

MILAN
BERGAMO
AIRPORT

BGY



RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ

2025

STAFF
BG Y TOP



INDICE

RENDICONTAZIONE CONSOLIDATA DI SOSTENIBILITÀ 2025

ESRS 2	5	G	129
1.1 INFORMAZIONI GENERALI (ESRS2)	6	4.1 CONDOTTA DELLE IMPRESE (G1)	130
1.2 POLITICHE DEL GRUPPO (MDR-P)	17		
E	21	ALLEGATO	147
2.1 CONSUMI ENERGETICI E CAMBIAMENTO CLIMATICO (E1)	22	5.1 OBBLIGHI DI INFORMATIVA DEGLI ESRS OGGETTO DELLA DICHIARAZIONE SULLA SOSTENIBILITÀ DELL'IMPRESA [ESRS 2 - IRO-2]	148
2.2 INQUINAMENTO (E2)	36		
2.3 BIODIVERSITÀ ED ECOSISTEMI (E4)	44		
2.4 USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE (E5)	51		
S	59		
3.1 FORZA LAVORO PROPRIA (S1)	60		
3.2 LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE (S2)	78		
3.3 COMUNITÀ INTERESSATE (S3)	90		
3.4 CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI (S4)	106		



ESRS 2

Il Gruppo SACBO integra la sostenibilità nel cuore del proprio modello di business, promuovendo una gestione responsabile che coniuga l'efficienza operativa con il benessere delle persone e la tutela del territorio. Attraverso un dialogo costante con gli stakeholder e un rigoroso processo di doppia materialità, il Gruppo si impegna a mitigare gli impatti negativi e a valorizzare le opportunità di crescita, garantendo un equilibrio sostenibile tra le esigenze attuali e le prospettive di sviluppo a breve, medio e lungo termine.

1.1 INFORMAZIONI GENERALI (ESRS2)

- 1.1.1 CRITERI GENERALI PER LA REDAZIONE DELLA DICHIARAZIONE SULLA SOSTENIBILITÀ
- 1.1.2 STRATEGIA, MODELLO AZIENDALE E CATENA DEL VALORE
- 1.1.3 MAPPATURA E MODALITÀ DI COINVOLGIMENTO DEGLI STAKEHOLDERS DEL GRUPPO
- 1.1.4 ANALISI DI DOPPIA MATERIALITÀ E IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI DEL GRUPPO

6

1.2 POLITICHE DEL GRUPPO (MDR-P)

17

6

7

10

12

ESRS 2

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 da diversi anni la Rendicontazione di Sostenibilità su base volontaria.

A partire dallo scorso anno, il documento integra volontariamente alcune richieste degli ESRS (European Sustainability Reporting Standards), gli standard di rendicontazione introdotti dalla CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive), ossia la normativa europea sulla rendicontazione di sostenibilità.

La Rendicontazione è stata elaborata 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 al 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 tradizionale di gestione e controllo.

Il modello di gestione è tradizionale e gli organi sociali di SACBO sono composti dall'Assemblea dei Soci, dal Consiglio di Amministrazione e dal Collegio Sindacale. La revisione legale dei conti è affidata a una Società di revisione il quadro della governance è completato dall'Organismo di Vigilanza, volontariamente nominato da SACBO al pari del Comitato Etico Anticorruzione di Gruppo.

Allo stesso modo, BGYIS ha adottato un modello di gestione e controllo tradizionale (Consiglio di Amministrazione e Sindaco Unico). Anche BGYIS ha nominato un Organismo di Vigilanza, ad oggi monocratico. La revisione legale dei conti è affidata a una Società di Revisione.



Ulteriori dettagli sulle funzioni degli organi di amministrazione, governo e controllo saranno forniti nel paragrafo "Organi di amministrazione, direzione e controllo" del capitolo "ESRS G1 Condotta delle imprese".

Come sopra descritto il perimetro di rendicontazione comprende SACBO S.p.A. e la sua controllata BGYIS. Si precisa che alcuni indicatori vengono presentati all'interno del documento suddivisi tra le due società del Gruppo, ciò al fine di rappresentare in modo più accurato le differenti dinamiche e le tipologie di impatto sottese. Si precisa inoltre, che alcuni indicatori di performance sono specificamente attribuibili a SACBO, in quanto relativi a competenze e attività gestite esclusivamente dal gestore aeroportuale. Le eventuali limitazioni di perimetro sono chiaramente indicate nel documento.

Nel panorama complesso del trasporto aereo, la Catena del Valore di un aeroporto abbraccia tutte le attività e processi che accompagnano il viaggio dei passeggeri e delle merci dalla partenza alla destinazione finale. Ogni fase di questa filiera è interconnessa e interdipendente e contribuisce a plasmare l'esperienza di viaggio complessiva. Compagnie aeree, affidatari, fornitori di carburante e altri

attori presenti in questo ecosistema dinamico, collaborano sinergicamente per garantire efficienza, sicurezza e soddisfazione del cliente.

La rendicontazione della sostenibilità descrive la catena del valore sia a monte sia a valle, dando conto degli impatti, dei rischi, delle opportunità e dei temi materiali che riguardano sia il lato attivo sia quello passivo della catena del valore, ovvero sia i clienti (compagnie aeree, passeggeri, affidatari di attività commerciali presso lo scalo) sia i fornitori.

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.

I dipendenti del Gruppo, che opera esclusivamente in Italia, risultano 717 al 31.12.2025. I ricavi delle vendite e delle prestazioni per il triennio 2023-25 sono riportati nella successiva tabella.

Ricavi di Settore ESRS	u.m.	2025	2024	2023
TTR -Transportation	€	159.240.471	161.048.146	147.175.122

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 di servizi e attività connesse all'approdo e alla partenza degli aeromobili, inclusi i servizi di sicurezza dell'aeroporto;

- lo sviluppo costante 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 regime di monopolio, che appare tuttavia ristretto all'area geografica di appartenenza. La presenza di numerosi aeroporti nella regione Lombardia aumenta la competizione al fine di attrarre flussi di passeggeri. Nell'aeroporto viene svolta anche attività di aviazione generale (voli privati e servizi connessi).

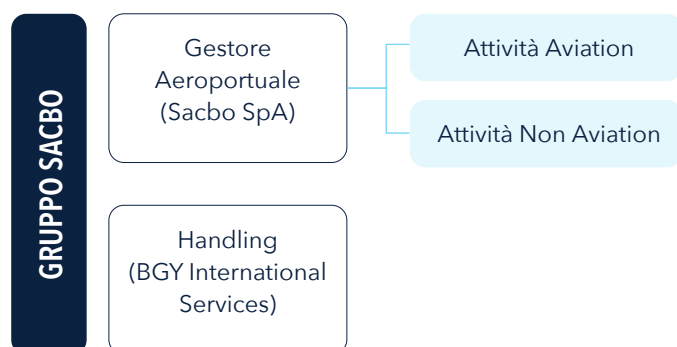
Attività Non Aviation:

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 dell'aeroporto (per esempio, affissioni pubblicitarie, banche, farmacie), sia all'esterno dello stesso, 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.



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.

Relativamente ai 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 fornitori 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 ai gate e gestione delle liste d'attesa, oltre all'assistenza ai passeggeri in caso di voli ritardati, cancellati o dirottati, e ai minori non accompagnati e alle persone che necessitano di assistenze speciali.

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 aggiornata 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), alle compagnie assicurative, ai fornitori di mezzi operativi, alle consulenze di vario tipo e ai servizi di sicurezza aeroportuale.

I fornitori rappresentano uno stakeholder di cruciale importanza per il Gruppo SACBO. Grazie alla loro affidabilità, le operazioni aeroportuali possono svolgersi in modo efficace ed efficiente, e gli interventi di manutenzione e miglioramento dell'infrastruttura possono essere condotti con regolarità e continuità. Data la complessità della realtà aziendale, i fornitori sono molto eterogenei e la gestione della catena di approvvigionamento implica una serie di interazioni che coinvolgono anche altri stakeholder, come i lavoratori, nonché l'ambiente e la comunità locale.

Le attività downstream invece coinvolgono tutti gli stakeholder che utilizzano lo scalo: passeggeri, compagnie aeree, affidatari dei negozi commerciali, società di ge-

stione 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 in precedenza.

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 nel quale 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.
- **Affidatari di Spazi Commerciali:** Un ulteriore segmento di clientela comprende gli affidatari di spazi commerciali presso lo scalo. Anche nel 2025, prosegue la presenza dei principali operatori nazionali e internazionali nei settori food e travel retail, selezionati attraverso analisi di mercato e procedure di gara.

L'obiettivo, trasversale a tutta l'azienda, è di introdurre azioni virtuose al fine di rendere l'attività dello scalo aeroportuale più sostenibile in ogni suo profilo e impatto. Da tale principio discendono iniziative che riguardano la catena del valore sia a valle che a monte.

Nel corso del 2025 il Gestore ha continuato a promuovere l'utilizzo di aeromobili di ultima generazione da parte delle compagnie aeree, tramite misure incentivanti, come la riduzione del 5% delle tasse di decollo e atterraggio, iniziativa che proseguirà per il biennio 2026-2028. Nel 2025, il numero di movimenti passeggeri effettuati con aeromobili di ultima generazione si attesta in linea agli anni precedenti con un valore del 31%. Tale politica non si limita alle sole compagnie principali operanti sullo scalo, ma si estende senza soluzione di continuità a tutti i vettori presenti.

Gli affidatari sono impegnati e sensibilizzati in pratiche e procedure comuni improntate alla sostenibilità. La raccolta differenziata è stata potenziata 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.

Infine, SACBO ha proseguito con lo sviluppo di 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

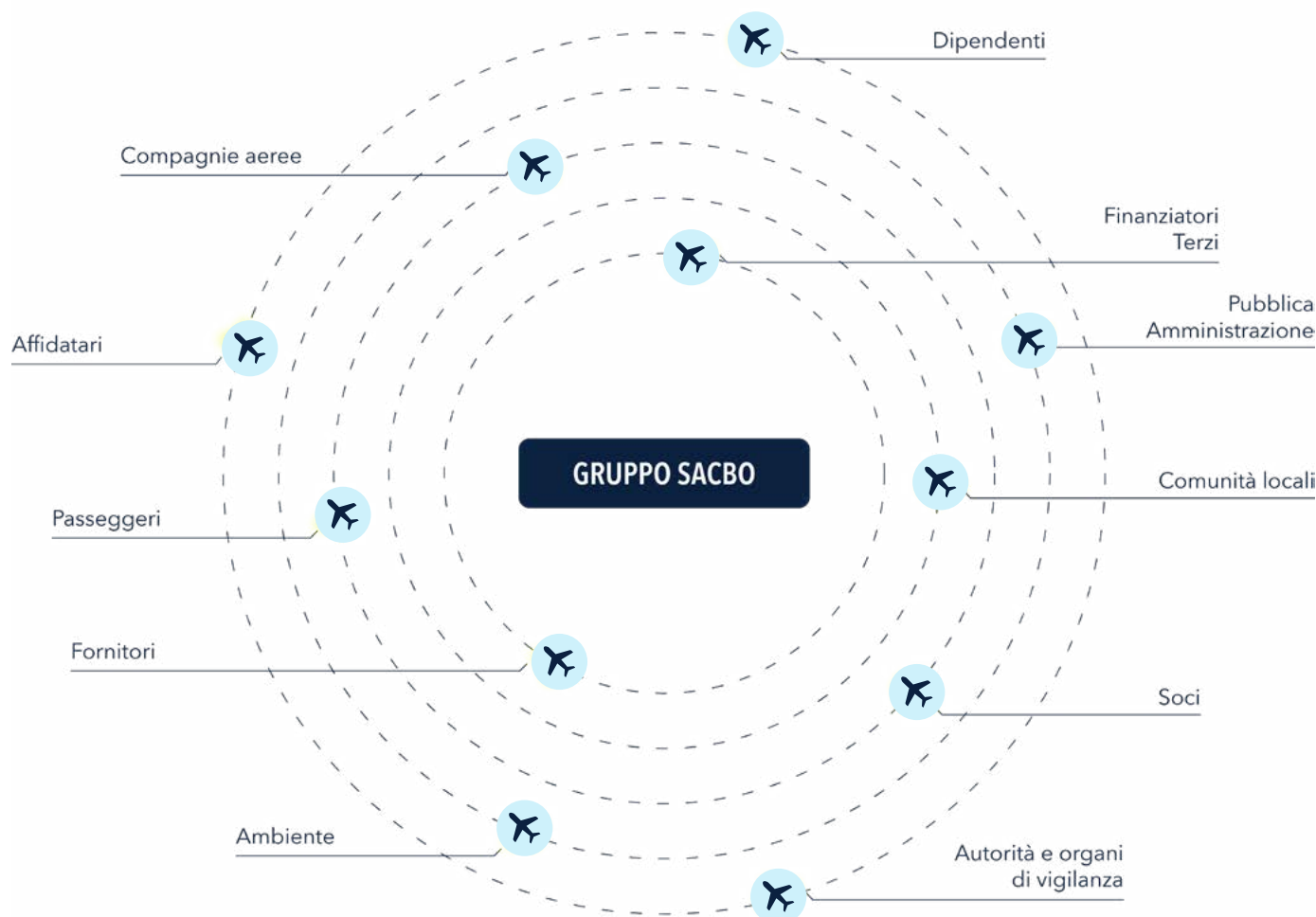
Le relazioni con gli stakeholder rivestono un ruolo cruciale per il Gruppo SACBO che, anche nel 2025, ha continuato a perseguire una politica di sviluppo responsabile e di miglioramento della qualità della vita economica, sociale e ambientale del contesto territoriale di riferimento. Questo impegno si fonda nuovamente sui principi di imparzialità, trasparenza e non discriminazione.

Nello specifico, il Gruppo SACBO si è proposto di adottare politiche e azioni orientate al rispetto e al coinvol-

gimento attivo dei propri stakeholder, con particolare attenzione alle comunità locali e al relativo impatto ambientale.

La mappatura effettuata per l'individuazione degli stakeholder ha identificato come principali stakeholder esterni: Compagnie Aeree, Affidatari, Passeggeri, Fornitori, Finanziatori terzi, Pubblica Amministrazione, Comunità locali e Ambiente, Autorità e Organi di Vigilanza.

Come principali stakeholder interni: Soci, Dipendenti.



Al fine di specificare meglio le categorie di stakeholder sopra citate si evidenziano gli stakeholder interni:

- **Soci di SACBO:** SEA (Società Esercizi Aeroportuali S.p.A.), Intesa San Paolo S.p.A., 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, invece, si evidenziano i seguenti gruppi:

1. **Ambiente e Comunità Locali:** rappresentano le realtà territoriali circostanti che interagiscono, sia direttamente che indirettamente, con SACBO.
2. **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).
3. **Compagnie Aeree:** svolgono un ruolo cruciale nel sistema SACBO, contribuendo sia al trasporto passeggeri che a quello merci.
4. **Fornitori:** rappresentano le entità che, attraverso contratti di fornitura, supportano il funzionamento regolare dello scalo.
5. **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.
6. **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.
7. **Finanziatori Terzi:** sono rappresentati da banche e istituti di credito che forniscono risorse finanziarie a sostegno delle attività di SACBO S.p.A.
8. **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 si sviluppano su molteplici canali di interazione, differenziati per tipologia di stakeholder.

Il coinvolgimento degli stakeholder è affidato alle singole funzioni aziendali, ciascuna responsabile della relazione con le categorie di propria competenza. Le relazioni con le autorità di vigilanza, in particolare, sono gestite

attraverso incontri periodici e tavoli consultivi strutturati tra il Gruppo SACBO e gli enti preposti. Tra questi, un ruolo centrale è rivestito da ENAC, che gestisce e monitora ex lege, unitamente con il gestore aeroportuale, gli strumenti di pianificazione e di sviluppo strategico, operativo e infrastrutturale; l'interfaccia principale dell'Ente è con la Direzione Generale, la Direzione Operazioni e la Direzione Infrastrutture di SACBO, nonché la Direzione Generale di BIS.

Per gli aspetti ambientali e di relazione con il Territorio e le comunità limitrofe sono attivi continui confronti con i rappresentanti delle Amministrazioni Comunali, Provinciali, Regionali e Nazionale con cui si interfacciano principalmente la Presidenza del Gruppo e il Dipartimento Sustainable Development.

Per quanto attiene al confronto con Compagnie Aeree, Affidatari e Fornitori, il dialogo è garantito dall'attività promossa dalla Direzione Aviation, dalla Direzione Non Aviation e dalla Direzione Acquisti Appalti. Nei confronti di Finanziatori e Pubblica Amministrazione il canale preferenziale di coinvolgimento è garantito 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 attiene agli stakeholder interni, la Presidenza e la Direzione Generale (con la funzione dell'Ufficio legale a supporto) esercitano un ruolo centrale nel dialogo con il Consiglio di Amministrazione e i Soci del Gruppo, mentre la Direzione Risorse Umane opera un continuo coinvolgimento attivo dei lavoratori. In generale, i canali di coinvolgimento sono costituiti da incontri ad hoc, tavoli allargati, segnalazioni sui canali sociali sia digitali che fisici.

La finalità del coinvolgimento degli stakeholder è individuare una linea di sviluppo delle attività del Gruppo SACBO che contemperi il più possibile le esigenze espresse dai singoli stakeholder, tenendo in debito conto gli sti-

moli, i suggerimenti e le prescrizioni da questi prodotti all'interno della propria area di influenza e operatività.

Nell'ambito dello sviluppo del Masterplan, centrale è il dialogo con i rappresentanti delle comunità locali e con i comitati di cittadini.

Nell'ambito strettamente legato al core business, l'integrazione con gli stakeholder di matrice aeroportuale è periodica e continua per garantire il buon funzionamento dello scalo.

Il Gruppo SACBO, in quanto fornitore di servizi, ha da sempre riconosciuto l'importanza strategica del dialogo con i propri stakeholder, valutandone attentamente le esigenze e gli impatti sulle proprie attività. Le indicazioni ricevute dalle parti interessate sono parte integrante dei processi decisionali e orientano in modo significativo le politiche aziendali del Gruppo.

Il settore della mobilità di persone e merci è caratterizzato da una forte dinamicità che richiede un continuo adattamento delle strategie di sviluppo dei servizi, dell'infrastruttura e del posizionamento di mercato. Questa naturale evoluzione permette di integrare sistematicamente i risultati del coinvolgimento degli stakeholder, che spesso rappresentano essi stessi il motore del cambiamento, contribuendo al miglioramento continuo delle relazioni e delle performance.

L'organizzazione strutturata del coinvolgimento degli stakeholder garantisce inoltre un flusso informativo costante verso le figure apicali del Gruppo (Presidenza, Direzione Generale e Consiglio di Amministrazione), assicurando che le decisioni strategiche siano prese con piena consapevolezza delle istanze e delle aspettative delle parti interessate.

La richiesta di una qualità del servizio maggiore ha spinto il gestore aeroportuale a implementare servizi per i passeggeri sempre più efficienti ed efficaci (basti pensare all'introduzione nel 2025 dei nuovi controlli di sicurezza ad alta tecnologia); tale esigenza è stata trasferita anche alla ricerca di una maggiore efficienza operativa, sempre avvalendosi di sistemi innovativi e tecnologicamente avanzati.

Nel 2025, l'aeroporto di Milano Bergamo ha implementato il **Digital Twin** tramite il Progetto AVIO. Sviluppata con partner strategici, questa tecnologia integra dati in tempo reale – inclusi algoritmi di visione artificiale – per ottimizzare le operazioni di terra e supportare il Coordinamento Operativo di Scalo (COS) con processi decisionali più rapidi e intuitivi. Il "gemello digitale" viene inoltre impiegato per la formazione in **Realtà Virtuale** del personale, migliorandone le competenze e la sicurezza operativa attraverso soluzioni digitali avanzate.

Sul piano interno all'azienda, le opinioni dei lavoratori sono tenute in considerazione introducendo strumenti di lavoro che possano migliorare la qualità del lavoro e il bilanciamento degli interessi. È data puntuale risposta ai reclami ricevuti da passeggeri e cittadini, accogliendo, ove fondate, le richieste.

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

Il Gruppo SACBO elabora la propria Rendicontazione di Sostenibilità sulla base dell'analisi di doppia materialità richiesta dalla Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), strumento fondamentale per identificare le tematiche di sostenibilità più rilevanti per l'organizzazione e i suoi stakeholder.

Nel 2025, il Gruppo ha condotto un aggiornamento dell'analisi di doppia materialità in conformità agli European Sustainability Reporting Standards (ESRS), a seguito di un'attività di benchmark che ha analizzato i principali peers e competitors nel contesto della sostenibilità e del settore aeroportuale di riferimento. Tale processo ha previsto la ricalibrazione delle metriche di valutazione associate agli impatti positivi e negativi, attuali e potenziali, riflettendo l'evoluzione del contesto operativo e garantendo la pertinenza della soglia di materialità adottata. Nella tabella seguente è possibile visionare tutti i dettagli.

L'analisi esamina gli impatti, i rischi e le opportunità derivanti dalle attività del Gruppo e dalla sua catena del valore attraverso due dimensioni complementari:

- Materialità d'impatto (prospettiva inside-out): valuta gli impatti positivi e negativi, attuali o potenziali,

generati dall'attività dell'impresa su ambiente e società, inclusi gli impatti relativi ai diritti umani.

- Materialità finanziaria (prospettiva outside-in): considera i rischi e le opportunità legati alla sostenibilità che possono incidere sulla performance finanziaria del Gruppo, quali flussi di cassa, accesso ai finanziamenti e costo del capitale nel breve, medio e lungo termine, tenendo conto anche della dipendenza da risorse naturali, umane e sociali.

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

1. **Identificazione degli stakeholder e mappatura della Catena del Valore**, per definire il perimetro di analisi e le parti interessate rilevanti
2. **Definizione di una long list di Impatti, Rischi e Opportunità (IRO)** relativi alle questioni di sostenibilità rilevanti e alla loro posizione nella catena del valore
3. **Valutazione degli impatti** mediante assegnazione di punteggi da 1 a 4 per valutarne la rilevanza in base a:
 - Significatività (per impatti positivi) o Gravità (per impatti negativi)
 - Portata
 - Irrimediabilità (solo per impatti negativi)
 - Probabilità
4. **Valutazione di rischi e opportunità** con punteggi da 1 a 4, considerando:
 - Magnitudo
 - Probabilità
5. **Identificazione della lista finale di temi, sotto-temi e sotto-sotto-temi di sostenibilità materiali per il Gruppo**, sulla base degli impatti, rischi e opportunità risultati rilevanti a seguito della valutazione

Questo approccio metodologico permette di ottenere una visione integrata e bilanciata delle questioni di sostenibilità, tenendo conto sia degli impatti che il Gruppo genera verso l'esterno, sia di come i fattori di sostenibilità influenzano la performance e la resilienza aziendale nel tempo.

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 oppor-

tunità il cui punteggio ha superato la soglia di rilevanza definita. Si specifica che un IRO è considerato rilevante se emerge come significativo in almeno 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, al servizio di 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.

SACBO considera il rischio gestito come una componente imprescindibile del fare impresa, per questo ha definito un proprio "Risk Register" basandosi sul framework ERM. Tale registro raccoglie i principali rischi e, laddove previste, le rispettive strategie di mitigazione.

La società valuterà inoltre eventuali correlazioni tra le valutazioni dei rischi effettuate ai fini ERM e l'analisi degli impatti e dei rischi derivanti dall'analisi di doppia materialità.

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		
	Deflussi di risorse connessi a prodotti e servizi						
	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		-	

Impatto positivo:  Rischi: 
 Impatto negativo:  Opportunità: 

Tema	Sottotema	Sotto - Sottotema	A monte	Operazioni proprie	A valle	Impatti positivi/negativi	Rischi/opportunità
S1 - Forza lavoro proprio	Parità di trattamento e di opportunità per tutti	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		
S2 - Lavoratori nella catena del valore	Condizioni di lavoro	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			

Impatto positivo: Rischi:
 Impatto negativo: Opportunità:

S4 - Consumatori e utilizzatori finali	Impatti legati alle informazioni per i consumatori e/o sugli utilizzatori finali	Riservatezza					
	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 individuazione compresa la formazione		X			
		Incidenti		X			

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

manutenzioni straordinarie e all'implementazione di nuove tecnologie.

- Incremento delle spese in conto capitale (CapEx) per investimenti strutturali necessari alla conformità con le nuove normative o alle crescenti necessità richieste dal mercato.
- 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.
- Incremento dei costi conseguenti alla situazione geopolitica internazionale.
- Incremento dei tassi di interesse e dell'inflazione.

La valutazione dei rischi e delle opportunità, insieme ai loro effetti finanziari, ha considerato gli orizzonti temporali definiti da ESRS 1. I rischi e le opportunità risultati rilevanti hanno in prevalenza effetti finanziari già nel breve periodo, ma, soprattutto per i rischi e le 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, insieme ai relativi obiettivi generali e i principali impatti, rischi e opportunità, sono illustrate nei capitoli tematici di riferimento. Di seguito, è riportata una sintesi delle caratteristiche fondamentali delle politiche adottate:

Codice Etico Comportamentale di Gruppo

Il Codice Etico Comportamentale del Gruppo definisce i principi e i valori che devono guidare il comportamento di tutti gli stakeholder, interni ed esterni.

L'ultima versione del Codice Etico è entrata in vigore il 30 luglio 2024 e si applica con effetto immediato a SACBO S.p.A. e BGY International Services. Eventuali modifiche o integrazioni devono essere approvate 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 messo a disposizione di tutti gli stakeholder sui siti istituzionali del Gruppo (<https://www.milanbergamoairport.it/it/politica/> e <https://www.bgyinternational-services.com/>) e su altri canali di comunicazione interna accessibili a dipendenti e collaboratori.

Politiche Qualità, Sicurezza e Ambiente di SACBO e BGYIS

Le politiche in materia di qualità, sicurezza e ambiente definiscono 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 miglioramento 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 consultabili sui siti web istituzionali delle due società.

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 Whistleblowing:

- 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 inviate tramite i canali dedicati alle società del Gruppo, attraverso la piattaforma informatica, raggiungibile al link [milanbergamoairport.segnalazioni.net](https://www.milanbergamoairport.it/segna). La gestione del canale è affidata attualmente al Presidente del Comitato Etico Anticorruzione e al Responsabile Internal Audit.

L'attivazione 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. Attraverso questa policy, il Gruppo si impegna a rispettare la normativa, le linee guida e le migliori pratiche in materia di anticorruzione, nonché a prevenire e perseguire qualsiasi comportamento corruttivo nello svolgimento delle proprie 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 2024, Summer 2025 e Winter 2025. Gli incentivi sono concessi nel rispetto dei principi di trasparenza, pubblicità e non discriminazione, in conformità alla normativa nazionale e comunitaria vigente.

Oltre all'obiettivo generale di incrementare il traffico passeggeri e merci, la policy mira a:

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

I destinatari della policy sono tutti i soggetti giuridici interessati, in particolare i vettori aerei in possesso di licenza

operativa, non inclusi nella black list UE e che non abbiano commesso gravi violazioni di legge o contrattuali nei confronti di SACBO S.p.A. negli ultimi due anni.

La policy di sviluppo del traffico, pubblicata sul sito web istituzionale di SACBO S.p.A. in italiano e in inglese, definisce 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.

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 e perseguendo l'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 a adottare il Safety Management System (SMS), un sistema atto a valutare con continuità la sicurezza conseguita nell'applicazione dei requisiti regolamentari e a migliorarne il livello laddove vengano eventualmente riscontrate carenze o aree che necessitano di particolare attenzione.

Le politiche di sicurezza ed i relativi obiettivi sono condivisi con il management del Gestore; vengono poi 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, così da garantire il continuo rinnovo e la diffusione delle politiche di safety a tutti gli operatori.

Politica di Approvvigionamento Sostenibile

Il Gruppo SACBO ha formalizzato il proprio impegno strategico relativamente all'introduzione di criteri ESG nei processi di approvvigionamento attraverso la Politica di Approvvigionamento Sostenibile, approvata il 1° Ottobre 2025. Tale politica definisce un quadro vincolante per il personale interno e per tutti i fornitori, con l'obiettivo di integrare i criteri ESG nei processi **di acquisto** e creare valore **nel lungo termine lungo** l'intera catena di fornitura.

I pilastri fondamentali della politica includono:

- **Sostenibilità Ambientale:** Impegno verso l'economia circolare, la riduzione delle emissioni di gas serra, la preferenza per fornitori locali e la tutela della biodiversità.
- **Responsabilità Sociale:** Garanzia di standard elevati di salute e sicurezza, tutela dei diritti umani fondamentali e promozione di condizioni di lavoro dignitose e inclusive presso i fornitori.
- **Integrità e Trasparenza:** Applicazione di processi di selezione equi e oggettivi, con clausole contrattuali specifiche che vincolano i partner al rispetto del Codice Etico e ai principi di anticorruzione.

Attraverso l'integrazione di requisiti ESG nei capitolati di gara, il Gruppo assicura che le decisioni di acquisto siano orientate verso soluzioni a basso impatto ambientale e ad alto valore sociale.

Policy ESG

Il Gruppo SACBO ha formalizzato il proprio impegno strategico rispetto alla gestione di temi di sostenibilità attraverso la Policy ESG, approvata con delibera del CDA in data 20 Gennaio 2026. Tale documento definisce la cornice di riferimento per integrare la sostenibilità nella visione strategica e nel modello di business aziendale, promuovendo una cultura della responsabilità che orienti la governance e i processi interni.

I pilastri fondamentali della Policy includono:

- **Governance e Strategia:** L'integrazione dei fattori

ESG nel sistema di gestione dei rischi (ERM) per proteggere il valore aziendale e il perseguimento di una strategia di decarbonizzazione allineata agli Accordi di Parigi, con l'obiettivo di raggiungere le zero emissioni nette entro il 2045.

- **Ambiente e Mobilità:** L'implementazione di azioni per la mobilità sostenibile, l'intermodalità ferroviaria, l'efficientamento energetico e la tutela della biodiversità attraverso fasce di naturalità.
- **Risorse Umane e Territorio:** La promozione del welfare, dell'inclusione e della diversità, unitamente alla creazione di valore per il territorio attraverso partnership con università e istituti di formazione.
- **Etica e Business:** La conduzione delle attività secondo principi di integrità e trasparenza, supportati da una specifica Politica di Approvvigionamento Sostenibile per garantire pari opportunità e correttezza nella catena di fornitura.

La governance della sostenibilità è garantita dal Consiglio di Amministrazione, che supervisiona l'allineamento strategico, approva gli obiettivi di lungo termine e valuta i rischi e le opportunità connessi al cambiamento climatico e alla gestione del capitale umano.





E

Il Gruppo SACBO si impegna a proteggere e valorizzare l'ambiente, con azioni concrete per preservare la biodiversità, tutelare gli ecosistemi e promuovere un uso responsabile e circolare delle risorse, costruendo un futuro sostenibile dove l'aeroporto e la natura convivono in armonia.

2.1 CONSUMI ENERGETICI E CAMBIAMENTO CLIMATICO (E1)

2.1.1	IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI LEGATI AL CLIMA	22
2.1.2	POLITICHE RELATIVA ALLA MITIGAZIONE DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI E ALL'ADATTAMENTO AGLI STESSI	25
2.1.3	PIANO DI TRANSIZIONE PER LA MITIGAZIONE DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI	26
2.1.4	AZIONI E RISORSE RELATIVE ALLA MITIGAZIONE DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI	28
2.1.5	REGOLAMENTO SULLA TASSONOMIA EUROPEA	29
2.1.6	OBIETTIVI RELATIVI ALLA MITIGAZIONE DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI	30
2.1.7	CONSUMO DI ENERGIA E MIX ENERGETICO	33
2.1.8	EMISSIONE GHG SCOPE 1,2 E 3 DEL GRUPPO	34

2.2 INQUINAMENTO (E2)

2.2.1	IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI LEGATI ALL'INQUINAMENTO	36
2.2.2	POLITICHE RELATIVE ALL'INQUINAMENTO	39
2.2.3	AZIONI E RISORSE CONNESSE ALL'INQUINAMENTO	41
2.2.4	INQUINAMENTO DI ARIA, ACQUA E SUOLO	42

2.3 BIODIVERSITÀ ED ECOSISTEMI (E4)

2.3.1	IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI ALLA BIODIVERSITÀ E AGLI ECOSISTEMI	44
2.3.2	POLITICHE RELATIVA ALLA BIODIVERSITÀ E AGLI ECOSISTEMI	47
2.3.3	AZIONI E OBIETTIVI RELATIVI ALLA BIODIVERSITÀ E AGLI ECOSISTEMI	48

2.4 USO DELLE RISORSE ED ECONOMIA CIRCOLARE (E5)

2.4.1	IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI CONNESSI ALL'USO DELLE RISORSE E ALL'ECONOMIA CIRCOLARE	51
2.4.2	POLITICHE RELATIVE ALL'USO DELLE RISORSE E ALL'ECONOMIA CIRCOLARE	52
2.4.3	AZIONI E RISORSE RELATIVE ALL'USO DELLE RISORSE E ALL'ECONOMIA CIRCOLARE	52
2.4.4	OBIETTIVI RELATIVI ALL'USO DELLE RISORSE E ALL'ECONOMIA CIRCOLARE	54
2.4.5	RIFIUTI	54

E

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

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

[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.	Impatto attuale negativo	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.	Impatto attuale negativo	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.	Impatto attuale negativo	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
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
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
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
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

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 salvaguardia ambientale costituisce un principio fondamentale per il Gruppo SACBO e per tutti i soggetti coinvolti nelle sue attività operative. La Policy ESG (Environmental, Social and Governance) e le politiche definite nel Sistema di Gestione Integrato nascono quali indicazioni relative alla gestione degli impatti, rischi ed opportunità connessi in particolare alla mitigazione dei cambiamenti climatici e adattamento agli stessi.

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.

In un contesto complesso come quello aeroportuale, l'approccio alla sostenibilità non si limita tuttavia alla conformità normativa, ma implica un impegno costante volto a conciliare l'efficienza operativa con la protezione ambientale. Tale impegno si traduce in azioni concrete e procedure strutturate finalizzate a migliorare le performance ambientali e garantire uno sviluppo aeroportuale sostenibile.

In quest'ottica, il Gruppo SACBO considera fondamentali le interazioni con la propria catena del valore e prosegue nell'attuazione di strategie responsabili e sostenibili. L'azienda, inoltre, ha sviluppato iniziative mirate al coinvolgimento degli stakeholder, con l'obiettivo di migliorare le performance ambientali, in particolare la riduzione delle emissioni di CO₂. La politica ESG ed il suo ambito di applicazione sono quindi declinate su tutto il perimetro operativo, considerando le interazioni con l'ecosistema aeroportuale e la responsabilità verso tutti gli stakeholder rilevanti.

L'attuazione della Policy ESG è responsabilità del Consiglio di Amministrazione, del Direttore Generale e del Chief Sustainability Officer (CSO), che ne assicurano l'integrazione nelle decisioni strategiche e operative del Gruppo SACBO.

Essa si ispira a standard e iniziative internazionali, tra cui Agenda 2030 e SDGs delle Nazioni Unite, Accordo di Parigi sul Clima, la Risoluzione Net Zero 2050 di ACI Europe, nonché la Global Reporting Initiative (GRI) e Task Force on Climate-Related Financial Disclosures (TCFD).

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.

Per 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 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".

La politica ambientale e la Policy ESG sono pubbliche e accessibili sul sito istituzionale del Gruppo SACBO (<https://www.milanbergamoairport.it/it/politica/>), permettendo a tutti gli stakeholder di conoscerne i contenuti e contribuire alla sua attuazione.

Uno degli obiettivi principali identificati nella politica ESG, come meglio sopra già riportato, consiste nella mitigazione dei cambiamenti climatici, di riduzione del riscaldamento globale e di neutralità climatica entro il 2050.

Il processo di gestione del rischio definito nella politica è volto a garantire che gli eventi che possono compromettere il conseguimento delle linee strategiche aziendali siano identificati, analizzati e valutati. Al momento è in corso un'attività di mappatura e analisi specifica dei rischi legati ai cambiamenti climatici, in particolare quelli connessi all'intensificazione di eventi atmosferici estremi come alluvioni, grandinate, fulmini, trombe d'aria e vento forte. L'obiettivo è predisporre un approccio proattivo per la definizione di possibili misure di adattamento future, coerenti con la propensione al rischio dell'organizzazione.

In particolare, la politica ESG del Gruppo SACBO mira ad attuare programmi volti a ridurre i consumi energetici e a contenere l'inquinamento, valutando l'impiego delle migliori tecnologie disponibili. L'efficienza energetica degli edifici e delle infrastrutture aeroportuali costituisce una delle direttrici principali della Net Zero Roadmap 2050, con iniziative pianificate e programmate per essere implementate progressivamente, in linea con le strategie di sostenibilità e decarbonizzazione.

Parallelamente, la promozione delle energie rinnovabili è prevista come intervento strategico all'interno della Net Zero Roadmap 2050, con studi, analisi e pianificazione delle implementazioni future, in coerenza con lo sviluppo infrastrutturale e gli obiettivi di riduzione delle emissioni.

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.

Il Piano di transizione e gli obiettivi individuati dallo stesso sono stati sviluppati in accordo con le linee guida di ACI Europe (Airport Council International), basate sulla transizione verso un'economia sostenibile e di limitazione del riscaldamento globale a 1,5 °C in linea con l'Accordo di Parigi. 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 1 e Scope 2, 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 più significativo Gas Effetto Serra (GES) associato alle attività aeroportuali è la CO₂ e su questo indicatore si concentrano gli sforzi di riduzione individuati nella "Roadmap Net Zero 2050" del gruppo SACBO.

Le emissioni di anidride carbonica sono suddivise come segue:

- Scope 1 - Emissioni dirette associate alle fonti di proprietà o sotto il controllo delle Società del Gruppo (quali ad esempio: combustibili utilizzati per il riscaldamento e carburanti impiegati per l'autotrazione dei mezzi operativi necessari per le attività aeroportuali).
- Scope 2 - Emissioni indirette associate all'energia elettrica o termica acquistata e consumata dalle Società del Gruppo.
- Scope 3 - Altre emissioni indirette connesse alle attività delle Società del Gruppo ma prodotte da terze parti.

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.

Le azioni di riduzione della "carbon footprint" dell'aeroporto per lo Scope 1 e lo Scope 2, contenute nella "Road-

map Net Zero 2050", sono:

- 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.

La strategia di transizione indicata nella "Roadmap Net Zero 2050" è integrata nella Policy ESG "Environmental, Social and Governance" approvata nell'Ottobre 2025 ed è allineata alle azioni sul tema energetico inserite nell'"Energy Action Plan" approvato nel Giugno 2024. L'attuazione degli obiettivi è responsabilità di tutta l'organizzazione.

Inoltre, 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.



2.1.4 AZIONI E RISORSE RELATIVE ALLA MITIGAZIONE DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI

Nel 2025 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.

Nel marzo 2025 è entrato in pieno esercizio l'impianto fotovoltaico da 2,1 MWp posto a copertura di una sezione del parcheggio a lunga sosta P3. L'impianto, integrato nel sistema di fornitura elettrica dell'aeroporto, nel 2025 ha prodotto 1.987.705 kWh, pari a più del 9% 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, come delineato nella "Roadmap Net Zero 2050": l'impianto fotovoltaico P3 è stato attivato nel 2025, mentre è prevista l'attivazione di un nuovo impianto sul previsto parcheggio multipiano a Est del sedime (MP4) entro il 2030 e di un ulteriore impianto sul parcheggio multipiano previsto ad Ovest (MP2) entro il 2035.

Il processo di transizione all'alimentazione ibrida o elettrica del parco veicolare, funzionale alla riduzione delle emissioni di Scope 1, ha subito nel corso del 2025 una significativa accelerazione, raggiungendo un'elettificazione pari al 43,6% della flotta operativa totale. Nel corso dell'anno

sono stati inseriti i seguenti mezzi: 14 auto ibride (7 a servizio di SACBO e 7 a servizio di BIS), 4 auto full electric (1 a servizio di SACBO e 3 a servizio di BIS), 1 ambulift elettrico, 2 bus interpista elettrici, 5 nastri semoventi elettrici, 4 scale semoventi elettriche, 1 mezzo elettrico per lo scarico delle toilette, 10 trattori traino elettrici, 3 trattori push-back elettrici e 15 GPU elettriche. In particolare, queste 15 GPU elettriche costituiscono il primo lotto delle consegne previste nell'ambito del progetto cofinanziato dall'Unione Europea BASE "Bergamo Air Side Electrification", che proseguirà nel 2026 con la consegna di altre 10 unità e terminerà nel 2027 con ulteriori 7 unità, completando così il rinnovamento della flotta di questa tipologia di mezzi entro il 2030, come descritto nella "Roadmap NetZero 2050".

Oltre alla consegna del secondo lotto di 10 GPU elettriche, nel 2026 il rinnovo della flotta veicoli e dei mezzi operativi proseguirà con l'introduzione di 1 ambulift elettrico, 6 bus interpista elettrici, 5 trattori traino elettrici, 1 mezzo elettrico per lo scarico delle toilette e 1 carrello sollevatore a sostituzione dei veicoli con motore diesel e benzina giunti a fine vita o al termine del contratto di noleggio.

Il gruppo SACBO nel 2025 ha consuntivato CAPEX pari a 5.037.900€ per l'acquisto di mezzi elettrici e si prevede a budget 2026 un totale di 2.368.600,00€ destinato al processo di transizione all'alimentazione ibrida o elettrica.

Nel 2025 è stato raggiunto il 43,6 % di elettrificazione della flotta GSE, superando l'obiettivo del 35%, fissato nella Roadmap. Tale azione proseguirà con l'elettificazione



ne completa delle GPU già nel 2030 e il raggiungimento della completa elettrificazione della flotta GSE nel 2040. L'acquisto progressivo di energia rinnovabile e certificata "green" prevede la copertura dell'80% del fabbisogno complessivo entro il 2035 e la transizione completa al 100% entro il 2045.

L'efficientamento energetico degli edifici dello scalo (con interventi quali l'installazione di pompe di calore e di boiler elettrici per la fornitura di acqua calda sanitaria) è previsto nell'orizzonte temporale 2030-2050. L'illuminazione smart a tecnologia LED è stata implementata nel corso degli ultimi anni ed attualmente è previsto solo il mantenimento dei livelli di efficientamento energetico raggiunti.

Nel corso del 2025, il Gruppo SACBO ha incrementato del 5% la quota di fornitura di energia elettrica da fonti rinnovabili a copertura del 60% del fabbisogno energetico totale dell'aeroporto. Per il 2026, l'obiettivo è di incrementare tale quota di un ulteriore 10%, raggiungendo il 70% del fabbisogno energetico complessivo.

Parallelamente, SACBO ha pianificato il rafforzamento delle iniziative a favore della mobilità sostenibile, finalizzate a ridurre le emissioni associate agli spostamenti da e verso l'aeroporto. In tale ambito, la Società promuove l'accessibilità multimodale dello scalo, favorendo l'integrazione tra trasporto aereo, ferroviario, su gomma e mobilità attiva. Particolare attenzione è dedicata alla mobilità ciclabile e pedonale, attraverso la realizzazione e valorizzazione di percorsi ciclopedonali e servizi a supporto dell'utenza, tra cui la Bike Room dotata di spogliatoi, docce e stazioni di ricarica per biciclette elettriche. Sono inoltre promosse iniziative di sensibilizzazione e coinvolgimento degli stakeholder, comprese attività educative rivolte alle scuole sul tema della mobilità sostenibile.

Per quanto concerne la riduzione delle emissioni di Scope 3, nel 2025, nel percorso di conseguimento del Livello 4 della Airport Carbon Accreditation, SACBO ha coinvolto alcuni partner e stakeholder strategici redigendo uno "Stakeholder Partnership Plan" e implementando azioni utili alla riduzione in maniera assoluta delle emissioni dell'intera comunità aeroportuale. Nel corso dei prossimi

anni si prevede di consolidare ed ampliare ulteriormente le azioni e il coinvolgimento della comunità aeroportuale nella lotta al cambiamento climatico.

Per ridurre le emissioni di Scope 3 e supportare l'intera comunità aeroportuale nel processo di transizione verso la neutralità climatica, nel 2025 è stato redatto uno "Stakeholder Partnership Plan" che prevede le seguenti azioni:

1. implementazione dell'utilizzo di SAF con il fornitore del servizio di distribuzione JET-FUEL
2. incentivazione tariffaria per l'utilizzo di aeromobili di ultima generazione con le compagnie aeree
3. elettrificazione dell'infrastruttura e dei mezzi GSE con Handlers: progetto BASE "Bergamo Air Side Electrification"
4. azioni congiunte con gli Enti Territoriali interessati per la realizzazione del collegamento ferroviario
5. adesione al Climate City Contract del Comune di Bergamo
6. coinvolgimento dei fornitori: progetto EcoVadis
7. implementazione di una Politica di Approvvigionamento Sostenibile
8. riduzione della frazione di Rifiuti Solidi Urbani: progetto con Comune di Orio al Serio e A2A.

2.1.5 REGOLAMENTO SULLA TASSONOMIA EUROPEA

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, adattamento al cambiamento climatico e transizione verso l'economia circolare.

Le attività identificate come ammissibili includono:

- Demolizione di edifici e di altre strutture (3.3)
- Manutenzione di strade e autostrade (3.4)
- 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 stazioni di ricarica per veicoli elettrici negli edifici (e negli spazi adibiti a parcheggio di pertinenza degli edifici) (7.4)
- Installazione, manutenzione e riparazione di tecnologie per le energie rinnovabili (7.6)
- Elaborazione dei dati, hosting e attività connesse (8.1)

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.

2.1.6 OBIETTIVI RELATIVI ALLA MITIGAZIONE DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI

L'impresa ha definito obiettivi di riduzione GHG e di gestione impatti climatici rilevanti, inclusi efficienza energetica, energie rinnovabili, adattamento e mitigazione dei rischi fisici e di transizione.

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.

Il target complessivo di riduzione delle emissioni di gas serra è fissato in riferimento all'anno base 2019 (Scope 1 + Scope 2 = 8753 tCO₂e).

Attualmente, gli obiettivi riguardano gli Scope 1 e 2 dell'aeroporto; è prevista una futura estensione allo Scope 3,

attualmente in fase di quantificazione finale. Gli obiettivi sono espressi in termini assoluti e misurati in tonnellate di CO₂ equivalente.

Gli obiettivi prevedono la riduzione del 50% della carbon footprint 2019 entro il 2030 e del 100% entro il 2045, comunque non oltre il 2050 e nello specifico:

- Scope 1: 2.700 ton CO₂(2025), 1.100 ton CO₂(2030), 0 ton CO₂ (2045/2050)
- Scope 2: 4.800 ton CO₂(2025), 3.100 ton CO₂(2030), 0 ton CO₂ (2045/2050)

Sono definiti inoltre i seguenti traguardi intermedi:

- 2025: Scope 1 + Scope 2 = 7480 tCO₂e
- 2030: Scope 1 + Scope 2 = 4287 tCO₂e

Le emissioni vengono monitorate annualmente attraverso l'elaborazione della Carbon Footprint.

Nell'attuazione della propria Roadmap, SACBO ha rispettato il traguardo intermedio del 2025 registrando per gli Scope 1 e Scope 2 un totale emissivo pari a 6895,7 tCO₂e inferiore all'obiettivo fissato (pari a circa 7.500 tCO₂e) del 7,8%.

Interessante inoltre l'analisi del rapporto tra i chili di CO₂ emessi per Unità di traffico (KgCO₂/WLU(1)'), rapporto che sostanzia l'intensità di CO₂ in relazione al traffico processato. I valori del 2025 mostrano un valore pari a 0.401 KgCO₂/WLU, in riduzione del 7% rispetto al valore registrato nel 2024 e pari a 0,432 KgCO₂/WLU.

Gli obiettivi sono definiti secondo le linee guida ACI Europe e prevedono tre scenari:

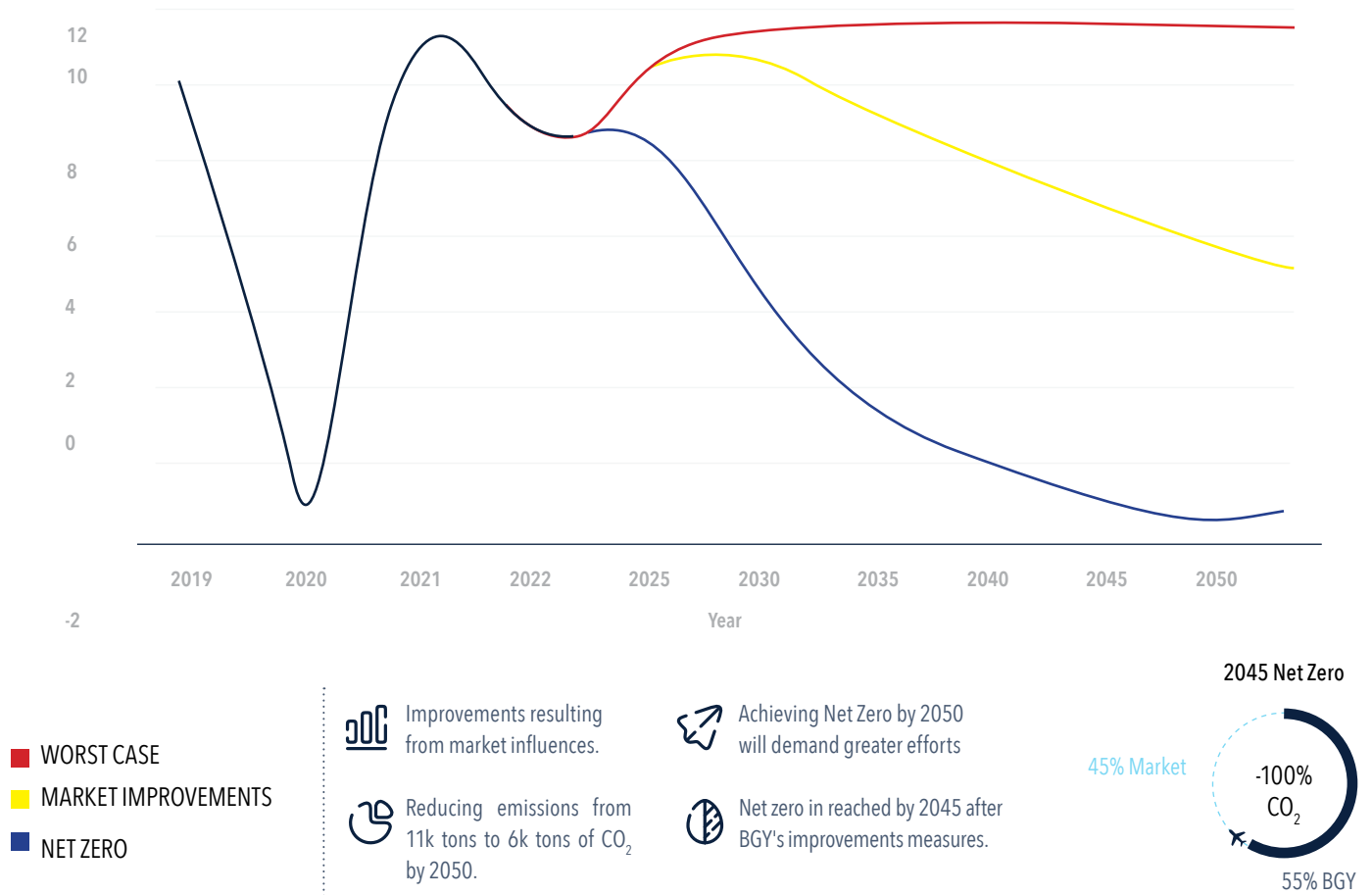
- Worst Case: nessuna azione esterna
- Do Nothing: solo mercato agisce su Scope 2 e 3
- Planned Green Interventions: SACBO realizza tutte le azioni pianificate per ridurre Scope 1 e 2

Le ipotesi considerano variazioni future di volumi operativi, normative, tecnologie e preferenze della clientela.

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

(1) Work Load Unit: corrisponde a un passeggero o a 100 Kg di merce trasportati

Grafico: BGY NET ZERO Pathway



- 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 del 35% entro il 2025 che è stato raggiunto, incluso il completo passaggio all'elettrico delle GPU entro il 2030. La conversione totale della flotta è prevista entro il 2040.
- Incremento dell'approvvigionamento di energia elettrica da fonti rinnovabili, con un obiettivo intermedio del 60% del fabbisogno entro il 2025. 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".

Nell'attuazione della propria Roadmap, SACBO ha rispettato il traguardo intermedio del 2025 registrando per gli Scope 1 e Scope 2 un totale emissivo pari a 6895,7 tCO₂e inferiore all'obiettivo fissato del 7,8%.

La riduzione delle emissioni complessive di Scope 1 e Scope 2 rispetto all'anno base (2019) è pari al 19,9%.

Grafico: BGY NET ZERO Pathway



2.1.7 CONSUMO DI ENERGIA E MIX ENERGETICO

I dati dei consumi di energia del Gruppo SACBO per il triennio 2023-2025 sono riportati nella tabella sottostante:

Consumo energetico e mix (l'impresa opera in almeno un settore ad alto impatto climatico)	u.m.	2025	2024	2023
Consumo di combustibili da carbone e prodotti del carbone	MWh	0,00	0,00	0,00
Consumo di combustibili da petrolio greggio e prodotti petroliferi	MWh	6.147,18	6.976,33	6.668,84
Consumo di combustibili da gas naturale	MWh	6.166,19	5.571,06	5.981,45
Consumo di combustibili da altre fonti fossili	MWh	0,00	0,00	0,00
Consumo di energia elettrica, calore, vapore o raffreddamento da fonti fossili, acquistati o acquisiti	MWh	8.117,56	9.506,69	10.249,29
Consumo totale di energia da fonti fossili	MWh	20.430,93	22.054,08	22.899,58
Percentuale di fonti fossili nel consumo totale di energia	%	57,2	63,3	67,8
Consumo totale di energia da fonti nucleari	MWh	447,61	524,21	303,97
Percentuale del consumo di energia da fonti nucleari sul consumo totale di energia	%	1,3	1,5	0,9
Consumo di combustibili da fonti rinnovabili	MWh	0,00	0,00	0,00
Consumo di energia elettrica, calore, vapore e raffreddamento da fonti rinnovabili, acquistati o acquisiti	MWh	12.847,76	12.259,99	10.553,26
Consumo di energia rinnovabile autoprodotta senza ricorrere a combustibili	MWh	1.987,71	0,00	0,00
Consumo totale di energia da fonti rinnovabili	MWh	14.835,46	12.259,99	10.553,26
Percentuale delle fonti rinnovabili sul consumo totale di energia	%	41,5	35,2	31,3
Consumo energetico totale relativo alle operazioni proprie	MWh	35.714,00	34.838,28	33.756,81

I dati evidenziano un lieve incremento del consumo totale di energia, direttamente riconducibile alla maggiore operatività dell'aeroporto, in particolare all'aumento del traffico passeggeri e delle attività collegate, che tuttavia risulta sostanzialmente in linea con i valori registrati nel 2024. Si rileva invece un aumento significativo della percentuale di energia rinnovabile utilizzata dal Gruppo, con un incremento di 8,4 punti percentuali rispetto all'anno precedente.

Parallelamente, si registra una riduzione dell'utilizzo dell'energia proveniente da fonti fossili, che passa dal 63,3% al 57,2% del consumo totale.

La produzione di energia non rinnovabile è prevista solo nel caso d'attivazione dei gruppi elettrogeni di emergenza necessari per garantire la continuità dei servizi aeroportuali.

Produzione di energia non rinnovabile e rinnovabile	u.m.	2025	2024	2023
Produzione di energia non rinnovabile	MWh	0,0	-	-
Produzione di energia rinnovabile	MWh	1.987,7	-	-

Si precisa che, relativamente agli anni 2024 e 2023, non sono presenti valori di produzione di energia rinnovabile in quanto l'impianto fotovoltaico è entrato in funzione nel 2025.

Intensità energetica delle attività nei settori ad alto impatto climatico	u.m.	2025	2024	2023
Consumo totale di energia dalle attività in settori ad alto impatto climatico	MWh	35.714,00	34.838,28	33.756,81
Ricavi netti derivanti da attività in settori ad alto impatto climatico usati per calcolare l'intensità energetica	milioni €	159,24	161,05	147,18
Intensità energetica associata alle attività in settori ad alto impatto climatico	MWh/ milione €	224,28	216,32	229,37

Si precisa che i dati di consumo totale e intensità energetica, relativi al 2024 e 2023, sono stati corretti rispetto alla precedente rendicontazione in considerazione dell'aggiornamento dei dati relativi alla composizione del "residual mixes" italiano (utilizzati per la suddivisione delle diverse fonti fossili) non disponibili al momento della precedente rendicontazione e richiesti nel processo di certificazione ACA di luglio '25.

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.

2.1.8 EMISSIONI GHG SCOPE 1, 2 E 3 DEL GRUPPO

Le emissioni di gas a effetto serra (GHG) del Gruppo classificate come Scope 1, mostrano per il 2025 una leggera riduzione rispetto all'annualità precedente. Il mancato consumo di carburanti per autotrazione, in gran parte riconducibile al processo di elettrificazione della flotta dei mezzi GSE (Ground Support Equipment), ha determinato una riduzione delle emissioni per questa specifica sorgente pari a 220 tCO₂e (il dato relativo al

2024 era di 1804,6 tCO₂e, mentre il valore per il 2025 è di 1584,6 tCO₂e).

Tale riduzione è stata compensata da una modifica nelle modalità di calcolo, per la quale il contributo emissivo del liquido di de-icing è stato ricondotto dalle emissioni di Scope 3 alle emissioni di Scope 1 (nel 2025 tale contributo è stato pari a 242,1 tCO₂e).

Emissioni lorde di GES di Scope 1	u.m.	2025	2024	2023
Emissioni lorde di GES da sistemi di scambio di quote di emissioni (ETS)	tCO ₂ eq	-	-	-
Emissioni lorde di GES in Scope 1	tCO ₂ eq	3.126,2	3.191,4	3.117,4
Percentuale di emissioni lorde di GES in Scope 1 da sistemi di scambio di quote di emissioni	%	-	-	-

Attualmente non sono in essere processi di acquisto di crediti di carbonio per la compensazione delle emissioni di Scope 1.

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

Emissioni lorde di GES di Scope 2	u.m.	2025	2024	2023
Le emissioni lorde di GES di Scope 2 basate sulla posizione	tCO ₂ eq	5.488,10	5.713,10	5.428,60
Le emissioni lorde di GES di Scope 2 basate sul mercato	tCO ₂ eq	3.769,50	4.411,50	4.798,50

Si precisa che i dati soprariportati hanno subito una revisione a seguito del processo di certificazione ACA di livello 4 effettuato nel luglio '25 nel quale sono sta-

ti aggiornati i fattori di emissione; in particolare è stato aggiornato il residual mixes energetico nazionale (fonte AIB European Residual Mixes Version 1.0, 2024-05-30).

Emissioni di GES di ambito 3	u.m.	2025	2024	2023
Categoria 1 Beni e servizi acquistati	tCO ₂ eq	1.619,3	1.382,6	-
Categoria 2 Beni strumentali	tCO ₂ eq	102.423,1	117.508,8	-
Categoria 3 Combustibili e attività connesse all'energia (non incluse nell'ambito 1 o 2)	tCO ₂ eq	1.198,3	746,3	-
Categoria 4 Trasporto e distribuzione a monte	tCO ₂ eq	-	-	-
Categoria 5 Rifiuti generati nelle operazioni	tCO ₂ eq	87,5	101,5	-
Categoria 6 Viaggi di lavoro	tCO ₂ eq	35,9	21,1	-
Categoria 7 Pendolarismo dei dipendenti	tCO ₂ eq	241,1	233,5	-
Categoria 8 Attivi in leasing a monte	tCO ₂ eq	-	-	-
Categoria 9 Trasporto a valle	tCO ₂ eq	-	-	-
Categoria 10 Trasformazione di prodotti venduti	tCO ₂ eq	-	-	-
Categoria 11 Uso di prodotti venduti	tCO ₂ eq	882.207,7	916.308,3	-
Categoria 12 Trattamento di fine vita dei prodotti venduti	tCO ₂ eq	-	-	-
Categoria 13 Attivi in leasing a valle*	tCO ₂ eq	668,3	560,1	-
Categoria 14 Franchising	tCO ₂ eq	-	-	-
Categoria 15 Investimenti	tCO ₂ eq	-	-	-
Emissioni lorde di GES di ambito 3	tCO ₂ eq	988.481,2	1.036.862,2	0,0

(*) nella categoria 13 sono rendicontate le emissioni connesse ai consumi energetici dei subconcessionari in terminal, hangar e altre strutture dell'aeroporto. Tale dato è stato elaborato per la prima volta nell'ambito della certificazione di livello 4 ACA.

Il dato di Scope3 per il 2023 non è direttamente confrontabile con quelli delle annualità successive in quanto basato su una metodologia di calcolo diversa.

A seguito di un'analisi di rilevanza le categorie valorizzate con "-" non sono applicabili alle caratteristiche del Gruppo SACBO.

Per quanto concerne l'annualità 2024 il computo delle emissioni per le categorie 3,5,7,11 è stato aggiornato rispetto a quanto riportato nel precedente bilancio di sostenibilità in seguito al processo di certificazione ACA avvenuto nel luglio '25.

Le emissioni di Scope 3 fanno riferimento alla catena del valore di SACBO. Le emissioni sono state calcolate se-

condo le categorie proposte dall'Airport Carbon Accreditation e gli standard di riferimento del GHG Protocol.

I fattori emissivi utilizzati nei calcoli provengono essenzialmente da queste fonti: DEFRA UK GHG conversion factors 2022, ISPRA - Italian Greenhouse Gas Inventory 1990-2023, Airport Carbon and Emission Reporting Tool (ACERT v.7.2532).

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, possono peggiorare la qualità dell'aria, aumentando il rischio di disturbi respiratori e altre patologie legate all'inquinamento.



Le emissioni prodotte dagli attori a valle della catena del valore, in particolare dalle compagnie aeree, rappresentano anche un potenziale rischio economico per il Gruppo. Se 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. In aggiunta, esiste un rischio di contestazioni da parte delle comunità locali, che potrebbero risultare in danni reputazionali significativi.

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

carburanti e prodotti chimici antighiaccio riportati dagli aerei, potrebbero aver sull'acqua e generare sanzioni, costi di bonifica e danni reputazionali.

Infine, un'inefficace gestione del processo di stoccaggio (es. perdite da serbatoi interrati) e delle operazioni di rifornimento da parte degli handler, 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 e fornitori rispetto alle direttive e agli standard predefiniti che può generare sversamenti e conseguente 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/Opportunità	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 locale 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 e fornitori rispetto alle direttive e agli standard predefiniti, che può generare emergenze e/o eventi critici come sversamenti e incendi 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 "Informazioni Generali", paragrafo "Analisi di doppia materialità e impatti, rischi e opportunità rilevanti per il Gruppo"

2.2.2 POLITICHE RELATIVE ALL'INQUINAMENTO

All'interno della Politica Integrata di SACBO, la tutela ambientale si configura come uno dei principi cardine che guidano l'attività del Gruppo e viene intesa non solo come rispetto delle normative ambientali cogenti, ma come un impegno continuo a rilevare, prevenire e ridurre gli impatti ambientali negativi su aria, acqua e suolo.

L'obiettivo è trovare un equilibrio tra l'ottimizzazione delle operazioni aeroportuali e la protezione dell'ambiente circostante attraverso una serie di procedure e azioni mirate a migliorare le performance ambientali e garantire lo sviluppo sostenibile dell'infrastruttura. La Politica Integrata si concretizza nel mantenimento e nel miglioramento di un Sistema di Gestione Integrato progettato per garantire la conformità normativa e migliorare l'efficienza gestionale e operativa.

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, promuovendo uno stile di crescita attento alla sostenibilità nel tempo, tenendo conto dell'impatto delle attività aziendali sul contesto in cui opera.

Per il Gruppo SACBO, dotarsi di un Sistema di Gestione Integrato efficiente ed efficace favorisce il rispetto degli obiettivi stabiliti dalla convenzione con ENAC del 1° Marzo 2002 e garantisce un'ottimizzazione delle risorse disponibili. Il Sistema di Gestione Integrato adottato dal Gruppo SACBO, esteso anche alla controllata BGYIS, si articola in una serie di procedure di gestione e controllo conformi agli standard UNI EN ISO 14001:2015. Queste procedure delineano, per ciascun aspetto ambientale, i riferimenti normativi e legislativi, i processi operativi e di sviluppo infrastrutturale, nonché le attività di monitoraggio e gestione, insieme alle possibili iniziative di miglioramento gestionale e tecnologico per garantire prestazioni superiori.

La Politica Integrata promuove 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 continua a portare avanti una politica di sviluppo sostenibile e responsabile.

Il Gruppo SACBO ha sviluppato politiche e azioni orientate al confronto e al coinvolgimento dei propri stakeholder, finalizzate al miglioramento delle proprie performance e quindi alla riduzione degli impatti delle proprie attività, in particolare sul fronte delle emissioni.

L'identificazione degli stakeholder è un passaggio essenziale per attuare un effettivo coinvolgimento degli stessi.

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.

La riduzione di emissioni inquinanti è uno degli obiettivi alla base della "Policy ESG - Environmental, Social and Governance". Tale politica, che definisce la governance di sostenibilità, afferma la Responsabilità Sociale d'Impresa (Corporate Social Responsibility - CSR) ossia la volontà del Gruppo di integrare i temi sociali, ambientali e di governance nella propria strategia aziendale. Tale volontà è espressione diretta dei valori a cui il Gruppo SACBO si ispira nello svolgimento della propria attività e promuove una crescita attenta alla sostenibilità nel tempo, valutando l'impatto dell'organizzazione sul contesto in cui opera.

La struttura di governance e il presidio di compliance rispetto ai temi ESG sono incaricati di individuare gli ambiti principali di integrazione dei fattori di sostenibilità nel business e nelle attività del Gruppo, valutandone nel contempo gli impatti, i rischi e le opportunità connessi. I massimi livelli dirigenziali responsabili dell'attuazione della politica all'interno dell'organizzazione sono: il Consiglio di Amministrazione (CdA), il Direttore Generale (DG) e il Chief Sustainability Officer (CSO).

La "Politica Integrata di SACBO S.p.A." e la "Policy ESG - Environmental, Social and Governance" sulla governance di sostenibilità sono pubbliche e sono disponibili a tutti coloro che ne volessero prendere visione sul sito istituzionale (<https://www.milanbergamoairport.it/it/ambiente/>).

L'Analisi Ambientale è il processo attraverso il quale si valutano, sotto il profilo ambientale, i punti di forza e di debolezza dell'Azienda, esaminando in modo complessivo i problemi ambientali, degli effetti e dell'efficienza ambientale gestita dall'Azienda.

L'analisi comporta una caratterizzazione dal punto di vista ambientale del territorio influenzato dall'operatività di SACBO, volta a chiarire le aree e/o i principali problemi esistenti.

Tutto il sistema viene sottoposto ad analisi periodiche (almeno biennali) volte ad identificare significativi o prioritari Aspetti Ambientali che, all'atto dell'Analisi Ambientale Iniziale non risultavano tali.

Per ciascuno degli Aspetti Ambientali principali, eventualmente, sono redatte apposite Procedure Ambientali in occasione delle successive revisioni documentali.

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 Ambientale con la Procedura Ambien-

tale "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.

La politica di SACBO 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) pone 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 diversi fattori, solo parzialmente sotto il controllo della società di gestione aeroportuale. Gli effetti sull'atmosfera generati dallo scalo di Milano Bergamo si aggiungono a quelli di un ambiente urbanizzato, con numerose attività industriali e infrastrutture di trasporto su strada.

Il principale gas clima-alterante (Greenhouse Gas - GHG) associato alle attività aeroportuali è la CO₂. Su questo indicatore si concentrano gli sforzi di riduzione previsti nella "Roadmap Net Zero 2050" del Gruppo SACBO. Per quanto concerne il monitoraggio e valutazione delle dispersioni degli inquinanti (emessi sia dalla attività aeroportuale che dalle attività antropiche esterne allo scalo), SACBO nelle sue campagne di monitoraggio effettua una caratterizzazione puntuale delle concentrazioni degli inquinanti principali presenti in atmosfera e regolamentati dalla normativa nazionale, tra cui:

- Monossido di Carbonio (CO),
- Ossido e Diossido di Azoto (NO_x e NO₂),
- Biossido di Zolfo (SO₂),
- Ozono (O₃) e precursori dell'Ozono,
- Particolato (PM₁₀, PM_{2.5}),
- Polveri totali sospese (PTS),
- Benzene, Benzopirene, Piombo, Arsenico, Cadmio, Nichel, Mercurio Toluene e Xilene.

Nel 2025, sono proseguite le attività di campionamento ed analisi della qualità dell'aria in ottemperanza con le prescrizioni del Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) e della Procedura Ambientale PA002 specifica sulla matrice "Aria".

In particolare si sono svolte due campagne di monitoraggio della qualità dell'aria nell'area nord dell'aeroporto di Milano-Bergamo nel Comune di Seriate (BG) in prossimità di via Paderno (nel punto denominato "ATM-C01"). Le campagne, della durata di un mese ciascuna, sono state effettuate nel periodo estivo (dal 28 luglio al 29 agosto) e in quello invernale (dall'11 novembre al 12 dicembre). La valutazione dei principali inquinanti ha evidenziato un quadro della qualità dell'aria senza particolari criticità locali, se non quelle comuni alle stazioni di paragone facenti parte della Rete Regionale della Qualità dell'Aria (ARPA).

Nel mese di Agosto 2025 SACBO ha inoltre ultimato l'installazione di una nuova centralina fissa nel Comune di Bergamo all'interno del quartiere di Colognola. La centralina rileva in maniera continuativa le concentrazioni dei principali indicatori di qualità dell'aria, tra cui: ossidi di azoto (NO₂, NO e NO_x), particolato atmosferico (PM₁₀ e PM_{2.5}), biossido di zolfo (SO₂), monossido di carbonio (CO) ed ozono (O₃). La postazione è equipaggiata anche con una stazione meteorologica dedicata alla caratterizzazione puntuale delle condizioni meteo insistenti nell'area di monitoraggio. Al termine di una iniziale fase di taratura e di rodaggio dei sistemi di rilevamento, si prevede una pubblicazione degli esiti delle misurazioni nel corso del 2026.

Per l'installazione della centralina fissa di monitoraggio dell'aria in Via Lagrange del Comune di Bergamo sono stati stanziati nell'annualità 2025 87.000€, in aggiunta al precedente stanziamento del 2024 pari a 102.000€.

Per quanto riguarda le valutazioni dello stato del suolo, vengono effettuati con cadenza semestrale campionamenti dei gas interstiziali, finalizzati a monitorare lo stato del suolo ed evitare l'insorgenza di contaminazioni in prossimità del deposito carburanti jet-fuel.

Per quanto concerne il monitoraggio delle acque, SACBO segue un dettagliato Piano di Monitoraggio che deriva dalle prescrizioni dell'AUA e del DEC/VIA/2022.

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

L'Osservatorio Ambientale ha promosso la progettazione della realizzazione di una serie di 5 piezometri localizzati a monte e a valle all'interno del sedime aeroportuale, secondo la direzione della falda.

Per indagare il fenomeno, inizialmente sono stati presi in considerazione pozzi esistenti a monte ed a valle dello scalo:

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

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).

Per quanto attiene alle analisi effettuate in merito alla qualità del suolo e delle acque, queste sono effettuate da laboratori professionali accreditati e certificati. Le metodologie analitiche utilizzate da tali laboratori sono pienamente aderenti a quanto indicato nelle norme di settore ISO-UNI o emesse da soggetti equipollenti.

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%). Le quantità riportate sono state calcolate a partire dai dati INEMAR - ARPA Lombardia (2025) pubblicati per l'anno 2023.

Nome dell'inquinante	u.m.	2025	2024	2023
Ammoniaca (NH3)	kg	4,01	4,59	4,46
Black Carbon	kg	29,68	34,00	33,07
Carbonio Organico	kg	14,03	16,07	15,63
Composti Organici Volatili ad esclusione del metano	kg	355,88	407,71	396,50
Metano (CH4)	kg	8,54	9,78	9,51
Monossido di carbonio (CO)	kg	3.434,30	3.934,52	3.826,34
Ossidi di azoto (NOx/NO2)	kg	2.586,61	2.963,37	2.881,89
Particolato (PM10)	kg	53,96	61,82	60,12
PARTICOLATO (PM2.5)	kg	53,96	61,82	60,12
Polveri totali sospese (PTS)	kg	53,96	61,82	60,12
Protossido di azoto (N2O)	kg	70,09	80,30	78,09
Totale	kg	6.665,02	7.635,81	7.425,86

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).

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).

Si precisa che l'utilizzo dei fattori di emissione presenta diverse incertezze, 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.

Per quanto riguarda la stima del 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 inquinanti), si segnala che i valori riportati in tabella si discostano da quelli pubblicati nel precedente bilancio di sostenibilità, poiché i calcoli sono stati aggiornati a seguito dell'ultima pubblicazione ufficiale dell'inventario INEMAR relativa all'anno 2023 (fonte: INEMAR - ARPA Lombardia (2025), INEMAR, Inventario Emissioni in Atmosfera: emissioni in regione Lombardia nell'anno 2023. ARPA Lombardia Settore Monitoraggi Ambientali.).

L'evoluzione temporale delle emissioni in aria dei mezzi di supporto a terra (GSE) riflette quindi l'andamento dei consumi di carburante e la composizione della flotta. Si prevede che con la progressiva elettrificazione dei mezzi GSE si assisterà ad una progressiva riduzione delle sostanze inquinanti disperse in aria.



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

L'impegno di SACBO nella salvaguardia della biodiversità si sviluppa a partire da un'attenta analisi del contesto territoriale in cui opera la società, caratterizzato dalla stretta vicinanza a zone di elevato pregio ambientale. L'individuazione dei siti rilevanti comprende non solo il sedime aeroportuale, suddiviso tra infrastrutture operative e aree verdi interne, ma si estende alle zone limitrofe di natura agricola e alle proprietà gestite indirettamente.

In questo scenario, l'elemento di maggiore sensibilità è rappresentato dal Parco Regionale del Serio (istituito sulla base della L.R. 86/83), che, confinando direttamente con l'aeroporto, costituisce un pilastro fondamentale della rete ecologica locale e richiede una gestione coordinata e costante.

Le attività aeroportuali generano inevitabilmente diverse pressioni sugli ecosistemi circostanti. Tra i principali impatti negativi identificati figurano il disturbo della fauna e dell'avifauna causato dal rumore delle operazioni di volo, i fenomeni di impermeabilizzazione del suolo dovuti alle superfici pavimentate e le necessarie attività di manutenzione del verde e gestione della fauna selvatica, indispensabili per garantire i massimi standard di sicurezza aeronautica. Tali interazioni variano a seconda della natura dei siti: se le aree operative presentano un'elevata artificializzazione, le zone verdi interne ospitano habitat seminaturali che contribuiscono al mantenimento della biodiversità, mentre le aree esterne mantengono un valore ecologico primario grazie alla connessione con il sistema fluviale del Serio.

Per una gestione responsabile, SACBO ha pienamente integrato la protezione degli ecosistemi nel proprio modello di business e nella pianificazione strategica. Attraverso l'applicazione rigorosa del Piano di Monitoraggio Ambientale, la società valuta costantemente l'evoluzione dello stato ecologico del territorio, adottando misure di prevenzione e mitigazione volte a ridurre l'impronta delle infrastrutture. Questo approccio operativo, fondato sul dialogo tecnico con gli enti territoriali competenti, permette di armonizzare lo sviluppo infrastrutturale dello scalo con la rigenerazione e la salvaguardia degli equilibri naturali locali.

Standard tematico	Sottotema	Sotto-sottotema	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

SACBO identifica e valuta gli impatti attuali e potenziali sulla biodiversità e sugli ecosistemi principalmente attraverso le attività previste dal Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) connesso al Piano di Sviluppo Aeroportuale.

Il processo prevede il monitoraggio periodico delle principali componenti ecologiche presenti nell'area aeroportuale e nel territorio circostante, tra cui habitat naturali e seminaturali, vegetazione, insetti, anfibi, rettili, uccelli e mammiferi.

Le attività consentono di individuare possibili interazioni tra le operazioni aeroportuali e gli ecosistemi locali, con particolare attenzione a fattori quali:

- trasformazione e uso del suolo;
- presenza di specie alloctone o invasive;
- potenziali pressioni ambientali derivanti dalle attività operative.

L'analisi è supportata da studi specialistici e da campagne di monitoraggio svolte con il contributo di soggetti tecnici qualificati.

SACBO ha valutato le proprie dipendenze dalla biodiversità e dai servizi ecosistemici con riferimento alle aree in cui si svolgono le attività aeroportuali.

In particolare, sono considerate rilevanti le interazioni con gli ecosistemi locali e i servizi ecosistemici associati, come la qualità degli habitat, la regolazione naturale degli ecosistemi e la presenza di corridoi ecologici.

L'analisi delle dipendenze è effettuata attraverso le attività di monitoraggio ambientale e l'integrazione dei dati biologici raccolti nel tempo.

La valutazione dei rischi e delle opportunità legati alla biodiversità è svolta nell'ambito del sistema di gestione ambientale e delle attività di monitoraggio.

In particolare, SACBO considera:

- possibili rischi ambientali derivanti da modifiche degli habitat o dalla presenza di specie invasive;
- rischi di natura normativa o reputazionale legati alla tutela degli ecosistemi;
- opportunità di miglioramento della gestione ambientale e di valorizzazione degli habitat presenti nel territorio aeroportuale.

Le informazioni raccolte attraverso il monitoraggio ambientale supportano l'individuazione di eventuali interventi di mitigazione o miglioramento.

Nel processo di valutazione vengono considerati anche i potenziali effetti di lungo periodo legati al degrado degli ecosistemi e alla perdita di biodiversità.

Pur non essendo stati individuati rischi sistemici specifici direttamente connessi alle attività aeroportuali, SACBO monitora l'evoluzione del contesto ambientale e normativo al fine di individuare tempestivamente eventuali criticità.

Le attività di monitoraggio e valutazione sono sviluppate in collaborazione con enti tecnici e istituzionali competenti e con soggetti che operano nella gestione e tutela del territorio.

In particolare, SACBO collabora con Fondazione Lombardia per l'Ambiente e mantiene un dialogo con gli enti territoriali interessati, tra cui il Parco Regionale del Serio, al fine di condividere i risultati delle attività di monitoraggio e valutare eventuali azioni di miglioramento.

L'approccio adottato è orientato alla prevenzione degli impatti negativi sui servizi ecosistemici rilevanti per le comunità locali, attraverso il monitoraggio continuo degli habitat e delle specie presenti nell'area.

L'aeroporto di Milano Bergamo si trova in un contesto territoriale caratterizzato dalla presenza di aree di interesse naturalistico e di corridoi ecologici, con riferimento particolare al già citato Parco Regionale del Serio. Inoltre, ancorché a diversi chilometri rispetto al sito aeroportuale e alle esternalità legate all'attività volativa, vi è presenza di siti appartenenti alla rete Natura 2000.

Le misure di monitoraggio ambientale consentono di individuare eventuali misure di mitigazione o miglioramento, in linea con la normativa europea e nazionale sulla tutela della biodiversità e con le prescrizioni ambientali connesse al Piano di Sviluppo Aeroportuale. Tali ipotesi sono state condivise con il Parco del Serio e l'Osservatorio per la verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali del DEC/VIA/2022.

Analisi di scenario specifiche sulla biodiversità non sono state finora utilizzate per l'individuazione dei rischi e delle opportunità.

La valutazione è attualmente basata sulle attività di monitoraggio ambientale e sulle analisi tecniche svolte nell'ambito del Piano di Monitoraggio Ambientale.

SACBO integra la tutela della biodiversità nella propria strategia ambientale attraverso l'implementazione del Piano di Monitoraggio Ambientale previsto dal Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030 - componente biodiversità. Le attività di monitoraggio, svolte con il supporto di Fondazione Lombardia per l'Ambiente (FLA), consentono di individuare e valutare nel tempo impatti, dipendenze, rischi e opportunità legati agli ecosistemi presenti nell'area aeroportuale e nei territori limitrofi.

Le indagini condotte nel 2025 su diversi gruppi di organismi (vegetazione, insetti, anfibi, uccelli e mammiferi) hanno confermato la presenza di una buona varietà di habitat naturali e seminaturali, tra cui prati, aree boscate, corsi d'acqua e piccole aree umide, che contribuiscono al mantenimento della biodiversità locale e dei corridoi ecologici del territorio.

La strategia aziendale integra la gestione dei rischi fisici, di transizione e sistemici legati alla biodiversità attraverso un solido framework di monitoraggio e manutenzione degli habitat aeroportuali.

L'analisi della resilienza, focalizzata sulle operazioni dirette e sulle aree limitrofe, si fonda sul mantenimento di ecosistemi diversificati – quali prati a fioritura spontanea, zone umide, siepi e fasce ripariali – essenziali per garantire la connettività ecologica e la qualità ambientale del territorio.

Nell'ambito del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030, la società conduce un monitoraggio ambientale con orizzonte temporale annuale, i cui risultati confermano l'efficacia delle misure di gestione adottate.

Nel 2025, le rilevazioni hanno evidenziato una comunità faunistica diversificata e in salute: a titolo esemplificativo, sono state censite 13 specie di odonati (libellule), nessuna delle quali risulta attualmente minacciata o inclusa nelle liste di protezione della IUCN e della Direttiva Habitat. Tali evidenze scientifiche attestano l'elevato potenziale di

conservazione dell'area e la capacità delle infrastrutture di coesistere con habitat di pregio.

Al fine di garantire un approccio basato sulla conoscenza scientifica e sul coordinamento istituzionale, le attività di analisi sono svolte in collaborazione con la Fondazione Lombardia per l'Ambiente (FLA).

La condivisione sistematica dei risultati con gli enti territoriali, tra cui i tecnici del Parco del Serio, assicura un costante allineamento sulle strategie di tutela e permette di adattare dinamicamente le modalità di gestione del verde alle reali esigenze degli ecosistemi locali.

La "Strategia SACBO per la Biodiversità", aggiornata annualmente in collaborazione con la Fondazione Lombardia per l'Ambiente, utilizza il PMA come strumento operativo per raccogliere dati sistematici sullo stato di specie e habitat.

Questo approccio, orientato al miglioramento continuo e in piena coerenza con gli obiettivi internazionali di conservazione, permette di identificare azioni gestionali mirate all'interno del sedime e nei territori limitrofi.

In definitiva, la strategia tiene conto anche degli effetti dell'attività di volo e dell'accessibilità allo scalo, oltre che delle esternalità direttamente connesse alle operazioni proprie tenendo quindi conto degli impatti prodotti dalla catena del valore.

La strategia aziendale si integra con le attività previste dal Piano di Monitoraggio Ambientale, che rappresenta lo strumento operativo attraverso cui vengono raccolti dati sullo stato degli ecosistemi e valutate eventuali azioni di miglioramento nella gestione degli habitat.

L'operatività aziendale è guidata dai principi di prevenzione e mitigazione degli impatti, assicurando una gestione attenta delle aree verdi e il mantenimento di elementi paesaggistici essenziali per la resilienza degli ecosistemi locali.

2.3.2 POLITICHE RELATIVE ALLA BIODIVERSITÀ E AGLI ECOSISTEMI

La tutela della biodiversità e degli ecosistemi è parte integrante della Politica ambientale e della Policy ESG del Gruppo SACBO.

La società si impegna a garantire il rispetto della normativa ambientale applicabile, a monitorare in modo sistematico gli impatti delle proprie attività e a pianificare e verificare nel tempo azioni di miglioramento.

In questo contesto, il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) previsto dal Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030 rappresenta lo strumento principale per valutare lo stato degli habitat e delle specie presenti e per orientare le attività di gestione e tutela della biodiversità.

Le politiche ambientali (Policy ESG e Politica Integrata) si applicano alle operazioni dirette della società e, ove pertinente, alla catena del valore a monte e a valle, con un perimetro che include le aree aeroportuali e i territo-

ri limitrofi, con particolare attenzione agli habitat naturali e seminaturali e agli ecosistemi presenti nel contesto locale.

Tali politiche sono definite in coerenza con la normativa ambientale vigente e con le prescrizioni del Decreto VIA n. 238/2022 relativo al Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030, che prevede specifiche condizioni per la tutela della biodiversità, tra cui l'attuazione del Piano di Monitoraggio Ambientale e degli interventi di ripristino degli habitat.

Nella loro applicazione, le politiche tengono conto delle relazioni con gli enti locali e i soggetti istituzionali coinvolti nella gestione degli ecosistemi, favorendo il coordinamento delle azioni di monitoraggio e gestione.

La Politica ambientale e la Policy ESG del Gruppo SACBO sono pubblicamente disponibili sul sito istituzionale della società e accessibili a tutti i portatori di interesse.



La responsabilità dell'attuazione di tali politiche è attribuita ai massimi livelli aziendali, tra cui il Consiglio di Amministrazione, il Direttore Generale e il Chief Sustainability Officer.

Le azioni adottate da SACBO in materia di biodiversità sono coerenti con i principali obiettivi internazionali di tutela degli ecosistemi, in particolare con gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile delle Nazioni Unite.

In particolare, le attività di monitoraggio e gestione degli habitat contribuiscono agli obiettivi: OSS 6, (la tutela delle risorse idriche e degli ecosistemi connessi), OSS 14, (la protezione degli ecosistemi acquatici interni), OSS 15, (all'uso sostenibile degli ecosistemi terrestri e alla conservazione della biodiversità).

Le iniziative sono inoltre sviluppate in rispetto del quadro normativo europeo e nazionale in materia di biodiversità e con le prescrizioni ambientali applicabili al Piano di Sviluppo Aeroportuale.

Le azioni adottate pongono al centro la tutela della biodiversità e la gestione sostenibile degli ecosistemi aeroportuali.

L'azienda integra il monitoraggio costante degli impatti potenziali derivanti da attività operative, manutenzioni e cantieri.

Riconoscendo lo stretto legame tra l'infrastruttura e il territorio, la società promuove la salvaguardia degli habitat naturali e dei servizi ecosistemici attraverso l'uso di specie autoctone e il mantenimento di corridoi ecologici di pregio.

Sebbene la natura del business renda la tracciabilità delle materie prime un aspetto marginale per la diversità biologica, l'impegno per la qualità ambientale si estende alla catena di fornitura tramite l'applicazione di criteri di selezione responsabili.

La gestione sostenibile degli ecosistemi aeroportuali e il mantenimento di corridoi ecologici di pregio contribuiscono alla resilienza degli habitat seminaturali.

L'impegno aziendale contribuisce così attivamente al benessere delle comunità locali.

Come già indicato, le policy ambientali fanno esplicito riferimento alla conservazione degli habitat, comprendendo quindi i siti operativi di proprietà o comunque gestiti, adottando in particolare misure di tutela della biodiversità anche in relazione alla presenza di aree naturali e seminaturali nel contesto territoriale circostante, in coordinamento con gli enti competenti.

Le attività di gestione delle aree verdi sono orientate al mantenimento degli habitat e alla conservazione della biodiversità.

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 2025, SACBO ha proseguito l'attuazione delle azioni previste dal Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) relativo al Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030, con riferimento alla componente biodiversità.

Le principali azioni riguardano:

- il monitoraggio periodico di habitat e specie (vegetazione, insetti, anfibi, uccelli e mammiferi);
- la gestione delle aree verdi e degli habitat presenti nel sedime aeroportuale;
- il mantenimento e la tutela di elementi ecologici rilevanti quali prati a fioritura spontanea, siepi, filari e aree umide;
- il ripristino delle aree temporaneamente interessate da attività di cantiere.

Tali azioni contribuiscono al mantenimento della biodiversità locale e al miglioramento della qualità ecologica del territorio.

Le azioni riguardano principalmente le operazioni dirette della società e si applicano alle aree aeroportuali e ai territori limitrofi.

L'ambito include gli habitat naturali e seminaturali presenti nel sedime e nelle aree circostanti, con il coinvolgimento di enti territoriali e soggetti tecnici specializzati.

Le azioni sono attuate con continuità nell'ambito del Piano di Monitoraggio Ambientale e prevedono un aggiornamento e una verifica annuale dei risultati.

Le attività di gestione e monitoraggio sono quindi da considerarsi continuative lungo l'intero arco di attuazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030.

Non si sono rese necessarie azioni specifiche di rimedio a danni significativi arrecati a biodiversità o ecosistemi ma al contrario le attività svolte sono orientate prevalentemente alla prevenzione e alla gestione degli impatti potenziali.

Le attività di monitoraggio 2025 confermano la presenza di una buona varietà di habitat e specie, evidenziando un quadro complessivamente stabile e coerente con le rilevazioni degli anni precedenti.

Il proseguimento delle attività consente di migliorare progressivamente la conoscenza degli ecosistemi e di affinare le modalità di gestione degli habitat.

Le attività relative alla biodiversità sono sviluppate nell'ambito della "Strategia SACBO per la Biodiversità", realizzata in collaborazione con Fondazione Lombardia per l'Ambiente.

Per il 2025 sono stati consuntivati costi (Opex) pari a 50.000 euro, in linea con l'anno precedente, destinato principalmente alle attività di monitoraggio ambientale e supporto tecnico-scientifico.

Le risorse sono coperte attraverso fondi aziendali dedicati e non risultano, allo stato attuale, investimenti in conto capitale (CapEx) significativi specificamente attribuibili alla biodiversità.

Le risorse destinate alle attività di biodiversità sono riconducibili a costi operativi sostenuti nell'ambito della gestione ambientale e trovano riscontro nelle voci di spesa operative del bilancio aziendale.

Non sono previsti, al momento, strumenti finanziari sostenibili dedicati né dipendenze da condizioni esterne per l'attuazione delle azioni.

Gli obiettivi sono applicati alle aree aeroportuali e al territorio limitrofo e risultano coerenti con il quadro normativo europeo e nazionale in materia di biodiversità, nonché con gli indirizzi della Strategia UE per la biodiversità al 2030.

Allo stato attuale non sono ancora state definite soglie ecologiche specifiche né sistemi di allocazione interna delle responsabilità rispetto a tali soglie.

Nel 2025 SACBO ha espresso manifestazione di interesse a contribuire alla realizzazione di una stazione di alimentazione artificiale (carnaio) all'interno della ZSC Valpredina-Misma, con l'obiettivo di supportare la conservazione dell'avifauna e rafforzare la rete ecologica a scala territoriale; i lavori sono stati avviati nel 2026.

Nel 2025 SACBO ha proseguito le attività con l'obiettivo di consolidare il sistema di conoscenza degli ecosistemi e definire, sulla base dei risultati raccolti, possibili interventi mirati per la tutela della biodiversità.

L'approccio adottato è basato su:

- il monitoraggio annuale delle componenti ecosistemiche;
- la valutazione degli impatti potenziali legati alle attività aeroportuali;
- l'individuazione progressiva di azioni di mitigazione e miglioramento.

Gli obiettivi sopra descritti sono direttamente collegati agli impatti potenziali delle attività aeroportuali sugli ecosistemi locali e alla necessità di prevenirli e gestirli nel tempo. Il monitoraggio consente di individuare eventuali criticità e opportunità di miglioramento, supportando le decisioni in materia di gestione ambientale e pianificazione degli interventi.

Gli obiettivi sono di tipo qualitativo e procedurale e consistono nello svolgimento regolare delle attività di mo-

monitoraggio e nella successiva individuazione di eventuali azioni di mitigazione.

Nel 2025 tali attività risultano in continuità con gli anni precedenti.

Nonostante non siano attualmente definiti indicatori quantitativi, valori base o anno base per la misurazione dei progressi, le valutazioni sono effettuate su base annuale attraverso il confronto tra le diverse campagne di monitoraggio e rilevazione, l'analisi dell'evoluzione delle specie e degli habitat e l'individuazione di eventuali interventi correttivi o migliorativi.

Le attività di monitoraggio sono svolte con il supporto di soggetti qualificati e secondo metodologie tecni-

co-scientifiche consolidate, garantendo la qualità e l'affidabilità dei dati raccolti.

Tali informazioni costituiscono la base per la definizione di eventuali futuri obiettivi quantitativi.

SACBO prevede di valutare la definizione di obiettivi quantitativi in materia di biodiversità in una fase successiva, una volta consolidata la base informativa derivante dalle attività di monitoraggio.

Gli obiettivi sono verificati con cadenza annuale nell'ambito del Piano di Monitoraggio Ambientale e si inseriscono in un orizzonte di medio-lungo periodo coerente con il Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030.



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.

condotta attraverso un approccio qualitativo che integra l'analisi puntuale dei flussi di scarto con la conoscenza approfondita dei processi aziendali. Fondamentale, in questo percorso, è stato il confronto costante con i principali stakeholder e operatori esterni, volto a mappare le interazioni e a promuovere una gestione sinergica e sostenibile dei servizi ambientali.

Gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti risultano prevalentemente concentrati:

- nelle operazioni proprie, nello specifico nella gestione dei rifiuti;
- a valle, in relazione alle modalità di trattamento e recupero dei rifiuti prodotti nell'ambito aeroportuale.

Il Gruppo ha sviluppato forme di confronto e coordinamento con i principali soggetti coinvolti nella gestione dei rifiuti e delle risorse, tra cui enti locali, gestori del servizio e operatori aeroportuali.

Tali interazioni avvengono principalmente nell'ambito delle attività operative e progettuali (es. iniziative di miglioramento della raccolta differenziata), contribuendo all'individuazione delle principali criticità e opportunità.

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

Il Gruppo ha condotto un'analisi volta a individuare i principali impatti, rischi e opportunità connessi all'uso delle risorse e all'economia circolare, considerando le proprie attività operative e, ove rilevante, la catena del valore.

L'analisi si è focalizzata con particolare attenzione sulla gestione dei rifiuti, sia urbani che speciali, generati all'interno del sedime aeroportuale, nonché sull'ottimizzazione delle risorse impiegate nelle attività di esercizio e manutenzione delle infrastrutture. Tale valutazione è stata

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 e all'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 resta uno dei principi cardine per SACBO e per tutti gli attori coinvolti nelle sue attività. Nel 2025, il Gruppo ha proseguito nell'attuazione della Politica ESG e della Politica Integrata già in vigore, con particolare attenzione alla gestione dei rifiuti e all'economia circolare.

Gli obiettivi principali della Politica Integrata includono:

- osservare le normative ambientali e soddisfare altri requisiti cogenti;
- rilevare sistematicamente gli impatti ambientali delle operazioni aeroportuali, comprenderne gli effetti e individuarne le cause;
- gestire i rifiuti privilegiando recupero e riciclo, con progetti strutturati;
- promuovere formazione e sensibilizzazione dei dipendenti;
- coinvolgere operatori commerciali, esercizi di ristorazione, gestori di aeromobili e personale aeroportuale nell'adozione di comportamenti ambientali corretti.

Le politiche ambientali si applicano alle operazioni proprie, alla catena del valore a monte e a valle, e a tutti i portatori di interesse. In particolare, nel 2025 è stato incluso anche un progetto di rafforzamento della raccolta differenziata, coinvolgendo operatori commerciali, esercizi di ristorazione, gestori di aeromobili e personale aeroportuale.

SACBO si è dotata di procedure dettagliate in materia, 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 handler, alla raccolta differenziata dei Rifiuti Urbani, condividendo la Politica adottata a livello di Gruppo da SACBO.

I massimi livelli dirigenziali responsabili dell'attuazione della Politica ESG e della Politica Integrata all'interno dell'organizzazione sono: il Consiglio di Amministrazione (CdA), il Direttore Generale (DG) e il Chief Sustainability Officer (CSO).

La politica e la Policy ESG sono pubbliche e disponibili sul sito istituzionale del Gruppo SACBO (<https://www.milanbergamoairport.it/it/politica/>) per tutti i portatori di interesse.

La politica del Gruppo SACBO prevede che la gestione dei rifiuti sia orientata a privilegiare, quando possibile, il recupero e il riciclo anziché lo smaltimento. Questo approccio riflette la gerarchia dei rifiuti: prevenzione, preparazione per il riuso, riciclaggio, recupero e smaltimento residuo.

In linea con questo principio, l'impresa promuove azioni volte a minimizzare la produzione di rifiuti in tutte le aree operative, a sensibilizzare e formare dipendenti, fornitori e operatori aeroportuali sulle corrette modalità di conferimento, e a ottimizzare i processi di raccolta differenziata per massimizzare il recupero e il riciclo dei materiali. Il ricorso a strategie di smaltimento è considerato solo come ultima opzione, una volta esaurite le possibilità di prevenzione, riuso e riciclo.

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. Da tempo, 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.

Nel 2025, SACBO ha avviato, in collaborazione con il Comune di Orio al Serio e con il supporto operativo di Aprica S.p.A. (Gruppo A2A), un progetto per il miglioramento della raccolta differenziata all'interno del Milan Bergamo Airport, inserito nel percorso di rafforzamento delle performance ambientali dello scalo. L'iniziativa fa seguito ai risultati del 2024, anno in cui la raccolta differenziata aveva raggiunto il 31%, consolidando il miglioramento registrato negli ultimi anni, passato da valori inferiori al 20% nel periodo pre-pandemico a oltre il 30%.

Grazie al progetto e alle altre azioni attuate nel corso dell'anno, il valore consolidato della raccolta differenziata nel Milan Bergamo Airport ha raggiunto il 37,0%, segnando un incremento significativo rispetto al 2024.

Le azioni principali del progetto comprendono:

- Rafforzamento del presidio operativo presso i Centri di Raccolta Rifiuti aeroportuali, sia in area landside sia airside.
- Attività continuativa di affiancamento e sensibilizzazione rivolta alle utenze aeroportuali, inclusi operatori commerciali, esercizi di ristorazione e altri soggetti produttori di rifiuti.
- Ottimizzazione della raccolta delle principali frazioni riciclabili, con particolare attenzione a carta, plastica e vetro, attraverso supporto operativo e monitoraggio continuo.

La fase di sperimentazione, prevista fino ai primi mesi del 2026, ha evidenziato risultati positivi, confermando l'efficacia dell'approccio integrato basato su monitoraggio, responsabilizzazione delle utenze e collaborazione tra i diversi attori dello scalo. La formazione e la sensibilizzazione del personale sono continue e aggiornate annualmente. Nel 2025, la formazione del personale sul corretto conferimento dei rifiuti è stata completata da circa il 77% del personale del Gruppo, consolidando la diffusione delle corrette pratiche di raccolta differenziata.

Non si rilevano CapEx/Opex rilevanti nell'esercizio 2025, mentre per l'esercizio 2026 si prevedono CapEx pari ad almeno €245.000 per l'ampliamento e la riorganizzazione del Centro Raccolta Rifiuti (CRR). Tali importi incrementeranno il valore delle immobilizzazioni di bilancio e, conseguentemente, comporteranno un'uscita monetaria da attività di investimento. L'investimento genera inoltre maggiori ammortamenti che vanno imputati a conto economico e specifiche valutazioni sulle fonti di finanziamento. Gli Opex relativi a tale progetto, invece, non sono rilevanti.



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

Il Gruppo SACBO, nell'ottica di promuovere una gestione responsabile delle risorse e favorire la transizione verso modelli di economia circolare, ha definito obiettivi strategici volti alla corretta gestione dei rifiuti. Tali traguardi riguardano l'intera catena del valore, includendo partner commerciali, fornitori di servizi e l'utenza aeroportuale nel suo complesso.

Incremento della raccolta differenziata dei Rifiuti Urbani

In coerenza con le politiche ambientali del Gruppo e con le prescrizioni ENAC, SACBO persegue il miglioramento continuo delle prestazioni di raccolta differenziata all'interno del sedime aeroportuale. Tale impegno è sostenuto da un progetto strutturato avviato nel settembre 2025 in collaborazione con il Comune di Orio al Serio e con il supporto operativo di Aprica S.p.A. (Gruppo A2A). L'iniziativa si focalizza sul potenziamento del Centro Raccolta Rifiuti aeroportuale, sul monitoraggio dei flussi derivanti dagli aeromobili e su una stretta sinergia con gli operatori commerciali e i servizi di ristorazione.

La metrica utilizzata per monitorare l'efficacia di tali azioni è la percentuale di raccolta differenziata dei Rifiuti Urbani, un indicatore tracciato sin dal 2006. Partendo da un valore base del 30,8% nel 2024, il Gruppo ha registrato un valore consolidato del 37% nel 2025, confermando la solidità delle azioni intraprese e permettendo di conseguire con un anno di anticipo il target fissato per l'esercizio 2026 pari 36,0%. Tale obiettivo è definito nel Piano di Tutela Ambientale 2026-2028 in piena continuità con il Contratto di Programma. Questa pianificazione mira a privilegiare sistematicamente il recupero e il riciclo rispetto allo smaltimento, minimizzando l'impatto ambientale generato dai servizi aeroportuali.

Promozione della cultura ambientale attraverso la formazione specialistica

Parallelamente agli interventi infrastrutturali, il Gruppo riconosce nel fattore umano la leva fondamentale per il raggiungimento degli standard di sostenibilità prefissati. A tal fine, SACBO ha implementato un programma di formazione in e-learning dedicato alla corretta gestione dei rifiuti urbani, destinato all'intera comunità aeroportuale

(personale munito di tesserino di accesso). L'obiettivo primario è consolidare una cultura diffusa della differenziazione e garantire l'adozione di comportamenti conformi alle policy aziendali lungo tutta la catena del valore.

La metrica di riferimento è costituita dalla percentuale di personale formato, i cui dati sono rigorosamente verificati dall'unità Training di SACBO per monitorare tassi di iscrizione e completamento. Il programma, la cui somministrazione sistematica è iniziata nel 2024, ha già raggiunto una copertura dell'84% per SACBO e del 97% per BGYIS dell'organico aziendale. Attraverso questo portale formativo dedicato, SACBO intende responsabilizzare ogni stakeholder operante in aeroporto, trasformando la formazione in uno strumento attivo di mitigazione degli impatti ambientali e di supporto alla strategia di sensibilizzazione del Gruppo.

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 triennio 2023-2025:

		2025			2024			2023		
Rifiuti generati	U.M.	Rifiuti pericolosi	Rifiuti non pericolosi	Totale	Rifiuti pericolosi	Rifiuti non pericolosi	Totale	Rifiuti pericolosi	Rifiuti non pericolosi	Totale
Rifiuti sottratti allo smaltimento grazie alla preparazione per il riutilizzo	kg	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rifiuti sottratti allo smaltimento grazie al riciclaggio	kg	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rifiuti sottratti allo smaltimento grazie ad altre operazioni di recupero	kg	6.448	277.914	284.362	11.566	182.997	194.563	10.941	274.138	285.079
Quantità di rifiuti non destinati allo smaltimento	kg	6.448	277.914	284.362	11.566	182.997	194.563	10.941	274.138	285.079
Rifiuti destinati allo smaltimento attraverso incenerimento	kg	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rifiuti destinati allo smaltimento attraverso smaltimento in discarica	kg	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rifiuti destinati allo smaltimento attraverso altre operazioni di smaltimento	kg	0	817.670	817.670	200	451.741	451.941	3.390	816.318	819.708
Rifiuti totali diretti allo smaltimento	kg	0	817.670	817.670	200	451.741	451.941	3.390	816.318	819.708
Rifiuti totali generati	kg	6.448	1.095.584	1.102.032	11.766	634.738	646.504	14.331	1.090.456	1.104.787
Rifiuti non riciclati	kg	6.448	1.095.584	1.102.032	11.766	634.738	646.504	14.331	1.090.456	1.104.787
Percentuale di rifiuti non riciclati	%	100	100	100	100	100	100	100	100	100

- *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 dati rendicontati derivano dalla raccolta e aggregazione dei formulari di identificazione rifiuto (FIR) relativi all'anno di riferimento e si riferiscono esclusivamente ai rifiuti speciali prodotti da SACBO.

Si evidenzia che i dati sono basati su misurazioni dirette associate ai conferimenti effettuati tramite operatori autorizzati; inoltre, i rifiuti urbani prodotti nell'ambito aeroportuale non sono inclusi nel perimetro di rendicontazione, in quanto gestiti dal Comune di Orio al Serio, che fornisce esclusivamente dati aggregati relativi all'intera comunità aeroportuale.

I rifiuti speciali generati da SACBO, riportati in tabella, derivano principalmente dalle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture aeroportuali, dei mezzi, delle attrezzature operative e dalle attività di pulizia delle aree aeroportuali. La società BIS non produce rifiuti speciali.

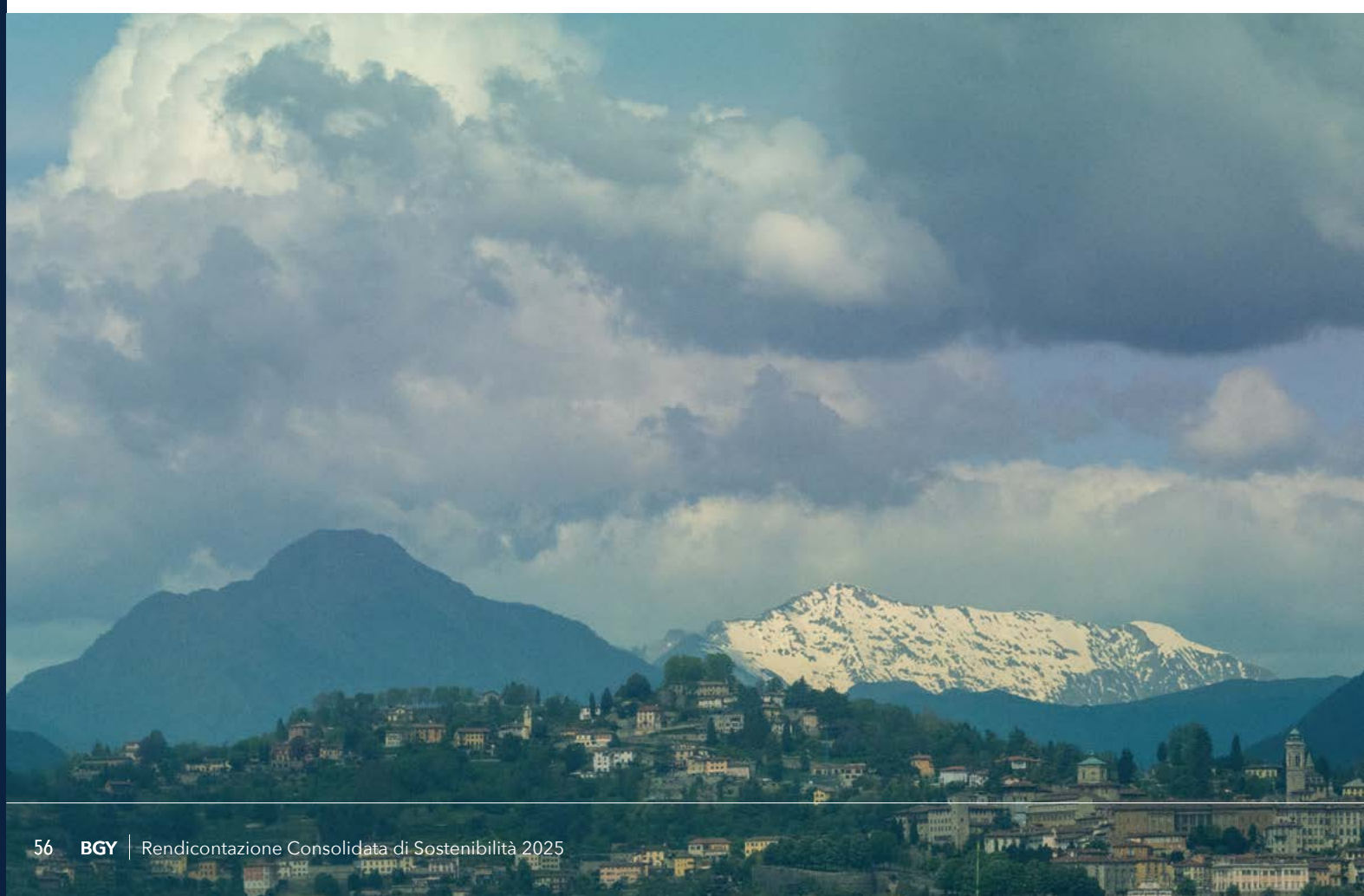
Tali rifiuti possono includere oli esausti e batterie, lampade e neon, materiali derivanti da attività di officina, residui della pulizia stradale e delle rogge aeroportuali, altri materiali eterogenei legati alle attività manutentive.

In particolare, le variazioni registrate nel triennio 2023-2025 nella quantità di rifiuti non riciclati sono riconducibili principalmente all'andamento dei flussi di soluzioni acquose di scarto derivanti dalle attività di pulizia degli

impianti di raccolta e trattamento delle acque meteoriche nell'area aeroportuale. Nel 2024 si evidenzia una significativa riduzione rispetto al 2023, mentre nel 2025 i quantitativi risultano nuovamente in incremento, riportandosi su livelli comparabili a quelli iniziali del triennio.

Analogamente, le variazioni dei rifiuti derivanti dalle attività di manutenzione e gestione delle infrastrutture idrauliche sono influenzate principalmente dall'andamento del vaglio prodotto dalla pulizia delle rogge interne e dei sistemi di drenaggio. Tale flusso, avviato a operazioni R13 (messa in riserva per successivo recupero), registra una riduzione nel 2024 rispetto al 2023 e una successiva stabilizzazione nel 2025, in funzione della programmazione degli interventi manutentivi. Anche i fanghi di dragaggio seguono un andamento non lineare, con riduzione nel 2024 e incremento nel 2025, anch'essi collegati alla pianificazione delle attività periodiche sugli impianti.

Per quanto riguarda i rifiuti urbani, la loro gestione all'interno del sedime aeroportuale è affidata al Comune di Orio al Serio. I dati riportati rappresentano una sommatoria fornita dal Comune e comprendono tutti i soggetti della comunità aeroportuale (operatori del sedime,



handler, attività commerciali, società di manutenzione e compagnie aeree). I rifiuti vengono conferiti al Centro Raccolta Rifiuti aeroportuale, gestito dal Comune, che ne

cura la successiva gestione fino all'avvio alle operazioni di trattamento o smaltimento.

Tipologia di rifiuto	2025	2024	2023
Ingombranti (200307)	22.780	29.480	21.000
RSU (200301)	1.212.820	1.318.020	1.160.950
Legno (200138)	30.460	30.660	37.680
Scatolame (150104)	5.770	4.840	4.870
Plastica (150102)	107.910	79.410	80.800
Ferro (200140)	7.170	9.060	7.610
Vetro (150107)	101.600	95.100	86.890
Carta (150101)	251.860	221.250	209.460
FORSU (150108)	185.170	115.420	112.210
tot kg	1.925.540	1.903.240	1.721.470
di cui differenziati	712.720	585.220	560.520
%	37,0%	30,7%	32,6%





S

Il Gruppo SACBO coltiva il valore delle persone e delle comunità, promuovendo inclusione, sicurezza e dialogo per costruire relazioni solide e un ambiente di lavoro equo e rispettoso, fondamento di uno sviluppo sostenibile e condiviso.

3.1	FORZA LAVORO PROPRIA (S1)	60	3.3	COMUNITÀ INTERESSATE (S3)	90
3.1.1	IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI	60	3.3.1	IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI	90
3.1.2	POLITICHE RELATIVA ALLA FORZA LAVORO PROPRIA	64	3.3.2	POLITICHE RELATIVE ALLE COMUNITÀ INTERESSATE	93
3.1.3	MODALITÀ DI COINVOLGIMENTO DELLA FORZA LAVORO PROPRIA E DEI RAPPRESENTATI DEI LAVORATORI	65	3.3.3	PROCESSI DI COINVOLGIMENTO DELLE COMUNITÀ INTERESSATE	95
3.1.4	AZIONI E OBIETTIVI LEGATI A IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI	66	3.3.4	PROCESSI PER PORRE RIMEDIO AGLI IMPATTI NEGATIVI E CANALI CHE CONSENTONO ALLE COMUNITÀ INTERESSATE DI ESPRIMERE PREOCCUPAZIONI	96
3.1.5	IL PERSONALE DEL GRUPPO	68	3.3.5	AZIONI E OBIETTIVI CONNESSI ALLE COMUNITÀ INTERESSATE	98
3.1.6	FORMAZIONE E SVILUPPO DELLE COMPETENZE	74			
3.1.7	SALUTE E SICUREZZA	75	3.4	CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI (S4)	106
3.1.8	DIVARIO RETRIBUTIVO E REMUNERAZIONE TOTALE	77	3.4.1	IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI CONNESSI AI CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI	106
3.2	LAVORI NELLA CATENA DEL VALORE (S2)	78	3.4.2	POLITICHE CONNESSE AI CONSUMATORI E AGLI UTILIZZATORI FINALI	110
3.2.1	IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI CONNESSI AI LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE	78	3.4.3	PROCESSI DI COINVOLGIMENTO DEI CONSUMATORI E DEGLI UTILIZZATORI FINALI	112
3.2.2	POLITICHE CONNESSE AI VALORI NELLA CATENA DEL VALORE	84	3.4.4	PROCESSI PER PORRE RIMEDIO AGLI IMPATTI NEGATIVI E CANALI CHE CONSENTONO AI CONSUMATORI E AGLI UTILIZZATORI FINALI DI ESPRIMERE PREOCCUPAZIONI	113
3.2.3	PROCESSI DI CONVOLGIMENTO DEI LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE	86	3.4.5	AZIONI RELATIVE AI CONSUMATORI ED UTILIZZATORI FINALI	114
3.2.4	PROCESSI PER PORRE RIMEDIO AGLI IMPATTI NEGATIVI E CANALI CHE CONSENTONO AI LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE DI ESPRIMERE PREOCCUPAZIONI	86	3.4.6	OBIETTIVI CONNESSI AI CONSUMATORI E UTILIZZATORI FINALI	121
3.2.5	AZIONI E OBIETTIVI RELATIVI AI LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE	87			



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

[ESRS S1-6]: 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.

di tolleranza zero verso ogni forma di discriminazione e che promuovono il benessere e lo sviluppo delle competenze attraverso iniziative formative, il Gruppo ha individuato la necessità di presidiare le aree relative ai temi citati per garantire il continuo miglioramento.

Tale riclassificazione riflette una maggiore consapevolezza delle sfide ancora presenti in termini di impatti negativi, che il Gruppo si impegna costantemente a mitigare.

Dal punto di vista degli impatti positivi, il Gruppo assicura, attraverso pratiche consolidate, orari di lavoro e salari adeguati nel rispetto della normativa vigente e in conformità con i contratti collettivi di riferimento. Il Gruppo assicura dialogo sociale attivo fondato sul coinvolgimento delle rappresentanze sindacali, garantendo così occupazione e inclusione delle persone con disabilità e misure contro la violenza e molestie sul luogo di lavoro.

Tuttavia, l'analisi ha fatto emergere possibili aree di miglioramento legate all'equilibrio tra vita lavorativa e privata, in particolare per il personale impegnato su turni, oltre a potenziali ripercussioni sui temi della salute e sicurezza dei lavoratori. Si evidenziano inoltre potenziali 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 scio-

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.

In questo contesto, 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.

A seguito di un processo di revisione della doppia materialità condotto in allineamento con le best practices del settore e il confronto dei peer, il Gruppo ha individuato impatti negativi potenziali da mitigare relativi ai seguenti: occupazione sicura, formazione e sviluppo delle competenze, parità di genere e retribuzione per un lavoro di pari valore e diversità.

Pur mantenendo il proprio impegno tramite iniziative che garantiscono un'occupazione sicura, delle condizioni lavorative adeguate, un dialogo sociale attivo e una cultura

peri 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 sono riportati 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.	Negativo potenziale	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	Descrizione impatto	Tipologia di impatto	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.	Negativo potenziale	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.	Negativo potenziale	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.	Negativo potenziale	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.	Negativo 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	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
		Equilibrio tra vita professionale e vita privata				
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	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
		Diversità				
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

Per approfondire il processo di valutazione di impatti, rischi e opportunità legati alla forza lavoro propria si rimanda al capitolo "Informazioni Generali", paragrafo "Analisi di doppia materialità e impatti, rischi e opportunità rilevanti per il Gruppo".

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 appartenenti alla catena del valore, a monte e a valle.

Sotto il coordinamento della Direzione Risorse Umane, responsabile dell'attuazione delle politiche relative ai temi materiali di sostenibilità, il Gruppo persegue un dialogo costruttivo e trasparente con le Parti Sociali.

Esiste una partecipazione attiva e mirata al confronto e alla condivisione di best practice sulla gestione del personale all'interno delle associazioni di categoria, quali Assaeroporti e Assohandlers, per elevare costantemente gli standard di gestione del personale nel comparto aeroportuale.

Gli impegni del Gruppo 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 sicurezza dei propri dipendenti attraverso specifiche azioni preventive.

In questo contesto, SACBO ha attivato, insieme alla Provincia di Bergamo, a Confcooperative Bergamo e Confindustria Bergamo, un protocollo d'intesa volto a sperimentare forme innovative di collaborazione tra economia sociale e industriale, promuovendo l'inclusione lavorativa delle categorie protette e valorizzando il potenziale di impatto sociale positivo delle normative vigenti in materia di diritto del lavoro.

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. A testimonianza di ciò, 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.

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 direttamente collegati con ufficio Risorse Umane.

Anche in assenza di uno strumento formalizzato di ascolto, vi è consapevolezza di poter dialogare con la Direzione Risorse Umane in caso di questioni/preoccupazioni. In modo non codificato, la Direzione Risorse Umane monitora il clima nelle varie funzioni aziendali, portando i casi più critici all'attenzione del Direttore Generale.

I dipendenti sono consapevoli di avere a disposizione una rappresentanza sindacale dei lavoratori a cui possono delegare questioni/preoccupazioni, sia individuali, sia di gruppo. L'azienda verifica tale consapevolezza interloquendo costantemente con la rappresentanza sindacale presente. 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 una rendicontazione dettagliata sulle relazioni industriali, analizzando i temi trattati e gli accordi raggiunti.

Per il Gruppo SACBO, la funzione Risorse Umane è costantemente disponibile ad accogliere idee, suggerimenti e opinioni da parte dei dipendenti, favorendo un dialogo aperto e continuo con la popolazione aziendale. Il processo di coinvolgimento dei lavoratori è attualmente in fase di ulteriore strutturazione formale attraverso strumenti di ascolto diretto, quali ad esempio la creazio-

ne di uno sportello di ascolto e la realizzazione di survey di clima organizzativo.

SACBO promuove il coinvolgimento attivo dei lavoratori attraverso un dialogo continuo e strutturato. In particolare, il Gruppo utilizza diversi strumenti di comunicazione e ascolto, tra cui attività di comunicazione interna, iniziative partecipative e strumenti di raccolta dei feedback. Tra questi rientra il progetto "Call for Ideas 2025: Costruiamo insieme l'aeroporto del futuro", un'iniziativa aperta a tutta la popolazione aziendale che ha trasformato l'innovazione in un processo partecipato. L'iniziativa non si configura come un semplice programma di raccolta di idee, ma come uno spazio di confronto e condivisione in cui i lavoratori possono contribuire attivamente con la propria esperienza operativa allo sviluppo e al miglioramento dell'organizzazione.

Ulteriori modalità di coinvolgimento includono survey interne finalizzate alla raccolta di feedback su diversi aspetti della vita aziendale, tra cui la percezione e la reputazione della Società. I riscontri raccolti attraverso tali strumenti vengono analizzati dalle funzioni competenti e presi in considerazione nei processi decisionali e di miglioramento organizzativo. Inoltre, i lavoratori sono stati coinvolti in progetti volti a favorire la conoscenza reciproca e il team building associato ad attività sportive e culturali (ad esempio, progetto Walk and Fly, Bike and Fly, Visita all'accademia Carrara e visita alla città di Bergamo). Infine, si è avviato un processo di revisione dello strumento della intranet con l'obiettivo di migliorare la comunicazione interna, accrescendone la partecipazione alla vita aziendale e l'engagement.

Al fine di garantire la massima trasparenza e tutela dei lavoratori, 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 D.Lgs. 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 RELATIVI ALLA FORZA LAVORO PROPRIA

L'attenzione costante verso i propri dipendenti ha condotto il Gruppo SACBO ad assumere un impegno pubblico a garantire condizioni di lavoro adeguate, parità di trattamento e pari opportunità per tutti, obiettivo che l'azienda intende consolidare e rafforzare negli anni futuri.

Il Gruppo SACBO adotta diverse misure volte a garantire adeguate condizioni di lavoro, il rispetto dei diritti dei lavoratori, nonché pari trattamento e pari opportunità per tutti i dipendenti.

In primo luogo, la Società assicura il pieno rispetto del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro (CCNL) applicabile e della normativa vigente in materia di diritto del lavoro, garantendo condizioni di lavoro conformi agli standard previsti dalla legislazione e dalla contrattazione collettiva. Il Gruppo promuove, inoltre, un ambiente di lavoro improntato ai principi di equità e non discriminazione, adottando criteri basati su competenze e merito nelle fasi di ricerca e selezione dei candidati, nonché nei processi di inserimento, sviluppo e crescita professionale dei dipendenti.

Tra gli strumenti di tutela dei lavoratori è previsto anche un canale di whistleblowing, a disposizione dei dipendenti per la segnalazione di eventuali comportamenti non conformi o situazioni irregolari, nel rispetto dei principi di riservatezza e protezione del segnalante. Il Gruppo favorisce inoltre un dialogo aperto e costante con i dipendenti, anche attraverso la funzione Risorse Umane e il confronto con le rappresentanze sindacali, al fine di intercettare eventuali criticità e promuovere un clima lavorativo positivo.

Con riferimento alle misure di conciliazione tra vita privata e professionale, SACBO ha introdotto strumenti quali lo smart working e forme di flessibilità negli orari di entrata e uscita, ove compatibili con le esigenze operative. Il Gruppo promuove inoltre iniziative di welfare azienda-

le, volte a sostenere il benessere dei dipendenti e delle loro famiglie, tra cui l'estensione del piano FasiOpen e il passaggio alla piattaforma Satispay.

La strategia di SACBO si focalizza sulla generazione di impatti positivi e sulla mitigazione degli impatti negativi, adottando diverse misure organizzative volte a garantire un equilibrio sostenibile tra vita professionale e personale. Tra queste azioni figurano: percorsi di aggiornamento professionale, di formazione esperienziale, percorsi di certificazioni delle competenze, iniziative di team building, oltre a programmi pertinenti alle richieste normative. La formazione e lo sviluppo delle competenze rappresentano un pilastro della strategia del Gruppo.

Entro il 2026, l'azienda estenderà a tutta la popolazione aziendale un percorso e-learning sulla sostenibilità, affiancandolo a progetti d'eccellenza come il "Next Generation", dedicato alla crescita dei talenti under 30 attraverso mentorship e innovazione tecnologica.

L'azienda mitiga i rischi relativi alla forza lavoro propria e contrasta situazioni di disuguaglianza e disparità, attraverso un monitoraggio sistematico delle condizioni retributive, promuovendo periodiche valutazioni delle performance e l'aggiornamento della contrattazione collettiva in linea con le dinamiche di mercato.

Il Gruppo si impegna a prevenire proattivamente qualsiasi impatto negativo sulla propria forza lavoro attraverso un sistema di gestione basato sulla trasparenza, la compliance normativa e la sicurezza dei dati. La tutela della privacy e dei dati sensibili dei dipendenti è garantita non solo dalla collaborazione esclusiva con partner e consulenti esterni di comprovata professionalità, ma anche dal rigoroso rispetto di standard internazionali, validati da audit interni periodici e certificazioni di terze parti (come la ISO 27001).

A livello relazionale, il Gruppo privilegia un approccio costruttivo volto a mitigare potenziali tensioni lavorative attraverso un dialogo costante e strutturato con le parti sociali e i dipendenti stessi. Questo impegno è supportato da un monitoraggio continuo dell'evoluzione normativa, che assicura una gestione del personale sempre allineata

alle leggi vigenti e alle disposizioni della contrattazione collettiva, minimizzando così i rischi di non conformità o di lesione dei diritti dei lavoratori.

Per quanto riguarda l'esercizio 2025, il Gruppo SACBO ha gestito la definizione degli obiettivi legati agli impatti, rischi e opportunità materiali attraverso una pianificazione strategica curata dalla Direzione HR, pur in assenza di un processo formale di consultazione diretta e sistematica della forza lavoro. In questa fase, la determinazione delle priorità è stata supportata da un dialogo costante con i rappresentanti sindacali e dall'analisi dei suggerimenti emersi dalle survey aziendali, elementi che hanno contribuito a orientare le scelte gestionali in attesa del consolidamento di un iter metodologico più strutturato.

Parallelamente, il monitoraggio delle performance rispetto agli obiettivi prefissati è stato condotto internamente alla direzione, che si è posta l'obiettivo, per le prossime annualità, di definire un piano di azione e monitoraggio esclusivamente dedicato alle Risorse Umane, così da pianificare i target di coinvolgimento dei lavoratori e verificarne i risultati.

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.

3.1.5 IL PERSONALE DEL GRUPPO

La forza lavoro del Gruppo SACBO al 31 dicembre 2025 è composta da 717 dipendenti diretti (rispetto ai 676 al 31 dicembre 2024), determinando un aumento della forza lavoro. 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

2025, il 100% della forza lavoro del Gruppo è assunto 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.

Dipendenti coperti da contratti collettivi di lavoro	u.m.	2025	2024	2023
Numero di dipendenti coperti da contratti collettivi di lavoro	n	717	676	679
Numero totale di dipendenti	n	717	676	679
Percentuale del totale dei dipendenti coperti da contratti collettivi	%	100	100	100

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 di 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 smartworking, per facilitare un migliore bilanciamento tra vita professionale e personale, nonché 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 extraprofessionali;

- 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 da 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 2025 (con dati storici 2024 e 2023). I valori sono espressi in termini di headcount (numero effettivo di persone).

Caratteristiche dei dipendenti dell'impresa - numero di dipendenti per genere	u.m	2025			2024			2023		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Numero di dipendenti (numero di persone), alla fine del periodo	n	324	393	717	309	367	676	371	308	679
Numero di dipendenti (numero di persone), media dell'intero periodo	n	329	383	712	342	373	715	326	357	683
Ripartizione dei dipendenti per genere, alla fine del periodo	%	45,19	54,81	100,00	45,71	54,29	100,00	54,64	45,36	100,00
Ripartizione dei dipendenti per genere, media dell'intero periodo	%	46,21	53,79	100,00	47,83	52,17	100,00	47,73	52,27	100,00

Caratteristiche dei dipendenti dell'impresa - numero di dipendenti per tipo di contratto e genere, alla fine del periodo	u.m	2025			2024			2023		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Numero di dipendenti a tempo indeterminato	n	295	338	633	277	332	609	311	261	572
Numero di dipendenti a tempo determinato	n	29	55	84	32	35	67	60	47	107
Numero di dipendenti a orario variabile	n	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	n	324	393	717	309	367	676	371	308	679

Avvicendamento dei dipendenti	u.m	2025			2024			2023		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Numero di dipendenti che hanno lasciato l'impresa	n	94	105	199	-	-	154	-	-	192
Numero totale di dipendenti	n	324	393	717	309	367	676	371	308	679
Tasso di avvicendamento dei dipendenti	%	29,01	26,72	27,75	0,00	0,00	22,78	0,00	0,00	28,27

In merito ai valori indicati con il trattino ("-") nelle annualità precedenti, si specifica che il dato era espresso unicamente in forma aggregata nel totale.

L'analisi della forza lavoro per genere evidenzia un sostanziale bilanciamento della distribuzione tra uomini e donne nelle posizioni lavorative.

Nel corso del 2025, il Gruppo SACBO ha registrato la cessazione del rapporto di lavoro per 199 dipendenti, con un tasso di turnover del 28% superiore rispetto al 21% del 2024, principalmente dovuto alla cessazione di contratti a termine. 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 2025 sono 84, in aumento rispetto al 2024, dove erano 67, 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 potenziali 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.

Dipendenti a livello di alta dirigenza per genere	u.m	2025			2024			2023		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Numero di dipendenti a livello di alta dirigenza	n	2	7	9	2	7	9	1	9	10
Distribuzione di genere degli impiegati a livello di alta dirigenza	%	22,22	77,78	100,00	22,22	77,78	100,00	10,00	90,00	100,00

In merito alla valorizzazione della diversità di genere nell'alta dirigenza, si evidenzia il mantenimento della struttura dell'alta dirigenza in forza nel 2024.

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

Distribuzione per età dei dipendenti	u.m	2025			2024			2023		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Numero di dipendenti sotto 30 anni	n	77	98	175	-	-	164	-	-	155
Numero di dipendenti tra i 30 e 50 anni	n	172	182	354	-	-	329	-	-	342
Numero di dipendenti sopra i 50 anni	n	75	113	188	-	-	183	-	-	182
Numero totale di dipendenti	n	324	393	717	309	367	676	371	308	679
Percentuale di dipendenti sotto i 30 anni	%	23,77	24,94	24,41	-	-	24,26	-	-	22,83
Percentuale dei dipendenti fra 30 e 50 anni	%	53,09	46,31	49,37	-	-	48,67	-	-	50,37
Percentuale di dipendenti sopra 50 anni	%	23,15	28,75	26,22	-	-	27,07	-	-	26,80

In merito ai valori indicati con il trattino ("-") nelle annualità precedenti, si specifica che il dato era espresso unicamente in forma aggregata nel totale.

Per quanto riguarda la valorizzazione della diversità anagrafica, il 50% della popolazione aziendale (49% nel 2024) è rappresentato da dipendenti nella fascia 30-50 anni, mentre i giovani sotto i 30 anni costituiscono il 24% dell'organico (24% nel 2024).

L'aumento dell'organico aziendale mantiene sostanzialmente invariata la composizione per età anagrafica.

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.

Il Gruppo SACBO ha pienamente adottato e rispetta le disposizioni previste dalla Legge 68/99 in materia di collocamento mirato delle persone con disabilità, impegnandosi a garantire l'inserimento lavorativo delle persone appartenenti a categorie protette. Nell'ambito della propria strategia di inclusione, l'azienda ha rispettato le quote di assunzione obbligatorie stabilite dalla normati-

va, provvedendo all'inserimento di un numero adeguato di lavoratori disabili, inclusi dipendenti che si definiscono invalidi civili, in conformità alle disposizioni di legge.

Nel settore del trasporto aereo, che prevede particolari esigenze operative e organizzative, l'azienda applica le disposizioni relative all'esonero parziale per specifiche attività, come previsto dalla normativa in vigore. Nonostante tali esoneri, l'azienda mantiene un impegno costante per la valorizzazione e l'integrazione delle persone con disabilità, assicurando comunque una gestione inclusiva e accessibile degli ambienti di lavoro. Nel corso dell'anno è stata attivata una convenzione ai sensi dell'art. 14 con una cooperativa sociale di tipo B per il servizio di lavaggio dei DPI, determinando l'assunzione di un lavoratore con disabilità all'interno della cooperativa, computabile negli obblighi occupazionali di SACBO S.p.A.

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

Dipendenti con disabilità per genere	u.m	2025			2024			2023		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Numero di impiegati con disabilità	n	11	6	17	11	9	20	10	9	19
Numero totale di dipendenti	n	324	393	717	309	367	676	371	308	679
Percentuale di persone con disabilità	%	3,40	1,53	2,37	3,56	2,45	2,96	2,70	2,92	2,80

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 2025, come nel 2024, il 100% dei dipendenti ha avuto diritto a congedi per motivi familiari, in linea con quan-

to previsto dai contratti collettivi e dalla politica sociale aziendale.

L'azienda registra con soddisfazione un aumento nell'utilizzo dei congedi da parte del genere maschile.

Nelle tabelle seguenti sono riportate le percentuali sopradescritte.

Dipendenti che hanno preso congedi per motivi familiari (tutti i dipendenti ne hanno diritto)	u.m	2025			2024			2023		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Dipendenti che hanno preso congedi per motivi familiari	n	75	62	137	75	62	137	68	52	120
Numero totale di dipendenti	n	324	393	717	309	367	676	371	308	679
Percentuale di dipendenti che hanno preso congedi per motivi familiari	%	23,15	15,78	19,11	24,27	16,89	20,27	18,33	16,88	17,67

LAVORATORI NON DIPENDENTI

Oltre alle informazioni precedentemente fornite sui dipendenti, la forza lavoro dell'azienda include anche 28 collaboratori non dipendenti (rispetto ai 27 registrati al 31 dicembre 2024). 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 2025, 31 dicembre 2024 e 31 dicembre 2023).

Caratteristiche dei non dipendenti nella forza lavoro dell'azienda per genere	u.m	2025			2024			2023		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Numero totale di non dipendenti	n	6	22	28	-	-	27	-	-	28

In merito ai valori indicati con il trattino ("-") nelle annualità precedenti, si specifica che il dato era espresso unicamente in forma aggregata nel totale.



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 2025, 2024, 2023 legate a valutazioni positive delle performance (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.

Indicatori di formazione e sviluppo delle competenze per genere	u.m	2025			2024			2023		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Dipendenti che hanno partecipato a revisioni periodiche delle prestazioni e dello sviluppo della carriera	n	46	60	106	55	85	140	66	57	123
Percentuale di dipendenti che hanno partecipato a revisioni periodiche delle prestazioni e dello sviluppo della carriera	%	14,20	15,27	14,78	17,80	23,16	20,71	20,56	15,92	18,11

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 attività. 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 2025, 2024 e 2023 sono riportate nelle tabelle seguenti.

Numero medio di ore di formazione per genere	u.m	2025			2024			2023		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Numero totale di ore di formazione offerte e completate dai dipendenti	h	10.824,00	19.169,35	29.993,35	13.615,70	20.633,22	34.248,92	13.527,00	17.020,00	30.547,00
Numero medio di ore di formazione per dipendente	h	33,41	48,78	41,83	44,06	56,22	50,66	42,14	47,54	44,99

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 a 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), il Gruppo 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 for-

nisce 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 la sicurezza sul lavoro è fondamentale per garantire a ciascun dipendente un ambiente di lavoro idoneo, privo di pericoli e caratterizzato da condizioni rispettose della dignità individuale. In particolare, nel 2025 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 2024). Il Gruppo analizza e identifica le attività e le circostanze che hanno causato gli infortuni e implementa misure correttive mirate a prevenire la ricorrenza di tali eventi. Nelle tabelle sottostanti vengono riportati i principali indicatori relativi alla salute e sicurezza dei lavoratori.

Lavoratori coperti dal sistema di gestione della salute e sicurezza	u.m	2025			2024			2023		
		Dipendenti	Non dipendenti	Totale	Dipendenti	Non dipendenti	Totale	Dipendenti	Non dipendenti	Totale
Lavoratori coperti dal sistema di gestione della salute e sicurezza	n	717	0	717	676	0	676	679	0	679
Percentuale di lavoratori propri coperti dal sistema di gestione della salute e della sicurezza dell'impresa	%	100,00	0,00	100,00	100,00	0,00	100,00	100,00	0,00	100,00

Decessi dovuti a lesioni e malattie connesse al lavoro	u.m	2025				2024				2023			
		Dipendenti	Non dipendenti	Totale	Altri lavoratori	Dipendenti	Non dipendenti	Totale	Altri lavoratori	Dipendenti	Non dipendenti	Totale	Altri lavoratori
Numero di decessi causati da lesioni connesse al lavoro o da malattie connesse al lavoro	n	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Infortuni sul lavoro registrabili	u.m	2025			2024			2023		
		Dipendenti	Non dipendenti	Totale	Dipendenti	Non dipendenti	Totale	Dipendenti	Non dipendenti	Totale
Numero di infortuni sul lavoro registrabili	n	9	0	9	8	0	8	25	0	25
Numero di infortuni in itinere registrabili	n	6	0	6	9	0	9	5	0	5
Numero totale di ore lavorate	n	1.048.269,00	0,00	1.048.269,00	1.035.160,08	0,00	1.035.160,08	1.014.547,31	0,00	1.014.547,31
Tasso di infortuni sul lavoro registrabili	%	8,59	0,00	8,59	7,73	0,00	7,73	24,64	0,00	24,64

Nel 2025 l'azienda ha riportato 15 casi di infortuni sul lavoro (di cui 4 attribuibili a SACBO e 11 a BGYIS), su un

totale di oltre 1.048.269 ore lavorate, dato che risulta sostanzialmente in linea con le annualità precedenti.

Casi e giorni persi a causa di infortuni sul lavoro, incidenti e decessi (dipendenti)	u.m.	2025	2024	2023
Numero di casi riguardanti malattie connesse al lavoro registrabili	n	0	0	0
Numero di giornate perse a causa di lesioni e decessi sul lavoro dovuti a infortuni sul lavoro, malattie connesse al lavoro e decessi a seguito di malattie	n	194	104	240
Numero di giornate perse a causa di lesioni e decessi sul lavoro dovuti ad infortuni in itinere	n	65	101	60

Per quanto concerne le giornate perse a causa di incidenti o malattie si è registrato un aumento, passando da 104 nel 2024 a 194 nel 2025. I giorni persi sono dati dalla somma delle 100 giornate relative ai dipendenti SACBO e delle 94 giornate per BGYIS. I giorni persi 2024 sono dati dalla somma delle 6 giornate relative ai dipendenti SACBO e delle 98 giornate relative a BGYIS. In linea con quanto rendicontato lo scorso anno, anche nel 2025 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 del Gruppo, nel 2025, si sono contati 6 casi di infortuni in itinere, 3 relativi a BGYIS equivalenti a 26 giornate di lavoro perse, mentre si sono registrati 3 casi di infortuni in itinere relativi a SACBO, equivalenti a 39 giornate di lavoro perse. Tra i dipendenti, nel 2024 si sono contati 9 casi di infortuni in itinere, relativi a BGYIS, equivalenti a 101 giornate di lavoro perse e nessun caso di infortunio in itinere relativo a SACBO.

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.

Divario retributivo di genere	u.m.	2025	2024	2023
Divario retributivo di genere	%	5,95	6,03	11,35

Il divario retributivo donna- uomo, noto come gender pay-gap è pari a 5,95% nel 2025.

L'indicatore è calcolato come media della retribuzione totale annua teorica di ciascun dipendente divisa per 173 (divisore contrattuale) e diviso per i dodici mesi. La retribuzione totale annua include sia la parte fissa che quella variabile (MBO).

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 ByObjectives), i Premi di Risultato e i Benefit aziendali.

I dati della tabella sopra riportata differiscono dalla Rendicontazione di Sostenibilità dell'anno precedente che ponderava con una metrica differente. In particolare, venivano presi in considerazione i seguenti valori: minimo contrattuale, contingenza EDR e superminimo.

Nel 2025, il rapporto si attesta a 7,70 in costanza con il 2024.



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 S2-2]: Processi di coinvolgimento dei 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

[ESRS S2-4] / [ESRS S2-5]: Azioni e obiettivi relativi 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 rilevanti rispetto a numerosi temi.

Come meglio specificato di seguito, il funzionamento, la complessità e l'evoluzione delle attività di scalo possono ostacolare la garanzia di condizioni e orari lavorativi adeguati per i lavoratori della catena di fornitura.

Il Gruppo SACBO orienta la strategia e il modello aziendale per minimizzare, fino ad annullare questi possibili impatti negativi.

Il Gruppo ha posto la massima attenzione nella definizione della propria Politica di Approvvigionamento Sostenibile e delle procedure interne per evitare che le opportunità, derivanti da impatti e dipendenze dalla catena del valore, generino rischi per la catena stessa.

Nelle procedure di gara, in armonia con la normativa vigente, sono previsti controlli della congruità dei costi della manodopera e del rispetto dei contratti applicabili. Non è consentito applicare prezzi inferiori agli standard di settore, a tutela dei diritti dei lavoratori.

Il D.Lgs 81/08, insieme al Codice dei contratti pubblici, crea un sistema rafforzato di monitoraggio volto a garan-

tire la corretta applicazione dei contratti collettivi nazionali di riferimento. Le verifiche assicurano regolarità retributiva e contributiva.

Parimenti, il Gruppo evita la creazione di mutue dipendenze che possano amplificare i rischi per la catena del valore, attraverso il rinnovo frequente dei fornitori incaricati di attività di scalo ordinarie e continuative.

Tra gli impatti positivi, emerge la promozione di un ambiente di lavoro più sicuro e stabile lungo tutta la catena di fornitura, grazie a contratti di lavoro solidi e duraturi, con un conseguente rafforzamento della sicurezza sociale per i lavoratori coinvolti. Le revisioni periodiche dei contratti tra SACBO e i propri fornitori contribuiscono a mantenere nel tempo elevati standard di sicurezza e legalità, promuovendo una cultura aziendale responsabile e sostenibile, che non tollera discriminazioni e promuove la parità di trattamento. L'implementazione di percorsi formativi condivisi favorisce lo sviluppo delle competenze professionali, incentivando il dialogo sociale tra management e sindacati.

Permangono tuttavia alcune criticità, tra cui la difficoltà nella gestione degli orari di lavoro per i turnisti e i rischi per la salute e la sicurezza dei lavoratori, sia all'interno che nelle immediate vicinanze della struttura aeroportuale. È stato inoltre evidenziato il potenziale impatto negativo derivante dalla perdita di dati sensibili, con conseguente violazione della privacy di fornitori, affidatari e compagnie aeree.

In coerenza con i presidi adottati dal Gruppo SACBO, si annoverano altri rischi e opportunità rilevanti connessi alla catena del valore. In particolare, il mancato rispetto dei diritti dei lavoratori e delle normative giuslavoristiche da parte dei fornitori può causare interruzioni del servizio - ad esempio per scioperi, assenteismo o difficoltà nel trattenere i dipendenti - con potenziali impatti sulla continuità operativa e sulla reputazione del Gruppo. Analogamente, la violazione delle normative in materia di salute e sicurezza può esporre i lavoratori a rischi considerevoli.

Un ulteriore rischio deriva da possibili discontinuità nel servizio di mobilità fornito dalle compagnie aeree, in caso di malfunzionamenti o criticità operative che comportino ritardi o cancellazioni dei voli.

Di contro, il rispetto dei diritti dei lavoratori lungo la catena di fornitura, inclusa la libertà di associazione, la costituzione di organismi di rappresentanza e la tutela dei diritti sindacali, costituisce per il Gruppo un'opportunità di favorire una maggiore continuità operativa, riducendo le interruzioni nella catena di approvvigionamento.

In questo contesto, la dipendenza da terze parti rappresenta un ulteriore rischio rilevante per SACBO, soprattutto in relazione alla sicurezza informatica. Nonostante la presenza di contratti e accordi, possono sussistere limiti nel monitoraggio delle pratiche di sicurezza di fornitori e collaboratori esterni, con possibili impatti sulla tutela dei dati e delle informazioni aziendali.

Con riferimento alla tipologia di lavoratori oggetto dell'analisi di impatto rischi e opportunità, sono stati considerati sia i soggetti che operano presso la sede dell'impresa senza far parte della forza lavoro diretta, sia quelli attivi lungo la catena del valore a monte e a valle. In particolare, SACBO si relaziona con una pluralità di soggetti:

- a monte della catena del valore rientrano i lavoratori dei fornitori di energia, gas, acqua e altri materiali, nonché quelli impiegati presso fornitori di servizi IT, attrezzature impiantistiche e Ground Support Equipment (GSE). Si aggiungono infine lavoratori delle società che erogano servizi di: sicurezza aeroportuale, consulenza legale e assicurativa, ingegneria e architettura (SIA), manutenzione delle infrastrutture aeroportuali;
- a valle della catena del valore si collocano i lavoratori impiegati nella gestione e nello smaltimento dei rifiuti, nei servizi di trasporto e gestione dei parcheggi dello scalo, nelle compagnie aeree, nei servizi di security e nelle attività commerciali presenti nel sedime aeroportuale (ad esempio, negozi retail, bar e ristoranti, farmacie, cambiavalute, servizi di telefonia).

Considerato il contesto europeo ed italiano in cui il Gruppo SACBO opera, non si individuano aree geografiche o categorie merceologiche a rischio significativo di lavoro minorile, forzato o coatto lungo la catena del valore.

Con riferimento alle categorie di lavoratori più vulnerabili, è emerso che i lavoratori impiegati su turni, come gli addetti alla vigilanza, risultano maggiormente esposti, in ragione della specifica natura e organizzazione delle loro attività, a criticità legate a condizioni e orari di lavoro.

Le tabelle che seguono sintetizzano impatti, rischi e opportunità rilevanti connessi 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.	Negativo potenziale	Lungo periodo
		Salari adeguati				
		Libertà di associazione, esistenza di comitati aziendali e diritti di informazione, consultazione e partecipazione dei lavoratori				
		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				
	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.	Negativo potenziale	Breve periodo
	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
		Dialogo sociale	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
		Contrattazione collettiva				

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	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
	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
		Salari adeguati				
		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

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	Orario di lavoro	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
		Dialogo sociale				
		Contrattazione collettiva				
		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
		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

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	Parità di trattamento e di opportunità per tutti	Occupazione e inclusione delle persone con disabilità	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
		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				
	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

Per approfondire il processo di valutazione di impatti, rischi e opportunità legati ai lavoratori nella catena del valore si rimanda al capitolo "Informazioni Generali", paragrafo "Analisi di doppia materialità e impatti, rischi e opportunità rilevanti per il Gruppo".

Fermo restando che il core business dell'aeroporto segue norme e prescrizioni di legge che devono essere necessariamente rispettate, il Gruppo SACBO attribuisce particolare rilevanza alle dinamiche del mondo del lavoro e alle istanze che riguardano non solo i propri dipendenti, ma anche gli altri operatori dell'ecosistema aeroportuale.

L'attenzione al rispetto della normativa in materia di diritti dei lavoratori costituisce un ambito di costante attenzione e verifica, anche tramite audit dedicati svolti nell'ambito del Sistema di Gestione Integrato, che coinvolgono affidatari, handler e appaltatori.

L'impatto e il contributo dell'aeroporto, infatti, non possono essere valutati esclusivamente con riferimento al Gruppo SACBO, ma devono essere considerati in relazione allo scalo aeroportuale nel suo complesso, secondo le tre dimensioni dell'impatto occupazionale: diretto, indiretto, indotto.

L'impatto diretto è generato dalle aziende che operano direttamente in aeroporto, con sede nello scalo o nelle sue vicinanze.

L'impatto indiretto è legato alle attività delle imprese che forniscono beni, servizi e supporto alle operazioni aeroportuali (ad esempio catering, carburante, logistica ecc.). L'impatto indotto deriva invece dalla spesa dei dipendenti delle aziende connesse all'attività aeroportuale, che contribuisce a generare ulteriore occupazione nei settori collegati.

A queste dimensioni si aggiunge un quarto impatto, definito catalitico o Wider Economic Benefit, che comprende gli effetti statici e dinamici generati dalla presenza dell'aeroporto in termini di attrattività e competitività del territorio. Attraverso la creazione di connettività, l'aeroporto attiva e rafforza processi di sviluppo socio economico a beneficio dell'intero sistema locale.

In questo contesto, la natura stessa dell'ambiente aeroportuale orienta la strategia aziendale verso la tutela dei diritti e degli interessi dei lavoratori lungo l'intera catena del valore.

L'infrastruttura aeroportuale deve pertanto garantire adeguati livelli di sicurezza e salubrità non solo per utenti e clienti, ma anche per gli operatori aeroportuali non direttamente dipendenti, bensì appartenenti alla propria catena del valore. Questo impegno non si limita alla sottoscrizione di clausole contrattuali che impongono il rispetto dei diritti dei lavoratori, ma si estende a verifiche puntuali delle stesse in corso di esecuzione dei contratti.

Infine, si evidenzia che, nel corso del processo di redazione della rendicontazione di sostenibilità, dal 2018 ad oggi, il Gruppo SACBO ha coinvolto anche i fornitori - attraverso i loro rappresentanti - nell'ambito delle interviste di materialità, al fine di individuare i temi rilevanti. Gli esiti del processo sono stati condivisi in forma aggregata con gli altri stakeholder: la salute e la sicurezza in aeroporto e nelle aree limitrofe è risultato il tema principale per tutte le parti coinvolte, inclusi i fornitori.

3.2.2 POLITICHE CONNESSE AI LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE

La Politica di Approvvigionamento Sostenibile di SACBO esprime la volontà del Gruppo di adottare pratiche di acquisto responsabili e sostenibili, andando oltre il mero rispetto delle normative vigenti e ispirandosi alle migliori pratiche di mercato. L'obiettivo è sviluppare relazioni di lungo periodo con fornitori che condividano i valori del Gruppo contribuendo, in modalità congiunta, alla costruzione di un processo di approvvigionamento e di una catena di fornitura sostenibile, in grado di generare valore nel tempo.

Il Codice Etico del Gruppo integra la Politica di Approvvigionamento Sostenibile, in quanto si applica anche ai "partner commerciali ed operativi coinvolti in progetti e operazioni" nonché a "tutti soggetti che, direttamente o indirettamente, stabilmente o temporaneamente, instaurano rapporti con il Gruppo". Il Codice Etico rappresenta quindi un ulteriore strumento di presidio dei rapporti economici, finanziari, sociali e relazionali, con clienti e fornitori ed è reso pubblicamente disponibile attraverso i siti aziendali.

Lo scopo e il campo di applicazione delle politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore sono definiti nella Politica di Approvvigionamento Sostenibile e si inseriscono nell'impegno volontario del Gruppo SACBO a integrare criteri ambientali, sociali e di governance (ESG) nei processi di acquisto. La Politica è vincolante sia per il personale interno coinvolto nelle attività di approvvigionamento sia per tutti i fornitori, intesi come qualsiasi persona fisica o giuridica che fornisce beni o servizi.

La Politica di Approvvigionamento Sostenibile del Gruppo SACBO è stata emanata dal Direttore Generale, quale livello dirigenziale responsabile.

SACBO riconosce l'importanza degli impatti sociali e ambientali generati lungo la catena di approvvigionamento e, a tal fine, ha aderito al progetto EcoVadis, società specializzata in valutazioni di sostenibilità aziendale, per ricevere supporto nello sviluppo di un programma strutturato di acquisti sostenibili.

La Politica di Approvvigionamento Sostenibile del Gruppo SACBO è diffusa attraverso diversi canali di comunicazione:

- internamente, tramite comunicazioni aziendali;
- esternamente, attraverso il sito web corporate.

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.

Con riferimento alla dimensione di responsabilità sociale, la Politica di Approvvigionamento Sostenibile promuove la tutela dei diritti umani e il rispetto di condizioni di lavoro dignitose lungo l'intera catena di fornitura. In particolare, SACBO richiede ai fornitori di:

- adottare standard adeguati di salute e sicurezza sul lavoro per i propri dipendenti, nel rispetto delle normative vigenti, mettendo in atto misure preventive per ridurre i rischi di infortuni e malattie professionali;
- rispettare e promuovere i diritti umani fondamentali in tutte le attività di fornitura, assicurando l'assenza di pratiche di sfruttamento, lavoro minorile o lavoro forzato;

- garantire condizioni di lavoro dignitose, nel rispetto delle leggi sul lavoro, dei Contratti Collettivi Nazionali di Lavoro e degli standard internazionali, compresi retribuzioni eque, orari sostenibili e libertà di associazione;
- prevenire discriminazioni e promuovere diversità e inclusione, garantendo pari opportunità ai lavoratori.

La diffusione e condivisione dei principi ambientali, sociali e di governance contenuti nella Politica, rappresentano la principale azione di engagement lungo la catena del valore.

L'approccio adottato dal Gruppo SACBO in relazione alle misure di prevenzione e rimedio degli impatti sui diritti umani si concentra prevalentemente sull'inserimento di clausole contrattuali dedicate, coerenti con i temi rilevati.

Un ruolo centrale è svolto dal Codice Etico Comportamentale, il cui rispetto è richiesto contrattualmente ai terzi, come previsto dallo stesso Codice, garantendo la conoscenza e l'adesione ai principi etici del Gruppo da parte di tutti i soggetti coinvolti.

Non risultano, inoltre, a monte o a valle della catena del valore, segnalazioni di casi di inosservanza dei Principi Guida delle Nazioni Unite su Imprese e Diritti Umani, della Dichiarazione dell'OIL sui Principi e Diritti Fondamentali nel Lavoro o delle Linee Guida dell'OCSE per le Imprese Multinazionali che coinvolgono i lavoratori nella catena del valore.

La Politica di Approvvigionamento Sostenibile definisce, inoltre, le linee guida fondamentali di buona condotta articolate in principi di:

- Sostenibilità Ambientale;
- Responsabilità sociale;
- Integrità e Trasparenza.

Tali principi sono vincolanti anche per i fornitori, come precedentemente indicato.

Nel contesto europeo e italiano in cui il Gruppo SACBO opera in via esclusiva, gli impegni in materia di diritti dei lavoratori lungo la catena del valore risultano pienamen-

te coerenti con gli strumenti internazionali di riferimento, tra cui i Principi Guida delle Nazioni Unite su Imprese e Diritti Umani, la Dichiarazione dell'OIL sui Principi e Diritti Fondamentali nel Lavoro e le Linee Guida OCSE per le Imprese Multinazionali, già recepiti nella normativa europea e nazionale.

Non risultano segnalazioni, a monte o a valle della catena del valore, di casi di inosservanza di tali strumenti che coinvolgono i lavoratori della catena del valore.

3.2.3 PROCESSI DI CONVOLGIMENTO DEI LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE

Il Gruppo SACBO ha adottato un sistema di gestione delle segnalazioni, il Whistleblowing, che, in conformità al Dlgs 24/2023, permette ai lavoratori della catena del valore di segnalare eventuali violazioni, come frodi, corruzione, violazioni della sicurezza sul lavoro o danni ambientali. Le segnalazioni ritenute non fondate vengono archiviate; quelle fondate sono gestite attraverso misure proporzionate, orientando le decisioni e le attività di gestione degli impatti effettivi o potenziali.

Il Gruppo ha implementato una piattaforma informatica esterna dedicata alla gestione delle segnalazioni, accessibile anche a personale non dipendente, lavoratori autonomi, collaboratori, consulenti e soggetti operanti presso società fornitrici. Le segnalazioni sono trattate con la massima riservatezza, garantendo l'indipendenza del processo e la tutela dei segnalanti.

Il canale è attivo, senza soluzione di continuità durante tutto l'anno.

La gestione è affidata attualmente al Presidente del Comitato Etico Anticorruzione e al Responsabile Internal Audit.

3.2.4 PROCESSI PER PORRE RIMEDIO AGLI IMPATTI NEGATIVI E CANALI CHE CONSENTONO AI LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE DI ESPRIMERE PREOCCUPAZIONI

Il Gruppo SACBO e le società del perimetro prestano particolare attenzione alla gestione corretta e tempestiva degli impatti negativi generati dal proprio business.

L'approccio adottato per risolvere o contribuire a porre rimedio a potenziali impatti negativi rilevanti si basa su un insieme strutturato di attività che comprendono informazione e formazione, ingaggio, monitoraggio e, ove necessario, elaborazione di specifiche misure di mitigazione.

Con riferimento ai potenziali rischi per la salute e la sicurezza connessi alle attività svolte all'interno della struttura aeroportuale e nelle aree limitrofe, SACBO ha sviluppato iniziative informative e formative dedicate ai lavoratori della catena del valore, calibrate in funzione delle aree operative e delle attività svolte.

L'ingaggio attivo dei soggetti lungo la catena del valore avviene già nella fase di sottoscrizione degli incarichi di prestazione o fornitura, che includono appositi richiami ai principi contenuti nelle politiche di Gruppo.

Per quanto riguarda i fornitori con contratti in corso, SACBO definisce piani di audit e monitoraggio finalizzati alla verifica della conformità alle procedure interne e al controllo dell'effettività delle prestazioni rese a favore del Gruppo.

Oltre al canale di Whistleblowing, SACBO ha sviluppato l'applicazione gratuita "1Safe", che consente di segnalare alla Control Room di SACBO situazioni di potenziale pericolo rilevate durante il transito all'interno del sedime aeroportuale (ad esempio, la presenza di un bagaglio abbandonato), contribuendo alla tutela dell'incolumità delle persone.

Il Gruppo SACBO sostiene integralmente i costi e gli oneri di gestione dei diversi canali di comunicazione e segnalazione attivati.

Per quanto riguarda il canale di Whistleblowing, una volta ricevuta la segnalazione tramite la piattaforma dedicata,

il gestore rilascia al segnalante un avviso di ricevimento entro 7 giorni e procede ad un'analisi preliminare della segnalazione per verificarne la fondatezza. In caso di ammissibilità, il Gestore del Canale avvia la fase di istruttoria interna per l'accertamento dei fatti segnalati, individuando i soggetti competenti da coinvolgere e garantendo la massima riservatezza delle informazioni trattate.

Durante la fase istruttoria, il Gestore del canale mantiene le interlocuzioni con il segnalante, richiedendo eventuali integrazioni informative. Il procedimento si conclude con un riscontro entro 3 mesi dalla data di avviso di ricevimento oppure, in assenza di tale avviso, entro tre mesi decorrenti dalla scadenza dei 7 giorni dalla presentazione della segnalazione.

L'istituzione e l'aggiornamento dei canali Whistleblowing sono comunicati a tutti gli stakeholder attraverso il sito istituzionale delle società del Gruppo.

3.2.5 AZIONI E OBIETTIVI RELATIVI AI LAVORATORI NELLA CATENA DEL VALORE

Le azioni pianificate e in corso volte a prevenire, mitigare o rimediare agli impatti negativi rilevanti sui lavoratori della catena del valore, seguono lo stesso approccio descritto nel capitolo precedente.

Riconoscendo l'importanza degli impatti sociali e ambientali lungo la catena di approvvigionamento, nel 2024, il Gruppo SACBO ha intrapreso il progetto EcoVadis finalizzato allo sviluppo di un programma di acquisti sostenibili, tramite uno specifico processo di valutazione. Il progetto ha coinvolto i fornitori principali, valutandone il 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 prevede un'attività di collaborazione con i fornitori, orientata al miglioramento continuo delle performance rilevate.

Il processo di valutazione EcoVadis ha interessato inizialmente 27 fornitori, selezionati sulla base del fatturato 2023.

Nel 2025, il numero è cresciuto fino a 60 unità (+122% rispetto al 2024). Per il 2026, il Gruppo ha fissato l'obiettivo di incrementare annualmente del 7% il numero di fornitori aderenti al programma.

In coerenza con il valore della responsabilità, richiamato nella Politica di Approvvigionamento Sostenibile e nel Codice Etico, il Gruppo SACBO ha definito procedure strutturate di selezione dei propri fornitori. In particolare, negli appalti di natura pubblicistica, SACBO attribuisce criteri premiali ai partecipanti in possesso di certificazioni volontarie, quali:

- sistema di gestione ambientale ISO 14001;
- sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro ISO 45001;
- sistema di gestione per la sicurezza delle informazioni ISO 27001.

Per quanto concerne la leva contrattuale, il Gruppo utilizza standard contrattuali che includono, tra le diverse clausole, l'accettazione delle modalità aziendali per il "Sistema di gestione ambientale" (con certificazione ISO 14001), 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 può comportare la risoluzione del contratto. È inoltre previsto, a partire dal 2026, l'inserimento tra le clausole contrattuali dell'adesione al programma EcoVadis.

È inoltre effettuato un monitoraggio periodico della reputazione dei fornitori principali. In presenza di notizie o informazioni relative a procedimenti giudiziari a carico di rappresentanti dei fornitori per violazioni riconducibili al D.Lgs. 231/2001, vengono attivati controlli approfonditi che coinvolgono l'intero processo di selezione fino alle attività in corso. In caso di condanna definitiva del fornitore per uno dei reati previsti dalla normativa, SACBO è autorizzata, tramite clausola contrattuale, a risolvere il rapporto.

Al fine di mitigare i potenziali rischi per la salute e la sicurezza connessi alle attività svolte, sia all'interno della struttura aeroportuale che nelle aree limitrofe, SACBO eroga corsi di formazione in ambito di safety aeroportuale, rivolti ai lavoratori della catena del valore, in funzione delle specifiche aree operative.

Nell'ambito delle azioni di mitigazione dei rischi per la salute e la sicurezza, e con l'obiettivo parallelo di generare un impatto positivo diffuso, il Gruppo ha sviluppato e reso disponibile la sopra citata applicazione gratuita "1Safe", per la segnalazione di eventuali situazioni di pericolo all'interno del sedime aeroportuale. Questa iniziativa è finalizzata non solo alla tutela del singolo soggetto della catena del valore, ma anche al miglioramento complessivo della sicurezza per tutti i soggetti operanti nello scalo.

Nel 2025, l'applicazione è stata ulteriormente arricchita con una nuova funzionalità, disponibile su base volontaria per i dipendenti del Gruppo SACBO, che consente l'invio diretto di alert alla Control Room in caso di situazioni di pericolo, durante gli spostamenti all'interno del sedime aeroportuale.

Per valutare l'efficacia delle azioni e delle iniziative adottate, è previsto un piano di audit dedicato al monitoraggio dei fornitori con contratti in corso. I controlli riguardano la conformità alle procedure interne e la verifica dell'effettività delle prestazioni rese a favore del Gruppo in relazione agli obblighi contrattuali sottoscritti.

Nel complesso, le azioni individuate si articolano principalmente su quattro ambiti di intervento: formazione e informazione, selezione accurata dei fornitori, leva contrattuale, azioni di audit e monitoraggio. Tali attività sono condotte in piena aderenza alla normativa di settore applicabile al Gruppo.

Il sistema integrato di valutazione, selezione e monitoraggio dei soggetti appartenenti alla catena del valore, unitamente alla Politica di Approvvigionamento Sostenibile e alla struttura di responsabilità e controllo a presidio della sua applicazione, permette di garantire la disponi-

bilità, l'efficacia e la continua ottimizzazione dei processi volti a minimizzare gli impatti negativi.

Parallelamente, il sistema di presidi adottato consente di minimizzare i rischi rilevanti per l'impresa derivanti da impatti e dipendenze connessi ai lavoratori della catena del valore.

Nello specifico, come previsto dalla Procedura interna "ciclo passivo", prima della sottoscrizione del contratto, vengono effettuate verifiche preliminari sui requisiti dei soggetti selezionati, differenziate in funzione della soglia economica dell'attività. Tali verifiche possono includere il controllo del casellario giudiziario, della regolarità contributiva, del casellario fiscale presso l'Agenzia delle Entrate, delle annotazioni ANAC (Autorità Nazionale Anticorruzione), nonché del certificato o della comunicazione antimafia.

Tutti i soggetti iscritti all'Albo fornitori e professionisti SACBO - strumento che permette di identificare una pluralità di operatori qualificati e di ridurre il rischio di dipendenze eccessive - sono sottoposti al monitoraggio dell'affidabilità economico - finanziaria.

Occorre tuttavia evidenziare che, considerata la natura intrinseca dell'attività aeronautica, non è possibile eliminare integralmente il rischio che determinate dipendenze producano effetti sull'operatività in presenza di eventi straordinari. Fattori esterni, quali il contesto geo-politico internazionale, possono infatti avere ripercussioni sulle attività di scalo, pur rientrando in ambiti che esulano dalle possibilità di intervento diretto del Gruppo.

L'applicazione delle azioni e delle procedure descritte consente di rafforzare opportunità rilevanti per i lavoratori della catena del valore, in particolare, in termini di redistribuzione del valore sul territorio. In tale contesto, l'analisi della distribuzione geografica dei fornitori evidenzia che, nel 2025, i fornitori con sede nell'area di Bergamo rappresentano la quota maggioritaria, pari al 38,17% del totale. Seguono i fornitori con sede nel resto della regione Lombardia (26,90%), quelli localizzati in altre regioni italiane (22,43%) e infine i fornitori esteri (12,50%).

Con riferimento alla protezione dei dati personali e delle informazioni sensibili di fornitori, affidatari e compagnie aeree, il Gruppo garantisce la piena conformità alla normativa applicabile, incluso il GDPR, ed è in fase di valutazione l'estensione della regolamentazione contrattuale in materia di cybersecurity a tutte le forniture di beni e servizi ICT (Information, Communication, Technology). Tale processo prevede l'introduzione di specifici requisiti di sicurezza delle informazioni nei capitolati di gara e nelle richieste di acquisto.

Allo stato attuale, non risultano segnalazioni di gravi problemi e incidenti in materia di diritti umani connessi alla catena del valore, sia a monte che a valle.

Il monitoraggio della regolarità contributiva di ciascun contraente è garantito per l'intera durata del rapporto contrattuale e verificato in occasione di ogni pagamento, prima della relativa liquidazione.

L'accesso dei lavoratori alle aree operative è consentito esclusivamente dopo aver completato i percorsi formativi obbligatori, sia in materia di sicurezza ai sensi dell'ex Dlgs 81/08, sia sulle specificità dell'operatività aeroportuale.

È inoltre previsto l'obiettivo di integrare nel Codice Etico, entro l'anno in corso, i riferimenti e i contenuti della Procedura di Approvvigionamento Sostenibile, tenuto in considerazione che, già allo stato attuale, tutti i contratti prevedono l'obbligo di rispetto del Codice Etico da parte dei contraenti.

Gli obiettivi definiti non prevedono il coinvolgimento diretto dei lavoratori della catena del valore.

Il monitoraggio delle prestazioni e dei risultati conseguiti avviene direttamente attraverso gli audit di verifica e indirettamente mediante la rendicontazione nel Bilancio di Sostenibilità, documento di pubblica consultazione.

Infine, nell'ambito dell'iniziativa EcoVadis illustrata precedentemente, i soggetti appartenenti alla catena del valore possono individuare e attuare azioni di miglioramento in funzione del proprio rating ESG (Ambientale, Sociale e di Governance).



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 sempre inteso il significato di "Rapporto con il Territorio" nella sua accezione più ampia e completa, in cui la compatibilità ambientale rappresenta una componente essenziale, in piena sintonia con i principi definiti dalle normative europee, nazionali e regionali.

L'Aeroporto e il Territorio non sono realtà distinte né contrapposte: le loro interazioni economiche, legate ai processi di sviluppo, danno vita a un sistema integrato e inscindibile. Le attività del Gruppo generano un impatto positivo sulle comunità locali coinvolte, attraverso l'approvvigionamento da fornitori del territorio e la creazione di un indotto di servizi legati all'aeroporto, favorendo così una redistribuzione della ricchezza sul territorio stesso.

Accanto a questi impatti positivi si affiancano potenziali rischi, principalmente riferibili agli aspetti ambientali e infrastrutturali derivanti dalla presenza aeroportuale.

Tutti questi elementi sono oggetto di specifiche valutazioni, in particolare all'interno del Piano di Sviluppo Aeroportuale e nello Studio di Impatto Ambientale ad esso collegato, documenti che mettono in relazione gli impatti effettivi e potenziali sulle comunità interessate con la strategia di sviluppo dello scalo.

SACBO ha sempre inteso concepire l'aeroporto come un'infrastruttura in grado di generare effetti positivi an-

che sotto il profilo ambientale, garantendo al contempo un'operatività efficiente della struttura.

Durante il procedimento di VIA relativo al Piano di Sviluppo Aeroportuale, redatto da SACBO e approvato da ENAC, è stato promosso un confronto con tutti i soggetti interessati alla sostenibilità ambientale dello sviluppo aeroportuale. Le osservazioni emerse in questa sede hanno portato all'adeguamento del Piano, orientando la strategia e il modello di sviluppo dell'azienda e contribuendo così al loro miglioramento.

Lo scalo garantisce attualmente oltre 11.300 posti di lavoro diretti, ovvero occupazioni riferibili a lavoratori impegnati in attività connesse direttamente all'aeroporto (gestore, handler, compagnie, controllori di volo, enti di stato, sicurezza ai gate, pulizie, negozi, catering, ristoranti ed esercizi commerciali), generando un contributo di circa 635 milioni di Euro/anno del PIL italiano (fonte ACI Europe). Considerando anche l'impatto indiretto e indotto, l'aeroporto genera complessivamente circa 29.000 posti di lavoro ed un valore economico di circa 1.440 milioni di Euro/anno a livello nazionale.

La perdita di competitività dello scalo o del territorio all'interno del macrosistema del Nord Italia, dovuta all'indebolimento della sinergia positiva e simbiotica tra territorio e aeroporto, rappresenterebbe il presupposto per un progressivo deterioramento del tessuto economico locale, unito a una riduzione della connettività che potrebbe sfociare in un vero e proprio collasso.

Inoltre, il coinvolgimento e il dialogo con la comunità locale permettono di considerare le istanze di questo importante stakeholder in tutte le attività del Gruppo. È naturale e fondamentale che il territorio partecipi alle scelte di sviluppo, orientate a minimizzare l'impatto ambientale attraverso l'impiego di strumenti operativi e tecnologie aeronautiche innovative.

Non solo i diritti delle comunità interessate sono tutelati, ma vi è anche una particolare attenzione nell'adottare

azioni a favore della cittadinanza, con particolare riguardo agli aspetti sociali e culturali di rilievo.

In termini generali, e considerando l'approccio adottato dal Gruppo SACBO su questo tema, si evidenzia che tutte le comunità potenzialmente interessate da impatti significativi legati alle attività del Gruppo rientrano nell'ambito di applicazione della presente informativa. Queste comunità, in genere, vivono o lavorano nelle aree limitrofe all'infrastruttura oppure in zone più distanti, indirettamente coinvolte dalle attività di scalo (ad esempio a causa delle emissioni acustiche derivanti dal traffico aereo).

A questo proposito, SACBO pone massima attenzione alle esternalità ambientali prodotte dallo scalo, che non sono mai state trascurate nel corso degli anni e nell'evoluzione dello scalo stesso. Tale impegno si traduce concretamente nella costante promozione di interventi volti a mitigare l'impatto delle proprie attività. In particolare, l'esternalità acustica generata dalle operazioni a valle della catena del valore (ossia dall'attività volativa) rappresenta la principale fonte di impatto ambientale sulle

comunità vicine allo scalo. Questa problematica è intrinseca alla natura dell'aeroporto, ed è quasi esclusivamente influenzata dalle compagnie aeree, poste a valle della catena del valore. Solo parzialmente può essere mitigata attraverso leve commerciali.

Qualora le misure adottate per attenuare le esternalità acustiche risultassero inefficaci, si correrebbe il rischio di compromettere la relazione con le comunità locali e gli stakeholder, portando a possibili restrizioni forzate del traffico aeroportuale o addirittura a conseguenze legali. L'assenza di un dialogo aperto e costruttivo con la comunità locale rappresenterebbe un rischio rilevante per il Gruppo, poiché potrebbe generare ostilità verso l'aeroporto e le sue attività, aumentando conflitti sociali e tensioni pubbliche. Al tempo stesso, questo dialogo costituisce anche un'opportunità per il Gruppo, come precedentemente descritto, perché gli permette di individuare, monitorare e valutare efficacemente le azioni di mitigazione e i loro effetti.

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
		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
		Libertà di espressione	Operazioni proprie	Coinvolgimento e dialogo con la comunità locale al fine di 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 economici, sociali e culturali delle comunità	Libertà di espressione	Operazioni proprie	Rischio	Rischi derivanti dalla mancata interlocuzione con comunità la 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
		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

Per approfondire il processo di valutazione di impatti, rischi e opportunità legati alle comunità interessate si rimanda al capitolo “Informazioni Generali”, paragrafo “Analisi di doppia materialità e impatti, rischi e opportunità rilevanti per il Gruppo”.

Nel contesto territoriale tipico di uno scalo aeroportuale, le opportunità e i benefici per le comunità coinvolte si estendono su un’area molto più ampia (scala locale, provinciale, regionale e nazionale) rispetto ai rischi, che invece si concentrano su una parte ridotta, normalmente su comunità locali.

Le diverse attività di monitoraggio, descritte nei capitoli precedenti (in particolare ESRS-E) e nei paragrafi successivi, permettono di comprendere come alcune comunità, in base a specifiche caratteristiche o contesti particolari, possano essere maggiormente esposte a rischi legati all’operatività dello scalo.

La definizione, da parte della Commissione Aeroportuale nel Novembre 2023, del Piano di Zonizzazione Acustica Aeroportuale ha rappresentato un passaggio fondamentale per la gestione dell’impatto acustico, a tutela dell’ambiente e della salute dei cittadini. L’attuazione di questo

piano, che regola e controlla l’impatto acustico dell’aeroporto sul territorio circostante, ha assicurato il coinvolgimento diretto delle comunità locali nel processo decisionale, favorendo una partecipazione attiva e trasparente nella definizione del cosiddetto “intorno aeroportuale”, ossia l’insieme delle comunità maggiormente interessate dall’impatto acustico 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, Enti nazionali di assistenza al volo e Comitato Utenti Aeroporto), ha garantito un confronto strutturato, permettendo di adattare il piano alle esigenze del territorio.

3.3.2 POLITICHE RELATIVE ALLE COMUNITÀ INTERESSATE

Oltre ai principi contenuti nella policy di sostenibilità, il Gruppo SACBO ha definito disposizioni specifiche per prevenire e gestire gli impatti sulle comunità interessate, formalizzate in un Position Paper disponibile sul sito istituzionale. In detto documento, SACBO ribadisce l'importanza di garantire, nella pianificazione aeroportuale a lungo termine, un'operatività aeronautica e infrastrutturale compatibile con i limiti ambientali e di convivenza con i territori limitrofi, in linea con le direttive nazionali e regionali.

In aggiunta alla pianificazione di obiettivi ambientali specifici e allo sviluppo di programmi di attuazione e controllo, la policy esprime chiaramente l'intenzione a mantenere rapporti aperti e costruttivi con i diversi Enti ed Amministrazioni del territorio in cui la Società opera, in coordinamento e sotto la vigilanza di ENAC.

SACBO riconosce come la sinergia positiva e simbiotica tra territorio ed aeroporto, sviluppata negli anni con ritmi competitivi paragonabili, se non maggiori rispetto a quelli di altri simili sistemi, debba non solo essere consolidata, ma mantenuta e garantita nel tempo.

Alla policy di Sostenibilità del Gruppo si affiancano e si integrano le politiche, procedure e sistemi di gestione adottati dalle società del Gruppo, che affrontano le tematiche della sostenibilità generando effetti positivi non solo sulle loro operazioni, ma anche sui territori e sulle comunità locali. Le politiche di Qualità, Sicurezza e Ambiente assicurano il controllo continuo delle condizioni di sicurezza e la gestione delle situazioni di emergenza.

La policy di Sostenibilità del Gruppo SACBO si applica a SACBO S.p.A. e alla società sottoposta a direzione e coordinamento, interamente controllata da SACBO S.p.A., BGY International Services Srl. La policy è comunicata e resa disponibile a tutto il personale di Gruppo mediante adeguati canali di comunicazione.

Il Gruppo SACBO, consolidando una cultura di responsabilità, appartenenza e coesione, intende perseguire questi obiettivi comuni e sfidanti, sviluppando le migliori soluzioni strategiche e tattiche. Intende farlo attraverso il continuo bilanciamento dei valori economici, sociali ed

ambientali, in dialogo trasparente e continuo con i propri stakeholder.

Inoltre, SACBO S.p.A. e BGY INTERNATIONAL SERVICES (il "Gruppo SACBO") adottano un Codice Etico per garantire che tutti coloro che collaborano con loro agiscano in modo integro ed etico nelle attività aziendali.

Il Codice Etico definisce i valori e le regole di comportamento che devono essere seguiti da: Dirigenti e vertici aziendali, tutti i dipendenti (sia a tempo pieno sia parziale), i collaboratori esterni (consulenti, professionisti), Partner commerciali e operativi, nonché chiunque abbia rapporti o lavori per il Gruppo.

Gli obiettivi principali del Codice Etico sono il rispetto dei valori etici e il raggiungimento della massima efficienza nei rapporti interni al Gruppo. Analogamente il Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex D.Lgs 231/2001 si applica a tutti gli esponenti aziendali che sono coinvolti, anche di fatto, nelle attività di SACBO considerate a rischio ai fini del decreto, nel dettaglio:

- I componenti del Consiglio di Amministrazione, dell'Organismo di Vigilanza, del Collegio Sindacale, del Comitato Etico Anticorruzione, e i soggetti che operano per la società incaricata della revisione contabile;
- Dirigenti e dipendenti di SACBO;
- Tutti i soggetti terzi che, direttamente o indirettamente, stabilmente o temporaneamente, svolgono attività lavorative in nome e per conto di SACBO (collaboratori/stagisti).

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 costante e l'applicazione delle strategie di sostenibilità e integrità aziendale.

Il Gruppo SACBO guarda al futuro secondo una logica di sviluppo sostenibile dell'aeroporto e di continuità della propria attività, sempre nel rispetto della legalità e nell'interesse della crescita socio-economica del territorio.

Le prospettive evolutive dello scalo sono delineate nel Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA), che consente di

garantire un mix equilibrato di segmenti di traffico, frutto di un bilanciamento tra esigenze industriali, fabbisogni del bacino di traffico servito e compatibilità ambientale.

La centralità del rapporto con il territorio e con le comunità interessate è più volte richiamata nella politica di sostenibilità del Gruppo, la quale identifica la creazione di valore per il territorio come uno degli obiettivi strategici principali. In particolare, la politica valorizza le interazioni economiche connesse allo sviluppo, che generano sinergie e partnership in grado di produrre benefici reciproci per SACBO e per il contesto territoriale di riferimento.

La politica di sostenibilità del Gruppo SACBO, unitamente a tutte le policy ad essa collegate, viene veicolata attraverso diversi canali di comunicazione:

- internamente, mediante pubblicazione sulla intranet aziendale, sessioni formative dedicate e programmi di onboarding per i nuovi assunti;
- esternamente, attraverso il sito web corporate, il Bilancio di Sostenibilità, i social media aziendali e le

comunicazioni rivolte agli stakeholder aeroportuali (compagnie aeree, sub-concessionari, fornitori).

Il Gruppo prevede, inoltre, la realizzazione di audit periodici finalizzati a monitorare l'effettiva comprensione e applicazione della policy, nonché a raccogliere feedback utili al miglioramento continuo.

Considerato il contesto europeo ed italiano in cui il Gruppo SACBO opera in via esclusiva, gli impegni in materia di diritti umani rilevanti per le comunità interessate, inclusi i processi di monitoraggio del rispetto dei Principi Guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani e della dichiarazione dell'OIL sui principi e i diritti fondamentali nel lavoro, risultano pienamente coerenti con la informativa europea e nazionale applicabile. L'aderenza al quadro regolatorio costituisce non solo un principio di policy, ma un dovere garantito dal Gruppo.

Come illustrato al paragrafo 3.3.1, l'approccio al dialogo con le comunità interessate mira a considerarne le istanze, integrandole nello svolgimento delle attività del Gruppo, all'insegna di un equilibrio sostenibile tra le diverse esigenze.

A supporto di tali impegni, il Gruppo ha stabilito nel "Codice Etico Comportamentale" i principi e i valori fondamentali che guidano le attività aziendali. Questi principi si applicano non solo ai dipendenti, ma anche a tutti gli stakeholder, inclusi amministratori, collaboratori e partner, i cui comportamenti possono incidere sulle comunità locali.



3.3.3 PROCESSI DI COINVOLGIMENTO DELLE COMUNITÀ INTERESSATE

SACBO attribuisce un valore strategico alle relazioni con le comunità locali, le Amministrazioni territoriali e i rappresentanti dei cittadini. Per questa ragione, il Gruppo promuove tavoli di confronto e iniziative in sinergia con le esigenze del territorio, partecipando a progetti territoriali, e contribuendo con proprie risorse a opere di rilevanza pubblica. Al fine di gestire impatti e rischi rilevanti e di integrare gli interessi degli stakeholder nelle decisioni strategiche, SACBO ha formalizzato un processo di coinvolgimento delle comunità interessate nelle procedure di compatibilità ambientale, in linea con le normative vigenti.

Un esempio significativo è rappresentato dal processo di definizione del Piano di Sviluppo Aeroportuale, caratterizzato da un approccio partecipativo promosso da ENAC e supportato da SACBO. Il confronto con il territorio ha consentito di individuare obiettivi di sostenibilità che hanno portato alla rimodulazione e all'adeguamento del PSA vigente.

Nell'ambito delle procedure di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) ai sensi del D.Lgs. 152/2006, è stato assicurato il coinvolgimento delle comunità interessate, sia attraverso i loro rappresentanti legittimi sia mediante la partecipazione dei cittadini.

Analogo coinvolgimento è stato attuato nella definizione del Piano di Zonizzazione Acustica Aeroportuale, in coerenza con la normativa sulla Valutazione Ambientale Strategica.

Oltre ai processi regolati dalla normativa, il coinvolgimento delle comunità avviene tramite interlocuzioni con i rappresentanti istituzionali locali. Tutte le istanze ricevute attraverso i canali di comunicazione attivati sono analizzate e ricevono un riscontro di merito.

Il procedimento di VIA, procedimento istruttorio obbligatorio in relazione alla redazione dei Piani di Sviluppo Aeroportuale, costituisce la principale sede strutturata di confronto con il territorio e con le istituzioni competenti sul

tema ambientale connesso allo scalo, definendone anche le modalità e le tempistiche del coinvolgimento.

Nel corso dell'iter autorizzativo del PSA vigente, si sono svolte due consultazioni formali con le Amministrazioni interessate e il pubblico, nel 2018 (a seguito della prima pubblicazione dei documenti) e nel 2020 (a seguito della ripubblicazione dei documenti). All'esito di entrambe le consultazioni, ENAC, di concerto con il gestore aeroportuale, ha introdotto modifiche agli interventi pianificati al fine di temperare le esigenze del territorio. Nel corso dell'istruttoria, sono stati organizzati incontri con il territorio, volti a illustrare e chiarire i contenuti del PSA, sebbene non previsti dalla normativa. In particolare, questi momenti di confronto sono avvenuti con i referenti delle Amministrazioni locali presso la sede del gestore aeroportuale, a ulteriore supporto del processo partecipativo.

In parallelo, SACBO promuove incontri periodici con le Amministrazioni comunali limitrofe allo scalo, che costituiscono momenti di ascolto e scambio sui temi di sostenibilità, dando origine a piani d'azione dedicati, anche in assenza di una frequenza prestabilita.

Il coinvolgimento delle comunità locali è garantito sotto la responsabilità dei vertici aziendali, ovvero il Presidente del Consiglio di Amministrazione e il Direttore Generale, con il supporto della Direzione Infrastrutture e dell'Unità Sviluppo Sostenibile nella cura della documentazione e nelle interlocuzioni con il territorio.

La positiva considerazione delle osservazioni formulate da parte delle comunità locali nel tempo conferma l'efficacia del processo partecipativo e contribuisce a consolidare il ruolo strategico del Gruppo SACBO nel territorio.

Infine, SACBO partecipa periodicamente a tavoli di confronto dedicati con le singole Amministrazioni, al fine di comprendere le istanze delle comunità interessate e valutare l'attivazione di azioni di mitigazione degli impatti negativi e di valorizzazione degli impatti positivi.

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

Il Gruppo SACBO presta particolare attenzione alla gestione corretta e tempestiva degli impatti negativi generati dalle proprie attività di business.

Un ambito chiave per la verifica di eventuali esternalità negative è rappresentato dal monitoraggio dello stato di salute della popolazione residente nelle aree limitrofe allo scalo. In tal senso, il Gruppo SACBO ha promosso in passato, studi mirati alla valutazione dello stato di salute dei residenti, e, anche in ottemperanza alle prescrizioni previste dal decreto VIA, sta procedendo al suo aggiornamento.

Tra gli impatti più significativi sul territorio circostante allo scalo si rilevano quelli connessi all'inquinamento acustico. 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. Il gestore aeroportuale redige, con cadenza quinquennale, la mappatura acustica e il relativo Piano d'Azione sul Rumore, ai sensi del D.lgs. 194/2005 e delle relative linee guida. Tali adempimenti permettono di rappresentare il clima acustico generato dal traffico aeroportuale e di gestire in modo proattivo l'inquinamento acustico con una strategia di lungo periodo.

Un ulteriore strumento fondamentale a tutela delle comunità limitrofe è costituito dal Piano di Zonizzazione Acustica Aeroportuale, elaborato dalla Commissione Aeroportuale. Il Piano suddivide il territorio circostante lo scalo in aree caratterizzate da determinati livelli di esposizione al rumore e definisce, per ciascuna zona, le attività e le destinazioni compatibili con la presenza dello scalo. La pianificazione è integrata dall'individuazione delle procedure antirumore, da parte della medesima Commissione, volte a minimizzare il contributo delle attività aeroportuali al clima acustico complessivo. Dal Piano discendono, nei casi e nei limiti stabiliti dalla normativa, interventi di mitigazione o di risanamento in capo al gestore aeroportuale, inclusi interventi sui recettori sensibili,

quali le abitazioni nell'intorno aeroportuale. Il Piano di Zonizzazione Acustica Aeroportuale è stato approvato in via definitiva nel novembre 2023.

Il rumore di origine aeronautica, caratterizzato dalla serie di eventi acustici relativi ai singoli sorvoli aerei, è misurato dall'indicatore Livello di Valutazione Aeroportuale (LVA), introdotto dal DM 31/10/97 "Metodologia di misura del rumore aeroportuale". L'indice esprime in dB(A) il livello di rumore attribuibile esclusivamente ai movimenti aerei nelle tre settimane di maggior traffico dell'anno solare, individuate in differenti periodi climatici (ottobre-gennaio, febbraio-maggio, giugno-settembre). L'indice LVA è calcolato mediante la media logaritmica degli indici giornalieri, a loro volta determinati sulla base di livelli relativi al periodo diurno (tra le ore 6:00 e le 23:00) e a quello 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 di penalizzazione pari a 10, equiparando il disturbo prodotto da un volo notturno a quello generato da dieci voli effettuati in periodo diurno.

I valori dell'indice LVA vengono rilevati tramite una rete di monitoraggio acustico composta da 8 postazioni fisse, la cui gestione costituisce un obbligo in capo al Gestore Aeroportuale. Nel corso dell'ultimo triennio, il livello di funzionamento delle centraline si è mantenuto stabilmente al di sopra del 98%. SACBO pubblica, con frequenza periodica, sul proprio sito istituzionale i dati relativi ai livelli acustici rilevati e annualmente, sulla base delle tre settimane di maggior traffico individuate da ARPA Lombardia, quantifica il valore dell'indice LVA per ciascuna postazione fissa.

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

LIVELLO DI VALUTAZIONE AEROPORTUALE

LVA - dB (A)		
Postazione	2025	2024
Bergamo - Via Linneo	61,0	62,0
Bergamo - Via Quasimodo	63,0	63,5
Bergamo - Via Colognola ai Colli	61,0	62,0
Azzano San Paolo - Via XXIV Maggio	58,5	59,0
Orio al Serio - Largo XXV Aprile	60,0	61,0
Bagnatica - Via delle Groane	68,0	67,5
Seriate - Via Basse	69,0	68,5

Le tre settimane di riferimento per il calcolo dell'indice LVA per l'anno 2025 sono: 26 aprile - 2 maggio per il periodo primaverile, 29 agosto - 4 settembre per il periodo estivo e 9 - 15 ottobre per il periodo invernale. Si precisa che la settimana considerata per il periodo primaverile è quella alternativa presentata nel documento "Stima delle curve del livello di valutazione del rumore aeroportuale (LVA) per l'aeroporto di Orio al Serio - Anno 2025" di Arpa Lombardia datato marzo 2026.

SACBO ha attivato una pluralità di 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, i punti informativi situati all'interno dell'aeroporto, i canali social e un numero verde, prendendo parte a un dialogo aperto e accessibile. Il sistema di gestione delle richieste è strutturato su più livelli, coinvolgendo le diverse unità aziendali: il primo livello è affidato a una società esterna specializzata nel customer care, mentre il secondo livello è curato direttamente da SACBO, per casi di maggiore complessità.

Per le segnalazioni in materia ambientale, l'Unità Sviluppo Sostenibile raccoglie e analizza le istanze ricevute attraverso i canali di comunicazione preposti. Qualora emergano impatti o criticità non previste, il Gruppo SACBO attiva le procedure stabilite nel proprio Sistema di Gestione, adottando azioni di contrasto, mitigazione e monitoraggio prescritte dalla legge o ritenute più idonee. In aggiunta all'ecosistema comunicativo multicanale, il sistema di Whistleblowing è accessibile anche alle comunità locali, che, come tutti gli altri stakeholder, possono segnalare eventuali violazioni normative seguendo le modalità previste dalla relativa procedura.

L'Ufficio Qualità di SACBO considera i reclami una risorsa essenziale per valutare l'efficacia delle proprie strategie

e identificare aree di miglioramento. Ogni segnalazione è presa in carico da un team dedicato e inoltrata all'unità competente per l'adozione delle misure necessarie a fornire una risposta rapida e appropriata.

Ogni richiesta viene registrata e tracciata tramite un sistema dedicato, che ne consente il monitoraggio fino alla completa risoluzione, secondo parametri di follow up e chiusura predefiniti. **Report** settimanali, elaborati con il supporto di specialisti esterni, consentono un monitoraggio continuo e il miglioramento dei processi. Inoltre, il team di assistenza è appositamente formato per gestire le richieste in modo professionale e imparziale, assicurando equità e rispetto per tutti gli utenti.

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

Infine, SACBO ha definito politiche specifiche in materia di protezione dei dati personali per tutti i canali digitali, assicurando la sicurezza delle informazioni e la tutela della privacy degli utenti, in coerenza con il proprio impegno a promuovere un ambiente di comunicazione sicuro e accessibile.

3.3.5 AZIONI E OBIETTIVI CONNESSI ALLE COMUNITÀ INTERESSATE

Le principali azioni del Gruppo SACBO, attuate nel corso dell'anno e pianificate per il futuro, per gestire impatti materiali, rischi e opportunità riguardanti le comunità interessate possono essere così sintetizzate:

Per quanto riguarda la conoscenza dello stato di salute della popolazione residente nelle aree limitrofe, è in corso uno studio epidemiologico volto a valutare una possibile relazione causa-effetto tra l'attività volativa e la salute della popolazione, tenendo conto delle esternalità ambientali acustiche e atmosferiche.

Nell'ambito della gestione delle esternalità acustiche generate dall'attività di volo, nel 2023 SACBO ha attivato un nuovo bando di mitigazione, in linea con le prescrizioni del Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) 2016-2030 e del decreto di compatibilità ambientale n. 238/2022. Questo intervento è in continuità con la serie di misure di mitigazione già promosse nell'ultimo ventennio.

Nel 2025, a seguito della fase di progettazione del 2024 e ottenute le approvazioni necessarie, è stata avviata la fase esecutiva, conclusa nell'agosto 2025, con un investimento CapEx pari a 3,68 milioni di Euro. Gli interventi hanno riguardato 211 abitazioni nei comuni di Bergamo, Grassobbio, Orio al Serio e Seriate, di cui 180 hanno visto la sostituzione degli infissi e 138 l'installazione di impianti di condizionamento dell'aria.

Inoltre, ai sensi del D.Lgs 194/05, che recepisce la direttiva Europea Environment Noise Directive, ogni 5 anni viene redatto un piano di azione per la riduzione del rumore, contenente specifiche misure per limitare le esternalità acustiche generate dall'attività di volo. Nel 2027 è prevista l'aggiornamento della Mappatura Acustica Aeroportuale, che costituirà la base per il successivo aggiornamento del Piano d'azione.

Per quanto concerne il monitoraggio della qualità dell'aria, nel 2025 sono state commissionate a una società specializzata due campagne di monitoraggio nell'intorno dell'aeroporto, una in periodo estivo (agosto) e la seconda in periodo invernale (novembre). I risultati dell'in-

dagine non hanno mostrato criticità legate all'attività di scalo. Inoltre, ad Agosto 2025, con un investimento di circa 87.000 Euro, è stata installata una postazione fissa di rilevamento della qualità dell'aria nel quartiere Colognola di Bergamo, in conformità con le prescrizioni del Decreto 238/2022. Tali monitoraggi sono pianificati su base annuale.

Sempre nell'ambito della riduzione dell'inquinamento atmosferico e della diminuzione dell'impronta di CO2 prodotta dalle attività aeroportuali, si segnala l'avanzamento del progetto BASE (Bergamo Air Side Electrification) cofinanziato dall'Unione Europea, che mira a realizzare un'infrastruttura di ricarica elettrica per l'alimentazione dei mezzi di terra a servizio degli aeromobili e a sostituire le unità di alimentazione a combustibile (Ground Power Unit) con nuovi mezzi totalmente elettrici. Nel 2025 sono entrati in funzione 32 nuovi punti di ricarica elettrica e sono state acquistate 17 GPU elettriche, per un importo CapEx complessivo di 1,9 milioni di euro. Il progetto prevede, inoltre, la realizzazione di ulteriori 32 punti di ricarica per mezzi, l'acquisto di ulteriori 10 GPU elettriche e l'elettificazione degli aeromobili presso l'apron nord. La conclusione di questi interventi è stimata nel biennio 2026-2027, con un impegno stimato in 2.5 Milioni di Euro nel 2026.

Per quanto riguarda lo sviluppo dell'accessibilità ferroviaria allo scalo, tema fondamentale per l'interazione con il Territorio limitrofo e il miglioramento dell'interconnettività tra i diversi mezzi di trasporto, lo studio effettuato originariamente da SACBO nel 2011 ha costituito una base essenziale per gli approfondimenti successivi, consentendo a RFI di sviluppare nel 2017 il primo studio di fattibilità sul percorso.

Ad Aprile 2024 SACBO ha concluso la realizzazione della struttura che collegherà la futura stazione ferroviaria al terminal aeroportuale, con l'apertura della nuova piazza pedonale adiacente all'aerostazione. Nel corso del 2025 sono entrati in piena attività i lavori per la costruzione del tracciato ferroviario, il cui termine è previsto per il 2027.

Nel 2025 il Gruppo SACBO ha consolidato il proprio impegno nella promozione della mobilità sostenibile e

dell'intermodalità, rafforzando il ruolo di Milan Bergamo Airport come hub accessibile e bike friendly. Il conseguimento della certificazione Gold Bike Friendly, testimonia l'attenzione concreta verso lo sviluppo della ciclabilità come strumento chiave per la riduzione delle emissioni di CO₂, il miglioramento della qualità ambientale e il benessere delle persone.

Nel corso dell'anno sono state promosse iniziative rivolte sia ai dipendenti del Gruppo e della Comunità aeroportuale sia al territorio e alle nuove generazioni. In particolare, sono stati organizzati eventi partecipativi e campagne di sensibilizzazione sulla mobilità attiva, tra cui iniziative aziendali dedicate all'uso della bicicletta e progetti educativi rivolti alle scuole secondarie di secondo grado, finalizzati a diffondere la cultura della mobilità responsabile e dello sviluppo sostenibile.

SACBO ha inoltre contribuito al dibattito nazionale sul cicloturismo e sulla mobilità integrata attraverso la partecipazione a convegni e workshop tematici, valorizzando il ruolo strategico degli aeroporti come nodi intermodali. Parallelamente, sono stati potenziati i servizi dedicati ai ci-

clisti e ai cicloturisti, tra cui la bike room attrezzata e le attività informative sul territorio e sulle connessioni ciclabili.

Queste iniziative confermano l'impegno del Gruppo SACBO nel promuovere modelli di mobilità sostenibile, favorire il collegamento tra aree urbane e rurali e contribuire allo sviluppo di un sistema di trasporti più efficiente, inclusivo e orientato al futuro. L'impegno in CapEx relativo ad interventi di accessibilità è risultato pari a circa 114.000 Euro.

Il Gruppo SACBO è attivamente impegnato nella promozione di iniziative formative e di orientamento rivolte ai giovani del territorio. Organizza interventi formativi presso scuole superiori, università e ITS, con l'obiettivo di avvicinare gli studenti al mondo aeroportuale e alle sue opportunità professionali. Parallelamente, accoglie studenti per percorsi di PCTO e tirocini curriculari, offrendo esperienze concrete all'interno dell'aeroporto.

L'azienda promuove visite guidate dedicate agli studenti, per far conoscere loro le attività aeroportuali da vicino, e partecipa a hackathon nelle scuole superiori, stimolando



creatività e competenze innovative. La presenza a fiere di settore rappresenta un ulteriore canale attraverso cui SACBO promuove le opportunità lavorative e formative legate al comparto aeroportuale.

Tra queste iniziative, particolare attenzione è riservata alla formazione e informazione su temi specifici legati alla sostenibilità, come la mobilità sostenibile e la ciclabilità, la gestione energetica, le emissioni in atmosfera e la decarbonizzazione, nonché il recupero, il riciclo e il riutilizzo, insieme alla tutela della biodiversità e naturalità.

L'obiettivo è consolidare e ampliare progressivamente queste attività, aumentando il loro impatto già a partire dal 2026 e proseguendo negli anni a venire.

Le azioni previste nei piani menzionati interessano principalmente le aree adiacenti allo scalo, sebbene per alcuni temi, come ad esempio la riduzione delle emissioni atmosferiche, l'ambito di intervento si estende su una scala più ampia.

Per quanto riguarda l'attività di coinvolgimento delle comunità locali l'area geografica è rappresentata dalle zone di Bergamo e Provincia.

Per le azioni le cui tempistiche non sono già state definite nei paragrafi precedenti, l'orizzonte temporale di riferimento è a medio termine.

Per mitigare gli effetti delle esternalità acustiche, SACBO ha previsto nel corso degli anni interventi di riduzione acustica nelle abitazioni e nelle scuole situate nell'intorno aeroportuale. L'iniziativa prevede l'installazione di infissi e impianti di condizionamento volti a mitigare l'esposizione della popolazione al rumore di origine aeronautica. Attraverso quattro bandi promossi e le attività correlate, SACBO S.p.A. ha investito oltre 12 milioni di euro, intervenendo su 10 edifici scolastici e 738 unità abitative.

Parallelamente, il Gruppo ha promosso interventi di compensazione ambientale sia nell'area aeroportuale che nelle zone limitrofe, quali la realizzazione di barriere antirumore, bonifiche belliche e piantumazioni di nuovi alberi. Sono stati inoltre realizzati altri interventi a favore

delle Pubbliche amministrazioni locali, come le piste ciclabili nell'area circostante l'aeroporto, il miglioramento delle coperture degli istituti scolastici e la realizzazione di reti fognarie.

Si precisa che i costi sostenuti per queste iniziative non sono stati finanziati tramite strumenti di finanza sostenibile, come le obbligazioni verdi, le obbligazioni sociali e i prestiti verdi.

Gli importi descritti al precedente paragrafo rappresentano investimenti in conto capitale (CapEx) che incrementano il valore delle immobilizzazioni di bilancio e comportano uscite monetarie ad attività d'investimento. L'investimento genera inoltre un aumento degli ammortamenti imputati al conto economico, richiedendo specifiche valutazioni sulle fonti di finanziamento.

Il già citato Piano d'Azione Acustica, redatto ai sensi del D.Lgs 194/05 e aggiornato nel 2024, include una mappatura acustica, la valutazione del numero di persone esposte al rumore, le misure già adottate e i progetti futuri, oltre agli interventi pianificati per i prossimi cinque anni.

Riguardo alle azioni inerenti la conoscenza dello stato di salute della popolazione limitrofa al territorio, nel 2014 è stato promosso un primo studio epidemiologico volto a indagare una possibile relazione causa-effetto tra attività volativa e salute della popolazione, considerando le esternalità ambientali acustiche e atmosferiche. Lo scopo principale era verificare se la presenza dello scalo aeroportuale, a parità di condizioni al contorno esistenti, potesse incidere sullo stato di salute della popolazione.

Lo studio ha previsto tre tipi di analisi: incidenza e mortalità delle principali patologie, consumo di specifiche categorie di farmaci, e valutazioni dirette attraverso questionari e misurazione della pressione arteriosa (PA), per indagare ipertensione, insofferenza al rumore ("annoyance") e disturbi del sonno fra la popolazione residente in prossimità dell'Aeroporto.

Lo studio, che si è concluso nel 2014, ha evidenziato come nel periodo esaminato (2006-2011) non sia stato evidenziato un danno alla salute dovuto all'impatto ambientale

dell'attività dell'Aeroporto il "Caravaggio" di Orio al Serio e soprattutto non sia stato evidenziato, come riferito nella letteratura scientifica e come evidenziato per alcuni aeroporti europei ed italiani, un impatto sulla pressione arteriosa dei residenti in vicinanza dell'aeroporto.

È stato però registrato un modesto eccesso nel consumo di farmaci per disturbi gastrici e un moderato aumento nelle prescrizioni di sedativi, ansiolitici, ipnotici e antidepressivi connessi a disturbi del sonno e annoyance, benché la significatività statistica non fosse sempre confermata.

Nel 2018 lo studio è stato aggiornato, confermando l'assenza di danni legati all'attività aeroportuale e rilevando l'azzeramento degli eccessi nel consumo farmacologico registrati in precedenza; per il periodo 2012-2017 non sono state rilevate differenze significative rispetto al resto della provincia di Bergamo.

Nel 2023 è stato avviato un ulteriore aggiornamento dello studio epidemiologico, tuttora in corso, per il quale è stata siglata una convenzione tra SACBO ed ATS. L'aggiornamento dello studio epidemiologico prevede 4 fasi di elaborazione.

La prima fase, conclusa a Novembre 2023 ha analizzato lo stato di salute dei residenti nei Comuni più vicini allo scalo (Treviolo, Stezzano, Lallio, Azzano, Bergamo, Orio al Serio, Grassobbio, Seriate, Brusaporto e Bagnatica) rispetto a quello dei residenti nel resto della provincia di Bergamo.

Sono state prese in considerazione diverse patologie tumorali, cardiovascolari e respiratorie, nonché ricoveri, decessi e uso di farmaci con particolare riferimento ad ansiolitici, anti-gastrici e sonniferi. Pur senza approfondire una relazione diretta causa-effetto con l'aeroporto, i risultati emersi dallo studio non hanno mostrato differenze significative tra lo stato di salute dei due campioni di popolazione analizzati, consentendo di escludere un impatto macroscopico sullo stato di salute dei residenti più prossimi allo scalo.

La seconda fase dello studio, che si è conclusa a Novembre 2024, ha valutato, in relazione ai fattori di rischio de-

rivanti da concentrazioni di inquinanti atmosferici e livelli di rumore, la necessità di approfondire specifiche patologie nella fase successiva.

I risultati ottenuti non hanno mostrato variazioni rispetto a quanto emerso in studi analoghi, confermando la validità delle analisi epidemiologiche pregresse e suggerendo un aggiornamento delle valutazioni di incidenza patologica. I potenziali rischi associati agli inquinanti atmosferici prodotti dall'attività di scalo risultano minimi, mentre quelli connessi a disturbi acustici e annoyance evidenziano valori più alti.

La terza fase, attualmente in corso, prevede un'indagine sanitaria sul campo, con raccolta dati su ipertensione, patologie respiratorie, disturbi del sonno, annoyance acustica e utilizzo di farmaci ansiolitici e ipnotici, analizzando campioni di cittadini esposti e non esposti all'attività aeroportuale.

Le conclusioni consentiranno di valutare con maggiore dettaglio eventuali correlazioni causa-effetto tra presenza dello scalo e lo stato di salute della popolazione.

La quarta e ultima fase, prevista per il 2026, riguarderà l'integrazione e l'interpretazione complessiva dei dati raccolti e la stesura del rapporto conclusivo, con l'obiettivo di chiudere lo studio entro agosto.

In considerazione della rilevanza legata all'impatto acustico generato dall'attività volativa, in piena aderenza rispetto a quanto definito dalla normativa di settore e 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.

Nel 2025 sono proseguite le campagne di monitoraggio acustico, già iniziate nel 2024, utilizzando postazioni mobili, per ampliare e integrare i dati raccolti dalle otto centraline fisse della rete di monitoraggio. Sono state inoltre completate le attività di valutazione delle criticità prodromiche a cui farà seguito redazione del Piano di Abbattimento e Contenimento del Rumore, come stabilito dal decreto citato. Obiettivo di merito è la redazione definitiva del piano per la fine del 2026, nel rispetto delle

tempistiche definite dalla norma e il successivo invio agli stakeholder territoriali interessati (Ministero dell'Ambiente, Regione Lombardia e Amministrazioni Locali interessate) per eventuali osservazioni. In linea con la normativa, il Piano di Abbattimento e Contenimento del Rumore prevederà una serie di azioni ed interventi da conseguirsi entro i cinque anni dalla sua approvazione.

Gli impegni assunti, 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.

In questo contesto, SACBO S.p.A. nel 2025 non si è limitata a individuare le criticità esistenti, ma, in continuità con la sua strategia e con gli impegni descritti, ha realizzato sin da subito una serie di interventi per mitigare l'impatto acustico delle sue attività. Tra gli interventi più rilevanti promossi e realizzati dal Gestore si annoverano: l'incentivazione all'utilizzo di aeromobili di ultima generazione da parte delle compagnie aeree, la limitazione dei decolli notturni sulla pista 28, oltre a interventi di mitigazione diretti sui recettori residenziali (sostituzione degli infissi e realizzazione di impianti di climatizzazione).

Questi interventi di mitigazione, che fino ad oggi sono stati eseguiti a prescindere da qualsiasi valutazione di un reale superamento del valore limite di LVA vigenti, anticipano sin da subito alcune delle possibili azioni che potrebbero essere inserite nel Piano di Contenimento ed Abbattimento del Rumore.

SACBO ha avviato una serie di iniziative volte a migliorare la sostenibilità ambientale e la qualità della vita nelle aree circostanti l'aeroporto. Tra queste, è in fase di realizzazione un percorso ciclopedonale nell'area nord dell'aeroclub, il cui inizio lavori è previsto entro la fine del 2026. Questi interventi fanno parte di un piano più ampio di compensazione ambientale, volto a minimizzare gli impatti delle attività aeroportuali sul territorio.

Nel corso del 2025 SACBO ha ulteriormente rafforzato il proprio impegno a favore dello sviluppo sostenibile del territorio, affiancando alla gestione di Milan Bergamo Airport un'azione continuativa di supporto a iniziative culturali, sociali, sportive ed educative. Tale impegno si è

tradotto in un insieme di interventi rivolto a istituzioni, associazioni ed enti del territorio, selezionati per la loro capacità di generare valore condiviso, favorire la coesione sociale e contribuire alla crescita culturale ed economica della comunità.

Un ruolo centrale è stato svolto dal sostegno alla cultura, anche attraverso strumenti strutturati come l'Art Bonus, che hanno consentito a SACBO di affiancare istituzioni culturali di eccellenza nel consolidamento e nello sviluppo delle proprie attività. In questo ambito rientrano il supporto alla Fondazione Teatro Donizetti, all'Accademia Carrara e al Festival Pianistico Internazionale di Brescia e Bergamo, insieme ad altre iniziative riconosciute a livello nazionale. A tali interventi si affianca il sostegno a manifestazioni culturali di rilievo come il Bergamo Film Meeting, nonché a progetti editoriali e fieristici dedicati alla promozione del libro e della lettura, in collaborazione con Promozioni Confesercenti.

SACBO ha inoltre continuato a investire anche nello sport come strumento di inclusione, educazione e promozione dei valori positivi. Nel 2025 il sostegno ha interessato realtà sportive di primo piano come Atalanta Bergamasca Calcio, eventi di rilievo internazionale quali i Campionati Mondiali di Sci di Schilpario, e manifestazioni sportive territoriali come la Valcavallina Run. È proseguito il supporto allo sport dilettantistico e di base attraverso associazioni come G.M.S. ASD e realtà impegnate nella diffusione dell'attività sportiva a livello locale.

L'attenzione alla formazione e alle nuove generazioni si è concretizzata nel sostegno a istituzioni accademiche e progetti educativi, tra cui l'Università degli Studi di Bergamo, iniziative di orientamento e percorsi di cittadinanza attiva promossi da associazioni quali Ragazzi On The Road, nonché attività culturali e musicali realizzate in collaborazione con enti locali, tra cui il Comune di Seriate. Questi interventi riflettono la volontà di contribuire allo sviluppo del capitale umano e alla crescita delle competenze sul territorio.

Un ulteriore ambito di intervento ha riguardato la valorizzazione del territorio, delle sue tradizioni e delle eccellenze ambientali ed enogastronomiche. In questo contesto si inserisce il sostegno ad associazioni ed enti

come il CAI Bergamo, il Ducato di Piazza Pontida, la Strada del Moscato di Scanzo e diverse pro loco attive nella promozione turistica e culturale dei comuni della provincia, contribuendo alla valorizzazione dell'identità locale e dell'attrattività dell'area.

Nel campo della solidarietà e del welfare di comunità, SACBO ha confermato un impegno costante a favore delle fasce più fragili della popolazione e delle realtà impegnate nel volontariato e nell'assistenza. Tra i principali destinatari figurano la Croce Rossa Valcavallina, la Rinascita Grassobbio RSA, iniziative di sport solidale e cooperazione internazionale come Run4Malawi, nonché associazioni impegnate nel sostegno alle persone in condizioni di fragilità sociale e sanitaria.

Il contributo di SACBO ha inoltre interessato iniziative di carattere religioso e interreligioso, sostenendo realtà quali la Diocesi di Bergamo, la Parrocchia del Sacro Cuore e le ACLI Bergamo, impegnate nella promozione della coesione sociale, del dialogo e del supporto alle comunità locali.

Infine, nel 2025 SACBO ha continuato a sostenere il mondo dell'informazione e dell'editoria locale, riconoscendo

il loro ruolo nel rafforzare la consapevolezza e la partecipazione della comunità. In questo ambito rientrano i contributi a testate e periodici quali Città dei Mille, Oltre le Barriere (la rivista ufficiale dell'Unione Invalidi Civili di Bergamo), Economica Magazine e Italia Più, attive nella diffusione di contenuti culturali, sociali ed economici legati al territorio.

Nel complesso, l'insieme delle iniziative sostenute nel 2025 dimostra un approccio integrato alla sostenibilità, attraverso il quale SACBO interpreta il proprio ruolo non solo come gestore aeroportuale, ma come partner responsabile, attento allo sviluppo equilibrato del territorio e al benessere delle comunità che lo abitano.

Si segnala, infine, l'impatto positivo del Gruppo sulla comunità locale, attraverso la redistribuzione della ricchezza generata sul territorio. Di seguito si riportano i dati calcolati con il modello ACI Europe, basati su un traffico passeggeri previsto per il 2025 pari a 16.937.976 e un traffico merci di 24.531 tonnellate:

Impatto	PIL (mln di euro)		Posti di lavoro	
	2025	2024	2025	2024
Diretto	634,55	649,07	11.321	11.580
Indiretto	590,89	604,41	9.849	10.075
Indotto	211,75	216,59	7.925	8.106
Catalitico	2.243,09	2.243,09	32.645	32.645
Totale	3.680,28	3.713,16	61.740	62.406

L'efficacia delle azioni e delle iniziative promosse dal Gruppo SACBO, volte al coinvolgimento delle comunità locali, viene monitorata e valutata informalmente tramite i feedback ricevuti dai partecipanti, analizzandone il grado di soddisfazione e individuando eventuali aree di miglioramento, al fine di garantire il raggiungimento dei risultati attesi.

In merito alle azioni individuate e descritte nei precedenti paragrafi si evidenzia come i processi utilizzati per la loro

individuazione siano basati su tre ambiti principali. Il primo è quello delineato all'interno della norma di settore stessa, ambientale, sociale o di governance applicabile al Gruppo. Il secondo trae origine dai risultati dei monitoraggi, prevalentemente ambientali, orientati al miglioramento continuo dei KPI attraverso interventi mirati, come il target di zero emissioni al 2050 per la neutralità climatica. Il terzo ambito si basa sul dialogo costante con gli stakeholder territoriali e i rappresentanti della comunità, costituendo sia un elemento di affinamento

delle azioni individuate attraverso i primi due ambiti, sia un ulteriore metodo di valutazione delle istanze rispetto ad esigenze specifiche.

Le attività di monitoraggio adottate per la pianificazione degli interventi, integrate ad ulteriori verifiche specifiche a seconda delle azioni intraprese, consentono di accertare che i processi volti a prevenire o porre rimedio agli impatti negativi siano rilevanti ed efficaci.

Come meglio specificato nel capitolo "Impatti, rischi e opportunità rilevanti connessi alle comunità interessate", il consolidamento della positiva e simbiotica sinergia creata tra territorio ed aeroporto, garantisce il mantenimento della competitività dello scalo o del territorio rispetto al macrosistema del Nord Italia, la cui perdita costituirebbe ad un progressivo deterioramento del tessuto economico raggiunto dal territorio, e una diminuzione della connettività.

L'inefficacia delle azioni individuate per mitigare le maggiori esternalità ambientali comporterebbero il rischio di danneggiare le relazioni con le comunità locali e gli stakeholder con conseguenti rischi relativi a possibili limitazioni forzate del traffico aeroportuale, o implicazioni legali.

La mancanza di un dialogo trasparente e costruttivo potrebbe inoltre generare ostilità nei confronti dell'aeroporto, aumentando tensioni sociali e conflitti pubblici, aspetto di rilevante rischio per il Gruppo.

Le opportunità formative specialistiche offerte dall'aeroporto e le azioni di mantenimento e potenziamento dell'offerta formativa presentata in precedenza, rappresentano un'ulteriore opportunità di crescita sostenibile attuata tra comunità e infrastruttura aeroportuale.

Infine, la promozione diretta o compartecipata da parte del Gruppo SACBO ad attività culturali, oltre a contribu-



ire alla crescita intellettuale del contesto limitrofo allo scalo, favorisce anche l'evidenziazione dell'impegno e interesse del Gruppo nei confronti di uno dei principali obiettivi ESG, l'istruzione.

Per evitare di causare o contribuire a causare impatti negativi rilevanti sulle comunità interessate il Gruppo SACBO, come già espresso precedentemente, imposta una strategia di monitoraggio continuo e preventivo, soprattutto riguardo alle esternalità ambientali che possono influenzare il contesto territoriale limitrofo, verificando così la necessità di eventuali azioni correttive.

Per quanto riguarda l'accessibilità in ambito meso-scalare, il Gruppo partecipa a tavoli congiunti con enti istituzionali e sovra-territoriali per valutare possibili miglioramenti del sistema infrastrutturale sovraordinato, allo scopo di minimizzare eventuali criticità.

Ad oggi non risultano segnalazioni di gravi problemi o incidenti relativi ai diritti umani delle comunità connesse all'attività aeroportuale.

Gli obiettivi definiti dal Gruppo SACBO riguardo alle azioni con effetti sulle comunità interessate seguono nella quasi totalità dei casi un momento di confronto e condivisione con i legittimi rappresentanti delle comunità stesse.

La condivisione avviene tramite i già citati incontri e momenti di confronto con le Amministrazioni Comunali o con gli stakeholder accademici/formativi coinvolti nei piani del Gruppo, in linea con le norme applicabili.

Inoltre, nelle occasioni di dialogo citate, vengono condivisi, analizzati e discussi gli effetti delle azioni intraprese per valutarne l'efficacia rispetto agli obiettivi prefissati.

Infine, durante i momenti di confronto, il Gruppo raccoglie feedback relativi ai miglioramenti derivanti dalle azioni implementate così come percepiti dalle comunità coinvolte.



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

SACBO adotta una politica commerciale orientata a favorire l'accessibilità aerea per diverse categorie di passeggeri, grazie anche alla presenza significativa di vettori low cost, che continua a sostenere lo sviluppo dello scalo. In parallelo, il Gruppo individua proposte commerciali nei settori food, retail e servizi, in grado di rispondere alle esigenze dei passeggeri, selezionando partner economicamente sostenibili nel lungo periodo.

SACBO valuta e adegua con continuità le proprie strategie commerciali, ponendo come criterio prioritario l'analisi dei potenziali ed effettivi impatti negativi sui consumatori finali e individuando azioni volte alla loro prevenzione e mitigazione.

Contestualmente, le strategie sono delineate in modo da minimizzare i rischi economici e massimizzare le opportunità, anche attraverso la selezione di compagnie aeree e destinazioni coerenti con la domanda locale e lo sviluppo di attività Non Aviation, in linea con le aspettative del mercato. SACBO opera, inoltre, nel rispetto di elevati standard di efficienza commerciale e operativa, al fine di rafforzare l'attrattività dello scalo per partner e passeggeri.

Considerate le categorie di soggetti coinvolti nelle attività Aviation e Non Aviation di SACBO - principalmente compagnie aeree, affidatari, passeggeri, accompagnatori e operatori aeroportuali - quelli potenzialmente più esposti a impatti negativi sono i passeggeri e le compagnie aeree.

Tra i rischi di carattere generale, la possibile perdita di dati e informazioni sensibili, nonché la violazione della privacy dei viaggiatori, si confermano elementi fondamentali per il mantenimento della fiducia del pubblico nei confronti della società e dei servizi offerti. Il gestore aeroportuale tratta diverse informazioni riservate che devono essere adeguatamente conservate e custodite. Un'eventuale compromissione della riservatezza di questi dati potrebbe generare danni diretti ai singoli passeggeri, alla compagnia aerea e al gestore stesso, compromettendone l'affidabilità.

Un ulteriore rischio di particolare rilievo riguarda la sicurezza dei passeggeri all'interno dell'aeroporto, oltre a quella delle comunità circostanti. Eventuali minacce alla sicurezza possono determinare costi imprevisti, come l'introduzione di misure di sicurezza aggiuntive, evacuazioni o interruzioni delle operazioni, con conseguenti impatti economici e operativi.

Infine, un ulteriore fattore di rischio per il Gruppo è rappresentato dal sovraffollamento delle infrastrutture aeroportuali, in particolare in caso di aumento dei ritardi dei voli. Questo scenario può costituire una criticità per la salute e la sicurezza pubblica e incide sulla sostenibilità finanziaria dello scalo, generando costi aggiuntivi per la gestione dei flussi in aggiunta a possibili sanzioni per superamento dei limiti legali di capienza.

Potenziali impatti negativi possono derivare dall'attivazione di rapporti commerciali specifici con compagnie aeree operanti verso destinazioni caratterizzate da una limitata attrattività rispetto alla domanda locale, nonché dall'insediamento di negozi e servizi non del tutto allineati alle esigenze dei passeggeri che frequentano lo scalo.

Di contro, l'introduzione da parte del Gruppo SACBO e dei suoi partner commerciali di processi innovativi, l'alto livello di accessibilità delle infrastrutture aeroportuali e l'espansione della rete di destinazioni a prezzi competitivi contribuiscono in modo significativo al miglioramento della qualità dei servizi offerti ai passeggeri. In particolare, l'ampliamento della rete di destinazioni, se supportato da pratiche commerciali corrette e responsabili, rappresenta un'importante opportunità economica per il Gruppo.

Al fine di incrementare il comfort, la rapidità dei processi e l'accessibilità complessiva dei servizi, e quindi la soddisfazione dei passeggeri, SACBO ha adottato e continua a implementare soluzioni digitali innovative, come il self check-in e il potenziamento dei servizi di e-commerce tramite piattaforma. Allo stesso tempo, sono stati sviluppati spazi e servizi innovativi dedicati al benessere dei passeggeri, tra cui family lane, lounge, fast track e aree per i bambini.

SACBO raccoglie con regolarità feedback da parte dei passeggeri attraverso questionari, interviste e sondaggi in merito alla qualità dei servizi erogati e alla percezione complessiva dell'offerta aeroportuale, con l'obiettivo di favorire un miglioramento continuo della relazione con gli utilizzatori finali e rafforzare un approccio partecipativo.

Per massimizzare le opportunità di business, sia in ambito Aviation sia Non Aviation, SACBO ha adottato una politica commerciale inclusiva, orientata a rispondere alle esigenze del maggior numero possibile di consumatori e utilizzatori finali. Questo approccio mira a evitare strategie eccessivamente targettizzate che potrebbero favorire alcuni segmenti a discapito di altri. In questo contesto, SACBO si impegna a garantire infrastrutture e servizi adeguati a tutte le tipologie di passeggeri, inclusi viaggiatori leisure e business, con mobilità normale o ridotta, nel rispetto delle diverse esigenze (linguistiche, religiose, culturali etc.), in coerenza con il principio di inclusione.

Il gruppo SACBO si impegna inoltre ad assicurare la tutela dei diritti degli utilizzatori finali, compresi quelli dei loro delegati o rappresentanti legittimi, in conformità con le normative italiane ed europee in materia di protezione dei consumatori e dei diritti dei passeggeri.

Il soddisfacimento delle esigenze di passeggeri, compagnie aeree e affidatari è riconosciuto come elemento fondamentale per la continuità e lo sviluppo del business e orienta l'adozione di una strategia di miglioramento continuo della qualità del servizio e dell'esperienza aeroportuale.

In tale ambito, il Gruppo garantisce un ambiente non discriminatorio, inclusivo e accessibile per tutti gli utenti, assicurando pari diritti e opportunità a tutti gli stakeholder coinvolti. In ottemperanza alle normative di settore, il Gruppo adotta una comunicazione chiara e trasparente sui diritti dei passeggeri e applica misure rigorose in materia di protezione dei dati personali dei passeggeri e dei clienti diretti.

Nello svolgimento della propria attività di business, Sacbo promuove il coinvolgimento attivo degli stakeholder nel processo decisionale, attraverso incontri periodici con i diversi attori del sistema aeroportuale, finalizzati alla raccolta di feedback e al confronto sugli sviluppi futuri dello scalo.

Le tabelle successive riportano in sintesi gli impatti, i rischi e le opportunità (IRO) rilevanti individuati dal Gruppo SACBO con riferimento 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
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
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
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
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

Per approfondire il processo di valutazione di impatti, rischi e opportunità legati ai consumatori e utilizzatori finali si rimanda al capitolo "Informazioni Generali", paragrafo "Analisi di doppia materialità e impatti, rischi e opportunità rilevanti per il Gruppo".

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", nonché l'impegno 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 del Gruppo e ne rappresentano la Vision e la Mission.

Oltre ai principi definiti nella Politica di Sostenibilità del Gruppo SACBO, le politiche adottate per la gestione degli impatti materiali sui consumatori e sugli utilizzatori finali, nonché dei rischi e delle opportunità materiali associati, trovano una declinazione più puntuale nella Politica Integrata che costituisce il riferimento del Sistema di Gestione Integrato (SGI) del Gruppo. A questo documento si rimanda per l'elenco dettagliato delle politiche adottate in ambito ambientale, sociale e di governance.

Il Sistema di Gestione Integrato (SGI) del Gruppo SACBO rappresenta un approccio unificato alle normative ISO applicabili: qualità (ISO 9001), ambiente (ISO 14001), salute e sicurezza sul lavoro (ISO 45001) e sicurezza delle informazioni (ISO 27001). Tale scelta, adottata su base volontaria, consente una gestione coordinata di queste quattro aree strategiche con l'obiettivo di garantire un processo di miglioramento continuo. L'integrazione delle certificazioni ISO 9001, ISO 14001, ISO 45001 e ISO 27001 fornisce al Gruppo una base solida e coerente per il raggiungimento di elevati livelli di performance, conformi agli standard internazionali.

Le certificazioni ISO standardizzano i processi aziendali di SACBO, a definire parametri chiari per il conseguimento degli obiettivi e a promuovere un approccio sistematico di ottimizzazione.

Nel complesso, il Sistema di Gestione Integrato facilita una gestione efficace e coerente dei requisiti normativi e rafforza la capacità del Gruppo di adattarsi alle evoluzioni del mercato e di rispondere alle esigenze degli stakeholder, inclusi consumatori e utilizzatori finali.

La Politica di Sostenibilità del Gruppo SACBO si applica a SACBO S.p.A. e alla società soggetta a direzione e coordinamento, BGY International Services Srl, interamente controllata da SACBO S.p.A.

Il campo di applicazione del Sistema di Gestione Integrato di SACBO, relativo a qualità, ambiente, salute e sicurezza sul lavoro e sicurezza delle informazioni, riguarda, per quanto attiene ai consumatori e agli utilizzatori finali, le seguenti attività:

- progettazione ed erogazione dei servizi;
- gestione delle emergenze aeroportuali;
- coordinamento e supervisione delle attività aeroportuali non Aviation gestite da terzi (commerciali, ristorazione, pulizie, parcheggi);
- fornitura e garanzia di qualità dei dati aeronautici;
- progettazione ed erogazione di attività formative in ambito aeroportuale, sia in modalità tradizionale sia tramite e-learning.

Le politiche alla base del Sistema di Gestione Integrato (SGI) applicato da BGY International Services S.r.l. (BIS) si riferiscono invece al seguente ambito di applicazione:

- servizi ai passeggeri
- servizi di rampa
- controlli voli e messaggistica
- assistenza bagagli
- gestione merci e posta
- formazione

La supervisione e l'attuazione di queste politiche sono affidate al Direttore Generale, in collaborazione con il Chief Sustainability Officer e il Responsabile del Sistema di Gestione Integrato, garantendo un monitoraggio continuo e l'effettiva applicazione delle strategie di sostenibilità e integrità aziendale.

SACBO opera in un contesto fortemente regolamentato e ha ottemperato a tutti i requisiti necessari per il rilascio della certificazione ENAC, quale gestore aeroportuale. Il Gruppo ha, inoltre, recepito integralmente i requisiti legislativi e normativi applicabili a livello nazionale e internazionale.

In questo quadro, SACBO redige la Carta dei Servizi, in conformità alle disposizioni della Circolare ENAC GEN 06 e del Regolamento (CE) n. 1107/2006, nonché della Circolare GEN 02B per quanto riguarda i servizi erogati alle persone con disabilità e a ridotta mobilità. La Carta dei Servizi costituisce uno strumento di miglioramento continuo della qualità, di informazione trasparente all'utenza sui livelli di servizio garantiti e di verifica del rispetto degli standard dichiarati.

I principi fondamentali cui si ispirano la Direttiva e la Carta della mobilità sono l'eguaglianza e l'imparzialità, la continuità nell'erogazione del servizio pubblico e la corretta informazione all'utenza, anche in formato accessibile.

In applicazione del Regolamento (CE) N.1107/2006, SACBO garantisce i servizi di assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità (PRM), includendo una vasta gamma di esigenze, quali disabilità fisiche, uditive o visive, nonché condizioni di natura intellettuale o comportamentale (ad esempio autismo e Alzheimer).

Il Gruppo SACBO si impegna costantemente ad affrontare le sfide derivanti dall'evoluzione del settore aeronautico, adottando una strategia aziendale volta a rispondere alle condizioni di mercato e alle aspettative dei diversi portatori di interesse (clienti, vettori, dipendenti, comunità, istituzioni, azionisti). Le strategie aziendali, così come i fattori interni ed esterni che incidono sui risultati attesi del Sistema di Gestione, sono oggetto di monitoraggio ed analisi da parte dell'Alta Direzione, che definisce gli obiettivi e ne supporta l'attuazione. Le esigenze e le aspettative delle parti interessate sono costantemente valutate e, ove pertinenti, integrate come requisiti del Sistema di Gestione.

Le politiche di BIS e SACBO sono rese disponibili alle parti interessate e a chiunque ne faccia richiesta tramite pubblicazione sul sito internet e sulla rete informatica aziendale. La loro comprensione e applicazione sono promosse fin dai percorsi formativi introduttivi per il personale neoassunto. Il Gruppo mette a disposizione le risorse necessarie per l'attuazione delle politiche e ne verifica periodicamente la conformità, nell'ambito del riesame della direzione, rispetto al campo di applicazione,

alla struttura organizzativa e alle aspettative dei portatori di interesse, apportando eventuali adeguamenti.

Il gruppo SACBO si distingue per l'impegno nella promozione di un ambiente di lavoro inclusivo e multiculturale, caratterizzato dalla presenza di personale proveniente da circa 30 nazioni diverse. La valorizzazione delle diversità culturali rappresenta un elemento qualificante che contribuisce al miglioramento del servizio offerto e alla soddisfazione dei passeggeri.

L'Unione Europea ha individuato nella tutela e nella diffusione dei diritti dei passeggeri una priorità strategica, promuovendo una conoscenza diffusa delle prerogative e delle regole del trasporto aereo come elemento essenziale per il raggiungimento di elevati livelli di qualità del servizio.

In tale contesto, SACBO ha assicurato la pubblicazione sul proprio sito della Carta dei Diritti dei passeggeri, predisposta da ENAC, nonché della Carta dei Servizi, resa anch'essa accessibile al pubblico.

La Carta dei Servizi, redatta d'intesa con il Ministero dei Trasporti e resa esecutiva dal Decreto del Consiglio dei ministri del 30 Dicembre 1998, testimonia l'attenzione del Gruppo nel rapporto con i passeggeri. SACBO si impegna a monitorare con continuità la soddisfazione dell'utenza e a rendere pubblici annualmente i risultati tramite indicatori strutturati, suddivisi per tipologia di servizio.

Il Gruppo SACBO intende consolidare il proprio ruolo di motore di sviluppo economico e sociale nel territorio di riferimento, coniugando le esigenze dei clienti (compagnie aeree, passeggeri, spedizionieri, affidatari ed altri operatori), attraverso un confronto continuo con le migliori tecnologie ed innovazioni di prodotto adottate dalle principali realtà aeroportuali europee, al fine di garantire livelli di qualità coerenti con le aspettative espresse e implicite dei clienti e delle altre parti interessate.

Parallelamente, il Gruppo persegue il mantenimento di una posizione finanziaria solida e duratura, adottando un approccio attento al fattore umano. In questo quadro, la sostenibilità economica convive con il pieno rispetto dei

requisiti applicabili, promuovendo uno sviluppo occupazionale equilibrato che favorisca la crescita professionale e valorizzi i principi di dignità della persona, rispetto reciproco e giustizia.

Oltre alla piena conformità ai requisiti legislativi obbligatori, le politiche adottate dal Gruppo SACBO, in quanto parte integrante di un Sistema di Gestione Integrato certificato ISO, garantiscono l'allineamento agli standard riconosciuti a livello nazionale ed europeo, anche con riferimento alla tutela dei consumatori e degli utilizzatori finali.

3.4.3 PROCESSI DI COINVOLGIMENTO DEI CONSUMATORI E DEGLI UTILIZZATORI FINALI

SACBO ha integrato il proprio sistema di rilevazione e misurazione della customer experience con l'uso degli smile-in, strumenti che consentono una raccolta immediata e intuitiva delle percezioni dei passeggeri in merito all'esperienza vissuta all'interno dell'aeroporto. Gli smile-in costituiscono un supporto di analisi e confronto, permettendo una valutazione efficace del livello di soddisfazione dei passeggeri.

Il punto di vista dei consumatori e utilizzatori finali rappresenta un elemento centrale per il miglioramento continuo delle attività del Gruppo SACBO. A questo scopo, il Gruppo adotta diverse modalità di coinvolgimento diretto lungo le differenti fasi del percorso del passeggero, tra cui la fornitura di informazioni tempestive e di assistenza diretta tramite il sito web, un numero verde dedicato e i punti informativi all'interno dell'aerostazione.

Le indagini di customer feedback, volte a raccogliere le opinioni dei consumatori finali, consentono a SACBO di analizzare le dinamiche e le esigenze del mercato, nonché di identificare i punti di forza e le aree di miglioramento dell'offerta commerciale, supportando l'adattamento e l'ottimizzazione della strategia di sviluppo.

A tali analisi si affianca la valutazione degli andamenti economici degli affidatari commerciali, finalizzata a individuare i format che meglio rispondono alle esigenze dei passeggeri. Contestualmente, i dati sul numero di passeggeri e sul coefficiente di riempimento delle rotte

te forniscono elementi utili per verificare l'allineamento dell'offerta Aviation con la domanda effettiva.

Le attività di monitoraggio della qualità dei servizi comprendono sondaggi, interviste, analisi dei feedback sui social media e visite mensili di mystery client. Queste campagne si svolgono su base annuale nei mesi di maggio, luglio e settembre. Per arricchire e qualificare il feedback ricevuto, SACBO collabora con società specializzate nella conduzione di rilevazioni tramite questionari, interviste e sondaggi.

Per garantire che le esigenze dei consumatori siano costantemente integrate nelle strategie aziendali, SACBO organizza incontri periodici con le principali associazioni dei consumatori, tra cui ADICONSUM, ADOC e FEDERCONSUMATORI. Inoltre, il Gruppo partecipa al programma Airport Service Quality (ASQ) di ACI WORLD, volto a misurare la qualità percepita dai passeggeri. Con cadenza trimestrale, vengono effettuate interviste che contribuiscono alla definizione dell'indice complessivo di soddisfazione del cliente (Customer Satisfaction Index - CSI), espresso su una scala da 1 a 5. Nel 2025, SACBO ha registrato un punteggio CSI pari a 3,90, a fronte di una media di 4,11 per gli altri scali italiani e di 4,14 per gli scali europei. Tra gli aspetti più apprezzati dai passeggeri figurano la facilità di individuazione dell'area check-in, il tempo di attesa al check-in, la cortesia del personale e la qualità delle coincidenze con altri voli.

Nel corso delle rilevazioni 2025 presso Milano Bergamo, il campione intervistato ha evidenziato una prevalenza di clientela giovane, con il 61% dei passeggeri sotto i 45 anni e il 38% sotto i 35 anni; le donne rappresentano il 51% del totale. Il 94% delle prenotazioni avviene online e il 29% dei passeggeri utilizza frequentemente il trasporto pubblico.

Il Direttore Generale, quale massimo responsabile operativo, assicura che il coinvolgimento dei consumatori e degli utilizzatori finali avvenga in modo strutturato ed efficace, orientando l'approccio aziendale sulla base dei risultati delle rilevazioni.

Le informazioni raccolte vengono analizzate per sostenere il miglioramento continuo dei servizi e la progettazione

di nuove soluzioni, in coerenza con le esigenze espresse dai consumatori, che confluiscono anche nella redazione della Carta dei Servizi, in conformità alla Circolare ENAC GEN 06.

L'efficacia ed il gradimento delle iniziative di coinvolgimento dei consumatori finali sono valutati attraverso le interviste e il monitoraggio dei reclami.

Con riferimento specifico ai passeggeri a ridotta mobilità (PRM), SACBO effettua una rilevazione continuativa della soddisfazione, come previsto dalla Circolare ENAC Gen.02B., a tal fine, è stato predisposto un questionario dedicato, collocato presso la Sala Assistenza PRM (Sala Amica) e sviluppato in collaborazione con le associazioni di persone con disabilità. I dati raccolti vengono analizzati su base mensile e gli standard di qualità dei servizi di assistenza costituiscono parte integrante della Carta dei Servizi del gestore (di cui alla Circolare ENAC GEN 06).

Per garantire un dialogo strutturato e continuo, SACBO organizza un incontro annuale con le principali associazioni rappresentative delle persone con disabilità, come ANMIC, UIC ed ENS. Durante l'evento, vengono presentati i progetti infrastrutturali per migliorare l'accessibilità, condivise le analisi statistiche e discusse le criticità emerse, con l'obiettivo di migliorare progressivamente l'esperienza aeroportuale per tutti i passeggeri.

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 elevati standard di qualità del servizio e tempi di risposta efficienti e definiti. Per valutare l'efficacia dei rimedi, il Gruppo monitora indicatori di performance operativi (KPI), quali, ad esempio, la tempestività e l'efficacia delle risoluzioni i tempi di risposta. Inoltre, SACBO pianifica audit interni di qualità con cadenza annuale, volti a individuare opportunità di miglioramento e a monitorarne l'implementazione. La frequenza dei reclami ricorrenti è analizzata per verificare se le soluzioni adottate abbiano eliminato o ridotto le criticità, anche tramite la verifica dei processi interni.

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

Come precedentemente descritto, SACBO ha messo a disposizione diversi canali di comunicazione per consentire ai consumatori e agli utilizzatori finali di esprimere necessità, segnalare criticità o richiedere assistenza. Tra questi, rientrano 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 canali social, presidiati da un team dedicato, che risponde tempestivamente a richieste e segnalazioni. Per garantire una gestione rapida ed efficace delle richieste, 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 organizzativi, coinvolgendo diverse unità aziendali. La gestione del customer care di primo livello è affidata a una società esterna specializzata, mentre SACBO interviene direttamente per la gestione dei casi più complessi o problematici, assicurando continuità, tracciabilità e appropriatezza delle risposte fornite.

Il Gruppo SACBO garantisce una gestione efficace delle segnalazioni e dei reclami presentati 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 ricevimento. Questo processo permette a SACBO di adattare in modo efficace i propri servizi alle esigenze dei consumatori, assicurando un progressivo allineamento alle aspettative e agli standard di qualità richiesti. Il meccanismo di gestione delle segnalazioni è ulteriormente approfondito nel paragrafo successivo.

L'unità commerciale utilizza i reclami come fonte informativa per valutare l'efficacia delle politiche commerciali e individuare opportunità di miglioramento. Le criticità emerse sono analizzate congiuntamente alle altre direzioni coinvolte al fine di assicurare un miglioramento continuo. Anche i feedback raccolti tramite i canali social

sono considerati una risorsa rilevante per la valutazione dell'esperienza dei passeggeri e per la pianificazione di future azioni commerciali.

Ogni segnalazione è tracciata attraverso un sistema di gestione delle richieste, che consente di monitorare l'evoluzione dalla presa in carico fino alla risoluzione.

Sono definiti parametri di follow-up e chiusura, con l'obiettivo di assicurare che nessun problema resti irrisolto. A supporto di questi processi, una società esterna fornisce **report** settimanali di dettaglio per analizzare lo stato delle richieste ricevute e verificare l'efficacia dei canali di assistenza messi a disposizione da SACBO.

Per valutare l'efficacia della comunicazione relativa all'accessibilità dei canali di assistenza, SACBO utilizza diversi strumenti di analisi, tra cui il continuo monitoraggio del traffico e dell'utilizzo dei canali di comunicazione, come il sito web, il numero verde e i punti informativi presenti in aeroporto, al fine di verificare l'effettivo accesso dei clienti a tali 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 Aviation che per quello Non Aviation, adottando modifiche organizzative, di processo, di layout e procedurali finalizzate a facilitare le operazioni e mitigare gli impatti negativi sui passeggeri, nonché i rischi connessi.

L'approccio di intervento relativo ad attività Non Aviation avviene tramite attività di rilevazione della qualità del servizio offerto dai food e retail in collaborazione con una società esterna specializzata in mystery client. In caso di disservizi rilevati, segue un confronto con l'affidatario per l'individuazione di azioni idonee a mitigare in futuro gli impatti negativi rilevanti sui consumatori.

Nel settore Aviation, SACBO monitora l'andamento delle rotte attive, identificando quelle che presentano criticità e attuando strategie promozionali per stimolare la domanda. In termini di qualità del servizio, il Gruppo presidia indicatori quantitativi, come i tempi di attesa al check-in,

ai controlli di sicurezza e dei passaporti, alla riconsegna bagagli, misurando il grado di soddisfazione dei passeggeri secondo le modalità precedentemente presentate. Sul piano infrastrutturale, SACBO realizza una manutenzione continua, programmata, preventiva e correttiva, monitorando costantemente il livello di servizio offerto e intervenendo per adeguarlo alle esigenze in evoluzione dei passeggeri.

Con riferimento alle 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 identificato in modo strategico destinazioni e mercati prioritari, con l'obiettivo di cogliere le opportunità derivanti dall'espansione della rete di voli e di migliorare l'offerta complessiva dello scalo.

Le strategie aziendali sono orientate a un orizzonte temporale di medio-lungo termine; nel settore Aviation, invece, si pone l'accento sulla reattività nel cogliere le opportunità di mercato nel più breve tempo possibile, tenuto conto del ruolo centrale delle compagnie aeree, che agiscono come decisori finali e ne determinano le tempistiche di attuazione.

Nel contesto Non Aviation, SACBO ha inoltre sviluppato un Piano Commerciale, interno alla Direzione Commerciale, che definisce strategie e azioni volte a ottimizzare e potenziare il business, in collaborazione con gli affidatari esistenti e con potenziali nuovi partner. Le attività individuate si concentrano principalmente sulle seguenti aree:

- accessibilità alle strutture aeroportuali e miglioramento della qualità dei servizi;
- iniziative per l'inclusione di tutti i passeggeri;
- sicurezza dello scalo;
- iniziative per la protezione dei dati.

Per quanto concerne lo sviluppo delle infrastrutture, la programmazione degli interventi è definita in coerenza con il Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) e, a cascata, con il Piano degli Interventi e il budget aziendale. Questi strumenti assicurano una gestione pianificata e coordinata degli investimenti infrastrutturali, essenziali per sostenere la crescita dello scalo e il miglioramento dei servizi offerti.

Con riferimento alle opportunità di sviluppo, SACBO opera su un duplice fronte commerciale, Aviation e Non Aviation, su scala nazionale e internazionale. Gli attori coinvolti nello sviluppo del business comprendono compagnie aeree, tour operator e affidatari, oltre agli utilizzatori finali, quali passeggeri, accompagnatori e operatori aeroportuali.

L'ambito di applicazione delle azioni definite interessa diverse scale geografiche: a livello locale, per quanto concerne l'infrastrutturazione e lo sviluppo delle capacità operative; a livello nazionale e internazionale, con riferimento alle attività di sviluppo, alla qualità e alla gamma di servizi e prodotti offerti. I soggetti coinvolti nello sviluppo del business includono sia i clienti (compagnie aeree, tour operator e affidatari) che gli utilizzatori finali (passeggeri, accompagnatori e operatori aeroportuali).

A supporto della promozione internazionale dello scalo, SACBO partecipa attivamente a eventi e fiere di settore, incrementando la visibilità dell'aeroporto e collaborando con le compagnie aeree operative per la promozione delle rotte, delle destinazioni e dei servizi aeroportuali.

Dal punto di vista dello sviluppo commerciale e della rete, il 2025 si è confermato un anno positivo. L'ingresso di tre nuove compagnie aeree ha consentito di mantenere invariato a 24 il numero complessivo di vettori di linea operanti sullo scalo nel corso dell'anno.

Nel 2025, il numero totale di destinazioni servite con voli di linea è stato pari a 155, di cui tre nuove, mentre i Paesi collegati hanno raggiunto quota 42, distribuiti tra Europa, Africa, Medio Oriente ed Asia. Con riferimento alla composizione del traffico passeggeri, la quota di traffico internazionale è aumentata di 2 punti percentuali, raggiungendo l'80% del totale.

Per quanto concerne gli esercizi commerciali in aerostazione, che costituiscono un servizio rilevante a supporto delle esigenze dei passeggeri, nel 2025 si è confermata la presenza di una gamma ampia e diversificata di servizi e punti vendita all'interno dello scalo.

Le tabelle successive riportano in sintesi gli indicatori relativi al traffico aereo e il dettaglio delle tipologie di servizi e negozi presenti presso l'aeroporto.

Indicatori relativi al traffico aereo	2025	2024	2023
Numero di compagnie aeree (passeggeri e cargo)	27	25	25
Numero di nazioni raggiunte con collegamenti diretti	42	42	42
Connettività aerea (numero di destinazioni dirette)	155	158	154
Numero di passeggeri	16.937.976	17.353.573	15.974.451
Evoluzione traffico merci (tonnellate)	24.531	22.964	21.105
Numero totale voli	104.665	109.971	101.765

NUMERO SERVIZI PER I PASSEGGERI

Tipologia di servizio	2025	2024
Trasporto	8	8
Noleggio vetture	14	14
Telefonia	4	4
Bagagli	3	3
Farmacista/Sanitario	2	2
Cambiavalute	1	1
Fototessere	1	1
Totale	32	32

NUMERO DI NEGOZI E DI RISTORO

Tipologia di esercizio	2025	2024
Bar, Ristoranti, Fast Food	24	21
Negozi Retail	30	31

Al fine di prevenire, mitigare o porre rimedio agli impatti negativi rilevanti sui consumatori e sugli utilizzatori finali, come precedentemente descritto, il Gruppo SACBO ha attivato un insieme articolato di azioni, di seguito presentate per aree d'intervento.

Accessibilità alle strutture aeroportuali e miglioramento della qualità dei servizi

- Il progetto di collegamento tra la futura stazione ferroviaria, realizzata da RFI, e l'Aeroporto di Bergamo Orio al Serio rappresenta un intervento strategico per lo sviluppo dell'intermodalità dei trasporti. L'opera, che include un tunnel pedonale di 80 metri dotato di ascensori, scale mobili e tappeti mobili, è progettata per garantire un accesso sicuro e agevole ai passeggeri. Il collegamento ferroviario contribuirà a migliorare il livello di servizio offerto e ad ampliare la catchment area, ovvero il bacino di utenza dello scalo, rendendo l'infrastruttura più accessibile e attraente per un maggior numero di viaggiatori e generando nuove opportunità di sviluppo per il traffico passeggeri e per i servizi. L'organizzazione dei servizi per le persone con disabilità sarà concordata con

Ferrovie dello Stato. Per il progetto, sono stati sostenuti CapEx nel 2025 pari a circa € 114.000.

- Con l'apertura dell'ampliamento della sala check-in e dei nuovi controlli di sicurezza nel corso del 2025, SACBO ha implementato una "Family lane" presso i varchi security, migliorando l'accesso per Passeggeri a Ridotta Mobilità (PRM), famiglie e utenti Fast Track;
- A seguito della riqualificazione di via Matteotti nel 2024, nel 2025 è proseguita la riorganizzazione della viabilità sud, attraverso la progettazione del nuovo parcheggio multipiano P4, la cui realizzazione è prevista nel biennio 2027-2028 ad est delle aree del terminal passeggeri. La progettazione del parcheggio della riconfigurazione della viabilità di accesso est ha raggiunto una fase avanzata, con l'obiettivo di ottimizzare i flussi veicolari.
- Per favorire l'autonomia di tutte le tipologie di passeggeri, nel 2025 sono stati installati due nuovi ascensori presso le scale di collegamento tra il piazzale e i gate A11/A12, con CapEx pari a 534.000 €. Tali interventi rientrano nel più ampio programma di adeguamento progressivo del terminal, che prevede negli anni successivi l'installazione di ulteriori ascen-

sori nei torrini attualmente sprovisti.

- Entro l'estate 2026 verranno acquistati due nuovi mezzi ambulift, portando la flotta a otto unità; l'investimento complessivo prevede 468.000 € sostenuti nel 2025 e € 252.000 nel 2026.
- SACBO ha inoltre integrato il sistema di rilevazione della customer experience mediante gli smile-in, strumenti che consentono una raccolta immediata delle percezioni dei passeggeri e una misurazione efficace del livello di soddisfazione.

Iniziativa per l'inclusione di tutti i passeggeri

- I passeggeri a ridotta mobilità (PRM) possono richiedere assistenza in diversi punti del sedime aeroportuale, inclusi parcheggi, ingressi dell'aerostazione, uffici informazioni e banchi check in. L'aeroporto è dotato di percorsi accessibili, rampe e percorsi preferenziali per non vedenti, sia esterni che interni al terminal. Il personale dedicato assiste i passeggeri durante l'accettazione, i controlli di sicurezza e, dopo l'eventuale sosta presso la Sala Amica, fino all'imbarco. SACBO mette a disposizione sedie a rotelle e ambulift di ultima generazione, garantendo un servizio sicuro e confortevole. Inoltre, è disponibile, previa registrazione, una corsia preferenziale per il carico e scarico delle persone con disabilità antistante il terminal.

- SACBO ha sviluppato strutture, servizi e personale specializzati per i passeggeri autistici appartenenti alla categoria DPNA, in collaborazione con ENAC, nell'ambito del progetto "Autismo - In viaggio attraverso l'aeroporto". Le iniziative coinvolgono centri diurni, strutture di supporto e associazioni locali, con l'obiettivo di supportare famiglie e accompagnatori nella preparazione del viaggio e garantire un'esperienza confortevole e inclusiva.
- Il parcheggio P2H, dedicato alle persone con ridotta mobilità, è stato riposizionato più vicino al terminal per garantire una maggiore comodità ai passeggeri; nell'area antistante, sono disponibili 253 parcheggi totali, di cui 30 riservati esclusivamente ai veicoli al servizio di persone con disabilità (P1H).

Iniziativa per la protezione dei dati

- Nel Febbraio 2025, SACBO si è sottoposta ad un audit speciale (estensione / upgrade) per effettuare il passaggio alla certificazione ISO 27001:2024. 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 ha avviato un progetto di compliance alla Direttiva NIS2, recepita in Italia con il Decreto



Legislativo 138/2024, nel cui perimetro rientra in qualità di soggetto essenziale.

- SACBO ha predisposto un modello volto ad assicurare la compliance al Regolamento Europeo n. 679/2016 c.d. GDPR (General Data Protection Regulation) ed il necessario adeguamento di organizzazione, processi, atti e procedure. Nel 2025 le società del Gruppo hanno provveduto ad assicurare gli adempimenti normativi attraverso l'aggiornamento del proprio Registro dei trattamenti di dati personali, all'analisi del rischio dei trattamenti al fine dell'adozione di adeguate misure di sicurezza a protezione dei dati, alla nomina di soggetti autorizzati al trattamento dei dati personali e di responsabili esterni del trattamento. Il Gruppo ha attuato il programma formativo del proprio personale e prevede ulteriori attività di sensibilizzazione da sviluppare nel 2026, anche a tutela della privacy dei dati dei passeggeri e delle compagnie aeree.

Le azioni descritte non sono state finanziate tramite strumenti di finanza sostenibile (green bond, social bond, green loan).

In ottica di miglioramento continuo, le azioni descritte sono finalizzate a mitigare e porre rimedio sia a impatti potenziali sia a impatti attuali. Tra queste, particolare attenzione è rivolta al tema della sicurezza e alla connessa operatività dello scalo, ambiti che rivestono un carattere centrale, attuale e quotidianamente rilevante in relazione allo svolgimento delle attività aeroportuali. Nello specifico, con riferimento alla sicurezza dello scalo, il Gruppo SACBO ha adottato le seguenti iniziative.

Nel 2025, SACBO ha proseguito lo sviluppo di una piattaforma tecnologica basata su Digital Twin, attraverso la realizzazione di un prototipo dedicato. Tale strumento è progettato per ottimizzare i processi operativi aeroportuali e supportare la gestione delle operazioni di scalo.

Il Digital Twin consente il monitoraggio in tempo reale delle operazioni di scalo, permettendo di verificare che le attività vengano svolte in conformità alle prescrizioni di sicurezza e contribuendo alla prevenzione di impatti negativi sia sugli operatori aeroportuali sia sui passeggeri. Grazie alla capacità di rappresentare digitalmente i

processi operativi, la piattaforma consente di individuare tempestivamente eventuali deviazioni dalle procedure di sicurezza e di attivare azioni correttive immediate, rafforzando il presidio complessivo della sicurezza e dell'operatività dello scalo.

Parallelamente allo sviluppo della piattaforma tecnologica, SACBO svolge regolarmente esercitazioni di emergenza, sia totali sia parziali, nell'ambito del piano di incivolo, con l'obiettivo di verificarne l'efficacia e di individuare eventuali miglioramenti operativi e normativi. Tali esercitazioni rappresentano un elemento fondamentale per il continuo affinamento delle procedure di gestione delle emergenze e per l'addestramento dei soggetti coinvolti. Per lo sviluppo del progetto di Digital Twin, nel 2025 sono stati sostenuti CapEx pari a € 203.000. È inoltre stimato un ulteriore investimento pari a € 80.000 nel 2026, a supporto del completamento e del consolidamento della piattaforma.

In ottica di miglioramento della qualità dei servizi ai passeggeri, SACBO Spa ha avviato il progetto di certificazione ISO 22301:2019 "Sistema di gestione della business continuity", con ricadute positive anche su BGY International Services S.r.l. che, come noto, beneficia in parte dei servizi forniti dalla società madre.

Anche durante il 2025 SACBO, con il fine di incrementare la fruibilità complessiva dello scalo nei confronti di tutti gli utilizzatori finali, ha implementato una serie di ulteriori interventi che includono:

- modifica alla segnaletica orizzontale con differenziazione cromatica;
- infografiche accessibili e multilingua;
- implementazione della segnaletica verticale su monitor a messaggio variabile (es. nuovo ledwall lungo tutta la sala check-in);
- Inoltre, SACBO ha promosso una politica commerciale in ambito Aviation volta ad incentivare l'utilizzo di aeromobili a minore impatto ambientale. A partire dal 1° Luglio 2024, è stato introdotto il "green discount" sulle tariffe di decollo e atterraggio applicabile agli aeromobili di ultima generazione caratterizzati da ridotte emissioni inquinanti e acustiche;
- Con riferimento al segmento commerciale Non

Aviation, SACBO promuove la sensibilizzazione degli affidatari finalizzata alla riduzione dell'utilizzo di imballaggi in plastica, attraverso l'adesione al programma "plastic free".

Inoltre, come già illustrato nell'ambito dei processi attivati per la mitigazione degli impatti negativi, SACBO si è dotata di un sistema per la raccolta e l'analisi sistematica di feedback, reclami e segnalazioni, volto a garantire elevati standard di qualità del servizio e una risposta tempestiva ed efficiente. Per valutare l'efficacia dei rimedi adottati, SACBO monitora diversi Key Performance Indicator (KPI) operativi, che misurano la tempestività e l'efficacia delle risoluzioni, e pianifica audit interni di qualità con cadenza annuale, finalizzati a individuare opportunità di miglioramento e a monitorarne l'implementazione.

Per identificare l'azione più idonea in risposta a uno specifico impatto negativo, SACBO svolge un'analisi dettagliata degli eventi, raccogliendo dati oggettivi e verificabili. Tale analisi è accompagnata da una verifica approfondita del rispetto delle procedure aziendali e, ove necessario, da interviste al personale coinvolto, per acquisire ulteriori informazioni e chiarimenti. Le richieste di chiarimento presentate dai consumatori sono prontamente esaminate e gestite, con l'obiettivo di garantire una completa comprensione degli eventi e un adeguato riscontro alle istanze ricevute.

Il Gruppo SACBO garantisce che siano disponibili processi idonei a porre rimedio in caso di impatti negativi rilevanti attraverso un costante monitoraggio della qualità percepita e degli standard qualitativi, SACBO si impegna a mantenere sempre attivi ed efficaci i processi necessari per individuare tempestivamente eventuali problematiche e adottare le misure correttive adeguate.

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.

Il già citato collegamento ferroviario con l'aeroporto rappresenta un elemento cardine in termini di opportunità per il futuro sviluppo delle attività di scalo a favore della mobilità del territorio. Attraverso la realizzazione di una connessione ferroviaria, la vocazione dello scalo quale piattaforma multimodale di trasporto assumerà la sua connotazione completa.

Non solo l'avvento dell'infrastruttura di trasporto si tradurrà in un'opportunità di sostenibilità ambientale, ma permetterà allo stesso tempo di offrire un livello di servizio aggiuntivo al passeggero, incrementando nel contempo la catchement area dello scalo. In tale prospettiva, SACBO nel 2025 ha confermato la propria presenza sia sui tavoli di allineamento del cantiere RFI in corso, favorendo il confronto tra i diversi stakeholder per la definizione del modello di esercizio che si svilupperà sulla nuova linea.

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 è esplicitato 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:

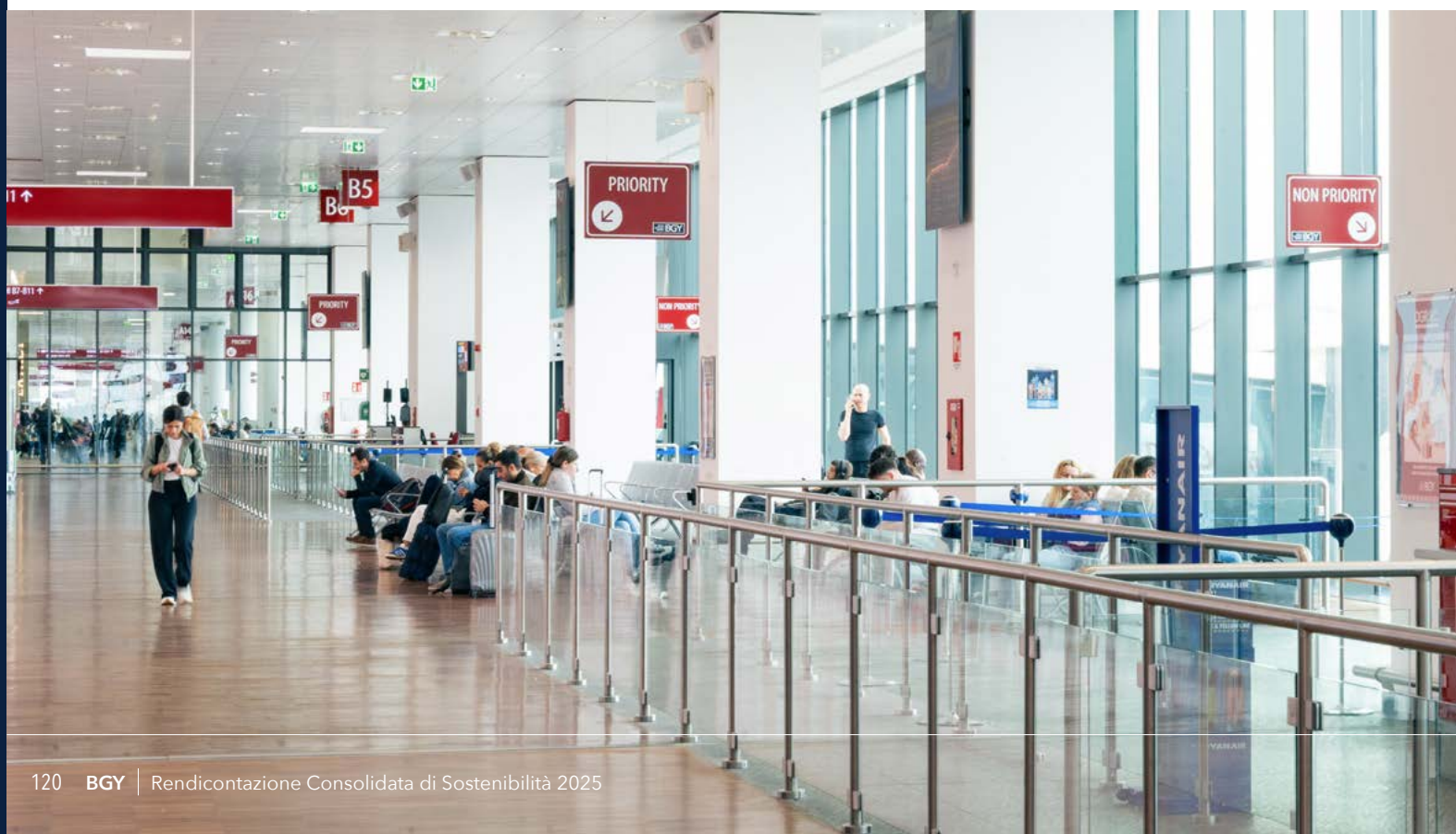
- Risk Assessment (valutazione del rischio) per identificazione, analisi e valutazione dei rischi associati a una determinata attività, evento o situazione;
- Change Management (gestione del cambiamento), identificazione, analisi e valutazione degli impatti associati al cambiamento in ambito aeroportuale;
- Safety Promotion, l'insieme di attività e iniziative mirate a sensibilizzare la comunità aeroportuale, ad 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 per Incidente Aereo (PEA) e il Piano di Emergenza ed Evacuazione Aeroportuale (PEEA).

- Piano di Emergenza ed Evacuazione Aeroportuale (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 protette 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, si evidenzia come ad oggi non sono stati segnalati gravi problemi o incidenti in materia di diritti umani connessi ai consumatori e/o agli utilizzatori finali.

SACBO nelle comunicazioni istituzionali con Enti ed Associazioni di consumatori e/o persone con disabilità descrive quanto fatto per venire incontro alle diverse esigenze, in un contesto di collaborazione e congiunta pianificazione degli obiettivi e delle risorse definitive e utilizzate.

Gli importi indicati nel presente capitolo sono CapEx, ed in quanto tali incrementano le immobilizzazioni di bilancio e comportano un impatto sui flussi di investimento e sugli ammortamenti a conto economico, con specifiche valutazioni sulle fonti di finanziamento.

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.

In particolare, gli obiettivi afferenti ai consumatori e utilizzatori finali sono principalmente ascrivibili alle aree tematiche relative alla qualità del servizio e alla sicurezza aeroportuale. Inoltre, essi sono ulteriormente espressi dall'Alta Direzione o dai suoi diretti collaboratori e declinati in specifiche azioni nei documenti del Sistema di Gestione Integrato, nei quali vengono determinati il target atteso, le relative tempistiche e risorse per la sua attuazione, nonché il relativo Process Owner e i criteri di valutazione dei risultati.

Esiste una relazione diretta tra gli obiettivi riportati di seguito e i temi e sottotemi di sostenibilità risultati materiali, nonché con obiettivi definiti nelle politiche del Gruppo. Si evince, infatti, come le aree tematiche cui afferiscono gli obiettivi siano le medesime che sono emerse nella fase di analisi di materialità riportata nelle pagine precedenti. Qualità dei servizi offerti, sicurezza delle operazioni e delle attività di scalo, accessibilità e servizi per la mobilità nonché gestione e conservazione dei dati ricomprendono i temi e sottotemi emersi come materiali e trovano riscontro e risposta nelle politiche, azioni e negli obiettivi del Sistema di Gestione Integrato.

Pertanto, SACBO pianifica gli obiettivi in modo che siano coerenti con le proprie politiche e che tengano in considerazione i requisiti applicabili, i risultati della valutazione di rischi e opportunità, che siano pertinenti alla conformità dei servizi e perseguano l'aumento della soddisfazione degli utilizzatori finali e consumatori. Gli obiettivi sono costantemente monitorati, comunicati e aggiornati.

Data la complessità della realtà aeroportuale non è semplice discriminare in maniera univoca l'ambito del singolo obiettivo in quanto per la maggior parte connotati da caratteristiche di trasversalità. Nello specifico, a titolo di esempio, indicatori relativi alla sicurezza delle attività e delle operazioni di scalo hanno riflessi su tutti i soggetti appartenenti agli utilizzatori finali e consumatori (compagnie, passeggeri, affidatari); indicatori relativi alla safety

del volo riducono gli impatti soprattutto per le compagnie aeree e i passeggeri. Altri indicatori quali i tempi di attesa ai varchi di sicurezza hanno riflessi evidenti per i passeggeri, ma si riverberano allo stesso tempo anche sugli affidatari (che possono contare su tempi di permanenza maggiori dei passeggeri presso i loro esercizi).

Gli obiettivi sono stabiliti su base annuale, pertanto, in considerazione del breve periodo di riferimento temporale previsto per il loro raggiungimento, non è prevista la definizione di traguardi intermedi.

Come precedentemente approfondito, la natura degli indicatori e relativi obiettivi sono basati su quanto ad oggi utilizzato secondo le migliori pratiche e linee guida di settore, nonché rispetto a quanto individuato dagli Enti preposti quali ENAC. In tal senso quindi, gli indicatori individuati sono basati su quanto ad oggi riconosciuto come esistente allo stato dell'arte e ritenuto opportuno o necessario per la valutazione della qualità di prodotti e servizi offerti ai consumatori e utilizzatori finali. Per quanto attiene alle metodologie utilizzate per la determinazione e la consuntivazione degli obiettivi, esse sono basate su solidi principi scientifici e statistici.

Ad esempio, i campionamenti delle tempistiche rilevate per alcuni indicatori sono raccolti con metodologie digitali e oggettive, mentre le indagini di percezione e soddisfazione sono effettuate da Società specializzate in statistica e analisi campionaria così da garantirne la rappresentatività statistica e relativa affidabilità del dato.

Rispetto ai principali obiettivi stabiliti, come meglio si vedrà nel seguito, la costante valutazione della qualità dei servizi offerti, suddivisa tra qualità oggettiva e qualità percepita, dimostra l'importanza che SACBO attribuisce al rapporto con i consumatori e utilizzatori finali attraverso un monitoraggio costante del loro livello di soddisfazione che di fatto viene preso a riferimento diretto per la determinazione degli obiettivi di miglioramenti stabiliti annualmente.

Un indicatore particolare è quello definito nell'ambito della determinazione degli scenari da individuare per l'organizzazione delle simulazioni di emergenza previ-

ste in ambito PEA (Piano di Emergenza Aeroportuale), il Safety Manager e la Regia Esercitativa, di volta in volta individuata tra i soggetti partecipanti all'Aerodrome Emergency Committee, effettua valutazioni di Safety preliminari finalizzate all'identificazione di eventuali hazard indotti dalle modalità di svolgimento della simulazione.

L'Alta Direzione, con la collaborazione del Responsabile del Sistema di Gestione Integrato (SGI) Qualità, Ambiente, Salute e Sicurezza sul Lavoro e Sicurezza Informazioni e di tutti i Responsabili di Funzione, effettua annualmente il riesame del SGI per assicurarsi della sua continua idoneità, adeguatezza ed efficacia. Il riesame prevede la valutazione delle opportunità di miglioramento e le esigenze di modifica al Sistema, alla Politica e agli Obiettivi.

Di seguito sono presentati e descritti gli indicatori selezionati attinenti alle aree tematiche precedentemente descritte e le valutazioni relative ai progressi e agli andamenti degli stessi in funzione delle azioni sviluppate per il loro conseguimento.

I valori degli obiettivi sono riportati nelle seguenti tabelle unitamente ai valori consuntivati e, conformemente con il periodo regolatorio all'oggi individuato con ENAC e riferito al periodo 2025-2028, l'anno base cui sono riferiti è il 2024.

A seconda della natura dell'indicatore, i valori sono riportati in valore assoluto o in valore percentuale. Le unità di misura sono riportate nelle tabelle medesime.

Nel periodo di rendicontazione del presente documento non si sono registrati cambiamenti riguardanti obiettivi e metriche corrispondenti o metodologie di misurazione utilizzate, per la loro definizione e monitoraggio.

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

Nell'ambito invece delle esercitazioni 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.

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, del numero di impatti per specie, degli 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. I dati di rendicontazione sono un elemento essenziale per 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.

Con riferimento al transito degli aeromobili da-verso l'aeroporto è importante considerare il contesto geografico in cui l'aeroporto si colloca: lo scalo aeroportuale Milan Bergamo 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 ecosistemi complessi.

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 contati nel

2023 a 16.768 per il 2024 e a 9.996 per il 2025, con una riduzione osservabile nell'ultimo triennio). Per l'anno in esame si osserva una riduzione di molte delle specie significative (in particolare il piccione, lo storno e la lepre), risulta, invece, in aumento l'airone guardabuoi e la cornacchia grigia.

L'aeroporto di Bergamo Orio al Serio nel 2025 ha registrato una diminuzione del numero dei movimenti aerei del 4% rispetto all'anno precedente con n. 59 impatti (di cui principalmente con lepre, gheppio, piccioni). Il numero degli impatti, rapportato al volume di traffico, all'abbondanza dei volatili e di altra fauna e agli effetti sul volo, consente di stimare un Bird Risk Index (BRI2) pari a 0.12. Confrontando tale valore con il BRI2 dell'anno precedente (0.10), si ottiene un lieve trend di aumento del rischio che risulta tuttavia al di sotto della soglia di rischio wildlife strike stabilita da ENAC con valore 0.5.

Tale valore è riportato e condiviso all'interno della relazione annuale redatta dal Birdstrike Committee Italy, e successivamente pubblicata da ENAC.

Nella tabella di seguito riportata sono descritti i dati riguardanti il numero di addetti alla sicurezza e controllo per numero di passeggeri di aviazione commerciale in partenza. I dati dell'anno 2025 indicano un aumento nel numero di addetti alla sicurezza pari a circa l'8%, nonostante la diminuzione dei passeggeri in partenza (-2.3%), a dimostrazione dell'importanza che il tema della sicurezza dello scalo riveste per il Gruppo.

Nella tabella di seguito riportata sono descritti inoltre i dati per l'indice BRI2 rispetto al periodo 2023 - 2025. Nel 2025 le ispezioni effettuate per mitigare l'indice di rischio sono state il 4,67% delle ispezioni totali. 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.

Per quanto attiene alla protezione e sicurezza dei dati, nel corso del 2026, SACBO continuerà il processo di adeguamento ai requisiti di cybersecurity e resilienza previsti dalla Direttiva NIS2 come precedentemente descritti. In tale contesto, entro la fine del 2026, dovrà essere com-

pletato il processo di conformità ai cosiddetti “obblighi di base”, ovvero le misure di sicurezza applicabili all’intero perimetro ICT di SACBO, dettagliate nel corso del 2025, attraverso le Determinazioni dell’Autorità nazionale competente NIS (ACN - Agenzia per la Cybersicurezza Nazionale).

Anno	Passeggeri in partenza	Addetti sicurezza n°	Postazioni sicurezza n°
2023	7.998.125	210	15
2024	8.668.522	260	15
2025	8.468.458	280	15
TGT 2026	8.846.120	280	14

Andamento indice BRI2	
2023	0,22
2024	0,1
2025	0,12
TGT 2026	0,11



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.

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 l'anno futuro, accompagnati dalla presentazione dei risultati conseguiti nell'anno 2025, insieme agli obiettivi posti per l'anno 2026.

Viene riservata una particolare attenzione anche agli anni precedenti, con un riferimento specifico all'anno 2025, che viene utilizzato come anno di riferimento principale. Quest'ultimo, infatti, rappresenta il parametro rispetto al 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.

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.

Indicatore	Descrizione	Obiettivo 2026	2025	2024
Tempi di attesa per il check-in	-	6'50"	6'54"	10'21"
Tempi di attesa controllo sicurezza	-	13'50"	14'00"	14'10"
Tempo medio consegna bagagli (voli nazionali e internazionali)	Tempi di riconsegna del primo bagaglio block-on dell'aeromobile	30'	33'	27'
	Tempi di riconsegna dell'ultimo bagaglio dal block-on dell'aeromobile	37'	40'	33'
Bagagli complessivi disguidati in partenza (bagagli non imbarcati) di competenza dello scalo	-	0,18‰	0,20‰	0,12‰

Un aspetto fondamentale per la definizione di obiettivi orientati ai risultati in relazione alla gestione dei rischi e delle opportunità per i consumatori e/o gli utilizzatori finali risulta il monitoraggio costante della qualità dei servizi offerti. Analizzando sia gli aspetti oggettivi sia la percezione dei passeggeri, è possibile individuare azioni mirate alla massimizzazione delle opportunità e alla

contestuale minimizzazione dei rischi, al fine di garantire elevati standard di soddisfazione. Particolare attenzione è riservata alle persone con esigenze speciali, ambito in cui l'Aeroporto di Milan-Bergamo vuole consolidare l'eccellenza raggiunta. Nelle successive tabelle sono indicati i principali parametri monitorati, unitamente ai valori consuntivati nel biennio e all'obiettivo fissato per il 2026.

Le campagne di monitoraggio hanno determinato un'elevata soddisfazione complessiva dei passeggeri nel 2025, pari al 99,2 %, in aumento rispetto all'anno precedente (97,2%). 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. Inoltre, vengono monitorati gli indici di percezione e soddisfazione dei passeggeri rispetto al comfort e pulizia durante la permanenza nell'aeroporto rispetto agli obiettivi prefissati.

Parametro	% Passeggeri soddisfatti		
	Obiettivo 2026	2025	2024
Disponibilità carrelli	97,0%	97,0%	97,0%
Efficienza dei sistemi di trasferimento passeggeri (scale mobili, ascensori, People mover ecc.)	99,0%	99,0%	98,0%
Efficienza impianti di climatizzazione	99,0%	99,0%	98,0%
Livello di confort complessivo dell'aerostazione	97,0%	97,0%	96,0%
Dati Livello di pulizia e funzionalità delle toilette	96,0%	96,0%	96,0%
Livello di pulizia aerostazione	98,0%	97,0%	97,0%

Indici di percezione e soddisfazione dei passeggeri rispetto a comfort e pulizia

Indicatore	% Passeggeri soddisfatti		
	Obiettivo 2026	2025	2024
Stato e funzionalità dei mezzi/attrezzature in dotazione	99,0%	99,0%	99,0%
Adeguatezza della formazione del personale	99,0%	99,1%	99,0%
Efficacia e accessibilità delle informazioni, comunicazioni e segnaletica aeroportuale interna	98,0%	97,7%	97,0%
Assistenza PRM	98,5%	98,4%	98,6%
Livello di accessibilità e fruibilità delle infrastrutture aeroportuali: parcheggio, citofoni di chiamata, sale dedicate, servizi igienici, ecc	98,5%	98,1%	96,4%
Spazi dedicati per la sosta dei PRM (es. Sala Amica)	99,5%	99,6%	100,0%
Cortesia del personale (infopoint, security, personale dedicato all'assistenza speciale)	99,0%	98,9%	99,0%
Professionalità del personale dedicato all'erogazione delle assistenze speciali ai PRM	98,5%	98,5%	99,5%

Indicatori relativi al livello di soddisfazione dei passeggeri a ridotta mobilità

I consumatori sono coinvolti in modo diretto anche per monitorare la soddisfazione rispetto agli obiettivi aziendali, attraverso la fornitura di informazioni tempestive tramite il sito web, social media e punti informativi (per tenerli sempre aggiornati su eventuali modifiche), la raccolta di feedback dai passeggeri attraverso sondaggi e interviste e attraverso la misurazione della customer

experience con l'utilizzo degli smile - dislocati in diverse aree del terminal.

Inoltre, gli obiettivi sono stabiliti a seguito di confronti continui con i portatori di interesse ed in particolare con gli utilizzatori finali (affidatari, vettori, handlers) in risposta alle contingenti condizioni di mercato ed alle aspettative

che vengono rappresentate. Il Gruppo SACBO identifica e analizza costantemente le esigenze e le aspettative delle parti interessate, includendo nel sistema di gestione quelle ritenute pertinenti e annoverandole quali requisiti di sistema. Inoltre, l'azienda continua a studiare le caratteristiche personali e comportamentali dei propri clienti.

Come emerso nei paragrafi precedenti, dato il contesto di attività del Gruppo SACBO e la costruzione degli indicatori di performance presentati, si evidenzia come gli stessi indicatori siano riferiti al monitoraggio delle pre-

stazioni così come percepite dai consumatori e/o dagli utilizzatori finali. Pertanto, il coinvolgimento diretto nel monitoraggio delle prestazioni e dei connessi obiettivi è esso stesso un obiettivo di Gruppo, declinato di volta in volta su un tema/attività/servizio specifico.

Qualora attraverso il processo di monitoraggio si riscontrino aree di possibile miglioramento, SACBO, attraverso azioni correttive, si impegna a perseguire obiettivi che permettano l'ottimizzazione dei processi incrementando l'efficienza e garantendo risultati migliori.





norwegian.com

NIG

AD 10-28

7

DOUGLAS
TBL-180
BGY

G

Integrità, trasparenza e responsabilità guidano la condotta del Gruppo SACBO, che attraverso una governance solida e una cultura etica costruisce fiducia, sostenibilità e valore condiviso per tutti i suoi stakeholder.

4.1	CONDOTTA DELLE IMPRESE (G1)	130		
4.1.1	ORGANI DI AMMINISTRAZIONE, DIREZIONE E CONTROLLO	130	4.1.4	POLITICHE IN MATERIA DI CULTURA D'IMPRESA E CONDOTTA DELLE IMPRESE 139
4.1.2	INTEGRAZIONE DELLE PRESTAZIONI IN TERMINI DI SOSTENIBILITÀ NEI SISTEMI DI INCENTIVAZIONE	137	4.1.5	PREVENZIONE DELLA CORRUZIONE ATTIVA E PASSIVA 142
4.1.3	IMPATTI, RISCHI E OPPORTUNITÀ RILEVANTI CONNESSI ALLA CONDOTTA DELLE IMPRESE	137	4.1.6	GESTIONE DEI RAPPORTI CON I FORNITORI 144
			4.1.7	PRASSI DI PAGAMENTO 145



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", Il Gruppo SACBO è formato da S.A.C.B.O. S.p.A., gestore dell'infrastruttura pubblica dello scalo aeroportuale in forza di Convenzione di concessione ENAC e dalla controllata interamente posseduta BGY International Services S.r.l., che svolge prevalentemente servizi di assistenza a terra. SACBO ha un modello organizzativo di gestione e controllo societario tradizionale (gli organi societari sono Assemblea dei Soci, Consiglio di Amministrazione e il Collegio). La revisione legale dei conti è affidata ad una Società di Revisione. A completamento del modello di governance, operano l'Organismo di Vigilanza e il Comitato Etico Anticorruzione di Gruppo.

Il Consiglio di Amministrazione (CdA) di SACBO, organo di governo dell'azienda dotato dei più ampi poteri, ha il compito di intraprendere tutte le azioni necessarie per la gestione della società creando valore in conformità agli obiettivi della società.

Membri degli organi di amministrazione, direzione e controllo	u.m	2025			2024			2023		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Numero totale di membri con incarichi esecutivi	n	2	8	10	2	8	10	2	8	10
Numero totale di membri degli organi di amministrazione, direzione e controllo	n	2	8	10	2	8	10	2	8	10
Distribuzione del genere dei membri del consiglio di amministrazione, direzione e controllo	%	20	80	100	20	80	100	20	80	100

Diversità di genere del consiglio	u.m	2025	2024	2023
Rapporto medio tra i membri femminili e maschili del consiglio	%	25	25	25

L'attuale Consiglio di Amministrazione, nominato dall'Assemblea dei Soci il 9 Maggio 2023, resterà in carica per il triennio 2023-2025, fino all'approvazione del bilancio 2025.

Si ricorda che i soci pubblici rappresentati da enti territoriali importanti per il territorio (Comune di Bergamo, Pro-

vincia di Bergamo e Camera di Commercio) nominano un membro ciascuno in CdA in forza di legge e di statuto.

Gli organi sociali della controllante SACBO risultano così composti al 31 Dicembre 2025:

Ruolo	Nome
Presidente	Giovanni Sanga
Vice Presidente	Yvonne Messi
Vice Presidente	Fabio Bombardieri
Consigliere	Gianpietro Benigni
Consigliere	Gianpietro Borghini
Consigliere	Giovanni Zambonelli (preceduto sino al 7.7.2025 da Carlo Mazzoleni)
Consigliere	Laura Pascotto
Consigliere	Renato Redondi
Consigliere	Gian Battista Scarfone
Consigliere	Maurizio Zerbini

Il Collegio Sindacale di SACBO 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 ciascuno un membro effettivo del Collegio.

Il Collegio Sindacale vigila sull'osservanza della legge e dello Statuto, sul rispetto dei principi di corretta ammi-

nistrazione 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 è così composto:

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 practice di Corporate Governance, il CdA ha istituito altri organi di supervisione.

Si ricorda che, successivamente all'entrata in vigore del D.Lgs. 231/01, SACBO ha dato avvio a un percorso che è approdato a decorrere da Luglio 2003 nell'adozione del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo, successivamente sottoposto a costanti monitoraggi e revisioni approvati dal CdA. Con il medesimo progetto, in armonia con la norma, SACBO ha costituito l'organismo

di vigilanza dell'ente medesimo, "dotato di autonomi poteri di iniziativa e di controllo" con la stessa durata e scadenza del CdA e del Collegio Sindacale, così da creare un sistema integrato e coerente. L'ODV monitora il funzionamento, l'efficacia e l'osservanza del Modello di Organizzazione e Gestione (di seguito anche "Modello") adottato dalla Società allo scopo di allinearsi alle prescrizioni di cui al D. Lgs. 8 Giugno 2001, n. 231. L'organismo di Vigilanza ha durata triennale al pari degli organi societari (CdA e Collegio Sindacale). Per l'anno 2025 l'Odv è stato così composto:

Ruolo	Nome
Presidente	Roberto Magri
Componenti	Veronica Giavazzi (preceduta sino al 20.10.2025 da 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 e Antiriciclaggio;
- 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 l'Organismo di Vigilanza per gli aspetti applicativi della sezione speciale Anticorruzione del MOGC 231;
- Predisporre una reportistica almeno una volta l'anno verso l'alta direzione di SACBO, in merito al funzionamento del Modello Anticorruzione, alle proprie attività e ad eventuali casi di violazioni accertate.

Il Comitato Etico e Anticorruzione è composto da un Presidente, membro esterno, Ettore Tacchini e tre componenti interni coincidenti con le seguenti figure aziendali: il Responsabile Internal Audit (rappresentato da Davide

Bizzari sino al 20.10.25); il Direttore Risorse Umane nella persona di Laura Monteleone e il Responsabile Affari Societari e Legali (a seguito delle dimissioni di Ilaria Citterio dal 1.8.2025, è subentrata nel ruolo Veronica Giavazzi). Il Presidente del Comitato Etico e Anticorruzione ha un mandato di durata pari agli altri organi societari, con scadenza quindi, al pari, del CdA, del Collegio Sindacale e dell'ODV con l'approvazione del bilancio 2025.

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 delle società del Gruppo. La funzione non possiede responsabilità operative o decisionali e riporta al Presidente del CdA al fine di preservare l'indipendenza, l'imparzialità e l'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.

Quanto alla governance della società controllata, la stessa è così strutturata. BGYIS ha adottato, al pari della controllante, un modello organizzativo societario tradizionale costituito dall'Assemblea dei Soci, dal Consiglio di Amministrazione e da un Sindaco Unico. La revisione legale dei conti è affidata ad una Società di Revisione.

L'attuale Consiglio di Amministrazione resterà in carica per il triennio 2023-2025 e fino all'approvazione del Bilancio dell'esercizio 2025. Gli organi sociali di BGYIS S.r.l. risultano così composti al 31.12.2025:

Consiglio di Amministrazione

Presidente: Giovanni Sanga

Consiglieri: Amelia Corti e Nicola Lamera

Amministratore Delegato: dal 1 ottobre 2024 Fabio Bernardini.

Organo di controllo

Aldo Cattaneo, Sindaco Unico

Società di Revisione Contabile

E&Y S.p.a.

Organismo di Vigilanza, ai sensi del D.Lgs. N. 231/2001

Davide Bizzarri, membro unico, sino al 15 ottobre 2025, con subentro ad interim di Laura Pina sino al 16 febbraio 2026.

Nell'ambito della governance aziendale, BGYIS ha implementato, nel 2018, il proprio Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo, in linea con il dettato del D.Lgs. 231/01, provvedendo altresì alla nomina dell'Organismo di Vigilanza monocratico.

La Governance di Sostenibilità

Per entrambe le società, la sostenibilità e la sorveglianza degli impatti, dei rischi e delle opportunità, in quanto temi trasversali, 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 dall' Ing. Fabio Antonio Bernardini per BGYIS -, nonché del responsabile dello sviluppo sostenibile Chief Sustainability Officer (CSO), Dr. Paolo Deforza, quale referente per lo sviluppo del tema della sostenibilità.

Consiglio di Amministrazione

Su impulso della struttura interna - costituita da un gruppo di lavoro istituito dal Direttore Generale e composto da referenti delle unità Ambiente, Risorse Umane e Amministrazione e Finanza - il Consiglio di Amministrazione ha deliberato già nel 2017 l'avvio volontario del percorso di rendicontazione di sostenibilità, pur non rientrando nel perimetro applicativo della Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD).

Successivamente, a partire dall'esercizio 2023, lo stesso organo ha promosso un progressivo allineamento alla normativa europea, ancorché non ancora cogente al momento dell'avvio, confermando tale indirizzo anche a seguito delle più recenti evoluzioni legislative, che hanno escluso il Gruppo SACBO dal perimetro attuale della normativa (Direttiva "Stop the Clock" - Dir. UE 2025/794). Il Consiglio di Amministrazione approva annualmente la rendicontazione di sostenibilità ed è responsabile della definizione della sua struttura e delle relative modalità di redazione, sulla base delle proposte formulate dalle funzioni interne della Società.

Si evidenzia, inoltre, che nel corso dell'anno, il Consiglio di Amministrazione è periodicamente aggiornato sui temi di rendicontazione della sostenibilità; in particolare, sono previste almeno due sedute dedicate, di cui una finalizzata alla presentazione della rendicontazione e una alla sua approvazione, oltre a eventuali ulteriori momenti di aggiornamento in merito alle modalità di redazione e all'evoluzione del processo di reporting. Nell'ambito di tali riunioni, sono inoltre sottoposte all'attenzione del Consiglio ulteriori questioni di sostenibilità, che l'organo è chiamato a esaminare e deliberare, anche in termini di definizione di azioni di mitigazione e di iniziative a supporto del territorio.

In tale modo, il Consiglio ha sempre dato corso al proprio dovere di diligenza, improntando politiche e azioni e conoscendo, in quanto portati alla sua attenzione anche tramite la rendicontazione, gli obiettivi per i temi della sostenibilità, approvandoli e convalidandoli.

Parimenti, il Consiglio, informato delle tematiche ambientali, ha una costante e periodica rendicontazione delle stesse, nonché degli effetti e di risultati delle azioni poste in essere in tale ambito.

In termini generali si può concludere affermando che il Consiglio, così come il Collegio sindacale, sono informati su ogni tema che possa impattare anche sui temi della sostenibilità tramite comunicazioni ad hoc del Presidente in seno alle sedute del CdA.

Si precisa che il Consiglio di Amministrazione è parte attiva relativamente alle tematiche di sostenibilità, deci-

dendo, previo aggiornamento da parte della struttura interna, azioni ed obiettivi, oltre ad approvare il Bilancio di sostenibilità stesso.

Il Collegio Sindacale a sua volta vigila sulla compliance, dando attenzione ai temi di rilievo anche con proprie azioni, ad esempio, attraverso audizioni dei referenti aziendali. Le riunioni di CdA sono mensili per entrambe le società, mentre le riunioni del Collegio Sindacale si svolgono bimestralmente. Sempre il CdA approva le modifiche di rilievo dell'organigramma, tra cui come già detto anche l'unità dedicata dal 1 Ottobre 2024 allo Sviluppo Sostenibile. L'unità risponde direttamente del proprio operato al Direttore Generale, che è coinvolto in riunioni periodiche con tutti i referenti aziendali che partecipano al team della sostenibilità, pur non essendo direttamente parte dell'unità Sviluppo Sostenibile. Il Direttore Generale conduce la gestione su impulso del CdA e informa i propri primi riporti ogni settimana su tutti i temi aziendali di strategia e di business ivi compresi quelli della sostenibilità.

L'alta dirigenza monitora costantemente gli obiettivi prefissati connessi agli impatti e i risultati raggiunti con indicatori anche quantitativi nell'ambito di riunioni mensili (scorecard). Ulteriori monitoraggi saranno rimessi al raggiungimento degli obiettivi nell'ambito del piano strategico della sostenibilità.

Unità Sviluppo Sostenibile

I ruoli e le responsabilità dei dirigenti sia di SACBO che di BGYIS sono identificati nelle job description, nelle schede di funzione. A seconda dell'ambito di applicazione e delle competenze, nelle procedure interne sono specificate le azioni di competenza e le responsabilità in ordine al controllo di impatti, rischi e opportunità.

La nuova funzione aziendale dedicata alla sostenibilità è il Chief Sustainability Officer (CSO), che fa riferimento gerarchicamente al Direttore Generale.

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. Il Sustainability Team ha il compito di supportare direttamente il Sustainability Coordinator nella redazione del "Piano di Sviluppo della Sostenibilità" (PSS), del "Bilancio 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 quindi caratterizzato principalmente da figure di middle management afferenti alla totalità delle aree dell'intero Gruppo SACBO. SACBO pur non essendo soggetto obbligato al bilancio di sostenibilità, ha individuato il Sustainability Team come team di lavoro dedicato alla sostenibilità al fine di responsabilizzare ogni collaboratore rispetto alla rendicontazione degli elementi di propria competenza. Il processo prevede, inoltre, l'utilizzo di una piattaforma che consente una catena di controllo del dato preventiva di supporto all'ottenimento dell'attestazione di revisione del documento di terza parte in accordo con gli standard ESRS. Il processo di rendicontazione di sostenibilità di SACBO prevede l'individuazione all'interno dei diversi team di soggetti con ruoli di "Data Owner" e di "Data Approver", al fine di garantire la completezza, l'accuratezza e l'integrità dei dati.

- i "Green Ambassador", un ruolo trasversale ricoperto da colleghi selezionati tra le risorse junior e formati in materia di sostenibilità. Introdotto da circa un anno, il Green Ambassador contribuisce allo sviluppo delle iniziative ESG aziendali attraverso l'ideazione di progetti di sostenibilità, la definizione di nuovi indicatori di performance e la progettazione di iniziative formative destinate all'intera popolazione aziendale di SACBO.

La nuova funzione dedicata allo sviluppo sostenibile, così composta, svilupperà le seguenti azioni:

- Fornire supporto tecnico e consulenziale su questioni di sostenibilità a tutte le divisioni dell'aeroporto, incluse le operazioni di volo, la gestione terminal, la manutenzione e lo 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 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 interfunzionale, 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.

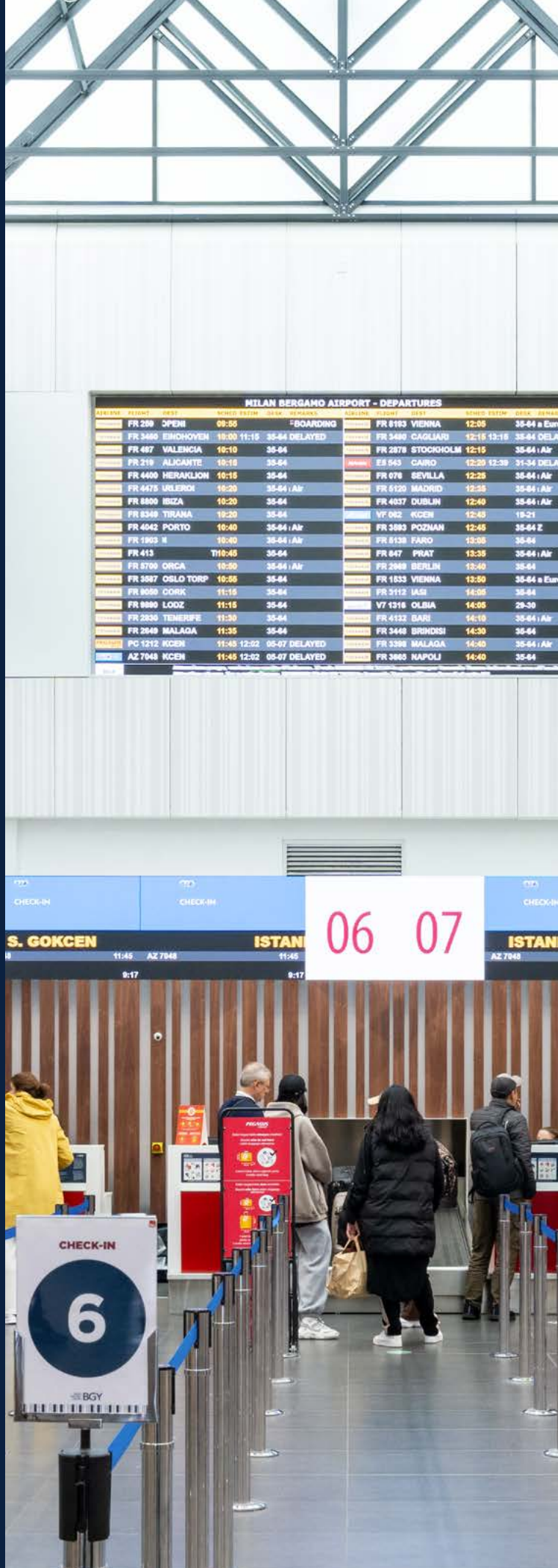
Risk management

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.

Per questo motivo SACBO ha definito un proprio "Risk Register" basandosi sul framework ERM. Tale registro raccoglie i principali rischi e, laddove previste, le rispettive



strategie di mitigazione.

Il Risk Register è stato definito di concerto con i referenti dei vari processi aziendali che sono altresì coinvolti nei team di lavoro per la rendicontazione di sostenibilità.

Policy ESG

Una Policy ESG è stata formalizzata nel corso del 2025 e approvata con delibera il data 20 Gennaio 2026, con cui la società ha definito la linea di indirizzo del Gruppo in relazione al tema della sostenibilità nello svolgimento delle attività e anche nei confronti dei diversi stakeholder. La Policy è comunicata attraverso molteplici canali per garantirne la massima diffusione:

- Internamente: mediante pubblicazione sulla intranet aziendale e piattaforme condivise, sessioni formative dedicate per il personale, inserimento nei programmi di onboarding per i nuovi assunti.
- Esternamente: attraverso il sito web corporate, il bilancio di sostenibilità, i social media aziendali e le comunicazioni agli stakeholder aeroportuali (compagnie aeree, subconcessionari, fornitori).

SACBO si impegna a monitorare l'effettiva comprensione e applicazione della Policy anche attraverso audit periodici, e a raccogliere feedback per il suo miglioramento continuo.

Sono in corso di implementazione corsi di formazione specialistica per lo sviluppo di competenze specifiche e la promozione della cultura della sostenibilità in azienda. Per tali attività sono previste risorse economiche dedicate, incluse nel budget annuale approvato dal CdA.

Si evidenzia, inoltre, come il Gruppo abbia reso accessibili le proprie politiche sulla sostenibilità tramite pubblicazione, unitamente alla policy, della rendicontazione di sostenibilità nella sezione del sito dedicata.

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

Al momento, non sono previsti fattori variabili per obiettivi nella remunerazione degli organi di amministrazione, come il Consiglio di Amministrazione (CdA) e il Collegio Sindacale.

I fattori variabili per obiettivi influenzano la remunerazione del gruppo di Management operativo aeroportuale, costituito dal Direttore Generale e dai quadri. Per questi ultimi, è attivo un sistema di incentivazione variabile (MBO) basato sul raggiungimento di specifiche performance, comprese quelle di tipo ambientale, quantificate attraverso KPI specifici per la riduzione delle emissioni, l'efficienza energetica e la gestione sostenibile come la riduzione delle emissioni di CO₂ per WLU (Workload Unit). La componente variabile della remunerazione considera gli obiettivi strategici del Gruppo, stabilendo una correlazione diretta tra i risultati conseguiti e i compensi.

Le prestazioni della dirigenza e dei middle manager del Gruppo includono i target aziendali in tema di sostenibilità, tant'è che, come già espresso precedentemente, in tutti gli MBO è presente un obiettivo collettivo aziendale di sostenibilità e, ove possibile, anche un obiettivo di sostenibilità specifico connesso alla funzione di riferimento.

Almeno il 10% della valutazione complessiva dei dirigenti e dei middle manager è determinato dal raggiungimento di obiettivi legati alla sostenibilità.

Le condizioni di tali sistemi di incentivazione sono approvate e aggiornate come segue:

- per i dirigenti, la proposta di MBO viene elaborata dal Direttore Generale con il supporto della Direzione Risorse Umane, anticipata a due componenti del CdA, per una prima revisione, quali referenti per un confronto sulla tematica. Segue l'approvazione del CdA;
- una volta assegnati gli obiettivi MBO ai dirigenti per il middle management, le proposte a cascata vengono definite da Direttori/Responsabili, con il supporto della Direzione Risorse Umane, previo benestare del Direttore Generale.

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. La promozione di un comportamento etico, volta ad 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 è la protezione degli informatori, fondamentale per garantire la tutela di chi segnala atti illeciti o collabora a indagini. Questo approccio incentiva una cultura della trasparenza e rafforza la fiducia tra l'organizzazione, i suoi dipendenti 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. I potenziali rischi e opportunità rispetto al tema della governance, riguardano il mancato rispetto del Codice di condotta e delle normative vigenti, come il D.Lgs. 231/2001.

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.

Mantenere una cultura aziendale che rispetti il Codice Etico e le policy interne rappresenta un'opportunità im-

portante per il Gruppo, poiché permette di promuovere un ambiente di lavoro positivo e accogliente e una buona reputazione aziendale, rendendo l'organizzazione più attrattiva nel mercato del lavoro e migliorando i 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 a garantire la compliance con gli 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 d'impresa:

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

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
ESRS G1 - Condotta delle imprese	Corruzione attiva e passiva	Prevenzione e individuazione compresa la formazione	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
ESRS G1 - Condotta delle imprese		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

Il Gruppo SACBO persegue l'obiettivo primario di presentarsi, a ogni livello e in ogni circostanza, con un'immagine e una reputazione improntate alla massima integrità, correttezza, lealtà, trasparenza, imparzialità ed obiettività nella conduzione degli affari e della sua attività.

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

Il Gruppo, nello svolgimento della propria attività, opera nel rispetto di normative, linee guida, standard nazionali ed internazionali vigenti in materia di anticorruzione, anche in considerazione dell'importanza strategica del settore in cui opera e della rilevanza dell'ambito giuridico e sociale in cui è radicato il proprio business.

A tal fine la governance del Gruppo è, quindi, stata 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. Il Sistema di governance si integra e si completa con le certificazioni di cui SACBO è dotata, che caratterizzano la strategia di gestione aziendale (14001, 27001, 45001, ACA periodicamente verificate da enti esterni). Tale sistema adottato volontariamente è reso noto nella sezione del sito dello scalo dedicata al tema, ove è possibile visualizzare i documenti di riferimento.

Con questo intento, il Gruppo SACBO ha definito il proprio "Codice Etico Comportamentale di Gruppo", che raccoglie l'insieme dei valori e dei principi etici generali che devono ispirare le azioni del Gruppo, individuando specifiche norme di comportamento vincolanti per tutti coloro con cui opera (amministratori, organi sociali, dipendenti, collaboratori, partner, fornitori, clienti, etc.).

Oltre alla Policy Anticorruzione di Gruppo, ogni società del Gruppo ha raccolto in un quadro organico le regole di prevenzione e contrasto alla corruzione nel "Modello Anticorruzione", sezione speciale del Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ai sensi del D. Lgs. 231/01, con l'obiettivo di prevenire atti di corruzione a vantaggio e nell'interesse della società (corruzione attiva) e a svantaggio della società (corruzione passiva), sia nei confronti della Pubblica Amministrazione che tra privati. Organi sociali, dipendenti e collaboratori esterni facenti parte dell'organizzazione a qualsiasi titolo nonché tutte le terze parti interessate, nell'espletamento delle proprie funzioni devono attenersi a tali regole di comportamento.

Il Codice Etico Comportamentale di Gruppo rappresenta uno dei componenti essenziali del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo adottato dalle singole Società del Gruppo, ai sensi del D. Lgs. 231/2001 in materia di responsabilità amministrativa delle imprese.

In linea con la delibera ANAC n.1134/2017 SACBO, in qualità di società partecipata dalla Pubblica Amministrazione, SACBO si è dotata di un "Modello Anticorruzione" integrato nel Modello di Organizzazione Gestione e Controllo, che tiene conto dei reati previsti dal D. Lgs. 231/01, casi di corruzione attiva e casi di corruzione passiva tenuto anche alla luce della Legge 190/2012.

Il Gruppo, ritenendo lo strumento della segnalazione efficace per garantire integrità e legalità, offre la possibilità di segnalare condotte illecite o violazioni di tali principi o valori attraverso appositi canali "Whistleblowing" ai sensi del D. Lgs. 24/2023.

L'adesione volontaria da parte del Gruppo ad alcuni modelli normativi e best practices dimostra l'impegno del Gruppo verso una cultura dell'impresa orientata al dovere di diligenza, legalità e alla trasparenza verso gli stakeholder.

Per dare attuazione agli obiettivi anzidetti, inoltre, il Gruppo ha identificato i principali ruoli e responsabilità chiave nel Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi, tramite specifiche nomine e l'approvazione di documenti aziendali specifici.

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, Comitato Etico Anticorruzione, il Responsabile Internal Audit) e, a vari livelli, tutto il personale aziendale.

Attraverso il sistema di deleghe, dei poteri e dell'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; in particolare gli organi di supervisione relazionano periodicamente al Consiglio di Amministrazione stesso in merito alla propria attività.

Gestione dei rapporti con i fornitori

Il personale della Società che intrattiene rapporti d'affari con i terzi deve interagire con questi in modo equo, imparziale, corretto e rispettoso dell'etica. Nei rapporti con i clienti, fornitori o terzi non sono ammesse la dazione né il ricevimento d'offerte di denaro o qualsiasi forma di regalia o beneficio eccedente le normali pratiche commerciali o di cortesia, qualora volta 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 forma di pressione indebita nella selezione dei fornitori, a tutela della credibilità e della fiducia che il mercato ripone nel Gruppo, in termini di trasparenza e rigore nell'applicazione delle normative e delle procedure aziendali relative al Ciclo Passivo.

Politiche e procedure per la protezione degli informatori

Il Gruppo SACBO ha predisposto specifiche procedure per ricevere, analizzare e trattare le segnalazioni di presunte violazioni della normativa nazionale europea, così come identificate dal D. Lgs. 24/2023, e di cui si sia venuti a conoscenza nel contesto lavorativo.

Tali segnalazioni possono riguardare anche violazioni del Codice Etico Comportamentale e del Modello di Organizzazione Gestione e Controllo 231.

Sono escluse le segnalazioni di contestazioni, rivendicazioni o richieste legate ad un interesse di carattere personale, che attengono esclusivamente ai propri rapporti individuali di lavoro ovvero inerenti ai propri rapporti con le figure gerarchicamente sovraordinate: per queste situazioni, occorre fare riferimento alla Direzione Risorse Umane.

Le segnalazioni possono essere effettuate sia da portatori di interessi interni che esterni, destinatari della "Procedura Whistleblowing" con canali dedicati alle Società del Gruppo, attraverso la piattaforma informatica, raggiungibile al link milanbergamoaairport.segnalazioni.net.

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. La "Procedura Whistleblowing" di ogni società del gruppo, disponibile sulla piattaforma preposta, fornisce indicazioni operative circa l'oggetto, i contenuti, i destinatari e le modalità di trasmissione delle segnalazioni, nonché, rispetto alle forme di tutela contemplate dalla normativa.

La gestione di tale canale è affidata al "Gestore del canale", alla data odierna composto dal Presidente del Co-

mitato Etico Anticorruzione e dal Responsabile Internal Audit.

I Gestori del Canale sono stati a ciò formalmente incaricati, adeguatamente formati in materia nonché nominati dalla Società quali soggetti autorizzati al trattamento dei dati personali contenuti nelle Segnalazioni interne.

Le segnalazioni conformi ai requisiti della procedura Whistleblowing, sono trattate con la massima riservatezza e tutte le violazioni riferite diventano oggetto di analisi preliminare e, se necessario, di indagine.

In particolare, si garantisce la riservatezza dell'identità della "Persona segnalante", della "Persona coinvolta" e della persona comunque menzionata nella "Segnalazione", nonché del contenuto della "Segnalazione" e della relativa documentazione.

La Società non tollera alcuna conseguenza pregiudizievole nei confronti del segnalante, ovvero atti o provvedimenti, comportamenti od omissioni che si verificano nel contesto lavorativo, vietando quindi ogni tipo di Ritorsione anche "solo tentata o minacciata".

Possono essere prese in considerazione anche le segnalazioni anonime, ossia effettuate senza l'identificazione del soggetto segnalante, purché adeguatamente circostanziate, cioè in grado di far emergere fatti e situazioni riferibili a contesti determinati.

D'altro canto il soggetto segnalato è tutelato nel caso di segnalazioni calunniose o diffamatorie.

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

Il Consiglio di Amministrazione, organo di governo 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 superiori diretti, e successivamente al Comitato Etico Anticorruzione di Gruppo preposto alla osservanza del medesimo oppure

può segnalare eventuali violazioni attraverso la piattaforma Whistleblowing nei casi previsti dalla relativa procedura.

Per garantire il costante aggiornamento del Codice Etico Comportamentale e della Policy Anticorruzione, il Consiglio di Amministrazione si avvale del Comitato Etico Anticorruzione di Gruppo, composto da un Presidente esterno e dalle 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 anche 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 Gestori del canale - il Presidente del Comitato Etico Anticorruzione e il Responsabile Internal Auditing - per garantire autonomia e indipendenza nella valutazione e tutelare 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 diffusione corretta e capillare 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 tramite l'inserimento di specifiche clausole nei contratti che regolano qualsiasi relazione di collaborazione con il Gruppo.

A tutti i dipendenti e collaboratori è richiesta la partecipazione ad attività di formazione in modalità e-learning, con verifica finale dell'apprendimento, al fine di assicurare la conoscenza e l'adesione alle regole di comportamento aziendali e alle normative applicabili (in particolare per Codice Etico, Modello di Organizzazione Gestione e

Controllo, Whistleblowing con specifici riferimenti alla Policy anticorruzione del Gruppo).

Per le funzioni responsabili della gestione di attività sensibili sono previste sessioni informative / formative anche in aula, con frequenza e livello di approfondimento variabile in base al ruolo e alle specifiche responsabilità. La formazione viene ripetuta periodicamente.

4.1.5 PREVENZIONE DELLA CORRUZIONE ATTIVA E PASSIVA

Nel corso del 2025, è proseguito l'impegno del Gruppo nella prevenzione della corruzione attiva e passiva mediante l'aggiornamento dei documenti in materia di governance aziendale, compliance e sistema di controllo interno.

Al fine di gestire e monitorare i potenziali rischi di corruzione attiva e passiva è stata effettuata un'analisi costantemente aggiornata del contesto aziendale, con la conseguente mappatura delle aree aziendali sensibili:

- funzioni preposte alla gestione dei rapporti ed 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 amministrazione del personale
- funzioni coinvolte nella gestione delle sponsorizzazioni e delle erogazioni liberali
- funzioni coinvolte nella gestione dei contenziosi.

Il Consiglio di Amministrazione di SACBO ha approvato una nuova sezione speciale del Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex D. Lgs. 231/2011, dedicata al Modello Antiriciclaggio tenuto conto anche del D. Lgs. 231/2007 per quanto riguarda la Segnalazione di Operazioni Sospette alla UIF, nonché un aggiornamento del catalogo dei cosiddetti "reati-presupposto" alla luce delle novità in ambito D. Lgs. 231/2001.

Il Consiglio di Amministrazione di BIS ha approvato una revisione complessiva del proprio Modello di Organizzazione Gestione e Controllo, incluse le parti speciali dedicate al Modello Anticorruzione e al Modello Antiriciclaggio.

Nel corso del 2025 è stata inoltre approvata la "Politica di approvvigionamento sostenibile del Gruppo SACBO", che prevede specifici principi di integrità e trasparenza con tolleranza zero verso qualsiasi forma di corruzione, concussione, frode o conflitto di interesse nei rapporti con i fornitori.

Si conferma inoltre che, nel medio termine, il Gruppo prevede l'aggiornamento e l'integrazione di alcune procedure operative che costituiscono protocolli di prevenzione chiave del Modello Anticorruzione.

Il Gruppo prevede altresì l'aggiornamento dei programmi di formazione sulla compliance normativa, con il coinvolgimento di tutti i dipendenti aziendali in nuovi e-learning e lo sviluppo di nuove iniziative di formazione in aula dedicate alle funzioni aziendali.

I programmi di formazione contro la corruzione attiva e passiva includono corsi a cadenza regolare destinati a tutti i dipendenti relativi al Modello 231, Codice Etico e al canale Whistleblowing.

A seconda delle necessità, per funzioni aziendali specialistiche, possono essere previsti corsi di approfondimento sulle normative anticorruzione, trasparenza, appalti pubblici e antiriciclaggio.

Formazione in materia di corruzione

Le seguenti informazioni riassumono le iniziative di formazione in materia di corruzione che sono state svolte dal Gruppo nel 2025 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 con poteri di rappresentanza verso la PA oppure poteri di acquisto / commerciali sulla base delle visure camerali. Tra gli Organi di Amministrazione, Direzione e Controllo (OADC) sono stati considerati: CdA, Collegio Sindacale, Organismo di Vigilanza, Comitato Etico Anticorruzione e Internal Audit. Si precisa che il numero totale di individui appartenenti a ciascuna categoria è il seguente: 20 appartenenti alle funzioni a rischio, 9 dirigenti, 26 negli Organi di Amministrazione, Direzione e Controllo e 697 nella categoria "altri lavoratori propri".

Copertura della formazione - Funzioni a rischio	u.m.	2025	2024	2023
Numero di funzioni a rischio che ricevono formazione contro la corruzione attiva e passiva	n	20	20	-
Numero di funzioni a rischio in totale	n	20	20	-
Percentuale di funzioni a rischio contemplate dai programmi di formazione	%	100	100	0

Si precisa che relativamente all'anno 2023 il dato non è stato calcolato perché non richiesto dagli standard utilizzati per la rendicontazione.

Di seguito le tabelle riassuntive della formazione svolta in materia di corruzione nel 2025:

Temi trattati nella formazione in materia di corruzione (2025)	Partecipanti			
	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	

Nel corso del 2025, la formazione sul Modello 231 ha coinvolto complessivamente 14 partecipanti appartenenti alla categoria "altri lavoratori", erogata in modalità e-learning per una durata di 4 ore.

La formazione sul Codice Etico, prevista dalla procedura aziendale con cadenza almeno quinquennale, ha interessato nel 2025 un totale di 311 destinatari, di cui 5 appartenenti alle funzioni a rischio, 2 dirigenti e 304 altri lavoratori. L'attività formativa si è svolta interamente tramite piattaforma e-learning, con una durata di 2 ore.

Nel corso del 2025, la formazione in materia di whistleblowing ha coinvolto complessivamente 195 partecipanti, tra cui 2 appartenenti alle funzioni a rischio, 1 dirigente e 192 altri lavoratori, anch'essa in modalità e-learning con una durata di 2 ore.

Si segnala che nel 2025, 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.

Casi di corruzione attiva o passiva	u.m.	2025	2024	2023
Numero di condanne inflitte per violazioni delle leggi contro la corruzione attiva o passiva	n	0	0	0
Importo delle ammende inflitte per violazioni delle leggi contro la corruzione attiva o passiva	€	0	0	0

4.1.6 GESTIONE DEI RAPPORTI CON I FORNITORI

Il Gruppo si è dotato di standard contrattuali che definiscono le modalità e le tempistiche di pagamento anche a tutela dei fornitori in termini di certezza. Tali standard contrattuali sono stati aggiornati e condivisi con tutte le Direzioni /Unità. Nel caso di appalti strumentali al core business, SACBO ha previsto l'applicazione della tracciabilità dei flussi finanziari (legge 13.08.2010 n. 136 modificata dalla legge n. 217 del 17.12.2010) come riportato nella procedura di ciclo passivo. La modalità e la procedura in essere sono applicate anche alle piccole medie imprese.

SACBO si è dotata, in armonia anche con la previsione del Codice dei Contratti Pubblici, di una procedura interna di

ciclo passivo che disciplina le modalità di selezione dei fornitori, la gestione dell'albo fornitori e i processi operativi dalla richiesta di ordine alla sottoscrizione del contratto, inclusi i poteri di firma. Il Gruppo, riconoscendo l'importanza dell'impatto sociale e ambientale nella catena di approvvigionamento, ha proseguito con il progetto ECOVADIS per valutare la sostenibilità dei fornitori maggiormente rilevanti e la verifica dell'integrazione di fattori ambientali, sociali ed etici nelle procedure di acquisto. Questo progetto ha coinvolto (anche nel 2025, per il secondo anno consecutivo) i principali fornitori per valutare il loro livello di sostenibilità su quattro fronti:

- ambiente,
- pratiche lavorative e diritti umani,

- etica,
- approvvigionamento sostenibile.

La valutazione è supportata dall'introduzione di indicatori chiave di prestazione (KPI) ed il programma prevede un'attività collaborativa con i fornitori per migliorare questi indicatori. Negli appalti di natura pubblicistica, in sede di gara/procedure selettive SACBO adotta criteri premiali per i partecipanti che vantano certificazioni sull'adozione di sistemi di gestione legati alla sostenibilità, tra cui: ISO 14001 (gestione ambientale), ISO 45001 (sicurezza sul lavoro) e ISO 27001 (sicurezza delle informazioni).

Gli standard contrattuali impongono per tutti i fornitori il rispetto del sistema di gestione ambientale di SACBO/BGYIS e le norme regolanti i profili ambientali e quelli della sicurezza del lavoro, il cui inadempimento da parte del fornitore potrebbe comportare la risoluzione del contratto.

4.1.7 PRASSI DI PAGAMENTO

Negli standard contrattuali le modalità di pagamento prevedono bonifico bancario a 60 giorni data fattura fine mese; tuttavia, i pagamenti sono effettuati anche con F24 e PagoPA per alcune particolari tipologie di ordini (pagamenti per rapporti contrattuali con enti, ad esempio canoni per occupazione di suolo pubblico). Per alcune altre casistiche di contratti (a titolo esemplificativo: incarichi a liberi professionisti) possono essere concordate tempistiche di pagamento diverse dallo standard contrattuale. Il pagamento è effettuato solamente previa autorizzazione del responsabile tramite sistema gestionale (i flussi sono trasparenti e tracciati).

Il Gruppo rispetta le tempistiche di pagamento previste nei contratti. Negli appalti pubblici, le tempistiche standard sono quelle indicate al punto precedente. Si specifica che il pagamento è effettuato nei tempi previsti, previo invio, come stabilito in contratto e in armonia con il Codice dei Contratti Pubblici, da parte dell'Appaltatore dei documenti comprovanti la regolarità contributiva e retributiva del personale impiegato; tale documentazione è verificata dal responsabile del contratto che presta il proprio benessere al pagamento. Attualmente,

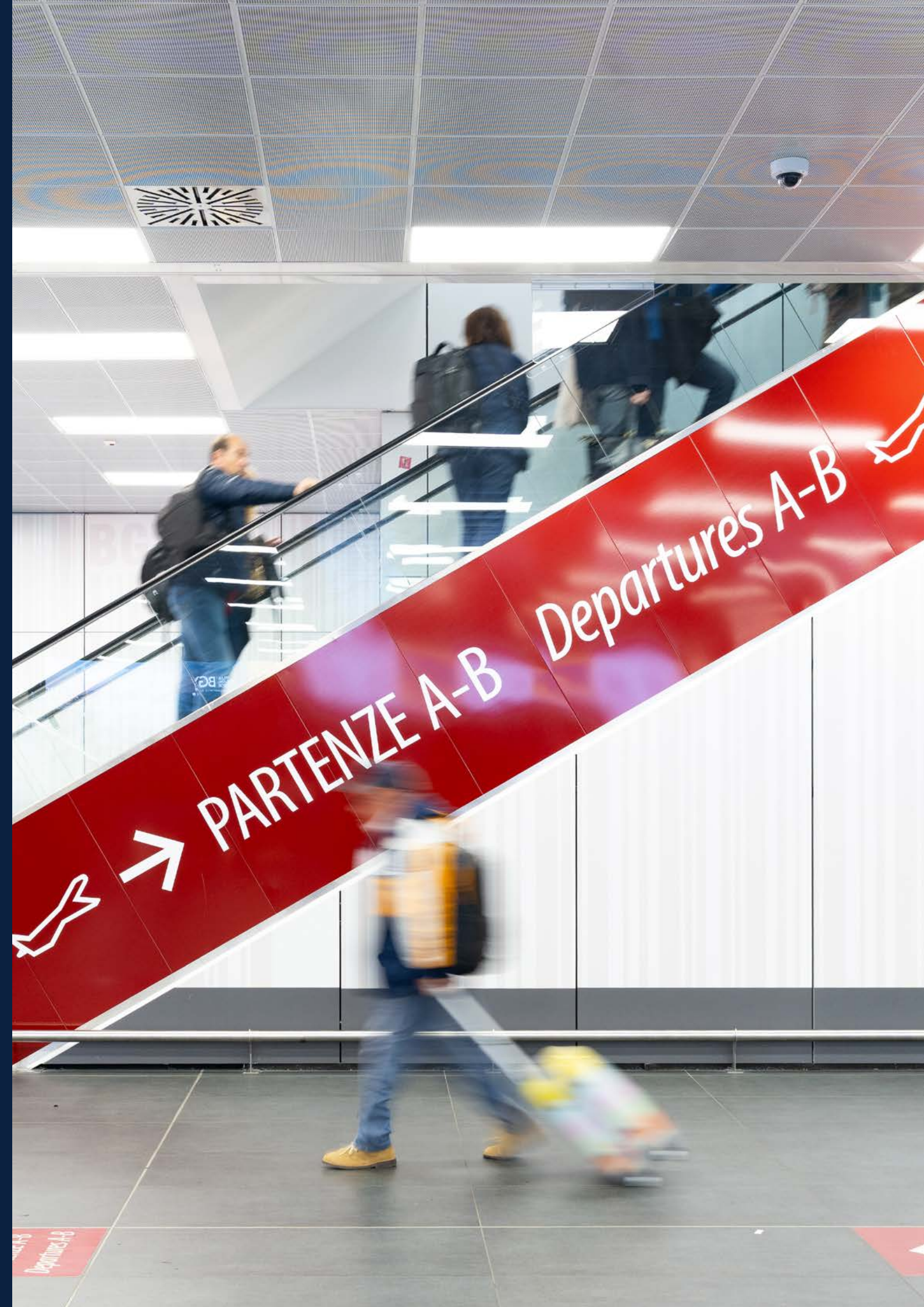
non ci sono procedimenti giudiziari pendenti a causa di ritardi nei pagamenti. Gli standard sono applicati uniformemente a tutti i contratti, senza alcuna distinzione di natura giuridica, sia per persone fisiche che giuridiche.

La divulgazione delle metodologie e delle ipotesi significative alla base della metrica avviene nella fase di affidamento, ovvero di gara, con la condivisione del contratto e del capitolato speciale parte amministrativa (per lavori/forniture/servizi) ovvero nella specifica tecnica (per servizi professionali) ove sono definiti i termini e le modalità di pagamento in maniera certa ed inequivoca. Per i contratti in essere con i fornitori del Gruppo, non è necessaria la convalida, cioè l'attestazione di conformità da parte di ente esterno.

Per gli appalti di lavori del gestore aeroportuale attinenti al core business, oltre alla conformità al Codice dei Contratti Pubblici a essi applicabile, i progetti sono approvati da ENAC, quale autorità deputata all'approvazione dei progetti di sviluppo infrastrutturale, agendo come autorità di regolazione tecnica, certificazione e vigilanza. Nell'ambito della documentazione progettuale rientrano obbligatoriamente, come previsto dal Codice dei Contratti Pubblici, il contratto e il capitolato speciale parte amministrativa (ove sono indicati anche i termini di pagamento, come già riportato sopra).

Inoltre, i documenti contrattuali sono sottoposti ad ulteriori verifiche periodiche da parte dell'ente sovraordinato ENAC. Da ultimo, la verifica condotta dall'ente risale al 2024 e ha riguardato in termini generali la regolarità della situazione economico-finanziaria e gestionale della società, nonché il corretto adempimento degli obblighi convenzionali derivanti dal rapporto concessorio, con un focus anche in ordine agli appalti e alla verifica degli stessi, analizzando la documentazione contrattuale.

Per completezza si precisa che le verifiche e le autorizzazioni anzidette riguardano non solo la prassi di pagamento bensì tutte le clausole contrattuali.



Partenze
Departures

ALLEGATO

5.1	OBBLIGHI DI INFORMATIVA DEGLI ESRS	148
	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-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		Consumo di energia e mix energetico
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	Consumo di energia e mix energetico
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)		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 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 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 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		Non materiale
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 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		Non materiale
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 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 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	Non applicabile
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 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 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. 15, 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**



Relazione della società di revisione indipendente sull'esame limitato della Rendicontazione consolidata di Sostenibilità

Al Consiglio di Amministrazione della
SACBO S.p.A.

Oggetto dell'incarico

Siamo stati incaricati di effettuare un esame limitato (*"limited assurance engagement"*) della Rendicontazione consolidata di Sostenibilità predisposta a titolo volontario (*"la Rendicontazione di Sostenibilità"*) della SACBO S.p.A. e della sua controllata (di seguito *"Gruppo"* o *"Gruppo SACBO"*) relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 27 luglio 2026.

Responsabilità degli Amministratori per la Rendicontazione di Sostenibilità

Gli Amministratori del Gruppo SACBO sono responsabili per la redazione della Rendicontazione di Sostenibilità in conformità agli *"European Sustainability Reporting Standards"* emessi dalla Commissione europea (*"ESRS"*) identificati dagli Amministratori stessi quali criteri di rendicontazione nella sezione *"Criteri generali per la redazione della dichiarazione sulla sostenibilità"* della Rendicontazione di Sostenibilità.

Gli Amministratori sono inoltre responsabili per quella parte del controllo interno da essi ritenuta necessaria al fine di consentire la redazione di una Rendicontazione di Sostenibilità che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono altresì responsabili per l'individuazione degli obiettivi del Gruppo SACBO in relazione alla performance di sostenibilità, nonché per l'identificazione degli *stakeholder* e degli aspetti significativi da rendicontare.

Indipendenza della società di revisione e gestione della qualità

Siamo indipendenti in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza dell'*International Code of Ethics for Professional Accountants (including International Independence Standards) (IESBA Code)* emesso dall'*International Ethics Standards Board for Accountants*, basato su principi fondamentali di integrità, obiettività, competenza e diligenza professionale, riservatezza e comportamento professionale.

La nostra società di revisione applica il Principio internazionale sulla gestione della qualità (*ISQM Italia 1*), in base al quale è tenuta a configurare, mettere in atto e rendere operativo un sistema di gestione della qualità che includa direttive o procedure sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e regolamentari applicabili.

Responsabilità della società di revisione

È nostra la responsabilità di esprimere, sulla base delle procedure svolte, una conclusione circa la conformità della Rendicontazione di Sostenibilità ai criteri di rendicontazione previsti dagli ESRS.

Il nostro lavoro è stato svolto secondo i criteri indicati nel *“International Standard on Assurance Engagements ISAE 3000 (Revised) - Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information”* (di seguito anche *“ISAE 3000 Revised”*), emanato dall'*International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB)* per gli incarichi di *limited assurance*.

Tale principio richiede la pianificazione e lo svolgimento di procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che la Rendicontazione di Sostenibilità non contenga errori significativi.

Pertanto, il nostro esame ha comportato un'estensione di lavoro inferiore a quella necessaria per lo svolgimento di un esame completo secondo l'ISAE 3000 Revised (*“reasonable assurance engagement”*) e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti e le circostanze significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di tale esame.

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

In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure:

1. comprensione del processo di valutazione della rilevanza delle informazioni incluse nella Rendicontazione di Sostenibilità attraverso l'analisi dell'approccio adottato dall'impresa in merito all'identificazione e alla valutazione degli impatti, dei rischi e delle opportunità rilevanti relativi alle questioni di sostenibilità e verifica della relativa informativa rendicontata nella Rendicontazione di Sostenibilità;
2. comparazione tra i dati e le informazioni di carattere economico-finanziario riportati all'interno della Rendicontazione di Sostenibilità e i dati e le informazioni inclusi nel bilancio consolidato del Gruppo;
3. comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative significative incluse nella Rendicontazione di Sostenibilità.

In particolare, abbiamo svolto interviste e discussioni con il personale della Direzione della SACBO S.p.A. e abbiamo svolto limitate verifiche documentali, al fine di raccogliere informazioni circa i processi e le procedure che supportano la raccolta, l'aggregazione, l'elaborazione e la trasmissione dei dati di natura qualitativa e quantitativa alla funzione responsabile della predisposizione della Rendicontazione di Sostenibilità.

Inoltre, per le informazioni significative, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche della SACBO S.p.A. e della sua controllata:

- a livello di Gruppo:

- a) con riferimento alle informazioni qualitative contenute nella Rendicontazione di Sostenibilità abbiamo effettuato interviste e svolto riscontri documentali, su base campionaria, in merito alla coerenza delle stesse con le evidenze disponibili;
- b) con riferimento alle informazioni quantitative, abbiamo svolto procedure analitiche e, ove ritenuto necessario, limitate verifiche, su base campionaria, sull'aggregazione dei dati e sui criteri e sulle metodologie di calcolo utilizzati.

Conclusioni

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che la Rendicontazione di Sostenibilità del Gruppo SACBO relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità ai criteri di rendicontazione previsti dagli ESRS identificati dagli Amministratori nel paragrafo "Criteri generali per la redazione della dichiarazione sulla sostenibilità" della Rendicontazione di Sostenibilità.

Altri aspetti

La presente relazione non è emessa ai sensi di legge, stante il fatto che la Società non è obbligata alla predisposizione della Rendicontazione di Sostenibilità.

Le informazioni comparative presentate nella Rendicontazione di Sostenibilità in relazione all'esercizio chiuso il 31 dicembre 2024 non sono state sottoposte a verifica.

Le nostre conclusioni sulla Rendicontazione di sostenibilità del Gruppo SACBO non si estendono alle informazioni contenute nel paragrafo "Regolamento sulla Tassonomia Europea" della stessa, richieste dall'art.8 del Regolamento europeo 2020/852.

Brescia, 27 luglio 2026

EY S.p.A.



Marco Malaguti
(Revisore Legale)