

MILAN
BERGAMO
AIRPORT

BGY



REPORT DI SOSTENIBILITÀ

2024



STAFF
BGY TOP

INDICE

REPORT DI SOSTENIBILITÀ 2024

ESRS 2	5	G	103
1.1 INFORMAZIONI GENERALI (ESRS2)	6	4.1 CONDOTTA DELLE IMPRESE (G1)	104
1.2 POLITICHE DEL GRUPPO (MDR-P)	18		
E	23	ALLEGATO	118
2.1 CONSUMI ENERGETICI E CAMBIAMENTO CLIMATICO (E1)	24	5.1 OBBLIGHI DI INFORMATIVA DEGLI ESRS OGGETTO DELLA DICHIARAZIONE SULLA SOSTENIBILITÀ DELL'IMPRESA [ESRS 2 - IRO-2]	119
2.2 INQUINAMENTO (E2)	36		
2.3 BIODIVERSITÀ ED ECOSISTEMI (E4)	44		
2.4 USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE (E5)	47		
S	55		
3.1 FORZA LAVORO PROPRIA (S1)	56		
3.2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE (S2)	71		
3.3 COMUNITÀ INTERESSATE (S3)	78		
3.4 CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI (S4)	87		



ESRS 2

Sostenibilità ambientale, sociale ed economica da sempre guidano il nostro volo sul mondo. Valori fondamentali che, per tutto il gruppo SACBO, sono punti di riferimento per ogni sfida, iniziativa e progetto. Il Report di Sostenibilità, redatto dal Gruppo SACBO, testimonia l'impegno del Gruppo a realizzare una gestione sostenibile dell'aeroporto.

1.1	INFORMAZIONI GENERALI (ESRS2)	6	1.2	POLITICHE DEL GRUPPO (MDR-P)	18
1.1.1	CRITERI GENERALI PER LA REDAZIONE DELLA DICHIARAZIONE SULLA SOSTENIBILITÀ	6			
1.1.2	STRATEGIA, MODELLO AZIENDALE E CATENA DEL VALORE	7			
1.1.3	MAPPATURA E MODALITÀ DI COINVOLGIMENTO DEGLI STAKEHOLDERS DEL GRUPPO	10			
1.1.4	ANALISI DI DOPPIA MATERIALITÀ E IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI DEL GRUPPO	13			

1.1 Informazioni Generali (ESRS2)

In questo capitolo:

[ESRS2-BP1] / [ESRS 2 -BP2]: Criteri generali per la redazione della dichiarazione sulla sostenibilità.

[ESRS2-SBM1]: Strategia, modello aziendale e catena del valore.

[ESRS2-SBM2]: Mappatura e modalità di coinvolgimento degli stakeholder del Gruppo.

[ESRS2-IRO-1] / [ESRS2-SBM-3]: Analisi di doppia materialità e impatti rischi e opportunità rilevanti per il Gruppo.

1.1.1 CRITERI GENERALI PER LA REDAZIONE DELLA DICHIARAZIONE SULLA SOSTENIBILITÀ

Il Gruppo SACBO (di seguito "Gruppo") redige ormai da diversi anni il Report di Sostenibilità su base volontaria. A partire da quest'anno, il documento integra volontariamente alcune richieste ESRS (European Sustainability Reporting Standards), i nuovi standard di rendicontazione introdotti dalla CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive), la normativa europea sulla rendicontazione di sostenibilità.

Il Report è stato elaborato su base consolidata e comprende informazioni relative a SACBO S.p.A. (indicata come "SACBO" o "SACBO S.p.A.") e alla sua controllata BGY International Services S.r.l. (denominata "BGYIS"), che è soggetta, ai sensi del Codice Civile, alla direzione e controllo della capogruppo.

SACBO S.p.A., gestore dell'infrastruttura pubblica dello scalo aeroportuale in virtù della convenzione di concessione con l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), autorità unica di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile in Italia, adotta un modello organizzativo tradizionale di gestione e controllo. Questo modello è composto dall'Assemblea dei Soci, dal Consiglio di Amministrazione e dal Collegio Sindacale. La revisione legale dei conti è affidata a una Società di Revisione, mentre il Comitato Etico Anticorruzione completa il quadro di governance.

Allo stesso modo, BGYIS ha adottato un modello organizzativo di gestione e controllo tradizionale. Ulteriori dettagli sulle funzioni degli organi di amministrazione, governo e controllo saranno forniti nel paragrafo "Organi di amministrazione, direzione e controllo" del capitolo "Condotta delle imprese".

Si precisa che alcuni indicatori di performance sono specificamente attribuibili a SACBO, in quanto relativi a competenze e attività esclusivamente gestite dal ge-



store aeroportuale. Le eventuali limitazioni di perimetro sono chiaramente indicate nel documento.

Nessuna delle imprese controllate incluse nel consolidamento del bilancio finanziario è esclusa dalla Rendicontazione di Sostenibilità.

Il presente Report fa riferimento al periodo che intercorre dal 1° gennaio 2024 al 31 dicembre 2024.

Pur includendo nuovi indicatori in seguito agli aggiornamenti normativi, è stato fornito un confronto con l'anno precedente (2023) ove possibile.

I contenuti del Report sono stati definiti sulla base dell'analisi di doppia materialità effettuata lo scorso anno, in conformità a quanto richiesto dall'ESRS 1. Questa analisi è stata aggiornata nel 2024 per riflettere in modo più accurato gli impatti, i rischi e le opportunità lungo la catena del valore, sia a monte (ad esempio fornitori) che a valle (ad esempio compagnie aeree, passeggeri e operatori commerciali dello scalo). Per ulteriori dettagli, si rimanda al paragrafo "Analisi di doppia materialità e impatti, rischi e opportunità rilevanti per il Gruppo".

1.1.2 STRATEGIA, MODELLO AZIENDALE E CATENA DEL VALORE

IL MODELLO DI BUSINESS DEL GRUPPO

Il modello di business del Gruppo SACBO si basa sulle principali attività svolte dalle sue società partecipanti; ossia l'attività di gestore aeroportuale in capo a SACBO S.p.A. e l'attività di Handling in capo a BGY International Services S.r.l..

Il modello di business del Gruppo SACBO si basa sulle principali attività svolte dalle sue società partecipanti; ossia l'attività di gestore aeroportuale in capo a SACBO S.p.A. e l'attività di Handling in capo a BGY International Services S.r.l..

Il Gruppo conta attualmente 676 dipendenti, con 161 milioni di euro di ricavi delle vendite e delle prestazioni nel 2024 (147 milioni nel 2023) e opera esclusivamente in Italia.

L'operatività di SACBO come gestore aeroportuale si articola in due principali aree di business: "**Aviation**" e "**Non Aviation**".

Attività Aviation:

Riguarda la gestione di tutte le infrastrutture necessarie per garantire un'efficiente attività di aviazione commerciale, sia per passeggeri che per merci.

Queste attività comprendono:

- gestione, sviluppo e manutenzione delle infrastrutture centralizzate e degli impianti aeroportuali;
- l'offerta ai clienti dell'aeroporto dei servizi e attività connesse all'approdo e alla partenza degli aeromobili, inclusi i servizi di sicurezza dell'aeroporto;
- lo sviluppo costante e continuo delle relazioni con compagnie di navigazione aerea (CNA), Tour Operator ed Enti territoriali.

Questa attività è regolamentata da normative specifiche e segue logiche tariffarie che consentono all'azienda di operare in un monopolio, che appare tuttavia ristretto all'area geografica di appartenenza. La presenza di numerosi aeroporti nella regione Lombardia aumenta la competizione per attrarre flussi di passeggeri. Nell'aeroporto viene svolta anche attività di Aviazione generale (voli privati e servizi connessi).

Attività Non Aviation:

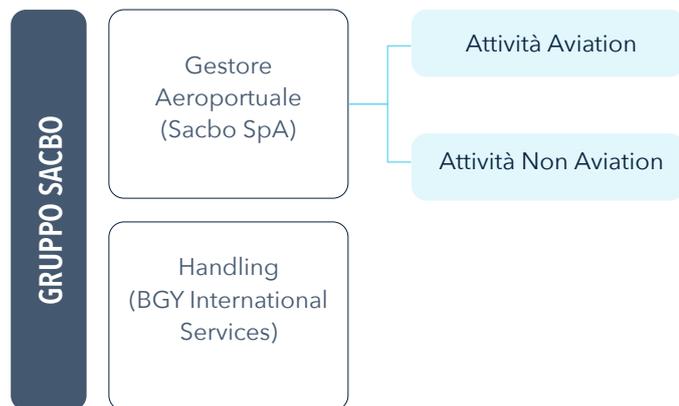
include tutte le attività di servizio, tra cui:

- Travel Retail: sono le attività commerciali al dettaglio di prodotti e servizi destinati a passeggeri, visitatori e operatori all'interno dell'aeroporto, come negozi, bar e ristoranti.
- Altre attività: sono le attività svolte sia all'interno (per esempio, affissioni pubblicitarie, banche, farmacie), sia all'esterno dell'aeroporto, come la gestione dei parcheggi.

Attività di Handling:

comprende i servizi di assistenza a terra per passeggeri, merci e vettori aerei, oltre alle attività connesse o complementari al traffico aereo svolte da BGY International Services S.r.l. Si svolge a condizioni di libero mercato e non è collocabile in una logica di monopolio. I servizi offerti includono attività sia "airside", come imbarco/sbarco di passeggeri, bagagli e merci o rifornimenti, sia attività "landside", quali check-in e imbarchi.

Ricavi di Settore ESRS	Udm	2023	2024
TTR - Trasportation	€	147.175.122	161.048.146
Totale	€	147.175.122	161.048.146



BGY International Services (BGYIS) si occupa della gestione dei servizi a terra, suddivisi in due principali rami di attività: servizi di rampa e assistenza a terra.

Servizi di rampa: gli addetti sono altamente formati e qualificati nella gestione delle operazioni relative a tutte le tipologie di aeromobili, sia passeggeri che cargo. Le attività consistono nell'assistenza ai voli, oltre che al loro controllo, e della messaggistica (ad esempio: controllo della documentazione dei voli, meteorologica ed aeronautica, dei piani di volo, gestione delle irregolarità in termini di cancellazioni e ritardi e coordinamento con i rifornitori di catering e di carburante).

Per quanto riguarda i servizi di **assistenza a terra**, le operazioni per la fase di partenza includono: servizi di biglietteria, accettazione passeggeri, imbarco, accettazione al gate e gestione delle liste d'attesa, oltre all'assistenza per passeggeri in caso di voli ritardati, cancellati o dirottati, e per minori non accompagnati e assistenze speciali. Nella fase di arrivo, i servizi offerti comprendono assistenza ai passeggeri, gestione di voli dirottati e assistenza ai minori non accompagnati.

LA CATENA DEL VALORE

La catena del valore del Gruppo SACBO è stata definita nell'ambito dell'analisi di doppia materialità condotta nel 2023 e rinnovata nel 2024. In un contesto complesso come quello del trasporto aereo, la catena del valore di un aeroporto comprende tutte le attività e i processi che accompagnano il viaggio di passeggeri e merci dalla partenza fino alla destinazione finale. Ogni fase di questa filiera è interconnessa e interdipendente, contribuendo a creare l'esperienza di viaggio complessiva. La catena del valore si distingue in due segmenti principali: attività upstream (a monte) e attività downstream (a valle). Le attività upstream riguardano la catena di

fornitura di servizi e opere necessarie per garantire l'operatività dello scalo e sostenere il suo sviluppo. Qui troviamo fornitori di varia tipologia, dalle imprese edili ai consulenti dei servizi di ingegneria (figure necessarie per la realizzazione dei progetti di sviluppo dello scalo), dai fornitori di servizi (come energia elettrica, materiali e IT), a compagnie assicurative, fornitori di mezzi operativi, consulenze di vario tipo e servizi di sicurezza aeroportuale.

Le attività downstream invece coinvolgono tutti gli stakeholder che utilizzano lo scalo: passeggeri, compagnie aeree, affidatari dei negozi commerciali, società di gestione dei parcheggi e autonoleggiatori.

Il punto di giunzione tra le catene upstream e downstream si trova nelle attività operative delle due aziende del Gruppo: SACBO, con il suo ruolo di gestore aeroportuale, e BGY International Services S.r.l. (BGYIS), con le sue attività di Handling illustrate precedentemente.

I CLIENTI

Il Gruppo vanta tre principali gruppi di clienti correlati al proprio business ovvero: i passeggeri, le compagnie aeree e gli affidatari di spazi commerciali.

- **Passeggeri:** I passeggeri occupano un ruolo centrale nell'ottimizzazione dei servizi, delle strutture e della sicurezza, in linea con la vision e i valori aziendali. Le certificazioni di qualità e le valutazioni da parte degli utenti attestano l'efficacia del servizio e l'attenzione continuativa verso le loro esigenze, anche tramite l'adozione di innovazioni tecnologiche. SACBO monitora costantemente la qualità dei servizi offerti, analizzando sia gli aspetti oggettivi sia la percezione dei passeggeri, al fine di garantire elevati standard di soddisfazione. Particolare attenzione è riservata alle persone con esigenze speciali, ambito in cui l'Aeroporto di Milano-Bergamo si distingue per l'eccellenza dei servizi offerti.
- **Compagnie Aeree:** Le compagnie aeree rappresentano un altro importante gruppo di clienti per l'aeroporto di Bergamo. La politica commerciale di SACBO è orientata alla ricerca di nuovi partner commerciali per potenziare la connettività dello scalo.

A partire dal 1° luglio 2024, il Gestore sta promuovendo l'utilizzo di aeromobili di ultima generazione da parte delle compagnie aeree, introducendo misure incentivanti, come la riduzione del 5% delle tasse di decollo e atterraggio. Nel 2024, il numero di movimenti passeggeri effettuati con aeromobili di ultima generazione è aumentato al 33%, rispetto al 31% dell'anno precedente. Detta politica non si limita alle sole compagnie principali operanti sullo scalo, ma si estende senza soluzione di continuità a tutti i vettori presenti.

- **Affidatari di Spazi Commerciali:** Un ulteriore segmento di clientela comprende gli affidatari di spazi commerciali presso lo scalo. Anche nel 2024, prosegue la presenza dei principali operatori nazionali e internazionali nei settori food e travel retail, selezionati attraverso analisi di mercato e procedure di gara. Gli affidatari sono impegnati e sensibilizzati in pratiche e procedure comuni improntate alla sostenibilità. Nel contesto del progetto "Sfida alle plastiche", avviato nel 2022, è stata potenziata la raccolta differenziata da parte degli esercenti e delle ditte di pulizia, con l'obiettivo di ottimizzare il sistema di gestione dei rifiuti e ridurre l'impatto ambientale. Ciò è stato supportato da sessioni formative per le aziende di pulizia operanti in aeroporto.
- **Progetti di Digitalizzazione:** SACBO ha avviato numerosi progetti di digitalizzazione, introducendo tecnologie innovative nei propri processi e implementando soluzioni performanti ed ecosostenibili, con benefici sia per gli utenti (compagnie aeree, passeggeri e autorità ed enti nazionali) sia per il posizionamento competitivo nel mercato aeroportuale. Ogni investimento realizzato sulle infrastrutture tecnologiche, contribuisce a potenziare il patrimonio infrastrutturale del Paese. Inoltre, in conformità con le normative nazionali e comunitarie, i concessionari aeroportuali sono tenuti a garantire elevati standard di sicurezza e qualità dei servizi, sviluppando e mantenendo infrastrutture strategiche dello Stato.

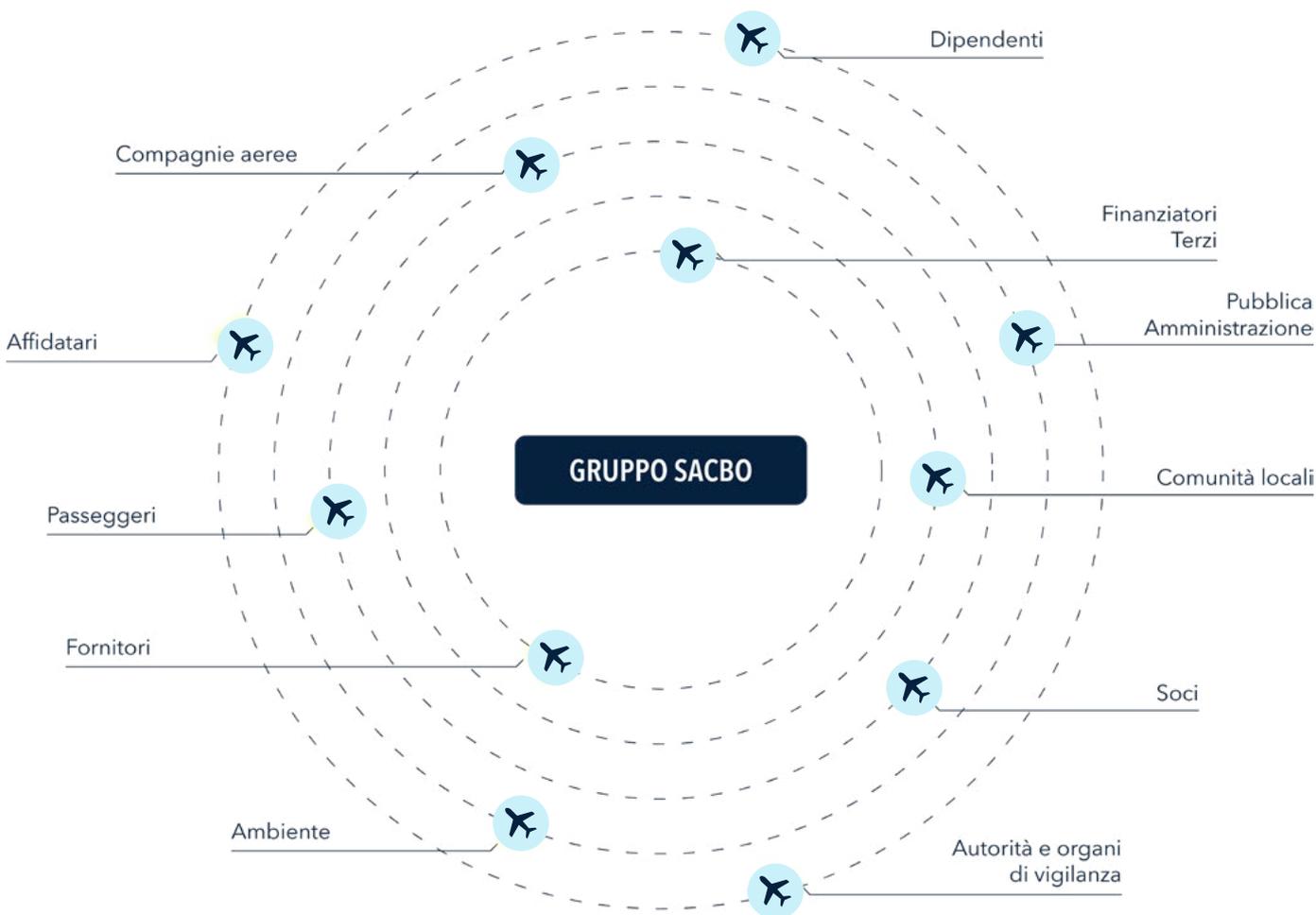


1.1.3 MAPPATURA E MODALITÀ DI COINVOLGIMENTO DEGLI STAKEHOLDERS DEL GRUPPO

Le relazioni con gli stakeholder rappresentano un elemento strategico per il Gruppo SACBO che, anche nel 2024, ha proseguito il proprio impegno verso uno sviluppo responsabile, volto a migliorare la qualità della vita economica, sociale e ambientale del territorio in

cui opera. In quest’ottica, il Gruppo ha adottato politiche e azioni orientate al rispetto e al coinvolgimento attivo dei propri stakeholder, di cui si riporta di seguito la mappatura.

Figura: Mappatura degli stakeholder del Gruppo SACBO



Per una gestione efficace delle relazioni, SACBO ha effettuato una mappatura degli stakeholder, distinguendoli in due categorie principali:

- **Stakeholder interni:** comprendenti soci e risorse professionali del Gruppo;
- **Stakeholder esterni:** suddivisi per ambiti tematici (ambiente e territorio, economia, lavoro) e afferenti a un più ampio sistema relazionale.

Questa suddivisione nelle due categorie consente di individuare gli aspetti che risultano essere più importanti per l'azienda e i suoi stakeholder e di orientare le attività aziendali, in particolare quelle legate al miglioramento delle performance ambientali e alla riduzione delle emissioni.

A seguito del processo di mappatura, sono stati identificati i seguenti stakeholder interni:

- **Soci di SACBO:** SEA (Società Esercizi Aeroportuali S.p.A.), Intesa San Paolo spa, Comune di Bergamo, Camera di Commercio di Bergamo, Provincia di Bergamo, Banco BPM, HM Italia Cementi S.p.A. (ex Italcementi), Confindustria Bergamo, Aeroclub G. Taramelli. Questi soci svolgono un ruolo attivo nell'indirizzo e nella gestione del gruppo anche attraverso la nomina del Consiglio di Amministrazione.
- **Dipendenti:** Costituiscono il pilastro fondamentale dell'intero sistema SACBO. Il Gruppo si impegna a valorizzare il contributo dei dipendenti, con un focus particolare sulle politiche retributive, le opportunità di carriera, la formazione e le tematiche legate a salute, sicurezza e protezione.

Tra gli stakeholder esterni, si evidenziano i seguenti gruppi:

- **Ambiente e Comunità Locali:** rappresentano le realtà territoriali circostanti che interagiscono, sia direttamente che indirettamente, con SACBO.
- **Passeggeri:** rappresentano il "cuore" delle attività di SACBO. Viene prestata particolare attenzione alla qualità del servizio offerto ai passeggeri, con un focus specifico sui passeggeri con mobilità ridotta (PRM).
- **Compagnie Aeree:** svolgono un ruolo cruciale nel sistema SACBO, contribuendo sia al trasporto passeggeri che a quello merci.
- **Fornitori:** rappresentano le entità che, attraverso

contratti di fornitura, supportano il funzionamento regolare dello scalo, inclusi fornitori di energia elettrica e materiali.

- **Clienti:** comprendono non solo passeggeri e compagnie aeree, ma anche coloro che usufruiscono dei servizi offerti da SACBO, sia nel settore Aviation che in quello Non Aviation.
- **Autorità e Organi di Vigilanza:** comprendono gli enti che esercitano attività di controllo e vigilanza sulle politiche e le operazioni di SACBO S.p.A.
- **Finanziatori Terzi:** sono rappresentati da banche e istituti di credito che forniscono risorse finanziarie a sostegno delle attività di SACBO S.p.A.
- **Pubblica Amministrazione:** include enti pubblici nazionali e locali che interagiscono con l'azienda, come quelli responsabili della riscossione di tributi e imposte.

Le azioni di coinvolgimento degli stakeholder avvengono attraverso molteplici canali di interazione, personalizzati secondo il tipo di stakeholder.

In particolare, le azioni di ingaggio sono implementate dalle singole unità aziendali che rappresentano il principale punto di riferimento interno per gli stakeholder. In merito ai rapporti con le autorità di vigilanza, questi vengono gestiti attraverso incontri e tavoli consultivi tra il Gruppo SACBO e gli enti coinvolti. Un ruolo centrale è svolto da ENAC, che interviene principalmente su aspetti di sviluppo strategico, operativo e infrastrutturale. Con ENAC si interfacciano tutte le Direzioni aziendali, tra cui la Direzione Generale, la Direzione Operazioni, la Direzione Infrastrutture, la Direzione Affari e Finanza, il Dipartimento IT e Affari Legali di SACBO, nonché la Direzione Generale di BGYIS.

Per quanto riguarda gli aspetti ambientali e le relazioni con il territorio e le comunità limitrofe, sono attivi continui confronti con i rappresentanti delle Amministrazioni Comunali, Provinciali, Regionali e Nazionali. A questi dialoghi partecipano principalmente la Presidenza e la Direzione Generale del Gruppo, il Dipartimento Sustainable Development e la Direzione Infrastrutture. Il confronto con Compagnie Aeree, Affidatari e Fornitori è garantito dalle attività promosse dalla Direzione Aviation, dalla Direzione Non Aviation e dalla Direzione Acquisti e Appalti. Nei rapporti con Finanziatori e Pubblica Ammin-

istrazione, il principale canale di coinvolgimento è rappresentato dalla Direzione Affari e Finanza.

Per quanto concerne i passeggeri, vengono svolti incontri periodici con i vari attori per raccogliere feedback e opinioni e confrontarsi sui futuri sviluppi aeroportuali. A questo si aggiunge il confronto, attraverso la partecipazione a convegni di settore, con altre società di gestione aeroportuale.

Per quanto riguarda gli stakeholder interni, la Presidenza e la Direzione Generale rivestono un ruolo centrale nel dialogo con il Consiglio di Amministrazione e i Soci del Gruppo, mentre la Direzione Risorse Umane è impegnata in un costante coinvolgimento attivo dei lavoratori. In particolare, il Gruppo promuove un dialogo continuo con i rappresentanti dei lavoratori (Rappresentanze Sindacali Unitarie), al fine di comprendere al meglio gli impatti che riguardano la forza lavoro e pianificare le attività più opportune per minimizzare gli effetti negativi e massimizzare quelli positivi. Inoltre, SACBO prevede strumenti formali e anonimi, disponibili sulla intranet aziendale - come la bacheca aziendale e il canale whistleblowing - attraverso i quali i dipendenti possono condividere suggerimenti e segnalare eventuali problematiche. In generale, i canali di coinvolgimento includono incontri ad hoc, tavoli allargati e segnalazioni tramite canali sia digitali sia fisici.

La finalità del coinvolgimento degli stakeholder è di individuare una linea di sviluppo delle attività del Gruppo SACBO che contemperino il più possibile le esigenze espresse dai singoli stakeholder, tenendo in debito conto gli stimoli, suggerimenti, prescrizioni da questi prodotti all'interno della propria area di influenza e operatività.

La forte dinamicità che caratterizza l'evoluzione della mobilità di persone e merci e delle relative infrastrutture a supporto, richiede un continuo adattamento delle politiche di sviluppo di servizi, infrastruttura stessa e strategia di mercato, tale da non presentare di fatto soluzione di continuità di adeguamenti e modificazioni del modello di business aziendale.

Questa dinamica consente di integrare in modo naturale i risultati del coinvolgimento degli stakeholder, che

spesso rappresentano la stessa causa dei cambiamenti in atto, contribuendo a migliorare il rapporto tra l'organizzazione e i propri interlocutori.

L'organizzazione del coinvolgimento tra Gruppo SACBO e gli Stakeholder sopracitata garantisce altresì un continuo aggiornamento e informazione delle figure apicali del Gruppo (Presidenza, Direzione Generale, Consiglio di Amministrazione).



1.1.4 ANALISI DI DOPPIA MATERIALITÀ E IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI PER IL GRUPPO

Il Gruppo SACBO elabora il proprio Report di Sostenibilità basandosi sui risultati di un'analisi di doppia materialità, la quale viene usata come strumento per identificare le tematiche di sostenibilità più rilevanti per l'organizzazione e per i suoi stakeholder. Per valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti per il 2024, il Gruppo ha aggiornato l'analisi già condotta lo scorso anno, in conformità con gli European Sustainability Reporting Standards (ESRS) previsti dalla Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD).

L'analisi di doppia materialità esamina gli impatti, i rischi e le opportunità derivanti dalle attività dell'organizzazione e dalla sua catena del valore, attraverso due dimensioni: la materialità d'impatto e la materialità finanziaria.

- **La valutazione della materialità d'impatto** considera gli impatti positivi e negativi, attuali o potenziali, generati su ambiente e società dall'attività dell'impresa (ottica *inside-out*), compresi gli impatti relativi ai diritti umani.
- **La materialità finanziaria**, invece, tiene conto dei rischi e delle opportunità per l'impresa, legati alla sostenibilità e che possono incidere sulla performance finanziaria, come flussi di cassa, accesso ai finanziamenti e costo del capitale nel breve, medio e lungo termine. Questo aspetto considera anche la dipendenza da risorse naturali, umane e sociali (prospettiva *outside-in*).

Questo approccio permette di avere una visione olistica e bilanciata delle questioni di sostenibilità, tenendo conto sia degli aspetti interni che esterni all'organizzazione.

Il processo di doppia materialità sviluppato dal Gruppo si articola nelle seguenti fasi:

1. Identificazione degli stakeholder e mappatura della catena del valore.
2. Definizione di una long list di Impatti, Rischi e Opportunità (IROs) relativi alle questioni di sostenibilità rilevanti e alla loro posizione nella catena del valore.
3. Assegnazione di punteggi da 1 a 4 per valutare la rilevanza degli impatti in base a:
 - Significatività (attribuibile agli impatti positivi) o gravità (attribuibile agli impatti negativi);
 - Portata;

- Irrmediabilità (solo per impatti negativi);
- Probabilità.

4. Valutazione della rilevanza di rischi e opportunità con punteggi da 1 a 4, considerando:
 - Magnitudo;
 - Probabilità.
5. Identificazione della lista di temi, sotto-temi e sotto sotto-temi di sostenibilità rilevanti per il Gruppo, sulla base di impatti, rischi e opportunità che sono stati identificati come rilevanti a seguito della valutazione.

Per condurre l'analisi, il Gruppo SACBO ha effettuato un'attività di benchmark, analizzando i principali peer e competitor nel contesto della sostenibilità e del settore di riferimento.

La valutazione della rilevanza di impatti, rischi e opportunità (IRO) è stata svolta internamente coinvolgendo le principali funzioni di riferimento per area tematica. Sono stati considerati materiali quegli impatti, rischi e opportunità il cui punteggio ha superato la soglia di rilevanza definita. Si specifica che un IRO è considerato rilevante se emerge come significativo in uno dei due ambiti di analisi – quello d'impatto o quello finanziario – oppure in entrambi.

In generale, gli IRO identificati comprendono tematiche relative alle operazioni del Gruppo, collegate alla gestione aeroportuale e al handling, e alla catena del valore, sia a monte che a valle. In particolare, gli attori della catena del valore a valle, come le compagnie aeree, giocano un ruolo fondamentale nel determinare gli impatti positivi e negativi del Gruppo su ambiente e società, nonché nell'individuare rischi e opportunità.

Gli IRO identificati riguardano tematiche ambientali, quali cambiamenti climatici, inquinamento, biodiversità ed economia circolare; tematiche sociali, come la forza lavoro propria, i lavoratori della catena di fornitura, le comunità interessate e i consumatori e utilizzatori finali, e a temi di condotta aziendale, come la cultura di impresa, la corruzione, la protezione degli informatori e la gestione dei rapporti con i fornitori.

Di seguito è riportata la lista dei temi, sotto-temi e sotto sotto-temi di sostenibilità ritenuti rilevanti per il Gruppo. Per ulteriori dettagli sugli IRO mappati nelle diverse aree tematiche, si rimanda ai rispettivi capitoli tematici.

Tema	Sottotema	Sotto - Sottotema	A monte	Operazioni proprie	A valle	Impatti positivi/negativi	Rischi/opportunità	
E1 - Cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici			X				
	Mitigazione dei cambiamenti climatici		X	X	X			
	Energia			X				
E2 - Inquinamento	Inquinamento dell'aria			X	X			
	Inquinamento dell'acqua			X	X			
	Inquinamento del suolo		X		X			
E4 - Biodiversità ed Ecosistemi	Impatti sullo stato delle specie	Dimensione della popolazione di una specie			X			
E5 - Uso delle risorse ed economia circolare	Afflussi di risorse, compreso l'uso delle risorse		X		X			
	Rifiuti		X	X	X			
S1 - Forza lavoro proprio	Condizioni di lavoro	Occupazione sicura		X				
		Orario di lavoro		X				
		Salari adeguati			X			
		Dialogo sociale			X			
		Libertà di associazione, esistenza di comitati aziendali e diritti di informazione, consultazione e partecipazione dei lavoratori			X			
		Contrattazione collettiva, inclusa la percentuale di lavoratori coperti da contratti collettivi			X			
		Equilibrio tra vita professionale e vita privata				X		
	Salute e sicurezza			X				

	Parità di trattamento e di opportunità per tutti	Parità di genere e parità di retribuzione per un lavoro di pari valore		X			
		Formazione e sviluppo delle competenze		X			
		Occupazione e inclusione delle persone con disabilità		X			
		Misure contro la violenza e le molestie sul luogo di lavoro		X			
	Altri diritti connessi al lavoro	Diversità		X			
		Riservatezza		X			
	S2 - Lavoratori nella catena del valore	Condizioni di lavoro	Occupazione sicura	X		X	
Orario di lavoro			X		X		
Salari adeguati			X		X		
Dialogo sociale			X		X		
Libertà di associazione, esistenza di comitati aziendali e diritti di informazione, consultazione e partecipazione dei lavoratori			X		X		
Contrattazione collettiva, inclusa la percentuale di lavoratori coperti da contratti collettivi			X		X		
Salute e sicurezza		X		X			
Parità di trattamento e di opportunità per tutti		Parità di genere e parità di retribuzione per un lavoro di pari valore	X		X		
		Formazione e sviluppo delle competenze	X		X		
		Occupazione e inclusione delle persone con disabilità	X		X		
		Misure contro la violenza e le molestie sul luogo di lavoro	X		X		
		Diversità	X		X		
Altri diritti connessi al lavoro		Riservatezza	X		X		

S3 - Comunità interessate	Diritti economici, sociali e culturali delle comunità	Impatti legati al territorio		X	X	 		
	Diritti civili e politici delle comunità	Libertà di espressione		X				
S4 - Consumatori e utilizzatori finali	Impatti legati alle informazioni per i consumatori e/o sugli utilizzatori finali	Riservatezza			X			
	Sicurezza personale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali	Salute e sicurezza	X	X	X			
		Sicurezza della persona	X	X	X			
	Inclusione sociale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali	Accesso a prodotti e servizi	X	X	X			
Pratiche commerciali responsabili			X					
G1 - Condotta delle imprese	Cultura d'impresa			X			 	
	Protezione degli informatori			X				
	Gestione dei rapporti con i fornitori, comprese le prassi di pagamento		X	X	X			
	Corruzione attiva e passiva	Prevenzione e individualizzazione compresa la formazione			X			
		Incidenti			X			

LegendaImpatto positivo: Impatto negativo: Rischi: Opportunità: 

Tutti gli impatti sono stati valutati considerando il loro verificarsi nel breve, medio e lungo periodo, in conformità con gli orizzonti temporali stabiliti da ESRS 1.

Durante l'analisi di Doppia Materialità sono stati adottati i seguenti intervalli temporali a partire dalla fine del periodo di riferimento:

- Breve periodo: corrisponde al termine di riferimento dei bilanci aziendali;
- Medio periodo: fino a cinque anni dalla fine del periodo di riferimento di breve periodo;
- Lungo periodo: oltre i cinque anni.

Sebbene gli impatti di breve periodo siano risultati particolarmente significativi, è stata adottata un'analisi più ampia per considerare anche gli effetti futuri derivanti dalle attività del Gruppo e della sua catena del valore.

Per quanto riguarda i rischi e le opportunità rilevanti individuati, gli effetti finanziari attuali sono stati valutati attraverso l'analisi di vari driver economico-finanziari che possono influenzare la situazione patrimoniale-finanziaria, il risultato economico e i flussi finanziari del Gruppo nei diversi orizzonti temporali.

Tra i potenziali effetti finanziari attuali si evidenziano:

- Aumento dei costi operativi (OpEx) dovuto a ma-

nutenzioni straordinarie o all'implementazione di nuove tecnologie.

- Incremento delle spese in conto capitale (CapEx) per investimenti strutturali necessari alla conformità con le nuove normative.
- Costi legali legati a eventuali contenziosi derivanti dalla mancata adesione alle normative di sostenibilità ambientale e sociale.
- Possibili danni reputazionali, che, pur non essendo costi diretti, possono comportare significative perdite economiche, come la perdita di clienti e partnership commerciali.
- Accantonamento di fondi per far fronte a spese impreviste, ad esempio in caso di eventi climatici estremi.

La valutazione dei rischi e delle opportunità, insieme ai loro effetti finanziari, ha considerato gli orizzonti temporali definiti da ESRS 1. I rischi e opportunità risultanti rilevanti hanno in prevalenza effetti finanziari già nel breve periodo, ma, soprattutto per i rischi e opportunità ambientali o connessi alla forza lavoro e alla comunità, sono stati considerati anche gli effetti finanziari attesi nel medio e lungo periodo.



1.2 Politiche del Gruppo (MDR - P)

Le politiche del Gruppo e delle sue società, i relativi obiettivi generali e i principali impatti, rischi e opportunità saranno descritti nei rispettivi capitoli tematici. Di seguito, una sintesi delle caratteristiche fondamentali delle politiche adottate:

Codice Etico Comportamentale di Gruppo

Il Codice Etico Comportamentale di Gruppo definisce i principi etici e morali che regolano i comportamenti attesi da tutti gli stakeholder, interni ed esterni al Gruppo.

L'ultima versione del Codice Etico è entrata in vigore il 30 luglio 2024, con efficacia immediata per SACBO S.p.A. e BGY International Services.

Ogni modifica o integrazione dovrà essere approvata dai rispettivi Consigli di Amministrazione.

Destinatari del Codice Etico:

- Membri degli organi sociali e figure apicali del Gruppo;
- Tutto il personale dipendente, inclusi lavoratori a tempo determinato o parziale e figure equiparabili;
- Collaboratori esterni, come consulenti e professionisti esterni;
- Partner commerciali e operativi coinvolti in progetti e attività;
- Chiunque intrattenga rapporti, anche temporanei, con il Gruppo o operi per il raggiungimento dei suoi obiettivi.

Il Codice è disponibile per tutti gli stakeholder sui siti istituzionali del Gruppo (<https://www.milanbergamoairport.it/it/politica/> e <https://www.bgyinternationalservices.com/>) e su altri canali di comunicazione interna accessibili a dipendenti e collaboratori.

Politiche qualità, sicurezza e ambiente di SACBO E BGYIS

Queste politiche forniscono linee guida per la gestione delle attività aeroportuali, con l'obiettivo di tutelare l'ambiente, la salute e la sicurezza delle persone, nonché la sicurezza delle informazioni, in un'ottica di migliora-

mento continuo del Sistema di Gestione Integrato.

Le politiche si applicano all'intera catena del valore, coinvolgendo tutti gli stakeholder. La responsabilità dell'attuazione ricade sui massimi organi aziendali: il Consiglio di Amministrazione, la Presidenza e il Direttore Generale.

Le politiche "Qualità, Sicurezza e Ambiente" di SACBO e BGYIS sono pubbliche e sono disponibili a tutti coloro che ne volessero prendere visione sui siti istituzionali.

Procedure Whistleblowing di SACBO e BGYIS

Il Gruppo adotta una piattaforma informatica esterna per la gestione delle segnalazioni, conforme al D.Lgs. 10 marzo 2023, n. 24. La procedura garantisce la riservatezza dell'identità del segnalante.

Destinatari della procedura:

- Azionisti e persone fisiche con funzioni di amministrazione, direzione, controllo, vigilanza o rappresentanza (anche qualora tali funzioni siano esercitate in via di mero fatto);
- Personale della Società
- Personale dipendente e collaboratori (compresi autonomi e collaboratori ex art. 409 c.p.c. e art. 2 D.Lgs. 81/2015);
- Lavoratori di aziende fornitrici di beni e servizi o che realizzano opere in favore di terzi, fra cui la Società;
- Liberi professionisti e consulenti attivi presso la Società;
- Enti di proprietà o presso i quali opera la persona segnalante.

Le segnalazioni possono essere effettuate, con canali dedicati alle Società del Gruppo, attraverso la piattaforma informatica, raggiungibile al link [milanbergamoairport.segnalazioni.net](https://www.milanbergamoairport.segnalazioni.net). La gestione del canale è affidata attualmente al Presidente del Comitato Etico Anticorruzione e al Responsabile Internal Audit.

L'istituzione e l'aggiornamento dei canali Whistleblowing sono resi noti ai dipendenti del Gruppo

attraverso specifiche attività di comunicazione e di formazione, nonché comunicati a tutti gli stakeholder attraverso il sito istituzionale delle società del gruppo.

Modello Anticorruzione (parte del Modello di Organizzazione Gestione e Controllo 231)

Il Gruppo SACBO, anche in considerazione dell'importanza strategica del settore in cui opera e della rilevanza dell'ambito giuridico e sociale in cui è radicato il business, ha adottato una Policy Anticorruzione di Gruppo con la quale si impegna al rispetto di normative, linee guida e best practices in materia di anticorruzione, nonché a prevenire e perseguire qualsiasi comportamento corruttivo nello svolgimento della propria attività. SACBO declina tali principi nel "Modello Anticorruzione", sezione speciale del Modello di Organizzazione Gestione e Controllo 231, con il quale raccoglie in un quadro organico le regole di comportamento e le procedure al fine di prevenire atti di corruzione a vantaggio e nell'interesse del Gruppo (corruzione attiva) e a svantaggio del Gruppo (corruzione passiva), sia nei confronti della Pubblica Amministrazione che tra privati.

L'applicazione del modello è garantita dal Comitato Etico Anticorruzione di Gruppo e supportata dalla piattaforma Whistleblowing, che consente di segnalare eventuali violazioni.

Policy commerciale di Sviluppo del Network dell'Aeroporto di Bergamo

La policy, emanata da SACBO S.p.A., definisce un programma di incentivi per lo sviluppo di nuove rotte aeree nelle stagioni Winter 2023, Summer 2024 e Winter 2024.

Gli incentivi sono concessi nel rispetto dei principi di trasparenza, pubblicità e non discriminazione, secondo la normativa nazionale e comunitaria vigente. Oltre all'obiettivo generale di incrementare il traffico passeggeri e merci, la policy mira a:

- Rafforzare la connettività intercontinentale;
- Aumentare le destinazioni servite con collegamenti punto-punto;
- Incrementare le frequenze delle rotte esistenti;
- Destagionalizzare i mercati a forte variabilità stagionale.

Destinatari della policy: soggetti giuridici interessati, in particolare i vettori aerei in possesso di licenza operativa, non inseriti in black list UE e privi di gravi violazioni legali o contrattuali con SACBO S.p.A. negli ultimi due anni.

La policy stabilisce i criteri di ammissibilità, le tipologie di incentivi, i requisiti per accedere agli schemi di incentivazione, le modalità per la presentazione delle domande e le modalità di erogazione degli incentivi. La policy di sviluppo del traffico viene pubblicata sul sito web istituzionale di SACBO S.p.A. ed è redatta sia in lingua italiana sia in lingua inglese.

Safety policy di SACBO

La Safety Policy indica l'impegno di SACBO nel garantire che le attività legate al trasporto aereo si svolgano con il più alto livello di performance e sicurezza, nel rispetto degli standard nazionali e internazionali, privilegiando azioni preventive nel tendere all'obiettivo del miglioramento continuo.

La sicurezza delle operazioni aeroportuali è assicurata dal rispetto dell'insieme dei requisiti regolamentari, relativi sia alle infrastrutture che alle operazioni. Tutti i dipendenti SACBO, grazie ad una formazione attenta e capillare, conducono le attività dello scalo nell'area airside nel rispetto delle normative nazionali ed internazionali vigenti in materia di safety, adoperandosi per tutelare e promuovere la sicurezza delle operazioni aeroportuali connesse all'attività di volo.

In tali politiche, assunte dal Gestore, vi è l'impegno della gestione del Safety Management System (SMS), sistema atto a valutare con continuità la sicurezza conseguita nell'applicazione dei requisiti regolamentari, e migliorarne il livello laddove vengano eventualmente riscontrate carenze o aree che necessitano di attenzione particolare.

Le politiche di sicurezza ed i relativi obiettivi sono condivisi con il management del Gestore; vengono presentate nell'ambito del Safety Committee ai soggetti pubblici e privati che operano in aeroporto, con l'intento di cogliere il più ampio coinvolgimento

dei soggetti aeroportuali sui risultati da conseguire in tema di sicurezza, favorendo la condivisione delle iniziative da intraprendere.

La Safety Policy viene diffusa tramite stampa e affissione negli uffici SACBO, nonché attraverso specifici interventi in airside con valutazione durante i Safety Programmes per il continuo rinnovo delle politiche di safety a tutti gli operatori.





BGY
International Services



E

Nel contesto complesso e dinamico del settore aeroportuale, la tutela ambientale non si limita al rispetto delle normative vigenti, ma si traduce in un impegno costante e strutturato. L'obiettivo è raggiungere un equilibrio sostenibile tra l'efficienza delle operazioni aeroportuali e la salvaguardia del territorio circostante, attraverso procedure e azioni concrete finalizzate al miglioramento continuo delle performance ambientali.

2.1	CONSUMI ENERGETICI E CAMBIAMENTO CLIMATICO (E1)	24	2.3	BIODIVERSITÀ ED ECOSISTEMI (4)	44
2.1.1	IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI LEGATI AL CLIMA	24	2.3.1	IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI ALLA BIODIVERSITÀ E AGLI ECOSISTEMI	44
2.1.2	POLITICA RELATIVA ALLA MITIGAZIONE DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI E ALL'ADATTAMENTO AGLI STESSI	27	2.3.2	POLITICA RELATIVA ALLA BIODIVERSITÀ E AGLI ECOSISTEMI	45
2.1.3	PIANO DI TRANSIZIONE PER LA MITIGAZIONE DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI	28	2.3.3	AZIONI E OBIETTIVI RELATIVI ALLA BIODIVERSITÀ E AGLI ECOSISTEMI	46
2.1.4	AZIONI E RISORSE RELATIVE ALLA MITIGAZIONE DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI	29	2.4	USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE (E5)	47
2.1.5	OBIETTIVI RELATIVI ALLA MITIGAZIONE DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI	31	2.4.1	IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI CONNESSI ALL'USO DELLE RISORSE E ALL'ECONOMIA CIRCOLARE	47
2.1.6	CONSUMO DI ENERGIA E MIX ENERGETICO	32	2.4.2	POLITICHE RELATIVE ALL'USO DELLE RISORSE E ALL'ECONOMIA CIRCOLARE	48
2.1.7	EMISSIONE GHG SCOPE 1,2 E 3 DEL GRUPPO	34	2.4.3	AZIONI E RISORSE RELATIVE ALL'USO DELLE RISORSE E ALL'ECONOMIA CIRCOLARE	48
2.2	INQUINAMENTO (E2)	36	2.4.4	OBIETTIVI RELATIVI ALL'USO DELLE RISORSE E ALL'ECONOMIA CIRCOLARE	49
2.2.1	IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI LEGATI ALL'INQUINAMENTO	36	2.4.5	RIFIUTI	51
2.2.2	POLITICHE RELATIVE ALL'INQUINAMENTO	39			
2.2.3	AZIONI E RISORSE CONNESSE ALL'INQUINAMENTO	40			
2.2.4	INQUINAMENTO DI ARIA, ACQUA E SUOLO	42			



2.1 Consumi energetici e cambiamento climatico (E1)

In questo capitolo:

ESRS E1 (INTEGRAZIONE ESRS 2 SBM-3-E1) / [ESRS E1 (INTEGRAZIONE ESRS 2 IRO-1-E1)]:

Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati al clima.

[ESRS E1-2]: Politiche relative alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi.

[ESRS E1-1]: Piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici.

[ESRS E1-3]: Azioni e risorse relative alla mitigazione dei cambiamenti climatici.

[ESRS E1-4]: Obiettivi relativi alla mitigazione dei cambiamenti climatici.

[ESRS E1-5]: Consumo di energia e mix energetico.

[ESRS E1-6]: Emissione GHG Scope 1, 2, e 3 del Gruppo.

2.1.1 IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI LEGATI AL CLIMA

Nel processo di analisi di impatti, rischi e opportunità legati al cambiamento climatico, sono stati identificati diversi impatti significativi correlati alle emissioni di gas ad effetto serra, sia dirette che indirette. Le emissioni Scope 1 e 2 derivanti dalle operazioni dirette del Gruppo, insieme alle emissioni Scope 3 generate lungo la catena del valore da fornitori e attori della catena del valore a valle (quali ad, esempio, società di trasporto, autonoleggio, compagnie aeree, negozi, affidatari e altri clienti), influenzano i livelli complessivi di GHG nell'atmosfera, contribuendo al riscaldamento globale.



Nel contesto di questa analisi, emergono anche numerosi rischi climatici che potrebbero influenzare le operazioni di gestione aeroportuale.

Condizioni meteorologiche estreme e l'aumento delle temperature possono danneggiare infrastrutture cruciali, come piste e terminal, generando interruzioni nelle operazioni di volo e aumentando i costi di manutenzione.

Inoltre, la dipendenza del settore aereo dai combustibili fossili e le politiche di mitigazione imposte dai governi potrebbero rappresentare un rischio significativo in quanto potrebbero portare a un aumento dei costi di conformità, influenzando negativamente la solidità finanziaria del Gruppo. L'introduzione di

divieti sui voli brevi potrebbe incidere invece sulle performance economico-finanziarie dell'Organizzazione, in particolare per le tratte nazionali coperte da mezzi di trasporto ferroviario ad alta velocità.

Rispetto al tema dell'energia, si evidenziano rischi finanziari in caso di ritardi negli interventi di efficientamento energetico programmati, che potrebbero impedire la riduzione delle emissioni di CO₂ e comportare la possibile perdita della certificazione ACA. Tale scenario avrebbe effetti negativi sull'immagine e la reputazione dell'aeroporto, con una conseguente riduzione del traffico passeggeri.

Si riporta di seguito tabelle di sintesi relative impatti, rischi e opportunità descritte sopra.

IMPATTI MATERIALI

Standard tematico	Sottotema	Fase della catena del valore	Descrizione impatto	Tipologia di impatto	Orizzonte temporale
ESRS E1 - Cambiamenti climatici	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Operazioni proprie	Emissione di gas ad effetto serra Scope 1 e 2 , conseguente allo svolgimento delle attività del Gruppo con conseguente impatto sui livelli generali di concentrazione di GHG in atmosfera e sul riscaldamento globale.	Negativo attuale	Breve periodo
ESRS E1 - Cambiamenti climatici	Mitigazione dei cambiamenti climatici	A monte e a valle	Emissione di gas ad effetto serra Scope 3 , conseguente allo svolgimento delle attività nella catena del valore del Gruppo con conseguente impatto sui livelli generali di concentrazione di GHG in atmosfera e sul riscaldamento globale.	Negativo attuale	Breve periodo
ESRS E1 - Cambiamenti climatici	Energia	Operazioni proprie	Utilizzo di energia e conseguenti emissioni di CO ₂ in atmosfera connesse alle attività svolte dal Gruppo.	Negativo attuale	Breve periodo

RISCHI E OPPORTUNITÀ MATERIALI

Standard tematico	Sottotema	Fase della catena del valore	Rischio/Opportunità	Descrizione Rischio/Opportunità	Orizzonte temporale
ESRS E1 - Cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Operazioni proprie	Rischio	Condizioni meteorologiche estreme e aumento della temperatura dovuti al cambiamento climatico potrebbero causare danni a infrastrutture aeroportuali, tra cui piste, terminal e sistemi di navigazione, con conseguente interruzione nelle operazioni e aumento dei costi di manutenzione. Eventi legati al cambiamento climatico possono inoltre interrompere le catene di fornitura e le reti di trasporto, influenzando la consegna tempestiva di forniture e materiali essenziali agli aeroporti.	Medio periodo
ESRS E1 - Cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	A valle	Rischio	Condizioni meteorologiche estreme e aumento della temperatura dovuti al cambiamento climatico potrebbero causare conseguenti interruzioni delle operazioni di voli e possibili tempi di inattività .	Medio periodo
ESRS E1 - Cambiamenti climatici	Mitigazione dei cambiamenti climatici	A valle	Rischio	La pesante dipendenza dell'industria delle compagnie aeree dai combustibili fossili e le relative politiche di mitigazione dei cambiamenti climatici possono portare ad un aumento dei costi di conformità e dei rischi, influenzando negativamente la posizione finanziaria, il profitto, il fatturato, i costi operativi, la domanda di prodotti, i flussi di cassa, l'accesso al finanziamento, la minaccia di contenziosi, le multe monetarie o il costo del capitale.	Lungo periodo
ESRS E1 - Cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	A valle	Rischio	L'eventuale introduzione da parte dell'UE del divieto di voli brevi laddove le tratte siano coperte da mezzi di trasporto ferroviario AV potrebbe comportare conseguenze sulle performance economico-finanziarie dell'Organizzazione, soprattutto nel caso in cui tali limitazioni siano superiori a quelle adottate recentemente dalla Francia e che coinvolgano quindi destinazioni nazionali fino a 4 ore e mezzo di treno AV.	Medio periodo
ESRS E1 - Cambiamenti climatici	Energia	Operazioni proprie	Rischio	A causa di ritardi nella realizzazione di interventi di efficientamento energetico programmati, SACBO non riesce a ridurre le emissioni di CO₂ per 2 anni di seguito con conseguente perdita della certificazione ACA e ripercussioni sull'immagine e sulla reputazione dell'aeroporto e riduzione del traffico passeggeri.	Breve periodo

Per approfondire il processo di valutazione di impatti, rischi e opportunità legati al clima si rimanda al capitolo "Informazioni Generali", paragrafo "Analisi

di doppia materialità e impatti, rischi e opportunità rilevanti per il Gruppo".

2.1.2 POLITICHE RELATIVE ALLA MITIGAZIONE DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI E ALL'ADATTAMENTO AGLI STESSI

La tutela dell'ambiente rappresenta un principio fondamentale per il Gruppo SACBO e per tutti i soggetti coinvolti nelle sue attività economiche e operative.

Le Politiche per la Qualità, la Sicurezza e l'Ambiente adottate da SACBO e BGYIS pongono particolare attenzione all'efficienza energetica. Uno degli aspetti di tutela ambientale citati nelle politiche, è quello di *"attuare programmi miranti a ridurre i consumi energetici, a contenere l'inquinamento e, in genere, a minimizzare gli impatti ambientali negativi delle proprie operazioni, valutando, di volta in volta, la praticabilità dell'impiego delle migliori tecnologie disponibili sul mercato"*.

Nel contesto complesso e dinamico del settore aeroportuale, la tutela ambientale non si limita al rispetto delle normative vigenti, ma si traduce in un impegno costante e strutturato. L'obiettivo è raggiungere un equilibrio sostenibile tra l'efficienza delle operazioni aeroportuali e la salvaguardia del territorio circostante, attraverso procedure e azioni concrete finalizzate al miglioramento continuo delle performance ambientali. In quest'ottica, il Gruppo SACBO attribuisce grande valore alle relazioni lungo la propria catena del valore, proseguendo con coerenza il percorso avviato negli anni precedenti per definire e attuare una strategia condivisa di sviluppo responsabile, in particolare per quanto riguarda la riduzione delle emissioni di CO₂.

Le Politiche Qualità, Sicurezza e Ambiente si traducono operativamente in un Sistema di Gestione integrato, progettato per assicurare la conformità alle normative e migliorare l'efficienza organizzativa e operativa. Per un gestore aeroportuale, disporre di un sistema gestionale efficace significa non solo garantire operazioni sicure ed economicamente sostenibili, ma anche perseguire con priorità la tutela ambientale. Il Sistema di Gestione implementato dal Gruppo SACBO si articola in una serie di procedure che definiscono, per ogni aspetto ambientale rilevante, i riferimenti normativi, i processi operativi

e infrastrutturali, le attività di monitoraggio e controllo, nonché le opportunità di miglioramento tecnologico e gestionale, con l'obiettivo di elevare le prestazioni ambientali complessive.

L'impegno ambientale del Gruppo è ulteriormente consolidato nella "Net Zero Roadmap 2050", descritta nei paragrafi successivi. Gli obiettivi di riduzione delle emissioni, delineati in tale documento, sono pienamente allineati con i principi dell'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile, gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs) delle Nazioni Unite e gli Accordi di Parigi sul clima.

A rafforzare tale impegno, SACBO ha aderito alla Risoluzione NetZero2050, sottoscritta il 26 giugno 2019 a Cipro in occasione del 29° Congresso annuale di ACI EUROPE. Con questa risoluzione, i gestori aeroportuali europei si sono impegnati a raggiungere zero emissioni nette di CO₂ entro il 2050. Anche il Milan Bergamo Airport ha formalmente assunto questo impegno, riconoscendolo come essenziale per lo sviluppo sostenibile delle infrastrutture aeroportuali.

L'iniziativa si inserisce in un'azione congiunta a livello di settore, volta a definire una visione condivisa e un percorso comune verso l'obiettivo finale delle emissioni zero nette per il sistema globale del trasporto aereo.

In tale contesto, nel maggio 2024, SACBO ha ufficializzato la propria Roadmap per il conseguimento delle zero emissioni nette prima del 2045, inviandola ad ACI EUROPE in conformità agli impegni assunti. La Roadmap è stata successivamente pubblicata sul sito dell'associazione, in coerenza con le linee guida di sostenibilità proposte da ACI EUROPE per il raggiungimento delle "Net Zero Carbon Emissions from Airport Operations".

2.1.3 PIANO DI TRANSIZIONE PER LA MITIGAZIONE DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI

Come illustrato nel paragrafo precedente, il Gruppo SACBO ha definito i propri obiettivi di transizione verso un'economia sostenibile attraverso la Roadmap Net Zero 2050, un piano di decarbonizzazione in linea con l'obiettivo di limitare l'aumento della temperatura globale a 1,5 °C, in conformità con l'Accordo di Parigi, e di raggiungere la neutralità climatica entro il 2050. Tale impegno è stato formalizzato con la sottoscrizione della Risoluzione di Cipro e successivamente confermato il 4 febbraio 2022 con l'adesione alla Risoluzione di Tolosa Net Zero 2050. Quest'ultima rappresenta un'iniziativa congiunta del settore aeroportuale europeo che ha visto il coinvolgimento di governi nazionali, della Commissione Europea, dei sindacati e di altri stakeholder strategici, uniti nell'obiettivo comune di decarbonizzare il trasporto aereo.

Nel 2019, in occasione del Congresso annuale di ACI Europe a Cipro, SACBO - in qualità di membro attivo dell'associazione - aveva già sottoscritto l'impegno a raggiungere zero emissioni nette entro il 2050.

A tal fine, l'Alta Direzione ha approvato il Piano di Transizione "Net Zero 2050 Roadmap", sviluppato in conformità con le linee guida di ACI Europe (Airport Council International). Il piano si articola in cinque fasi principali:

1. mappatura dell'attuale impronta di carbonio dell'aeroporto;
2. individuazione delle misure e azioni applicabili nel contesto aeroportuale;
3. definizione degli obiettivi e analisi prospettica dei possibili scenari di riduzione delle emissioni di CO₂;
4. pianificazione strategica delle attività;
5. attuazione della strategia, accompagnata da una comunicazione trasparente e dal monitoraggio costante dei risultati.

Durante l'analisi degli scenari di riduzione delle emissioni, sono stati considerati tre scenari:

- **Scenario "Worst Case"**: nessun intervento da parte degli attori coinvolti, mantenendo lo stato attuale;
- **Scenario "Do Nothing"**: solo il mercato adotta misure per ridurre le emissioni di Scope 2 e Scope 3, senza azioni dirette da parte di SACBO;
- **Scenario "Planned Green Interventions"**: SACBO attua tutte le azioni previste per la riduzione delle emissioni di Scope 1 e Scope 2.

La strategia definitiva inclusa nella Roadmap è stata costruita sulla base dell'analisi comparativa di questi scenari, con l'obiettivo di garantire il raggiungimento della neutralità carbonica di Scope 1 e Scope 2 entro il 2050.

Il principale gas climalterante (o Greenhouse Gas - GHG) associato alle attività aeroportuali è l'anidride carbonica (CO₂). Per questo motivo, la "Roadmap Net Zero 2050" del Gruppo SACBO focalizza i propri obiettivi di riduzione su questo indicatore.

Le emissioni di anidride carbonica sono suddivise come segue:

- **Scope 1**: Emissioni dirette derivanti da fonti di proprietà o sotto il controllo delle società del Gruppo, come i combustibili impiegati per il riscaldamento e i mezzi operativi utilizzati nelle attività aeroportuali.
- **Scope 2**: Emissioni indirette associate alla produzione di energia elettrica e termica acquistata e consumata.
- **Scope 3**: Altre emissioni indirette generate da fonti non detenute né gestite direttamente, ma connesse alle attività del Gruppo. In base alla classificazione dell'Airport Carbon Accreditation (ACA), lo Scope 3 include emissioni derivanti da:
 - operazioni aeronautiche (ciclo LTO, taxi, APU e crociera),
 - mezzi per l'assistenza a terra in capo agli handler,
 - spostamenti di passeggeri, dipendenti e merci da/per l'aeroporto,
 - trasferte di lavoro dei dipendenti,
 - consumo energetico ceduto a terzi,
 - gestione dei rifiuti e reflui,
 - attività di cantiere.

Attualmente, le azioni prioritarie per la riduzione della carbon footprint riguardano principalmente le emissioni di Scope 1 e 2 e includono:

- l'impiego di biofuel come soluzione temporanea per la riduzione immediata della CO₂;
- la completa elettrificazione della flotta GSE, con il pieno passaggio delle GPU già previsto entro il 2030;
- l'installazione di impianti fotovoltaici su aree di parcheggio a lunga sosta;
- l'acquisto progressivo di energia rinnovabile certificata "green", con l'obiettivo di raggiungere il 100% entro il 2045;
- interventi di efficientamento energetico degli edifici, quali l'adozione di pompe di calore e boiler elettrici per l'acqua calda sanitaria;
- il completamento del sistema di illuminazione smart a tecnologia LED.

Il Piano di Transizione - noto come Roadmap Net Zero 2050 - è già operativo per le emissioni dirette e indirette (Scope 1 e 2). L'estensione agli impatti di Scope 3 è prevista per il biennio 2025-2026.

Le azioni delineate nella Roadmap sono integrate nel Contratto di Programma ENAC/SACBO e, in parte, nel Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030, con ulteriori dettagli riportati nel capitolo dedicato alle Azioni.

Dal 2013, SACBO aderisce all'iniziativa Airport Carbon Accreditation, promossa da ACI Europe per incentivare l'impegno degli aeroporti nella gestione e riduzione delle emissioni di CO₂. Il programma, riconosciuto a livello internazionale, prevede sette livelli di certificazione, dall'avvio del monitoraggio alla neutralità carbonica per Scope 1 e 2, fino all'inclusione attiva delle emissioni di Scope 3.

Nel 2024, il Gruppo ha confermato il livello di accreditamento 3 "Ottimizzazione", conseguito nel 2020, che testimonia un impegno avanzato nella riduzione delle emissioni e nel coinvolgimento di stakeholder e operatori terzi.

2.1.4 AZIONI E RISORSE RELATIVE ALLA MITIGAZIONE DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI

Nel 2024 il Gruppo SACBO ha implementato una serie di azioni volte alla mitigazione dei cambiamenti climatici, in particolare rispetto alla riduzione delle emissioni Scope 1 e Scope 2.

In primo luogo, nel 2024 è stata realizzata la copertura di una sezione del parcheggio a lunga sosta P3 con un impianto fotovoltaico da 2 megawatt. L'impianto, che sarà integrato nel sistema di fornitura elettrica dell'aeroporto nel 2025, soddisferà il 10% del fabbisogno energetico complessivo. L'introduzione di questa fonte di energia rinnovabile rappresenta un passo significativo verso la riduzione delle emissioni e consentirà di conformarsi alle normative relative alla produzione di energia da fonti rinnovabili.

Il piano di sviluppo delle infrastrutture fotovoltaiche proseguirà per lotti, con l'attivazione dell'impianto fotovoltaico sul P3 prevista entro il 2025, sul P2 entro il 2030 e sul P2 Est entro il 2035. Nel 2024, i CapEx realizzati per l'impianto fotovoltaico sono stati pari a 4.015.093,95 euro. Per quanto riguarda l'efficienza energetica, negli ultimi anni è stata implementata l'illuminazione smart a tecnologia LED e, nel 2024, sono stati investiti 64.000 euro per l'installazione di nuovi corpi illuminanti LED, con l'obiettivo di mantenere gli attuali livelli di efficienza energetica.

Nel corso del 2024, SACBO ha continuato a investire nell'ammodernamento del parco mezzi a supporto dei servizi di assistenza a terra (GSE - Ground Support Equipment), privilegiando l'acquisto di apparecchiature elettriche e la sostituzione di veicoli obsoleti con modelli di nuova generazione.

In particolare, SACBO ha assunto il ruolo di capofila nel progetto BASE - Bergamo Air Side Electrification, finalizzato alla completa elettrificazione dell'area operativa "air side" dell'aeroporto. Il progetto prevede l'installazione di impianti fissi a 400Hz per gli aeromobili, l'acquisto di GPU mobili per entrambi i piazzali (nord e sud), nonché la realizzazione di aree di ricarica dedicate sia ai GSE sia ai veicoli standard. Le azioni previste sono coerenti con gli obiettivi delineati nella Roadmap.

Nel dettaglio, sono stati introdotti 25 nuovi mezzi elettrici e a basso consumo per le attività di handling, per una spesa in CapEx pari a pari a 3.085.990 euro. A ciò si aggiungono 771.912,69 euro di CapEx destinati alle infrastrutture di ricarica. L'elettificazione della flotta aziendale, avviata nel 2016, risulta un processo pienamente implementato e prevede un mantenimento dei livelli raggiunti anche per il 2025.

Parallelamente, nel 2024 il Gruppo SACBO ha aumentato del 5% la quota di energia elettrica proveniente da fonti rinnovabili, raggiungendo il 55% del fabbisogno energetico complessivo dell'aeroporto.

L'impegno del Gruppo per una crescita sostenibile si riflette anche in un primo esercizio di mappatura delle proprie attività economiche ai sensi della Tassonomia UE (Regolamento UE 2020/852). Il Gruppo ha identificato CapEx connessi ad attività ammissibili per obiettivi di mitigazione e adattamento al cambiamento climatico.

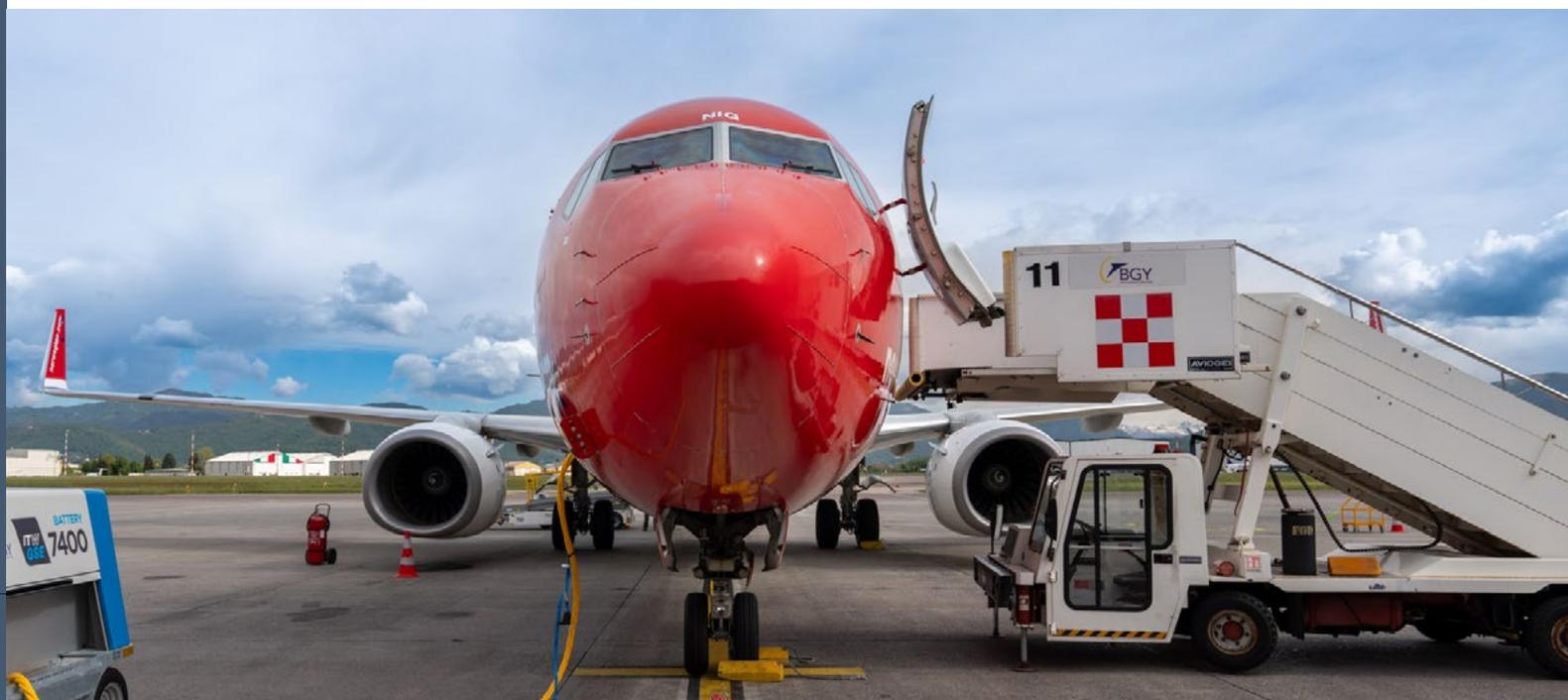
Le attività identificate come ammissibili includono:

- Costruzione, espansione e gestione di sistemi di raccolta e trattamento delle acque reflue (5.3)
- Infrastrutture per la mobilità personale, ciclogistica (6.13)
- Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico (6.15)
- Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio (6.17)
- Operazioni di assistenza a terra per il trasporto aereo (6.20)

- Costruzione di nuovi edifici (7.1)
- Installazione, manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica (7.3)
- Installazione, manutenzione e riparazione di strumenti e dispositivi per la misurazione, la regolazione e il controllo delle prestazioni energetiche degli edifici (7.5)
- Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per le energie rinnovabili (7.6)
- Acquisto e proprietà di edifici (7.7)
- Elaborazione dei dati, hosting e attività connesse (8.1)

Sono state inoltre mappate due attività legate all'obiettivo di transizione verso l'economia circolare (3.3 - Demolizione di edifici e di altre strutture e 3.4 - Manutenzione di strade e autostrade) e l'attività 2.4 - Bonifica di siti e aree contaminati per l'obiettivo prevenzione e controllo inquinamento.

L'attività rispetto alla Tassonomia UE ha rappresentato un primo esercizio di mappatura delle proprie attività economiche e verrà progressivamente sviluppato negli anni a seguire.

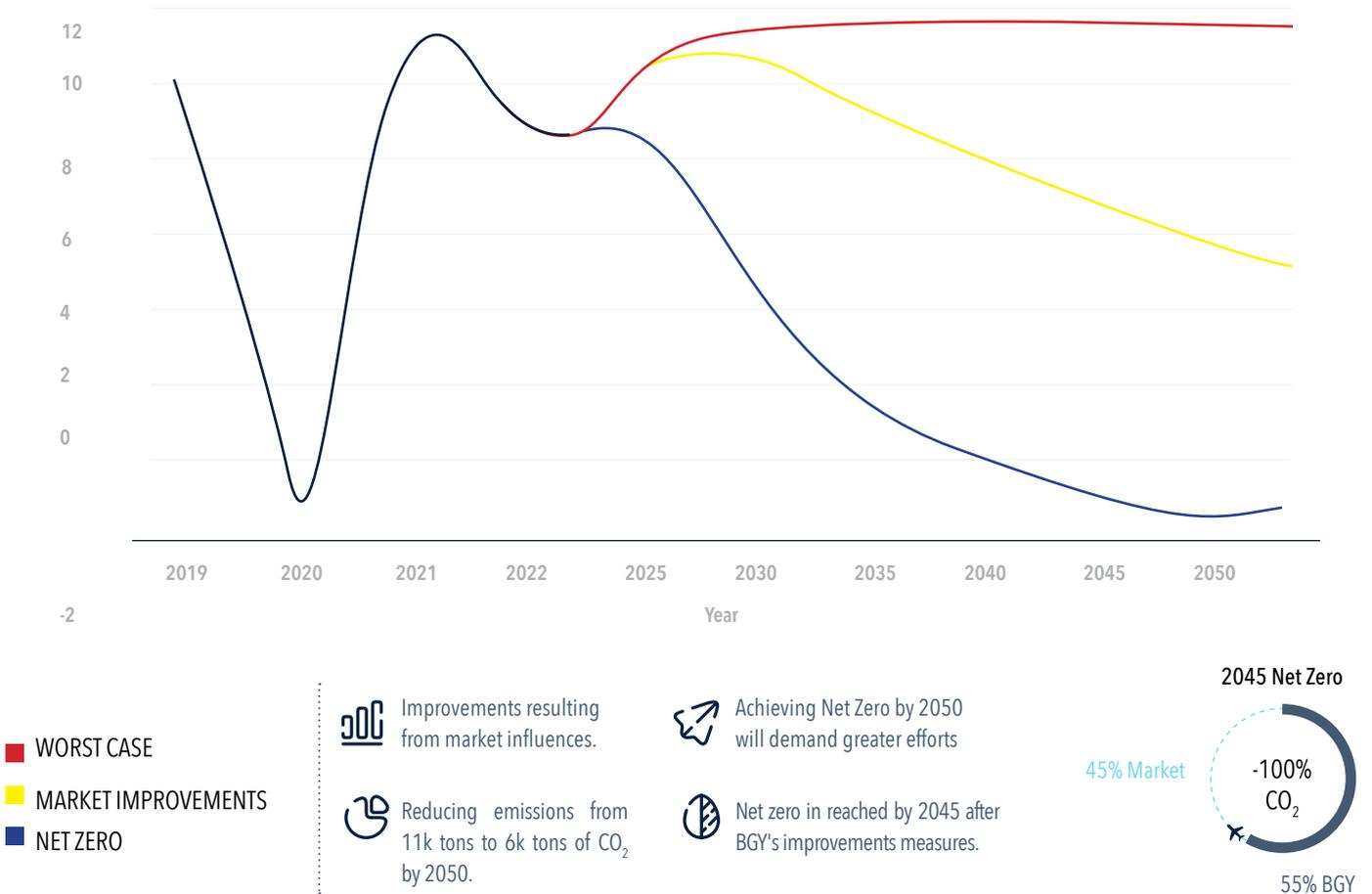


2.1.5 OBIETTIVI RELATIVI ALLA MITIGAZIONE DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI

Come già evidenziato, gli obiettivi di transizione verso un'economia sostenibile, di contenimento del riscaldamento globale entro 1,5 °C in conformità con l'Accordo di Parigi e di raggiungimento della neutralità climatica entro il 2050 sono integrati nella "Roadmap Net Zero 2050" del

Gruppo SACBO. Rispetto al livello di emissioni del 2019, il piano prevede una riduzione delle emissioni complessive di CO₂ del 50% entro il 2030 e il loro azzeramento entro il 2045, con il traguardo finale fissato, in ogni caso, non oltre il 2050.

Grafico: BGY NET ZERO Pathway

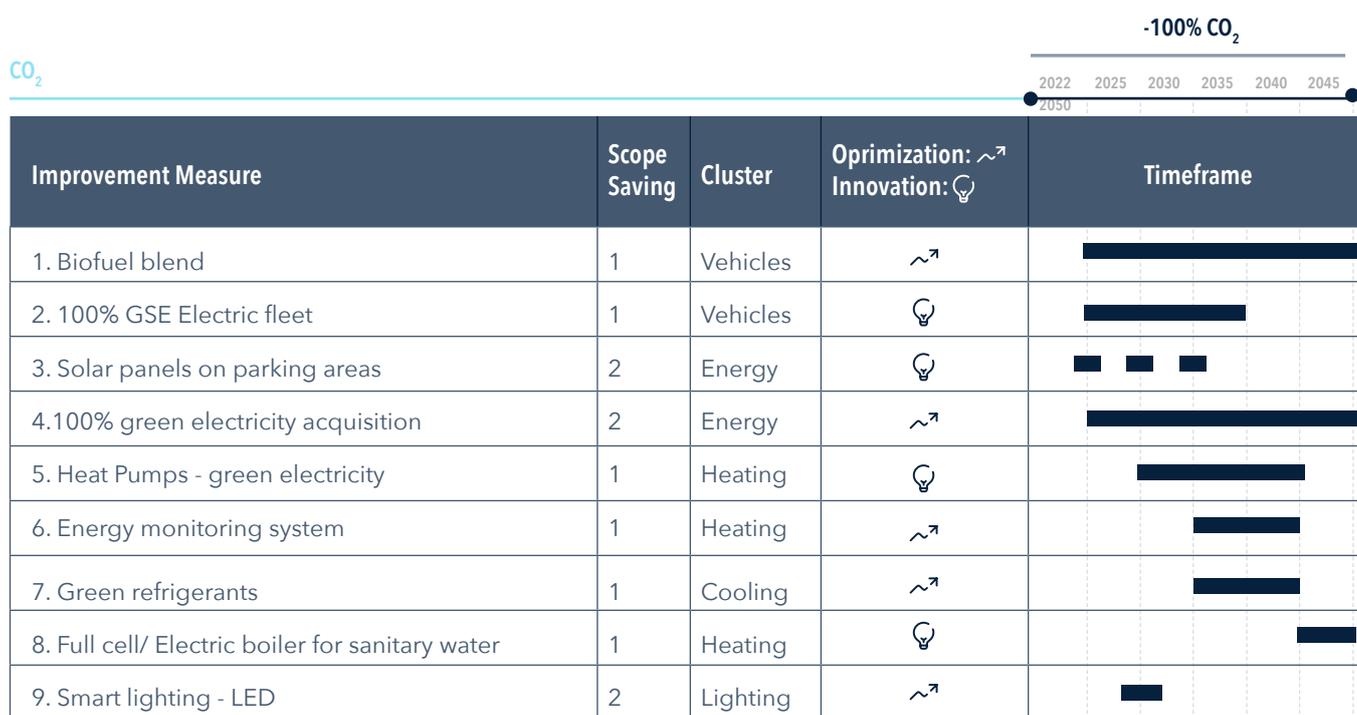


Per raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni previsti dalla Roadmap, il Gruppo ha definito una serie di target specifici, tra cui:

- Efficiamento energetico degli edifici aeroportuali, attraverso interventi come l'installazione di pompe di calore e boiler elettrici per la produzione di acqua calda sanitaria, con un orizzonte temporale compreso tra il 2030 e il 2050.
- Elettrificazione della flotta GSE, con l'obiettivo di raggiungere il 35% entro il 2025, incluso il completo passaggio all'elettrico delle GPU già entro il 2030.

La conversione totale della flotta è prevista entro il 2040.

- Incremento dell'approvvigionamento di energia da fonti rinnovabili, con un obiettivo intermedio del 60% del fabbisogno energetico coperto da energia rinnovabile entro il 2025, grazie a un ulteriore aumento del 5% rispetto ai livelli attuali. Il piano prevede una copertura dell'80% entro il 2035, fino a raggiungere il 100% entro il 2045, attraverso l'acquisto progressivo di energia certificata "green".



I portatori di interesse non sono stati coinvolti nella definizione degli attuali obiettivi relativi alle emissioni di Scope 1 e Scope 2. Tuttavia, è previsto il loro coin-

volgimento nella definizione degli obiettivi di Scope 3, che saranno integrati nel Piano di Transizione (Roadmap Net Zero 2050) nel periodo 2025-2026.

2.1.6 CONSUMO DI ENERGIA E MIX ENERGETICO

Tabella 1: Consumo totale di energia

Consumo totale di energia	UdM	2023	2024
Da fonti fossili	MWh	24.467,4	23.202,9
da fonti fossili (percentuale di consumo totale)	%	69,3%	64,6%
Da fonti nucleari	MWh	303,9	476,0
da fonti nucleari (percentuale di consumo totale)	%	0,9%	1,3%
Da fonti rinnovabili	MWh	10.550,8	12.260,0
da fonti rinnovabili (percentuale di consumo totale)	%	29,9%	34,1%
incluso consumo di combustibili da fonti rinnovabili, compresa la biomassa (che include anche i rifiuti industriali e urbani di origine biologica), i biocarburanti, il biogas, l'idrogeno da fonti rinnovabili (...), eccetera;	MWh	-	-
incluso consumo di energia elettrica, calore, vapore e raffrescamento da fonti rinnovabili, acquistati o acquisiti; e	MWh	10.550,8	12.260,0
incluso consumo di energia rinnovabile autoprodotta senza ricorrere a combustibili.	MWh	-	-
Consumo totale	MWh	35.322,1	35.938,9

I dati evidenziano un lieve incremento del consumo totale di energia, che tuttavia risulta sostanzialmente in linea con i valori registrati nel 2023. Si rileva invece un aumento significativo della percentuale di energia rinnovabile utilizzata dal Gruppo, con un incremento di 4,2 punti percentuali rispetto all'anno precedente. Parallelamente, si registra una riduzione dell'utilizzo dell'energia proveniente da fonti fossili, che passa dal 69,3% al 64,6% del consumo totale.

Questo incremento dei consumi energetici è direttamente riconducibile alla maggiore operatività dell'aero-

porto, in particolare all'aumento del traffico passeggeri e delle attività collegate.

Il Gruppo SACBO opera in un settore a elevato impatto climatico, in quanto la sua attività principale - "Attività dei servizi connessi al trasporto aereo" (codice NACE H52.23) - è classificata nella sezione H dell'allegato I del Regolamento (CE) n. 1893/2006. In conformità con gli standard ESRS, viene pertanto fornita un'ulteriore disaggregazione del consumo totale di energia del Gruppo derivante da fonti fossili:

Tabella 2: Consumo totale di energia derivante da fonti fossili

Consumo totale di energia	UdM	2023	2024
Da fonti fossili	MWh	22.467,4	23.202,9
di cui consumo di combustibili da carbone e prodotti del carbone;	MWh	1.301,7	2.463,4
di cui consumo di combustibili da petrolio greggio;	MWh	476,2	406,8
di cui consumo di combustibili da prodotti petroliferi;	MWh	7.565,0	8.077,0
di cui consumo di combustibili da gas naturale;	MWh	12.833,7	11.869,6
di cui consumo di combustibili da altre fonti fossili;	MWh	290,8	386,2
di cui consumo di energia elettrica, calore, vapore o raffrescamento da fonti fossili, acquistati o acquisiti.	MWh	-	-

Nella tabella seguente viene inoltre rappresentato l'indicatore della cosiddetta "intensità energetica", dato

dal rapporto tra il consumo totale di energia rispetto ai ricavi netti.

Tabella 3: Intensità energetica

Intensità di energia	UdM	2023	2024
Intensità	MWh/euro	0,240	0,223
Consumo totale di energia	MWh	35.322,1	35.938,9
Ricavi netti	euro	147.175,1	161.048,0

Per quanto riguarda il dato sull'intensità energetica si specifica che, al fine di consentire una comparabilità tra i dati, il valore presentato per il 2023 è stato riparametrato in base alla nuova metodologia di calcolo dei ricavi netti applicata nel 2024¹.

In seguito al ricalcolo è possibile valutare l'andamento nel tempo dell'intensità del Gruppo che, nel 2024, ha registrato una diminuzione, mostrando un più efficiente uso dell'energia.

Note

(1) Nel 2024 è cambiato il principio contabile OIC 34 che comporta la riclassifica degli incentivi alla CNA tra i ricavi delle vendite con segno negativo anziché, come in precedenza tra i costi per servizi. Questa riclassifica ha portato ad un ricalcolo del valore 2023 che è passato da 209.169 a 147.175 €.

2.1.7 EMISSIONI GHG SCOPE 1, 2 E 3 DEL GRUPPO

Le emissioni di gas a effetto serra (GHG) del Gruppo sono riportate nelle tabelle seguenti. In particolare, le emissioni dirette classificate come Scope 1 mostrano una riduzione dell'1,6% rispetto al 2023. Tale diminuzione è attribuibile principalmente al minore utilizzo di

gas per il riscaldamento e all'aumento dell'elettrificazione dei mezzi GSE (Ground Support Equipment), che ha contribuito a contenere il consumo di combustibili per autotrazione.

Si precisa, inoltre, che SACBO non rientra tra i soggetti obbligati ai meccanismi regolamentati di scambio delle quote di emissione (ETS).

Tabella 4: Emissione diretta GHG (Scope 1)

Emissioni GHG (Scope 1)	UdM	Anno base (2019)	2023	2024	% N / N-1
Emissioni lorde di GHG di Scope 1	tCO ₂ eq	3.426,0	3.117,4	3.068,7	-1,6%

Per quanto riguarda invece le emissioni GHG lorde per lo scopo 2, a seguire sono presentati i valori location-based e market-based.

Tabella 5: Emissione indiretta di GHG (Scope 2) da elettricità acquistata

Emissioni GHG (Scope 2)	UdM	Anno base (2019)	2023	2024	% N / N-1
Emissioni lorde di GHG di Scope 2 (location-based)	tCO ₂ eq	5.145,0	5.428,6	5.733,0	5,6%
Emissioni lorde di GHG di Scope 2 (market-based)	tCO ₂ eq	4.170,3	4.798,5	5.005,0	4,3%

Di seguito le emissioni Scope 3:

Tabella 6: Emissione diretta GHG (Scope 3) relative alla catena del valore

Emissioni GHG Rivelanti (Scope 3)	UdM	2024
Totale emissioni GHG indirette lorde (Scope 3)	tCO ₂ eq	1.039.793,1
Beni e servizi acquistati	tCO ₂ eq	32,3
Beni strumentali	tCO ₂ eq	117.503,3
Attività legate al carburante e all'energia (non incluse in Scope 1 e 2)	tCO ₂ eq	5.726,8
Trasporto e distribuzione upstream	tCO ₂ eq	-
Rifiuti generati nelle operazioni	tCO ₂ eq	74,5
Trasferte aziendali	tCO ₂ eq	21,1
Spostamenti dei dipendenti	tCO ₂ eq	231,0
Upstream leased assets	tCO ₂ eq	-
Trasporto e distribuzione downstream	tCO ₂ eq	-
Lavorazione dei prodotti venduti	tCO ₂ eq	-
Uso dei prodotti venduti	tCO ₂ eq	916.204,1
Trattamento di fine vita dei prodotti venduti	tCO ₂ eq	-
Downstream leased assets	tCO ₂ eq	-
Franchising	tCO ₂ eq	-
Investimenti	tCO ₂ eq	-

Le emissioni di Scope 3 così come calcolate secondo i nuovi standard di riferimento CSRD rappresentano circa il 99% delle emissioni totali del Gruppo e, essendo legate alla catena del valore, non ricadono sotto il suo diretto controllo.

Si evidenzia che i valori delle emissioni di Scope 3 riferiti all'anno 2024 non sono direttamente confrontabili quelli del 2023 (pari a 148.474,7 tCO₂eq) a seguito di un cambiamento delle modalità di calcolo proposte dall'Airport Carbon Accreditation e all'integrazione di nuovi fonti di emissioni all'interno dei calcoli necessari per il raggiungimento del livello di certificazione 4 "Transformation".

Ad esempio, la nuova metodologia di calcolo impone che il computo delle emissioni degli aeromobili non ricomprenda più solamente il ciclo LTO (landing-take off) e le fasi di rullaggio, ma anche l'intera fase di crociera (fase "cruise"); tale modifica è assai rilevante in quanto questa componente da sola costituisce oltre il 76% delle emissioni totali di Scope 3.

In merito alle fonti di emissione, sono stati inseriti nel computo delle emissioni di Scope 3 nuovi elementi come, ad esempio: la stima dell'impronta di CO₂ di alcuni beni capitali del gruppo come la flotta dei mezzi GSE e la dotazione di spazi commerciali, parcheggi e superfici ad uso aeronautico (piste, taxiway e piazzole).

2.2 Inquinamento (E2)

In questo capitolo:

[ESRS E2 (INTEGRAZIONE ESRS 2 IRO-1)] [ESRS E2 (INTEGRAZIONE ESRS 2 SBM-3)]: Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati al clima.

[ESRS E1-2]: Politiche relative all'inquinamento.

[ESRS E2-2] [ESRS E2-3]: Azioni e risorse connesse all'inquinamento.

[ESRS E2-4]: Inquinamento di aria, acqua e suolo.

2.2.1 IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI LEGATI ALL'INQUINAMENTO

Nel contesto dell'analisi degli IRO rilevanti per il Gruppo rispetto al tema dell'inquinamento, sono stati identificati impatti potenziali sulla qualità dell'aria nelle immediate vicinanze dell'aeroporto, connessi all'inquinamento atmosferico generato dalle operazioni del Gruppo, sia in qualità di gestore aeroportuale che attraverso le attività delle compagnie aeree e degli altri attori della catena del valore a valle quali ad esempio le società di gestione dei trasporti o di autonoleggio. Le emissioni di inquinanti atmosferici, se non adeguatamente monitorate e gestite, potrebbero avere effetti deleteri sulla qualità dell'aria, aumentando il rischio di disturbi respiratori e altre malattie legate all'inquinamento.



L'introduzione diretta o indiretta di inquinanti, derivante dalle attività degli attori a valle del Gruppo, in particolare dalle compagnie aeree, rappresenta un rischio per la sostenibilità economica del Gruppo. Qualora le emissioni di inquinanti nell'aria superassero i limiti stabiliti dalle normative ambientali, si profilerebbero conseguenze finanziarie significative e costi legati a eventuali adeguamenti operativi o perdite di fatturato per limitazioni del traffico. Inoltre, esiste un rischio di azioni da parte delle comunità locali, che potrebbero risultare in danni reputazionali non trascurabili.

Inoltre, è stato valutato anche il potenziale impatto inquinante che lo sversamento di sostanze chimiche utilizzate nell'attività aeroportuale e altri contaminanti (es.

oli, carburanti, prodotti chimici antighiaccio...) riportati dagli aerei potrebbe aver sull'acqua con conseguenti sanzioni, costi di bonifica e danni reputazionali.

Infine, un'inefficace gestione del processo di stoccaggio (es. perdite da serbatoi interrati) e messa a bordo del carburante da parte di handlers rifornitori potrebbe generare sversamenti e di conseguenza contaminazione del sottosuolo circostante, con conseguenze sulla Business Continuity e sulla gestione operativa.

Le successive tabelle riassumono quanto detto su impatti, rischi e opportunità rilevanti rispetto al tema dell'inquinamento:

IMPATTI MATERIALI

Standard tematico	Sottotema	Sotto-sotto tema	Fase della catena del valore	Descrizione impatto	Tipologia di impatto	Orizzonte temporale
ESRS E2 - Inquinamento	Inquinamento dell'aria	-	Operazioni proprie	Danni alla salute degli abitanti nelle vicinanze dell'aeroporto connessi all'inquinamento dell'aria derivante dalle operazioni condotte dal Gruppo nel perimetro dell'aeroporto.	Negativo attuale	Breve periodo
ESRS E2 - Inquinamento	Inquinamento dell'aria	-	A valle	Danni alla salute degli abitanti nelle vicinanze dell'aeroporto connessi all'inquinamento dell'aria derivante dalle operazioni condotte dalle compagnie aeree nel perimetro dell'aeroporto.	Negativo attuale	Breve periodo
ESRS E2 - Inquinamento	Inquinamento dell'acqua	-	Lungo la catena del valore	Danni all'ambiente connessi al deterioramento della qualità dell'acqua dovuta ai contaminanti (es. oli, carburanti, prodotti chimici antighiaccio...) riportati dagli aerei.	Negativo attuale	Medio periodo
ESRS E2 - Inquinamento	Inquinamento del suolo	-	A monte e a valle	Danni all'ambiente connessi all'inefficace gestione del processo di stoccaggio (es. perdite da serbatoi interrati) e messa a bordo del carburante da parte di handlers rifornitori rispetto alle direttive e agli standard predefiniti che può generare sversamenti e di conseguenza contaminazione del sottosuolo circostante.	Negativo attuale	Medio periodo

RISCHI E OPPORTUNITÀ MATERIALI

Standard tematico	Sottotema	Sotto-sotto tema	Fase della catena del valore	Rischio/opportunità	Descrizione Rischio/Oportunità	Orizzonte temporale
ESRS E2 - Inquinamento	Inquinamento dell'aria	-	Lungo la catena del valore	Rischio	L'introduzione diretta o indiretta di inquinanti nell'aria dovuta alle attività nell'aeroporto può comportare possibili conseguenze finanziarie qualora le emissioni di gas dannosi provenienti dalle attività dell'aeroporto superassero i limiti stabiliti dalle normative ambientali. Tale circostanza è aggravata dal rischio di citazioni in giudizio da parte della comunità locali e da eventuali richieste di risarcimento.	Medio periodo
ESRS E2 - Inquinamento	Inquinamento dell'acqua	-	Lungo la catena del valore	Rischio	L'inquinamento dell'acqua legato alle attività dell'aeroporto (es. sversamento di sostanze utilizzate per il de-icing) potrebbe portare a sanzioni , costi di bonifica e danni reputazionali.	Breve periodo
ESRS E2 - Inquinamento	Inquinamento del suolo	-	A monte e a valle	Rischio	Inefficace gestione del processo di stoccaggio e messa a bordo del carburante da parte di handlers rifornitori rispetto alle direttive e agli standard predefiniti, che può generare emergenze e/o eventi critici sversamenti e incendio con chiusura di una parte dell'aeroporto, con conseguenze sulla Business Continuity e sulla gestione operativa. Sversamenti che creano danni/inquinamento alla pavimentazione.	Breve periodo

Per approfondire il processo di valutazione di impatti, rischi e opportunità legati al clima si rimanda al capitolo "Infor-

mazioni Generali", paragrafo "Analisi di doppia materialità e impatti, rischi e opportunità rilevanti per il Gruppo".

2.2.2 POLITICHE RELATIVE ALL'INQUINAMENTO

Nella sezione dedicata alla tutela ambientale, le politiche di SACBO e BGYIS ribadiscono l'impegno delle due società a rispettare le normative ambientali applicabili e a soddisfare tutti i requisiti cogenti. Le politiche prevedono anche l'analisi sistematica degli impatti ambientali derivanti dalle attività operative, al fine di comprenderne e misurarne gli effetti e identificarne le cause. In tale contesto, SACBO e BGYIS si impegnano ad attuare programmi orientati alla prevenzione e alla riduzione dell'inquinamento, valutando caso per caso la fattibilità dell'adozione delle migliori tecnologie disponibili sul mercato.

Questo orientamento riflette i valori fondanti a cui il Gruppo SACBO si ispira nello svolgimento della propria attività d'impresa, promuovendo uno stile di crescita attento alla sostenibilità nel tempo, valutando l'impatto causato dalle attività dell'organizzazione nel contesto di cui fa parte e verso cui riconosce un rapporto di reciproca interdipendenza. Le politiche si concretizzano attraverso l'adozione di un Sistema di Gestione volto a garantire la conformità normativa e a migliorare l'efficienza gestionale e operativa. Tale Sistema di Gestione adottato dal Gruppo SACBO, esteso anche alla controllata BGYIS, si articola in un insieme strutturato di procedure di gestione e controllo. Queste procedure definiscono per ciascun aspetto ambientale i riferimenti normativi e legislativi, i processi operativi e di sviluppo infrastrutturale, le attività di monitoraggio e gestione, nonché le possibili iniziative di miglioramento gestionale e tecnologico, finalizzate al continuo miglioramento delle prestazioni.

Le Politiche per la Qualità, la Sicurezza e l'Ambiente di SACBO e BGYIS promuovono inoltre comportamenti ambientali responsabili anche da parte dei fornitori e delle imprese operanti per conto delle due società. Le relazioni lungo la catena del valore rivestono un ruolo centrale per il Gruppo SACBO, che, in linea con gli anni precedenti, prosegue nel perseguire una politica condivisa di sviluppo sostenibile e responsabile.

Il Gruppo SACBO ha avviato politiche e iniziative mirate al dialogo e al coinvolgimento attivo degli stakeholder, con l'obiettivo di migliorare le proprie performance complessive e, in particolare, di ridurre gli impatti ambientali legati alle proprie attività, con un'attenzione specifica alle emissioni.

SACBO adotta un approccio sistematico alla valutazione delle proprie prestazioni ambientali tramite l'Analisi Ambientale, che prevede una dettagliata caratterizzazione del territorio influenzato dalle sue attività. Questo processo consente di individuare le criticità ambientali esistenti e di definire le aree prioritarie di intervento. L'intero sistema viene sottoposto a revisioni periodiche, almeno ogni due anni, al fine di rilevare eventuali nuovi aspetti ambientali significativi che potrebbero non essere emersi nell'analisi iniziale.

Per ciascuno degli Aspetti Ambientali principali sono redatte apposite Procedure Ambientali.

Per quanto riguarda le possibili situazioni di emergenza o anomalia che potrebbero generare un aspetto ambientale impattante, vengono analizzati elementi quali:

- valutazione delle conseguenze ambientali derivanti dalle diverse situazioni di anomalia/emergenza che si possono generare in ambito aeroportuale, e la relativa classificazione del livello di pericolosità ambientale connesso;
- identificazione ed analisi di eventuali misure di prevenzione già messe in atto per ridurre la probabilità di accadimento dell'evento;
- verifica delle eventuali modalità di gestione e mitigazione dell'evento in esame, costituite da procedure o istruzioni operative adottate per intervenire a seguito dell'evento al fine di diminuire la gravità delle conseguenze sull'ambiente e di ripristinare tempestivamente situazioni di normalità operativa.

La caratterizzazione delle situazioni di emergenza ha lo scopo di determinare il grado di rischio effettivo che può essere associato ad una attività, processo o servizio, basandolo su considerazioni tecniche risultanti da esperienza, know-how aziendale e confronto con eventi simili riportati in letteratura.

La politica di SACBO per quanto concerne l'inquinamento della matrice "Aria" viene declinata all'interno del Sistema di Gestione Integrato con la Procedura Ambientale "PA002", che descrive gli elementi fondamentali e le modalità messe in atto da SACBO al fine di tenere sotto controllo la qualità dell'aria e le eventuali fonti di inquinamento atmosferico che incidono nell'area del sedime di Orio al Serio e sul territorio immediatamente circostante. Per quanto concerne l'inquinamento della matrice "Acqua, suolo e sottosuolo" viene declinata all'interno del Sistema di Gestione Ambientale con la Procedura Ambientale "PA005 - Ciclo dell'Acqua - Suolo e sottosuolo", che assicura l'attività di controllo e trattamento delle acque, sia in fase di approvvigionamento che in fase di scarico, nonché quella di raccolta da pavimenti impermeabili coperti o scoperti di prodotti liquidi (es. oli emulsionati) eventualmente fuoriusciti durante la loro movimentazione nel sedime aeroportuale.

Le Procedure documentano l'attenzione che SACBO (a partire dall'Alta Direzione nel suo ruolo di Leader) pongono al continuo monitoraggio di un aspetto ambientale ritenuto tra i più sensibili per l'attività aeroportuale. Le procedure prevedono:

- definizione delle responsabilità organizzative interne;
- analisi della normativa vigente e degli interessi manifestati da operatori, territorio ed associazioni sull'argomento;
- individuazione delle attività di controllo da porre in atto e loro attuazione;
- individuazione ed attuazione di eventuali interventi di contenimento degli effetti dell'attività aeroportuale.

2.2.3 AZIONI E RISORSE CONNESSE ALL'INQUINAMENTO

La valutazione della qualità dell'aria nelle vicinanze dell'aeroporto è un'attività complessa, influenzata da molteplici fattori, solo in parte sotto il controllo della società di gestione aeroportuale. Gli effetti sull'atmosfera generati dallo scalo di Milano Bergamo si sommano a quelli di un contesto urbanizzato, caratterizzato da diverse sorgenti di emissioni, quali attività industriali, infrastrutture stradali e impianti di riscaldamento civile.

Per quanto riguarda il monitoraggio e la valutazione della dispersione degli inquinanti – emessi sia dalle attività aeroportuali sia da fonti antropiche esterne allo scalo – SACBO, da oltre un decennio, conduce campagne periodiche di monitoraggio finalizzate alla rilevazione delle concentrazioni dei principali inquinanti atmosferici regolamentati dalla normativa vigente:

- Monossido di Carbonio (CO);
- Monossidi e Diossidi di Azoto (NOx e NO2);
- Biossido di Zolfo (SO2);
- Ozono (O3);
- Particolato (PM10, PM2.5);
- Polveri totali sospese (PTS);
- Benzene, Benzo(a)pirene, Piombo, Arsenico, Cadmio, Nichel, Mercurio, Toluene e Xilene.

Nel corso del 2024, SACBO ha proseguito le attività di campionamento e analisi della qualità dell'aria, in conformità con quanto previsto dal Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) inserito nel Piano di Sviluppo Aeroportuale al 2030 (PSA2030).

In particolare, sono state condotte due campagne di monitoraggio, una durante il periodo estivo e una in quello invernale, in prossimità del sedime aeroportuale. Entrambe le campagne hanno evidenziato uno stato della qualità dell'aria privo di criticità locali rilevanti, con risultati analoghi a quelli registrati dalle stazioni di riferimento della Rete Regionale della Qualità dell'Aria, gestita da ARPA Lombardia.

Come previsto dal Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) del PSA2030, per l'anno 2025 SACBO ha pianificato l'acquisto e l'installazione di una centralina fissa per il monitoraggio della qualità dell'aria nel Comune di Bergamo, nel quartiere di Colognola, per un totale di 102.000 € di Capex realizzati nel 2024.

Nel 2025 proseguiranno, inoltre, le azioni previste dalla Procedura Ambientale PA002, specifica per la matrice "Aria", tra cui: l'esecuzione di ulteriori campagne di monitoraggio della qualità dell'aria nelle aree limitrofe allo scalo e la verifica della corretta gestione delle sorgenti emissive sotto la diretta responsabilità di SACBO.

Per quanto riguarda il monitoraggio delle acque, SAC-BO opera secondo un dettagliato Piano di Monitoraggio, elaborato in conformità con le prescrizioni contenute nell'Autorizzazione Unica Ambientale (AUA) e nel provvedimento DEC/VIA/2022.

I risultati delle attività di monitoraggio delle acque di scarico sono risultati conformi ai limiti stabiliti dalla normativa vigente.

Nel corso del 2024, è stato trasmesso all'Osservatorio Ambientale uno studio relativo alla caratterizzazione dello stato qualitativo e quantitativo delle acque sotterranee, comprensivo della fornitura di dati idrogeologici, sia per l'area di progetto che per l'area vasta. L'obiettivo è quello di valutare in modo completo gli effetti ambientali derivanti dalle azioni previste e di individuare le eventuali opere di mitigazione necessarie.

Sono inoltre state attivate attività di campionamento e analisi in attuazione del Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA). In particolare, sono stati avviati i seguenti monitoraggi:

- delle acque superficiali;
- delle acque sotterranee;
- delle acque di dilavamento.

Il monitoraggio delle acque superficiali ha l'obiettivo di controllare la qualità dei corpi idrici a monte e a valle del passaggio attraverso il sedime aeroportuale, al fine di verificare l'eventuale impatto dell'infrastruttura sulla qualità delle acque sotterranee. Il corpo idrico interessato è la Roggia Vescovada di Monte. I punti di monitoraggio, individuati per la valutazione della qualità delle acque della roggia e per l'analisi dell'eventuale impatto degli scarichi meteorici provenienti dall'aeroporto, sono localizzati a monte e a valle del sedime aeroportuale.

Il piano di monitoraggio prevede la valutazione della qualità delle acque della roggia attraverso diversi indicatori e analisi chimico-fisiche e biologiche. La ripetizione periodica di tali analisi consentirà la costruzione di una serie storica di dati, che, opportunamente confrontati, permetteranno di individuare eventuali variazioni nella qualità delle acque e dell'ambiente idrico attribuibili alle attività aeroportuali. Le prime analisi effettuate indicano che il passag-

gio della Roggia Vescovada di Monte attraverso il sedime aeroportuale non determina alterazioni significative nella qualità delle sue acque.

Il monitoraggio delle acque sotterranee è finalizzato alla ricostruzione e al controllo dell'andamento idrogeologico locale. Su impulso dell'Osservatorio Ambientale, è attualmente in fase di progettazione la realizzazione di una rete di cinque piezometri, da posizionare a monte e a valle all'interno del sedime aeroportuale, lungo la direttrice della falda. Nella fase preliminare di indagine sono stati presi in considerazione alcuni pozzi esistenti, situati a monte e a valle dello scalo:

- 2 pozzi a monte del perimetro aeroportuale;
- 1 pozzo a valle del perimetro aeroportuale.

Sono state condotte campagne di monitoraggio dalle cui analisi è possibile concludere che l'attraversamento del sedime aeroportuale non comporta alterazioni della qualità delle acque sotterranee indagate.

Il monitoraggio delle acque meteoriche derivanti dal dilavamento dell'infrastruttura aeroportuale ha l'obiettivo di verificare l'assenza di interferenze con i corpi idrici recettori presenti nell'area oggetto di studio. I risultati analitici ottenuti dalle campagne effettuate non evidenziano criticità.

Per quanto riguarda la valutazione dello stato del suolo, con cadenza semestrale vengono effettuati campionamenti dei gas interstiziali per monitorare le condizioni del suolo e prevenire l'insorgenza di contaminazioni in prossimità del deposito carburanti (jet fuel). In ottemperanza a tale impegno, anche nel 2024 sono state realizzate due campagne di monitoraggio.

Inoltre, sono attuate le misure previste dalla normativa vigente relativa alla gestione delle Terre e Rocce da Scavo ("TRS"), che regola in dettaglio l'intero ciclo di gestione, dalla fase di escavazione fino alla destinazione finale del materiale.

Il monitoraggio delle emissioni in aria, acqua e suolo garantisce il rispetto dei limiti previsti dalla normativa vigente applicabile all'aeroporto, in particolare dalle disposizioni contenute nell'Autorizzazione Unica Ambientale (AUA) e nel provvedimento DEC/VIA.

2.2.4 INQUINAMENTO DI ARIA, ACQUA E SUOLO

Il trasporto aereo non rientra tra le attività economiche soggette al Regolamento (CE) n. 166/2006, relativo all'istituzione del Registro europeo delle emissioni e dei trasferimenti di sostanze inquinanti (PRTR). Tuttavia, SACBO comunica annualmente ad ARPA i consumi di carburante e la composizione della flotta dei propri mezzi di supporto a terra (GSE), al fine di contribuire alla definizione, gestione e aggiornamento dell'Inventario delle Emissioni in Atmosfera (INEMAR) della Regione Lombardia, in conformità alla Legge Regionale 11 dicembre 2006, n. 24.

L'inventario INEMAR è stato sviluppato dal Settore

Monitoraggi Ambientali di ARPA Lombardia, adottando le metodologie riconosciute a livello nazionale (ENEA, ISPRA) e internazionale (EMEP-Corinair).

È dunque possibile stimare il contributo dei mezzi GSE all'inquinamento atmosferico, applicando una relazione lineare tra il livello di attività di questa sorgente e le emissioni delle specifiche sostanze inquinanti².

I valori riportati nella tabella seguente si riferiscono principalmente agli inquinanti indicati dal Regolamento (CE) n. 166/2006 e risultano tutti ampiamente al di sotto delle soglie previste (di oltre il 98%).

Tabella 7: Inquinamento E-PRTR emessi

Sostanze	UM (Kg/anno)	Quantità	
		2023	2024
Monossido di Carbonio (CO)	Kg/anno	2.716,5	2.598,67
Metano (CH ₄)	Kg/anno	6,75	6,46
Ossidi di azoto (NO _x /NO ₂)	Kg/anno	2.045,99	1.957,24
Particolato (PM ¹⁰)	Kg/anno	42,69	40,83
Carbonio Organico	Kg/anno	23,48	22,46
Black Carbon	Kg/anno	23,48	22,46
Particolato (PM _{2,5})	Kg/anno	42,69	40,83
Protossido di azoto (N ₂ O)	Kg/anno	55,44	53,04
Ammoniaca (NH ₃)	Kg/anno	3,17	3,03
Polveri totali sospese (PTS)	Kg/anno	42,69	40,83
Composti Organici Volatili ad esclusione del metano	Kg/anno	281,49	269,28

*Nella presente tabella sono riportati solo gli inquinanti che superano un kg/anno

Note

(2) Relazione lineare fra indicatore dell'attività e l'emissione di una determinata sostanza inquinante: $E_i = A * FE_i$ dove:

E_i = emissione dell'inquinante i -esimo (t/anno);

A = indicatore dell'attività (nella fattispecie in esame: il consumo di combustibile);

FE_i = fattore di emissione dell'inquinante i -esimo (g di inquinante emesso/kg di combustibile consumato).

Le quantità riportate sono state calcolate a partire dai dati INEMAR - ARPA Lombardia (2024) pubblicati per l'anno 2021.

Nell'ambito delle stime emissive elaborate per la definizione dell'inventario delle emissioni INEMAR, è stato necessario disporre di fattori di emissione attendibili. A tal fine, sono stati raccolti e confrontati i fattori di emissione disponibili a livello nazionale (ENEA, ISPRA) e internazionale (EMEP-Corinair)³.

L'evoluzione temporale delle emissioni in atmosfera dei mezzi di supporto a terra (GSE) riflette l'andamento dei consumi di carburante e la composizione della flotta. Si prevede che, con la progressiva elettrificazione dei mezzi GSE, le emissioni di sostanze inquinanti in atmosfera tenderanno a ridursi progressivamente.

Note

(3) Si precisa che diverse sono le incertezze connesse all'utilizzo di fattori di emissione, tra cui:

- test di calcolo dei fattori riferiti ad un periodo di tempo limitato e non rappresentativo delle emissioni a lungo termine;
- dati di emissione ricavati da un piccolo numero di mezzi, statisticamente non rappresentativo;
- definizione di un fattore di emissione "medio" per una certa categoria di sorgenti che non tiene conto dell'effettivo grado di penetrazione delle diverse tecnologie all'interno del settore;
- efficienza effettiva dei sistemi di rilevamento degli inquinanti minore di quella prevista (condizioni operative non "ideali" degli strumenti);
- non considerazione di alcuni fattori quali: l'efficienza dei controlli, la qualità della manutenzione, le caratteristiche operative e l'età dei mezzi;
- possibilità di emissioni accidentali non comprese nei fattori di emissione.



2.3 Biodiversità ed ecosistemi (E4)

In questo capitolo:

[ESRS E4 (INTEGRAZIONE ESRS 2 SBM-3)] [ESRS E4 (INTEGRAZIONE ESRS 2 IRO-1)] [ESRS E4-1]:
 Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati al clima.

ESRS E4-2: Politiche relative alla biodiversità e agli ecosistemi.

[ESRS E4-3] [ESRS E4-4]: Azioni e obiettivi relativi alla biodiversità e agli ecosistemi.

2.3.1 IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI RELATIVI ALLA BIODIVERSITÀ E AGLI ECOSISTEMI

La biodiversità rappresenta una tematica molto rilevante per il Gruppo. Nel contesto dell'analisi di impatti, rischi e opportunità legati al tema della biodiversità, è stato identificato un potenziale impatto negativo sulla biodiversità nelle aree circostanti l'aeroporto, derivante dalle operazioni condotte dalle compagnie aeree, come il decollo e l'atterraggio dei voli, i quali generano vibrazioni e inquinamento acustico. Questi elementi possono influenzare negativamente gli ecosistemi, con un impatto negativo soprattutto sulle specie animali nei pressi dell'aeroporto, alterando gli equilibri ecologici e riducendo la varietà di specie presenti nelle aree circostanti.

IMPATTI MATERIALI

Standard tematico	Sottotema	Sotto-sotto tema	Fase della catena del valore	Descrizione impatto	Tipologia di impatto	Orizzonte temporale
E4 - Biodiversità ed ecosistemi	Impatti sullo stato delle specie	Dimensioni della popolazione di una specie	A valle	Riduzione dei livelli medi di biodiversità nelle aree circostanti a dove viene svolta l'attività a causa delle operazioni condotte (per esempio decollo e atterraggio di aerei, vibrazioni e inquinamento acustico possono rappresentare un rischio per l'ecosistema circostante all'aeroporto).	Negativo potenziale	Lungo periodo

Per valutare l'impatto del Gruppo sulla biodiversità sono stati presi in considerazione i siti rilevanti nelle operazioni proprie e sotto il controllo operativo del Gruppo: essi sono rappresentati principalmente dal sedime aeroportuale, comprensivo di aree verdi e pavimentate quali piazzali, parcheggi, edifici, infrastrutture di volo e altre aree di proprietà (come, ad esempio, il parcheggio P3).

L'aeroporto infatti confina ad est con il Parco del Serio, istituito sulla base della L.R. 86/83 "Piano regionale delle aree regionali protette. Norme per l'istituzione e la gestione delle riserve, dei parchi e dei monumenti naturali nonché delle aree di particolare rilevanza naturale e ambientale" e classif-

icato come area sensibile sotto il profilo della biodiversità.

L'impresa ha adottato un approccio proattivo per evitare impatti negativi sui servizi ecosistemici rilevanti per le comunità locali, grazie al costante monitoraggio della biodiversità in collaborazione con FLA (Fondazione Lombardia per l'Ambiente) e al coordinamento con il Parco del Serio. A tal proposito, la "Strategia SACBO per la Biodiversità", rivista annualmente in collaborazione con FLA, prevede l'implementazione del Piano di Monitoraggio Ambientale relativo al Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030 per la componente biodiversità.

Questo monitoraggio consente di individuare tempestivamente eventuali criticità e di adottare misure preventive efficaci per la tutela dell'ambiente.

I rilievi condotti hanno permesso di effettuare una prima importante valutazione della vegetazione presente. Sarà cura del gestore perseguire un piano di monitoraggio senza soluzione di continuità, anche in armonia con le prescrizioni del DEC VIA, con particolare attenzione alle aree soggette a cantiere non si perdano gli elementi caratteristici per i profili di flora e fauna e al taglio degli alberi con modalità idonee alla tutela dell'ambiente.

Con riferimento alle specie minacciate, nel documento *"Implementazione del Piano di Monitoraggio Annuale relativo al Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030 per la componente biodiversità"* redatto dalla Fondazione Lombardia per l'Ambiente (FLA) per l'annualità 2024 emerge che dalle attività di campo per il monitoraggio della biodiversità è stata accertata la presenza di 15 specie di odonati, nessuna di queste è però considerata una specie minacciata secondo la Lista Rossa IUCN delle libellule italiane o inserita negli Allegati II o IV della Direttiva 92/43/CEE "Habitat". A queste specie, si aggiunge *Aeshna cyanea*, osservata non lontano dall'area umida artificiale denominata "stagno delle rane" nei pressi dello scalo nel mese di ottobre. Sono quindi 16 le specie osservate nel 2024, di cui nessuna a rischio.

Per quanto riguarda invece le specie vegetali, i rilievi hanno evidenziato nel complesso la presenza di vegetazione tipica degli ambiti dell'alta pianura, con forte presenza di specie legate ai margini dei coltivi, alle aree ruderali e fortemente connesse alle attività antropiche. Nessuna delle specie risulta ad oggi a rischio.

A seguito delle attività di monitoraggio svolte, sono state individuate alcune ipotesi di interventi volte alla mitigazione/compensazione della presenza dello scalo per mitigare i possibili impatti derivanti dalle opere previste dal Piano di Sviluppo Aeroportuale dell'Aeroporto Internazionale Il Caravaggio di Bergamo-Orio al Serio su gruppi di specie animali e vegetali individuati. Tali ipotesi sono state condivise con il Parco del Serio e l'Osservatorio per la verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali del DE/VIA/2022.

2.3.2 POLITICHE RELATIVE ALLA BIODIVERSITÀ E AGLI ECOSISTEMI

Il Gruppo SACBO, pur non disponendo di una politica specificamente dedicata alla protezione della biodiversità e degli ecosistemi, integra tali tematiche nel proprio Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) annuale. Questo documento attesta l'attuazione degli impegni ambientali previsti nelle Politiche Qualità, Sicurezza e Ambiente di SACBO e BGYIS.

La tutela dell'ambiente rappresenta un principio fondamentale per il Gruppo e per tutti gli attori coinvolti nelle sue attività economiche e operative. All'interno delle Politiche Qualità, Sicurezza e Ambiente sono chiaramente definiti, tra gli altri, i seguenti impegni:

- *"osservare accuratamente le normative ambientali applicabili e la soddisfazione di altri requisiti cogenti";*
- *"rilevare sistematicamente gli impatti ambientali delle proprie operazioni, comprenderne e misurarne gli effetti ed individuarne le cause";*
- *"pianificare rigorosamente i propri obiettivi ambientali ed i relativi traguardi sulla base dei principi enunciati nella presente Politica, sviluppare i relativi programmi e controllarne con continuità l'andamento, mettendo in atto le opportune azioni correttive";*

Nella Politica Qualità, Sicurezza e Ambiente di SACBO inoltre viene esplicitato l'impegno a "promuovere programmi di protezione dell'ambiente".

Il Piano di Monitoraggio Ambientale rappresenta inoltre una risposta diretta ed efficace a quanto contenuto nel DEC Via n. 238 del 2022, che definisce la compatibilità sotto il profilo ambientale del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030, stabilendo precise condizioni ambientali, tra le quali alcune specifiche sulla salvaguardia della biodiversità. In particolare, è previsto il monitoraggio di due tipologie di aree naturali e semi-naturali, distinte per tipologie vegetazionali: quelle destinate alle aree di cantiere, sottoposte quindi a sottrazione di habitat o biocenosi in modo temporaneo (ovvero aree che al termine delle lavorazioni saranno ripristinate nel loro stato originario) e quelle che saranno impegnate dall'impronta dell'opera in progetto e alle opere connesse.

2.3.3 AZIONI E OBIETTIVI RELATIVI ALLA BIODIVERSITÀ E AGLI ECOSISTEMI

Il principale impegno del Gruppo riguarda il monitoraggio annuale e la conseguente individuazione di interventi di mitigazione.

Nel corso del 2024, a partire dagli esiti dell'attività di integrazione dei dati biologici sviluppata nel corso del 2023 e in base a quanto previsto dal Piano di Monitoraggio Annuale, sono state svolte le analisi di:

- monitoraggio di odonati (libellule), lepidotteri ropaloceri (farfalle diurne), anfibi, rettili, dell'avifauna nidificante e migratrice a scala di sito (aeroportuale e stretto intorno);
- monitoraggio dei rapaci diurni in migrazione pre-riproduttiva (a scala comprensoriale), della meso-teriofauna (mammiferi di medie dimensioni);
- valutazione quali-quantitativa (a scala comprensoriale) ed eventuale interferenza sul corridoio di migrazione notturna degli uccelli in transito e delle eventuali interferenze suscitate dall'aeroporto;
- monitoraggio finalizzato alla valutazione dell'efficacia degli interventi a verde previsti come compensazione;
- monitoraggio finalizzato alla verifica dei possibili impatti sulla componente vegetazione naturale ed ecosistemi, e all'eventuale individuazione di azioni correttive (minimizzazione dei possibili impatti);
- monitoraggio delle specie alloctone finalizzato alla verifica della presenza/attecchimento di specie vegetali alloctone infestanti con particolare attenzione alle specie invasive di cui alla L.R. 10/2008, nelle aree di cantiere.

L'obiettivo di questo monitoraggio è stato quello di valutare il ruolo ecologico delle aree circostanti l'aeroporto, in particolare il loro contributo al mantenimento della connettività ecologica e alla conservazione delle aree seminaturali e naturali esistenti o future. Per svolgere le attività di monitoraggio sopra presentate il Gruppo ha allocato per il 2024 un importo di OpEx pari a 50.000€.

A seguito delle attività di monitoraggio sviluppate da parte del gruppo di lavoro FLA sono state individuate alcune ipotesi di interventi volte alla mitigazione/compensazione della presenza dello scalo sulla componente della biodiversità. In particolare, i Gruppi target degli interventi sono: anfibi, odonati, lepidotteri, ortotteri, lacertidi ed avifauna.

Inoltre, per l'anno 2025 SACBO ha già espresso formale manifestazione di interesse a contribuire alla realizzazione di una stazione di alimentazione artificiale (carnaio) nella riserva naturale ZSC di Valpredina-Misma nel comune di Cenate sopra, un'area naturale non adiacente al sedime aeroportuale.



2.4 Uso delle risorse ed economia circolare (E5)

In questo capitolo:

[ESRS E5 (INTEGRAZIONE ESRS 2 IRO-1)] / ESRS2- SBM-3: Impatti, rischi e opportunità rilevanti connessi all'uso delle risorse e all'economia circolare.

[ESRS E5-1]: Politiche relative all'uso delle risorse e all'economia circolare.

[ESRS E5-2]: Azioni e risorse relative all'uso delle risorse e all'economia circolare.

[ESRS-E5-3]: Obiettivi relativi all'uso delle risorse e all'economia circolare.

[ESRS E5-5]: Rifiuti.

2.4.1 IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI CONNESSI ALL'USO DELLE RISORSE E ALL'ECONOMIA CIRCOLARE

Rispetto al tema dell'economia circolare, l'analisi degli IRO rilevanti per il Gruppo ha posto l'attenzione principalmente su due temi: in primo luogo la gestione delle risorse in entrata e, in secondo luogo la gestione e lo smaltimento dei rifiuti.

Rispetto al primo tema, sono stati identificati impatti significativi legati all'utilizzo elevato di risorse per lo svolgimento delle attività degli attori della catena del valore a valle, quali negozi e delle compagnie aeree, che può portare ad una riduzione della loro disponibilità. È stato inoltre considerato anche il ruolo degli attori della catena del valore a monte, come ad esempio i fornitori di energia e servizi, i quali utilizzano una quantità importante di risorse, spesso non rinnovabili.

Inoltre, lo smaltimento dei rifiuti generati dalle attività dirette del Gruppo SACBO e/o derivanti dalle attività indirette - come quelli prodotti dai negozi e dalle compagnie aeree - è emerso come un potenziale impatto negativo rilevante a cui prestare attenzione.

IMPATTI MATERIALI

Standard tematico	Sottotema	Fase della catena del valore	Descrizione impatto	Tipologia di impatto	Orizzonte temporale
ESRS E5 - Economia circolare	Afflussi di risorse, compreso l'uso di risorse	A monte e a valle	Impatto sull'ambiente e sulle risorse naturali connesso al consumo di risorse necessarie per lo svolgimento delle attività indirette dell'aeroporto (es. negozi, compagnie aeree...).	Negativo attuale	Breve periodo
ESRS E5 - Economia circolare	Rifiuti	Lungo la catena del valore	Impatto sull'ambiente e l'inquinamento dovuto alla generazione di rifiuti prodotti nel corso dello svolgimento delle attività svolte dal Gruppo SACBO e dai soggetti della catena del valore.	Negativo attuale	Breve periodo

Per approfondire il processo di valutazione di impatti, rischi e opportunità legati all'uso delle risorse ed economia circolare si rimanda al capitolo "Informazioni

Generali", paragrafo "Analisi di doppia materialità e impatti, rischi e opportunità rilevanti per il Gruppo".

2.4.2 POLITICHE RELATIVE ALL'USO DELLE RISORSE E ALL'ECONOMIA CIRCOLARE

La tutela dell'ambiente rappresenta uno dei principi cardine per il Gruppo SACBO e per tutti gli attori coinvolti nelle sue attività economiche e operative. SACBO e BGYIS nelle Politiche Qualità, Sicurezza e Ambiente, esplicitano i propri impegni per la tutela dell'ambiente.

Oltre all'impegno generale di *"osservare accuratamente le normative ambientali applicabili e la soddisfazione di altri requisiti cogenti"* e *"rilevare sistematicamente gli impatti ambientali delle proprie operazioni, comprenderne e misurarne gli effetti ed individuarne le cause"*, le due politiche trattano esplicitamente il tema dei rifiuti sottolineando l'impegno a *"generare e gestire i rifiuti in modo tale da privilegiare, quando possibile, il recupero ed il riciclo anziché lo smaltimento"*.

Inoltre, le Politiche Qualità, Sicurezza e Ambiente di SACBO e BGYIS in particolare sono applicate alle operazioni proprie e alla catena del valore a monte e a valle e tutti i portatori di interesse, in esse viene esplicitato l'impegno del Gruppo a promuovere *"il coinvolgimento e la formazione dei Dipendenti in materia ambientale"* ma anche *"l'adozione di corretti comportamenti ambientali da parte dei Fornitori e delle imprese"* che lavorano per conto di SACBO e BGYIS.

2.4.3 AZIONI E RISORSE RELATIVE ALL'USO DELLE RISORSE E ALL'ECONOMIA CIRCOLARE

Il Gruppo SACBO adotta un approccio orientato alla sostenibilità ambientale, privilegiando il riciclo dei rifiuti rispetto al loro smaltimento. Fin dal 2007, all'interno e all'esterno dell'aerostazione - sia nelle aree operative che in quelle amministrative - viene attuata la raccolta differenziata di carta e cartone, plastica, vetro, lattine, ferro, legno, oltre alla gestione di una frazione residua di rifiuti non riciclabili.

SACBO produce Rifiuti Urbani e Rifiuti Speciali che necessitano di essere smaltiti con estrema attenzione, in conformità alla normativa. Per questo SACBO si è dotata di procedure dettagliate a riguardo, tenendo conto di tutte le tipologie di rifiuti prodotte al fine, non

solo della conformità normativa, ma altresì del raggiungimento di livelli di performance in continuo miglioramento, sia in termini di smaltimento che di riciclo. BGYIS provvede, al pari degli altri handlers, alla raccolta differenziata dei Rifiuti Urbani, condividendo la Politica adottata a livello di Gruppo da SACBO.

In linea con quanto previsto dal Sistema di Gestione, vengono effettuate attività di controllo a campione su operatori terzi tramite audit di gestione ambientali, attraverso check-list appositamente redatte. A partire dal 2023, su input dell'Unità di Internal Auditing, le verifiche interne programmate ad affidatari - relative a tematiche contabili, manutentive, ambientali, di sicurezza e commerciali - sono state integrate in un Programma condiviso e coordinato con le diverse unità aziendali coinvolte.

Nel corso del 2024 sono proseguite le attività di monitoraggio della gestione dei Rifiuti Solidi Urbani (RSU) nelle aree di competenza SACBO, attraverso un sistema di continuo monitoraggio sulla produzione dei rifiuti e sulla corretta applicazione delle procedure di raccolta e differenziazione degli stessi. Ciò ha consentito di verificare nel corso dell'anno la presenza dei dispositivi necessari per la raccolta dei rifiuti in modo differenziato, e le modalità del loro utilizzo.

Nel corso del 2024 si sono susseguiti incontri con il Comune di Orio al Serio al fine di studiare la tematica e promuovere insieme iniziative per l'ottimizzazione della raccolta differenziata dei rifiuti in Aeroporto.

Sempre nel corso del 2024 si sono mantenute le azioni impostate nel biennio precedente con il progetto denominato *"Sfida alle plastiche - Riduzione, riciclo, riuso: pratiche sostenibili per Bergamo e il suo aeroporto"* candidato al bando *"Plastic challenge: sfida alle plastiche monouso"* della Fondazione CARIPLO, che SACBO sostiene sin dalla sua ideazione nel 2019.

Il progetto ha permesso l'acquisto e l'installazione di quattro macchine compattatrici di bottiglie di plastica. Le macchine sono state installate nei pressi dei controlli di sicurezza dei passeggeri in partenza e, poiché sono in grado di separare la frazione liquida e convogliarla

in fognatura, hanno contribuito significativamente sia alla diminuzione dei volumi di RSU indifferenziato, sia all'aumento della raccolta della plastica. I compattatori sono stati acquistati: uno da SACBO, uno dal Comune di Orio al Serio e due con fondi del progetto.

Sempre nell'ambito del progetto "Sfida alle Plastiche", sono stati realizzati numerosi incontri sin dal 2022 con l'obiettivo di definire e implementare le azioni previste dal piano, tra cui un'analisi approfondita della qualità e della composizione dei rifiuti conferiti nei contenitori aeroportuali e quelli provenienti dagli aeromobili. Una volta identificata la composizione e la qualità dei rifiuti nelle diverse aree, è stata potenziata la raccolta differenziata da parte degli esercenti e delle aziende di pulizia, con l'intento di migliorare l'efficienza del sistema di raccolta, ridurre l'impatto ambientale e ottimizzare i costi di gestione, anche attraverso un programma formativo dedicato alle imprese di pulizia operanti in aeroporto.

SACBO ha inoltre predisposto un corso di formazione in e-learning sulla corretta gestione dei rifiuti urbani in aeroporto, destinato a tutta la comunità aeroportuale, inclusi i dipendenti SACBO e quelli delle aziende terze operanti nelle strutture. Al termine del 2024, il tasso di partecipazione al corso ha raggiunto l'87,9% del personale del Gruppo e il 36,9% della restante popolazione aeroportuale.

Le iniziative promosse da SACBO in collaborazione con il Comune di Orio al Serio hanno portato a un significativo incremento della percentuale di rifiuti raccolti in modo differenziato, che nel 2024 ha raggiunto il 30,7%, mantenendosi sostanzialmente in linea con l'anno precedente (32,6%), e segnando un notevole miglioramento rispetto agli anni precedenti (17,6% nel 2019).

Sempre in relazione alla gestione dei rifiuti urbani, nel 2024 SACBO ha completato un importante intervento infrastrutturale presso il Centro Raccolta Rifiuti (CRR) aeroportuale, area a gestione comunale adibita alla raccolta dei rifiuti urbani. I lavori, avviati nel dicembre 2023, hanno permesso il collegamento della rete di scarico del CRR alla fognatura comunale, grazie all'ottenimento del parere favorevole da parte di Uniacque sul progetto definitivo/esecutivo. I lavori sono stati

completati a fine marzo 2024, con la realizzazione di una nuova vasca di laminazione e il collegamento alla fognatura, e i relativi documenti sono stati inviati al Gestore del Servizio Idrico Integrato. Per il progetto sono stati realizzati nel 2024 168.750,58 € di CapEx.

2.4.4 OBIETTIVI RELATIVI ALL'USO DELLE RISORSE E ALL'ECONOMIA CIRCOLARE

Il Gruppo, in merito alla gestione corretta dei rifiuti, ha fissato tre obiettivi principali che riguardano sia le attività aziendali che l'intera catena del valore, sia a monte che a valle:

1. Incremento annuale della raccolta differenziata dei Rifiuti Urbani

In linea con la propria Politica di Qualità, Sicurezza e Ambiente, SACBO si impegna a migliorare costantemente la raccolta dei rifiuti urbani presso l'aeroporto. L'obiettivo annuale è infatti quello di incrementare la percentuale di raccolta differenziata dei rifiuti urbani su tutto l'impianto aeroportuale, coinvolgendo l'intera catena del valore, sia a monte che a valle. Per il monitoraggio delle performance in questo ambito, SACBO ha identificato come indicatore principale i Rifiuti Solidi Urbani (RSU) prodotti nell'area aeroportuale.

Per quanto riguarda la frazione considerata, si può sicuramente affermare che in ambito aeroportuale la produzione di RSU rappresenta uno degli aspetti di maggiore importanza, sia per le quantità prodotte che per la complessità di gestione dovuti alla presenza di numerosi soggetti produttori di rifiuti operanti sul sedime (appaltatori, sub concessionari, ecc.). I principali ambiti di produzione sono rappresentati dall'aerostazione, dagli uffici e dalle attività dei sub concessionari.

Nel 2007 è stato avviato, in collaborazione con il Comune di Orio al Serio, un progetto per differenziare i rifiuti urbani prodotti dalle attività aeroportuali e dagli uffici dei vari operatori. A tal fine, è stato istituito un Centro Raccolta Rifiuti a gestione comunale all'interno dell'area aeroportuale, dove ogni operatore conferisce i propri RSU in modo differenziato. La gestione dei rifiuti in

aeroporto è regolata da procedure e istruzioni operative ben strutturate, che coprono tutte le aree coinvolte.

Il calcolo della percentuale di rifiuti differenziati ed avviati al riuso o riciclaggio deriva dal rapporto tra il quantitativo totale delle frazioni di rifiuto raccolte in modo differenziato (carta, vetro, plastica, alluminio, legno, ferro, rifiuti ingombranti e frazione organica) rispetto al totale, che comprende anche la frazione indifferenziata degli RSU. Un accordo con l'amministrazione comunale prevede che venga monitorata puntualmente la quantità di ciascuna frazione di rifiuti solidi urbani prodotta in aeroporto, e comunicata alla società di gestione, che è quindi in grado di quantificarla con precisione su base annuale.

SACBO ha come obiettivo principale il progressivo aumento della percentuale di raccolta differenziata. In quest'ottica, negli ultimi due anni sono state avviate diverse iniziative. Un'importante azione è stata l'attivazione, nel 2021, della raccolta differenziata della frazione organica (FORSU) in aeroporto, che ha portato a un significativo incremento della percentuale di rifiuti raccolti in modo differenziato già nei primi mesi di attuazione.

SACBO ha intenzione di migliorare progressivamente la percentuale di raccolta differenziata annualmente perseguendo azioni di:

- Ottimizzazione delle procedure di gestione del Centro Raccolta Rifiuti Aeroportuale, con la collaborazione del Comune di Orio al Serio;
- Sensibilizzazione di concessionari, operatori aeroportuali ed utenza sulle corrette modalità di conferimento dei rifiuti;
- Proseguimento della partecipazione attiva a progetti con finalità di migliorare la raccolta differenziata dei rifiuti, come ad esempio il già citato "Sfida alle plastiche Riduzione, riciclo, riuso: pratiche sostenibili per Bergamo e il suo aeroporto".

Per incrementare la quantità di RSU differenziati, sono in fase di studio interventi mirati a influenzare la volontà e la sensibilità degli utenti e degli operatori aeroportuali, al fine di incentivare una raccolta differenziata più consapevole dei materiali riciclabili.

L'obiettivo di migliorare la raccolta differenziata è stato ufficializzato nel 2020 all'interno del "Piano Quadriennale degli Interventi 2022-2025", anche se il monitoraggio della percentuale di raccolta differenziata in aeroporto è in corso dal 2006.

Nel 2024, l'obiettivo era di raggiungere una quota del 35% di raccolta differenziata. Tuttavia, il risultato effettivo registrato al termine dell'anno è stato pari al 30,7%, mostrando una lieve flessione di 4,3 punti percentuali rispetto al target previsto. Questa discrepanza può essere attribuita a fluttuazioni naturali nei comportamenti dei passeggeri in partenza, nonostante le numerose campagne di sensibilizzazione realizzate negli anni precedenti.

2. Sistemazione delle pavimentazioni e adeguamento della rete per la raccolta delle acque del Centro Raccolta Rifiuti aeroportuale

In linea con la propria Politica di Qualità, Sicurezza e Ambiente, SACBO si impegna a ridurre l'impatto ambientale dei propri servizi. L'intervento previsto ha riguardato la sistemazione delle pavimentazioni e l'adeguamento della rete per la raccolta delle acque del Centro Raccolta Rifiuti, un'area a gestione comunale all'interno del sedime aeroportuale, dove ogni operatore conferisce i propri Rifiuti Solidi Urbani (RSU) in modo differenziato. L'obiettivo fissato dall'azienda era di completare i lavori entro l'anno 2024, obiettivo che è stato raggiunto con successo. Nel mese di dicembre 2023 sono stati avviati i lavori per il collegamento della rete di scarico del CRR alla fognatura comunale, dopo aver ottenuto il parere favorevole di Uniacque sul progetto esecutivo. I lavori si sono conclusi a fine marzo 2024, con la realizzazione di una nuova vasca di laminazione e il collegamento alla fognatura. Successivamente, sono stati inviati i documenti relativi al Gestore del Servizio Idrico Integrato. Questo intervento consente una gestione più efficiente e corretta delle acque provenienti dall'infrastruttura destinata al deposito dei rifiuti.

3. Aumento della partecipazione al corso in e-learning sulla corretta gestione dei Rifiuti Urbani in aeroporto destinato a tutta la comunità aeroportuale

In linea con la Politica di Qualità, Sicurezza e Ambiente,

SACBO organizza ogni anno un corso di sensibilizzazione sulla corretta gestione dei rifiuti urbani in aeroporto, rivolto a tutta la comunità aeroportuale. Il corso è accessibile a tutto il personale in possesso di un tesserino di ingresso, che è stato invitato a collegarsi al portale SACBO per completarlo.

Al termine del 2024, primo anno in cui il corso è stato attivato, la partecipazione è stata del 87,9% del personale del Gruppo (241 su 286 per SACBO e 605 su 677 per BGYIS) e del 36,9% (2.586 persone su 7.003) per l'intera comunità aeroportuale. I dati relativi alla formazione sono gestiti dal settore training di SACBO, che monitora i nominativi e le tempistiche di completamento del corso per tutti i partecipanti. L'obiettivo di questo corso è sensibilizzare l'intera comunità aeroportuale sulla corretta gestione dei rifiuti, favorendo il loro conferimento in modo appropriato, in un'ottica di economia circolare. Per raggiungere significativi benefici ambientali, economici e sociali e accelerare la transizione verso un'economia circolare, è fondamentale aumentare gli obiettivi relativi al riutilizzo e al riciclaggio dei rifiuti urbani.

2.4.5 RIFIUTI

Come già indicato in precedenza, SACBO è responsabile della gestione di diverse tipologie di rifiuti nell'ambito delle sue attività: rifiuti urbani, rifiuti speciali (sia pericolosi che non pericolosi).

In particolare, per quanto riguarda i rifiuti speciali prodotti da SACBO S.p.A. (in quanto BGYIS non genera questo tipo di rifiuti), le tabelle seguenti riportano i dati relativi al biennio 2023-2024:



Informazioni relative ai rifiuti speciali prodotti	UM	Quantità	Quantità
		2023	2024
Quantità totale di rifiuti prodotti	Kg	1.104.787,0	646.504,0
Rifiuti non destinati allo smaltimento	Kg	285.079,0	194.563,0*
Rifiuti pericolosi non destinati allo smaltimento	Kg	10.941,0	11.566,0
<i>dei quali:</i>		-	-
<i>preparazione per il riutilizzo</i>	Kg	-	-
<i>riciclaggio</i>	Kg	-	-
<i>altre operazioni di recupero</i>	Kg	10.941,0	11.566,0
Rifiuti non pericolosi non destinati allo smaltimento	Kg	274.138,0	182.997,0
<i>dei quali:</i>		-	-
<i>preparazione per il riutilizzo</i>	Kg	-	-
<i>riciclaggio</i>	Kg	-	-
<i>altre operazioni di recupero</i>	Kg	274.138,0	182.997,0
Rifiuti destinati allo smaltimento	Kg	819.708,0	451.941,0**
Rifiuti pericolosi destinati allo smaltimento	Kg	3.390,0	200,0
<i>dei quali:</i>		-	-
<i>incenerimento</i>	Kg	-	-
<i>smaltimento in discarica</i>	Kg	-	-
<i>altre operazioni di smaltimento</i>	Kg	3.390,0	200,0
Rifiuti non pericolosi destinati allo smaltimento	Kg	816.318,0	451.741,0
<i>dei quali:</i>		-	-
<i>incenerimento</i>	Kg	-	-
<i>smaltimento in discarica</i>	Kg	-	-
<i>altre operazioni di smaltimento</i>	Kg	816.318,0	451.741,0
Quantità totale di rifiuti non riciclati	Kg	819.708,0	451.941,0
Percentuale di rifiuti non riciclati	%	74,2%	69,9%

- *La quantità di rifiuti non destinati allo smaltimento riportata in tabella comprende i rifiuti della categoria R13 (ALLEGATO C alla parte IV del D. Lgs. 3 aprile 2006, n. 152), cosiddetta "messa in riserva", è intesa come attività preliminare alle operazioni di recupero da R1 a R12.

- ** La quantità di rifiuti destinati allo smaltimento riportata in tabella comprende i rifiuti delle categorie D8, D14, D15 (ALLEGATO B alla parte IV del D. Lgs. 3 aprile 2006, n. 152)

I **rifiuti speciali** riportati in tabella derivano dalle manutenzioni ordinarie e straordinarie delle infrastrutture e dei mezzi, e possono includere, ad esempio, oli e batterie esausti, neon, materiale residuo dalle attività di officina, sedimenti provenienti dalla pulizia delle rogge aeroportuali o resti della pulizia stradale. Questi rifiuti vengono prodotti in quantità variabili nel tempo e non dipendono direttamente dalle attività aeronautiche. In particolare, la significativa diminuzione registrata nel 2024 della quantità di rifiuti non riciclati rispetto all'anno precedente è dovuta a una riduzione della produzione di soluzioni acquose di scarto, derivanti dalla pulizia degli impianti di raccolta e trattamento delle acque meteoriche nell'area aeroportuale (circa 365.000 kg in meno). Allo stesso modo, la diminuzione dei rifiuti non destinati allo smaltimento è legata a una minore produzione di vaglio (materiale residuo dalla pulizia delle rogge interne,

con una riduzione di circa 63.500 kg) e di imballaggi in materiali misti, che sono il risultato dello smantellamento di materiale obsoleto avvenuto nel 2023 (circa 20.200 kg in meno).

Per quanto riguarda i **rifiuti urbani**, la loro gestione all'interno del sedime aeroportuale è a cura del Comune di Orio al Serio. I dati che seguono rappresentano una somma totale fornita dal Comune, che include tutti i soggetti della comunità aeroportuale (operatori del sedime, handler, negozi, società di manutenzione, compagnie aeree). I rifiuti vengono raccolti e conferiti al Centro Raccolta Rifiuti aeroportuale, gestito dal Comune, che si occupa della loro raccolta e smaltimento.

Tabella 8: Rifiuti speciali prodotti

Tipologia di rifiuto	UdM	2023	2024
Ingombranti (200307)	Kg	21.000	29.480
RSU (200301)	Kg	1.160.950	1.318.020
Legno (200138)	Kg	37.680	30.660
Scatolame (150104)	Kg	4.870	4.840
Plastica (150102)	Kg	80.800	79.410
Ferro (200140)	Kg	7.610	9.060
Vetro (150107)	Kg	86.890	95.100
Carta (150101)	Kg	209.460	221.250
FORSU (150108)	Kg	112.210	115.420
tot kg	Kg	1.721.470	1.903.240
di cui differenziati	Kg	560.520	585.220
%	%	32,6%	30,7%

Esaminando i valori riportati in tabella, risulta evidente la naturale e stretta correlazione dell'incremento dei volumi di rifiuti urbani prodotti dalla comunità aeroportuale

con quello dell'attività passeggeri nel biennio di riferimento.

PEGASUS

TC-RDS 

AIRBUS A321neo



S

Il Gruppo SACBO ha inteso da sempre il significato di “Rapporto con il Territorio” nella sua piena accezione, in cui l’aspetto della compatibilità ambientale è solo una delle componenti, in piena armonia con i principi espressi nel merito dalle norme europee, nazionali e regionali. Il Gruppo si impegna a definire principi e linee guida che riflettano una particolare attenzione al benessere delle persone che ne fanno parte: dalle proprie persone fino ai consumatori ed utilizzatori finali passando per i lavoratori della catena del valore e dalle comunità locali interessate dalle attività aeroportuali.

3.1	FORZA LAVORO PROPRIA (S1)	56	3.3	COMUNITÀ INTERESSATE (S3)	78
3.1.1	IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI	56	3.3.1	IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI	78
3.1.2	POLITICA RELATIVA ALLA FORZA LAVORO PROPRIA	60	3.3.2	POLITICHE RELATIVE ALLA COMUNITÀ INTERESSATE	81
3.1.3	MODALITÀ DI COINVOLGIMENTO DELLA FORZA LAVORO PROPRIA E DEI RAPPRESENTATI DEI LAVORATORI	60	3.3.3	PROCESSI DI COINVOLGIMENTO DELLE COMUNITÀ INTERESSATE	81
3.1.4	AZIONI E OBIETTIVI LEGATI A IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI	61	3.3.4	PROCESSI PER PORRE RIMEDIO AGLI IMPATTI NEGATIVI E CANALI CHE CONSENTONO ALLE COMUNITÀ INTERESSATE DI ESPRIMERE PREOCCUPAZIONI	81
3.1.5	IL PERSONALE DEL GRUPPO	62	3.3.5	AZIONI E OBIETTIVI CONNESSI ALLE COMUNITÀ INTERESSATE	86
3.1.6	FORMAZIONE E SVILUPPO DELLE COMPETENZE	66	3.4	CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI (S4)	87
3.1.7	SALUTE E SICUREZZA	67	3.4.1	IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI CONNESSI AI CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI	87
3.1.8	DIVARIO RETRIBUTIVO E REMUNERAZIONE TOTALE	69	3.4.2	POLITICHE CONNESSE AI CONSUMATORI E AGLI UTILIZZATORI FINALI	90
3.2	LAVORI NELLA CATENA DEL VALORE (S2)	71	3.4.3	PROCESSI DI COINVOLGIMENTO DEI CONSUMATORI E DEGLI UTILIZZATORI FINALI	92
3.2.1	IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI CONNESSI AI LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE	71	3.4.4	PROCESSI PER PORRE RIMEDIO AGLI IMPATTI NEGATIVI E CANALI CHE CONSENTONO AI CONSUMATORI E AGLI UTILIZZATORI FINALI DI ESPRIMERE PREOCCUPAZIONI	93
3.2.2	POLITICHE CONNESSE AI VALORI NELLA CATENA DEL VALORE	76	3.4.5	AZIONI RELATIVE AI CONSUMATORI ED UTILIZZATORI FINALI	94
3.2.3	AZIONI CONNESSE A IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI PER I LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE	77	3.4.6	OBIETTIVI CONNESSI AI CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI	98



3.1 Forza lavoro propria (S1)

In questo capitolo:

[ESRS S1 (INTEGRAZIONE ESRS 2 SBM-3)]: Impatti, rischi e opportunità rilevanti connessi alla forza lavoro propria sostenibilità.

[ESRS S1-1]: Politiche relative alla forza lavoro propria.

[ESRS S1-2] / [ESRS S1-3] / [ESRS 2 SBM-2]: Modalità di coinvolgimento della forza lavoro propria e dei rappresentanti dei lavoratori.

[ESRS S1- 4] / [ESRS S1- 5]: Azioni e obiettivi relativi alla forza lavoro propria.

[ESRS S1- 8] / [ESRS S1-10] / [ESRS S1-11]: Il personale del Gruppo.

[ESRSS1-6]: Caratteristiche dei dipendenti.

[ESRS S1-9] / [ESRS S1-12] / [ESRS S1-17]: Diversità.

[ESRS S1-15]: Metriche sull'equilibrio tra vita professionale e vita privata.

[ESRS S1- 7]:Lavoratori non dipendenti.

[ESRS S1-13]:Formazione e sviluppo delle competenze.

[ESRS S1-14]:Salute e sicurezza.

[ESRS S1-16]:Divario retributivo e remunerazione totale.

3.1.1 IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI CONNESSI ALLA FORZA LAVORO PROPRIA

Il Gruppo SACBO riconosce nelle proprie persone la risorsa più preziosa per la creazione di valore all'interno dell'organizzazione e il fattore determinante del proprio successo.

L'analisi degli impatti, rischi e opportunità (IRO) condotta dal Gruppo in relazione alla forza lavoro propria ha evidenziato la presenza di elementi rilevanti su molteplici fronti tematici.

Dal punto di vista degli impatti positivi, il Gruppo assicura un'occupazione stabile e condizioni lavorative adeguate, promuovendo attivamente il dialogo sociale e favorendo il benessere, lo sviluppo delle competenze e l'inclusione di tutti i dipendenti,

con particolare attenzione alle persone con disabilità. È consolidata una cultura di tolleranza zero verso ogni forma di discriminazione, supportata da politiche che tutelano il principio di parità di trattamento e garantiscono il giusto riconoscimento dell'esperienza e del contributo professionale di ciascuno.

Tuttavia, l'analisi ha fatto emergere possibili criticità legate al mantenimento dell'equilibrio tra vita lavorativa e privata, particolarmente per il personale impegnato su turni, oltre a potenziali ripercussioni sui temi della salute e sicurezza dei lavoratori. Si evidenziano inoltre possibili impatti negativi connessi alla violazione della privacy e alla perdita di dati dei dipendenti, derivanti principalmente da eventuali cyber-attacchi esterni, aspetti che richiedono un'attenzione costante per garantire un ambiente di lavoro che tuteli pienamente i diritti dei lavoratori.

Sul fronte dei rischi economico-finanziari, sono state identificate potenziali difficoltà nel reclutamento e nella retention di dipendenti turnisti qualificati in presenza di uno scarso equilibrio tra vita professionale e privata. Emergono inoltre rischi correlati a possibili malfunzionamenti dei sistemi di controllo per il rispetto delle normative su salute e sicurezza sul lavoro, al mancato rispetto dei principi di non discriminazione e alle non-conformità in materia di privacy, tutti elementi che potrebbero generare conseguenze sia finanziarie che reputazionali. È stato infine considerato il rischio derivante da eventuali scioperi del personale del Gruppo o di enti e operatori aeroportuali, che potrebbero bloccare o limitare significativamente l'operatività dello scalo con possibili ripercussioni negative sulle performance economiche complessive.

Di seguito impatti, rischi e opportunità rilevanti rispetto al tema:

IMPATTI MATERIALI

Standard tematico	Sottotema	Sotto-sotto tema	Fase della catena del valore	Descrizione impatto	Tipologia di impatto	Orizzonte temporale
S1 - Forza lavoro propria	Condizioni di lavoro	Occupazione sicura	Operazioni proprie	Garanzia di un'occupazione sicura e aumento dei livelli di sicurezza sociale dei propri dipendenti attraverso contratti di lavoro che garantiscano la protezione da dimissioni forzate o ingiustificate.	Positivo attuale	Breve periodo
S1 - Forza lavoro propria	Condizioni di lavoro	Orario di lavoro	Operazioni proprie	Garanzia di adeguate condizioni di lavoro attraverso politiche di gestione degli orari di lavoro a tutela del benessere dei dipendenti (es. pianificazione del lavoro, uso appropriato degli straordinari).	Positivo attuale	Breve periodo
S1 - Forza lavoro propria	Condizioni di lavoro	Salari adeguati	Operazioni proprie	Impatto sul benessere dei lavoratori attraverso l'offerta di condizioni contrattuali adeguate alla quantità e qualità del lavoro (es. riconoscimento di un salario adeguato all'esperienza, benefit e altre forme di riconoscimento).	Positivo attuale	Breve periodo
S1 - Forza lavoro propria	Condizioni di lavoro	Libertà di associazione, esistenza di comitati aziendali e diritti di informazione, consultazione e partecipazione dei lavoratori	Operazioni proprie	Non interferenza nell'elezione di rappresentanti dei sindacati e nella formazione di organi di rappresentanza e promozione dialogo sociale tra il management e le organizzazioni sindacali per la tutela dei dipendenti.	Positivo attuale	Breve periodo
		Dialogo sociale				
S1 - Forza lavoro propria	Condizioni di lavoro	Contrattazione collettiva, inclusa la percentuale di lavoratori coperti da contratti collettivi	Operazioni proprie	Promozione di condizioni contrattuali rispettose di quanto previsto all'interno del contratto collettivo nazionale di riferimento.	Positivo attuale	Breve periodo
S1 - Forza lavoro propria	Condizioni di lavoro	Equilibrio tra vita professionale e vita privata	Operazioni proprie	Difficoltà nel garantire uno stato di equilibrio soddisfacente tra la vita lavorativa e privata per i dipendenti che operano su turni.	Negativo potenziale	Breve periodo
S1 - Forza lavoro propria	Condizioni di lavoro	Salute e sicurezza	Operazioni proprie	Possibili ripercussioni in merito al tema della salute e della sicurezza dei dipendenti nello svolgimento delle proprie attività, sia all'interno della struttura aeroportuale che nelle immediate vicinanze.	Negativo potenziale	Breve periodo

Standard tematico	Sottotema	Sotto-sotto tema	Fase della catena del valore	Rischio/Opportunità	Descrizione Rischio/Opportunità	Orizzonte temporale
S1 - Forza lavoro propria	Parità di trattamento e di opportunità per tutti	Formazione e sviluppo delle competenze	Operazioni proprie	Aumento del livello di competenza dei dipendenti attraverso l'implementazione di percorsi di formazione per tutta la forza lavoro in base ai profili professionali e alle conoscenze necessarie.	Positivo attuale	Breve periodo
S1 - Forza lavoro propria	Parità di trattamento e di opportunità per tutti	Occupazione e inclusione delle persone con disabilità	Operazioni proprie	Impatto sui dipendenti grazie alla parità di trattamento e alle opportunità per tutti, incluse le persone con disabilità. Ad esempio: la garanzia di occupazione e inclusione per le persone con disabilità.	Positivo attuale	Breve periodo
S1 - Forza lavoro propria	Parità di trattamento e di opportunità per tutti	Misure contro la violenza e le molestie sul luogo di lavoro	Operazioni proprie	Diffusione di una cultura di tolleranza zero verso i casi di discriminazione. Ad esempio, attraverso l'adozione di canali anonimi di denuncia di eventuali casi.	Positivo attuale	Breve periodo
S1 - Forza lavoro propria	Parità di trattamento e di opportunità per tutti	Parità di genere e parità di retribuzione per un lavoro di pari valore	Operazioni proprie	Tutela del principio di parità di trattamento e di non discriminazione nei livelli salariali. Secondo tale principio non devono esistere discriminazioni dirette o indirette basate su motivi quali sesso, razza, colore della pelle, origine etnica o sociale, caratteristiche genetiche, lingua, religione o convinzioni personali, opinioni politiche o di qualsiasi altro tipo, appartenenza a una minoranza nazionale, patrimonio, nascita, disabilità, età o orientamento sessuale.	Positivo attuale	Breve periodo
S1 - Forza lavoro propria	Parità di trattamento e di opportunità per tutti	Diversità	Operazioni proprie	Garanzia di non discriminazione nei percorsi di crescita professionale tra i dipendenti del Gruppo.	Positivo potenziale	Medio periodo
S1 - Forza lavoro propria	Altri diritti connessi al lavoro	Riservatezza	Operazioni proprie	Impatto connesso alla perdita di dati dei dipendenti e violazione della loro privacy, dovuti a possibili cyber-attacchi esterni	Negativo potenziale	Breve periodo

RISCHI E OPPORTUNITÀ MATERIALI

Standard tematico	Sottotema	Sotto-sotto tema	Fase della catena del valore	Rischio/ Opportunità	Descrizione Rischio/Opportunità	Orizzonte temporale
S1 - Forza lavoro propria	Condizioni di lavoro	Orario di lavoro ----- Equilibrio tra vita professionale e vita privata	Operazioni proprie	Rischio	Rischio di non essere in grado di attrarre e trattenere dipendenti turnisti qualificati a causa di uno scarso equilibrio tra vita lavorativa e privata.	Breve periodo
S1 - Forza lavoro propria	Condizioni di lavoro	Salute e sicurezza	Operazioni proprie	Rischio	Rischio di mancato rispetto della normativa sulla salute e sicurezza sul lavoro da parte dell'azienda. Questo rischio si manifesta quando l'azienda non aderisce pienamente ai requisiti cogenti stabiliti dalla normativa, come il D.Lgs. 81/2008 in Italia, che regola la salute e sicurezza dei lavoratori.	Breve periodo
S1 - Forza lavoro propria	Parità di trattamento e di opportunità per tutti	Misure contro la violenza e le molestie sul luogo di lavoro ----- Diversità	Operazioni proprie	Rischio	Rischio legato al mancato rispetto dei principi di non discriminazione e della condanna della violenza fisica e psicologica da parte dei dipendenti. Questo rischio si manifesta quando i dipendenti non rispettano i principi etici e le politiche aziendali che promuovono un ambiente di lavoro inclusivo e rispettoso e si ripercuote finanziariamente sull'organizzazione in costi più elevati per attrarre talenti ma anche in danni finanziari legati a costi di contenzioso, multe e sanzioni nel caso di eventi discriminatori.	Breve periodo
S1 - Forza lavoro propria	Altri diritti connessi al lavoro	Riservatezza	Operazioni proprie	Rischio	Rischio di perdite o danni finanziari derivanti dalla mancata conformità a requisiti/politiche cogenti sul tema data privacy e/o da violazioni della privacy dei dati di dipendenti, passeggeri e affidatari e dall'esposizione a minacce informatiche e attacchi cyber.	Breve periodo
S1 - Forza lavoro propria	Condizioni di lavoro	Dialogo sociale	Operazioni proprie	Rischio	Lo sciopero dei propri dipendenti o di quelli di enti o operatori aeroportuali potrebbe provocare il blocco o limitare fortemente l'operatività dello scalo, con possibili ripercussioni sulle performance economiche del Gruppo.	Breve periodo

3.1.2 POLITICHE RELATIVE ALLA FORZA LAVORO PROPRIA

Il Gruppo SACBO, attraverso la Direzione Risorse Umane (HR), è impegnato a promuovere un ambiente di lavoro rispettoso ed egualitario, privo di discriminazioni basate su sesso, età, etnia, orientamento sessuale, religione o opinioni politiche. Oltre a rispettare le normative nazionali vigenti in materia di gestione della forza lavoro, il Gruppo si impegna a definire principi e linee guida che riflettano una particolare attenzione al benessere delle persone che ne fanno parte. In questo contesto, il Codice Etico di SACBO stabilisce i valori fondamentali, i principi e le linee guida di comportamento per tutti gli attori interni (amministratori, membri degli organi sociali, management e dipendenti) ed esterni del Gruppo (imprese e partner di mercato).

Tali impegni si riflettono in tutte le relazioni lavorative, a partire dalla selezione dei candidati, che avviene secondo criteri oggettivi, e proseguono nei processi di promozione, con l'obiettivo di prevenire qualsiasi forma di discriminazione. In caso di violazioni, vengono applicate adeguate procedure disciplinari. La Procedura di Selezione SOF descrive in dettaglio le linee guida adottate durante il processo di selezione dei candidati. SACBO è fermamente impegnata a garantire elevati standard etici nella gestione delle proprie attività, convinta che operare correttamente sia nel miglior interesse dell'azienda. Per assicurare la parità di trattamento tra i dipendenti, sia a livello professionale che salariale, il Gruppo effettua verifiche periodiche su questi temi, con l'obiettivo di promuovere una cultura aziendale trasparente e accessibile a tutti.

La sicurezza e il benessere dei lavoratori rappresentano valori fondamentali per l'azienda. In questa prospettiva, il Gruppo garantisce condizioni di lavoro sicure attraverso l'implementazione costante delle Politiche Qualità, Sicurezza e Ambiente e l'operato del Servizio di Prevenzione e Protezione (SPP).

Come definito nel nuovo Codice Comportamentale, il Gruppo si impegna nel pieno rispetto della normativa vigente in materia di sicurezza sul luogo di lavoro, adottando un approccio proattivo nella prevenzione dei rischi e nella tutela della salute e si-

curezza dei propri dipendenti attraverso specifiche azioni preventive.

Il conseguimento della certificazione ISO 45001 ha consentito la costruzione di un Sistema di Gestione della Sicurezza sul Lavoro strutturato ed efficace. Tale sistema assicura un presidio costante dei processi e delle procedure che lo compongono, attraverso attività sistematiche di verifica e controllo orientate al miglioramento continuo.

La protezione delle risorse e delle informazioni costituisce un elemento centrale della filosofia aziendale, finalizzato a garantire l'erogazione di servizi sicuri, coerenti e allineati alle migliori pratiche di settore.

3.1.3 MODALITÀ DI COINVOLGIMENTO DELLA FORZA LAVORO PROPRIA E DEI RAPPRESENTANTI DEI LAVORATORI

Per ridurre gli impatti negativi, il Gruppo promuove attivamente il coinvolgimento dei lavoratori, raccogliendo idee, suggerimenti e opinioni attraverso diversi canali. Il processo di ascolto è in fase di formalizzazione. Nonostante la mancanza di strumenti codificati, il dialogo tra la Direzione Risorse Umane e i dipendenti è sempre garantito, sia attraverso confronti diretti che tramite la rappresentanza sindacale. Grazie ai buoni rapporti che caratterizzano storicamente le Relazioni Industriali, SACBO attribuisce alle Organizzazioni Sindacali Confederali maggiormente rappresentative e alle loro Rappresentanze Sindacali Unitarie il diritto di trattare e confrontarsi su tematiche di loro competenza. Per favorire un dialogo costante e costruttivo, vengono organizzati incontri quadrimestrali tra il management e i rappresentanti dei lavoratori, dove il management presenta dati relativi al personale (tra cui ad esempio inquadramento del personale e assenteismo etc.). Inoltre, in caso di richiesta di incontro, l'azienda è obbligata a convocare i rappresentanti entro 10 giorni, garantendo così un confronto tempestivo e produttivo. Alla fine di ogni anno, SACBO redige un report dettagliato sulle relazioni industriali, analizzando i temi trattati e gli accordi raggiunti. I dipendenti possono inoltre rivolgersi in qualsiasi momento alla Direzione HR o ai rappresentanti sindacali per esprimere le proprie preoccupazioni. L'azienda monitora attivamente il clima lavorativo,

segnalando le situazioni più critiche al Direttore Generale e monitorando indicatori chiave come il turnover e l'assenteismo.

SACBO ha anche adottato un sistema di gestione delle segnalazioni, il Whistleblowing, che permette ai lavoratori e a tutti gli stakeholder di segnalare eventuali violazioni, in linea con quanto previsto dal Dlgs 24/2023. Secondo la Procedura Whistleblowing, tutte le segnalazioni ricevute vengono analizzate e catalogate. Se ritenute infondate, vengono archiviate senza ulteriori provvedimenti; se fondate, sono gestite con misure disciplinari specifiche. Le segnalazioni sono trattate con la massima riservatezza, garantendo indipendenza e protezione per i segnalanti, secondo le modalità stabilite dalla procedura.

Infine, SACBO mette a disposizione professionisti qualificati, come psicologi, per incontri volti ad affrontare problematiche sia lavorative che personali.

3.1.4 AZIONI E OBIETTIVI LEGATI A IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI

L'attenzione costante verso i propri dipendenti ha condotto il Gruppo SACBO ad assumere un impegno pubblico di garantire condizioni di lavoro adeguate, parità di trattamento e pari opportunità per tutti, obiettivo che l'azienda intende consolidare e rafforzare negli anni futuri. In questa direzione, nel corso del 2024 sono state avviate diverse iniziative strategiche finalizzate al miglioramento della stabilità occupazionale attraverso l'estensione della durata contrattuale, il potenziamento del sistema di welfare aziendale e significativi investimenti nello sviluppo professionale e nel miglioramento dell'equilibrio tra vita privata e lavorativa.

La formazione e lo sviluppo delle competenze rappresentano un pilastro della strategia del Gruppo. Per questo motivo sono state investite notevoli risorse nelle attività di formazione su una molteplicità di temi rilevanti per il settore in cui si opera. SACBO implementa percorsi di aggiornamento professionale volti a colmare eventuali gap conoscitivi e promuove una cultura aziendale fondata su principi di sostenibilità sociale. Tra le iniziative proposte rientrano programmi di formazione esperien-

ziale e attività di team building, oltre a percorsi di certificazione delle competenze e misure per supportare il rientro dalla maternità. SACBO prosegue inoltre il percorso di crescita manageriale di un team di lavoro under 40 denominato dall'azienda "leader del futuro" per sviluppare competenze manageriali e a livello trasversale. Oggi questo gruppo ha evoluto il proprio ruolo diventando "Green Ambassador", con un focus specifico sui temi della sostenibilità e sull'integrazione di pratiche responsabili all'interno dell'azienda. A fianco di questo progetto, SACBO ha iniziato a pianificare anche "BGY Next Generation", un'iniziativa rivolta ai collaboratori under 30 che prevede percorsi formativi su diverse soft skill, come il public speaking, per supportare la crescita professionale delle nuove generazioni che verranno nel corso del 2025. Completano il quadro altri percorsi di sviluppo a livello trasversale, come le attività formative relative al Project Management, che coinvolgono persone provenienti da differenti aree aziendali in un'ottica di crescita condivisa.

Inoltre, il Gruppo investe notevoli risorse al fine di offrire un programma formativo pertinente alle richieste normative e propendo una formazione mirata su temi rilevanti.

In coerenza con gli impegni definiti nel nuovo "Codice Etico Comportamentale", SACBO ha avviato specifici progetti dedicati alla tutela delle categorie vulnerabili.

Tra le iniziative implementate figura il ricorso alle cooperative sociali per promuovere l'inclusione lavorativa delle persone con disabilità, confermando l'attenzione dell'azienda verso una cultura dell'integrazione professionale.

A testimonianza della rilevanza attribuita a queste tematiche, l'azienda ha introdotto l'applicazione 1Safe per la prevenzione di episodi di violenza sul lavoro e sta valutando l'integrazione del rischio di aggressione all'interno del Documento di Valutazione dei Rischi (DVR).

Per contrastare situazioni di disuguaglianza e disparità, SACBO effettua un monitoraggio sistematico delle condizioni retributive, promuovendo periodiche valutazioni delle performance e l'aggiornamento della contrattazione collettiva in linea con le dinamiche di mercato.

3.1.5 IL PERSONALE DEL GRUPPO

La forza lavoro del Gruppo SACBO al 31 dicembre 2024 è composta da 676 dipendenti diretti (rispetto ai 679 al 31 dicembre 2023). Tutti i lavoratori sono impiegati in Italia, principalmente presso l'aeroporto di Orio al Serio o negli uffici situati nel vicino comune di Grassobbio.

Al 31 dicembre 2024, il 100% della forza lavoro del Gruppo è assunta mediante Contratti Collettivi Nazionali di Lavoro (CCNL), garantendo il pieno rispetto delle normative giuslavoristiche vigenti. La totalità dei dipendenti beneficia della rappresentanza sindacale attraverso rappresentanti eletti dei lavoratori.

Il Gruppo assicura a tutti i propri dipendenti una retribuzione adeguata, strutturata secondo le disposizioni del CCNL di settore (specificamente per le sezioni Gestore Aeroportuale e Handling aeroportuale) e una contrattazione integrativa di secondo livello che include elementi retributivi aggiuntivi.

SACBO, compatibilmente con le mansioni svolte, promuove attivamente modalità di lavoro flessibili attraverso lo smart working, per facilitare un migliore bilanciamento tra vita professionale e personale e piani di welfare aziendale personalizzati che offrono supporto e benefici complementari ai dipendenti.

Il Gruppo SACBO si impegna a garantire la protezione sociale dei propri dipendenti in tutte le fasi della loro vita lavorativa, attraverso:

- programmi pubblici e prestazioni aziendali contro la perdita di reddito dovuta a eventi come malattia, disoccupazione, infortunio sul lavoro, disabilità acquisita, congedo parentale e pensionamento, in conformità con la normativa nazionale;
- polizze assicurative private per tutti i dipendenti a copertura delle spese derivanti da infortuni extra-professionali;

- coperture assicurative aggiuntive per i dirigenti, comprese le protezioni in caso di invalidità permanente o decesso;
- accesso a fondi pensione complementari previsti dal CCNL di settore con contributi integrativi versati dall'impresa;
- un fondo previdenziale aperto con contributo economico diretto per la categoria dirigenziale.

Queste politiche riflettono l'impegno concreto della società nel promuovere la sicurezza economica a lungo termine dei lavoratori, confermando la volontà di SACBO di sostenere la crescita e il benessere dei propri dipendenti, integrando misure di responsabilità sociale nella propria strategia aziendale.

Il Gruppo mantiene un dialogo costante e costruttivo con i dipendenti e le organizzazioni sindacali, caratterizzato dal pieno rispetto del diritto all'informazione, dalla condivisione di best practice nelle politiche di gestione del personale e un confronto trasparente su tematiche di interesse collettivo.

CARATTERISTICHE DEI DIPENDENTI DELL'IMPRESA

Le tabelle seguenti presentano la distribuzione del personale dipendente al termine dei periodi di rendicontazione, con dati aggiornati al 31 dicembre 2023 e 2024. I valori sono espressi in termini di headcount (numero effettivo di persone).

L'analisi della forza lavoro per genere evidenzia una distribuzione caratterizzata da specificità settoriali: il personale femminile risulta maggiormente rappresentato nelle funzioni impiegatizie e amministrative, mentre la componente maschile è predominante nelle mansioni operative, particolarmente tra gli operai, dove le attività richiedono frequentemente la movimentazione di carichi pesanti. Questa distribuzione riflette caratteristiche strutturali del settore aeroportuale, pur nell'ambito delle politiche di inclusione e pari opportunità perseguite dal Gruppo.

Tabella 10: Numero dipendenti del Gruppo suddivisi per genere

Dipendenti per genere	UdM	2023	2024
Uomini	n.	358	367
Donne	n.	321	309
Totale dipendenti	n.	679	676

Di seguito è rappresentata la distribuzione dei dipendenti per tipologia di contratto e per genere.

Tabella 11: Numero dipendenti del Gruppo suddivisi per tipologia contrattuale

Dipendenti per tipo di contratto	UdM	2023			2024		
		Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Dipendenti a tempo indeterminato	n.	311	261	572	332	277	609
Dipendenti a tempo determinato	n.	47	60	107	35	32	67
Totale dipendenti	n.	358	321	679	367	309	676
Dipendenti con ore non garantite	n.	-	-	-	-	-	-
Dipendenti a tempo pieno	n.	278	159	437	294	167	461
Dipendenti a tempo parziale	n.	80	162	242	73	142	215
Totale dipendenti	n.	358	321	679	367	309	676

Nel corso del 2024, il Gruppo SACBO ha registrato la cessazione del rapporto di lavoro per 154 dipendenti, con un tasso di turnover del 26% (28% nel 2023). Tale indicatore è calcolato come rapporto tra il numero di cessazioni nell'anno rispetto alla forza media aziendale.

I dipendenti con contratti a tempo determinato nel 2024 sono stati 67, in diminuzione rispetto ai 107 del 2023, ma continuano a rappresentare una componente significativa dell'organico aziendale. Questa tipologia contrattuale risponde alla necessità di ottimizzare i processi operativi in relazione all'andamento del traffico aereo, consentendo una maggiore flessibilità nella gestione delle risorse umane e un adattamento efficace alle dinamiche del settore. Tale approccio si inserisce in una strategia più ampia finalizzata a garantire sia l'efficienza operativa che la stabilità occupazionale all'interno del Gruppo.

DIVERSITÀ

Il Gruppo SACBO considera la diversità, in tutte le sue forme, un arricchimento culturale e un vantaggio strategico. L'azienda si impegna a creare un ambiente di lavoro inclusivo, orientato alla collaborazione e all'innovazione.

Nel corso degli anni, l'azienda ha rafforzato gli impatti positivi sulla propria forza lavoro, promuovendo un contesto lavorativo fondato su valori di equità, meritocrazia, correttezza, onestà e fiducia. A tutela dei principi di parità di trattamento e non discriminazione, il Gruppo monitora con particolare attenzione la diversità nella composizione della propria forza lavoro, garantendo pari opportunità nei percorsi di crescita professionale per tutti i dipendenti. Tale impegno è confermato dall'assenza di segnalazioni relative a po-

tenziali violazioni dei diritti umani o discriminazioni e di gravi incidenti relativi ai diritti umani.

Di seguito si presentano le principali metriche di diversità previste dagli standard ESRS, con particolare riferimento alla distribuzione di genere tra i membri dell'alta dirigenza e alla distribuzione anagrafica dei dipendenti.

Tabella 12: Membri alta dirigenza suddivisi per genere

Alta dirigenza* per genere	Uomini		Donne		Totale	
	n.	%	n.	%	n.	%
2023	9	90%	1	10%	10	100%
2024	7	78%	2	22%	9	100%

*per alta dirigenza si intende il personale dirigente.

In merito alla valorizzazione della diversità di genere nell'alta dirigenza, si evidenzia che nel 2024 le donne rappresentano il 22% del totale, con un significativo aumento rispetto al 10% registrato nel 2023.

Per informazioni sulla presenza femminile nel Consiglio di Amministrazione, si rimanda al capitolo "Condotta delle imprese".

Tabella 13: Dipendenti del Gruppo suddivisi per fascia d'età

Dipendenti per fascia d'età	< 30		30-50		> 50		Totale	
	n.	%	n.	%	n.	%	n.	%
2023	155	23%	342	50%	182	27%	679	100%
2024	164	24%	329	49%	183	27%	676	100%

Per quanto riguarda la valorizzazione della diversità anagrafica, il 49% della popolazione aziendale (50% nel 2023) è rappresentato da dipendenti nella fascia 30-50 anni, mentre i giovani al di sotto dei 30 anni costituiscono il 24% dell'organico (23% nel 2023).

Al fine di garantire parità di trattamento e tutela delle diversità, il Gruppo adotta un approccio orientato a valorizzare tutte le forme di diversità, promuovendo attivamente un ambiente inclusivo e aperto alle disabilità, riconoscendole come risorsa strategica.

In linea con il proprio Codice Etico e la normativa vigente, SACBO assicura il collocamento mirato delle persone con disabilità e rispetta le quote di assunzione obbligatorie previste dalla legge, avvalendosi anche degli strumenti previsti dalla normativa sul collocamento, come l'esonero parziale e il supporto al mondo cooperativo.

Il Gruppo persegue politiche di valorizzazione e inclusione, assicurando condizioni di lavoro accessibili e favorendo pari opportunità per tutti i dipendenti.

Tabella 14: Numero dipendenti del Gruppo con disabilità e percentuale rispetto al totale dei dipendenti

Persone con disabilità	UdM	2023	2024
Numero totale di dipendenti	n.	679	676
Numero di persone con disabilità		19	20
di cui Uomini		9	9
di cui Donne		10	11
% di dipendenti con disabilità	%	3%	3%

METRICHE SULL'EQUILIBRIO TRA VITA PROFESSIONALE E VITA PRIVATA

L'azienda si impegna attivamente a garantire ai dipendenti un'occupazione sicura e un sano equilibrio tra vita professionale e personale. Attraverso politiche di gestione degli orari di lavoro e tutela della genitorialità, l'organizzazione promuove il benessere complessivo del proprio team.

Nel 2024, come nel 2023, il 100% dei dipendenti ha avuto diritto a congedi per motivi familiari, in linea con quanto previsto dai contratti collettivi e dalla politica sociale aziendale. L'azienda registra con soddisfazione un aumento nell'utilizzo di questi congedi: il 20% del personale ne ha beneficiato, rispetto al 18% dell'anno precedente. La partecipazione femminile è leggermente superiore (24%) rispetto a quella maschile (17%). Nelle tabelle seguenti sono riportate le percentuali sopradescritte.

Tabella 15: Percentuale di dipendenti del Gruppo, aventi diritto, che hanno usufruito di congedi familiari suddivisi per genere

Dipendenti aventi diritto che hanno usufruito di congedi familiari, e una ripartizione per genere	UdM	2023			2024		
		Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Numero di dipendenti aventi diritto a congedi familiari	n.	358	321	679	367	309	676
Numero di dipendenti aventi diritto che hanno usufruito di congedi familiari	n.	52	68	120	62	75	137
% di dipendenti aventi diritto che hanno usufruito di congedi familiari	%	15%	21%	18%	17%	24%	20%

LAVORATORI NON DIPENDENTI

Oltre alle informazioni precedentemente fornite sui dipendenti, la forza lavoro dell'azienda include anche 27 collaboratori non dipendenti (rispetto ai 28 registrati al 31 dicembre 2023).

Questa categoria comprende i membri degli organi societari, come il Consiglio di Amministrazione, il Collegio Sindacale, il Comitato Etico, l'Organismo di Vigilanza (OdV) e l'Osservatorio Ambientale.

Nel conteggio sono stati esclusi i membri di questi organi che ricoprono anche il ruolo di dipendenti, mentre per il Consiglio di Amministrazione è stato incluso solo il presidente. Per quanto riguarda il Collegio Sindacale,

sono stati considerati solo i membri effettivi, escludendo i supplenti. Il dato complessivo dei collaboratori non dipendenti si basa sul conteggio delle singole persone e riflette la situazione alla fine del periodo di rendicontazione (31 dicembre 2023 e 31 dicembre 2024).

La riduzione di un'unità nel 2024 è dovuta alle dimissioni di un membro dell'Osservatorio Ambientale durante l'anno. Al momento della redazione di questo documento, questa posizione risulta ancora vacante.

Si precisa che nel novero dei collaboratori non dipendenti non figurano i 2 stagisti extra-curricolari attivi nell'anno di riferimento.

3.1.6 FORMAZIONE E SVILUPPO DELLE COMPETENZE

Le società del Gruppo adottano approcci e sistemi comuni finalizzati a promuovere la crescita e lo sviluppo del capitale umano. Di seguito, nelle tabelle, sono riportati i dettagli relativi ai dipendenti che hanno partecipato a revisioni periodiche delle retribuzioni nel 2023 e nel 2024, legate a valutazioni positive delle perfor-

mance (sia hard che soft skills) e/o a normali procedimenti di attestazione previsti dai contratti collettivi nazionali di lavoro (CCNL). È importante sottolineare che sono state considerate esclusivamente le valutazioni che hanno portato a interventi diretti sulla politica retributiva e/o all'attribuzione di livelli contrattuali.

Tabella 16: Percentuale di dipendenti che ha partecipato a revisioni regolari delle prestazioni suddivisi per genere

Dipendenti che hanno partecipato a revisioni regolari delle prestazioni	UdM	2023			2024		
		Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Numero totale di dipendenti	n.	358	321	679	367	309	676
Numero di dipendenti che hanno partecipato a revisioni regolari delle prestazioni*	n.	57	66	123	85	55	140
% di dipendenti che ha partecipato a regolari valutazioni delle prestazioni	%	16%	20%	18%	12%	18%	21%

* si specifica che solo per SACBO l'analisi viene svolta per tutti i dipendenti, con riferimento a BGYS si segue invece il normale iter di attestazione da CCNL.

Il Gruppo SACBO considera la formazione un elemento fondamentale per lo sviluppo delle proprie risorse umane. In tal senso, l'azienda si impegna ad accrescere le competenze dei dipendenti attraverso percorsi formativi mirati, che favoriscano l'acquisizione di competenze avanzate e il rafforzamento delle capacità gestionali e tecniche, in linea con i profili professionali e le competenze richieste dalle specifiche mansioni.

Per garantire una formazione completa e di qualità, l'azienda ha coinvolto sia formatori interni che società di formazione esterne altamente qualificate, assicurando sempre il rispetto delle normative vigenti e delle best practice di settore. Le ore di formazione dei dipendenti, suddivise per genere, relative agli anni 2023 e 2024 sono riportate nelle tabelle seguenti.

Tabella 17: Numero di ore di formazione erogate ai dipendenti del Gruppo suddivise per genere

Numero di ore di formazione per genere	UdM	2023	2024
Totale		30.547,0	34.248,9
di cui Uomini	n.	17.020,0	20.633,2
di cui Donne		13.527,0	13.615,7

Tabella 18: Numero medio di ore di formazione suddivise per genere

Numero medio di ore di formazione per genere	UdM	2023	2024
Totale		45,0	50,7
di cui Uomini	n.	47,5	56,2
di cui Donne		42,1	44,0

3.1.7 SALUTE E SICUREZZA

La tutela della salute e della sicurezza sul posto di lavoro è un principio cardine della filosofia aziendale, pienamente in linea con i valori espressi nel Codice Etico Comportamentale di Gruppo, costantemente soggetto a miglioramenti all'interno dei processi aziendali. Il Gruppo si impegna al fine di ottimizzare le condizioni lavorative, adottando una politica sulla salute e sicurezza aggiornata periodicamente e implementando un sistema di gestione specifico certificato ISO 45001. Grazie al supporto del Servizio di Prevenzione e Protezione (SPP), monitora con attenzione la conformità alle normative vigenti in materia di sicurezza sul lavoro e investe nella formazione dei dipendenti su tali tematiche: l'obiettivo è fornire loro le competenze necessarie per riconoscere, valutare e gestire i rischi in modo consapevole. Inoltre, l'SPP fornisce suggerimenti per

migliorare i processi produttivi e creare ambienti di lavoro più sicuri ed efficienti. L'adozione di sistemi di gestione per la salute e sicurezza sul lavoro è fondamentale per garantire a ciascun dipendente un ambiente di lavoro idoneo, privo di pericoli e condizioni rispettose della dignità individuale. In particolare, il 100% dei dipendenti del Gruppo risulta coperto da un sistema di gestione della salute e della sicurezza basato su requisiti legali e/o standard riconosciuti (100% nel 2023). Il Gruppo analizza e identifica le attività e le circostanze che hanno causato gli infortuni e implementa misure correttive mirate per prevenire la ricorrenza di tali eventi.

Nelle tabelle sottostanti vengono riportati i principali indicatori relativi alla salute e sicurezza dei lavoratori.

Tabella 19: Numero e percentuale di lavoratori del Gruppo coperti da sistema di gestione della salute e sicurezza

Lavoratori coperti dal sistema di gestione della salute e sicurezza	UdM	2023	2024
Lavoratori dipendenti	n.	679	676
Lavoratori non dipendenti	n.	-	-
% dei lavoratori coperti dal sistema di gestione della salute e sicurezza, inclusi:	%	679	100%
Lavoratori dipendenti	%	100%	100%
Lavoratori non dipendenti	%	-	-

Per l'anno di rendicontazione di riferimento, il Gruppo non ha sottoposto il proprio sistema di gestione

della salute e sicurezza ad audit o certificazioni esterne.

Tabella 20: Numero di decessi tra i lavoratori del Gruppo e altri lavoratori nei siti dell'impresa

Decessi tra i lavoratori propri	UdM	2023	2024
Numero di decessi avvenuti ai dipendenti durante l'anno di riferimento, inclusi:	n.	0	0
dovuti a infortuni sul lavoro	n.	0	0
dovuti a malattie professionali	n.	0	0
Numero di decessi avvenuti a non dipendenti durante l'anno di riferimento, inclusi:	n.	0	0
dovuti a infortuni sul lavoro	n.	0	0
dovuti a malattie professionali	n.	0	0
Numero di decessi avvenuti ad altri lavoratori che lavorano nei siti dell'impresa (es. lavoratori della catena del valore)	n.	0	0
dovuti a infortuni sul lavoro	n.	0	0
dovuti a malattie professionali	n.	0	0

Tabella 21: Numero di infortuni occorsi ai dipendenti del Gruppo

Infortuni sul lavoro occorsi ai dipendenti	UdM	2023	2024
Numero di casi	n.	25	8
Numero totale di ore lavorate dai dipendenti	n.	1.014.547	1.035.160
Tasso di infortuni sul lavoro (basato su 1.000.000 di ore lavorative)		24,64	7,72

Nel 2024 l'azienda ha riportato 8 casi di infortuni sul lavoro (di cui 2 attribuibili a SACBO e 6 a BGYIS), su un totale di oltre 1.035.160 ore lavorate, dato che risulta sostanzialmente in linea con le annualità precedenti.

La netta diminuzione che si rileva rispetto al 2023, anno nel quale il Gruppo ha riportato 25 casi di infortunio (di cui 1 attribuibili a SACBO e 24 a BGYIS), è dovuta al carattere di eccezionalità dell'anno in questione.

Tabella 22: Numero di malattie professionali registrate tra i lavoratori del Gruppo

Numero di malattie professionali registrate	UdM	2023	2024
Totale malattie professionali registrate, di cui:	n.	0	0
tra i dipendenti	n.	0	0
tra i non dipendenti	n.	0	0

Tabella 23: Numero di giorni persi a causa di infortuni, malattie o decessi tra i dipendenti del Gruppo

Numero di giorni persi	UdM	2023	2024
Totale giorni persi a causa di infortuni, malattie o decessi	n.	240	104
tra i dipendenti	n.	240	104

Per quanto concerne le giornate perse a causa di incidenti o malattie si è registrata una diminuzione, passando da 240 giorni nel 2023 a 104 nel 2024.

I giorni persi sono dati dalla somma delle 6 giornate relative ai dipendenti SACBO e 98 giornate per BGYIS. I giorni persi 2023 sono dati dalla somma delle 31 giornate relative ai dipendenti SACBO e 209 giornate per BGYIS.

In linea con quanto rendicontato lo scorso anno, anche nel 2024 non sono state registrate malattie professionali.

Il Gruppo SACBO monitora in maniera costante anche gli infortuni in itinere, ovvero i casi che avvengono durante il tragitto tra il domicilio del lavoratore e il luogo di lavoro, oppure durante i tragitti legati all'attività professionale, come spostamenti per trasferte lavorative o per la pausa pranzo, purché necessari e non deviati per motivi personali. Tra i dipendenti nel 2024 si sono contati 9 casi di infortuni in itinere, relativi a BGYIS, equivalenti a 101 giornate di lavoro perse mentre non si sono registrati casi di infortuni in itinere relativi a SACBO.

Tra i dipendenti, nel 2023 si sono contati 4 casi di infortuni in itinere, relativi a BGYIS, equivalenti a 33 giornate di lavoro perse e 1 caso di infortunio in itinere, relativo a SACBO, equivalente a 25 giornate di lavoro perse.

3.1.8 DIVARIO RETRIBUTIVO E REMUNERAZIONE TOTALE

Il sistema retributivo di SACBO è progettato per valorizzare le competenze, il ruolo e le responsabilità di ciascun individuo all'interno del Gruppo. Le politiche salariali sono finalizzate ad attrarre e valorizzare talenti altamente qualificati, e sono strutturate per incrementare la motivazione dei dipendenti.

Nella tabella seguente è riportato il divario retributivo di genere, calcolato sulla base dello stipendio base e delle componenti variabili o complementari corrisposte mensilmente ai dipendenti. A partire dal 2023, pur essendo ancora presente, tale divario si è notevolmente ridotto.

Tabella 24: Divario retributivo di genere

Divario retributivo di genere per categorie di dipendenti	UdM	2023	2024
Stipendio base ordinario e componenti complementari ⁴	%	13%	9%

Note

(4) La retribuzione considerata per il calcolo include in minimo contrattuale, la contingenza, l'EDR e il superminimo.

L'azienda ha effettuato un'analisi dettagliata del rapporto tra la remunerazione della persona con il salario più elevato e la remunerazione mediana degli altri dipendenti, basata sulle retribuzioni annuali lorde. Tale calcolo include tutte le tipologie contrattuali (full-time, part-time e contratti stagionali) e prende in considerazione gli elementi retributivi aggiuntivi, quali l'MBO (Management By Objectives), i Premi di Risultato e i Benefit aziendali. Nel 2024, il rapporto si attesta a 7,70, con una riduzione significativa di circa il 25% rispetto al valore registrato nel 2023 (10,25). Questo miglioramento riflette l'impegno dell'azienda verso una maggiore equità retributiva all'interno dell'organizzazione. Il divario retributivo si è notevolmente ridotto grazie a

due fattori principali: l'avvicendamento al vertice della direzione generale, che ha comportato una riduzione del 22,6% della retribuzione più alta, e l'aumento del 3% della retribuzione mediana. Quest'ultimo incremento è stato possibile grazie al rinnovo del CCNL, all'introduzione del Premio di Risultato in tutte le società del Gruppo e all'adozione di politiche retributive che meglio valorizzano le competenze e le professionalità di tutti i dipendenti.

Questi cambiamenti dimostrano l'impegno dell'azienda verso un sistema retributivo più equo e sostenibile nel tempo.



3.2 Lavoratori nella catena del valore (S2)

In questo capitolo:

[ESRS S2 (INTEGRAZIONE ESRS 2 SBM-2 ED SBM-3)]: Impatti, rischi e opportunità rilevanti connessi ai lavoratori nella catena del valore.

[ESRS S2-1]: Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore.

[ESRS S2-4] / [ESRS S2-3] / [ESRS S2-2]: Azioni relative ai lavoratori nella catena del valore.

3.2.1 IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI CONNESSI AI LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE

Sulla base dell'aggiornamento dell'analisi di materialità, i lavoratori della catena del valore si riconfermano un tema materiale; sono infatti emersi diversi impatti, rischi e opportunità materiali rispetto ad una pluralità di temi.

Tra gli impatti positivi, è stata considerata la potenziale promozione di un ambiente di lavoro più sicuro e stabile lungo tutta la catena di fornitura, attraverso contratti di lavoro solidi e duraturi, con un conseguente aumento dei livelli di sicurezza sociale per i lavoratori coinvolti. Inoltre, le revisioni periodiche dei contratti tra SACBO e i propri fornitori contribuiscono a mantenere gli standard di sicurezza e legalità nel tempo, promuovendo una cultura aziendale responsabile e sostenibile che non tolleri discriminazioni e promuova la parità di trattamento. L'implementazione di percorsi formativi condivisi favorisce lo sviluppo delle competenze professionali e la promozione del dialogo sociale tra management e sindacati.

Tuttavia, esistono anche criticità legate al tema, come le difficoltà nel garantire orari di lavoro adeguati per i turnisti e i rischi per la salute e sicurezza dei lavoratori, sia all'interno della struttura aeroportuale che nelle immediate vicinanze. Infine, è stato evidenziato il potenziale impatto negativo derivante dalla perdita di dati sensibili e/o dati personali/particolari, con conseguenti violazioni della privacy di fornitori, affidatari e compagnie aeree.

Per quanto riguarda i rischi e le opportunità rilevanti, il rischio che i fornitori non rispettino i diritti dei lavoratori e le normative giuslavoristiche, portando a possibili interruzioni nel servizio dovute a scioperi, assenteismo e difficoltà nel trattenerne i dipendenti, può compromettere la continuità operativa e incidere indirettamente sulla reputazione del Gruppo. Allo stesso modo, il non rispetto delle normative sulla salute e sicurezza da parte dei fornitori può esporre i lavoratori a rischi considerevoli. Ulteriore rischio potrebbe generarsi in concomitanza alla possibile discontinuità nel servizio di mobilità reso dalle compagnie aeree stesse, in ipotesi di malfunzionamenti o problemi che possono portare a ritardi o cancellazioni di voli.

Dall'altro lato, la garanzia del rispetto dei diritti dei lavoratori lungo la catena di fornitura, inclusa la libertà di associazione, la formazione di consigli del lavoro e il rispetto dei diritti sindacali, rappresenta per il Gruppo un'opportunità di promuovere una maggiore continuità operativa, riducendo le probabilità di interruzioni nella catena di approvvigionamento.

In questo contesto, la dipendenza da terze parti rappresenta un importante rischio per SACBO, soprattutto in relazione alla sicurezza informatica. A dispetto di contratti e accordi, l'azienda potrebbe non essere in grado di monitorare completamente le pratiche e le politiche di sicurezza di tutti i suoi fornitori e collaboratori esterni, portando a situazioni in cui la sicurezza dei dati e delle informazioni dell'azienda non è adeguatamente tutelata.

Per quanto riguarda la tipologia di lavoratori coinvolti nell'analisi di impatti rischi e opportunità, sono stati presi in considerazione i lavoratori che esercitano la propria attività presso la sede dell'impresa ma che non fanno parte della forza lavoro propria e i lavoratori che lavorano nella catena del valore a monte e a valle dell'impresa. Nello specifico, SACBO si relaziona con una pluralità di attori a monte e a valle. In particolare:

- A monte della catena del valore troviamo, ad es-

empio, i lavoratori che operano presso i fornitori di energia, gas, acqua e altri materiali o presso i fornitori di servizi IT e attrezzature impiantistiche e di Ground Support Equipment (GSE). A questi si aggiungono lavoratori di società che forniscono servizi di sicurezza aeroportuale, consulenze legali e assicurative, servizi di ingegneria e architettura (SIA) oltre che servizi di manutenzione delle infrastrutture aeroportuali;

- a valle della catena del valore troviamo invece i lavoratori impiegati in attività di gestione e smaltimento rifiuti, i lavoratori delle società di autonoleggio, trasporto e gestione dei parcheggi dello scalo, la forza lavoro delle compagnie aeree, i lavoratori che operano nei servizi di security e oltre che i lavoratori delle diverse tipologie di negozi e affidatari, presenti all'interno del sedime aeroportuale (quali,

ad esempio, negozi retail, bar e ristoranti, farmacie, cambiavalute, servizi di telefonia).

Con riferimento alle categorie di lavoratori potenzialmente più vulnerabili a impatti negativi, è stato rilevato che i lavoratori impiegati su turni (ad esempio, gli addetti alla vigilanza) risultano maggiormente esposti, a causa della natura e dell'organizzazione delle loro attività, a possibili criticità nelle condizioni lavorative e negli orari di lavoro.

Le successive tabelle riassumono quanto detto su impatti, rischi e opportunità rilevanti rispetto al tema dei lavoratori nella catena del valore:

IMPATTI MATERIALI

Standard tematico	Sottotema	Sotto-sotto tema	Fase della catena del valore	Descrizione impatto	Tipologia di impatto	Orizzonte temporale
ESRS S2 - Lavoratori nella catena del valore	Condizioni di lavoro	Occupazione sicura	A monte e a valle	Impatto delle aziende della catena del valore verso i dipendenti dei propri fornitori grazie alla promozione di un ambiente di lavoro più sicuro e stabile lungo tutta la catena di fornitura, promuovendo contratti di lavoro solidi e duraturi. Ciò si traduce in un aumento dei livelli di sicurezza sociale per i lavoratori coinvolti e nella protezione da dimissioni forzate o ingiustificate. Inoltre, le revisioni periodiche dei contratti e delle pratiche lavorative contribuiscono a mantenere gli standard di sicurezza e legalità nel tempo, promuovendo una cultura aziendale responsabile e sostenibile che non tolleri discriminazioni e promuova la parità di trattamento.	Positivo potenziale	Lungo periodo
		Salari adeguati				
		Libertà di associazione, esistenza di comitati aziendali e diritti di informazione, consultazione e partecipazione dei lavoratori				
	Parità di trattamento e di opportunità per tutti	Occupazione e inclusione delle persone con disabilità				
		Misure contro la violenza e le molestie sul luogo di lavoro				
		Parità di genere e parità di retribuzione per un lavoro di pari valore				
		Diversità				

ESRS S2 - Lavoratori nella catena del valore	Parità di trattamento e di opportunità per tutti	Formazione e sviluppo delle competenze	A monte e a valle	Aumento del livello di competenza dei lavoratori nella catena del valore attraverso l'implementazione di percorsi di formazione in base ai profili professionali e alle conoscenze necessarie.	Positivo attuale	Breve periodo
ESRS S2 - Lavoratori nella catena del valore	Condizioni di lavoro	Orario di lavoro	A monte e a valle	Difficoltà nel garantire condizioni lavorative e orari di lavoro adeguati per i lavoratori della catena di fornitura che operano su turni (es. addetti alla vigilanza).	Negativo potenziale	Breve periodo
ESRS S2 - Lavoratori nella catena del valore	Condizioni di lavoro	Dialogo sociale ----- Contrattazione collettiva	A monte e a valle	Promozione dell'importanza del dialogo sociale tra il management delle organizzazioni lungo la catena di fornitura e le organizzazioni sindacali , mirato alla tutela dei dipendenti lungo la catena di fornitura. Questo favorisce un ambiente lavorativo più inclusivo e collaborativo, promuovendo la risoluzione pacifica delle controversie e il rispetto delle disposizioni stabilite nel contratto collettivo nazionale.	Positivo potenziale	Medio periodo
ESRS S2 - Lavoratori nella catena del valore	Condizioni di lavoro	Salute e sicurezza	A monte e a valle	Impatto sui lavoratori della catena di fornitura in relazione a possibili danni alla salute e la sicurezza nello svolgimento delle proprie attività , sia all'interno della struttura aeroportuale che nelle immediate vicinanze.	Negativo attuale	Breve periodo
ESRS S2 - Lavoratori nella catena del valore	Altri diritti connessi al lavoro	Riservatezza	Lungo la catena del valore	Impatto connesso alla perdita di dati ed informazioni sensibili di fornitori, affidatari e compagnie aeree e violazione della loro privacy.	Negativo potenziale	Breve periodo

RISCHI E OPPORTUNITÀ MATERIALI

Standard tematico	Sottotema	Sotto-sotto tema	Fase della catena del valore	Rischio/ Opportunità	Descrizione Rischio/Opportunità	Orizzonte temporale
ESRS S2 - Lavoratori nella catena del valore	Condizioni di lavoro	Occupazione sicura	A monte e a valle	Rischio	Rischio di mancato rispetto dei diritti dei lavoratori da parte dei fornitori dell'aeroporto . Questo rischio si manifesta quando i fornitori non aderiscono alle normative in materia di lavoro, comportando potenziali interruzioni nella catena di fornitura e rischi per il benessere dei dipendenti lungo tale catena.	Breve periodo
ESRS S2 - Lavoratori nella catena del valore		Salari adeguati				
ESRS S2 - Lavoratori nella catena del valore	Condizioni di lavoro	Libertà di associazione, esistenza di comitati aziendali e diritti di informazione, consultazione e partecipazione dei lavoratori	A monte e a valle	Opportunità	Garantendo il rispetto dei diritti dei lavoratori lungo la catena di fornitura , inclusa la libertà di associazione, la formazione di consigli del lavoro e il rispetto dei diritti sindacali, l'aeroporto può promuovere relazioni di fornitura etiche e responsabili.	Breve periodo
ESRS S2 - Lavoratori nella catena del valore	Condizioni di lavoro	Orario di lavoro Dialogo sociale Contrattazione collettiva	A monte e a valle	Rischio	Rischio di mancato rispetto delle normative in ambito giuslavoristico da parte dei fornitori dell'aeroporto . Questo rischio si manifesta quando i fornitori non adottano politiche e pratiche conformi alle normative del lavoro, mettendo a rischio il benessere dei dipendenti lungo la catena di fornitura e compromettendo la continuità delle forniture e dei servizi critici.	Breve periodo
ESRS S2 - Lavoratori nella catena del valore	Condizioni di lavoro	Salute e sicurezza	A valle	Rischio	La mancata manutenzione degli aeromobili da parte delle compagnie aeree può incrementare il rischio che si verifichino malfunzionamenti o problemi che possono portare a ritardi o cancellazioni di voli, causando interruzioni di servizio sia per l'aviazione commerciale sia per quella civile. Questo non solo danneggia l'efficienza operativa dell'aeroporto, ma può anche danneggiare la reputazione dell'aeroporto se viene percepito come non affidabile.	Breve periodo
ESRS S2 - Lavoratori nella catena del valore	Condizioni di lavoro	Salute e sicurezza	A monte e a valle	Rischio	Rischio di mancato rispetto delle normative sulla salute e sicurezza da parte dei fornitori che si possono riflettere in potenziali incidenti. Tale rischio si manifesta quando i fornitori non adottano politiche e pratiche conformi alle leggi sulla salute e sicurezza sul lavoro, esponendo i dipendenti lungo la catena di fornitura a potenziali rischi per la salute e la sicurezza.	Breve periodo

ESRS S2 - Lavoratori nella catena del valore	Parità di trattamento e di opportunità per tutti	Occupazione e inclusione delle persone con disabilità ----- Misure contro la violenza e le molestie sul luogo di lavoro ----- Parità di genere e parità di retribuzione per un lavoro di pari valore ----- Diversità	A monte e a valle	Rischio	Rischio di mancato rispetto dei principi di inclusione e diversità da parte dei fornitori . Questo rischio si estende oltre la mera violazione delle normative anti-discriminazione e si concentra sulla mancanza di politiche e prassi che favoriscano un ambiente di lavoro inclusivo e rispettoso, in linea con le migliori pratiche e gli standard etici. I fornitori dell'aeroporto svolgono un ruolo cruciale nell'offrire una vasta gamma di servizi essenziali, che vanno dalla manutenzione delle strutture alle operazioni di sicurezza e alla gestione delle risorse umane. Tuttavia, se tali fornitori non adottano politiche e pratiche che promuovano l'impiego e l'inclusione delle persone con disabilità, la prevenzione della violenza e delle molestie sul luogo di lavoro, la parità di genere e la promozione della diversità, possono emergere rischi finanziari e operativi significativi per l'aeroporto.	Breve periodo
ESRS S2 - Lavoratori nella catena del valore	Altri diritti connessi al lavoro	Riservatezza Integrità Disponibilità	Lungo la catena del valore	Rischio	La dipendenza da terze parti rappresenta un importante rischio per SACBO, soprattutto in relazione alla sicurezza delle informazioni. L'ampio numero di fornitori e di collaboratori esterni aumenta il numero di potenziali punti di ingresso per attacchi informatici. Questo può aumentare la vulnerabilità dell'azienda a violazioni di dati e altre forme di attacchi informatici. Inoltre, la dipendenza da terze parti può comportare una certa perdita di controllo da parte del Gruppo. A dispetto di contratti e accordi, l'azienda potrebbe non essere in grado di monitorare completamente le pratiche e le politiche di sicurezza di tutti i suoi fornitori e collaboratori esterni. Questo potrebbe portare a situazioni in cui la sicurezza dei dati e delle informazioni dell'azienda non è adeguatamente tutelata.	Breve periodo

3.2.2 POLITICHE CONNESSE AI LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE

Con riferimento ai lavoratori della catena del valore, il Codice Etico del Gruppo rappresenta la principale politica di riferimento da momento che anche *"partner commerciali ed operativi che abbiano un ruolo in progetti ed operazioni"* e *"tutti coloro che, direttamente o indirettamente, stabilmente o temporaneamente, instaurano con il Gruppo rapporti e relazioni o, comunque, operano per perseguirne gli obiettivi"* risultano quali destinatari del documento. Il Codice Etico costituisce lo strumento fondamentale per il controllo dei rapporti economici, finanziari, sociali e relazionali, con clienti e i fornitori. Il Codice Etico è reso disponibile per tutti, clienti e fornitori, ed inserito nei siti aziendali, e tutti i destinatari sono tenuti ad osservarne e applicarne le disposizioni nei rapporti interni ed esterni, a contribuire attivamente alla sua attuazione ed a segnalare eventuali mancanze. L'omessa segnalazione costituisce violazione del Codice e dei suoi principi.

SACBO impone ai soggetti della catena del valore il rispetto del Codice Etico tramite clausole contrattuali ad hoc, secondo quanto previsto dal Codice stesso: *"la conoscenza e l'adesione al Codice Etico da parte di terzi è assicurata mediante l'inserimento di apposite clausole nei contratti che disciplinano qualsivoglia rapporto di collaborazione con il Gruppo, a garanzia della conoscenza e del rispetto dei principi etici contenuti nel Codice. Tutti i Destinatari ed i Terzi si impegnano ad operare con lealtà, serietà, onestà, competenza e trasparenza, nell'assoluto rispetto delle leggi e delle normative vigenti."*

In particolare, per quanto riguarda i rapporti con i fornitori, il Gruppo utilizza standard contrattuali che includono, tra le varie clausole, l'accettazione delle proprie modalità per il "Sistema di gestione ambientale", per il "Sistema di gestione Sicurezza e Salute" (con certificazione ISO 45001) e il "Rispetto della normativa in materia di responsabilità delle persone giuridiche" (Codice Etico comportamentale di Gruppo). L'inadempimento da

parte del fornitore potrebbe comportare la risoluzione del contratto. La formalizzazione di ordini e contratti (di importo inferiore alla soglia comunitaria) avviene con soggetti attinti dall'Albo fornitori, come previsto dalle procedure aziendali.

In coerenza con il valore di "responsabilità" riportato nel Codice Etico, il Gruppo seleziona accuratamente i propri fornitori. In particolare, negli appalti di natura pubblicistica, in sede di gara e procedure selettive SACBO adotta nei punteggi assegnati criteri premiali ai partecipanti che vantano le seguenti certificazioni volontarie: sistema di gestione ambientale (ISO14001); sistema per la sicurezza sul lavoro (ISO45001); sistema per la sicurezza delle informazioni (ISO27001).

Quanto al successivo monitoraggio dell'attività dei fornitori con contratti in corso, vengono effettuati controlli di conformità alle procedure interne e verifiche di effettività delle prestazioni effettuate a favore di SACBO. In caso di notizie o informazioni riguardanti rappresentanti dei fornitori indagati per attività riconducibili alla violazione di norme previste dal modello organizzativo e di gestione ai sensi del D.Lgs. 231/2001, vengono attivati i controlli dal processo di selezione fino alle attività svolte. In caso di condanna definitiva del fornitore per un reato previsto dal D.Lgs. 231/2001 è autorizzata, tramite clausola contrattuale, a risolvere il contratto con il fornitore.

Inoltre, il Gruppo opera nel pieno rispetto delle leggi e delle normative vigenti al fine di tutelare tutti i soggetti coinvolti e di garantire il rispetto degli accordi contrattuali.

Rispetto al tema dell'approvvigionamento sostenibile SACBO intende formalizzare la propria Sustainability Procurement Policy entro il 2025. Tale politica prevede al proprio interno l'analisi dei rischi (volta ad analizzare i fornitori, i loro impatti ESG ed i presidi esistenti) per mettere a punto un piano d'azione secondo un approccio *risk-based*.

3.2.3 AZIONI RELATIVE AI LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE

Riconoscendo l'importanza dell'impatto sociale e ambientale nella catena di approvvigionamento, il Gruppo ha intrapreso nel 2024 il progetto EcoVadis per supportare lo sviluppo di un programma di acquisti sostenibili, sottoponendosi esso stesso al questionario per la valutazione.

Avviato nel 2024, il progetto ha coinvolto i fornitori principali nella valutazione del loro livello di sostenibilità su quattro aree:

1. Ambiente;
2. Pratiche lavorative e Diritti Umani;
3. Etica;
4. Approvvigionamento Sostenibile.

La valutazione è supportata da indicatori chiave di prestazione (KPI), e il programma prevede un'attività di collaborazione con i fornitori coinvolti, finalizzata al miglioramento continuo degli indicatori definiti. Il processo di valutazione EcoVadis è stato avviato nel 2024, con l'identificazione e la valutazione di un primo gruppo di fornitori (selezionati in base al fatturato, con l'obiettivo di monitorare il 90% di loro) prevista per dicembre 2024. Il programma proseguirà nel 2025 con il coinvolgimento di ulteriori fornitori.

Per mitigare il potenziale impatto negativo legato a rischi per la salute e la sicurezza durante le attività svolte,

sia all'interno della struttura aeroportuale che nelle sue vicinanze, SACBO eroga corsi di formazione in ambito di safety aeroportuale, destinati ai lavoratori della catena del valore, in relazione alle aree in cui operano. Inoltre, è disponibile l'app gratuita "1Safe", che consente a chiunque lo desideri di segnalare alla Control Room di SACBO situazioni di pericolo (ad esempio, un bagaglio abbandonato) riscontrate durante il transito all'interno del sedime aeroportuale. Nel 2025, è prevista l'integrazione nell'app di una nuova funzionalità, disponibile per gli operatori aeroportuali su base volontaria, che consentirà loro di inviare un alert alla Control Room in caso di situazioni di pericolo, al fine di tutelare la loro incolumità durante gli spostamenti all'interno del sedime aeroportuale.

Per quanto riguarda la protezione dei dati personali e delle informazioni sensibili di fornitori, affidatari e compagnie aeree, e per prevenire la violazione della privacy, il Gruppo, oltre a garantire il massimo impegno per la protezione dei dati in conformità con il GDPR, sta valutando di regolamentare contrattualmente gli aspetti legati alla cybersecurity in tutte le forniture di beni e servizi ICT. Questo processo si estenderà alle forniture ICT meno critiche, come già fatto nel 2024 per le forniture più critiche, mediante l'introduzione di specifiche di sicurezza delle informazioni nei capitolati di gara e nelle richieste di acquisto.



3.3 Comunità interessate (S3)

In questo capitolo:

[ESRS 2 SBM-2 - S3] / [ESRS 2 SBM-3 - S3]: Impatti, rischi e opportunità rilevanti connessi ai lavoratori nella catena del valore.

[ESRS S3-1]: Politiche relative alle comunità interessate.

[ESRS S3-2]: Processi di coinvolgimento delle comunità interessate.

[ESRS S3-3]: Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono alle comunità interessate di esprimere preoccupazioni.

[ESRS S3-4] / [ESRS S3-5]: Azioni e obiettivi connessi alle comunità interessate.

3.3.1 IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI CONNESSI ALLE COMUNITÀ INTERESSATE

SACBO ha inteso da sempre il significato di “Rapporto con il Territorio” nella sua piena accezione, in cui l’aspetto della compatibilità ambientale è solo una delle componenti, in piena armonia con i principi espressi nel merito dalle norme europee, nazionali e regionali. SACBO e il Territorio non costituiscono due realtà distinte, o in contrapposizione: le reciproche interazioni economiche, connesse allo sviluppo, costituiscono un unicum senza soluzione di continuità. Le operazioni proprie del Gruppo generano un impatto positivo sulle comunità locali interessate dalle proprie attività tramite l’approvvigionamento da fornitori locali e la creazione di un indotto di servizi connessi all’aeroporto, con conseguenze positive di redistribuzione di ricchezza sul territorio. La presenza dello scalo garantisce oggi oltre 11.500 posti di lavoro diretti, occupati cioè da lavoratori le cui attività sono direttamente riferibili allo scalo (gestore, handlers, compagnie, controllori di volo, enti di stato, sicurezza ai gate, pulizie, negozi, catering, ristoranti ed esercizi commerciali), producendo circa 649 milioni di Euro/anno del PIL italiano (fonte ACI Europe). Unitamente all’impatto indiretto ed indotto, la presenza dello scalo genera circa 29.700 posti di lavoro ed un valore economico di circa 1.470 milioni di Euro/anno a livello nazionale.

SACBO evidenzia come la positiva e simbiotica sinergia creata tra territorio ed aeroporto, avvenuta in questi anni, debba essere non solo consolidata, ma mantenuta e garantita nel tempo. La perdita di competitività dello scalo o del territorio rispetto al macrosistema del Nord Italia costituirebbe premessa ad un progressivo depauperamento del tessuto economico raggiunto dal territorio, unita ad una perdita di connettività il cui epilogo rischierebbe di tradursi in un vero e proprio collasso.



Inoltre, il coinvolgimento e dialogo con la comunità locale permette di considerare le istanze di questo importante stakeholder nello svolgimento di tutte le attività del Gruppo. È logico e naturale ritenere che il territorio debba essere partecipe delle scelte di sviluppo, orientate alla minimizzazione dell'impatto ambientale attraverso l'impiego di strumenti operativi e tecnologie aeronautiche innovativi.

A tale riguardo, SACBO tiene in massima evidenza le esternalità ambientali prodotte dallo scalo, mai ignorate nel corso degli anni e del processo di crescita dello scalo stesso; volontà confermata fattivamente attraverso la promozione continua di interventi volti a mitigare l'impatto delle proprie attività. L'esternalità acustica prodotta dalle attività a monte della catena del valore (l'attività volativa) costituisce infatti la principale matrice ambientale con ripercussioni sulle comunità limitrofe allo scalo, poste a valle della catena del valore. Ha caratteristiche generalizzate, intrinseche nell'attività di scalo e come detto, è quasi esclusivamente condizionato dalle attività volative delle compagnie aeree poste a monte della catena del valore, parzialmente modulabili da relazioni commerciali. L'inefficacia delle azioni per mitigare tale impatto, comporterebbero il rischio di danneggiare la relazione con le comunità locali e gli stakeholder, le cui rimostranze potrebbero comportare una limitazione forzata del traffico aeroportuale, se non addirittura il rischio di implicazioni legali.

La definizione del Piano di Zonizzazione Acustica Aeroportuale da parte della Commissione Aeroportuale a novembre del 2023 ha rappresentato un importante punto di partenza nella gestione dell'impatto acustico a tutela dell'ambiente e della salute dei cittadini, fornendo un modello di riferimento per altre infrastrutture aeroportuali italiane. L'attuazione di tale Piano, che serve a regolare e controllare l'impatto acustico dell'aeroporto sul territorio circostante, stabilendo limiti di rumore ammissibili in diverse aree, ha garantito il coinvolgimento diretto delle comunità locali nel processo decisionale, favorendo una partecipazione attiva e trasparente nella definizione del cosiddetto "intorno aeroportuale" inteso come insieme delle comunità locali acusticamente impattate dall'attività volativa.

Inoltre, il supporto offerto alla Commissione Aeroportuale, composta da ENAC e numerosi enti nazionali, regionali e locali (Ministero dell'Ambiente, Regione Lombardia, Provincia di Bergamo, ARPA Lombardia e Comuni di Bergamo, Orio al Serio, Grassobbio, Seriate, Azzano San Paolo, Bagnatica, Brusaporto, Costa di Mezzate, Bolgare, vettori aerei, Ente nazionale di assistenza al volo e Comitato Utenti Aeroporto), ha garantito un confronto strutturato che ha permesso di adattare il piano alle esigenze del territorio. Il rischio derivante dall'assenza di un dialogo aperto e costruttivo con la comunità locale è rilevante per il Gruppo, poiché il mancato confronto potrebbe creare un clima di ostilità nei confronti dell'aeroporto e delle sue attività e comportare un aumento dei conflitti sociali e delle tensioni pubbliche.

A tal proposito, negli ultimi anni, SACBO ha promosso interventi di mitigazione ambientale sul territorio limitrofo all'aeroporto per 10 milioni di euro, a valle dei quali è stato possibile verificarne la positiva utilità ed efficacia. Alcuni esempi comprendono:

- interventi di compensazione ambientale sia nell'area aeroportuale che nelle zone limitrofe (realizzazione di barriere antirumore, bonifica bellica e piantumazione di nuovi alberi);
- interventi a favore delle Pubbliche amministrazioni locali (realizzazione di piste ciclabili nell'area circostante l'aeroporto, miglioramento copertura istituti scolastici, realizzazione di reti fognarie);
- interventi biennali di mitigazione acustica nelle zone residenziali, per ridurre l'inquinamento acustico causato dall'aeroporto. A questo proposito, nel 2024 è stato promosso un bando da 4,5 milioni di euro per la protezione acustica di oltre 200 abitazioni i cui interventi saranno realizzati nel corso del 2025.

Impatti e rischi materiali riferiti alla dimensione delle comunità interessate e appena descritti sono riassunti nelle seguenti tabelle:

IMPATTI MATERIALI

Standard tematico	Sottotema	Sotto-sotto tema	Fase della catena del valore	Descrizione impatto	Tipologia di impatto	Orizzonte temporale
S3 - Comunità interessate	Diritti economici, sociali e culturali delle comunità	Impatti legati al territorio	Operazioni proprie	Impatto sulla comunità locale attraverso la redistribuzione di ricchezza sul territorio grazie ad approvvigionamento da fornitori locali e generazione di un indotto di servizi connessi all'aeroporto.	Positivo attuale	Breve periodo
S3 - Comunità interessate	Diritti economici, sociali e culturali delle comunità	Impatti legati al territorio	A valle	Impatto su passeggeri ed in particolar modo comunità limitrofe derivante dall'inquinamento acustico generato dalle operazioni svolte nell'esercizio dell'aeroporto.	Negativo attuale	Breve periodo
S3 - Comunità interessate	Diritti economici, sociali e culturali delle comunità	Libertà di espressione	Operazioni proprie	Coinvolgimento e dialogo con la comunità locale al fine considerare le loro istanze nello svolgimento delle attività di business.	Positivo attuale	Breve periodo

RISCHI E OPPORTUNITÀ MATERIALI

Standard tematico	Sottotema	Sotto-sotto tema	Fase della catena del valore	Rischio/ Opportunità	Descrizione Rischio/Opportunità	Orizzonte temporale
S3 - Comunità interessate	Diritti civili e politici delle comunità	Libertà di espressione	Operazioni proprie	Rischio	Rischi derivanti dalla mancata interlocuzione con comunità locale nell'ambito della gestione aeroportuale. Questo potrebbe comportare un aumento dei conflitti sociali e delle tensioni pubbliche. L'assenza di un dialogo aperto e costruttivo con la comunità locale potrebbe creare un clima di ostilità nei confronti dell'aeroporto e delle sue attività ed eventualmente sfociare in citazioni in giudizio.	Breve periodo
S3 - Comunità interessate	Diritti civili e politici delle comunità	Impatti legati al territorio	A valle	Rischio	Inefficace mitigazione e limitazione dell'inquinamento acustico. L'inefficacia delle azioni mitigative dell'inquinamento acustico può portare ad un peggioramento delle relazioni con le comunità locali e gli stakeholder e ad una limitazione forzata del traffico aeroportuale. Eventuale rischio di essere citati in giudizio dalla collettività.	Breve periodo

3.3.2 POLITICHE RELATIVE ALLE COMUNITÀ INTERESSATE

Le politiche, le procedure e i sistemi di gestione adottati dalle società del Gruppo per affrontare le tematiche di sostenibilità producono effetti positivi non solo sulle loro operazioni, ma anche sui territori e sulle comunità locali. La politica di Qualità, Sicurezza e Ambiente assicura il controllo continuo delle condizioni di sicurezza e la gestione delle situazioni di emergenza.

A sostegno degli impegni delineati in questa politica, il Gruppo ha stabilito nel "Codice Etico Comportamentale" i principi e i valori fondamentali che devono guidare le attività aziendali. Questi principi si applicano non solo ai dipendenti, ma anche a tutti gli stakeholder, inclusi amministratori, collaboratori e partner, che possono avere un impatto sulla comunità locale. La supervisione e l'attuazione di queste politiche sono affidate al Direttore Generale, che lavora a stretto contatto con il Chief Sustainability Officer, garantendo un monitoraggio continuo e l'applicazione delle strategie di sostenibilità e integrità aziendale.

3.3.3 PROCESSI DI COINVOLGIMENTO DELLE COMUNITÀ INTERESSATE

SACBO ritiene che le relazioni con la comunità, le amministrazioni locali e i rappresentanti dei cittadini abbiano un valore imprescindibile per il proprio business: per questa ragione il Gruppo si attiva creando tavoli di confronto e promuovendo iniziative in sinergia con le necessità del territorio. In particolare, il gestore aeroportuale partecipa attivamente a progetti territoriali, contribuendo con proprie risorse a opere di rilevanza pubblica. Inoltre, al fine di gestire gli impatti e i rischi individuati e integrare nelle proprie decisioni strategiche anche gli interessi degli stakeholder rilevanti, SACBO ha integrato un processo di coinvolgimento delle comunità interessate nelle procedure di compatibilità ambientale, in linea con le normative vigenti. Nell'ambito del Piano di Sviluppo Aeroportuale e del Piano di Zonizzazione Acustica Aeroportuale, è stato previsto un'ampia partecipazione della comunità locale, tra cui anche le istituzioni presenti sui territori interessati così come stabilito dalla normativa di Valutazione di Impat-

to Ambientale per quanto attiene al processo partecipativo del PSA e della Valutazione Ambientale strategica in riferimento al Piano di Zonizzazione Acustica. Nell'ambito del PSA, questi confronti hanno consentito di raccogliere osservazioni e suggerimenti, portando a modifiche significative del piano per rispondere alle esigenze territoriali. Seppur non obbligatori per legge, sono stati organizzati ulteriori incontri con i rappresentanti delle amministrazioni locali presso la sede del gestore aeroportuale per approfondire i contenuti del PSA e favorire un dialogo costruttivo al fine di favorire un confronto su tematiche ambientali e urbanistiche, collaborativo.

SACBO garantisce il coinvolgimento delle comunità locali, affidando la responsabilità di questo processo ai suoi massimi vertici, ovvero il Presidente del Consiglio di Amministrazione e il Direttore Generale. La struttura interna, sotto la supervisione del Direttore Generale, vede il contributo chiave della Direzione Infrastrutture e dell'Unità Sviluppo Sostenibile, i quali, curano la documentazione e supportano direttamente i vertici aziendali nelle interlocuzioni con il territorio.

La ricezione favorevole delle diverse osservazioni da parte delle comunità locali durante le consultazioni avvenute negli scorsi anni dimostra la validità del processo partecipativo attraverso risultati concreti che riflettono le esigenze del territorio e consolidando il ruolo strategico del Gruppo nel territorio.

3.3.4 PROCESSI PER PORRE RIMEDIO AGLI IMPATTI NEGATIVI E CANALI CHE CONSENTONO ALLE COMUNITÀ INTERESSATE DI ESPRIMERE PREOCCUPAZIONI

Il Gruppo SACBO, e le sue società, prestano costantemente grande attenzione nella gestione corretta e tempestiva degli impatti negativi generati dalle proprie attività di business. In particolar modo sono evidenti gli impatti relativi all'inquinamento acustico sul Territorio dell'intorno aeroportuale.

Per far fronte a tali esternalità, SACBO, in conformità con le normative nazionali ed europee in materia di gestione del rumore ambientale, ha adottato un approccio strategico per minimizzare l'impatto acustico del traffico aeroportuale sulle comunità in prossimità

delle sue sedi. Il gestore aeroportuale redige, con cadenza quinquennale, un Piano d'Azione sul rumore, in linea con il D.lgs. 194/2005 e le relative linee guida. Il piano, aggiornato nel 2024, include una mappatura acustica, la valutazione del numero di persone esposte al rumore, le misure già attuate e i progetti futuri, oltre agli interventi pianificati per i prossimi cinque anni. Tale documentazione consente una gestione proattiva dell'inquinamento acustico e una strategia di mitigazione a lungo termine, assicurando la compatibilità delle attività aeroportuali con il territorio circostante.

A seguito dell'approvazione del Piano di Zonizzazione Acustica nel 2023, SACBO ha avviato una valutazione delle possibili criticità acustiche, basata sui criteri stabiliti dal DPCM 29/11/00 per il contenimento del rumore. Durante il 2024, la Società ha promosso campagne di monitoraggio acustico, utilizzando postazioni mobili, per ampliare e integrare i dati raccolti dalle otto centraline fisse della rete di monitoraggio e nel 2025 verranno avviate le attività per la redazione del Piano di Abbattimento e Contenimento del Rumore come stabilito dal decreto citato. Gli impegni intrapresi, riflettono la volontà di SACBO di garantire soluzioni efficaci per la riduzione degli impatti rilevanti e il miglioramento della qualità della vita nelle aree limitrofe allo scalo.

Il rumore di origine aeronautica, caratterizzato dalla serie di eventi acustici relativi ai singoli sorvoli aerei,

è descritto dall'indicatore Livello di Valutazione Aeroportuale (LVA), introdotto dal DM 31/10/97 "Metodologia di misura del rumore aeroportuale". Questo indice fornisce in dB(A) il livello del rumore attribuibile esclusivamente ai movimenti aerei nelle tre settimane di maggior traffico dell'anno solare, ciascuna individuata in un periodo climatico differente (ottobre-gennaio, febbraio-maggio, giugno-settembre).

Questo indice si calcola attraverso la media logaritmica degli indici giornalieri, a loro volta ricavati da quelli relativi al periodo diurno (tra le ore 6:00 e le 23:00) e notturno (tra le 23:00 e le 6:00).

Nel calcolo dell'indice LVA, al livello di rumore delle operazioni aeree notturne, nella fascia oraria dalle 23:00 alle 6:00, viene applicato un fattore 10 di penalizzazione, equiparando quindi il disturbo causato da un volo notturno a quello di dieci voli in periodo diurno.

La gestione e controllo della rete di monitoraggio del rumore aeroportuale viene puntualmente effettuata, con risultati positivi. I confronti di rendimento e qualità dei dati raccolti dalla rete nell'ultimo triennio mostrano un miglioramento nella quantità, qualità ed attendibilità, stabilmente al di sopra del 98% del rendimento massimo raggiungibile.

Di seguito l'indice LVA misurato dalla rete di Monitoraggio Rumore Aeroportuale:

Tabella 25: Livello di Valutazione Aeroportuale

LVA - dB (A)		
Postazione	2023	2024
Bergamo - Via Linneo	61,5	62,0
Bergamo - Via Quasimodo	63,0	63,5
Bergamo - Via Colognola ai Colli	61,5	62,0
Azzano San Paolo - Via XXIV Maggio	57,5	59,0
Orio al Serio - Largo XXV Aprile	60,0	61,0
Bagnatica - Via delle Groane	67,0	67,5
Seriate - Via Basse	68,0	68,5

Inoltre, SACBO ha sempre considerato la tutela della salute della popolazione limitrofa all'aeroporto di Milano-Bergamo una priorità, avviando studi epidemiologici per comprendere gli impatti delle attività aeroportuali sulla comunità. Il primo studio, avviato nel 2012 in collaborazione con l'ATS di Bergamo e conclusosi nel 2014, ha analizzato l'incidenza di malattie, consumo di farmaci e disturbi legati all'inquinamento acustico e atmosferico, senza rilevare effetti significativi sulla salute dei residenti. Un aggiornamento condotto nel 2018 ha confermato questi risultati, evidenziando inoltre che il consumo di farmaci precedentemente osservato non mostrava più differenze rispetto al resto della provincia di Bergamo.

Nel 2023 è stato avviato un nuovo aggiornamento, suddiviso in quattro fasi di analisi, per approfondire ulteriormente il tema e garantire una valutazione scientifica dettagliata dell'impatto ambientale dello scalo.

Le attività della Fase 1 hanno esaminato l'incidenza nei campioni di riferimento di diverse patologie tumorali, cardiovascolari e respiratorie, nonché ricoveri, decessi e uso dei farmaci con particolare riferimento ad ansiolitici, anti-gastrici e sonniferi. Ancorché l'analisi non fosse prettamente riferita ad una diretta valutazione della relazione causa-effetto in riferimento alla presenza dell'aeroporto, i risultati emersi mettono in evidenza una sostanziale sovrapposizione in termini di indicatori sanitari tra area in studio, ossia i comuni definiti come coinvolti dall'attività dell'aeroporto, e l'area di riferimento, ossia l'intera Provincia di Bergamo.

La realizzazione della Fase 2 ha permesso di valutare, in relazione ai fattori di rischio stimati per la popolazione a determinate soglie di concentrazione di inquinanti atmosferici e livelli acustici, la necessità di approfondire nella successiva Fase 3 indagini relative a specifiche patologie, correlate appunto a questo tipo di rischio di esposizione.

I risultati ottenuti non hanno mostrato variazioni rispetto a quanto emerso in studi analoghi, confermando la significatività delle analisi epidemiologiche pregresse e indicando, per quella attuale, la necessità di aggiornare le valutazioni di incidenza delle patologie già analizzate negli stessi.

I potenziali rischi derivanti dalle concentrazioni degli inquinanti atmosferici prodotti dall'attività di scalo risultano minimi. Il rischio maggiore riguarda prevalentemente

l'esposizione a rumore e l'insorgenza di annoyance e disturbi del sonno legati alla matrice acustica.

Le restanti attività previste nelle Fasi 3 e 4 permetteranno un ulteriore affinamento di quanto raccolto all'oggi dalla realizzazione delle attività afferenti alle Fasi 1 e 2. In particolare, nella Fase 3 saranno quindi raccolti e approfonditi prioritariamente dati sanitari in relazione all'ipertensione, patologie respiratorie, disturbi del sonno, annoyance acustica e utilizzo di farmaci ansiolitici e ipnotici. Detta fase sarà, infatti, contraddistinta da analisi sanitarie "sul campo" su campioni di cittadini classificati come "esposti all'attività aeroportuale" e come "non esposti".

La quarta e ultima fase, prevista per il 2025, integrerà i risultati precedenti per fornire una valutazione complessiva, contribuendo a orientare le politiche di mitigazione ambientale e tutela della salute della comunità. La diffusione degli esiti degli studi epidemiologici è stata e sarà garantita attraverso il coinvolgimento diretto delle Amministrazioni Comunali, provinciali e Regionali coinvolte, nonché tramite i canali di stampa più noti.

SACBO ha implementato diversi canali di comunicazione per consentire alle comunità locali di esprimere necessità e preoccupazioni, assicurando un servizio di assistenza efficiente e tempestivo. I cittadini possono contattare il servizio clienti tramite il sito web ufficiale, oppure recarsi presso i punti informativi situati all'interno dell'aeroporto per ricevere supporto diretto. In aggiunta, l'azienda è facilmente raggiungibile tramite social media e un numero verde, offrendo ulteriori modalità di contatto per agevolare il dialogo. Ogni segnalazione viene gestita da un team dedicato, che provvede a inoltrarla all'unità competente affinché vengano adottate le misure necessarie per fornire una risposta rapida e appropriata.

L'Ufficio Qualità di SACBO considera i reclami una risorsa fondamentale per monitorare l'efficacia delle proprie strategie e identificare aree di miglioramento. Le criticità segnalate vengono analizzate attentamente, in collaborazione con le direzioni competenti, al fine di definire interventi mirati e indirizzare le future decisioni strategiche e azioni commerciali per ottimizzare i servizi offerti.

Oltre alle indagini periodiche, le istanze dei portatori di interesse sono attentamente monitorate attraverso il sito web, il numero verde e i punti informativi presenti all'interno dell'aeroporto. I dati raccolti vengono analizzati dalle funzioni preposte, con l'obiettivo di identificare eventuali criticità e migliorare la visibilità e l'accessibilità delle risorse, garantendo così un servizio informativo sempre efficiente e facilmente fruibile.

In aggiunta ai canali già citati, il sistema di Whistleblowing è accessibile anche alle comunità locali, le quali, come tutti gli altri stakeholder, possono segnalare eventuali violazioni normative seguendo le modalità previste dalla Procedura Whistleblowing.

In aggiunta, SACBO ha implementato un sistema di controllo e monitoraggio continuo per garantire una gestione rapida ed efficace dei reclami. Ogni richiesta viene registrata e tracciata tramite un sistema dedicato, che consente di seguirne l'evoluzione fino alla completa risoluzione. Il team di assistenza è appositamente formato per gestire le richieste in modo professionale e imparziale, assicurando equità e rispetto per tutti gli utenti. Per garantire un intervento tempestivo, sono stati definiti parametri di follow-up e chiusura, evitando che eventuali problematiche rimangano irrisolte. A supporto di questa attività, specialisti esterni forniscono report settimanali che analizzano lo stato delle segnalazioni e ne verificano l'efficacia, assicurando un monitoraggio costante e un miglioramento continuo dei processi di gestione. Inoltre, SACBO ha predisposto politiche sulla privacy specifiche per tutti i canali digitali, assicurando la protezione dei dati personali e la sicurezza delle informazioni, sia per gli utenti delle piattaforme informative che per coloro che acquistano servizi. Questo approccio riflette l'impegno costante dell'azienda nel promuovere un ambiente di comunicazione sicuro e accessibile per tutti.

A livello locale, anche nel 2024 SACBO ha continuato a sostenere finanziariamente iniziative legate alla cultura e ai temi sociali, mantenendo l'impegno degli anni precedenti. Nel 2024, SACBO ha confermato il proprio impegno a sostegno dello sviluppo sociale, culturale e sportivo del territorio, attraverso il supporto a numerose realtà locali. In ambito solidarietà e coesione

sociale, ha contribuito alla **Fondazione della Comunità Bergamasca** sia per il **bando Ambiente** sia con un **contributo straordinario per l'alluvione del settembre 2025**, sostenendo anche iniziative locali come il progetto **Sostegno bollette energia** e **Orio Frangi Crisi** nel **Comune di Orio al Serio**, nonché attività per la terza età promosse dall'**Associazione Rinascita di Grassobbio**.

In ambito culturale, l'azienda ha destinato risorse tramite **Art Bonus** a istituzioni quali **Teatro Tascabile**, **Fondazione Teatro Donizetti**, **GAMEC**, **Accademia Carrara** e il **Festival Pianistico Internazionale**, contribuendo al restauro e alla valorizzazione del patrimonio artistico. Sono stati inoltre sostenuti interventi di riqualificazione promossi da parrocchie locali, come **Parrocchia Malpensata**, **Loreto**, **San Giuseppe** e **San Bartolomeo**, con l'obiettivo di mantenere vivi i luoghi di aggregazione e cultura diffusa.

Il sostegno di SACBO si è esteso anche a numerosi eventi culturali e iniziative di promozione del territorio, tra cui il **Bergamo Film Meeting**, la mostra su **Lorenzo Lotto a Trescore Balneario**, il Festival "**Lo Spirito del Pianeta**" dedicato ai popoli indigeni, e il **Landscape Festival di Arketipos**. L'azienda ha inoltre sostenuto rassegne come **Molte Fedi sotto lo stesso cielo** (ACLI), il **Mese della Cultura** promosso dalla **Diocesi di Bergamo**, l'iniziativa **Pellegrini di Pace del Seminario Vescovile**, nonché progetti editoriali e didattici, tra cui la **Fiera dei Librai** (Confesercenti), il libricino per ragazzi promosso dalla **Libreria Terzo Mondo** e il **Corso Universitario Anteias**.

SACBO ha contribuito inoltre alla promozione scientifica attraverso la collaborazione con BergamoScienza, tra i principali festival nazionali di divulgazione. L'iniziativa, che ogni anno coinvolge migliaia di studenti e cittadini, rappresenta un'importante occasione per avvicinare il pubblico ai temi della scienza e dell'innovazione.

In ambito **formazione e giovani**, sono state supportate la **Fiera dell'Orientamento della Provincia di Bergamo**, l'**ITS Lombardia Meccatronica** e il progetto **Manager4Education** per il passaggio di competenze generazionali. In ambito **sportivo**, SACBO ha sostenuto realtà d'eccellenza come **Atalanta BC**, **Volley Bergamo 1991**,

la BGY Granfondo, la Corsa Run4Malawi, la storica Ciclostorica di ARIBI, il torneo TennisVIP dell'Accademia per la Solidarietà, le attività giovanili dell'Atletica Estrada e del CUS Atletica Bergamo, nonché il Campionato del Mondo di Sci Country Junior e U23 a Schilpario. Infine, non sono mancati il sostegno alla Fiera Agritravel, alla promozione enogastronomica con le Strade del Vino Moscato di Scanzo e Valcalepio, al Ducato di Piazza Pontida in occasione del centenario e all'arte contemporanea con progetti come **Art Maiora** (impresa cultura) e la mostra Contemporary Locus dedicata alle artiste bergamasche.

SACBO ha destinato risorse, tramite **Art Bonus**, a istituzioni culturali di rilievo, tra cui il Teatro Tascabile, la Fondazione Teatro Donizetti, la GAMEC, l'Accademia Carrara e il Festival Pianistico Internazionale, contribuendo al restauro e alla valorizzazione del patrimonio artistico. Inoltre, sono stati sostenuti interventi di riqualificazione promossi da parrocchie locali, come quelle di Malpensata, Loreto, San Giuseppe e San Bartolomeo, con l'obiettivo di preservare e rendere vivi i luoghi di aggregazione e la cultura diffusa.



3.3.5 AZIONI E OBIETTIVI CONNESSI ALLE COMUNITÀ INTERESSATE

SACBO ha avviato una serie di interventi finalizzati a migliorare la sostenibilità ambientale e la qualità della vita nelle aree circostanti l'aeroporto. A tal proposito, è in fase di realizzazione un percorso ciclopedonale nell'area nord dell'aeroclub, il cui completamento è previsto entro la fine del 2025.

Questi interventi rientrano in un piano di compensazione ambientale, volto a minimizzare gli impatti delle attività aeroportuali sul territorio.

Inoltre, il Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030 prevede, con cadenza biennale, la promozione di interventi di mitigazione acustica presso le abitazioni più vicine allo scalo, soggette a elevati livelli di inquinamento acustico. Nell'ambito del quarto bando promosso dalla società di gestione aeroportuale, finalizzato a favorire la compatibilità ambientale tra le attività legate al traffico aereo e il territorio, sono previsti lavori di mitigazione acustica su edifici residenziali nei comuni di Bergamo, Bagnatica, Grassobbio, Orio al Serio e Seriate, tra cui la sostituzione degli infissi per migliorare l'isolamento

acustico e l'installazione di impianti di condizionamento. Nel 2024, i suddetti interventi hanno comportato una spesa in CapEx pari a € 131.286,00.

Il Gruppo SACBO investe nel coinvolgimento delle comunità locali, promuovendo iniziative educative e formative nelle scuole superiori, nelle Università e negli ITS, oltre alla partecipazione ad hackathon e fiere per favorire opportunità lavorative nel settore aeroportuale. Il Gruppo assicura una presenza continua sul territorio, monitorando l'efficacia di queste attività attraverso il feedback informale dei partecipanti, al fine di individuare eventuali aree di miglioramento. Sebbene non esista un processo strutturato per rispondere a impatti negativi di tipo socioculturale, SACBO mantiene un approccio proattivo, puntando su collaborazioni e presenza attiva per valorizzare il legame con il territorio e diffondere la propria esperienza.

Si evidenzia inoltre l'impatto positivo del Gruppo sulla comunità locale, attraverso la redistribuzione della ricchezza sul territorio. Di seguito si riportano i dati calcolati con il modello ACI Europe, relativi a un traffico passeggeri per il 2024 pari a 17.353.573 e un traffico cargo (in tonnellate) di 22.964:

Tabella 26: Indicatori di redistribuzione della ricchezza sul territorio

Impatto	PIL (mln di euro)		Posti di lavoro	
	2023	2024	2023	2024
Diretto	602,83	649,07	10.755	11.580
Indiretto	561,35	604,41	9.357	10.075
Indotto	201,16	216,59	7.529	8.106
Catalitico	2.243,09	2.243,09	32.645	32.645
Totale	3.608,43	3.713,16	60.286	62.406

La redistribuzione del valore sul territorio è generata anche dalla distribuzione geografica dei fornitori del Gruppo. Considerando la composizione geografica emerge che i fornitori dell'area di Bergamo anche nel 2024 hanno rappresentato la quota maggioritaria con un valore pari al 38,18% dei fornitori totali.

Significativo anche il contributo degli ulteriori fornitori con sede in regione Lombardia, che costituiscono un ulteriore 26,99%. Completano l'analisi i fornitori con sede in ulteriori regioni italiane (22,38%) ed all'estero (12,46%).

3.4 Consumatori e utilizzatori finali (S4)

In questo capitolo:

[ESRS 2 SBM-3 - S4]: Impatti, rischi e opportunità rilevanti connessi ai consumatori e utilizzatori finali.

[ESRS S4-1]: Politiche connesse ai consumatori e agli utilizzatori finali.

[ESRS S4-2] / [ESRS 2 SBM-2 - S4]: Processi di coinvolgimento dei consumatori e degli utilizzatori finali.

[ESRS S4-3]: Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai consumatori e agli utilizzatori finali di esprimere preoccupazioni.

[ESRS S4-4]: Azioni relative ai consumatori ed utilizzatori finali.

[ESRS S4-5]: Obiettivi connessi ai consumatori e utilizzatori finali.

3.4.1 IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI CONNESSI AI CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI

Nel processo di analisi, sono stati identificati diversi impatti, rischi e opportunità rilevanti legati alle operazioni aeroportuali correlati alla sicurezza e alla privacy dei passeggeri.

La perdita di dati e informazioni sensibili, infatti, insieme alla violazione della privacy dei viaggiatori, rappresenta una preoccupazione cruciale per la fiducia del pubblico verso la società e i servizi offerti. Il Gestore aeroportuale è in possesso di diverse informazioni riservate che è tenuto a conservare e non diffondere. L'eventuale compromissione della riservatezza di tali dati potrebbe creare un danno diretto sia al singolo passeggero che alla compagnia aerea oltre che al gestore stesso, andandone a compromettere l'affidabilità.

Tema ancor più cruciale è quello della sicurezza dei passeggeri all'interno dell'aeroporto, ma anche quella delle comunità circostanti. Eventuali minacce alla sicurezza dei passeggeri possono portare a costi imprevisti, come l'introduzione di misure di sicurezza aggiuntive, evacuazioni o interruzioni delle operazioni. Questi eventi hanno il potenziale di influenzare

negativamente i flussi di cassa e la solidità finanziaria dell'infrastruttura aeroportuale.

Inoltre, ulteriore rischio per il Gruppo è rappresentato dall'eccessiva presenza di passeggeri all'interno delle strutture in caso di aumento dei ritardi nei voli. Questo scenario non solo rappresenta una minaccia per la salute e la sicurezza pubblica, ma può anche compromettere la sostenibilità finanziaria dell'aeroporto, generando costi significativi per la gestione del sovraffollamento e possibili sanzioni per superamento dei limiti legali di capienza.

Dall'altro lato, l'introduzione da parte del Gruppo e dai propri partner commerciali di processi innovativi nello svolgimento delle attività, la garanzia di alti livelli di accessibilità alle strutture aeroportuali e l'espansione della rete di destinazioni a prezzi competitivi migliora notevolmente la qualità dei servizi offerti ai passeggeri. In particolare, l'espansione della rete di destinazioni, quando supportate da pratiche commerciali corrette e responsabili, rappresenta un'importante opportunità economica per il Gruppo.

SACBO adotta una politica commerciale orientata a facilitare l'accessibilità aerea per diverse categorie di passeggeri, grazie anche alla presenza rilevante di vettori low cost che continua a favorire lo sviluppo dello scalo. Inoltre, SACBO si impegna ad individuare proposte commerciali, nei settori del food, retail e servizi, che rispondano alle specifiche esigenze dei passeggeri, selezionando partner sostenibili economicamente nel lungo termine.

Il Gruppo valuta strategie commerciali idonee per minimizzare i rischi economici, come voli o servizi non in linea con le esigenze dell'utenza, e massimizzare le opportunità. Questo viene fatto individuando compagnie aeree e destinazioni che rispondano alla domanda locale e non, sviluppando attività Non Aviation che soddisfino le aspettative del mercato e conformandosi ai più elevati standard di efficienza commerciale e oper-

attiva per attrarre il maggior numero di potenziali partner e passeggeri. Per migliorare la soddisfazione dei passeggeri riguardo al comfort, alla velocità e all'accessibilità, SACBO ha adottato e continua ad implementare innovative soluzioni digitali, come il self check-in e il potenziamento dei servizi di e-commerce via piattaforma. Inoltre, si sono dedicati spazi e servizi al benessere dei passeggeri, includendo opzioni quali family lane, lounge, fast track e aree dedicate ai bambini.

Per poter massimizzare le opportunità di business (ricavi aviation e non aviation), SACBO ha adottato una politica commerciale volta a soddisfare le esigenze

specifiche del maggior numero di consumatori specifici e utilizzatori finali. Ciò per evitare che attività eccessivamente targettizzate possano favorire alcuni gruppi e limitarne altri. Nello specifico SACBO si impegna a garantire un'infrastruttura e relativi servizi che possano rispondere alle esigenze di tutte le tipologie di passeggeri, siano essi viaggiatori leisure o business, con normale o ridotta mobilità, nel pieno rispetto di tutte le diversità (linguistiche, religiose, etc.) a favore del principio di inclusione.

Nelle tabelle sottostanti si riportano in sintesi gli IROs rilevanti identificati per il Gruppo rispetto alla tematica in oggetto:

IMPATTI MATERIALI

Standard tematico	Sottotema	Sotto-sotto tema	Fase della catena del valore	Descrizione impatto	Tipologia di impatto	Orizzonte temporale
ESRS S4- Consumatori e utilizzatori finali	Impatti legati alle informazioni per i consumatori e/o utilizzatori finali	Riservatezza	A valle	Impatto connesso alla perdita di dati ed informazioni sensibili di passeggeri e violazione della loro privacy.	Negativo potenziale	Breve periodo
ESRS S4- Consumatori e utilizzatori finali	Sicurezza personale dei consumatori e/o utilizzatori finali	Sicurezza della persona	Lungo la catena del valore	Impatto connesso alla sicurezza delle persone nell'aeroporto e delle comunità adiacenti a causa di scarsi controlli di sicurezza.	Negativo potenziale	Breve periodo
ESRS S4- Consumatori e utilizzatori finali	Sicurezza personale dei consumatori e/o utilizzatori finali	Accesso a prodotti e servizi	Lungo la catena del valore	Impatto sulla qualità dei servizi offerti ai passeggeri derivanti dai processi innovativi introdotti nello svolgimento delle attività.	Positivo potenziale	Breve periodo
ESRS S4- Consumatori e utilizzatori finali	Inclusione sociale dei consumatori e/o utilizzatori finali	Accesso a prodotti e servizi	Operazioni proprie	Impatto sui passeggeri e qualità del servizio derivante da alti livelli di accessibilità alle strutture aeroportuali (mezzi pubblici e intermodalità).	Positivo attuale	Breve periodo
ESRS S4- Consumatori e utilizzatori finali	Inclusione sociale dei consumatori e/o utilizzatori finali	Accesso a prodotti e servizi	Operazioni proprie	Impatto positivo sui passeggeri derivante dall'espansione della rete di destinazioni a prezzi competitivi.	Positivo potenziale	Medio Periodo
ESRS S4- Consumatori e utilizzatori finali	Inclusione sociale dei consumatori e/o utilizzatori finali	Pratiche commerciali responsabili	Operazioni proprie	Garanzia di pratiche pubblicitarie responsabili e adeguate, affrontando gli aspetti sociali, etici e ambientali di prodotti o servizi.	Positivo attuale	Breve periodo

RISCHI E OPPORTUNITÀ MATERIALI

Standard tematico	Sottotema	Sotto-sotto tema	Fase della catena del valore	Rischio/ Opportunità	Descrizione Rischio/Opportunità	Orizzonte temporale
ESRS S4- Consumatori e utilizzatori finali	Sicurezza personale dei consumatori e/o utilizzatori finali	Salute e sicurezza	A valle	Rischio	Un incremento dei ritardi nei voli avrebbe come conseguenza un aumento del numero di persone all'interno delle strutture aeroportuali in attesa dei voli. Questo scenario potrebbe portare a superare limiti consentiti dalla legge rispetto al numero massimo di persone ammesse all'interno di un aeroporto. Questa situazione rappresenterebbe un rischio per la sostenibilità finanziaria dell'aeroporto stesso, dovendo potenzialmente far fronte a costi per la gestione del sovraffollamento oppure a sanzioni per la violazione delle norme sulla sicurezza.	Lungo periodo
ESRS S4- Consumatori e utilizzatori finali	Sicurezza personale dei consumatori e/o utilizzatori finali	Sicurezza della persona	Lungo la catena del valore	Rischio	Rischio di perdite o danni finanziari derivanti da una minaccia alla sicurezza delle persone in aeroporto. Tali eventi possono comportare misure di sicurezza aggiuntive, evacuazioni o interruzioni delle operazioni aeroportuali.	Breve periodo
ESRS S4- Consumatori e utilizzatori finali	Sicurezza personale dei consumatori e/o utilizzatori finali	Salute e sicurezza	Lungo la catena del valore	Rischio	Presenza di fauna/avifauna in area manovra con conseguenti possibili interferenze/danni ad aeromobili/mezzi e ripercussioni sull'operatività aeroportuale, danni alle infrastrutture, ripercussioni economiche (es. danni a vettori) e sulla reputazione dell'Organizzazione, con possibili impatti legati alla salute e sicurezza dei passeggeri.	Breve periodo
ESRS S4- Consumatori e utilizzatori finali	Inclusione sociale dei consumatori e/o utilizzatori finali	Accesso a prodotti e servizi	Lungo la catena del valore	Opportunità	Opportunità di implementare un processo di miglioramento continuo del livello di servizio (accessibilità dello scalo, maggiori soluzioni di trasporto verso e dall'aeroporto, implementazione di nuovi servizi per i passeggeri etc.), reagendo tempestivamente alle esigenze dei clienti.	Breve periodo
ESRS S4- Consumatori e utilizzatori finali	Inclusione sociale dei consumatori e/o utilizzatori finali	Accesso a prodotti e servizi	Operazioni proprie	Opportunità	Opportunità derivante dall'espansione della rete di destinazioni, esplorando nuovi mercati o destinazioni che sono attualmente sotto-servite, basandosi su analisi di mercato, ricerche di settore e feedback dei clienti.	Breve periodo

3.4.2 POLITICHE CONNESSE AI CONSUMATORI E AGLI UTILIZZATORI FINALI

L'obiettivo di *“gestire e adeguare l'aeroporto in relazione all'evoluzione attesa della domanda di mobilità di persone e merci del Paese e del proprio territorio”*, e l'impegno del Gruppo a *“promuovere un pronto e sostenibile adeguamento e un'efficiente e consapevole gestione dell'infrastruttura aeroportuale e dei servizi ai passeggeri, pianificando l'investimento in capitale umano e tecnologico”* sono riportati all'interno del Codice Etico e rappresentano la Vision e la Mission del Gruppo.

Esse sono declinate più dettagliatamente all'interno delle Politiche Qualità, Sicurezza e Ambiente di SACBO S.p.A. e BGY International Services s.r.l. Nei due documenti si riporta infatti come le due società si prefiggano come obiettivo la gestione delle attività aeroportuali di propria competenza *“perseguendo il miglioramento continuo del proprio Sistema di Gestione Integrato”*.

Le due società, attraverso il proprio sistema di Gestione Integrato si propongono di *“perseguire e migliorare continuamente i propri obiettivi di Qualità in coerenza con il contesto dell'organizzazione, pianificando attività di prevenzione in grado di gestire in modo ottimale i possibili rischi convertendoli in opportunità”*. Il Gruppo mette infatti al centro le esigenze e aspettative dei propri passeggeri *“mediante un costante raffronto con le migliori tecnologie ed innovazioni di prodotto attuate dalle realtà aeroportuali europee più avanzate”*.

Il Sistema di Gestione Integrato (SGI) del Gruppo SACBO rappresenta un approccio unificato alle normative ISO riguardanti la qualità (ISO 9001), l'ambiente (ISO 14001), la sicurezza sul lavoro (ISO 45001) e la sicurezza delle informazioni (ISO 27001). Questa scelta, adottata volontariamente, consente di affrontare in maniera complessiva queste quattro aree fondamentali, con l'obiettivo di attuare un processo di miglioramento continuo. L'integrazione delle certificazioni ISO 9001, 14001, 45001 e 27001 costituisce una base solida per il raggiungimento di elevati livelli di performance, conformi agli standard internazionali.

Le certificazioni ISO standardizzano le attività aziendali di SACBO, assicurando performance elevate, l'applica-

zione di parametri per il raggiungimento degli obiettivi predefiniti e un approccio continuo di ottimizzazione. Questo sistema integrato non solo facilita la gestione coerente delle diverse normative, ma rafforza anche la capacità del Gruppo di adattarsi e rispondere in modo efficace alle sfide del mercato e alle esigenze degli stakeholders.

SACBO riconosce l'importanza cruciale della sicurezza nell'ambito dell'aviazione, consapevole che il settore è un obiettivo sensibile. Nel Codice Etico del Gruppo si dichiara come il Gruppo sia *“impegnato a garantire sia i più alti livelli di Security per prevenire atti di interferenza illecita, che di safety delle operazioni aeroportuali, individuando e implementando attività e sistemi di controllo sempre più puntuali, efficaci e all'avanguardia”*.

Pertanto, come Gestore aeroportuale, ha implementato il Programma di Sicurezza Aeroportuale in collaborazione con Enti di Stato, l'impresa affidataria dei servizi di sicurezza e altri soggetti coinvolti. L'obiettivo è garantire i massimi livelli di security attraverso l'individuazione e l'implementazione di attività e apparecchiature di controllo sempre più avanzate ed efficaci. Le aree coinvolte in questo sono molteplici e comprendono il rilascio di titoli di accesso alle aree non pubbliche per gli operatori aeroportuali, la verifica che passeggeri o operatori non trasportino oggetti proibiti nelle medesime aree (come armi da fuoco, esplosivi, ecc.) e la sorveglianza dell'intera area aeroportuale. SACBO continua ad avanzare progetti e iniziative in ambito security quali ad esempio campagne informative e divulgative sull'importanza della sicurezza.

L'impegno di SACBO nel garantire che le attività legate al trasporto aereo, e di conseguenza la sicurezza dei consumatori o utilizzatori finali, si svolgano con il più alto livello di performance e sicurezza, nel rispetto degli standard nazionali e internazionali vengono esplicitate all'interno della Safety Policy.

Le misure di safety aeroportuale attualmente implementate sono necessarie per ridurre al minimo i rischi associati alle attività di aviazione, correlate o in diretto supporto all'operatività dell'aeromobile. Come previsto dal Reg. 139/2014 e inserito nel manuale Safety Management System del gestore vengono svolti:

- Risk Assessment (valutazione del rischio) per identificazione, analisi e valutazione dei rischi associati a una determinata attività, evento o situazione;
- Change Management (gestione del cambiamento), identificazione, analisi e valutazione degli impatti associati al cambiamento in ambito aeroportuale;
- Safety Promotion, l'insieme di attività e iniziative mirate a sensibilizzare la comunità aeroportuale, per esempio tramite Bulletin per operatori e informative per stakeholder;
- organizzazione esercitazioni di emergenza (full scale o parziali) del piano incivolo per testare l'efficacia ed eventuali miglioramenti sia operativi che normativi
- redazione e mantenimento dell'hazard log;
- monitoraggio trend SPI (Safety Performance Indicators).

La sicurezza dei passeggeri e di tutti gli addetti che lavorano in ambito aeroportuale è garantita anche dalla presenza di specifici piani di emergenza aeroportuali quali il Piano di emergenza aeroportuale per incidenti aereo (PEA) e il Piano di emergenza ed evacuazione aeroportuale (PEEA).

Piano di Emergenza per Incidente Aereo (PEA): Questo piano descrive le procedure da seguire per coordinare la risposta in caso di emergenza, con l'obiettivo di ridurre al minimo le conseguenze dell'incidente e garantire la salvaguardia delle vite umane, dei beni e dell'operatività dell'aeroporto.

Piano di Emergenza ed Evacuazione Aeroportuale (PEEA): Questo piano include misure straordinarie e procedure da attuare per affrontare e ridurre i danni derivanti da eventi che potrebbero compromettere la salute dei lavoratori, dei passeggeri e della popolazione circostante. L'obiettivo del PEEA è formare e informare adeguatamente tutte le persone presenti in aeroporto, per gestire e contenere le conseguenze di un incidente attraverso un utilizzo razionale delle risorse umane e materiali. Il piano fornisce anche indicazioni operative per l'evacuazione e il pronto intervento in situazioni di pericolo.

Il Gruppo SACBO è consapevole che le proprie risorse sia materiali che informatiche e di informazione sono risorse primarie su cui SACBO e i suoi clienti basano lo sviluppo attuale e futuro. Le due Politiche di Qualità, Sicurezza e Ambiente di SACBO e BGYIS trattano in particolare la protezione della sicurezza delle informazioni, ponendo questa tematica al centro della filosofia aziendale. In questo modo, si garantisce che i servizi offerti siano erogati in modo sicuro, coerente ed efficiente.

A sostegno di questo SACBO:

- prende tutte le misure ragionevoli e appropriate per garantire che queste attività siano salvaguardate da minacce e vulnerabilità e che l'attività non sia danneggiata per l'impatto degli incidenti di sicurezza
- si impegna a garantire che le informazioni sensibili affidate alla sua cura da parte dei clienti, fornitori e partner siano protetti da modifiche, perdite o furti non autorizzati o accidentali
- responsabilizza i propri dipendenti per garantire che si continui ad operare in modo sicuro, sia all'interno dell'organizzazione sia nella fornitura dei servizi ai clienti.

Infine, per quanto riguarda lo sviluppo dello scalo e il sostegno all'avvio e/o sviluppo di nuove rotte aeree, SACBO, nella sua Policy commerciale di Sviluppo del Network dell'Aeroporto di Bergamo, definisce un programma di incentivi per l'apertura di nuove rotte aeree. Il programma pluriennale di incentivazione ha l'obiettivo di incrementare i volumi di traffico, migliorare e ampliare le destinazioni, aumentare le frequenze esistenti e destagionalizzare i mercati con forte variabilità stagionale.

L'accesso agli incentivi avviene in modo trasparente, pubblico e non discriminatorio. Gli incentivi sono proporzionali ai volumi di traffico generati e sono legati a parametri quali la tipologia di destinazione, la frequenza operativa, il tipo di aeromobile e il periodo di attività.

3.4.3 PROCESSI DI COINVOLGIMENTO DEI CONSUMATORI E DEGLI UTILIZZATORI FINALI

Il Gruppo SACBO si impegna a garantire il rispetto e la tutela dei diritti degli utilizzatori finali, così come quelli dei loro delegati o rappresentanti legittimi, in conformità con le normative italiane ed europee relative alla protezione dei consumatori e sui diritti dei passeggeri.

Per realizzare questo impegno, il Gruppo adotta diverse modalità di coinvolgimento diretto dei consumatori in vari momenti del loro percorso, tra cui la fornitura di informazioni tempestive e assistenza diretta attraverso il sito web, un numero verde dedicato e i punti di informazione situati all'interno dell'aerostazione.

Per arricchire il feedback ricevuto, SACBO collabora con società specializzate che conducono rilevazioni tramite questionari, interviste e sondaggi. Queste attività sono finalizzate a raccogliere opinioni sulla qualità dei servizi offerti e sulla percezione dell'offerta commerciale dello scalo, con l'obiettivo di migliorare continuamente il servizio. La raccolta dei dati, che comprende sondaggi, interviste, feedback sui social media e visite mensili di mystery client, permette a SACBO di analizzare le dinamiche e le esigenze del mercato, nonché di identificare i propri punti di forza e le aree di miglioramento a livello commerciale. In questo modo, l'azienda può adattare e ottimizzare la propria strategia di sviluppo. Le campagne di monitoraggio della qualità dei servizi si svolgono ogni anno nei mesi di maggio, luglio e settembre. Le informazioni raccolte vengono analizzate per implementare un miglioramento continuo dei servizi e per proporre nuovi servizi, in linea con le richieste e le necessità dei consumatori finali.

Inoltre, SACBO partecipa al programma di qualità ASQ di ACI WORLD, che valuta la qualità percepita dai passeggeri. Con cadenza trimestrale, vengono effettuate interviste in cui i passeggeri esprimono il loro grado di soddisfazione su una scala da uno a cinque, contribuendo così alla formazione dell'indice complessivo di soddisfazione del cliente (Customer Satisfaction Index - CSI), che va anch'esso da 1 a 5. Nel 2024, SACBO ha ottenuto un punteggio di 4,02, allineato con gli scali italiani (4,05) ed europei (4,08). Tra gli aspetti più apprezzati dai

passeggeri ci sono la segnaletica "wayfinding" e la disponibilità di informazioni in tutte le aree dell'aeroporto.

Durante le rilevazioni su Milano Bergamo, ACI ha principalmente intervistato una clientela giovane: il 61% dei passeggeri ha meno di 45 anni, e il 34% è sotto i 35 anni. Inoltre, c'è una forte presenza femminile, con le donne che rappresentano il 49% del totale. La maggior parte dei passeggeri è abituata all'uso del computer, dato che il 92% delle prenotazioni avviene online. Inoltre, il 38% dei passeggeri utilizza frequentemente i mezzi pubblici.

I risultati delle rilevazioni vengono utilizzati per redigere la Carta dei Servizi, in conformità con gli obblighi previsti dalla Circolare GEN 06 di ENAC.

SACBO ha inoltre deciso di integrare il proprio sistema di rilevazione e misurazione della customer experience con l'uso degli *smile-in*. Questi strumenti facilitano la comprensione immediata e semplice di come il grande flusso di persone reagisce e vive l'esperienza all'interno dell'aeroporto. Gli smile-in si trasformano così in preziosi strumenti di analisi e confronto, consentendo una valutazione efficace del livello di soddisfazione dei passeggeri.

Un ulteriore parametro di valutazione riguarda l'analisi degli andamenti economici dei vari affidatari commerciali, per identificare i format che meglio rispondono alle esigenze dei passeggeri. Contestualmente, i dati sul numero di passeggeri trasportati e sul coefficiente di riempimento delle rotte forniscono informazioni fondamentali per valutare se l'offerta aviation è in linea con la domanda.

Per garantire che le esigenze dei consumatori siano sempre al centro delle strategie aziendali, SACBO organizza incontri periodici con le principali associazioni dei consumatori, come ADICONSUM, ADOC e FEDERCONSUMATORI.

Per quanto riguarda, in particolare, la rilevazione della soddisfazione dei passeggeri a ridotta mobilità (PRM), in via continuativa (come previsto dalla Circolare ENAC Gen.02B), SACBO, avvalendosi di una metodologia sviluppata in collaborazione con le associazioni di persone

con disabilità, ha predisposto un apposito questionario posizionato presso la Sala Assistenza PRM (detta Sala Amica), con l'intento di coinvolgere direttamente i consumatori finali a ridotta mobilità nella valutazione della qualità del servizio offerto. I dati da esso ottenuti vengono analizzati su base mensile. Gli standard di qualità dei servizi di assistenza erogati ai PRM, costituiscono parte integrante della Carta dei servizi del gestore (di cui alla Circolare ENAC GEN 06).

Per mantenere un dialogo continuo, SACBO organizza ogni anno un incontro con i rappresentanti delle principali associazioni di persone con disabilità, come ANMIC, UIC ed ENS. Durante l'incontro vengono presentati i nuovi progetti infrastrutturali per migliorare l'accessibilità per le persone con disabilità e vengono condivise le analisi statistiche. Vengono inoltre discusse le problematiche emerse sia da parte di SACBO che delle associazioni, con l'obiettivo di migliorare continuamente l'esperienza aeroportuale per tutti i passeggeri.

Infine, il Direttore Generale è il responsabile operativo più alto in azienda, e ha il compito di assicurare che il coinvolgimento dei consumatori e degli utenti finali avvenga correttamente, orientando l'approccio aziendale sulla base dei risultati ottenuti.

3.4.4 PROCESSI PER PORRE RIMEDIO AGLI IMPATTI NEGATIVI E CANALI CHE CONSENTONO AI CONSUMATORI E AGLI UTILIZZATORI FINALI DI ESPRIMERE PREOCCUPAZIONI

SACBO adotta un approccio sistematico e orientato al cliente nella gestione di feedback, reclami e segnalazioni, garantendo un elevato standard di qualità del servizio e una risposta tempestiva ed efficiente. Per valutare l'efficacia dei rimedi, SACBO monitora vari indicatori, tra cui Key Performance Indicators (KPI) operativi, che misurano la tempestività e l'efficacia delle risoluzioni, come, ad esempio, i tempi di risposta. Inoltre, SACBO pianifica annualmente audit interni di qualità, individuando opportunità di miglioramento e monitorandone l'implementazione. Analizza anche la frequenza dei reclami ripetuti per verificare se le soluzioni adottate abbiano eliminato o ridotto i problemi riscontrati, attraverso la verifica dei processi interni.

Infine, SACBO raccoglie sondaggi di soddisfazione dei clienti, che forniscono indicazioni importanti sul livello di gradimento rispetto ai rimedi adottati, consentendo all'impresa di apportare eventuali miglioramenti.

Come precedentemente descritto, SACBO ha messo a disposizione diversi canali per permettere ai consumatori e agli utilizzatori finali di comunicare le proprie necessità o preoccupazioni e ottenere assistenza. Tra questi, vi sono il servizio di assistenza clienti accessibile tramite il sito web ufficiale e i punti informativi situati all'interno dell'aeroporto. Inoltre, è possibile contattare l'azienda tramite i social media, dove un team dedicato risponde tempestivamente a richieste e segnalazioni. Per garantire una gestione rapida ed efficiente, SACBO ha attivato anche un numero verde, che consente ai passeggeri di entrare in contatto con gli operatori per ricevere supporto immediato. Il sistema di gestione delle richieste di SACBO è strutturato su più livelli, coinvolgendo diverse unità aziendali. La gestione del customer care al primo livello è affidata a una società esterna specializzata, mentre SACBO interviene direttamente per gestire i casi più complessi o problematici.

Il Gruppo garantisce la gestione efficace delle segnalazioni e dei reclami sollevati dai passeggeri. Ogni segnalazione e suggerimento viene esaminato con la massima attenzione e SACBO si impegna a fornire un riscontro adeguato entro 30 giorni dal loro ricevimento. Questo processo di ottimizzazione permette a SACBO di adattarsi efficacemente alle esigenze dei consumatori, garantendo che i servizi forniti rispondano sempre più adeguatamente alle aspettative e alle necessità degli utilizzatori finali, in linea con gli standard di qualità richiesti. Tale meccanismo di gestione delle segnalazioni verrà ulteriormente approfondito nel seguente paragrafo.

Il reparto commerciale di SACBO utilizza i reclami come fonte di informazione per valutare l'efficacia delle politiche commerciali e trarre spunti per eventuali miglioramenti. Le criticità riscontrate sono oggetto di attenta valutazione con le altre direzioni coinvolte per garantire un miglioramento continuo. Anche i feedback ricevuti tramite i canali social sono considerati una preziosa fonte di informazioni per valutare e pianificare possibili azioni commerciali future.

SACBO adotta un sistema di controllo e monitoraggio continuo delle problematiche sollevate dai clienti, al fine di garantire una gestione tempestiva ed efficace. Ogni segnalazione è tracciata attraverso un sistema di gestione delle richieste, che consente di monitorare l'andamento delle problematiche dalla segnalazione alla risoluzione.

Vengono impostati dei parametri di follow-up e chiusura, con l'obiettivo di garantire che nessun problema resti irrisolto. A supporto di questi processi, una società esterna invia settimanalmente report dettagliati per analizzare e verificare lo stato delle richieste ricevute e valutare l'efficacia dei canali messi a disposizione da SACBO.

Per valutare l'efficacia della comunicazione riguardante l'accessibilità dei canali di assistenza, SACBO utilizza vari strumenti e metodi. Tra questi, vi sono il continuo monitoraggio del traffico e dell'utilizzo dei canali di comunicazione, come il sito web, il numero verde e i punti informativi presenti nell'aeroporto, al fine di determinare se i clienti effettivamente accedano a queste risorse.

3.4.5 AZIONI RELATIVE AI CONSUMATORI ED UTILIZZATORI FINALI

SACBO ha implementato un approccio strutturato di monitoraggio e intervento, sia per il settore non aviation che per quello aviation, apportando modifiche organizzative, di processo, di layout e procedurali al fine di facilitare le operazioni e mitigare gli impatti negativi sui passeggeri e i rischi connessi.

Nel settore non aviation, SACBO effettua rilevazioni regolari della qualità dei servizi offerti dagli affidatari e, qualora emerga una valutazione negativa, avvia un confronto con l'affidatario per discutere e trovare soluzioni che possano mitigare gli impatti negativi sui consumatori. Per quanto riguarda il settore aviation, SACBO monitora l'andamento delle rotte attive, identificando quelle che presentano difficoltà e attuando strategie promozionali per stimolare la domanda. In termini di qualità del servizio, SACBO si concentra su standard quantitativi come i tempi di attesa al check-in, alla security, al controllo passaporti e alla riconsegna bagagli, misurando l'indice di soddisfazione dei passeggeri attraverso le modalità precedentemente presentate. A livello infrastrutturale, SACBO esegue una manutenzione continua, programmata, preventiva e istantanea, monitorando costantemente il livello di servizio offerto e intervenendo per adeguarlo alle esigenze in evoluzione dei passeggeri.

Con riferimento alle potenziali opportunità, SACBO agisce su un duplice fronte nell'ambito commerciale, con un focus sia sul settore aviation che non aviation, operando su scala nazionale e internazionale. Gli attori coinvolti nello sviluppo del business includono diverse tipologie di clienti, come compagnie aeree, tour operator e affidatari, oltre agli utilizzatori finali che comprendono passeggeri, accompagnatori e operatori aeroportuali.

Nel contesto non aviation, le strategie aziendali sono orientate su un orizzonte di medio-lungo termine mentre nel settore aviation, si pone l'accento sulla reattività nel cogliere le opportunità di mercato nel più breve tempo possibile, tenendo presente che le compagnie aeree, in quanto decision maker, detengono un ruolo cruciale nella definizione delle tempistiche di attuazione delle strategie.



Per quanto riguarda lo sviluppo delle infrastrutture, la programmazione temporale delle opere è ancorata al Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) e, successivamente, al Piano degli Interventi e al budget aziendale. Questi strumenti garantiscono una gestione pianificata e coordinata degli investimenti infrastrutturali, essenziali per sostenere la crescita e il miglioramento dei servizi offerti dall'aeroporto.

In termini di iniziative nel settore Aviation, SACBO, nell'ambito del Programma pluriennale di incentivazione per lo sviluppo del traffico dell'Aeroporto di Bergamo Orio al Serio, ha strategicamente identificato le destinazioni e i mercati da sviluppare, con l'obiettivo di cogliere le opportunità derivanti dall'espansione della rete di voli e di

migliorare l'offerta complessiva dello scalo.

L'Aeroporto di Bergamo Orio al Serio ha registrato un significativo sviluppo commerciale e del network.

Le destinazioni collegate con voli di linea sono diventate 158, con l'aggiunta di 4 nuove destinazioni nel corso del 2024. Per quanto riguarda i paesi collegati, nel 2024 il totale è stato di 42 paesi in Europa, Africa, Medio Oriente e Asia. Con riferimento alla suddivisione del traffico passeggeri, nel 2024 la quota di traffico internazionale è aumentata di 1 p.p. rispetto all'anno precedente, arrivando al 78%.

Nella seguente tabella sono riassunti gli indicatori relativi al traffico aereo:

Tabella 27: Indicatori relativi al traffico aereo

Indicatori relativi al traffico aereo	2023	2024
Numero di compagnie aeree (passeggeri e cargo)	25	25
Numero di nazioni raggiunte con collegamenti diretti	42	42
Connettività aerea (numero di destinazioni dirette)	154	158
Numero di passeggeri	15.974.451	17.353.573
Evoluzione traffico merci (tonnellate)	21.105	22.964
Numero totale voli	101.765	109.971

Per promuovere l'aeroporto a livello internazionale, SACBO partecipa attivamente a eventi e fiere di settore, aumentando la visibilità dello scalo. Inoltre, collabora strettamente con le compagnie aeree che operano presso l'aeroporto per promuovere le rotte esistenti e le destinazioni servite oltre che i servizi offerti dall'aeroporto.

Nel contesto Non Aviation, SACBO ha sviluppato un documento interno alla direzione commerciale, il Piano Commerciale, che riassume le principali strategie e azioni da intraprendere per ottimizzare e potenziare il business. Questo piano dettagliato include specifiche azioni da adottare in collaborazione con gli affidatari attualmente in essere e con potenziali nuovi partner commerciali. Di seguito il dettaglio delle iniziative più rilevanti suddivise per aree d'azione.

Accessibilità alle strutture aeroportuali e miglioramento della qualità dei servizi

- Il progetto del collegamento tra la futura stazione ferroviaria, realizzata da RFI, e l'Aeroporto di Bergamo Orio al Serio rappresenta un passo significativo verso l'intermodalità dei trasporti. Questo intervento infrastrutturale, che include un tunnel pedonale di 80 metri dotato di ascensori, scale mobili e tappeti mobili, è progettato per garantire un accesso sicuro e agevole ai passeggeri. Il nuovo collegamento ferroviario non solo migliorerà il livello di servizio offerto ai passeggeri dell'aeroporto, ma anche amplierà la catchment area, ovvero il bacino di utenza, rendendo l'infrastruttura più accessibile e attraente per un bacino più ampio di viaggiatori, aprendo nuove opportunità di sviluppo sia per il traffico passeggeri che per i servizi offerti. L'orga-

nizzazione dei servizi per le persone con disabilità verranno concordate con Ferrovie dello Stato. Per il progetto, sono stati realizzati CapEx nel 2024 per importo pari a € 2.670.555,26.

- La riqualificazione di via Matteotti rappresenta un importante passo per migliorare l'accessibilità all'aeroporto di Bergamo Orio al Serio dal lato est. Questo intervento, realizzato in consonanza con le indicazioni della PSA, mira a facilitare e riequilibrare i flussi di traffico in entrata e in uscita dall'infrastruttura aeroportuale. La conclusione dell'operazione di riqualificazione della via Matteotti (per una spesa in CapEx pari a € 657.491,58) si inserisce nel contesto più ampio della riorganizzazione della viabilità sud, che include anche il progetto di sviluppo del parcheggio multipiano P4, previsto per il biennio 2027-2028.
- Durante il 2024, SACBO ha intrapreso diverse iniziative per migliorare l'esperienza aeroportuale dei passeggeri presso lo scalo di Bergamo Orio al Serio. Tra queste, vi sono state modifiche alla segnaletica orizzontale con differenziazione cromatica,

l'introduzione di infografiche accessibili e multilingua e l'implementazione della segnaletica verticale su monitor a messaggio variabile che forniscono indicazioni dinamiche, come, ad esempio tempi di attesa ai controlli di sicurezza.

- SACBO, nel corso dell'anno 2024, ha introdotto la "Family lane" ai controlli di sicurezza, che facilita l'accesso ai PRM e alle famiglie.
- Entro la fine di febbraio, saranno completati due nuovi ascensori e sono in fase di progettazione altri quattro ascensori nell'area Schengen, con realizzazione prevista per il 2026. I gate nell'area extra Schengen con ascensori saranno completati entro inizio dicembre 2025 e un ascensore sarà dedicato esclusivamente all'imbarco dei PRM.

Quanto poi ai diversi esercizi commerciali in aerostazione, che costituiscono un importante servizio a favore del passeggero e delle sue necessità, nel 2024 le tipologie di servizi e negozi presenti presso lo scalo sono le seguenti:

Tabella 28: Numero servizi per i passeggeri

Tipologia di servizio	2024
Trasporto	8
Noleggio vetture	14
Telefonia	4
Bagagli	3
Farmacista/Sanitario	2
Cambiavalute	1
Fototessere	1
Totale	32

Tabella 29: Numero di negozi e punti di ristoro

Tipologia di esercizio	2024
Bar, Ristoranti, Fast Food	21
Negozi Retail	31

Iniziative per l'inclusione di tutti i passeggeri

- Per i passeggeri a ridotta mobilità, è possibile richiedere assistenza sia dalla cassa parcheggi per auto a sosta breve, che dall'ingresso del parcheggio a lunga sosta, dall'ingresso dell'aerostazione, dall'ufficio informazioni o direttamente ai banchi check-in. L'aeroporto è dotato di marciapiedi con rampe e percorsi preferenziali per non vedenti, sia all'esterno che all'interno del terminal, che facilitano l'accessibilità. Il personale dedicato si prende cura dei passeggeri PRM, assistendoli durante l'accettazione, nel passaggio attraverso i controlli di sicurezza e, dopo una possibile sosta presso la Sala Amica, li accompagna fino all'imbarco. La Sala Amica è uno spazio appositamente dedicato ai PRM in partenza, gestito da personale specializzato nell'assistenza a persone con disabilità. SACBO mette a disposizione risorse adeguate, come sedie a rotelle e ambulift moderni per l'imbarco sugli aeromobili, garantendo un servizio sicuro e confortevole. Inoltre, chi è provvisto del contrassegno auto per persone disabili, può accedere, previo accredito, alla Corsia Preferenziale per il carico e lo scarico del passeggero disabile proprio di fronte al terminal. L'omologazione dei punti di chiamata PRM è prevista invece per l'anno 2025.
- SACBO ha sviluppato strutture, servizi e personale specializzati per accogliere i passeggeri autistici appartenenti alla categoria DPNA, garantendo un'assistenza personalizzata e adeguata alle loro esigenze in collaborazione con ENAC. Il progetto "Autismo - In viaggio attraverso l'aeroporto" promuove iniziative che coinvolgono centri diurni, strutture di supporto e associazioni locali, con l'obiettivo di fornire supporto alle famiglie e agli accompagnatori durante la preparazione e i preliminari del viaggio in aereo. Queste attività mirano a garantire un'esperienza di viaggio confortevole e inclusiva per tutti.
- il parcheggio dedicato alle persone con ridotta mobilità, P2H, è stato spostato più vicino al terminal per garantire una maggiore comodità ai passeggeri, contestualmente le opere di realizzazione del collegamento tra la futura stazione ed il terminal. Inoltre, nell'area antistante il terminal passeggeri, sono disponibili 253 parcheggi totali, di cui 30 riservati esclusivamente ai veicoli al servizio di persone con disabilità (P1H).

Sicurezza dello scalo

- SACBO ha avviato un programma di sviluppo con altre società per creare una nuova piattaforma tecnologica, che ottimizzerà i processi operativi dell'aeroporto tramite la realizzazione di un prototipo di Digital Twin. Questo strumento permetterà di gestire le operazioni di scalo, garantendo che vengano eseguite in conformità con le prescrizioni di sicurezza e prevenendo impatti negativi sia sugli operatori che sui passeggeri. Il Digital Twin offrirà un monitoraggio in tempo reale delle operazioni, consentendo di individuare eventuali deviazioni dalle procedure di sicurezza e di attuare azioni correttive immediate. Inoltre, vengono regolarmente svolte esercitazioni di emergenza, totali o parziali, del piano di incivolo, per testare l'efficacia del piano stesso e apportare eventuali miglioramenti operativi e normativi.

Iniziative per la protezione dei dati

- Nel 2024, BGYIS si è ri-certificata ISO 27001 secondo il nuovo standard del 2022, confermando il proprio impegno nella protezione delle informazioni, compresi i dati dei passeggeri e delle compagnie aeree. A febbraio 2025, anche SACBO si sottoporrà ad audit per ottenere nuovamente la certificazione ISO 27001. Poiché SACBO fornisce un servizio IT completo a BGYIS, il sistema di gestione della sicurezza delle informazioni ISO 27001 di SACBO influisce direttamente sulla sicurezza di BIS, e di conseguenza sulla riservatezza dei dati di passeggeri e compagnie aeree. Nel 2025, SACBO si adeguerà inoltre alla legge 128/2024, conosciuta come NIS 2, che definisce le infrastrutture critiche, in quanto tale è stata classificata.
- Per garantire la compliance con il Regolamento Europeo n. 679/2016 (GDPR), SACBO ha adeguato la propria organizzazione, i processi, gli atti e le procedure. Nel 2024, le società del Gruppo hanno aggiornato il Registro dei trattamenti dei dati personali, effettuato un'analisi del rischio sui trattamenti e adottato misure di sicurezza adeguate per la protezione dei dati. Sono stati inoltre nominati soggetti autorizzati al trattamento dei dati personali e responsabili esterni del trattamento. Il Gruppo ha implementato un programma di formazione per il personale e prevede di intensificare ulteriori attività di sensibilizzazione nel 2025, anche a tutela della privacy dei dati dei passeggeri e delle compagnie aeree.

3.4.6 OBIETTIVI CONNESSI AI CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI

Gli obiettivi relativi alla gestione dei potenziali impatti negativi sulla sicurezza dello scalo e al miglioramento degli impatti positivi sulla qualità dei servizi e sulla soddisfazione dei passeggeri sono descritti nei paragrafi seguenti.

Obiettivi rispetto alla qualità del servizio

Per quanto riguarda gli obiettivi misurabili di qualità, SACBO redige la Carta dei Servizi, uno strumento che mira a migliorare progressivamente la qualità dei servizi forniti e a garantire la trasparenza nei confronti degli utenti sui livelli di qualità offerti. La Carta serve anche a verificare il rispetto degli standard stabiliti.

Per creare la Carta dei Servizi, SACBO raccoglie feedback dai passeggeri per monitorare il loro livello di soddisfazione in relazione agli obiettivi aziendali. Inoltre, l'azienda continua a studiare le caratteristiche personali e comportamentali dei propri clienti. Ad esempio, i passeggeri tipici di "Il Caravaggio" sono giovani: il 61% ha meno di 45 anni, e circa il 34% ha meno di 35 anni. La presenza femminile è significativa, con le donne che costituiscono il 49% del totale. Quando il monitoraggio rileva aree di miglioramento, SACBO interviene con azioni correttive per ottimizzare i processi, aumentare l'efficienza e ottenere risultati migliori.

La Carta dei Servizi include 34 indicatori relativi agli standard dei gestori aeroportuali (settore passeggeri). A questi si aggiungono 12 indicatori tecnici, che non vengono pubblicati ma sono sottoposti all'approvazione dell'ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile), e indicatori specifici per i passeggeri con disabilità e a mobilità ridotta, come previsto dalla circolare ENAC GEN 02. Ogni indicatore è associato a un obiettivo misurabile.

All'interno della Carta dei Servizi, vengono dettagliatamente stabiliti gli obiettivi per gli anni futuri, accompagnati dalla presentazione dei risultati conseguiti nell'anno 2024, insieme agli obiettivi posti per l'anno 2024. Nonostante ciò, viene riservata una particolare attenzione anche agli anni precedenti, con una menzione speciale all'anno 2023, che viene utilizzato come anno di riferimento principale. Questo ultimo, infatti, rappresenta il parametro di confronto dal quale vengono valutati e misurati i progressi e gli sviluppi



ottenuti nel corso dei successivi periodi di riferimento.

Una volta redatta la Carta dei Servizi, SACBO provvede a sottoporla all'ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile) per ottenere la sua approvazione. Successivamente, dopo l'approvazione, la stessa viene pubblicata sui canali ufficiali di SACBO, tra cui il sito web aziendale, nonché sul sito ufficiale dell'ENAC, in conformità con le normative vigenti e per garantire la massima trasparenza nei confronti degli utenti e delle autorità competenti.

Rispetto ai principali obiettivi stabiliti, la costante valutazi-

one della qualità dei servizi offerti, suddivisa tra qualità oggettiva e qualità percepita, dimostra l'importanza che SACBO attribuisce al rapporto con i passeggeri attraverso un monitoraggio costante del loro livello di soddisfazione. Le campagne di monitoraggio hanno portato a determinare un'elevata soddisfazione complessiva dei passeggeri nel 2024, pari al 97,2 %, in linea con l'anno precedente.

I principali indicatori per determinare la soddisfazione dei passeggeri sono:

Tabella 30: Indicatori di soddisfazione dei passeggeri

Indicatore	Descrizione	2023	2024	Obiettivo 2024
Tempi di attesa per il check-in	-	10'41"	10'21"	10'30"
Tempi di attesa controllo sicurezza	-	14'57"	14'10"	14'00"
Tempo medio consegna bagagli (voli nazionali e internazionali)	Tempi di riconsegna del primo bagaglio block-on dell'aeromobile	27'	27'	25'
	Tempi di riconsegna dell'ultimo bagaglio dal block-on dell'aeromobile	33'	33'	30'
Bagagli complessivi disguidati in partenza (bagagli non imbarcati) di competenza dello scalo.	-	0,12%	0,12%	0,15%

Inoltre, vengono monitorati gli indici di percezione e soddisfazione dei passeggeri rispetto al comfort e pu-

lizia durante la permanenza nell'aeroporto rispetto agli obiettivi prefissati:

Tabella 31: Indici di percezione e soddisfazione dei passeggeri rispetto a comfort e pulizia

Parametro	% Passeggeri soddisfatti		
	2023	2024	Obiettivo 2024
Disponibilità carrelli	95%	97%	95%
Efficienza dei sistemi di trasferimento passeggeri (scale mobili, ascensori, People, mover ecc.)	98%	98%	98%
Efficienza impianti di climatizzazione	97%	98%	96%
Livello di confort complessivo dell'aerostazione	96%	96%	95%
Dati Livello di pulizia e funzionalità delle toilette	95%	96%	95%
Livello di pulizia aerostazione	97%	97%	97%

Anche in tema di accessibilità, SACBO effettua una valutazione in termini di parcheggi e sulle scelte dei passeggeri nella scelta del parcheggio. Con riferimento a questo tema, il Gruppo SACBO ha effettuato significativi investimenti per consentire un livello di servizio

idoneo e adeguato.

Per quanto riguarda il livello di soddisfazione dei passeggeri a ridotta mobilità, la successiva tabella mostra i principali indicatori utilizzati per determinare la % passeggeri PRM soddisfatti rispetto agli obiettivi prefissati:

Tabella 32: Indicatori relativi al livello di soddisfazione dei passeggeri a ridotta mobilità

Indicatore	2023	2024	Obiettivo 2024
Stato e funzionalità dei mezzi/attrezzature in dotazione	99,5%	99,0%	99,0%
Adeguatezza della formazione del personale	98,5%	99,0%	99%
Efficacia e sull'accessibilità delle informazioni, comunicazioni e segnaletica aeroportuale interna	98,5%	97,0%	98%
Assistenza PRM	99,5%	98,6%	99,0%
Livello di accessibilità e fruibilità delle infrastrutture aeroportuali: parcheggio, citofoni di chiamata, sale dedicate, servizi igienici, ecc	98,5%	96,4%	98,0%
Spazi dedicati per la sosta dei PRM (es. Sala Amica)	99,5%	100,0%	99,0%
Cortesia del personale (infopoint, security, personale dedicato all'assistenza speciale)	98,5%	99,0%	98,0%
Professionalità del personale dedicato all'erogazione delle assistenze speciali ai PRM	98,0%	99,5%	98%

Obiettivi rispetto alla sicurezza aeroportuale

Come previsto dal Regolamento 139/2014 e inserito nel Safety Management System del gestore aeroportuale, viene svolto un monitoraggio dei Safety Performance Indicators (SPI) per stabilire e misurare la performance in termini di sicurezza, condividendo l'uso di tali strumenti con gli stakeholders, per implementare azioni di safety sempre più mirate e rilevanti, o per aumentare il livello di consapevolezza (Safety Awareness).

Con riferimento alla sicurezza delle persone è impor-

tante considerare sia ciò che accade durante la loro permanenza in aeroporto, sia quanto può accadere durante l'attività di transito da parte degli aeromobili da-verso lo stesso.

Sulla permanenza in aeroporto, sono riportati nella seguente tabella i dati riguardanti i numeri di addetti alla sicurezza e i controlli per numero di passeggeri di aviazione commerciale in partenza:

Tabella 33: Dati relativi ad addetti alla sicurezza e i controlli per numero di passeggeri

Anno	Passeggeri in partenza	Addetti sicurezza n°	Postazioni sicurezza n°
2023	7.998.125	210	15
2024	8.668.522	260	15

I dati dell'anno 2024 indicano un aumento di quasi il 23,80 % nel numero di addetti alla sicurezza in virtù di un aumento del 8,38% dei passeggeri in partenza, a dimostrazione dell'importanza che il tema della sicurezza dello scalo riveste per il Gruppo.

Nell'ambito invece delle organizzazioni di emergenza per incivolo, SACBO convoca una regia, composta da diversi stakeholder, al fine di decidere e valutare congiuntamente obiettivi e scenari per la prova di emergenza.

Con riferimento al transito aeromobili da-verso l'aeroporto è importante considerare il contesto geografico in cui l'Aeroporto si colloca; lo scalo aeroportuale di Bergamo Orio al Serio è inserito in una complessità di habitat capace di sostenere comunità ornitiche strutturate. Aree agricole, coltivi e allevamenti, aree boschive e zone umide forniscono ottime caratteristiche ecologiche per il mantenimento di complessi ecosistemi. La presenza di fauna osservata in airside per l'anno in esame risulta ridotta rispetto all'anno precedente (si è

passati da 35.682 esemplari di ogni specie contattati nel 2023 a 6.768 per il 2024, con una riduzione del 53%). Per l'anno in esame si osserva una riduzione di quasi tutte le specie significative (in particolare per la cornacchia, lo storno, la gazza, la lepre, l'airone cenerino e il piccione).

Uno degli indicatori chiave del rischio di Wildlife strike è il BRI2, il Birdstrike Risk Index, che viene utilizzato per monitorare e gestire i rischi associati agli incidenti di birdstrike e fornisce una valutazione del rischio su una scala da 0 a 2. Questo indice tiene conto delle abbondanze medie delle specie di fauna selvatica, il numero di impatti per specie, gli effetti di tali impatti sul volo e sul traffico aereo ed è legato al numero di avvistamenti o interventi di ispezione effettuati, sia ordinari che straordinari. Il punteggio del BRI2 aiuta aeroporti e autorità aeronautiche a implementare misure preventive efficaci e consente di pianificare strategie di gestione e mitigazione del rischio. L'ENAC ha fissato il valore di

0,5 come soglia di attenzione per il rischio di wildlife strike a livello nazionale. Se il valore annuale del BRI2 di un aeroporto supera 0,5, il gestore è tenuto ad adottare nuove misure di mitigazione del rischio di collisioni con la fauna selvatica, utilizzando i dati raccolti durante il monitoraggio ambientale e faunistico dell'aeroporto.

La riduzione della presenza di fauna in airside e l'aumento dei movimenti aeroportuali nel 2024 (maggiori del 7% rispetto al 2023) hanno contribuito a mantenere una tendenza di riduzione del livello di rischio (BRI2) nonostante l'aumento del numero di eventi Wildlife Strike a confronto con l'anno precedente. Sono stati infatti registrati 52 wildlife strikes (35 impatti con volatili, 12 con altre forme di fauna selvatica come lepri e conigli e 5 con animali sconosciuti) in confronto ai 44 registrati nel 2023.

I dati in tabella mostrano la diminuzione dell'indice BRI2 presso l'aeroporto di Milan Bergamo rispetto al 2023:

Tabella 34: Indice BRI2 (Birdstrike Risk Index)

Andamento indice BRI2	
2023	0,22
2024	0,10

I dati di rendicontazione si sono rivelati efficaci nel fornire un'analisi più accurata e puntuale della fauna selvatica in ottica di tutela della stessa, supportando in modo significativo le attività di monitoraggio e gestione. Grazie all'introduzione del monitoraggio dell'indice di rischio associato a ciascun intervento, è stato possibile effettuare circa il 3% in più di ispezioni mirate. Questo approccio consente alla Bird Control Unit (BCU) di mantenere

una costante vigilanza sulla presenza di avifauna nelle aree critiche dell'aeroporto, garantendo così un livello di sicurezza operativa ottimale e adottare azioni sempre più efficaci e mirate nella gestione del rischio.

Accanto a questo, viene osservato il trend di tutti gli indicatori di Safety, come Runway Incursion, Taxiway Incursion, Apron Incursion, Fuelling e FOD.



G

Il Gruppo SACBO si impegna a mantenere un'immagine e una reputazione aziendale basate sui principi di integrità, correttezza, lealtà, trasparenza, imparzialità e obiettività, in ogni contesto e in tutte le circostanze, nella conduzione degli affari e delle attività aziendali. L'osservanza di tali principi e del quadro normativo in essere costituiscono l'elemento base della cultura aziendale e garantiscono di preservare la solida reputazione conseguita nel business aeroportuale.

4.1	CONDOTTA DELLE IMPRESE (G1)	104	4.1.4	POLITICHE IN MATERIA DI CULTURA D'IMPRESA E CONDOTTA DELLE IMPRESE	112
	4.1.1 ORGANI DI AMMINISTRAZIONE, DIREZIONE E CONTROLLO	104		4.1.5 GESTIONE DEI RAPPORTI CON I FORNITORI	115
	4.1.2 INTEGRAZIONE DELLE PRESTAZIONI IN TERMINI DI SOSTENIBILITÀ NEI SISTEMI DI INCENTIVAZIONE	110		4.1.6 PREVENZIONE DELLA CORRUZIONE ATTIVA E PASSIVA	116
	4.1.3 IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI CONNESSI ALLA CONDOTTA DELLE IMPRESE	110		4.1.7 PRASSI DI PAGAMENTO	117

ESRS G

4.1 Condotta delle imprese (G1)

In questo capitolo:

[ESRS 2 GOV-1] / [ESRS 2 GOV-2] / [ESRS 2 GOV-5]: Organi di amministrazione, direzione e controllo.

[GOV-3]: Integrazione delle prestazioni in termini di sostenibilità nei sistemi di incentivazione.

[ESRS 2 SBM-3 - G1] / [ESRS 2 IRO-1 - G1]: Impatti, rischi e opportunità rilevanti connessi alla condotta delle imprese.

[G1-1]: Politiche in materia di cultura d'impresa e condotta delle imprese.

[G1-2]: Gestione dei rapporti con i fornitori.

[G1-3] / [G1-4]: Prevenzione della corruzione attiva e passiva.

[G1-6]: Prassi di pagamento.

4.1.1 ORGANI DI AMMINISTRAZIONE, DIREZIONE E CONTROLLO

Come anticipato nel capitolo introduttivo "Informazioni generali", SACBO S.p.A. ha adottato un modello organizzativo di gestione e controllo societario tradizionale, composto dall'Assemblea dei Soci, dal Consiglio di Amministrazione e dal Collegio Sindacale. La revisione legale dei conti è affidata ad una Società di Revisione. A completamento del modello di governance, operano l'Organismo di Vigilanza, il Comitato Etico Anticorruzione di Gruppo e il Data Protection Officer.

Il Consiglio di Amministrazione (CdA), organo di governo dell'azienda dotato dei più ampi poteri, ha il compito di intraprendere tutte le azioni necessarie per perseguire gli obiettivi del Gruppo e creare valore, in conformità con i principi di trasparenza e legalità. A tal fine, il CdA ha identificato i principali ruoli e responsabilità chiave nel Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi, attraverso appropriate nomine e l'approvazione di documenti aziendali specifici; gli organi di supervisione relazionano periodicamente al Consiglio di Amministrazione in merito alla propria attività. Questo Sistema coinvolge, in base alle loro competenze, gli organi amministrativi (CdA, Presidente, Direttore Generale), gli organi di supervisione (Collegio Sindacale, Società di Revisione, Organismo di Vigilanza, Data Protection Officer, Comitato Etico Anticorruzione, il Responsabile Internal Audit) e tutto il personale aziendale a vari livelli. Attraverso il sistema di deleghe e poteri e l'organizzazione aziendale, il Presidente e il Direttore Generale forniscono supporto al CdA nel proprio ruolo di supervisione del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi.



Tabella 35: Composizione del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale

Composizione	2024
Consiglio di Amministrazione	10
Membri con incarichi esecutivi	nessuno
Membri senza incarichi esecutivi	10
Amministratore Unico	no
Collegio Sindacale	7
Membri con incarichi esecutivi	nessuno
Membri senza incarichi esecutivi	7 (5 effettivi e 2 supplenti)
Sindaco Unico	no
Diversità di genere nel Consiglio di Amministrazione	2024
Totale	10
Donne	2
Donne - Percentuale (%)	10%
Uomini	8
Uomini - Percentuale (%)	80%

L'attuale Consiglio di Amministrazione di SACBO, nominato dall'Assemblea dei Soci il 9 Maggio 2023, resterà in carica per il triennio 2023-2025 e fino all'approvazi-

one del Bilancio 2025. Il Consiglio di Amministrazione di SACBO S.p.A. risulta così composto al 31.12.2024:

Tabella 36: Nominativi dei componenti del Consiglio di Amministrazione

Ruolo	Nome
Presidente	Giovanni Sanga
Vice Presidente	Yvonne Messi
Vice Presidente	Fabio Bombardieri
Consigliere	Gianpietro Benigni
Consigliere	Gianpietro Borghini
Consigliere	Carlo Mazzoleni
Consigliere	Laura Pascotto
Consigliere	Renato Redondi
Consigliere	Gian Battista Scarfone
Consigliere	Maurizio Zerbini

Il Collegio Sindacale si compone di cinque sindaci effettivi e due sindaci supplenti; per Statuto il Ministro dell'Economia e delle Finanze ed il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti nominano un membro effettivo del Collegio ciascuno. Il Collegio Sindacale vigila sull'osservanza della Legge e dello Statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e in particolare

sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato dalla Società e sul suo concreto funzionamento. Il controllo contabile è affidato a una società di revisione designata dall'Assemblea.

Il Collegio Sindacale di SACBO risulta così composto:

Tabella 37: Nominativi dei componenti del Collegio Sindacale

Ruolo	Nome
Presidente	Alberto Ribolla
Sindaco Effettivo	Marco Baschenis
Sindaco Effettivo	Paolo Meago
Sindaco Effettivo	Claudia Rossi
Sindaco Effettivo	Marco Luigi Valente
Sindaco Supplente	Luciana Gattinoni
Sindaco Supplente	Alberto Carrara

Oltre al Collegio Sindacale e alla Società di Revisione nominati dall'Assemblea dei Soci, in linea con le normative vigenti e le best practices di Corporate Governance, il CdA ha istituito altri organi di supervisione.

BGYIS ha adottato un modello tradizionale di gestione e controllo; il Cda è composto da tre membri: il Presidente Giovanni Sanga e i due consiglieri Amelia Corti e Nicola Lamera; è prevista la figura del sindaco unico,

oggi ricoperta da Aldo Cattaneo; la società di revisione si occupa della revisione legale dei conti.

L'Organismo di Vigilanza (OdV) ha il compito di vigilare sull'attuazione e sul rispetto del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo previsto dal D.Lgs. 231/2001, garantendone l'aggiornamento. L'Organismo di Vigilanza di SACBO risulta così composto:

Tabella 38: Nominativi dei componenti dell'Organismo di Vigilanza

Ruolo	Nome
Presidente	Roberto Magri
Componenti	Davide Bizzarri
Componenti	Rossella De Bartolomeo

SACBO S.p.A., in quanto società a partecipazione pubblica non di controllo, consapevole di non essere tenuta alla nomina del Responsabile della Prevenzione alla Corruzione e della Trasparenza (RPCT), ha deciso di nominare un Comitato Etico Anticorruzione con il compito di:

- Verificare l'efficacia, l'adeguatezza e l'attuazione del Modello Anticorruzione;

- Proporre modifiche alle procedure anticorruzione in caso di mutamenti nell'organizzazione o dell'accertamento di significative violazioni, con conseguenti modifiche e/o implementazioni dei protocolli di prevenzione;
- Collaborare con la funzione Internal Auditing e con l'Organismo di Vigilanza per gli aspetti applicativi

- del Modello Anticorruzione, sezione speciale del MOGC 231;
- Produrre una reportistica verso l'alta direzione di SACBO, in merito al funzionamento del Modello Anticorruzione.

Il Comitato Etico e Anticorruzione è composto da:

1. Presidente di nomina del Consiglio di amministrazione, scelto tra consulenti esterni, che resterà in carica per un triennio, continuando a svolgere ad interim le proprie funzioni (in regime di cd. prorogatio) fino a nuova nomina;
2. Direttore Risorse Umane;
3. Responsabile Affari Legali e Societari;
4. Responsabile Internal Audit.

La Funzione Internal Audit verifica l'adeguatezza e il funzionamento effettivo del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi nel suo complesso, interfacciandosi con le unità organizzative aziendali e gli altri organi di supervisione, e presentando periodicamente relazioni al Consiglio di Amministrazione e al vertice aziendale.

In linea con il Mandato e il Piano di audit approvati dal CdA, l'Internal Audit conduce attività di auditing volte a verificare che i processi di gestione dei rischi, di controllo e di governance esistenti siano adeguati e coerenti con il Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi e con il Modello di Organizzazione Gestione e Controllo di SACBO. La funzione non possiede responsabilità operativa o decisionale e riporta al Presidente del CdA al fine di preservare l'indipendenza, imparzialità e obiettività delle valutazioni.

La funzione ha, inoltre, il compito di supportare la Società nel raggiungimento dei propri obiettivi fornendo servizi a valore aggiunto in tutte le aree di competenza, in un'ottica di miglioramento continuo.

In particolare, verifica:

- l'affidabilità e l'integrità delle informazioni finanziarie e gestionali (financial audit);
- l'efficienza e l'efficacia dei processi aziendali e delle risorse allocate (operational e strategic audit);
- la conformità dei processi e delle operazioni alle normative di vigilanza, alle politiche interne e ai regolamenti oltre che a politiche, piani e procedure interne

- (compliance);
- la salvaguardia del valore delle attività e del patrimonio aziendale (attività di consulenza).

Il management è responsabile della realizzazione efficace del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi nelle rispettive aree di competenza, attraverso la collaborazione e il contributo attivo di tutti i collaboratori del Gruppo a ogni livello, concorrendo alla creazione di valore, sia economico che etico. L'azienda ha inoltre definito specifici ruoli operativi, detti di II livello, con il compito di supportare il management aziendale nella realizzazione del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi al fine di garantire la conformità alle normative, agli standard internazionali e alle regolamentazioni del settore aeroportuale. Tra i ruoli operativi di II livello, nel 2024 è stata costituita l'unità Risk & Compliance.

La governance del Gruppo è altresì integrata da una serie di sistemi volontariamente adottati e finalizzati ad accrescere in maniera sempre più rilevante un modello aziendale connotato da trasparenza e da legalità e vigilanza di impatti, rischi e opportunità. Tali sistemi quali le certificazioni ISO 45001, 14001, 9001 e 27001 sono periodicamente verificati da enti esterni.

La Pubblicità della corporate governance e degli strumenti che il Gruppo ha adottato volontariamente sono riportati nella sezione del sito dello scalo dedicata al tema, ove è possibile visualizzare i documenti di riferimento ed è riportata una descrizione degli stessi (Codice Etico Comportamentale di Gruppo, Modello 231, Modello anticorruzione, Procedure whistleblowing). Il Gruppo ha sempre reso accessibili le proprie politiche sulla sostenibilità tramite pubblicazione del report di sostenibilità sul proprio sito e parimenti tramite la diffusione comunicazione dei temi maggiormente rilevanti per gli aspetti ambientali presso sezione del sito istituzionale appositamente dedicata; è stato creato anche un sito dedicato alle iniziative nel campo della sostenibilità (sociale, ambientale ed economica) afferenti a varie direzioni aziendali dando evidenza dell'area societaria che se ne occupa.

La Governance di Sostenibilità

Per entrambe le società, la sostenibilità e la sorveglianza degli impatti, dei rischi e delle opportunità, quale tema trasversale, è di competenza del CdA che è informato con periodicità dalla struttura aziendale. Il CdA svolge un ruolo fondamentale di indirizzo e coordinamento, definendo la strategia di sostenibilità. Il Collegio Sindacale nell'ambito delle proprie competenze svolge verifiche puntuali su diversi temi connessi a rischi, opportunità e impatti quali le mitigazioni e compensazioni ambientali, le erogazioni liberali e le conformità normative.

In particolare, i temi correlati alla sostenibilità sono esplicitati nei poteri e nelle funzioni di due figure aziendali: il direttore generale - carica rivestita dall'Ing. Amelia Corti per SACBO e da ing. Fabio Antonio Bernardini per BGYIS -, nonché dal responsabile dello sviluppo sostenibile Chief Sustainability Officer (CSO), dr. Paolo Deforza, quale referente per lo sviluppo del tema della sostenibilità.

Consiglio di Amministrazione

Il CdA è parte attiva in ambito di sostenibilità, esso infatti:

- approva la strategia di sostenibilità a lungo termine e gli obiettivi periodici (Master Plan vigente, Piano Industriale e Contratto di Programma ENAC, Piano di Azione della sostenibilità);
- approva ogni anno la reportistica di sostenibilità;
- supervisiona l'implementazione delle iniziative di sostenibilità attraverso revisioni periodiche;
- valuta e gestisce i rischi e le opportunità legati alla sostenibilità, inclusi quelli relativi al cambiamento climatico, all'efficienza energetica e alla gestione delle risorse umane;
- valuta che l'organizzazione sia adeguata al perseguimento continuo degli obiettivi di sostenibilità;
- assicura l'allineamento tra gli obiettivi di sostenibilità e la strategia aziendale complessiva monitorando costantemente gli obiettivi prefissati connessi agli impatti e i risultati raggiunti con indicatori anche quantitativi nell'ambito di riunioni mensili (scorecard);
- può nominare uno o più membri del CdA come referente per dettare le linee guida le iniziative a livello di consiglio in ottica di sostenibilità;
- approva il budget annuale dedicato ai progetti di

sostenibilità;

- supervisiona la trasparenza e la comunicazione delle performance di sostenibilità agli stakeholder.

Unità Sviluppo Sostenibile

Il responsabile dello sviluppo sostenibile (CSO) è stato nominato dal CdA del 1° ottobre 2024; tale figura si avvale di un team creato ad hoc, che segue la redazione non solo del report ma di un vero e proprio piano strategico della sostenibilità aziendale, composto da figure trasversali a tutta l'azienda.

All'interno dell'organizzazione di SACBO, il Chief Sustainability Officer (CSO) riporta gerarchicamente al Direttore Generale.

Si riferiscono invece al CSO:

- l'area "Environment";
- l'area "Energy e Mobility";
- il "Sustainability Team" costituito trasversalmente all'interno dell'azienda tra coloro che, già da tempo, affiancano l'unità "Ambiente e territorio" in attività connesse alla sostenibilità. Ha il compito di supportare direttamente il Sustainability Coordinator, che affianca il CSO nel coordinamento del team nella redazione del "Piano di Sviluppo della Sostenibilità" (PSS), del "Report di Sostenibilità" e di promuovere le attività operative necessarie alla realizzazione dei progetti di sostenibilità individuati dal PSS stesso; a garanzia di un'efficace e reattiva azione operativa; il Team è caratterizzato principalmente da figure di middle management afferenti alla totalità delle aree dell'intero Gruppo SACBO;
- i "Green Ambassador" costituito trasversalmente tra i giovani colleghi individuati e formati a riguardo. Da circa un anno questi ultimi stanno supportando l'azienda nell'ideazione di progetti connessi a tematiche di sostenibilità; nello specifico il loro contributo è importante soprattutto a livello macro e di visione connesso al tema, nell'individuazione di nuovi potenziali KPI di sostenibilità e nell'implementazione di un piano formativo ad hoc rivolto a tutto il Gruppo SACBO.

La nuova funzione dedicata allo sviluppo sostenibile, così composta, in forza di quanto appena descritto svi-

lupperà le seguenti azioni:

- Fornire supporto tecnico e consulenza su questioni di sostenibilità a tutte le divisioni dell'aeroporto, incluse operazioni di volo, gestione terminal, manutenzione e sviluppo infrastrutturale;
- Coordinare la raccolta e l'analisi dei dati relativi alle prestazioni di sostenibilità, utilizzando sistemi di monitoraggio avanzati e tecnologie;
- Sviluppare e gestire partnership con stakeholder esterni su progetti di sostenibilità, inclusi enti di ricerca;
- Identificare e proporre nuove iniziative di sostenibilità allineate con le best practice del settore aeroportuale, come l'implementazione di energie rinnovabili, sistemi di gestione intelligente dell'acqua e programmi di biodiversità;
- Gestire il processo di certificazione ambientale dell'aeroporto (es. Airport Carbon Accreditation);
- Condurre la valutazione dell'impatto ambientale per nuovi progetti di sviluppo aeroportuale;
- Organizzare e facilitare il Team di sostenibilità inter-funzionale, che riunisce rappresentanti di tutte le divisioni della Società;
- Sviluppare e implementare programmi di educazione ambientale per passeggeri e comunità locali;
- Monitorare le tendenze globali e le normative in materia di sostenibilità nel settore dell'aviazione, assicurando che l'aeroporto rimanga all'avanguardia nelle pratiche sostenibili.

Risk Management

SACBO opera in un contesto altamente competitivo e dinamico; pertanto, per perseguire un successo che sia sostenibile e duraturo, si è dotata di un processo di gestione del rischio.

Questa visione sempre più orientata al "risk-based management" è finalizzata a proteggere il valore aziendale e a cogliere le opportunità offerte dalle trasformazioni del mercato, considerando il rischio (gestito) come una componente imprescindibile dell'attività imprenditoriale.

L'Enterprise Risk Management rappresenta un elemento essenziale del sistema di Governance di SACBO in quanto supporta il Consiglio di Amministrazione nel perseguimento del prioritario obiettivo di assicurare la creazione di valore nel medio-lungo periodo, definendo altresì la natura e il livello di incertezza compatibile con gli obiettivi

strategici e perseguendo un successo che sia sostenibile. All'interno di tale sistema di gestione dei rischi sono stati integrati anche i rischi legati alle tematiche ESG. Si definisce rischio ESG il rischio di subire perdite finanziarie derivanti dall'impatto attuale o futuro di fattori Ambientali, Sociali o di Governance sugli asset o sulla redditività del Gruppo. Per ciascun rischio ESG sono stati identificati gli impatti economici, operativi e reputazionali. Una volta classificati in base alla priorità, l'owner del rischio definisce le azioni di mitigazione già in essere o da implementare.

Dal 1° ottobre 2024 è stata creata quindi una funzione aziendale Risk And Compliance così suddivisa:

- il Risk Management si occupa di monitorare i rischi aziendali siano strategici, operativi, finanziari o di altra natura;
- la compliance si esplica nell'analisi e adeguamento dei processi di governance senza soluzione di continuità in tema di modello ex D. Lgs. 231/2001, anticorruzione, trasparenza, antiriciclaggio, privacy e in generale di supervisione di aderenza alla normativa anche con sorveglianza sulle altre funzioni aziendali. Trasversale a tutte le funzioni aziendali in termini di supporto specialistico per tutti i profili legali.

A supporto di tutte le unità aziendali e dell'intera comunità aeroportuale su tematiche legali relative agli obblighi derivanti dalle normative di legge e dallo Statuto Sociale, è presente l'unità ridenominata Legal and Corporate Affairs, operante dal 1° ottobre, che risponde direttamente al Direttore Generale. Tale unità fornisce supporto nell'analisi e nella revisione delle procedure aziendali, con particolare attenzione ai profili legali e alle tematiche di competenza. Favorisce inoltre il regolare funzionamento degli organi societari.

All'interno di questa unità è stata creata, con decorrenza dal 1° ottobre 2024, una funzione specialistica di consulenza in materia di diritto amministrativo (administrative law counseling), focalizzata principalmente sugli appalti e sui rapporti contrattuali con uno stakeholder fondamentale e strategico: i fornitori. In termini generali, l'ufficio legale gestisce i rapporti con gli stakeholder, non solo supportando le altre funzioni aziendali, ma anche garantendo il pieno rispetto delle normative azien-

dali e identificando i rapporti contrattuali e non che richiedono una regolamentazione specifica.

Per quanto riguarda la diffusione, tramite canali dedicati, dei ruoli e dei referenti in tema di sostenibilità, oltre alle comunicazioni ad hoc rivolte a tutti i lavoratori da parte del Direttore Generale, è in fase di finalizzazione una policy specifica, denominata Policy ESG (Environmental, Social and Governance). Questa policy sarà disponibile per tutti i lavoratori e avrà come obiettivo principale il coordinamento e l'integrazione degli impegni sottoscritti in materia di sostenibilità. Essa definirà anche la struttura di governance e il presidio di compliance rispetto ai temi ESG, in conformità con la normativa di settore, e avvierà l'identificazione e la gestione dei rischi ESG. Le finalità di questa policy includono, inoltre, la creazione di sinergie tra i temi e i fattori di sostenibilità e le attività del business del Gruppo, con l'obiettivo di lungo periodo di creare un sistema funzionale agli obiettivi ESG.

È inoltre in corso l'implementazione di corsi di formazione specialistica per lo sviluppo di competenze specifiche relative al monitoraggio di impatti, rischi e opportunità, come corsi in materia di sostenibilità, anticorruzione, ecc. Per favorire l'implementazione della cultura della sostenibilità in azienda e per i relativi corsi di formazione, il budget annuale approvato dal CdA prevede lo stanziamento di risorse economiche dedicate.

4.1.2 INTEGRAZIONE DELLE PRESTAZIONI IN TERMINI DI SOSTENIBILITÀ NEI SISTEMI DI INCENTIVAZIONE

Al momento, non sono previsti sistemi di incentivazione né politiche di remunerazione legate a questioni di sostenibilità per i membri del CdA e del Collegio Sindacale. Per i dirigenti e i quadri, è invece presente un sistema di incentivazione variabile (MBO) legato al raggiungimento di specifiche performance, anche di tipo ambientale, quantificate attraverso KPI come, ad esempio, la riduzione di CO₂/WLU. La componente variabile della remunerazione tiene conto degli obiettivi strategici del Gruppo, stabilendo una correlazione diretta tra i risultati ottenuti e i compensi erogati.

Le condizioni di tali sistemi di incentivazione sono approvate e aggiornate come segue: la proposta di MBO viene elaborata dal Direttore Generale con il supporto delle risorse umane, e per i dirigenti, essa viene approvata dal CdA.

4.1.3 IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI CONNESSI ALLA CONDOTTA DELLE IMPRESE

Rispetto alle tematiche relative alla governance sono stati identificati differenti impatti, rischi e opportunità rilevanti inerenti alle operazioni proprie del Gruppo.

In particolare, sono stati identificati impatti rilevanti legati allo sviluppo di una cultura aziendale responsabile; promuovere un comportamento etico ed evitare casi di corruzione, violazioni normative e altri comportamenti scorretti come frode ed estorsione, è fondamentale per assicurare la sostenibilità delle operazioni aziendali e il benessere della comunità in cui il Gruppo opera. Altro elemento chiave da considerare è la protezione degli informatori, fondamentale per garantire la sicurezza di chi segnala atti illeciti o collabora a indagini. Questo approccio incentiva una cultura della trasparenza, fondamentale per rafforzare la fiducia tra l'organizzazione e i suoi partner commerciali. Infine, la valutazione delle performance ESG dei fornitori e il mantenimento di buoni rapporti lungo la supply chain, anche attraverso pagamenti equi e tempestivi, sono elementi chiave per migliorare l'impatto aziendale sui propri partner commerciali.

Rispetto ai potenziali rischi e opportunità rispetto al tema della governance, il mancato rispetto del Codice di condotta e delle normative vigenti, come il D.Lgs. 231/2001. Ad esempio, conflitti di interesse (dipendente che abusa della propria posizione per ottenere un guadagno privato), estorsione economica (uso illecito della forza, della violenza o dell'intimidazione, reale o minacciata, per ottenere denaro o proprietà da un individuo o da un'entità), appropriazione indebita di beni monetari (ad esempio, fatturazione, buste paga, schemi di spesa), manipolazione delle informazioni (ad esempio, falsificazione di documenti interni) e inesattezze

di informazioni (non) finanziarie possono comportare rischi significativi, tra cui potenziali perdite finanziarie e importanti danni reputazionali. D'altra parte, mantenere una cultura aziendale che rispetti il Codice Etico e le policy interne rappresenta un'opportunità, poiché permette di promuovere un ambiente di lavoro positivo e accogliente e una buona reputazione aziendale, rendendo l'organizzazione maggiormente attrattiva nel mercato del lavoro e migliorando rapporti con fornitori e clienti. Infine, un processo efficace di selezione, qualifica e monitoraggio dei fornitori è cruciale per

ridurre i rischi associati a potenziali fallimenti nella supply chain e garantire la compliance con standard ESG, contribuendo così a una maggiore stabilità operativa e finanziaria.

Le successive tabelle riassumono quanto detto su impatti, rischi e opportunità rilevanti rispetto al tema della condotta dell'impresa:

IMPATTI MATERIALI

Standard tematico	Sottotema	Sotto-sotto tema	Fase della catena del valore	Descrizione impatto	Tipologia di impatto	Orizzonte temporale
ESRS G1 - Condotta delle imprese	Cultura d'impresa	-	Operazioni proprie	Impatto sull'intera collettività mediante lo sviluppo di una cultura aziendale che permetta lo svolgimento del business in modo responsabile (es. non verificarsi di casi di corruzione, violazione della normativa vigente, ecc.).	Positivo Attuale	Breve periodo
ESRS G1 - Condotta delle imprese	Corruzione attiva e passiva	Prevenzione e individuazione compresa la formazione	Operazioni proprie	Impatto sull'intera collettività generati da comportamenti scorretti quali corruzione, frode, estorsione, collusione e riciclaggio di denaro.	Negativo Potenziale	Breve periodo
Corruzione attiva e passiva	Corruzione attiva e passiva	Incidenti	Operazioni proprie	Protezione di coloro i quali effettuano delle segnalazioni di cattiva condotta o hanno collaborato a un audit o a un'indagine (cosiddetta protezione degli informatori). Questa protezione mira a rafforzare la possibilità per tutti gli interessati di segnalare casi in cui le norme etiche sono state disattese senza temere ritorsioni.	Positivo Potenziale	Breve periodo
ESRS G1 - Condotta delle imprese	Protezione degli informatori	-	Operazioni proprie	Impatto derivante dalle attività volte a promuovere la trasparenza e la fiducia tra l'organizzazione e i suoi partner commerciali (tra cui valutazione delle performance ESG dei fornitori).	Positivo Potenziale	Medio periodo
ESRS G1 - Condotta delle imprese	Gestione dei rapporti con i fornitori, comprese le prassi di pagamento	-	Operazioni proprie	Rapporto con i fornitori nella supply chain, anche grazie al pagamento equo e tempestivo per i beni e i servizi acquistati.	Positivo Attuale	Breve periodo

RISCHI E OPPORTUNITÀ MATERIALI

Standard tematico	Sottotema	Sotto-sotto tema	Fase della catena del valore	Rischio/ Opportunità	Descrizione Rischio/Opportunità	Orizzonte temporale
ESRS G1 - Condotta delle imprese	Cultura d'impresa	-	Operazioni proprie	Rischio	Rischio di perdite o danni finanziari derivanti dalla mancata conformità al Codice di condotta e altri requisiti/ politiche cogenti, quali il D.Lgs. 231/2001.	Breve periodo
	Corruzione attiva e passiva	Prevenzione e individuazione compresa la formazione Incidenti				
ESRS G1 - Condotta delle imprese	Cultura d'impresa	-	Operazioni proprie	Opportunità	Opportunità derivanti dal mantenimento di una cultura aziendale orientata al rispetto del Codice Etico e delle policy e procedure aziendali.	Breve periodo
ESRS G1 - Condotta delle imprese	Gestione dei rapporti con i fornitori, comprese le prassi di pagamento	-	Lungo la catena del valore	Rischio	Rischio derivante da un inefficace processo di identificazione, selezione, qualifica e monitoraggio delle performance dei fornitori , con possibili conseguenti impatti sull'operatività aziendale (es. fallimento di fornitori critici) e sulla reputazione (es. fornitori non compliant a temi ESG) e sulle performance economico-finanziarie del Gestore (es. sostituzione fornitore).	Breve periodo

Ulteriori informazioni rispetto al processo per identificare impatti rischi e opportunità sono riportate all'interno del paragrafo "Analisi di doppia materialità e impatti, rischi e opportunità rilevanti" nel capitolo "Informazioni generali".

4.1.4 POLITICHE IN MATERIA DI CULTURA D'IMPRESA E CONDOTTA DELLE IMPRESE

Cultura d'impresa e prevenzione della corruzione attiva e passiva

Il Gruppo SACBO si impegna a mantenere un'immagine e una reputazione aziendale basate sui principi di integrità, correttezza, lealtà, trasparenza, imparzialità e obiettività, in ogni contesto e in tutte le circostanze, nella conduzione degli affari e delle attività aziendali.

L'osservanza di tali principi e del quadro normativo in essere, unitamente ai valori del Gruppo SACBO - eccellenza, equilibrio, creazione del valore e responsabilità - costituiscono l'elemento base della cultura aziendale e garantiscono di preservare la solida reputazione conseguita nel business aeroportuale. Pertanto, è indispensabile che tutti coloro che operano con il Gruppo SACBO agiscano nel rispetto di tali principi e valori, divenuti nel tempo il patrimonio "genetico" del Gruppo.

I principi etici e i valori generali sono chiaramente espressi nel "Codice Etico Comportamentale di Gruppo", che raccoglie le linee guida che devono ispirare costantemente le azioni del Gruppo. Il Codice stabilisce, inoltre, le specifiche norme di comportamento che devono essere osservate da tutte le persone coin-

volte con il Gruppo, inclusi amministratori, organi sociali, dipendenti, collaboratori, partner, fornitori e clienti.

Il Gruppo, nel corso della propria attività, opera nel pieno rispetto delle normative, linee guida e standard nazionali e internazionali vigenti in materia di anticorruzione, tenendo conto dell'importanza strategica del settore in cui opera e della rilevanza giuridica e sociale del contesto in cui è inserito il proprio business. In linea con la delibera ANAC n. 1134/2017, e in qualità di società partecipata dalla Pubblica Amministrazione, SACBO ha formalizzato un quadro normativo organico per la prevenzione e il contrasto della corruzione, racchiuso nel "Modello Anticorruzione", che costituisce una sezione speciale del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo previsto dal D.Lgs. 231/2001. Il "Modello Anticorruzione" ha l'obiettivo di prevenire atti di corruzione, sia a favore che a danno del Gruppo, sia nei confronti della Pubblica Amministrazione che tra privati, in conformità con il D.Lgs. 231/2001 e la Legge 190/2012, affrontando tanto la corruzione attiva quanto la corruzione passiva.

Inoltre, per gestire e monitorare i potenziali rischi di corruzione, è stata effettuata un'analisi approfondita del contesto aziendale, con la successiva mappatura delle aree aziendali sensibili:

- funzioni preposte alla gestione dei rapporti e adempimenti con Enti Pubblici / Autorità, anche in caso di visite ispettive;
- funzioni coinvolte nel processo di gestione degli investimenti infrastrutturali e operativi e/o nella gestione della concessione aeroportuale;
- funzioni coinvolte nella gestione delle subconcessioni per l'affidamento degli spazi aeroportuali;
- funzioni coinvolte nello sviluppo del traffico aeroportuale;
- funzioni coinvolte nei rapporti con fornitori e clienti, con particolare riferimento ai processi di selezione e qualifica della controparte, negoziazione commerciale e gestione contrattuale;
- funzioni a supporto dei processi amministrativi e finanziari, tra cui la gestione dei pagamenti, degli incassi e la gestione dei finanziamenti e dei contributi pubblici;
- funzioni coinvolte nel processo di selezione e am-

ministrazione del personale;

- funzioni coinvolte nella gestione delle sponsorizzazioni e delle erogazioni liberali;
- funzioni coinvolte nella gestione dei contenziosi.

È stata inoltre adottata una Policy Anticorruzione di Gruppo integrata nel "Modello Anticorruzione", per garantire la prevenzione di pratiche illecite sia nel rapporto con la Pubblica Amministrazione che tra privati, consolidando un quadro di controllo trasparente ed efficace.

Organi sociali, dipendenti del Gruppo S.A.C.B.O. e collaboratori esterni facenti parte dell'organizzazione a qualsiasi titolo nonché tutte le terze parti interessate, nell'espletamento delle proprie funzioni devono attenersi alle regole di comportamento stabilite dai documenti sopra citati.

Politiche e procedure per la protezione degli informatori

Il Gruppo, riconoscendo l'importanza dello strumento della segnalazione per garantire l'integrità e il rispetto della legalità, offre la possibilità di segnalare condotte illecite o violazioni di normative nazionali ed europee, nonché del Codice Etico Comportamentale e del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo 231, attraverso appositi canali "Whistleblowing". Tali segnalazioni sono protette dalle adeguate tutele previste per gli informatori, ai sensi del D. Lgs. 24/2023.

Per maggiori informazioni su destinatari, piattaforma di accesso e modalità di gestione delle segnalazioni si rimanda al capitolo "Politiche del Gruppo".

Le segnalazioni relative a violazioni delle normative o comportamenti scorretti sono gestite con la massima riservatezza e tutela della persona segnalante, della persona coinvolta e di eventuali terzi menzionati. Non sono considerate segnalazioni quelle relative a contestazioni personali, rivendicazioni o questioni che riguardano esclusivamente i rapporti individuali di lavoro o quelli con i propri superiori gerarchici, che devono essere trattate direttamente con la Direzione Risorse Umane.

Il Gruppo garantisce la riservatezza dell'identità della "Persona segnalante", della "Persona coinvolta" e di qualsiasi altra persona menzionata nella "Segnalazione", nonché il contenuto della stessa e della relativa docu-

mentazione. La Società non tollera alcuna forma di ritorsione nei confronti del segnalante, sia essa effettiva o anche solo tentata o minacciata, e adotta misure per prevenire atti o comportamenti pregiudizievole.

Al contempo, il soggetto segnalato è tutelato in caso di segnalazioni calunniose o diffamatorie.

Gestione dei rapporti con i fornitori

Il personale della Società che intrattiene rapporti d'affari con i terzi deve relazionarsi rispetto a questi ultimi in modo equo, imparziale, corretto e rispettoso dell'etica. Nei rapporti con i clienti, fornitori o terzi non sono ammesse la dazione e il ricevimento d'offerte di denaro o qualsiasi forma di regalia o beneficio eccedente le normali pratiche commerciali o di cortesia, e in ogni caso tendenti ad ottenere, per sé o per altri, vantaggi reali o apparenti di qualsiasi natura (quali benefici economici, favori, raccomandazioni). Tali principi sono riportati all'interno del "Codice Etico Comportamentale di Gruppo" il quale disciplina i rapporti con i fornitori e ne prescrive la correttezza. In particolare, *"la selezione dei fornitori e la formulazione delle condizioni d'acquisto di beni e servizi per la Società devono essere improntati alla concessione di pari opportunità per ogni fornitore"*. Inoltre, i comportamenti precontrattuali e contrattuali devono essere basati su *"lealtà, trasparenza e collaborazione, dettata da valori e parametri di concorrenza, obiettività, correttezza, imparzialità, equità, prezzo, qualità del bene e del servizio, garanzie d'assistenza e in generale un'accurata e precisa valutazione dell'offerta"*. Il Gruppo vieta, inoltre, ogni pressione indebita nella scelta dei fornitori e minare così la *"credibilità e la fiducia che il mercato ripone nel Gruppo in merito alla trasparenza e al rigore nell'applicazione della legge e delle procedure aziendali di Ciclo Passivo."*

Processo di monitoraggio e procedure per la gestione di incidenti riguardanti la condotta dell'impresa

Il Consiglio di Amministrazione, organo di governo dell'azienda dotato dei più ampi poteri, ha il compito di intraprendere tutte le azioni necessarie per perseguire gli obiettivi del Gruppo e creare valore, in conformità con i principi definiti nel Codice Etico Comportamentale di Gruppo.

Per la piena attuazione e la corretta interpretazione del Codice Etico, il personale può rivolgersi, ai propri su-

periori diretti, e successivamente al Comitato Etico Anticorruzione preposto alla osservanza del medesimo oppure può segnalare eventuali violazioni attraverso la piattaforma Whistleblowing nei casi previsti dalla relativa procedura.

Il Consiglio di Amministrazione, per aggiornare e arricchire costantemente il Codice Etico, si avvale del supporto del Comitato Etico Anticorruzione. Questo comitato è composto da un Presidente scelto tra consulenti esterni qualificati, e da rappresentanti delle aree Affari Legali e Societari, Internal Auditing e Risorse Umane.

Il Comitato Etico Anticorruzione è anche incaricato di valutare eventuali incidenti legati alla condotta dell'impresa che violano il Codice Etico. Qualora tali violazioni possano essere vantaggiose o di interesse per il Gruppo, la valutazione spetta all'Organismo di Vigilanza, in base a quanto previsto dal D.Lgs. 231/2001. Se l'incidente viene segnalato tramite la piattaforma Whistleblowing, la segnalazione sarà indirizzata esclusivamente ai responsabili del canale, ossia il Presidente del Comitato Etico Anticorruzione e il Responsabile Internal Auditing, al fine di garantire l'autonomia e l'indipendenza nella valutazione dell'incidente e proteggere la riservatezza del segnalante.

Le eventuali indagini interne sono coordinate dal Responsabile Internal Auditing, per assicurare obiettività, indipendenza e riservatezza durante il processo.

Formazione sulla condotta dell'impresa

Per garantire una corretta e capillare diffusione dei contenuti, il Codice Etico è oggetto di formazione per tutti i dipendenti e collaboratori aziendali. La formazione avviene tramite modalità e-learning, che include anche un test online per verificare l'effettivo apprendimento dei contenuti. La conoscenza e l'adesione al Codice Etico da parte di terzi, quali clienti e fornitori, sono garantite mediante l'inserimento di specifiche clausole nei contratti che regolano qualsiasi relazione di collaborazione con il Gruppo.

Tutti i dipendenti e collaboratori sono tenuti a partecipare a sessioni formative periodiche in modalità e-learning, con verifica finale dell'apprendimento. Queste

attività sono finalizzate a garantire la comprensione e l'adesione alle normative aziendali, inclusi il Codice Etico, il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo, la politica sul whistleblowing e, in particolare, la politica anticorruzione del Gruppo. Per le funzioni responsabili della gestione di attività sensibili, sono previste sessioni formative anche in aula, con frequenza e livello di approfondimento adeguati al ruolo e alle specifiche responsabilità.

4.1.5 GESTIONE DEI RAPPORTI CON I FORNITORI

Il Gruppo si è dotato di standard contrattuali che definiscono le modalità e le tempistiche di pagamento, garantendo ai fornitori la certezza e l'affidabilità necessarie. SACBO ha introdotto, tramite la procedura di ciclo passivo, la tracciabilità dei flussi finanziari per gli appalti legati al core business. In linea con il Codice degli Appalti Pubblici, SACBO ha sviluppato una procedura interna di ciclo passivo che stabilisce le modalità di selezione dei fornitori, la gestione dell'albo dei fornitori e definisce i processi operativi necessari, dalla richiesta di ordine alla sottoscrizione del contratto, inclusi i poteri di firma. Le modalità e procedure appena descritte sono applicate anche alle piccole e medie imprese.

Consapevole dell'importanza dell'impatto sociale e ambientale nella catena di approvvigionamento, il Gruppo ha avviato nel 2024, un progetto di valutazione della sostenibilità coinvolgendo i fornitori principali per integrare fattori ambientali, sociali ed etici nelle procedure di acquisto, come già descritto nel dettaglio all'interno del capitolo dedicato ai lavoratori nella catena del valore.

Nel contesto degli appalti di natura pubblicistica, SACBO può avvalersi di criteri premiali nei punteggi assegnati durante le gare e le procedure selettive, favorendo i partecipanti che possiedono certificazioni volontarie

quali ISO 14001, ISO 45001 e ISO 27001. Queste certificazioni indicano l'adozione di sistemi di gestione aziendale focalizzati sulla sostenibilità: il sistema di gestione ambientale (ISO 14001), il sistema per la sicurezza sul lavoro (ISO 45001) e il sistema per la sicurezza delle informazioni (ISO 27001).

Gli standard contrattuali stabiliscono per tutti i fornitori l'obbligo di aderire al sistema di gestione ambientale di SACBO e BGYIS e di rispettare le normative che regolano i profili ambientali e la sicurezza sul lavoro. L'inadempimento di tali obblighi da parte del fornitore può portare alla risoluzione del contratto. Sia SACBO che BGYIS sono dotate di procedure che regolamentano gli affidamenti/incarichi/appalti lato ciclo passivo sia di matrice pubblica sia di matrice privata; si precisa che SACBO, nella sua qualità di gestore dell'infrastruttura aeroportuale, è tenuta all'applicazione del Codice Appalti pubblici (il riferimento è oggi il D.lgs. 36/23) per tutti gli appalti di lavori, forniture e servizi rientranti nel cosiddetto core business (con possibilità di parziali deroghe per gli appalti sotto soglia comunitaria per valore). Gli appalti privati, come riferito, trovano anch'essi disciplina nella procedura di ciclo passivo, a dimostrazione della importanza di una disciplina trasparente e codificata che regga la procedura di selezione, seppure per incarichi e affidamenti esulanti dall'applicazione del sopradetto codice. Nella procedura di ciclo passivo è altresì regolamentato l'albo di fornitori e dei professionisti, albo disciplinato da una precisa regolamentazione con la quale sono verificati i requisiti dei soggetti non solo in termini di qualifiche e competenze professionali ma altresì di più ampia portata quale l'assenza di condanne per reati specifici; non solo è previsto un continuo monitoraggio del mantenimento dei requisiti da parte di una Commissione ad hoc, con procedure di sospensione e cancellazione dall'albo stesso al verificarsi di particolari fattispecie.



4.1.6 PREVENZIONE DELLA CORRUZIONE ATTIVA E PASSIVA

Nel corso del 2024, SACBO e BGYIS hanno compiuto significativi aggiornamenti di documenti in materia di governance aziendale, compliance e controllo interno. I Consigli di Amministrazione delle due società hanno proceduto all'aggiornamento delle procedure di Whistleblowing, adottando le più recenti linee guida e best practice previste dal D. Lgs. 23/2024 ed è stato approvato il nuovo Codice Etico Comportamentale di Gruppo. SACBO ha approvato una revisione complessiva del suo Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo, con particolare attenzione alla parte speciale dedicata al Modello Anticorruzione. Nel 2025 è prevista l'integrazione di una nuova sezione speciale nel Modello di Organizzazione Gestione e Controllo, focalizzata sul Modello Antiriciclaggio, in linea con il D. Lgs. 231/2007 riguardante la Segnalazione di Operazioni Sospette.

Parallelamente, è in corso l'aggiornamento della procedura di Ciclo Passivo per conformarsi alle evoluzioni normative del D. Lgs. 36/23, con la conseguente revisione degli standard contrattuali, la cui approvazione è prevista nel 2025 (si veda da ultimo l'emissione del D.lgs. 209/24).

Rispetto invece ad iniziative future che saranno implementate nel medio termine, il Gruppo ha pianificato un aggiornamento delle procedure operative che servono da protocolli di prevenzione fondamentali per il Modello Anticorruzione. A seguito di queste revisioni, si intende quindi aggiornare i relativi programmi di for-

mazione, coinvolgendo tutti i dipendenti in nuove sessioni di e-learning e sviluppando ulteriori iniziative di formazione in aula per le funzioni aziendali.

Il Gruppo sta altresì considerando l'implementazione di un software GRC (Governance, Risk and Compliance) per ottimizzare l'integrazione delle policy aziendali, la valutazione dei rischi, il rispetto delle normative e i processi aziendali.

Formazione in materia di corruzione

Le seguenti informazioni riassumono le iniziative di formazione in materia di corruzione che sono state svolte dal Gruppo nel 2024 evidenziando i temi trattati, le ore complessive di formazione per le varie categorie di lavoratori suddivise in base alla tipologia di corso, la modalità di erogazione e la relativa durata in ore e, quando programmata, la frequenza con la quale la formazione viene ripetuta.

Si specifica che tra le funzioni a rischio sono stati considerati i soggetti apicali delle funzioni a rischio con poteri di rappresentanza verso la PA oppure poteri di acquisto / commerciali sulla base delle visure camerali a Ottobre 2024. Tra gli Organi di Amministrazione, Direzione e Controllo (OADC) sono stati considerati: CdA, Collegio Sindacale, Organismo di Vigilanza, Comitato Etico Anticorruzione e Internal Audit.

Di seguito le tabelle riassuntive della formazione svolta in materia di corruzione nel 2024:

Tabella 39: Formazione svolta in materia di corruzione

Temi trattati nella formazione in materia di corruzione (2024)	Partecipanti ⁵			
	Funzioni a rischio	Dirigenti	OADC	Altri lavoratori propri
Modello 231	x	x		x
Codice Etico	x	x		x
Whistleblowing	x	x	x	x
Normative anticorruzione, trasparenza e appalti pubblici			x	
Antiriciclaggio	x		x	

Note

(5) Si precisa che il numero totale di individui appartenenti a ciascuna categoria è il seguente: 20 appartenenti alle funzioni a rischio, 9 dirigenti, 26 appartenenti agli Organi di Amministrazione, Direzione e Controllo, 656 nella categoria "altri lavoratori propri".

Nel corso del 2024 l'estensione della formazione sul modello 231 ha visto un totale di 514 partecipanti, di cui 1 appartenente alle funzioni a rischio. Mentre quest'ultimo ha svolto 4 ore di formazione tramite pc aziendale, i restanti partecipanti hanno complessivamente svolto 56 ore in aula e 590 al pc.

La formazione sul codice etico è prevista da procedura aziendale almeno ogni 5 anni; nel corso del 2024 i destinatari della formazione sono stati 128, di cui uno appartenente alle funzioni a rischio. La formazione, interamente svolta al pc, ha visto un totale di ore pari a 242,5.

Per quanto riguarda la formazione sul whistleblowing, nel 2024 sono stati formati 549 destinatari, suddivisi tra diverse funzioni: 13 appartenenti alle funzioni a rischio, 4 dirigenti, 1 membro degli OADC e 531 lavoratori di altre categorie. Anche questa formazione, interamente online, ha totalizzato 1.098 ore complessive.

Sempre nel corso dell'anno è stata svolta formazione su altri temi legati alla corruzione, tra cui antiriciclaggio, anticorruzione e risorse umane, appalti pubblici e trasparenza. Questi corsi hanno visto la partecipazione di 16 persone (6 appartenenti alle funzioni a rischio, 4 dirigenti, 2 membri degli OADC e 4 dipendenti di altre funzioni) e una formazione interamente in aula per un numero complessivo di ore pari a 44,5.

Si segnala che nel 2024, il Gruppo SACBO non ha ricevuto alcuna condanna per violazioni delle leggi contro la corruzione attiva e passiva e non sono quindi state inflitte ammende per tali violazioni.

4.1.7 PRASSI DI PAGAMENTO

Negli standard contrattuali, le modalità di pagamento prevedono un bonifico bancario a 60 giorni dalla fine del mese in cui è stata emessa la fattura. Tuttavia, per alcune specifiche tipologie di ordini, come i pagamenti legati a rapporti contrattuali con enti (ad esempio, canoni per l'occupazione del suolo pubblico), i pagamenti possono essere effettuati tramite F24 e pagoPA. In altre casistiche di contratto, come gli incarichi a liberi professionisti, si possono concordare tempistiche di pagamento differenti da quelle standard previste nel

contratto. Ogni pagamento avviene solo previa autorizzazione del responsabile attraverso un sistema gestionale, garantendo così trasparenza e tracciabilità dei flussi. Il Gruppo rispetta rigorosamente le tempistiche di pagamento previste nei contratti.

Negli appalti pubblici, le scadenze standard sono rispettate come indicato precedentemente. È importante specificare che il pagamento avviene nei tempi previsti, previa presentazione da parte dell'appaltatore della documentazione che attesta la regolarità contributiva e retributiva del personale impiegato, documentazione essenziale per ottenere il benessere del responsabile del contratto, unitamente alla verifica della regolarità contabile connaturata alla disciplina degli appalti pubblici.

Attualmente, non ci sono procedimenti giudiziari pendenti a causa di ritardi nei pagamenti. Gli standard sono inoltre applicati uniformemente a tutti i contratti, senza alcuna distinzione di natura giuridica, sia per persone fisiche che giuridiche.





ALLEGATO

5.1	OBBLIGHI DI INFORMATIVA DEGLI ESRS	120
	OGGETTO DELLA DICHIARAZIONE SULLA	
	SOSTENIBILITÀ DELL'IMPRESA [ESRS 2 -	
	IRO-2]	

5.1 OBBLIGHI DI INFORMATIVA DEGLI ESRS OGGETTO DELLA DICHIARAZIONE SULLA SOSTENIBILITÀ DELL'IMPRESA [ESRS 2 - IRO-2]

Obbligo di informativa ed elemento d'informazione corrispondente	Riferimenti Normativi:	Paragrafo della Rendicontazione
ESRS 2 - INFORMAZIONI GENERALI		
ESRS 2 BP-1 - Criteri generali per la redazione delle dichiarazioni sulla sostenibilità	-	Criteri generali per la redazione della dichiarazione sulla sostenibilità
ESRS 2 BP-2 - Informativa in relazione a circostanze specifiche	-	Criteri generali per la redazione della dichiarazione sulla sostenibilità
ESRS 2 GOV-1 - Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo	-	Organi di amministrazione, direzione e controllo
ESRS 2 GOV-1 - Diversità di genere nel consiglio, paragrafo 21, lettera d)	Regolamento SFDR, Allegato I, tabella 1, indicatore n. 13 Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione (5), allegato II	Organi di amministrazione, direzione e controllo
ESRS 2 GOV-1 - Percentuale di membri indipendenti del consiglio di amministrazione, paragrafo 21, lettera e)	Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II	Organi di amministrazione, direzione e controllo
ESRS 2 GOV-2 - Informazioni fornite agli organi di amministrazione, direzione e controllo dell'impresa e questioni di sostenibilità da questi affrontate	-	Organi di amministrazione, direzione e controllo
ESRS 2 GOV-3 - Integrazione delle prestazioni di sostenibilità nei sistemi di incentivazione	-	Integrazione delle prestazioni in termini di sostenibilità nei sistemi di incentivazione
ESRS 2 GOV-4 - Dichiarazione sul dovere di diligenza	-	Non dichiarato
ESRS 2 GOV-4 - Dichiarazione sul dovere di diligenza, paragrafo 30	Regolamento SFDR, Allegato I, tabella 3, indicatore n. 10	Non dichiarato
ESRS 2 GOV-5 - Gestione del rischio e controlli interni sulla rendicontazione di sostenibilità	-	Organi di amministrazione, direzione e controllo
ESRS 2 SBM-1 - Strategia, modello aziendale e catena del valore	-	Strategia, modello aziendale e catena del valore
ESRS 2 SBM-1 - Coinvolgimento in attività collegate ad attività nel settore dei combustibili fossili, paragrafo 40, lettera d), punto i)	Regolamento SFDR, Allegato I, tabella 1, indicatore n. 4 Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione (6), tabella 1 - Informazioni qualitative sul rischio ambientale e tabella 2 - Informazioni qualitative sul rischio sociale Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II	Non applicabile
ESRS 2 SBM-1 - Coinvolgimento in attività collegate alla produzione di sostanze chimiche, paragrafo 40, lettera d), punto ii)	Regolamento SFDR, Allegato I, tabella 2, indicatore n. 9 Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II	Non applicabile
ESRS 2 SBM-1 - Partecipazione ad attività connesse ad armi controverse, paragrafo 40, lettera d), punto iii)	Regolamento SFDR, Allegato I, tabella 1, indicatore n. 14 Articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818 (7) e allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816	Non applicabile
ESRS 2 SBM-1 - Coinvolgimento in attività collegate alla coltivazione e alla produzione di tabacco, paragrafo 40, lettera d), punto iv)	Articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818 e allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816	Non applicabile
ESRS 2 SBM-2 - Interessi e opinioni dei portatori di interessi	-	Mappatura e modalità di coinvolgimento degli stakeholders del Gruppo

ESRS 2 SBM-3 - Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	-	"Analisi di doppia materialità e impatti, rischi e opportunità rilevanti per il Gruppo; Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati al clima; Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati all'inquinamento: Impatti, rischi e opportunità rilevanti relativi alla biodiversità e agli ecosistemi; Impatti, rischi e opportunità rilevanti connessi all'uso delle risorse e all'economia circolare; Impatti, rischi e opportunità rilevanti connessi alla forza lavoro propria; Impatti, rischi e opportunità rilevanti connessi ai lavoratori nella catena del valore; Impatti, rischi e opportunità rilevanti connessi alle comunità interessate; Impatti, rischi e opportunità rilevanti connessi ai consumatori e utilizzatori finali; Impatti, rischi e opportunità rilevanti connessi alla condotta delle imprese;"
ESRS 2 IRO-1 - Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti	-	Analisi di doppia materialità e impatti, rischi e opportunità rilevanti per il Gruppo
ESRS 2 IRO-2 - Obblighi di informativa degli ESRS oggetto della dichiarazione sulla sostenibilità dell'impresa	-	Allegato
ESRS E1 - Cambiamenti climatici		
ESRS 2 GOV-3 - E1 Integrazione delle prestazioni in termini di sostenibilità nei sistemi di incentivazione	-	Integrazione delle prestazioni in termini di sostenibilità nei sistemi di incentivazione
ESRS 2 SBM-3 - E1 Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale	-	Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati al clima
ESRS 2 IRO-1 - E1 Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati al clima	-	Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati al clima
ESRS E1-1 - Piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici	-	Piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici
ESRS E1-1 - Piano di transizione per conseguire la neutralità climatica entro il 2050, paragrafo 14	Articolo 2, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2021/1119	Piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici
ESRS E1-1 - Imprese escluse dagli indici di riferimento allineati con l'accordo di Parigi, paragrafo 16, lettera g)	Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione, modello 1: Portafoglio bancario - Indicatori del potenziale rischio di transizione connesso ai cambiamenti climatici: Qualità creditizia delle esposizioni per settore, emissioni e durata residua Articolo 12, paragrafo 1, lettere a d) a g), e paragrafo 2, del regolamento delegato (UE) 2020/1818	Piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici
ESRS E1-2 - Politiche relative alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi	-	Politiche del Gruppo; Politiche relative alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi

ESRS E1-3 - Azioni e risorse relative alle politiche in materia di cambiamenti climatici	-	Azioni e risorse relative alla mitigazione dei cambiamenti climatici
ESRS E1-4 - Obiettivi relativi alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi	-	Obiettivi relativi alla mitigazione dei cambiamenti climatici
ESRS E1-4 - Obiettivi di riduzione delle emissioni di GES, paragrafo 34	Regolamento SFDR, Allegato I, tabella 2, indicatore n. 4 Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione, modello 3: Portafoglio bancario - Indicatori del potenziale rischio di transizione connesso ai cambiamenti climatici: metriche di allineamento Articolo 6 del regolamento delegato (UE) 2020/1818	Obiettivi relativi alla mitigazione dei cambiamenti climatici
ESRS E1-5 - Consumo di energia e mix energetico	-	Consumo di energia e mix energetico
ESRS E1-5 - Consumo di energia da combustibili fossili disaggregato per fonte (solo settori ad alto impatto climatico), paragrafo 38	Regolamento SFDR, Allegato I, tabella 1, indicatore n. 5 e Allegato I, tabella 2, indicatore n. 5	Consumo di energia e mix energetico
ESRS E1-5 - Consumo di energia e mix energetico, paragrafo 37	Regolamento SFDR, Allegato I, tabella 1, indicatore n. 6	Consumo di energia e mix energetico
ESRS E1-5 - Intensità energetica associata con attività in settori ad alto impatto climatico, paragrafi da 40 a 43	Regolamento SFDR, Allegato I, tabella 1, indicatore n. 6	Consumo di energia e mix energetico
ESRS E1-6 - Emissioni lorde di GES di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES	-	Emissioni GHG Scope 1, 2 e 3 del Gruppo
ESRS E1-6 - Emissioni lorde di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES, paragrafo 44	Regolamento SFDR, Allegato I, tabella 1, indicatore n. 1 e 2 Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione, modello 1: Portafoglio bancario - Indicatori del potenziale rischio di transizione connesso ai cambiamenti climatici: Qualità creditizia delle esposizioni per settore, emissioni e durata residua Articolo 5, paragrafo 1, articolo 6 e articolo 8, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818	Emissioni GHG Scope 1, 2 e 3 del Gruppo
ESRS E1-6 - Intensità delle emissioni lorde di GES, paragrafi da 53 a 55	Regolamento SFDR, Allegato I, tabella 1, indicatore n. 3 Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione, modello 3: Portafoglio bancario - Indicatori del potenziale rischio di transizione connesso ai cambiamenti climatici: metriche di allineamento Articolo 8, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818	Phase-in: poiché non è stato riportato il totale di emissioni di GES, applicando le disposizioni transitorie, non è stata conseguentemente calcolata l'intensità delle emissioni lorde di GES

ESRS E1-7 - Assorbimenti di GES e crediti di carbonio	-	Non applicabile
ESRS E1-7 - Assorbimenti di GES e crediti di carbonio, paragrafo 56	Articolo 2, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2021/1119	Non applicabile
ESRS E1-8 - Fissazione del prezzo interno del carbonio	-	Non applicabile
ESRS E1-9 - Effetti finanziari attesi di rischi fisici e di transizione rilevanti e potenziali opportunità legate al clima	-	Phase-in
ESRS E1-9 - Esposizione del portafoglio dell'indice di riferimento verso rischi fisici legati al clima, paragrafo 66	Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1818 e allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816	Phase-in
ESRS E1-9 - Disaggregazione degli importi monetari per rischio fisico acuto e cronico, paragrafo 66, lettera a)	Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; punti 46 e 47 del regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione; modello 5: Portafoglio bancario - Indicatori del potenziale rischio fisico connesso ai cambiamenti climatici: esposizioni soggette al rischio fisico	Phase-in
ESRS E1-9 - Posizione delle attività significative a rischio fisico rilevante, paragrafo 66, lettera c)	Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; punto 34 del regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione; Modello 2: Portafoglio bancario - Indicatori del potenziale rischio di transizione connesso ai cambiamenti climatici: prestiti garantiti da beni immobili - Efficienza energetica delle garanzie reali	Phase-in
ESRS E1-9 Ripartizione del valore contabile dei suoi attivi immobiliari per classi di efficienza energetica, paragrafo 67, lettera c)	Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; punto 34 del regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione; Modello 2: Portafoglio bancario - Indicatori del potenziale rischio di transizione connesso ai cambiamenti climatici: prestiti garantiti da beni immobili - Efficienza energetica delle garanzie reali	Phase-in
ESRS E1-9 - Grado di esposizione del portafoglio a opportunità legate al clima, paragrafo 69	Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1818	Phase-in

ESRS E2 - Inquinamento

ESRS 2 IRO 1 - E2 - Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati all'inquinamento	-	Impatti, rischi e opportunità rilevanti legati all'inquinamento
ESRS E2-1 - Politiche relative all'inquinamento	-	Politiche del Gruppo; Politiche relative all'inquinamento
ESRS E2-2 - Azioni e risorse connesse all'inquinamento	-	Azioni e risorse connesse all'inquinamento
ESRS E2-3 - Obiettivi connessi all'inquinamento	-	Azioni e risorse connesse all'inquinamento
ESRS E2-4 - Inquinamento di aria, acqua e suolo	-	Inquinamento di aria, acqua e suolo
ESRS E2-4 - Quantità di ciascun inquinante che figura nell'allegato II del regolamento E-PRTR (registro europeo delle emissioni e dei trasferimenti di sostanze inquinanti) emesso nell'aria, nell'acqua e nel suolo, paragrafo 28	Regolamento SFDR, Allegato I, tabella 1, indicatore n. 8, Allegato I, tabella 2, indicatore n. 2, Allegato I, tabella 2, indicatore n. 1, Allegato I, tabella 2, indicatore n. 3	Inquinamento di aria, acqua e suolo
ESRS E2-5 - Sostanze preoccupanti e sostanze estremamente preoccupanti	-	Non materiale
ESRS E2-6 - Effetti finanziari attesi di rischi e opportunità legati all'inquinamento	-	Phase-in

ESRS E3 - Acque e risorse marine

ESRS 2 IRO 1 - E3 - Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati alle acque e alle risorse marine	--	Non materiale
ESRS E3-1 - Politiche connesse alle acque e alle risorse marine	-	Non materiale
ESRS E3-1 - Acque e risorse marine, paragrafo 9	Regolamento SFDR, Allegato I, tabella 2, indicatore n. 7	Non materiale
ESRS E3-1 - Politica dedicata, paragrafo 13	Regolamento SFDR, Allegato I, tabella 2, indicatore n. 8	Non materiale
ESRS E3-1 - Sostenibilità degli oceani e dei mari, paragrafo 14	Regolamento SFDR, Allegato I, tabella 2, indicatore n. 12	Non materiale
ESRS E3-2 - Azioni e risorse connesse alle acque e alle risorse marine	-	Non materiale
ESRS E3-3 - Obiettivi connessi alle acque e alle risorse marine	-	Non materiale
ESRS E3-4 - Consumo idrico	-	Non materiale
ESRS E3-4 - Totale dell'acqua riciclata e riutilizzata, paragrafo 28, lettera c)	Regolamento SFDR, Allegato I, tabella 2, indicatore n. 6.2	Non materiale
ESRS E3-4 - Consumo idrico totale in m3 rispetto ai ricavi netti da operazioni proprie, paragrafo 29	Regolamento SFDR, Allegato I, tabella 2, indicatore n. 6.1	Non materiale
ESRS E3-5 - Effetti finanziari attesi derivanti da impatti, rischi e opportunità connessi alle acque e alle risorse marine		Non materiale

ESRS E4 - Biodiversità

ESRS 2 SBM-3 - E4 paragrafo 16, lettera a), punto i)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 7	Impatti, rischi e opportunità rilevanti relativi alla biodiversità e agli ecosistemi
ESRS 2 SBM-3 - E4 paragrafo 16, lettera b)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 10	Non materiale
ESRS 2 SBM-3 - E4 paragrafo 16, lettera c)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 14	Impatti, rischi e opportunità rilevanti relativi alla biodiversità e agli ecosistemi
ESRS 2 IRO-1 - Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti connessi alla biodiversità e agli ecosistemi		Impatti, rischi e opportunità rilevanti relativi alla biodiversità e agli ecosistemi
ESRS E4-1 - Piano di transizione e attenzione alla biodiversità e agli ecosistemi nella strategia e nel modello aziendale		Impatti, rischi e opportunità rilevanti relativi alla biodiversità e agli ecosistemi
ESRS E4-2 - Politiche relative alla biodiversità e agli ecosistemi		Politiche del Gruppo; Politiche relative alla biodiversità e agli ecosistemi
ESRS E4-2 - Politiche o pratiche agricole/di utilizzo del suolo sostenibili, paragrafo 24, lettera b)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 11	Non materiale
ESRS E4-2 - Pratiche o politiche di utilizzo del mare/degli oceani sostenibili, paragrafo 24, lettera c)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 12	Non materiale
ESRS E4-2 - Politiche volte ad affrontare la deforestazione, paragrafo 24, lettera d)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 15	Non materiale
ESRS E4-3 - Azioni e risorse relative alla biodiversità e agli ecosistemi		Azioni e obiettivi relativi alla biodiversità e agli ecosistemi

ESRS E4-4 – Obiettivi relativi alla biodiversità e agli ecosistemi		Azioni e obiettivi relativi alla biodiversità e agli ecosistemi
ESRS E4-5 – Metriche d'impatto relative ai cambiamenti della biodiversità e degli ecosistemi		Non materiale
ESRS E4-6 – Effetti finanziari attesi derivanti da rischi e opportunità connessi alla biodiversità e agli ecosistemi		Phase-in
ESRS E5 – Economia circolare		
ESRS 2 IRO 1 - E5 - Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti connessi all'uso delle risorse e all'economia circolare	-	Impatti, rischi e opportunità rilevanti connessi all'uso delle risorse e all'economia circolare
ESRS E5-1 – Politiche relative all'uso delle risorse e all'economia circolare	-	Politiche del Gruppo; Politiche relative all'uso delle risorse e all'economia circolare
ESRS E5-2 – Azioni e risorse relative all'uso delle risorse e all'economia circolare	-	Azioni e risorse relative all'uso delle risorse e all'economia circolare
ESRS E5-3 – Obiettivi relativi all'uso delle risorse e all'economia circolare	-	Obiettivi relativi all'uso delle risorse e all'economia circolare
ESRS E5-4 – Flussi di risorse in entrata	-	Non materiale
ESRS E5-5 – Flussi di risorse in uscita	-	Rifiuti
ESRS E5-5 - Rifiuti non riciclati, paragrafo 37, lettera d)	Regolamento SFDR, Allegato I, tabella 2, indicatore n. 13	Rifiuti
ESRS E5-5 - Rifiuti pericolosi e rifiuti radioattivi, paragrafo 39	Regolamento SFDR, Allegato I, tabella 1, indicatore n. 9	Rifiuti
ESRS E5-6 – Effetti finanziari attesi derivanti da impatti, rischi e opportunità connessi all'uso delle risorse e all'economia circolare	-	Phase-in
ESRS S1 – Forza lavoro propria		
ESRS 2 SBM-2 – S1 – Interessi e opinioni dei portatori d'interessi		Modalità di coinvolgimento della forza lavoro propria e dei rappresentanti dei lavoratori
ESRS 2 SBM-3 – S1 – Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale		Impatti, rischi e opportunità rilevanti connessi alla forza lavoro propria
ESRS S1-1 – Politiche relative alla forza lavoro propria		Politiche del Gruppo; Politiche relative alla forza lavoro propria
ESRS 2 – SBM3 – S1 - Rischio di lavoro forzato, paragrafo 14, lettera f)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 13	Non materiale
ESRS 2 – SBM3 – S1 - Rischio di lavoro minorile, paragrafo 14, lettera g)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 12	Non materiale
ESRS S1-1 - Impegni politici in materia di diritti umani, paragrafo 20	Regolamento SFDR, Allegato I, tabella 3, indicatore n. 9, Allegato I, tabella 1, indicatore n. 11	Politiche relative alla forza lavoro propria
ESRS S1-1 - Politiche in materia di dovuta diligenza sulle questioni oggetto delle convenzioni fondamentali da 1 a 8 dell'Organizzazione internazionale del lavoro, paragrafo 21	Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II	Politiche relative alla forza lavoro propria

ESRS S1-1 - Procedure e misure per prevenire la tratta di esseri umani, paragrafo 22	Regolamento SFDR, Allegato I, tabella 3, indicatore n. 11	Non materiale
ESRS S1-1 - Politica di prevenzione o sistema di gestione degli infortuni sul lavoro, paragrafo 23	Regolamento SFDR, Allegato I, tabella 3, indicatore n. 1	Politiche relative alla forza lavoro propria
ESRS S1-2 - Processi di coinvolgimento della forza lavoro propria e dei rappresentanti dei lavoratori in merito agli impatti		Modalità di coinvolgimento della forza lavoro propria e dei rappresentanti dei lavoratori
ESRS S1-3 - Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono alla forza lavoro propria di sollevare preoccupazioni		Modalità di coinvolgimento della forza lavoro propria e dei rappresentanti dei lavoratori
ESRS S1-3 - Meccanismi di trattamento dei reclami/delle denunce, paragrafo 32, lettera c)	Regolamento SFDR, Allegato I, tabella 3, indicatore n. 5	Modalità di coinvolgimento della forza lavoro propria e dei rappresentanti dei lavoratori
ESRS S1-4 - Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria, nonché efficacia di tali azioni		Azioni e obiettivi relativi alla forza lavoro propria
ESRS S1-5 - Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti		Azioni e obiettivi relativi alla forza lavoro propria
ESRS S1-6 - Caratteristiche dei dipendenti dell'impresa		Il personale del Gruppo - Caratteristiche dei dipendenti dell'impresa
ESRS S1-7 - Caratteristiche dei lavoratori non dipendenti nella forza lavoro propria dell'impresa		Il personale del Gruppo - Lavoratori non dipendenti
ESRS S1-8 - Copertura della contrattazione collettiva e dialogo sociale		Il personale del Gruppo
ESRS S1-9 - Metriche della diversità		Il personale del Gruppo - Diversità
ESRS S1-10 - Salari adeguati		Il personale del Gruppo
ESRS S1-11 - Protezione sociale		Il personale del Gruppo
ESRS S1-12 - Persone con disabilità		Il personale del Gruppo - Diversità
ESRS S1-13 - Metriche di formazione e sviluppo delle competenze		Formazione e sviluppo delle competenze
ESRS S1-14 - Metriche di salute e sicurezza		Salute e sicurezza
ESRS S1-14 - Numero di decessi e numero e tasso di infortuni connessi al lavoro, paragrafo 88, lettere b) e c)	"Regolamento SFDR, Allegato I, tabella 3, indicatore n. 2, Allegato I, tabella 3, indicatore n. 3 Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II"	Salute e sicurezza
ESRS S1-14 - Numero di giornate perse a causa di ferite, infortuni, incidenti mortali o malattie, paragrafo 88, lettera e)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 3	Salute e sicurezza
ESRS S1-15 - Metriche dell'equilibrio tra vita professionale e vita privata		Il personale del Gruppo - Metriche sull'equilibrio tra vita professionale e vita privata
ESRS S1-16 - Metriche di remunerazione (divario retributivo e remunerazione totale)		Divario retributivo e remunerazione totale

ESRS S1-16 - Divario retributivo di genere non corretto, paragrafo 97, lettera a)	"Allegato I, tabella 1, indicatore n. 12 Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II"	Divario retributivo e remunerazione totale
ESRS S1-16 - Eccesso di divario retributivo a favore dell'amministratore delegato, paragrafo 97, lettera b)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 8	Divario retributivo e remunerazione totale
ESRS S1-17 - Incidenti, denunce e impatti gravi in materia di diritti umani		Il personale del Gruppo - Diversità
ESRS S1-17 - Incidenti legati alla discriminazione, paragrafo 103, lettera a)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 7	Il personale del Gruppo - Diversità
ESRS S1-17 Mancato rispetto dei principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani e OCSE, paragrafo 104, lettera a)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 10 e allegato I, tabella 3, indicatore n. 14 Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816 e articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818	Il personale del Gruppo - Diversità
ESRS S2 - Lavoratori della catena del valore		
ESRS 2 SBM-2 - S2 - Interessi e opinioni dei portatori d'interessi	-	Impatti, rischi e opportunità rilevanti connessi ai lavoratori nella catena del valore
ESRS 2 SBM-3 - S2 - Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale		Impatti, rischi e opportunità rilevanti connessi ai lavoratori nella catena del valore
ESRS 2 SBM-3 - S2 - Grave rischio di lavoro minorile o di lavoro forzato nella catena del lavoro, paragrafo 11, lettera b)	Regolamento SFDR, Allegato I, tabella 3, indicatore n. 12 e 13	Non materiale
ESRS S2-1 - Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore		Politiche del Gruppo; Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore
ESRS S2-1 - Impegni politici in materia di diritti umani, paragrafo 17	Regolamento SFDR, Allegato I, tabella 3, indicatore n. 9, Allegato I, tabella 1, indicatore n. 11	Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore
ESRS S2-1 Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore, paragrafo 18	Regolamento SFDR, Allegato I, tabella 3, indicatore n. 11 e 4	Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore
ESRS S2-1 Mancato rispetto dei principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani e delle linee guida dell'OCSE, paragrafo 19	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 10 Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816 e articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818	Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore
ESRS S2-1 - Politiche in materia di dovuta diligenza sulle questioni oggetto delle convenzioni fondamentali da 1 a 8 dell'Organizzazione internazionale del lavoro, paragrafo 19	Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II	Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore
ESRS S2-2 - Processi di coinvolgimento dei lavoratori nella catena del valore in merito agli impatti	-	Azioni relative ai lavoratori nella catena del valore
ESRS S2-3 - Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori nella catena del valore di esprimere preoccupazioni	-	Azioni relative ai lavoratori nella catena del valore
ESRS S2-4 - Interventi su impatti rilevanti per i lavoratori nella catena del valore e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti per i lavoratori nella catena del valore, nonché efficacia di tali azioni	-	Azioni relative ai lavoratori nella catena del valore

ESRS S2-4 - Problemi e incidenti in materia di diritti umani nella sua catena del valore a monte e a valle, paragrafo 36	Regolamento SFDR, Allegato I, tabella 3, indicatore n. 14	Il personale del Gruppo - Diversità
ESRS S2-5 - Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti		Non dichiarato
ESRS S3 - Comunità interessate		
ESRS 2 SBM-2 - S3 - Interessi e opinioni dei portatori d'interessi		Impatti, rischi e opportunità rilevanti connessi alle comunità interessate
ESRS 2 SBM-3 - S3 - Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale		Impatti, rischi e opportunità rilevanti connessi alle comunità interessate
ESRS S3-1 - Politiche relative alle comunità interessate		Politiche del Gruppo; Politiche relative alle comunità interessate
ESRS S3-1 - Impegni politici in materia di diritti umani, paragrafo 16	Regolamento SFDR, Allegato I, tabella 3, indicatore n. 9, Allegato I, tabella 1, indicatore n. 11	Politiche relative alle comunità interessate
ESRS S3-1 - Mancato rispetto dei principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani, dei principi dell'OIL o delle linee guida dell'OCSE, paragrafo 17	Regolamento SFDR, Allegato I, tabella 1, indicatore n. 10 Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816 e articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818	Politiche relative alle comunità interessate
ESRS S3-2 - Processi di coinvolgimento delle comunità interessate in merito agli impatti		Processi di coinvolgimento delle comunità interessate
ESRS S3-3 - Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono alle comunità interessate di esprimere preoccupazioni		Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono alle comunità interessate di esprimere preoccupazioni
ESRS S3-4 - Interventi su impatti rilevanti sulle comunità interessate e approcci per gestire i rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti per le comunità interessate, nonché efficacia di tali azioni		Azioni e obiettivi connessi alle comunità interessate
ESRS S3-4 - Problemi e incidenti in materia di diritti umani, paragrafo 36	Regolamento SFDR, Allegato I, tabella 3, indicatore n. 14	Il personale del Gruppo - Diversità
ESRS S3-5 - Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti		Azioni e obiettivi connessi alle comunità interessate
ESRS S4 - Consumatori e utilizzatori finali		
ESRS 2 SBM-2 - S4 - Interessi e opinioni dei portatori d'interessi		Processi di coinvolgimento dei consumatori e degli utilizzatori finali
ESRS 2 SBM-3 - S4 - Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale		Impatti, rischi e opportunità rilevanti connessi ai consumatori e utilizzatori finali
ESRS S4-1 - Politiche connesse ai consumatori e agli utilizzatori finali		Politiche del Gruppo; Politiche connesse ai consumatori e agli utilizzatori finali
ESRS S4-1 Politiche connesse ai consumatori e agli utilizzatori finali, paragrafo 16	Regolamento SFDR, Allegato I, tabella 3, indicatore n. 9, Allegato I, tabella 1, indicatore n. 11	Politiche connesse ai consumatori e agli utilizzatori finali

ESRS S4-1 - Mancato rispetto dei principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani e delle linee guida dell'OCSE, paragrafo 17	Regolamento SFDR, Allegato I, tabella 1, indicatore n. 10 Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816 e articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818	Politiche connesse ai consumatori e agli utilizzatori finali
ESRS S4-2 - Processi di coinvolgimento dei consumatori e degli utilizzatori finali in merito agli impatti		Processi di coinvolgimento dei consumatori e degli utilizzatori finali
ESRS S4-3 - Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai consumatori e agli utilizzatori finali di esprimere preoccupazioni		Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai consumatori e agli utilizzatori finali di esprimere preoccupazioni
ESRS S4-4 - Interventi su impatti rilevanti per i consumatori e gli utilizzatori finali e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti in relazione ai consumatori e agli utilizzatori finali, nonché efficacia di tali azioni		Azioni relative ai consumatori ed utilizzatori finali
ESRS S4-4 - Problemi e incidenti in materia di diritti umani, paragrafo 35	Regolamento SFDR, Allegato I, tabella 3, indicatore n. 14	Il personale del Gruppo - Diversità
ESRS S4-5 - Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti		Obiettivi connessi ai consumatori e utilizzatori finali

ESRS G1 - Condotta delle imprese

ESRS 2 GOV-1 - G1 - Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo		Organi di amministrazione, direzione e controllo
ESRS 2 IRO-1 - G1 - Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti		Impatti, rischi e opportunità rilevanti connessi alla condotta delle imprese
ESRS G1-1 - Politiche in materia di cultura d'impresa e condotta delle imprese		Politiche del Gruppo; Politiche in materia di cultura d'impresa e condotta delle imprese
ESRS G1-1 - Convenzione delle Nazioni Unite contro la corruzione, paragrafo 10, lettera b)	Regolamento SFDR, Allegato I, tabella 3, indicatore n. 14, Allegato I, tabella 3, indicatore n. 6	Politiche in materia di cultura d'impresa e condotta delle imprese
ESRS G1-1 - Protezione degli informatori, paragrafo 10, lettera d)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 6	Politiche in materia di cultura d'impresa e condotta delle imprese
ESRS G1-2 - Gestione dei rapporti con i fornitori		Gestione dei rapporti con i fornitori
ESRS G1-3 - Prevenzione e individuazione della corruzione attiva e passiva		Prevenzione della corruzione attiva e passiva
ESRS G1-4 - Casi di corruzione attiva o passiva		Prevenzione della corruzione attiva e passiva
ESRS G1-4 - Ammende inflitte per violazioni delle leggi contro la corruzione attiva e passiva, paragrafo 24, lettera a)	Regolamento SFDR, Allegato I, tabella 3, indicatore n. 17, Allegato I, tabella 3, indicatore n. 16 Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816	Prevenzione della corruzione attiva e passiva
ESRS G1-4 - Norme di lotta alla corruzione attiva e passiva, paragrafo 24, lettera b)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 16	Prevenzione della corruzione attiva e passiva
ESRS G1-5 - Influenza politica e attività di lobbying		Non materiale
ESRS G1-6 - Prassi di pagamento		Prassi di pagamento

MILAN
BERGAMO
AIRPORT | **BGY**

