici** volontari rivolti a tutti i dipendenti, a cui si aggiunge la collaborazione con l'AUSL di Bologna che permette ai casi sospetti di effettuare tamponi direttamente presso il presidio sanitario in Aeroporto dove vengono svolti i servizi di screening anche ai passeggeri.

## Indicatori di performance

<b>Infortunati dei dipendenti<sup>27</sup></b> <b>(GRI Standard 2018 403-9)</b>	<b>u.m.</b>	<b>31/12/2018</b>	<b>31/12/2019</b>	<b>31/12/2020</b>
		<b>Totale</b>	<b>Totale</b>	<b>Totale</b>
<b>Infortunati registrabili</b>		<b>9</b>	<b>6</b>	<b>7</b>
AdB SPA	<b>N.</b>	9	6	6
Fast Freight Marconi Spa		-	-	1
Tag Bologna S.r.l		-	-	-
<b>Numero di ore lavorate</b>		<b>839.220</b>	<b>846.695</b>	<b>588.354</b>
AdB SPA	<b>ore</b>	796.849	802.520	551.436
Fast Freight Marconi Spa		25.439	27.128	17.284
Tag Bologna S.r.l		16.932	17.047	19.634
<b>Tasso di infortuni sul lavoro registrabili</b>		<b>10,72</b>	<b>7,09</b>	<b>11,90</b>

Nel corso del 2020 si sono verificati 7 infortuni sul lavoro, il numero rimane pressoché uguale a quello dell'esercizio precedente, per quanto riguarda le cause degli infortuni sul lavoro, questi sono dovuti principalmente a inciampo, scivolamento e piede in fallo per disattenzione con conseguenti traumi e fratture, quest'ultime che hanno interessato gli arti superiori. Si evidenzia infine che si è registrato un periodo di circa 4 mesi senza presenza di infortuni, da febbraio a giugno, per la società AdB.

Nel corso del triennio non si sono registrati decessi o casi di

malattie professionali e dei 7 infortuni registrati sul lavoro nell'anno, nessun caso è imputabile come "infortunio sul lavoro con gravi conseguenze<sup>28</sup>".

Nel 2020 si è avuta la riapertura di un infortunio avvenuto nel 2018 per un dipendente AdB e riapertura di un infortunio di un dipendente TAG avvenuto nel 2019, nel 2019 era stato invece riaperto un infortunio avvenuto nel 2018. Questi infortuni non compaiono nel numero di infortuni avvenuti nell'anno.

<b>Infortunati lavoratori non dipendenti</b> <b>(GRI Standard 2018 403-9)</b>	<b>u.m.</b>	<b>31/12/2019</b>	<b>31/12/2020</b>
		<b>Totale</b>	<b>Totale</b>
<b>Infortunati registrabili</b>		<b>32</b>	<b>14</b>
Infortunati con gravi conseguenze	<b>N.</b>	0	1
Numero ore lavorate	<b>ore</b>	1.182.357	427.632
<b>Tasso di infortuni sul lavoro registrabili</b>		<b>27,06</b>	<b>32,74</b>
Tasso di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze		-	2,38

A partire dal 2019 il Gruppo, si è impegnato nella raccolta dei dati sugli infortuni dei lavoratori non dipendenti, riferiti agli handler e alle società di somministrazione lavoro interinale. Nel corso del 2020 sono avvenuti 14 infortuni sul lavoro che hanno coinvolto lavoratori non dipendenti, evidenziando così un trend di riduzione rispetto al

dato registrato nel 2019, di 32 infortuni registrati. Tra gli infortuni che hanno coinvolto lavoratori non dipendenti 1 infortunio è stato classificato come infortunio con gravi conseguenze ed è avvenuto all'interno delle aree gestite da una società di handling presente nello scalo, ovvero non sotto il controllo di AdB.

<sup>27</sup> In linea con le richieste nel nuovo GRI Standard 403-9 a partire dal 2020 gli infortuni in itinere vengono rendicontati solo se il trasporto è stato organizzato dal Gruppo. Nel corso del 2020 si sono registrati 5 infortuni in itinere, che hanno coinvolto dipendenti e 3 infortuni in itinere che hanno coinvolto personale non dipendente, in tutti i casi il trasporto non era stato organizzato dal Gruppo

<sup>28</sup> 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

## 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

## Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali

		Perimetro	
Tema materiale	GRI Standard e <i>Airport Operators Sector Disclosures</i>	Perimetro dell'impatto	Tipologia
Formazione e sviluppo dei dipendenti	Formazione	Gruppo	Impatto diretto
	Occupazione	Gruppo	Impatto diretto
	Diversità e pari opportunità	Gruppo	Impatto diretto
Benessere e soddisfazione dei dipendenti	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	<i>Business continuity</i> 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
<b>GRI 102: GENERAL DISCLOSURES 2016</b>			
<b>ORGANIZATIONAL PROFILE</b>			
102-1	Nome dell'organizzazione	P. 6 Nota metodologica	
102-2	Attività, principali marchi, prodotti e/o servizi	P. 12 Il Gruppo AdB P. 38-40 La strategia per creare valore P. 41-42 Ampliare il network di destinazioni	
102-3	Luogo in cui ha sede il quartier generale dell'organizzazione	P. 12 Il Gruppo AdB	
102-4	Paesi in cui l'organizzazione opera	P. 12 Il Gruppo AdB P. 38-40 La strategia per creare valore P. 41-42 Ampliare il network di destinazioni	
102-5	Assetto proprietario e forma legale	P. 20-21 Assetto societario e struttura del Gruppo	
102-6	Mercati serviti	P. 12 Il Gruppo AdB P. 38-40 La strategia per creare valore P. 41-42 Ampliare il network di destinazioni	
102-7	Dimensione dell'organizzazione	P. 12 Il Gruppo AdB P. 20-21 Assetto societario e struttura del Gruppo P. 74-75 Gestione del personale	
102-8	Dipendenti per tipologia di contratto, genere, provenienza, età, appartenenza a categorie protette	P. 74-75 Gestione del personale	
102-9	Descrizione della catena di fornitura	P. 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 Il modello organizzativo per una gestione etica del business P. 32 Modello di gestione dei rischi integrato P. 33 Principali fattori di rischio non finanziari	
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. 67 Efficientamento energetico e contrasto al cambiamento climatico	
102-13	Appartenenza ad associazioni e organizzazioni di sostegno nazionale o internazionale	P. 83 Relazioni industriali	
<b>STRATEGY</b>			
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 Il modello organizzativo per una gestione etica del business P. 32 Modello di gestione dei rischi integrato P. 33 Principali fattori di rischio non finanziari	

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. 22-23 Il Modello di Corporate Governance
102-22	Descrizione della composizione del più alto organo di governo e dei comitati	P. 22-23 Il Modello di Corporate Governance. I curriculum vitae degli Amministratori, contenenti un'esauriente informativa sulle caratteristiche personali e professionali di ciascuno di essi, sono disponibili sul sito internet della Società (sezione Investor relations/Corporate Governance/CdA).
STAKEHOLDER ENGAGEMENT		
102-40	Elenco degli stakeholder coinvolti	P. 25-27 Stakeholder engagement e analisi di materialità
102-41	Percentuale dei dipendenti coperti da contratti collettivi di lavoro	P. 83 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. 25-27 Stakeholder engagement e analisi di materialità P. 52 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.87 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 2020
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. 88-96 GRI Content Index
102-56	Attestazione esterna	P. 98 Relazione della Società di Revisione

### PERFORMANCE ECONOMICA: TOPIC SPECIFIC STANDARDS

#### GRI 201: ECONOMIC PERFORMANCE 2016

103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P. 28 Analisi di materialità P. 87 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. 83 Relazioni industriali
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P. 48-49 Contribuire allo sviluppo del territorio P. 83 Relazioni industriali
201-1	Valore economico diretto generato e distribuito	P. 49 Contribuire allo sviluppo del territorio
201-3	Copertura dei piani pensionistici definiti dall'organizzazione	P. 83 Relazioni industriali

#### GRI 202: MARKET PRESENCE 2016

103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P. 28 Analisi di materialità P. 87 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P. 83 Relazioni industriali
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P. 83 Relazioni industriali
202-1	Rapporto tra lo stipendio all'entrata per genere e il salario minimo	Tale aspetto è regolato dal CCNL e dagli accordi integrativi applicati dal Gruppo; pertanto il rapporto tra lo stipendio all'entrata per genere è pari al salario minimo previsto da tali contratti.
AO1	Numero totale di passeggeri nell'anno, suddivisi fra passeggeri di voli internazionali e nazionali e suddivisi fra origine-destinazione e trasferimento, inclusi i passeggeri in transito	P. 41-42 Ampliare il network di destinazioni
AO3	Quantitativo di merce (cargo) movimentato in tonnellate	P. 41-42 Ampliare il network di destinazioni

#### GRI 203: INDIRECT ECONOMIC IMPACTS 2016

103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P. 28 Analisi di materialità P. 87 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P. 48 Contribuire allo sviluppo del territorio
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P. 48 Contribuire allo sviluppo del territorio
203-2	Principali impatti economici indiretti, compresa la dimensione degli impatti	P. 48 Contribuire allo sviluppo del territorio

#### GRI 205: ANTI-CORRUPTION 2016

103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P. 28 Analisi di materialità P. 87 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	Pag. 30-31 Prevenzione della corruzione
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	Pag. 30-31 Prevenzione della corruzione
205-2	Comunicazione e formazione in materia di politiche e procedure anticorruzione	Pag. 30-31 Prevenzione della corruzione
205-3	Eventuali episodi di corruzione riscontrati e attività correttive implementate	Nel corso del 2020 non si sono registrati episodi di corruzione

**GRI 206: ANTI-COMPETITIVE BEHAVIOR 2016**

103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P. 28 Analisi di materialità P. 87 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

**GRI 207: TAX 2019**

103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P. 28 Analisi di materialità P. 87 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P. 31 Tax Responsibility
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P. 31 Tax Responsibility
207-1	Approccio alla fiscalità	P. 31 Tax Responsibility
207-2	Governance fiscale, controllo e gestione del rischio	P. 31 Tax Responsibility
207-3	Coinvolgimento degli stakeholder e gestione delle preoccupazioni in materia fiscale	P. 31 Tax Responsibility

**PERFORMANCE AMBIENTALE: TOPIC SPECIFIC STANDARDS****GRI 302: ENERGY 2016**

103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P. 28 Analisi di materialità P. 87 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P. 64 Tutelare l'ambiente e rispondere alle sfide del cambiamento climatico P. 67-69 Efficientamento energetico e contrasto al cambiamento climatico
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P. 64 Tutelare l'ambiente e rispondere alle sfide del cambiamento climatico P. 67-69 Efficientamento energetico e contrasto al cambiamento climatico
302-1	Consumi di energia all'interno dell'organizzazione	P. 68 Efficientamento energetico e contrasto al cambiamento climatico
302-3	Energy Intensity	P. 68 Efficientamento energetico e contrasto al cambiamento climatico

**GRI 303: WATER AND EFFLUENTS 2018**

103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P. 28 Analisi di materialità P. 87 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P. 64 Tutelare l'ambiente e rispondere alle sfide del cambiamento climatico P. 71 Gestione delle risorse idriche
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P. 64 Tutelare l'ambiente e rispondere alle sfide del cambiamento climatico P. 71 Gestione delle risorse idriche

## Gri Content Index

303-1	Interazione con l'acqua come risorsa condivisa	P. 64 Tutelare l'ambiente e rispondere alle sfide del cambiamento climatico P. 71 Gestione delle risorse idriche
303-2	Gestione degli impatti correlati allo scarico d'acqua	P. 64 Tutelare l'ambiente e rispondere alle sfide del cambiamento climatico P. 71 Gestione delle risorse idriche
303-3	Prelievo idrico	P. 71 Gestione delle risorse idriche
AO4	Qualità dell'acqua	P. 71 Gestione delle risorse idriche
<b>GRI 305: EMISSIONS 2016</b>		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P. 28 Analisi di materialità P. 87 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P. 64 Tutelare l'ambiente e rispondere alle sfide del cambiamento climatico P. 67-69 Efficientamento energetico e contrasto al cambiamento climatico
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P. 64 Tutelare l'ambiente e rispondere alle sfide del cambiamento climatico P. 67-69 Efficientamento energetico e contrasto al cambiamento climatico
305-1	Emissioni di gas serra dirette (Scope 1)	P. 69 Efficientamento energetico e contrasto al cambiamento climatico
305-2	Emissioni di gas serra generate da consumi energetici (Scope 2)	P. 69 Efficientamento energetico e contrasto al cambiamento climatico
305-4	Greenhouse gas (GHG) emissions intensity	P. 69 Efficientamento energetico e contrasto al cambiamento climatico
AO5	Livello di qualità dell'aria in base alle concentrazioni di inquinanti in microgrammi per metro cubo ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) o parti per milione (ppm) previsto dalla normativa vigente	P. 70 Qualità dell'aria
<b>GRI 306: EFFLUENTS AND WASTE 2016</b>		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P. 28 Analisi di materialità P. 87 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P. 64 Tutelare l'ambiente e rispondere alle sfide del cambiamento climatico P. 72 Gestione dei rifiuti
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P. 64 Tutelare l'ambiente e rispondere alle sfide del cambiamento climatico P. 72 Gestione dei rifiuti
306-2	Rifiuti prodotti per tipologia e modalità di smaltimento	P. 72 Gestione dei rifiuti
<b>TOPIC: RUMORE</b>		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P. 28 Analisi di materialità P. 87 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P. 64 Tutelare l'ambiente e rispondere alle sfide del cambiamento climatico P. 65-66 Gestione del rumore

103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P. 64 Tutelare l'ambiente e rispondere alle sfide del cambiamento climatico P. 65-66 Gestione del rumore
-------	--	---

## PERFORMANCE SOCIALE: TOPIC SPECIFIC STANDARDS

### GRI 401: EMPLOYMENT 2016

103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P. 28 Analisi di materialità P. 87 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P. 73 Investire nelle risorse e nel loro sviluppo P. 74-76 Gestione del personale P. 81-82 Benessere e soddisfazione dei dipendenti
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P. 73 Investire nelle risorse e nel loro sviluppo P. 74-76 Gestione del personale P. 81-82 Benessere e soddisfazione dei dipendenti
401-1	Numero totale e tasso di assunzioni e turnover del personale	P. 76 Gestione del personale
401-2	Benefit forniti ai dipendenti a tempo pieno che non sono forniti ai dipendenti part-time	P. 81-82 Benessere e soddisfazione dei dipendenti

### GRI 402: LABOR/ MANAGEMENT RELATIONS 2016

103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P. 28 Analisi di materialità P. 87 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P. 73 Investire nelle risorse e nel loro sviluppo P. 83 Relazioni industriali
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P. 73 Investire nelle risorse e nel loro sviluppo P. 83 Relazioni industriali
402-1	Periodo minimo di preavviso per i cambiamenti operativi	AdB non si avvale di specifiche politiche in tema di preavviso minimo per cambiamenti operativi e anche il CCNL di settore non prevede un preavviso minimo dei dipendenti in caso di cambi organizzativi. In caso di cambiamenti operativi, l'azienda segue le fasi di riorganizzazione aziendale tramite comunicazioni di servizio e al personale e, qualora i cambiamenti incidano su questioni di Safety Aeroportuale, attiva percorsi di change management ai sensi del Regolamento Aeroportuale n. 139.

### GRI 403: OCCUPATIONAL HEALTH AND SAFETY 2018

103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P. 28 Analisi di materialità P. 87 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P. 73 Investire nelle risorse e nel loro sviluppo P. 84-85 Tutela e prevenzione della Salute e Sicurezza sul Lavoro
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P. 73 Investire nelle risorse e nel loro sviluppo P. 84-85 Tutela e prevenzione della Salute e Sicurezza sul Lavoro
403-1	Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	P. 84-85 Tutela e prevenzione della Salute e Sicurezza sul Lavoro
403-2	Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	P. 84-85 Tutela e prevenzione della Salute e Sicurezza sul Lavoro

## Gri Content Index

403-3	Servizi di medicina del lavoro	P. 84-85 Tutela e prevenzione della Salute e Sicurezza sul Lavoro
403-4	Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro	P. 84-85 Tutela e prevenzione della Salute e Sicurezza sul Lavoro
403-5	Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro	P. 84-85 Tutela e prevenzione della Salute e Sicurezza sul Lavoro
403-6	Promozione della salute dei lavoratori	P. 84-85 Tutela e prevenzione della Salute e Sicurezza sul Lavoro
403-7	Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali	P. 84-85 Tutela e prevenzione della Salute e Sicurezza sul Lavoro
403-9	Infortuni sul lavoro	P. 84-85 Tutela e prevenzione della Salute e Sicurezza sul Lavoro

### GRI 404: TRAINING AND EDUCATION 2016

103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P. 28 Analisi di materialità P. 87 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P. 73 Investire nelle risorse e nel loro sviluppo P. 78 Valutazione delle performance P. 79-80 Formazione
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P. 73 Investire nelle risorse e nel loro sviluppo P. 78 Valutazione delle performance P. 79-80 Formazione
404-1	Ore di formazione medie annue per dipendente, per genere e per categoria	P. 80 Formazione
404-3	Percentuale di dipendenti che ricevono rapporti regolari sulla performance e sullo sviluppo della carriera, per genere e per categoria di dipendente	Nel mese di marzo 2020 il sistema di valutazione della performance è stato sospeso, rimanendo attivo soltanto per i lavoratori turnisti del settore Security (pari al 35% degli impiegati del Gruppo), secondo quanto previsto dalla normativa

### GRI 405: DIVERSITY AND EQUAL OPPORTUNITY 2016

103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P. 28 Analisi di materialità P. 87 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P. 24 Il modello di Corporate Governance P. 73 Investire nelle risorse e nel loro sviluppo P. 77-78 Diversità e pari opportunità
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P. 24 Il modello di Corporate Governance P. 73 Investire nelle risorse e nel loro sviluppo P. 77-78 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. 24 Il modello di Corporate Governance P. 78 Diversità e pari opportunità

### GRI 416: CUSTOMER HEALTH AND SAFETY 2016

103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P. 28 Analisi di materialità P. 87 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
-------	---	--

103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P. 56 La qualità dell'offerta commerciale e dei servizi premium P. 56-60 Safety aeroportuale e gestione delle emergenze
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P. 56 La qualità dell'offerta commerciale e dei servizi premium P. 56-60 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. 56-60 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. 59 Safety aeroportuale e gestione delle emergenze

#### GRI 419: SOCIOECONOMIC COMPLIANCE 2016

103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P. 28 Analisi di materialità P. 87 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 rendicontazione 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. 87 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P. 60 Safety aeroportuale e gestione delle emergenze
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P. 60 Safety aeroportuale e gestione delle emergenze

#### TOPIC: INTERMODALITÀ

103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P. 28 Analisi di materialità P. 87 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P. 45-47 Garantire l'accessibilità e il trasporto pubblico
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P. 45-47 Garantire l'accessibilità e il trasporto pubblico

#### TOPIC: QUALITÀ DEL SERVIZIO

103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P. 28 Analisi di materialità P. 87 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
<b>TOPIC: OFFERTA DEI SERVIZI A PERSONE CON RIDOTTA MOBILITÀ</b>		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P. 28 Analisi di materialità P. 87 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P. 54-55 Rispondere ai bisogni dei Passeggeri a ridotta mobilità (PRM)
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P. 54-55 Rispondere ai bisogni dei Passeggeri a ridotta mobilità (PRM)
<b>TOPIC: DIGITALIZZAZIONE</b>		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	P. 28 Analisi di materialità P. 87 Tabella di raccordo GRI Standards e Temi materiali
103-2	Modalità di gestione e sue componenti	P. 53-54 Innovazione e digitalizzazione al servizio del business e dei passeggeri
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	P. 53-54 Innovazione e digitalizzazione al servizio del business e dei passeggeri



## 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 2020 predisposta ai sensi dell'art. 4 del Decreto, e approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 15 marzo 2021 (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 (di seguito "GRI Standards"), da essi individuato come standard di rendicontazione.

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

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

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

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

### 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 Standard on Quality Control 1 (ISQC Italia 1)* e, di conseguenza, mantiene un sistema di controllo

qualità che include direttive e procedure documentate sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e dei regolamenti applicabili.

## Responsabilità della società di revisione

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

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

In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure:

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

Relativamente a tali aspetti sono stati effettuati inoltre i riscontri con le informazioni contenute nella DNF e effettuate le verifiche descritte nel successivo punto 5, lett. a).

5. comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative significative incluse nella DNF.  
In particolare, abbiamo svolto interviste e discussioni con il personale della Direzione della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e altro personale della Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A. e abbiamo svolto limitate verifiche documentali, al fine di

raccogliere informazioni circa i processi e le procedure che supportano la raccolta, l'aggregazione, l'elaborazione e la trasmissione dei dati e delle informazioni di carattere non finanziario alla funzione responsabile della predisposizione della DNF.

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

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

## Conclusioni

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che la DNF del Gruppo Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e dai GRI Standards.

Bologna, 31 marzo 2021

EY S.p.A.



Alberto Rosa  
(Revisore Legale)



**Aeroporto di Bologna**

[WWW.BOLOGNA-AIRPORT.IT](http://WWW.BOLOGNA-AIRPORT.IT)