

Report di Sostenibilità 2020

SACBO s.p.a.



Società Aeroporto Civile Bergamo Orio al Serio (SACBO) S.p.A.

Via Orio Al Serio 49/51 - 24050 Grassobbio (Bg)

Codice fiscale 00237090162 - Partita iva 00237090162

Codice CCIAA BG

Numero R.E.A 000000133034

Capitale Sociale 17.010.000

Forma giuridica Societa' per azioni

Settore attività prevalente (ATECO) 522300

www.milanbergamoairport.it

MARZO 2021

REPORT DI SOSTENIBILITÀ 2020
GRUPPO SACBO

MARZO 2021

LETTERA DEL PRESIDENTE: UNA VISIONE PER IL FUTURO DEL GRUPPO SACBO	7
NOTA INTRODUTTIVA E METODOLOGICA	9
IL PROCESSO DI COSTRUZIONE DELLA “MATERIALITÀ” IN SACBO	13
PARTE PRIMA	27
IDENTITÀ, CONTESTO, ASSETTO ORGANIZZATIVO, DISEGNO STRATEGICO E MODELLO DI BUSINESS	
1.1 LA VISION, LA MISSION E I VALORI DEL GRUPPO SACBO	29
1.2 LA STORIA: DA SACBO AL GRUPPO SACBO	31
1.3 CONTESTO ECONOMICO E SOCIALE DI RIFERIMENTO DEL GRUPPO SACBO L’IMPATTO DELLA PANDEMIA	34
1.3.1 LA MAPPATURA DEGLI STAKEHOLDER	40
1.4 ASSETTO ISTITUZIONALE ED ORGANIZZATIVO	42
1.4.1 ASSETTO SOCIETARIO	42
1.4.2 ORGANI ISTITUZIONALI	43
1.4.3 LA STRUTTURA ORGANIZZATIVA	45
1.5 DISEGNO STRATEGICO	47
1.6 IL MODELLO DI BUSINESS DEL GRUPPO SACBO	50
1.7 IL RUOLO DELLO SCALO NELLA PANDEMIA VOLI SANITARI, DI RIMPATRIO E CONSEGNA MATERIALE MEDICO	52
1.8 TRASPARENZA E LEGALITA’	53
1.9 SALUTE E SICUREZZA	61
PARTE SECONDA	69
LA CREAZIONE E LA DISTRIBUZIONE DEL VALORE AGGIUNTO IN SACBO	
2.1 INTRODUZIONE	71
2.2 SCELTE METODOLOGICHE	72
2.3 VALORE AGGIUNTO DI SACBO	73
PARTE TERZA	81
LA RELAZIONE SOCIALE DEL GRUPPO SACBO	
3.1 INTRODUZIONE	83
3.2 GRUPPO SACBO E L’AMBIENTE	84
3.2.1 LO SCENARIO AMBIENTALE: IL VALORE DELL’AMBIENTE PER IL MONDO SACBO	84
3.2.2 LA POLITICA AMBIENTALE: IL SISTEMA DI GESTIONE AMBIENTALE DEL GRUPPO SACBO- ASPETTI GENERALI	84
3.2.3 PROCEDURE DI VALUTAZIONE AMBIENTALE IN CORSO	86
3.2.4 MOBILITÀ E ACCESSIBILITÀ ALLO SCALO	89
3.2.5 PERFORMANCE AMBIENTALI	92
3.3 GRUPPO SACBO E LE PERSONE	112

3.3.1 IL VALORE DEL “CAPITALE UMANO”	112
3.3.2 DATI RELATIVI AL PERSONALE	113
3.3.3 LA POLITICA RETRIBUTIVA	118
3.3.4 LA FORMAZIONE	118
3.3.7 RELAZIONI INDUSTRIALI	128
3.3.8 SALUTE E SICUREZZA SUI LUOGHI DI LAVORO	133
3.3.9 SERVIZI E BENEFICI AGGIUNTIVI PER IL PERSONALE DIPENDENTE E LE LORO FAMIGLIE	135
3.3.10 CONFORMITÀ AL CODICE ETICO E AL MODELLO DI ORGANIZZAZIONE, GESTIONE E CONTROLLO (D.LGS. 231/2001) DA PARTE DEI DIPENDENTI	135
3.4 GRUPPO SACBO E I PASSEGGERI	136
3.4.1 LA CENTRALITÀ DEI PASSEGGERI	136
3.4.2 I PASSEGGERI DELL’AEROPORTO DI Milan Bergamo	139
3.4.3 L’ATTENZIONE AL CLIENTE PASSEGGERO	141
3.4.4 ATTENZIONE PER PASSEGGERI CON ESIGENZE SPECIFICHE	148
3.4.5 SICUREZZA DEL PASSEGGERO	150
3.4.6 IL SISTEMA DI SAFETY MANAGEMENT	151
3.4.7 LA COMUNICAZIONE ESTERNA	152
3.5 GRUPPO SACBO E LE COMPAGNIE AEREE	154
3.5.1 LA POLITICA DI GESTIONE DELLE RELAZIONI CON LE COMPAGNIE AEREE	154
3.5.2 SACBO E LE COMPAGNIE AEREE: ALCUNI INDICATORI DI PERFORMANCE	156
3.6 GRUPPO SACBO E I FORNITORI	157
3.6.1 IL VALORE DEI FORNITORI PER IL GRUPPO SACBO	157
3.6.2 CARATTERISTICHE DELLE ATTIVITÀ DI FORNITURA	159
3.7 GRUPPO SACBO E I CLIENTI	161
3.7.1 IL VALORE DEI CLIENTI PER IL GRUPPO SACBO	161
3.7.2 INDIVIDUAZIONE DEI SERVIZI E SELEZIONE DEI CLIENTI - AFFIDATARI	161
3.7.3 COMPOSIZIONE E MONITORAGGIO	162
3.8 GRUPPO SACBO E GLI AZIONISTI	164
3.9 GRUPPO SACBO E L’AUTORITA’ DI VIGILANZA	166
3.9.1 IL CONTESTO NORMATIVO	166
3.9.2 IL PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE	166
3.10 GRUPPO SACBO E IL TERRITORIO	172
3.10.1 L’IMPEGNO DI SACBO PER IL TERRITORIO	172
3.10.2 FILANTROPIA D’IMPRESA	172
3.10.3 COMPENSAZIONI E MITIGAZIONI AMBIENTALI	173
GRUPPO DI LAVORO PROGETTO REPORT SOSTENIBILITÀ	178



LETTERA DEL PRESIDENTE:

UNA VISIONE PER IL FUTURO DEL GRUPPO SACBO

Voglio esprimere solo poche parole quale messaggio di apertura del presente report.

È stato un anno caratterizzato unicamente purtroppo dalla pandemia e dagli eventi drammatici e devastanti che ne sono conseguiti e che ora ancora imperversano. È stata affrontata una situazione emergenziale; sono state riviste priorità, obiettivi, abitudini e modi di lavorare.

Lo scalo di Milan Bergamo ha dato prova di resilienza, di sostegno e di supporto al sistema aeroportuale italiano, al territorio lombardo, flagellato più di altri dalla malattia COVID-19, e al Paese intero. Al contempo il nostro aeroporto ha dato prova di non fermarsi e di voler guardare comunque al futuro, continuando nella propria missione di garantire il diritto alla mobilità di persone e merci, costituzionalmente tutelato nel nostro ordinamento, e di perpetrare l'efficientamento del servizio offerto e delle strutture ad esso dedicate a favore dei propri stakeholder, così suggellando il proprio ruolo di infrastruttura strategica di interesse continentale. Ciò nell'ottica di garantire un servizio connotato da eccellenza e una struttura all'avanguardia anche sotto il profilo tecnologico e perseguendo il principio della sostenibilità dello scalo nei confronti del Territorio.

Il presente report di sostenibilità è spinto dalla determinazione di continuare il percorso intrapreso due anni fa, dando continuità alla rendicontazione sociale, economica ed ambientale sui temi e valori centrali per gli stakeholder. In questo momento storico così duro, soprattutto per il mondo dell'aviazione civile mondiale e italiana, il documento vuole rappresentare un ulteriore strumento per comunicare il ruolo dello scalo, oggi più che mai infrastruttura chiave per la ripresa del Paese, evidenziando le attività e le azioni che hanno impegnato lo scalo nella lotta alla pandemia.

Confido che la determinazione e la perseveranza del Gruppo SACBO possa condurre - una volta superata la fase emergenziale - lo scalo di Milan Bergamo fuori da questo periodo di grande difficoltà, riprendendo effettivamente ed integralmente il proprio core business.

Giovanni Sanga
Presidente SACBO



NOTA INTRODUTTIVA E METODOLOGICA

In continuità con il percorso intrapreso nei due anni pregressi, anche per l'annualità 2020 il Gruppo SACBO ha dato corso al processo di rendicontazione sociale, economica ed ambientale al fine di redigere il terzo Report di Sostenibilità.

Il report dell'anno scorso aveva già visto la sua redazione in un momento storico di particolare criticità: la pandemia sanitaria legata al COVID-19. Tuttavia è nel 2020 che la pandemia ha prodotto i pieni effetti drammatici e dirompenti su tutta la popolazione mondiale, in ogni campo e settore delle attività economiche e commerciali, in breve su ogni aspetto della vita dei singoli.

In particolare, l'aviazione civile è stato uno dei settori maggiormente colpiti e ha visto nel territorio italiano un'interruzione brusca delle attività volative a seguito dell'emanazione di provvedimenti del Governo al fine di contenere l'emergenza sanitaria nel periodo intercorrente dai primi di marzo alla prima metà di maggio. Nel secondo semestre dell'anno l'attività è ripresa, anche se parzialmente, e lo scalo ha dato corso ad una serie di adempimenti e ha implementato protocolli per contrastare la pandemia e garantire la sicurezza delle operazioni di volo a favore dei passeggeri.

Complessivamente l'anno si è chiuso con un traffico passeggeri che segna meno 71 per cento rispetto all'anno 2019.

Parallelamente nella primavera 2020 lo scalo di Milan Bergamo ha rappresentato un simbolo della resilienza del territorio, supportando con la propria attività la lotta alla diffusione della pandemia mediante l'attivazione di voli sanitari (per trasporto di medici e pazienti), voli di rimpatrio e voli cargo per il trasporto di materiale medico.

Lo scalo ha altresì garantito la propria operatività, con proprie risorse umane e mezzi, per il settore cargo senza soluzione di continuità, mantenendo attivo un servizio essenziale per il territorio in cui opera e per il Paese intero.

Come si illustrerà nel presente report, nonostante la pandemia in corso, il Gruppo SACBO ha dato continuità ai propri progetti infrastrutturali, anche di natura ambientale, portando a termine importanti opere di efficientamento e adeguamento infrastrutturale, a conferma della propria determinazione a guardare al futuro, e continuando nell'implementazione dei progetti di sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale.

Il tutto in un quadro in cui il GRUPPO è inevitabilmente ricorso agli ammortizzatori sociali a favore dei propri dipendenti, garantendo la continuità dell'operatività, introducendo una nuova modalità di lavoro per l'azienda: lo smart working e garantendo la sicurezza sul luogo di lavoro dei propri dipendenti con protocolli ad hoc.

Come espresso dal Presidente nella lettera di apertura, il Report di Sostenibilità per l'anno 2020 prosegue nel percorso di rendicontazione dei temi e degli indicatori già trattati nei due anni pregressi. Il processo che ha portato alla redazione del primo Report di Sostenibilità del 2018 rimane, infatti, il punto di partenza per la costruzione di tutti i successivi aggiornamenti che fanno propria la medesima matrice di materialità.

Nell'anno 2021 il processo di rendicontazione e la relativa produzione del Report di Sostenibilità hanno giovato della solida impostazione di un processo oramai consolidato, nonché della consonanza di obiettivi e di vedute del gruppo di lavoro dedicato alla redazione del report e delle diverse figure dei responsabili di funzioni e aree di competenze del Gruppo coinvolte.

La maturazione del percorso ha fatto scaturire la determinazione del Gruppo SACBO di procedere alla redazione del report senza coinvolgimento di consulenti esterni di supporto.

Pare necessario, seppure in maniera sintetica, procedere ad una breve introduzione del concetto di rendicontazione, che sta alla base del presente Report.

Come noto, la rendicontazione sociale e ambientale (più sinteticamente definita come “rendicontazione di sostenibilità”) è un processo innovativo attraverso cui l'azienda, insieme ai documenti informativi tradizionali, implementa una serie di iniziative e strumenti per realizzare una strategia di comunicazione trasparente, diffusa e responsabile. La trasparenza deve rappresentare senza alcun dubbio una delle caratteristiche qualificanti del processo e degli strumenti di rendicontazione della sostenibilità dell'azienda nei riguardi dei cosiddetti “stakeholder”. Essa deve essere ispirata dal principio dell'accountability, cioè dall'idea che le aziende abbiano una più ampia responsabilità nel rendicontare le azioni e gli effetti derivanti dal loro agire economico. Ogni processo e strumento di rendicontazione sociale, quale per esempio il bilancio di sostenibilità, deve essere quindi in grado di:

- “fornire a tutti gli stakeholder un quadro complessivo delle performance dell'azienda, aprendo un processo interattivo di comunicazione sociale;
- fornire informazioni utili sulla qualità dell'attività aziendale per ampliare e migliorare - anche sotto il profilo etico-sociale - le conoscenze e le possibilità di valutazione e di scelta degli stakeholder”.

Si definiscono “stakeholder” quei soggetti (intesi nel senso di individui, gruppi, organizzazioni) che hanno con l'organizzazione relazioni significative e sono a vario titolo coinvolti nell'attività dell'organizzazione per le relazioni di scambio che intrattengono con essa o perché ne sono significativamente influenzati anche in modo indiretto.

Anche per quest'anno il perimetro di rendicontazione del Report di Sostenibilità riguarda il Gruppo SACBO, che comprende SACBO S.p.A. e la sua partecipata BGY International Services S.r.l. (di seguito indicata anche con la sigla BGYIS).

Si precisa sin da ora che alcuni indicatori di performance sono attribuibili per competenze esclusive e attività specifiche effettuate dal solo gestore aeroportuale (a mero titolo esemplificativo la gestione del rumore aeroportuale).

SACBO S.p.A. è concessionaria del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, attraverso l'ENAC (convenzione sottoscritta il 1° marzo 2002 e in vigore fino al 2044 come da proroga intervenuta nell'anno 2020), per la gestione dell'Aeroporto di Milan Bergamo. SACBO ha quindi il compito, sotto il controllo e la vigilanza dell'ENAC e nel rispetto dei principi di imparzialità, trasparenza e non discriminazione, di amministrare e gestire le strutture aeroportuali, di coordinare e controllare le attività dei vari operatori presenti all'interno dell'aeroporto e di sviluppare adeguatamente l'infrastruttura per adeguarla alla domanda di mobilità.

BGY International Services S.r.l. (BGYIS) è nata in data 17 giugno 2016 dalla cessione di un ramo d'azienda da parte di SACBO. BGYIS, attiva dal 1° gennaio 2017, si occupa in specifico di tutte le attività di handling aeroportuali, ovvero di servizi di assistenza a terra a passeggeri, merci e vettori aerei, nonché in tutte le attività connesse o complementari al traffico aereo.

Di seguito si descrivono le principali fasi che hanno portato alla redazione del presente Report di Sostenibilità per l'anno 2020.

Fine 2020/inizio 2021

- è stato confermato il gruppo di lavoro interno per la redazione del Report con il compito di coordinare la raccolta e l'elaborazione dei dati e delle informazioni.
- In particolare, si è deciso di rimandare nuovi aggiornamenti e approfondimenti della matrice della materialità a seguito della conclusione del periodo emergenziale e di procedere alla rendicontazione dei medesimi temi e indicatori dell'anno 2019, con un focus inevitabile sugli effetti devastanti del COVID-19 e sulle attività poste in essere per fronteggiare l'emergenza, supportare il territorio e dare corso ai progetti non differibili.

Gennaio/Febbraio 2021

- si è avviata la raccolta dei dati e informazioni riferiti all'anno 2020 da parte delle singole funzioni aziendali coinvolte nella rendicontazione. Si è mantenuto il riferimento temporale del triennio per consentire il confronto con i dati e i risultati degli anni precedenti.

Marzo/aprile 2021

- sono state organizzate riunioni per macroaree di interesse tra i responsabili delle funzioni coinvolte e il team di lavoro per procedere alla disamina del processo implementato e dei dati/informazioni ottenuti. Si evidenzia come ciascuna funzione aziendale abbia effettuato la propria rendicontazione, cercando di quantificare i medesimi indicatori riportati nei precedenti report, a salvaguardia degli obiettivi di continua e trasparente informazione. Ciò pur a fronte della parzialità di alcuni dati e della loro effettiva rappresentatività, quale diretta conseguenza dell'emergenza sanitaria e della enorme contrazione delle attività.
- Si sono individuate modifiche e integrazioni tenuto conto del consolidamento della materialità e che permettessero una reportistica maggiormente incisiva e completa. Le modifiche e le integrazioni hanno riguardato inevitabilmente i temi



correlati alle azioni volte al contrasto della pandemia (a titolo esemplificativo: la trattazione del tema della sicurezza dei dati informatici nel paragrafo sicurezza e salute, l'implementazione di una sezione ad hoc sul ruolo dello scalo nel corso della pandemia, in termini di voli sanitari, di rimpatrio, ecc., l'indicazione dei protocolli adottati per la ripartenza dell'attività, nonché la trattazione del tema degli ammortizzatori sociali).

Dal punto di vista metodologico il presente Report di Sostenibilità, al pari di quello dell'anno precedente, è stato costruito seguendo i principi e la struttura proposti dal Gruppo di Studio per il Bilancio Sociale (GBS), soprattutto con riguardo alle aziende aeroportuali, che prevede la suddivisione del documento in tre parti principali:

- a. Parte Prima sull'Identità Aziendale;
- b. Parte Seconda sulla Creazione e Distribuzione del Valore Aggiunto;
- c. Parte Terza sulla Relazione Sociale.

Quanto allo standard GRI, lo stesso è stato utilizzato, unitamente alle indicazioni fornite dal GBS, quale riferimento per individuare un modello di rendicontazione e degli indicatori che siano in grado di riportare in maniera più efficace gli impatti sociali, economici e ambientali di SACBO. In questo senso, pertanto, va enfatizzato che il modello di rendicontazione che è stato seguito da SACBO rappresenta una struttura ad hoc, che è stata specificatamente disegnata attraverso un confronto tra i membri del gruppo di lavoro, per tenere conto delle peculiarità operative-gestionali di SACBO e delle relative esigenze di rendicontazione economiche, sociali e ambientali.

Il presente Report richiama e rendiconta in merito agli obiettivi di sviluppo sostenibile promossi dalle Nazioni Unite (Sustainable Development Goals - SDGs) ritenuti rilevanti per il gruppo. Ne è conseguito un report che si mantiene fedele alla rendicontazione delle aree degli anni pregressi, valorizzando al contempo gli aspetti e i profili che sono cambiati per causa dell'emergenza sanitaria.



IL PROCESSO DI COSTRUZIONE DELLA “MATERIALITÀ” IN SACBO

Nel presente documento si riporta una sintesi del processo di costruzione della matrice della materialità effettuato nel 2018, avendo - si ribadisce - mantenuto la medesima matrice anche per l'annualità 2020.

Sebbene, potenzialmente, tutti gli aspetti aziendali possano essere rendicontati, appare opportuno prendere in esame gli aspetti che risultano essere più importanti per l'azienda e i suoi stakeholder. Tale concetto di rilevanza fa riferimento al fondamentale principio della materialità.

Un aspetto appare “materiale” quando per l'azienda ha rilevanza strategica, ossia quando attraverso di esso è in grado di produrre impatti, positivi o negativi, significativi sull'economia, sull'ambiente e/o sulla società. La materialità fa inoltre riferimento al fatto che l'aspetto rendicontato possa influenzare le decisioni degli stakeholder in relazione all'attività aziendale.

L'individuazione degli aspetti materiali avviene attraverso la costruzione di una matrice, c.d. “matrice di materialità”, con lo scopo di mettere in evidenza ciò che è rilevante, nell'accezione sopraesposta, per l'azienda e per i suoi stakeholder. La costruzione della matrice di materialità fa inoltre emergere aspetti di interesse per la sostenibilità aziendale, agendo da stimolo per lo sviluppo di un'attenzione sempre maggiore verso temi sensibili per gli stakeholder.

Nell'anno 2018 l'erogazione del questionario e l'analisi delle informazioni ottenute tramite la sua somministrazione hanno permesso, come spiegato nella Figura 1-1, la costruzione di una matrice di materialità che tenesse conto non solo della “rilevanza” per l'azienda ma altresì per gli stakeholder.

Al fine di identificare la rilevanza “interna”, gli stessi 25 temi emersi dagli step 2 e 3 della Figura 1-1 sono stati sottoposti all'attenzione dei membri del Consiglio di

amministrazione e del top management del Gruppo. In questo caso è stato chiesto di graduare la rilevanza strategica dei diversi temi per il Gruppo SACBO, considerandone la vision, la mission e i valori. Sono stati coinvolti i 10 membri del CdA di SACBO, 3 del CdA di BGYIS e 8 top manager. Sono state complessivamente ottenute 12 risposte (7 dal top management e 5 dal CdA), con un tasso di risposta del 67%.

Per quanto riguarda la rilevanza "esterna", il questionario è stato erogato a tutti i dipendenti: sul totale di 540 dipendenti hanno compilato il questionario in 177 (176 le risposte valide). Il tasso di risposta è stato quindi di circa il 33%.

Figura 1-1.: Fasi di costruzione della matrice di materialità



Sempre nel 2018, SACBO ha erogato, tramite una società specializzata, un questionario rivolto agli stakeholder esterni. Il questionario ha coinvolto circa 900 soggetti appartenenti a diverse categorie. Periodicamente SACBO contatta i propri stakeholder su tematiche diverse inerenti al ruolo dell'aeroporto nel contesto socio-economico in cui opera.

In occasione dell'erogazione, è stata inserita anche un'area specifica relativa alla Corporate Social Responsibility (CSR) e alla materialità, con lo scopo di valutare il grado di notorietà del concetto di Responsabilità Sociale e individuare i temi rilevanti per gli stakeholder esterni. In particolare, si è chiesto, in riferimento ai 25 temi individuati (e con possibilità di aggiunta di ulteriori tematiche), di indicare quanto fosse importante che SACBO si occupasse e fornisse informazioni su uno o più specifici temi.

Sono state raccolte, tramite interviste CATI, le opinioni di n. 150 rappresentanti di attività produttive (121 aziende e 29 liberi professionisti) e n. 750 cittadini di Bergamo e provincia residenti nell'intorno aeroportuale. In questo caso, non a tutti gli intervistati sono stati sottoposti tutti i 25 temi materiali; ne sono stati selezionati, in modo casuale, 15 per ogni soggetto intervistato. In media sono state ottenute circa 90 risposte per ogni tema materiale (con un minimo di 73 e un massimo di 119) da parte delle imprese e 490 (con un minimo di 399 e un massimo di 619) risposte da parte dei cittadini.

Sono stati inoltre interrogati, tramite interviste qualitative semi-strutturate, 26 stakeholder qualificati, quali i sindaci dei comuni limitrofi all'aeroporto, dirigenti e assessori comunali, associazioni di consumatori, ambientali e di categoria, giornali locali, sindacati e università. Da questa ulteriore analisi sono emerse indicazioni riguardo ai temi più o meno rilevanti, senza però un'indicazione numerica.

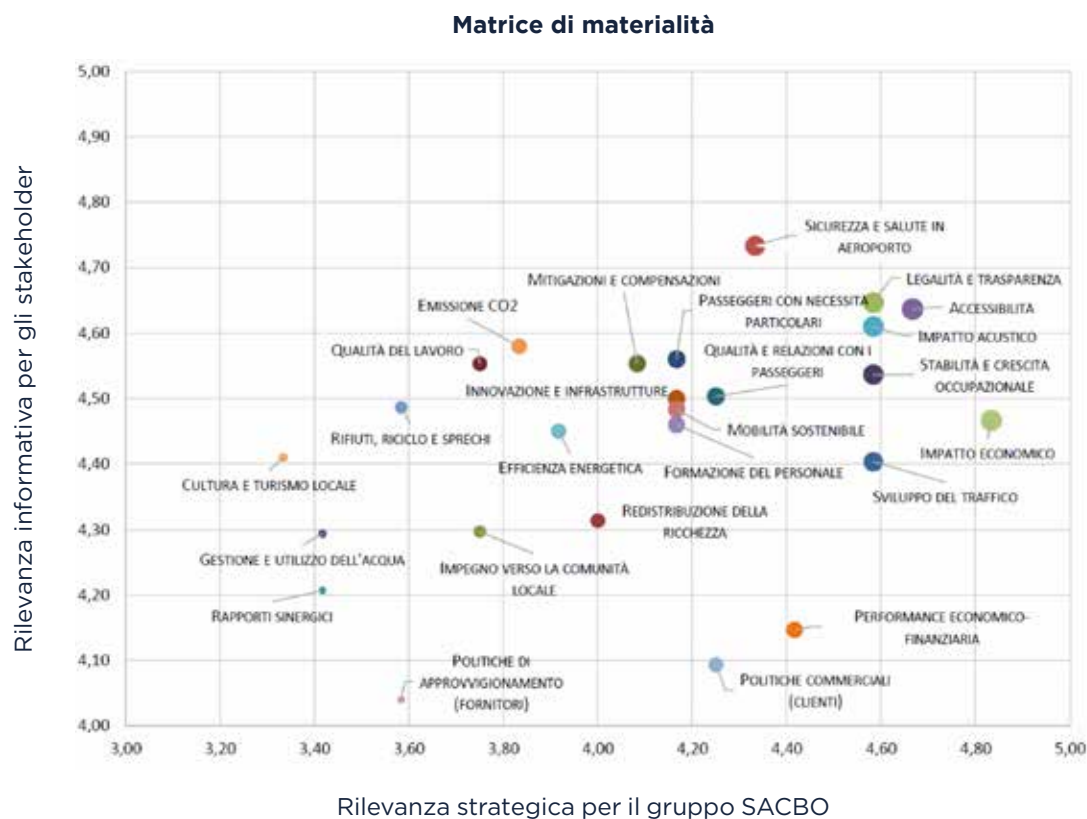
Figura 1-2 - Il processo di costruzione della matrice di materialità



Il processo sopra descritto, e rappresentato nella Figura 1-2, ha permesso di elaborare nel 2018 la matrice di materialità di SACBO. In particolare, l'asse delle ascisse rappresenta la rilevanza strategica interna identificata dai membri del CdA e dal top management, mentre l'asse delle ordinate accoglie la rilevanza per gli altri stakeholder (si veda Figura 1-3).

Dal punto di vista metodologico sono state sviluppate le medie ponderate dei punteggi assegnati per ogni categoria di stakeholder, mentre ai fini aggregativi si è scelto di adottare una media semplice, attribuendo così la stessa importanza al punto di vista di tutti gli stakeholder. La Figura 1-3 evidenzia la matrice di materialità per il Gruppo SACBO.

Figura 1-3 - La matrice di materialità del Gruppo SACBO



È opportuno notare che, visto il dettagliato processo di identificazione degli aspetti rilevanti, non sorprende che tutti i temi proposti abbia assunto valori piuttosto elevati. In particolare, i membri del consiglio di amministrazione e il top management hanno attribuito un punteggio medio che varia da 3,33 a 4,83, mentre gli altri stakeholder hanno assegnato un punteggio medio superiore a 4 per tutti i temi proposti. C'è una certa variabilità nelle risposte attribuite dai diversi interlocutori e questo rappresenta una sensibilità e attenzione differente, probabilmente da collegarsi al ruolo e alle relazioni con il Gruppo. La Figura 1-4 mostra i primi 3 temi scelti per ogni categoria di interlocutore ed il relativo punteggio assegnato (dove rilevato).

Figura 1-4. La rilevanza dei temi per i diversi stakeholder

Temi più e meno rilevanti CDA + TOP MANAGEMENT		
↑	Impatto economico diretto, indiretto e indotto	4,83
	Accessibilità e servizi di trasporto pubblico	4,67
	Impatto acustico / Stabilità e crescita occupazionale / Legalità e trasparenza/ Sviluppo delle capacità di traffico	4,58
↓	Gestione rifiuti, riciclo e lotta agli sprechi/Politiche di approvvigionamento e (fornitori)	3,58
	Gestione e utilizzo dell'acqua/ Rapporti sinergici con altri enti e imprese del territorio	3,42
	Cultura e turismo locale	3,33

Temi più e meno rilevanti DIPENDENTI		
↑	Sicurezza e salute in aeroporto	4,64
	Legalità e trasparenza	4,55
	Accessibilità e intermodalità	4,54
↓	Impegno verso la comunità locale	3,95
	Politiche commerciali (clienti)	3,89
	Politiche di approvvigionamento (fornitori)	3,87

Temi più e meno rilevanti POPOLAZIONE		
↑	Sicurezza e salute in aeroporto	4,80
	Legalità e trasparenza	4,69
	Accessibilità e intermodalità	4,64
↓	Politiche commerciali (clienti)	4,20
	Performance economico-finanziaria	4,15
	Politiche di approvvigionamento (fornitori)	4,06

Temi più e meno rilevanti IMPRESE		
↑	Sicurezza e salute in aeroporto	4,76
	Accessibilità e intermodalità	4,73
	Impatto acustico	4,72
↓	Performance economico-finanziaria	4,24
	Politiche commerciali (clienti)	4,19
	Politiche di approvvigionamento (fornitori)	4,19





Temi più e meno rilevanti OPINION LEADER QUALIFICATI*		
↑	Mitigazioni e compensazioni ambientali	
	Accessibilità e intermodalità	
	Sicurezza e salute in aeroporto	
↓	Politiche commerciali (clienti)	
	Politiche di approvvigionamento (fornitori)	
	Performance economico-finanziaria	

* Valori non disponibili. Dato dedotto attraverso interviste qualitative.

Dato l'elevato punteggio assegnato per ogni aspetto, il presente report intende rendicontare su tutti temi ritenuti rilevanti dal Gruppo e dai suoi stakeholder. Per facilitare la lettura del documento, al pari dell'anno precedente, la Tabella 1-1 riporta il tema identificato come rilevante, il punteggio ottenuto internamente al Gruppo (rilevanza strategica) e quello assegnato esternamente (rilevanza informativa), gli SDGs a cui il tema può essere ricondotto e la parte del documento in cui si rende conto di tale tematica.

Tabella 1-1 - Raccordo tra temi materiali e rendicontazione

Tema materiale	Rilevanza strategica per il Gruppo SACBO	Rilevanza informativa per gli stakeholder	SDGs	Informazioni presenti nel documento
Impatto economico diretto, indiretto e indotto	4,83	4,47	 	PARTE PRIMA - Identità Aziendale cap. 1.3. PARTE SECONDA PARTE TERZA - GRUPPO SACBO E IL TERRITORIO
Accessibilità e servizi di trasporto pubblico	4,67	4,64	  	PARTE PRIMA - Identità Aziendale cap. 1.3. PARTE TERZA - GRUPPO SACBO E L'AMBIENTE par. 3.2.4 PARTE TERZA - GRUPPO SACBO E I PASSEGGERI par. 3.4.3.

<p>Legalità e trasparenza</p>	<p>4,58</p>	<p>4,65</p>		<p>PARTE PRIMA - Identità Aziendale cap. 1.1, cap. 1.7. PARTE TERZA - GRUPPO SACBO E L'AMBIENTE par. 3.2.2 PARTE TERZA - GRUPPO SACBO E LE PERSONE par. 3.3.8 PARTE TERZA - GRUPPO SACBO E I FORNITORI PARTE TERZA - GRUPPO SACBO E I CLIENTI PARTE TERZA - GRUPPO SACBO E L'AUTORITÀ DI VIGILANZA par. 3.5.1</p>
<p>Impatto acustico</p>	<p>4,58</p>	<p>4,61</p>		<p>PARTE TERZA - GRUPPO SACBO E L'AMBIENTE par. 3.2.5 PARTE TERZA - GRUPPO SACBO E IL TERRITORIO par. 3.10.3</p>
<p>Stabilità e crescita occupazionale</p>	<p>4,58</p>	<p>4,54</p>		<p>PARTE PRIMA - Identità Aziendale cap. 1.3 PARTE TERZA - GRUPPO SACBO E LE PERSONE par.3.3.1, 3.3.2 PARTE TERZA - GRUPPO SACBO E IL TERRITORIO par. 3.6.1</p>
<p>Sviluppo delle capacità di traffico</p>	<p>4,58</p>	<p>4,40</p>		<p>PARTE PRIMA - Identità Aziendale cap. 1.5 PARTE TERZA - GRUPPO SACBO E LE COMPAGNIE AEREE PARTE TERZA - GRUPPO SACBO E I PASSEGGERI par. 3.4.1, 3.4.2</p>

Performance economico-finanziaria	4,42	4,15	 	<p>PARTE SECONDA - PARTE TERZA - GRUPPO SACBO E GLI AZIONISTI</p>
Sicurezza e salute in aeroporto e nelle immediate vicinanze	4,33	4,73	   	<p>PARTE PRIMA - Identità Aziendale Cap. 1.7, 1.9 PARTE TERZA - GRUPPO SACBO E LE PERSONE par.3.3.6, 3.3.7 PARTE TERZA - GRUPPO SACBO E I PASSEGGERI par. 3.4.2</p>
Qualità e relazioni con i passeggeri	4,25	4,50		<p>PARTE PRIMA - Identità Aziendale cap. 1.1, par. 1.7 PARTE TERZA - GRUPPO SACBO E I PASSEGGERI par. 3.4.3, 3.4.4, 3.4.5, 3.4.7</p>
Politiche commerciali e rapporti con i clienti	4,25	4,09		<p>PARTE TERZA - GRUPPO SACBO E LE COMPAGNIE AEREE PARTE TERZA - GRUPPO SACBO E I CLIENTI</p>

<p>Qualità dei servizi ai passeggeri con necessità particolari</p>	<p>4,17</p>	<p>4,56</p>		<p>PARTE TERZA - GRUPPO SACBO E I PASSEGGERI par. 3.4.5</p>
<p>Innovazione dei servizi, infrastrutture, tecnologie</p>	<p>4,17</p>	<p>4,50</p>		<p>PARTE PRIMA - Identità Aziendale cap. 1.1, 1.5 PARTE TERZA - GRUPPO SACBO E L'AMBIENTE par. 3.2.5 PARTE TERZA - GRUPPO SACBO E L'AUTORITÀ DI VIGILANZA par. 3.9.2</p>
<p>Mobilità sostenibile dentro e fuori dall'aeroporto</p>	<p>4,17</p>	<p>4,48</p>		<p>PARTE TERZA - GRUPPO SACBO E L'AMBIENTE par. 3.2.5 PARTE TERZA - GRUPPO SACBO E I PASSEGGERI par. 3.4.3</p>
<p>Formazione del personale e sviluppo professionale</p>	<p>4,17</p>	<p>4,46</p>		<p>PARTE PRIMA - Identità Aziendale cap. 1.1 PARTE TERZA - GRUPPO SACBO E LE PERSONE</p>

Mitigazioni e compensazioni ambientali	4,08	4,55	 	<p>PARTE TERZA - GRUPPO SACBO E L'AMBIENTE par. 3.2.2, 3.2.5</p> <p>PARTE TERZA - GRUPPO SACBO E IL TERRITORIO par. 3.10.3</p>
Redistribuzione della ricchezza prodotta	4,00	4,31	 	<p>PARTE SECONDA -</p> <p>PARTE TERZA - GRUPPO SACBO E GLI AZIONISTI</p> <p>PARTE TERZA - GRUPPO SACBO E IL TERRITORIO</p>
Efficienza energetica	3,92	4,45	 	<p>PARTE TERZA - GRUPPO SACBO E L'AMBIENTE par. 3.2.5</p>
Emissione CO ₂ e qualità dell'aria	3,83	4,58		<p>PARTE TERZA - GRUPPO SACBO E L'AMBIENTE cap. 3.2.5</p>

Qualità del lavoro in aeroporto	3,75	4,55	 	PARTE TERZA - GRUPPO SACBO E LE PERSONE
Impegno verso la comunità locale	3,75	4,30	  	PARTE TERZA - GRUPPO SACBO E IL TERRITORIO
Gestione rifiuti, riciclo e lotta agli sprechi	3,58	4,49	  	PARTE TERZA - GRUPPO SACBO E L'AMBIENTE par. 3.2.5
Politiche di approvvigionamento e rapporti con i fornitori	3,58	4,04		PARTE TERZA - GRUPPO SACBO E I FORNITORI



Gestione e utilizzo dell'acqua	3,42	4,29		PARTE TERZA - GRUPPO SACBO E L'AMBIENTE par. 3.2.5
Rapporti sinergici con altri enti e imprese del territorio	3,42	4,21	 	PARTE TERZA - GRUPPO SACBO E IL TERRITORIO
Promozione della cultura, delle bellezze e del turismo locale	3,33	4,41	 	PARTE TERZA - GRUPPO SACBO E I PASSEGGERI par. 3.4.1 PARTE TERZA - GRUPPO SACBO E IL TERRITORIO par. 3.10.1, 3.10.2





PARTE PRIMA

IDENTITÀ, CONTESTO,
ASSETTO ORGANIZZATIVO,
DISEGNO STRATEGICO E
MODELLO DI BUSINESS.



La prima parte del Report di Sostenibilità del Gruppo SACBO riporta gli elementi che caratterizzano e descrivono l'azienda e la sua governance. In questa sezione vengono presentate le informazioni relative all'identità, alla storia, al contesto di riferimento, all'assetto organizzativo, al suo modello di business e alla sua governance. Tutte queste informazioni permettono di definire gli elementi che contribuiscono a rendere il Gruppo SACBO una realtà aziendale particolare ed unica.

IDENTITÀ, CONTESTO, ASSETTO ORGANIZZATIVO, DISEGNO STRATEGICO E MODELLO DI BUSINESS.

1.1. LA VISION, LA MISSION E I VALORI DEL GRUPPO SACBO



La Vision del Gruppo SACBO

Il gruppo SACBO mira a:

Gestire e adeguare l'aeroporto in relazione all'evoluzione attesa della domanda di mobilità di persone e merci del Paese e del proprio territorio per:

- garantire un sempre più eccellente ed efficiente servizio reso al Paese e alla mobilità, adeguandosi agilmente all'evoluzione delle loro esigenze, sia espresse che implicite;
- creare valore aggiunto a favore della propria struttura e dei propri stakeholder;
- favorire l'affermazione delle proprie competenze quale riferimento nei settori in cui opera e il consolidamento del ruolo produttivo e culturale dell'intorno aeroportuale, sorgivo di ricchezza e redditività.

Al fine di realizzare la propria visione, il Gruppo ha definito la seguente mission.

La Mission del Gruppo SACBO

Al fine di realizzare la propria visione, il Gruppo SACBO intende 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 e nel rispetto del ruolo indispensabile al territorio nazionale che lo stesso riveste.

Il Gruppo SACBO, per mezzo delle proprie professionalità, consolidando una cultura di responsabilità, appartenenza e coesione, intende perseguire detti obiettivi comuni e sfidanti sviluppando le migliori soluzioni strategiche e tattiche attraverso il continuo bilanciamento dei valori economici, sociali ed ambientali, nonché in rapporto alle prospettive dei propri stakeholder mediante un costante e trasparente dialogo.

Nel dare realizzazione alla propria mission e alla propria vision, il Gruppo SACBO si ispira ad alcuni valori fondanti che si propone sempre di rendere concreti in tutta la sua attività, declinandoli in competenze.

Valori e competenze

Eccellenza: miglioramento continuo del proprio operato per tutti gli stakeholder coinvolti.

Eccellenza declinabile in competenze quali: Efficienza - Concretezza - Qualità - Forza di volontà - Determinazione - Reattività - Innovazione - Formazione/Informazione.

Equilibrio: ricerca continua delle migliori soluzioni che soddisfino e contemperino le istanze di tutti gli stakeholder coinvolti.

Equilibrio declinabile in competenze quali: Bilanciamento - Mediazione - Trasparenza - Confronto - Cooperazione.

Creazione valore: non solo inteso come profitto per l'azienda ma quale valore e ricchezza per il Territorio cui apparteniamo e il Paese intero.

Creazione di valore declinabile in competenze quali: Motore economia sostenibile - Distribuzione ricchezza - Risultato Economico - Senso di appartenenza al proprio territorio - Parte integrante di un sistema infrastrutturale a servizio del Paese.

Responsabilità: intesa come consapevolezza del ruolo aziendale e delle ricadute positive e negative del proprio operato.

Responsabilità declinabile in competenze quali: Professionalità - Identità - Squadra - Resilienza - Congruenza - Etica.

1.2. LA STORIA: DA SACBO AL GRUPPO SACBO



Al fine di valorizzare lo sviluppo delle attività e della infrastruttura aeroportuale, si ritiene opportuno ripercorrere brevemente la storia del Gruppo.

ANNI 1970 - ANNI 1990

IL RICONOSCIMENTO DEL RUOLO DI GESTORE AEROPORTUALE

LA CONNESSA CONCESSIONE

L'INGRESSO DI SEA NELL'AZIONARIATO

La società per azioni SACBO (acronimo di Società per l'Aeroporto Civile di Bergamo - Orio al Serio) nasce nel 1970 e inizia la sua attività con i collegamenti con Roma, Cagliari, Alghero e Catania, affidandone la gestione alla compagnia aerea Itavia.

Nei primi anni di attività, l'aeroporto si caratterizza per momenti importanti: si assiste al riconoscimento ex lege del ruolo di gestore aeroportuale e alla connessa concessione; quanto al profilo del traffico aereo, si evidenzia il numero di 127.286 passeggeri transitati nel primo anno di attività con aviazione commerciale (si tratta di voli di linea programmati; nonché di quelli dirottati da Linate, quasi esclusivamente per nebbia, e di una componente charter¹); una progressiva rilevanza del cargo e la presenza dell'Aeronautica Militare (quantomeno sino allo scioglimento del reparto²). Si procede, inoltre, con i primi interventi per le infrastrutture.

Nel 1987, sulla base di una condivisione reciproca del sistema unitario aeroportuale lombardo, maturano le condizioni per l'ingresso di SEA (Società Esercizi Aeroportuali) nel capitale azionario di SACBO.

DAGLI ANNI '90 AL 2014

IL RUOLO STRATEGICO DEL TRAFFICO CARGO

IL TRAGUARDO DEL MILIONE DI PASSEGGIERI E L'APPRODO DI RYANAIR

L'OTTENIMENTO DELLA CONCESSIONE QUARANTENNALE

Agli inizi degli anni '90, dopo una serie di investimenti in vista dei mondiali di calcio Italia 90, SACBO getta le basi per il definitivo sviluppo infrastrutturale e logistico dello scalo, con investimenti di ampliamento dell'aerostazione; nel 1999 l'aeroporto supera per la prima volta la quota annuale di 1 milione di passeggeri.

Nel 2000 si decide il raddoppio dell'area check-in e vengono avviati i contatti commerciali che dal 2002 vedranno iniziare i collegamenti tramite Ryanair. Dopo l'avvio dei voli operati da Ryanair, cresce il numero dei vettori a basso costo, con estensione del bacino di utenza e ampliamento della rete di destinazioni nell'area euromediterranea.

Nell'anno 2002 SACBO ottiene la concessione quarantennale da parte dell'ENAC, con scadenza oggi prorogata al 2044, traguardo fondamentale per impostare, in accordo e collaborazione con le Amministrazioni locali, le nuove strategie di sviluppo orientate ad una politica di progressiva riduzione dell'impatto ambientale sul territorio circostante il sedime aeroportuale.

¹ La componente charter, è stata corrispondente al 30 per cento dei 127.286 passeggeri transitati nel primo anno di attività con aviazione commerciale.

² Lo scioglimento del Reparto Volo della 1^a Regione Aerea, per cui l'Aeronautica Militare rimane presente con il solo distaccamento addetto ai servizi di telecomunicazioni e assistenza al volo.

Quanto alla movimentazione merci, questa ha assunto fin dall'inizio dell'attività dell'aeroporto una valenza strategica. DHL Aviation contribuisce in modo rilevante a rendere l'Aeroporto di Milan Bergamo uno dei più importanti centri di movimentazione delle merci aeree di tipologia courier. La struttura di UPS costituisce dal 1989 il principale gateway del corriere espresso in Italia. La compagnia aerea cargo Miniliner effettua servizi di trasporto di piccoli pacchi postali fino a cessare le attività nel 2015.

Il segmento courier ha notevoli e importanti impatti anche a livello territoriale costituendo un cruciale ruolo logistico e di supporto all'occupazione e all'economia del territorio.

Gli anni recenti vedono ulteriori significativi sviluppi correlati al miglioramento dei servizi di navigazione aerea, consentendo una diminuzione dei tempi di volo per gli aerei in arrivo e in attesa di decollare, con conseguente riduzione dell'impatto acustico e ambientale.

I sistemi di gestione implementati e resi operativi da SACBO vedono l'ottenimento di diverse certificazioni tra cui la ISO 9001 relativa alla qualità dei servizi e, nel 2008, la ISO 14001 (certificazione ambientale) nonché l'accreditamento del secondo livello di certificazione "Airport Carbon Accreditation" di ACI Europe³.

IL QUINQUENNIO 2014-2019

LA NASCITA DEL GRUPPO SACBO

IL RIFACIMENTO DELLA PISTA DI VOLO

IL TRAGUARDO DEI 13 MILIONI DI PASSEGGERI

Le attività/interventi/opere ed investimenti degli ultimi cinque anni hanno portato il consolidamento dello scalo, diventato il terzo aeroporto in Italia per traffico passeggeri e cargo.

Sotto un profilo strettamente societario, gli ultimi anni sono stati caratterizzati dalla nascita del Gruppo SACBO: nel 2016 SACBO S.P.A. ha ceduto alla società di nuova costituzione e partecipata in modo totalitario, denominata "BGY International Services S.r.l." (BGYIS), un ramo d'azienda ad oggetto e una serie di attività afferenti al servizio aeroportuale, ossia servizi di assistenza a terra a passeggeri, merci e vettori aerei, nonché in tutte le attività connesse o complementari al traffico aereo.

La società BGY International Services S.r.l., costituita in data 17 giugno 2016, ha iniziato ad operare dal 1° gennaio 2017. Nasce così il Gruppo SACBO.

Nel quinquennio 2014-2019 sono stati effettuati ulteriori rilevanti investimenti per l'ottimizzazione dell'infrastruttura aeroportuale nel suo insieme, sia di volo che di terra, finalizzati a un efficientamento e ottimizzazione del servizio di navigazione aerea in ogni suo aspetto, offerto sia a passeggeri, sia alle compagnie aeree e tra cui spicca il rifacimento completo della pista di volo.

Dal 2001, anno di avvento del traffico low cost, l'Aeroporto di Milan Bergamo ha registrato la crescita costante del movimento passeggeri, fino a raggiungere, nel 2019, la quota di 13,8 milioni annuali, consolidando la terza posizione nella classifica degli scali italiani e assumendo una funzione strategica in chiave di mobilità per l'est Lombardia.

³ Consiglio Internazionale degli Aeroporti Europei, che rappresenta oltre 450 scali in 45 Paesi d'Europa.

ANNO 2020

LA PANDEMIA E LE PROSPETTIVE FUTURE

L'anno 2020 è stato un anno connotato dalla pandemia e dai suoi effetti. Ciò nondimeno come si approfondirà nel paragrafo 3.9.2, lo scalo di Milan Bergamo non ha fermato i propri investimenti infrastrutturali, ponendo lo sguardo al futuro. In continuità con i pregressi anni ha dato corso ad ulteriori ampliamenti, ottimizzazioni ed efficientamenti dell'infrastruttura, nell'ottica di garantire un servizio connotato da eccellenza e una struttura all'avanguardia anche sotto il profilo tecnologico e perseguendo il principio della sostenibilità dello scalo nei confronti del territorio.

Il 2020 ha visto una flessione del numero dei passeggeri del 72% e delle merci del 56%.

Ha visto al contempo, per citare gli interventi di maggiore rilievo, l'apertura del nuovo ampliamento del terminal; l'inizio di un ulteriore cantiere di ampliamento verso ovest (la cui fine lavori stimata è attesa ad ottobre 2021); la creazione di una nuova Sala partenze Extra-Schengen; l'adeguamento dell'impianto BHS; la partenza (con successiva ultimazione a inizio 2021) del cantiere per la creazione del nuovo varco doganale per separare i flussi dei passeggeri da quelli degli operatori.

Ha visto inoltre l'attivazione di voli sanitari, voli di rimpatrio e voli cargo con trasporto di materiale sanitario.

Ha visto un gruppo che ha adeguato, sia per i passeggeri sia per i dipendenti, i propri protocolli a fronte dell'emergenza sanitaria a garanzia della sicurezza di entrambi.

Ha visto la prosecuzione dei progetti e delle azioni per una sostenibilità sempre più mirata dello scalo, fra cui il raggiungimento del livello terzo di accreditamento della certificazione "Airport Carbon Accreditation".

Ha visto un'infrastruttura e le risorse umane impegnate al suo interno fare della resilienza una caratteristica comune e condivisa.

La pandemia non ha modificato la visione relativa alle prospettive dello scalo che rimane nel Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA), che consente di continuare a garantire un mix equilibrato di segmenti di traffico, frutto di un attento compromesso tra esigenze industriali, fabbisogni del bacino di traffico servito e compatibilità ambientale.

1.3. CONTESTO ECONOMICO E SOCIALE DI RIFERIMENTO DEL GRUPPO SACBO L'IMPATTO DELLA PANDEMIA



Nel 2020 la pandemia ha colpito con effetti devastanti il settore dell'aviazione civile. Nel presente report, anziché procedere ad una pedissequa riproduzione di quanto già riportato negli anni pregressi con riferimento al contesto dello scalo fino al 2019, si ritiene doveroso fornire un focus sugli effetti della pandemia specificatamente connessi al mondo aeroportuale riferito ai tre livelli: mondiale, europeo e nazionale.

A Livello mondiale, i dati aggregati da ACI World (consiglio internazionale degli aeroporti) riporta una situazione critica soprattutto per il traffico passeggeri, che vede una diminuzione del numero dei passeggeri del 58,4% a livello mondiale. Si riportano i numeri ad oggi disponibili riferiti alla prima metà del 2020. Si trascrivono i dati del report dell'anzidetta associazione.

PASSENGER TRAFFIC IN THE FIRST HALF OF 2020

Worldwide airport passenger numbers decreased by -58.4% in the first half of 2020. Worldwide domestic passenger traffic decreased by -53.3% while international passenger traffic dropped by -64.5%.

BY REGIONS FOR THE FIRST HALF OF 2020

1. Latin America-Caribbean	51.9%
2. North America	54.9%
3. Africa	55.4%
4. Middle East	56.9%
5. Asia-Pacific	58.1%
6. Europe	64.1%

Sempre a livello mondiale, ICAO, organizzazione internazionale dell'aviazione civile - a consuntivo dell'anno 2020 - riporta i dati aggregati dell'impatto complessivo sul numero di voli passeggeri e cargo nelle operazioni, dando evidenza di un quadro in forte contrazione, nonostante il settore delle merci abbia continuato a operare a pieno regime.

Region of Origin	2019	2020	Difference	% Difference
ASIA/PACIFIC	12.871.466	7.958.163	-4.913.303	-38,17%
EUROPE	9.059.307	4.293.028	-4.766.279	-52,61%
NORTH AMERICA	18.879.052	15.667.774	-3.211.278	-17,01%
LATIN AMERICA	3.035.749	1.566.460	-1.469.289	-48,40%
MIDDLE EAST	1.172.253	499.955	-672.298	-57,35%
AFRICA	952.740	442.475	-510.265	-53,56%
Totale complessivo	45.970.567	30.427.855	-15.542.712	-33,81%

A livello europeo, parimenti, ACI Europe, che rappresenta oltre 500 scali 5 scali in 46 paesi europei, ha effettuato la rendicontazione dell'anno 2020 che vede una contrazione del traffico passeggeri del 70,4% a livello europeo, come da estratto che si riporta.

ACI EUROPE AIR TRAFFIC REPORT

FULL YEAR 2020



ACI EUROPE
AIRPORTS COUNCIL INTERNATIONAL

This report, released by ACI EUROPE, is the only air transport report which includes all types of civil aviation passenger flights: network, low cost and charter.

In 2020, passenger traffic at Europe's airports fell by -70.4%. Passenger traffic at EU airports decreased by -73.0%. At non EU airports in Europe (including Iceland, Norway, Russia, Switzerland & Turkey), passenger traffic fell by -61.5%. Meanwhile, freight traffic across the European airport network reported decrease of -11.8% while aircraft movements were down -50.6%.

In 2020, the airports which reported the highest increases in passenger traffic are as follows:

www.aci-europe.org | [@ACI_EUROPE](https://twitter.com/ACI_EUROPE)

GROUP 1		GROUP 2		GROUP 3		GROUP 4	
airports welcoming more than 25 million passengers per year		airports welcoming between 10 and 25 million passengers		airports welcoming between 5 and 10 million passengers		airports welcoming less than 5 million passengers per year	
DME	-42.0%	LED	-44.0%	AER	-3.7%	MBX	-15.6%
SAW	-52.1%	VKO	-47.6%	ADA	-51.3%	HFT	-25.6%
SVO	-60.4%	ADB	-55.8%	TFN	-52.1%	FRO	-26.2%
IST	-66.0%	LPA	-61.3%	BGO	-58.3%	VDS	-27.5%
ORY	-66.1%	ESB	-63.3%	SOF	-58.7%	BNN	-28.1%

A livello italiano il panorama dell'aviazione civile, come a livello mondiale ed europeo, è sconcertante e drammatico, come riportato dall'associazione Italiana che rappresenta gli scali italiani, Assaeroporti, e dal comunicato stampa del suo presidente Palenzona del 28 gennaio 2021.

Tabella 1-1 Movimenti, passeggeri e tonnellate di merce degli aeroporti membri di Assaeroporti nell'anno 2020 e variazione percentuale rispetto al 2019

AEROPORTO	MOVIMENTI	%	PASSEGGERI	%	CARGO (TONS)	%
Alghero	5.952	-45,6	536.716	-61,4	7,00	138,7
Ancona	6.978	-40,1	150.678	-69,2	5.581,28	-20,5
Bari	21.519	-53,1	1.703.130	-69,3	2.514,00	10,6
Bergamo	38.668	-59,5	3.833.063	-72,3	51.543,10	-56,7
Bologna	30.139	-60,9	2.506.258	-73,4	43.377,97	-11,2
Bolzano	11.405	-13,8	6.561	-39,1	0,00	n/a
Brescia	10.388	-5,2	3.874	-77,2	39.234,00	27,8
Brindisi	11.493	-47,6	1.016.571	-62,3	43,00	290,9
Cagliari	22.637	-43,0	1.767.890	-62,8	4.913,00	15,5
Catania	33.951	-54,8	3.654.457	-64,3	4.918,62	-14,4
Comiso	1.435	-51,9	91.161	-74,0	0,00	n/a
Crotone	534	-52,4	53.593	-68,4	0,00	-100,0
Cuneo	3.096	-30,2	53.694	-41,9	0,00	n/a
Firenze	13.409	-62,9	669.487	-76,7	471,53	163,9
Foggia	30	-95,7	0	-100,0	0,00	n/a
Genova	9.510	-53,9	397.191	-74,1	975,56	-63,8
Grosseto	1.352	-13,8	2.605	-14,2	0,00	n/a
Lamezia Terme	14.197	-44,2	961.718	-67,7	1.860,29	50,1
Lampedusa	5.254	-13,7	176.233	-36,4	15,50	-18,4
Milano Linate	41.003	-52,2	2.274.202	-65,4	1.239,33	-83,7
Milano Malpensa	92.432	-60,5	7.241.766	-74,9	516.739,64	-7,5
Napoli	29.414	-64,4	2.779.946	-74,4	9.453,62	-19,5
Olbia	18.820	-44,8	1.023.964	-65,6	5,77	-93,8
Palermo	28.421	-47,6	2.701.519	-61,5	2.534,00	117,3
Parma	1.620	-61,7	25.054	-66,6	0,68	-97,5
Perugia	2.377	-38,3	77.260	-64,8	0,00	n/a
Pescara	10.397	-19,3	173.156	-75,4	44,00	-84,1
Pisa	16.750	-60,9	1.315.066	-75,6	12.995,88	-0,1
Reggio Calabria	2.412	-56,9	108.538	-70,3	9,49	-67,7
Rimini	1.998	-58,7	50.159	-87,3	154,68	3.385,3
Roma Ciampino	27.699	-47,0	1.621.159	-72,4	19.388,44	5,1
Roma Fiumicino	103.496	-66,6	9.830.957	-77,4	76.266,30	-60,8
Salerno	4.728	n/a	11.925	n/a	0,00	n/a
Taranto-Grottaglie	731	-27,6	278	-69,1	5.006,00	-34,0
Torino	21.408	-51,0	1.407.375	-64,4	1.109,20	-66,7
Trapani	3.230	-39,4	185.581	-54,9	30,02	146,0
Treviso	4.259	-82,3	463.679	-85,8	0,00	n/a
Trieste	4.599	-66,7	209.115	-73,3	76,17	-72,5
Venezia	34.337	-63,9	2.799.688	-75,8	41.134,57	-35,7
Verona	11.673	-64,8	1.040.555	-71,4	258,58	-77,6
TOTALI	703.751	-57,2	52.925.822	-72,6	841.901,21	-23,7

Roma, 28 gennaio 2021 – Il sistema aeroportuale italiano chiude il 2020 con soli 53 milioni di passeggeri contro i 193 milioni del 2019: un calo drammatico per gli scali nazionali che perdono in un anno 140 milioni di viaggiatori, ovvero il **72,6% del traffico**.

Secondo i dati elaborati da Assaeroporti, a causa della pandemia da Covid-19 e delle conseguenti restrizioni alla libera circolazione tra Stati, **nel 2020 in Italia non hanno volato 7 passeggeri su 10** e ad essere maggiormente penalizzate sono state le destinazioni extra-UE, che segnano un -81,2%. Altrettanto netto il calo del traffico UE, -77,5%, mentre più contenuto, ma comunque significativo, quello dei voli domestici, -61,3%.

Inoltre, le rotte nazionali, che nel 2019 rappresentavano il 33% del traffico complessivo, nel 2020 raggiungono un peso di circa il 50%.

Forte anche la **contrazione dei movimenti aerei, pari al -57,2%**, mentre il traffico merci si attesta ad un -23,7%. Un calo, quest'ultimo, meno marcato in ragione del ruolo chiave rappresentato dal cargo aereo durante la pandemia: in primis per consentire la distribuzione in tutte le aree geografiche del Paese di dispositivi e apparecchiature mediche e in secondo luogo per l'incremento dell'e-commerce. A differenza del segmento passeggeri, il traffico cargo nei mesi successivi al primo lockdown (da luglio in poi) ha progressivamente ridotto il divario rispetto al 2019 attestandosi nel mese di dicembre 2020 a -10,6%.

I risultati del 2020 confermano le fosche previsioni di un anno disastroso per gli scali aeroportuali italiani” commenta il Presidente di Assaeroporti Fabrizio Palenzona. “Il Governo si è mosso su sollecitazione di Assaeroporti, che ha trovato nella Ministra De Micheli un’interlocutrice attenta e sensibile, e ha messo in campo misure sia di natura economica per la compensazione dei danni subiti dai gestori aeroportuali, sia in materia di ammortizzatori sociali. La situazione rimane però pesantissima. Da parte loro i gestori hanno realizzato importanti investimenti, soprattutto a favore della sicurezza dei viaggiatori. Per la ripartenza è necessario accelerare l'erogazione delle risorse già stanziata a favore degli aeroporti e prevedere la proroga della cassa integrazione per tutelare i livelli occupazionali. Non vanno perse – conclude Palenzona – le opportunità offerte dal Recovery Fund, tenuto conto che gli aeroporti sono strategici per la ripresa dell'economia, del turismo e per la connettività del Paese”.

La pandemia, oltre ad una perdita di volumi di traffico, ha determinato nel 2020 un drastico **calo della connettività aerea**, vale a dire il numero di rotte disponibili e la frequenza dei collegamenti di un Paese con il resto del mondo. I dati diffusi da ACI Europe nell'*Airport Industry Connectivity Report 2020* indicano che in Europa gli indici di connettività hanno registrato una contrazione superiore a quella del traffico passeggeri. In particolare, **in Italia, in soli sei mesi**, da aprile a settembre 2020, la connettività aerea **si è ridotta di quasi il 90% rispetto al 2019**, a conferma del fatto che la timida ripartenza registrata nei mesi estivi non ha comportato una uguale ripresa della connettività. Secondo le più recenti stime di Eurocontrol, lo scenario maggiormente realistico colloca nel 2026 il pieno recupero dei volumi di traffico registrati nel 2019.

In questo quadro anche il nostro scalo, in media con gli altri italiani, ha subito una fortissima contrazione sia di numeri di movimenti che di passeggeri che di traffico cargo. Gli impatti devastanti dell'emergenza sanitaria COVID-19 hanno toccato tutti gli aeroporti italiani e lo scalo di Milan Bergamo è stato fra quelli maggiormente colpiti, attesa la dislocazione geografica (proprio la Provincia di Bergamo è stato uno dei più grandi focolai della malattia tra i mesi di marzo e maggio 2020 ed è coinciso con l'inizio dell'emergenza sanitaria in Italia) e il proprio core business, costituito da viaggi in prevalenza leisure in un network prevalentemente europeo bloccato dalla pandemia (diversi Stati europei hanno visto nel corso del 2020 la chiusura delle frontiere con conseguente drastica interruzione di ogni collegamento, seppure per periodi limitati di tempo).

Ciò si è verificato dopo che nel 2019 lo scalo di Milan Bergamo aveva riconfermato il proprio ruolo di riferimento per la mobilità aerea, sia nel contesto europeo, sia in quello nazionale e lombardo, raggiungendo il traguardo senza precedenti di quasi 14 milioni di passeggeri, suggellando così la posizione di terzo scalo italiano per numero di passeggeri e traffico cargo.

Non solo, a livello europeo lo scalo di Milan Bergamo nell'anno 2019 occupava la 48a posizione per numero di passeggeri e 27a per traffico merci (dati elaborati da ACI Europe). Ryanair ha inserito l'aeroporto nella rosa dei principali hub europei di riferimento.

Benché le previsioni di ripresa siano di difficile parametrizzazione in questo momento storico, soprattutto in considerazione del fatto che la pandemia è ancora in corso, ciò nondimeno lo scalo di Milan Bergamo resta nel Piano Nazionale degli Aeroporti elaborato da ENAC scalo di interesse nazionale. Inoltre, lo scalo di Milan Bergamo, è individuato dal Regolamento UE n.1315/13 "Union guidelines for the development of the trans-European transport network and repealing Decision No 661/2010/EU" come:

- Aeroporto core network, assieme a MXP e LIN, situato lungo il Mediterranean Corridor;
- Aeroporto "urban node", assieme a MXP e LIN, afferente al nodo urbano di Milano.

Parimenti agli anni pregressi, anche nel presente report si prospetta una stima di impatto economico dello scalo di Milan Bergamo attraverso il modello matematico reso disponibile sul sito web di AcI Europe e inserita anche nel bilancio del Gruppo.

Nella tabella che segue viene riportata l'anzidetta stima d'impatto, espresso in termini di posti di lavoro e contributo al PIL nazionale. Esso è suddiviso in tre categorie principali (diretto, indiretto e indotto) ed una secondaria (catalitico).

L'impatto diretto è quello generato dalle aziende che operano direttamente in aeroporto, basate nello scalo o nelle sue vicinanze. L'impatto indiretto è quello legato al lavoro delle aziende che forniscono beni, servizi e assistenza alle attività aeroportuale (per esempio cibo e bevande per il catering, carburante per gli aerei, logistica ecc.).

L'impatto indotto è quello generato dai dipendenti delle aziende connesse all'attività aeroportuale, che spendono soldi per le loro esigenze quotidiane, contribuendo a loro volta a generare posti di lavoro nei relativi settori.

L'impatto catalitico o "Wider Economic Benefit" riassume l'insieme degli effetti statici e dinamici generati dalla presenza di un aeroporto a favore dell'attrattività e della competitività dell'area interessata dalla sua attività. Creando connettività, l'aeroporto innesca o amplifica meccanismi di sviluppo socio-economico che fanno da booster per la crescita economica del territorio. Detto valore è stimato indipendentemente dall'attività di scalo.

I dati di input del modello sono: n° passeggeri, quantità di merce, percentuali di passeggeri in transito e di vettori low cost in aeroporto, consuntivati nell'esercizio. I risultati sono sintetizzati nella tabella successiva. Vista l'eccezionalità dell'esercizio appena concluso e la già commentata drastica riduzione del traffico registrato sullo scalo a causa della pandemia Covid-19, i risultati delle stime elaborate attraverso l'Economic Impact Calculator di ACI Europe, assumono maggiore significatività se confrontati con i dati del 2019. Dall'analisi emerge una riduzione di circa 862 milioni di Euro di PIL generato e una perdita di 17.439 posti di lavoro a conferma di quanto rilevante sia la presenza dello scalo su tutto il territorio.

Tabella 1-2 Impatto di SACBO sul territorio bergamasco (Fonte: ACI Europe - tabella pubblicata nel fascicolo di Bilancio SACBO 2020 e 2019).

IMPATTO	PIL (mln di €)	POSTI DI LAVORO	PIL (mln di €)	POSTI DI LAVORO	PIL Delta '20-'19	IMPIEGO Delta '20-'19
Diretto	190,74	3.403	571,10	10.189	-380,36	-6.786
Indiretto	177,62	2.962	531,80	8.864	-354,18	-5.902
Indotto	63,65	2.382	190,58	7.132	-126,93	-4.750
Catalitico	2.243,09	32.645	2.243,09	32.645	---	---
TOTALE	2.675,10	41.391	3.536,57	58.830	-861,47	17.438

FONTE: ACI Europe.

Dati di input per il modello ACI Europe 2020: - traffico passeggeri = 3.833.063- cargo (ton) =51.542; - passeggeri transfer = 0%; - passeggeri low cost = 96%; Stato = Italia; Scalo = BGY (Milan Bergamo).

Dati di input per il modello ACI Europe 2019: - traffico passeggeri = 13.857.257; - cargo (ton) = 118.984; - passeggeri transfer = 0%; - passeggeri low cost = 96%; Stato = Italia; Scalo = BGY (Milan Bergamo).

1.3.1. LA MAPPATURA DEGLI STAKEHOLDER



Le interrelazioni con gli stakeholder hanno una fondamentale importanza per il Gruppo SACBO e lo stesso, anche nel 2020, in continuità con gli anni precedenti, ha proseguito comunque, nonostante l'eccezionalità dell'annualità, nella ricerca e attuazione di una propria politica di sviluppo responsabile e di miglioramento della qualità della vita economica, sociale e ambientale del contesto territoriale di riferimento, nel rispetto dei principi di imparzialità, trasparenza e non discriminazione. In particolare, il Gruppo SACBO ha avuto come obiettivo quello di adottare politiche e azioni orientate al rispetto dei propri stakeholder, con particolare attenzione alle comunità locali e all'impatto ambientale sulle stesse. Si riporta la mappatura degli stakeholder (Figura 1-1).

Figura 1-1 Mappatura degli stakeholder del Gruppo SACBO



In particolare, si tende a distinguere tra:

- **interlocutori interni** all'azienda, cioè i soci e le risorse professionali di SACBO;
- **interlocutori esterni**, identificati in gran parte per "sistemi di riferimento" che vedono interagire più attori. Questi ultimi non sono solo gruppi di soggetti tradizionalmente riconosciuti come stakeholder (istituzioni e soggetti pubblici), ma anche insiemi di interlocutori e portatori di interessi che interagiscono con il sistema di SACBO nell'ambito di particolari aree tematiche: ambiente e territorio, economia, lavoro.

La mappatura degli stakeholder ha consentito di individuare gli interlocutori interni:

- a) *Soci di SACBO*: SEA (Società Esercizi Aeroportuali S.p.A.), Unione Banche Italiane (UBI) spa, Comune di Bergamo, Camera di Commercio di Bergamo, Provincia di Bergamo, Banco BPM, Italcementi, Confindustria Bergamo, Aeroclub G. Taramelli.
- b) *Dipendenti*: rappresentano l'elemento portante dell'intero sistema SACBO. Il Gruppo ha orientato le proprie politiche e attività cercando di valorizzare il ruolo e la funzione svolti dai propri dipendenti, con particolare attenzione alle politiche remunerative e di progressione di carriera, alla formazione e alle tematiche della salute, sicurezza e safety.

Sono riconducibili a interlocutori esterni:

- a) *Ambiente e comunità locali*: rappresenta l'insieme delle realtà territoriali limitrofe (comunità e abitanti) che direttamente e/o indirettamente si trovano ad interagire con SACBO. Per il Gruppo SACBO il rapporto equilibrato con il territorio rappresenta un'opportunità oltre che una necessità. A questo riguardo SACBO ha come obiettivo fondamentale svolgere le sue attività nel rispetto della compatibilità ambientale e delle esigenze del territorio.
- b) *Passeggeri*: rappresentano il 'cuore' dell'attività di SACBO. Attenzione particolare è posta sulla qualità del servizio fornito ai passeggeri, con specifica considerazione per i passeggeri a mobilità ridotta (PMR);
- c) *Compagnie Aeree*: hanno un ruolo rilevante nel sistema di SACBO, sia per quanto riguarda il trasporto passeggeri che il trasporto merci.
- d) *Fornitori*: rappresentano l'insieme dei soggetti che, attraverso contratti di fornitura, interagiscono e consentono il regolare funzionamento dello scalo, ad esempio: i fornitori di energia elettrica, di materiali, ecc.;
- e) *Clienti*: sono coloro che, oltre ai già citati passeggeri e compagnie aeree, usufruiscono delle attività e servizi forniti da SACBO attraverso le attività Aviation e Non Aviation.
- f) *Autorità e Organi di Vigilanza*: rappresentano gli enti e/o organi che svolgono attività di vigilanza e controllo sulle politiche e attività svolte da SACBO;
- g) *Finanziatori Terzi*: rappresentano l'insieme dei soggetti (banche e istituti di credito) che forniscono, a titolo di credito, le risorse finanziarie per supportare l'attività svolta da SACBO;
- h) *Pubblica Amministrazione*: rappresenta l'insieme dei soggetti e/o enti pubblici nazionali e locali, oltre a quelli che svolgono attività di vigilanza e controllo, con cui l'azienda si trova direttamente o indirettamente ad interagire (per esempio, gli enti deputati alla riscossione dei tributi e delle imposte).

1.4. ASSETTO ISTITUZIONALE ED ORGANIZZATIVO

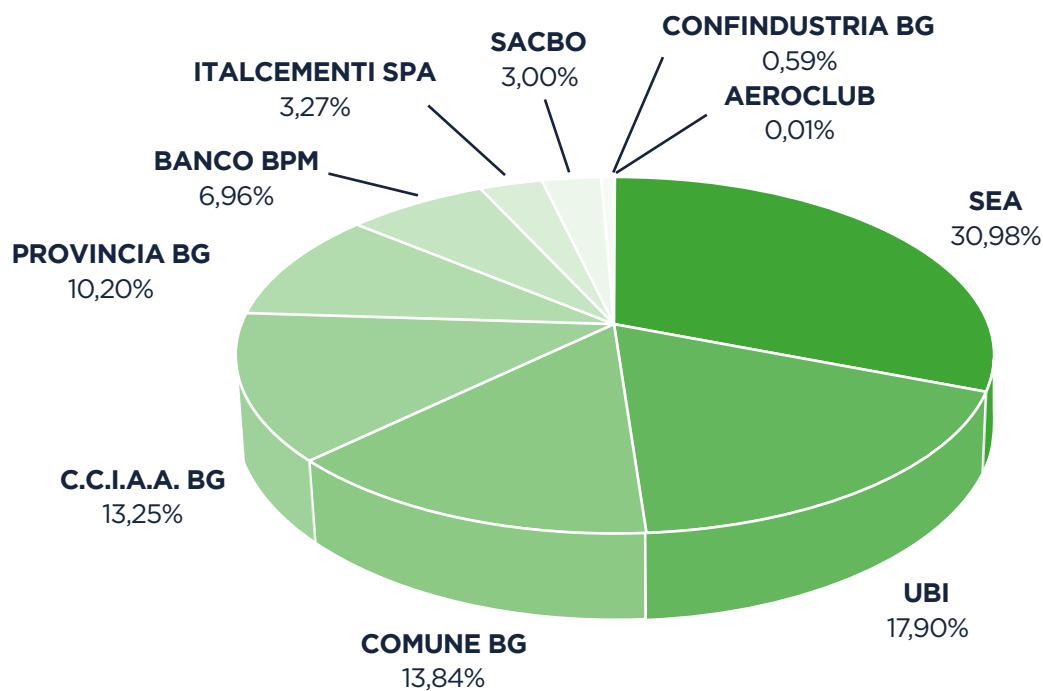
L'assetto istituzionale ed organizzativo esplicita gli elementi che identificano la realtà del Gruppo SACBO: gli organi istituzionali e la struttura organizzativa.

1.4.1 ASSETTO SOCIETARIO

Il Gruppo SACBO è formato da due società: SACBO S.p.A. e BGY International Services S.r.l.

Al 31.12.2020 il capitale sociale di SACBO S.p.A. ammonta a Euro 17.010.000, interamente versato e rappresentato da un numero di 3.543.750 azioni del valore nominale di euro 4,80 cadauna. Attualmente l'azionariato è così composto (Grafico 1-1):

Grafico 1-1 Composizione azionariato di SACBO



SACBO possiede il 100% del capitale sociale di BGYIS, società costituita il 17/06/2016 che svolge dall'1/1/2017 attività di handling presso l'aeroporto.

1.4.2 ORGANI ISTITUZIONALI

SACBO S.p.A. ha adottato un modello organizzativo di gestione e controllo societario tradizionale, costituito dall'Assemblea dei Soci, dal Consiglio di Amministrazione, dal Collegio Sindacale. La revisione legale dei conti è affidata ad una Società di Revisione. Completano il modello di governance l'Organismo di Vigilanza ed il Comitato Etico. Per il triennio 2020-2022 gli organi sociali di SACBO S.p.A. risultano così composti

- **Consiglio di Amministrazione**

Presidente: Giovanni Sanga

Vice Presidente: Yvonne Messi

Vice Presidente: Andrea Moltrasio

Consiglieri: Giampietro Benigni

Fabio Bombardieri

Roberto Callieri

Carlo Mazzoleni

Laura Pascotto

Gian Battista Scarfone

Gianpietro Borghini

- **Collegio Sindacale**

Presidente: Gianluigi Fiorendi

Sindaci Effettivi: Claudia Rossi, Marco Spadacini, Marco Baschenis, Pasquale Diana

Sindaci Supplenti: Luciana Gattinoni, Alberto Carrara

- **Società di Revisione Contabile**

Ernst & Young S.p.a.

La governance del Gruppo è altresì integrata da una serie di sistemi volontariamente adottati e finalizzati ad accrescere in maniera sempre più rilevante un modello aziendale connotato da trasparenza e la legalità. Considerata la preminenza del tema, come emerso anche nella matrice della materialità, si è ritenuto opportuno procedere già dal report dell'anno pregresso all'inserimento di un apposito paragrafo dal titolo "Legalità e trasparenza". Ulteriori informazioni sono disponibili anche nel sito aziendale (<https://www.milanbergamoairport.it/it/governance/>).

Per completezza di seguito si riportano esclusivamente le cariche ricoperte, rinviando al paragrafo successivo la descrizione dell'organizzazione e dei valori che connotano tali organi.

- **L'Organismo di Vigilanza**, ai sensi del D.lgs. N. 231/2001, risulta così composto⁴:

Presidente: Roberto Magri

Componenti: Remo Ceriotti, Ahmed Laroussi Boukhriss

- **Il Comitato Etico** risulta così composto:

Presidente: Ettore Tacchini

Componenti: Emilio Bellingardi, Nicola Lamera, Roberto Rampinelli

⁴ L'Organismo di Vigilanza garantisce l'efficacia e l'applicazione del Modello 231 attraverso una mappa di reciproci flussi informativi con il management e i ruoli identificati come "sensibili" in quanto responsabili di attività / processi potenzialmente impattanti con il catalogo reati in essere.

- **Comitato Whistleblowing** costituito da:
 Referente prevenzione della corruzione: Ilaria Citterio
 Presidente del Comitato Etico di Gruppo: Ettore Tacchini
 Componente dell'Organismo di Vigilanza: Remo Ceriotti

- **Referente per la prevenzione della corruzione e trasparenza**

Dal 2017 è stata istituita la figura del referente per la prevenzione della corruzione e della trasparenza, ed è stata approvata dal Consiglio di Amministrazione del 31 Luglio 2018 la Policy Anticorruzione, con un Modello dedicato che integra il sistema di governance aziendale.

La società BGYIS presenta i seguenti organi societari, per il triennio 2020-2022.

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.

- **Consiglio di amministrazione:**

Presidente: Emilio Bellingardi
 Corti Amelia (Amministratore Delegato)
 Lamera Nicola (Consigliere)

- **Organo di controllo**

Cattaneo Aldo, sindaco unico

- **Società di Revisione Contabile**

Ernst & Young S.p.a.

- **Organismo di Vigilanza, ai sensi del D.lgs. N. 231/2001:**

Remo Ceriotti, membro unico

- **Comitato Etico, medesimo di SACBO, essendo tale organismo concepito in ottica di Gruppo:**

Presidente: Ettore Tacchini
 Componenti: Emilio Bellingardi, Nicola Lamera, Roberto Rampinelli

- **Comitato Whistleblowing (medesimo di SACBO), costituito da:**

Referente prevenzione della corruzione: Ilaria Citterio
 Presidente del Comitato Etico di Gruppo: Ettore Tacchini
 Componente dell'Organismo di Vigilanza: Remo Ceriotti

- **Referente alla prevenzione della corruzione**

Anche BGYIS ha istituito la figura del referente per la prevenzione della corruzione, che è unico sia per SACBO che per BGYIS dotandosi di un Modello dedicato che integra il sistema di governance aziendale.

1.4.3 LA STRUTTURA ORGANIZZATIVA

Il Gruppo presenta organigrammi coerenti con i propri modelli di operatività e prevede alcuni organi in staff all'alta direzione al fine di garantirne il buon funzionamento (Figura 1-2 e Figura 1-3).

Nell'anno 2020 l'organigramma sia di SACBO che della sua controllata ha subito delle modifiche rispetto all'anno precedente.

Figura 1-2 Organigramma generale SACBO

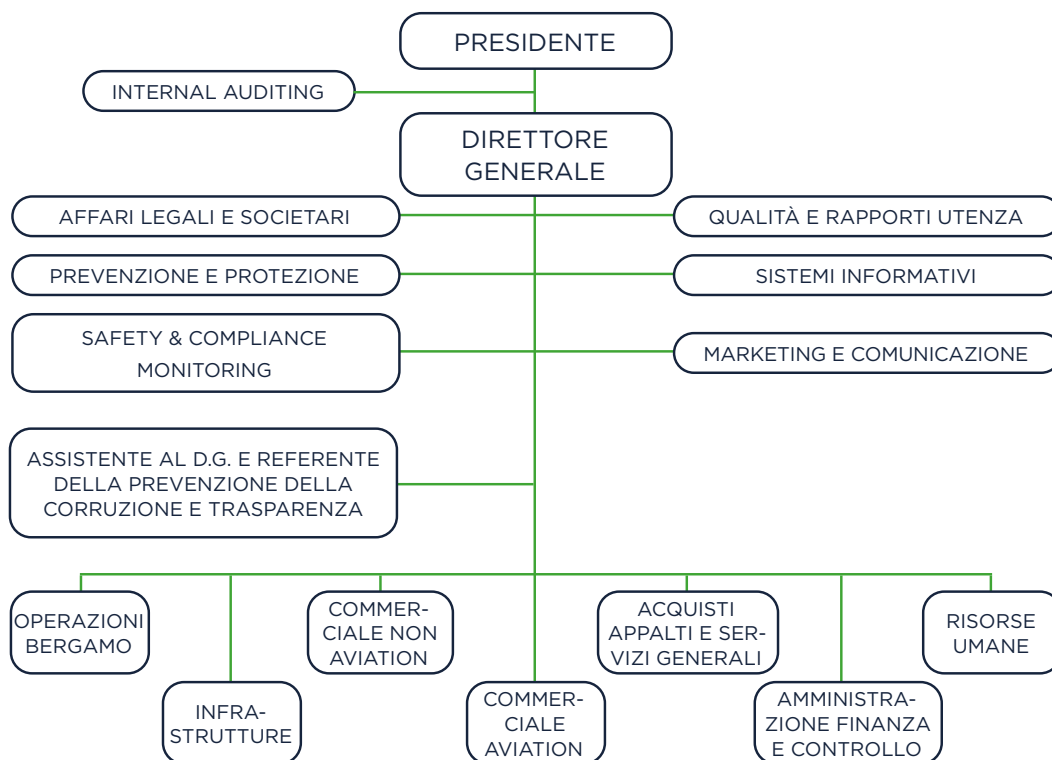
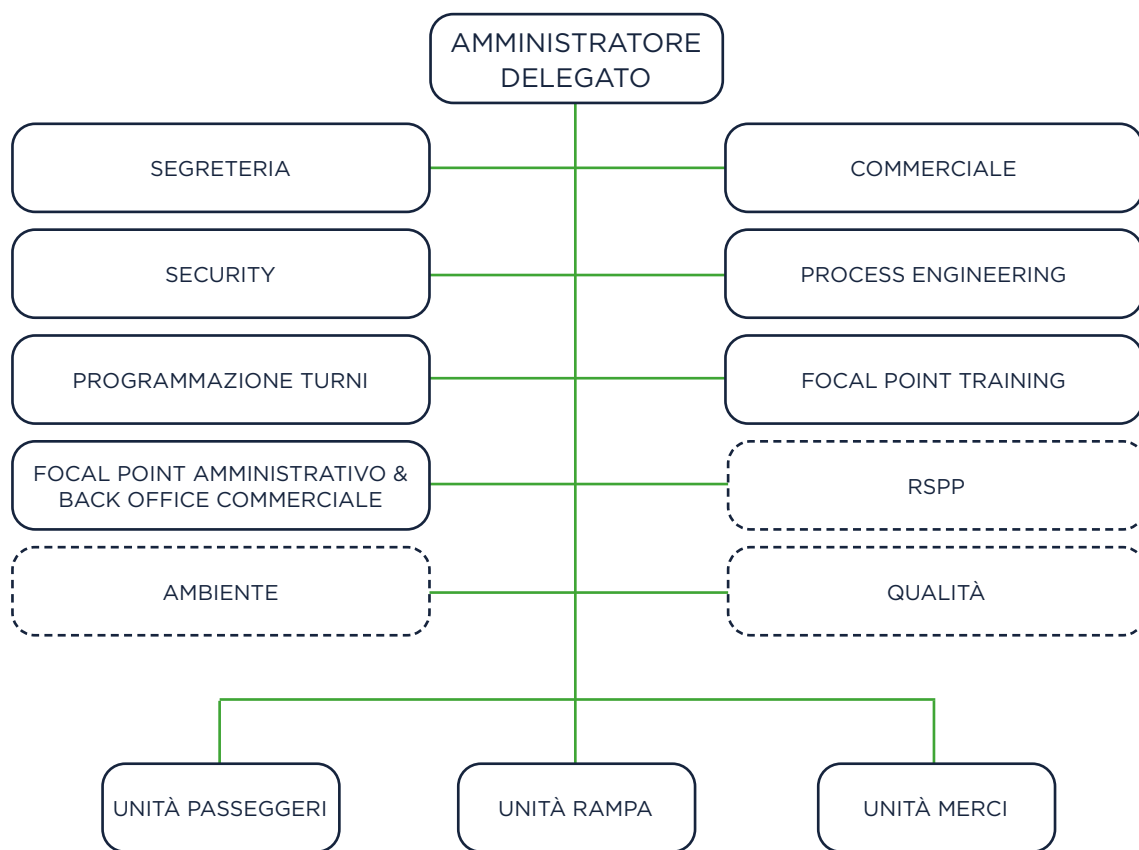


Figura 1-3 Organigramma generale BGYIS



1.5. DISEGNO STRATEGICO



Con il disegno strategico il Gruppo SACBO esplicita gli obiettivi di medio-lungo termine che intende perseguire in attuazione di specifiche politiche aziendali.

La strategia di sviluppo del Gruppo SACBO, come illustrato nel report degli anni pregressi, è basata e continua ad esserlo sul progetto “Aeroporto “Il Caravaggio” di Bergamo Orio al Serio - Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030”, progetto finalizzato ad adeguare la pianificazione delle infrastrutture aeroportuali allo sviluppo atteso del traffico aereo negli anni 2016-2030. Il progetto costituisce il necessario aggiornamento del piano di sviluppo ad oggi ancora vigente, quantomeno sino all’approvazione di quello nuovo.

Il gestore dello scalo, in linea con le prescrizioni europee e nazionali sul trasporto aereo e con le previsioni di traffico stimate nel breve, medio e lungo termine, ha adottato un approccio strategico che prevede una ridefinizione degli spazi operativi del “sistema aeroporto”, capace di aumentarne l’efficienza e la capacità di soddisfare la crescente domanda di trasporto. L’iter procedurale prevede, a seguito dell’approvazione del Piano da parte di ENAC in linea tecnica avvenuta nel 2017, la sottoposizione del Piano stesso alla valutazione di impatto ambientale, al fine di valutare la compatibilità ambientale e urbanistica degli interventi infrastrutturali previsti in progetto e quella urbanistica in sede di conferenza di servizi.

Nel 2018 è stata instaurata la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale presso il Ministero dell’Ambiente ai fini dell’ottenimento del decreto di compatibilità ambientale, presupposto necessario, unitamente al parere di compatibilità urbanistica, per l’approvazione definitiva del progetto.

Come sarà diffusamente illustrato nella parte dedicata all’ambiente, l’anno 2019 ha visto la fase di consultazione del pubblico e delle PA interessate e la prosecuzione dell’istruttoria e l’anno 2020 ha visto, nonostante un ulteriore rallentamento causato dalla pandemia, il deposito delle integrazioni da parte del proponente; deposito che ha aperto una nuova fase di consultazione del pubblico e delle PA interessate. Ad oggi l’istruttoria non è ancora conclusa.

SACBO ha individuato tre “Ambiti di rapporto”:

- 1) **Opera e Territorio:** inteso come il complesso delle relazioni intercorrenti tra le infrastrutture aeroportuali, considerate nella loro consistenza fisica ed operativa, e il territorio che le ospita. L’insieme di queste relazioni sono orientate all’erogazione di un servizio efficiente e alla generazione di effetti positivi in termini di qualità dell’ambiente e della vita delle collettività locali;
- 2) **Proponente e collettività locali:** rispettivamente identificati in ENAC e società di Gestione per quanto attiene al proponente, e negli enti territoriali locali, assunti

quali espressione delle collettività;

- 3) **Progetto e analisi ambientale:** con riferimento al rapporto tra il processo di redazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale e quello di elaborazione del relativo Studio di Impatto Ambientale. Nello specifico SACBO ha deciso di seguire un sistematico confronto tra il Piano di Sviluppo e l'impatto ambientale, tale da garantire un processo interattivo di verifica tra le scelte e i risultati.

Il disegno strategico, tenuto conto degli Ambiti di Intervento, ha individuato i seguenti **obiettivi strategici generali:**

- 1) Soddisfazione della domanda attesa secondo standard di qualità del servizio elevati;
- 2) Creazione di valore aggiunto territoriale.

I sopracitati obiettivi strategici generali sono stati articolati in una serie di sotto-obiettivi strategici di seguito elencati (Tabella 1-3).

Tabella 1-3. Il quadro degli obiettivi strategici e delle strategie operative

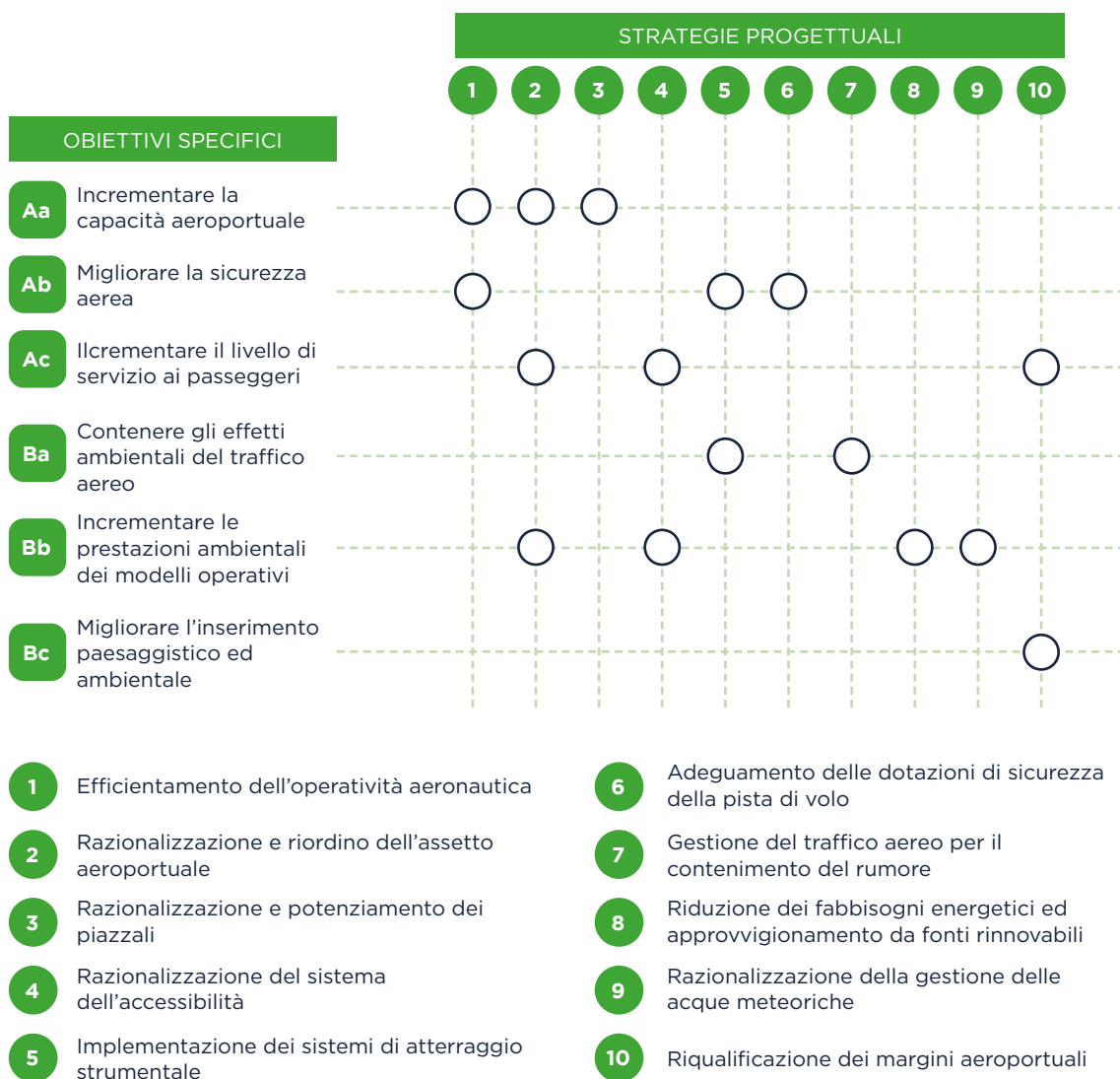
OBIETTIVI STRATEGICI GENERALI	SOTTO-OBIETTIVI STRATEGICI	STRATEGIE OPERATIVE
SODDISFAZIONE DELLA DOMANDA E QUALITA' DEL SERVIZIO	<ul style="list-style-type: none"> • Incrementare la capacità aeroportuale • Migliorare la sicurezza aerea • Incrementare il livello di servizio ai passeggeri 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Efficientamento dell'operatività aeronautica 2) Razionalizzazione e riordino dell'assetto aeroportuale 3) Razionalizzazione e potenziamento dei piazzali 4) Razionalizzazione del sistema di accessibilità 5) Implementazione dei sistemi di atterraggio strumentale 6) Adeguamento delle dotazioni di sicurezza delle piste di volo 7) Gestione del traffico aereo per il contenimento del rumore 8) Riduzione dei fabbisogni energetici e approvvigionamento da fonti rinnovabili 9) Razionalizzazione della gestione delle acque meteoriche 10) Riqualficazione dei margini aeroportuali
CREAZIONE DI VALORE AGGIUNTO TERRITORIALE	<ul style="list-style-type: none"> • Contenere gli effetti ambientali del traffico aereo • Incrementare le prestazioni ambientali dei modelli operativi • Migliorare l'inserimento paesaggistico ed ambientale 	

Come evidenziato dalla Tabella 1-3, le strategie operative elencate sono le modalità operativo-gestionali per raggiungere uno o più dei sotto-obiettivi strategici individuati. Ad esempio, la strategia operativa numero 2, “Razionalizzazione e riordino dell’assetto aeroportuale”, è funzionale al raggiungimento di tre dei sotto-obiettivi strategici riferibili ad entrambi gli obiettivi generali: 1) incrementare la capacità aeroportuale; 2) incrementare il livello di servizio ai passeggeri; 3) incrementare le prestazioni ambientali dei modelli operativi. A questo riguardo, lo schema seguente, fornisce un resoconto più dettagliato delle interrelazioni tra strategie e obiettivi strategici (Figura 1-4).

La ratio sottesa al PSA 2030 è quella di sviluppare un concetto di architettura territoriale che si concretizzi nell’idea di “svilupparsi con il Territorio” (abbandonando quella di “insediarsi nel territorio”), con la finalità di garantire al Paese, alla Regione e alla Città, in conformità alla vision e alla mission del Gruppo, che lo scalo sia efficiente e adeguato ad accogliere tutte le opportunità di sviluppo e di crescita in un’ottica di sostenibilità e dialogo con gli stakeholder.

Il PSA 2030 prevede un efficientamento dell’infrastruttura aeroportuale in tutti i suoi principali sottosistemi: infrastruttura di volo, terminal, strutture a servizio, interventi a verde e interventi a favore dell’accessibilità. Per tale sviluppo, si prevede un impegno economico di circa 450 milioni di euro.

Figura 1-4 Interrelazioni tra strategie e obiettivi strategici



1.6. IL MODELLO DI BUSINESS DEL GRUPPO SACBO



Il modello di Business del Gruppo SACBO riflette le principali attività svolte dalle sue 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.

L'operatività di gestore aeroportuale comprende a sua volta due aree di business: Aviation e Non Aviation (Figura 1-5).

Figura 1-5 Il modello di business del gruppo SACBO



In dettaglio:

- **ATTIVITÀ AVIATION:** riguarda la gestione di tutte le infrastrutture atte a creare le condizioni per ospitare un'attività di aviazione passeggeri e merci. Queste attività comprendono gestione, sviluppo e manutenzione delle infrastrutture centralizzate e degli impianti degli aeroporti; l'offerta ai clienti dell'aeroporto dei servizi e attività connesse all'approdo e alla partenza degli aeromobili, nonché dei servizi di sicurezza dell'aeroporto.

Riguarda altresì lo sviluppo costante e continuo delle relazioni con compagnie di navigazione aerea (CNA), Tour Operator ed Enti territoriali.

Tale attività è fortemente regolamentata, improntata a logiche tariffarie che consentono all'azienda di operare in un monopolio che appare tuttavia ristretto all'area geografica di appartenenza. La forte concentrazione di aeroporti nella regione Lombardia, anche geograficamente vicini, accresce la competizione sui flussi di passeggeri.

Nell'aeroporto viene svolta altresì attività di Aviazione generale (voli privati e servizi connessi).

- **ATTIVITÀ NON AVIATION:** riguarda tutte le attività di servizio e in particolare:
 - a) **Travel retail:** sono le attività commerciali al dettaglio che vengono offerte ai passeggeri, operatori e visitatori all'interno dell'aeroporto (negozi, bar, ristoranti, ecc.);
 - b) **Altre attività:** sono le attività svolte sia all'interno (per esempio, affissioni pubblicitarie, banche, farmacie), sia all'esterno come la gestione dei parcheggi.
- **ATTIVITÀ DI HANDLING:** riguarda tutti i servizi di assistenza a terra necessari per il funzionamento delle attività aeroportuali. Si svolge a condizioni di mercato e non è collocabile in una logica di monopolio. Vengono svolte sia in "airside", quali per esempio i servizi di imbarco/sbarco di passeggeri, bagagli e merci, rifornimenti, sia in area "landside", come ad esempio servizi di check in e imbarchi.

I dati relativi all'Aviation sono riportati nella tabella seguente (Tabella 1-4).

I numeri indicati nella tabella riferiti al 2020 sono in drastico calo rispetto agli anni pregressi quale diretta conseguenza da un lato dell'effetto della pandemia e dell'altro, per quanto riguarda il settore cargo, anche del trasferimento di parte dell'attività di uno dei vettori cargo su altro scalo.

Tabella 1-4 Dati attività aviation

	2018	2019	2020	VAR % '20/'19
PASSEGGERI	12.938.572	13.857.257	3.833.063	-72,3%
LINEA	12.617.753	13.589.949	3.792.897	-72,1%
CHARTER	310.319	245.050	35.163	-85,6%
ALTRI	8.327	18.077	3.391	-81,2%
AVIAZIONE GENERALE	2.173	4.081	1.612	-60,5%
MOVIMENTI AEROMOBILI	89.533	95.377	38.668	-59,5%
LINEA	76.358	81.545	31.844	-60,9%
CHARTER	2.027	1.684	309	-81,6%
COURIER	8.113	7.986	3.602	-54,9%
DIROTTATI E POSIZIONAMENTI	1.622	2.070	1.918	-7,3%
AVIAZIONE GENERALE	1.413	2.092	995	-52,4%
MERCI (KG)	123.031.903	118.964.361	51.542.890	-56,7%

1.7 IL RUOLO DELLO SCALO NELLA PANDEMIA VOLI SANITARI, DI RIMPATRIO E CONSEGNA MATERIALE MEDICO



Data la particolarità dell'anno rendicontato, si ritiene importante segnalare il ruolo che avuto lo scalo durante la pandemia a supporto del Territorio in termini di attivazione di voli sanitari, di quelli di rimpatrio, nonché di trasporto di materiale medico.

Queste azioni si sono rilevate fondamentali per la gestione locale della pandemia, consentendo lo sbarco di medici da paesi esteri per aiutare il personale medico italiano, il trasporto di pazienti in condizioni critiche in strutture ospedaliere estere, nonché la consegna di materiale medico essenziale per combattere il COVID-19, quali dispositivi sanitari di protezione.

Il totale dei movimenti effettuati nel cuore dell'emergenza sanitaria nel 2020 è di 164. In particolare, tali movimenti sono così suddivisi:

- 76 movimenti tra arrivi e partenze di voli militari e governativi (di cui 46 movimenti di Aeronautica e Marina Militare, 6 movimenti Luftwaffe, 4 movimenti Polish Air Force, 2 movimenti Russian Air Force, 4 movimenti Scandinavian e 14 altri movimenti suddivisi di altri enti (ad. es. AREU, Min. Interno);
- 36 movimenti tra arrivi e partenze di aviazione generale;
- 52 movimenti charter di aviazione commerciale per il rimpatrio di cittadini italiani e stranieri (6.923 pax totali).

Quanto al materiale medico, di seguito i numeri di evidente rilievo:

- sono state movimentate sullo scalo oltre 41 tonnellate di mascherine nel solo mese di giugno;
- circa 15.766 colli in arrivo e 4.521 colli in partenza di medicinali/prodotti farmaceutici, elettromedicali e DPI trasportati dalla sola DHL da marzo a dicembre 2020;
- 1,4 tonnellate di materiale sanitario arrivato dalla Russia.

Quanto voli per trasporto di personale medico e di pazienti sono atterrati a Milan Bergamo:

- 35 medici/personale sanitario dalla Russia;
- 12 medici/personale sanitario dalla Polonia;
- 19 medici/personale sanitario dalla Norvegia.

Sono stati, inoltre, trasportati numerosi pazienti COVID-19 con voli Aeronautica, Marina militare ed elisoccorso, nonché con voli di aviazione generale (7 in partenza e 6 in arrivo) e Luftwaffe in Germania per cure presso strutture tedesche.

Nel periodo 01 marzo - 31 dicembre 2020 il segmento courier:

- ha effettuato 2.574 movimenti tra arrivi e partenze (movimenti ferry inclusi);
- ha trasportato circa 33.455 tonnellate di merce.

I numeri anzidetti rendono evidente l'importanza del ruolo dello scalo.

1.8 TRASPARENZA E LEGALITÀ



In considerazione della centralità del tema della “Trasparenza e Legalità” emerso nella costruzione della matrice della materialità, si è ritenuto opportuno ripresentare, anche nel presente report, le politiche e le azioni poste in essere dal Gruppo SACBO, nonché gli strumenti utilizzati, **per garantire la trasparenza e il valore della legalità** nel proprio agire e in tutte le sue relazioni interne ed esterne. Tale presidio è riconducibile ad una specifica area denominata: **Governance, Risk e Compliance (GRC)**.

La GRC considera e disciplina tutte le iniziative aziendali, correlate al quadro normativo, che riguardano la gestione dei rischi organizzativi e operativi e la definizione e implementazione di un opportuno framework di governance, in relazione al sempre maggiore impegno nella costruzione di opportuni sistemi di controllo interno e principi di separazione dei compiti (segregation of duties), nonché nello studio e applicazione dei processi di accountability. Tale sistema, come verrà dettagliato successivamente, fornisce un framework e un insieme di norme che intendono assicurare i processi di conformità rispetto alle normative e la gestione dei derivanti rischi aziendali.

In questa sezione verranno delineati i modelli organizzativi e gli strumenti di presidio. Alcuni temi verranno poi ripresi nella Relazione sociale (parte terza) con riguardo a singoli stakeholder, come ad esempio i dipendenti e i fornitori, e alle specifiche prescrizioni o modalità operative a loro riferite.

Governance Aziendale

Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex D.lgs. 231/01 di SACBO e BGYIS

SACBO e BGY International Services Srl hanno adottato un proprio e specifico Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo (di seguito anche “MOGC”) ai sensi del Decreto legislativo dell’08/06/2001, n. 231. Tale decreto regola la disciplina della responsabilità degli enti per gli illeciti amministrativi discendenti da reati commessi da persone che agiscono in nome e per conto dell’ente stesso (top management in senso ampio e dipendenti) e prevede l’adozione di un MOGC atto alla prevenzione della commissione dei reati compresi nel catalogo 231. Tale modello è parte integrante del sistema di governance aziendale, nonché del sistema di controllo interno.

SACBO, nello specifico, ha adottato, a decorrere dal luglio 2003, il proprio MOGC con delibera del Consiglio di Amministrazione e ha approvato l’ultima revisione dello stesso (Revisione n.13), al fine di recepirne le novità normative, in data 29 ottobre 2019.

BGYIS, invece, ha adottato il proprio MOGC con delibera del Consiglio di Amministrazione, a decorrere dal 27 marzo 2018, ispirandosi al Modello di Governance della capogruppo SACBO, ma focalizzandosi sulle proprie peculiarità di “rischi” derivanti dall’attività di handling.

Scopo primario dell’adozione di un MOGC da parte di entrambe le Società del Gruppo è

quello di prevenire comportamenti illeciti, da parte dei propri amministratori, dipendenti e vari collaboratori, attraverso l'adozione di protocolli di prevenzione delineati per limitare il potenziale rischio di accadimento dei reati contemplati nel Decreto 231/2001 (cosiddetto "catalogo reati 231"). Affinché si configuri la responsabilità dell'ente è infatti necessario che il reato venga commesso da persone legate funzionalmente all'ente, indipendentemente dal loro ruolo organizzativo, e/o da terze parti alle quali sia stata esternalizzata una attività, e che il reato sia stato commesso nell'interesse e/o a vantaggio dell'ente.

L'adozione di un Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex art. 6 del D.lgs. n. 231/2001, conforme alle norme ed efficacemente attuato prima della commissione del reato, permette di escludere la responsabilità per l'ente, laddove esso risulti coinvolto nella commissione di uno dei reati contemplati nel "catalogo reati 231".

Il MOGC di entrambe le Società del Gruppo si compone di sezioni tra loro complementari e imprescindibili così identificate: "Parte Generale" e "Mappatura dei Rischi".

La Parte Generale fornisce ai destinatari del Modello un inquadramento della Società e della sua attività di business, mettendola in relazione con la normativa di riferimento e con i principi ispiratori del MOGC.

Costituiscono, inoltre, allegati della Parte Generale del MOGC i seguenti documenti:

- il Catalogo dei Reati, adeguato agli aggiornamenti normativi e pubblicato anche sui siti istituzionali;
- il Codice Etico, rivisto e approvato per il Gruppo in data 21.02.2018, anch'esso pubblicato sui siti istituzionali;
- il Sistema Disciplinare 231, volto a sanzionare il mancato rispetto delle misure indicate nei rispettivi MOGC da parte dei vari attori coinvolti;
- il Regolamento dell'Organismo di Vigilanza, che contiene le regole di governo e di funzionamento di tale organo di controllo.

La Mappatura dei Rischi, supportata dai flussi informativi, invece, individua le attività aziendali nel cui ambito possono essere commessi i reati previsti dal catalogo definito dal D.Lgs. 231/01.

Una volta individuata la sussistenza di una esposizione al rischio di reato, tale sezione identifica i protocolli di prevenzione diretti, ovvero procedure, presidi e sistemi di controllo già in essere, oppure rileva la loro necessaria implementazione e detta le regole di comportamento cui i destinatari del Modello devono attenersi per prevenire e minimizzare il rischio di potenziale accadimento dei reati.

A conferma dell'impegno promosso dalle Società del Gruppo nella diffusione dei principi contenuti nel proprio MOGC e del loro rispetto da parte dei partner commerciali, tanto nei contratti con gli affidatari e i clienti, quanto in quelli con i fornitori, è inserita una clausola ad hoc in cui si impone il rispetto del modello di prevenzione dei reati che SACBO e/o BGY International Services hanno adottato ex D.Lgs. 231 del 2001.

A contratti stipulati, le Società del Gruppo promuovono attività di monitoraggio sui fornitori e clienti, effettuando controlli di conformità rispetto alle procedure interne, nonché verifiche di effettività delle prestazioni da essi effettuate. Nel caso in cui emergessero notizie, anche attraverso fonti alternative (per esempio notizie stampa),

che vedano indagati fornitori e/o clienti per una qualsiasi attività riconducibile alla violazione di un reato previsto dal catalogo reati 231, vengono attivati, quale protocollo previsto all'interno del MOGC, una serie di controlli, sia sull'iter di selezione del partner commerciale che sulla relazione intercorsa tra lo stesso e le Società del Gruppo. Nel caso estremo di sentenza passata in giudicato nei confronti del partner commerciale per un reato 231, SACBO e BGY International Services, da clausola contrattuale, sono legittimate a risolvere il contratto.

Organismo di vigilanza ex D.lgs. 231/01 di SACBO e BGYIS

Il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo delle Società del Gruppo è governato da un proprio organismo di controllo chiamato Organismo di Vigilanza (di seguito "OdV"). L'OdV è un organismo dotato di poteri autonomi di iniziativa e controllo, che ha il compito di vigilare sul funzionamento del MOGC, di garantirne l'efficacia e l'adeguatezza e di curarne il periodico aggiornamento.

L'Organismo di Vigilanza di SACBO, nello specifico, è stato di tipo monocratico fino al 2007. Tuttavia, vista la crescente complessità sia in termini di espansione delle figure di reato idonee a determinare la responsabilità amministrativa dell'ente, sia del business e della struttura aziendale, è stato successivamente trasformato in organo collegiale. Questa scelta è stata finalizzata ad assicurare competenze diversificate, vale a dire a garantire la presenza sia di figure interne all'ente, sia di componenti esterni indipendenti, scelti fra professionisti dotati di specifiche competenze nel campo giuridico-economico-aziendalistico e di controllo interno. Ad oggi, l'Organismo di Vigilanza di SACBO è composto da due componenti esterni all'Azienda, l'uno con funzione di Presidente, ed un componente interno il Responsabile della Funzione Internal Auditing della Società.

L'Organismo di Vigilanza di BGYIS, invece, considerata la struttura societaria "più snella", è di tipo monocratico. La funzione e il ruolo dell'OdV è ricoperto dal Responsabile della funzione aziendale di Internal Auditing della capogruppo.

L'Organismo di Vigilanza di SACBO e quello di BGYIS sono stati nominati dal rispettivo Consiglio di Amministrazione, restano in carica per un triennio, e incaricati di ricoprire specifiche funzioni, quali:

- garantire il controllo sul Modello, verificandolo in modo continuativo e valutando la necessità di proporre al Consiglio di Amministrazione degli eventuali aggiornamenti;
- curare l'aggiornamento della mappatura delle attività sensibili nell'ambito delle quali è ipotizzabile la commissione di reati previsti dal D.lgs. 231/01;
- vigilare sul sistema delle deleghe e poteri assegnati a ruoli organizzativi e loro coerenza;
- elaborare annualmente, ed implementare ove necessario, un piano programmatico generale di verifiche sull'effettiva applicazione delle procedure aziendali di controllo delle attività sensibili e sulla loro efficacia;
- raccogliere, elaborare ed archiviare le informazioni rilevanti in ordine al funzionamento e all'osservanza del Modello;
- coordinarsi con le altre funzioni aziendali per assicurare il miglior monitoraggio delle attività sensibili;
- definire, in coordinamento con la funzione Risorse Umane, i contenuti degli interventi di formazione e/o comunicazione finalizzati a diffondere in azienda la conoscenza degli aspetti rilevanti ai fini del Decreto;

- in caso di controlli, indagini, richieste di informazioni da parte di Autorità competenti, curare direttamente il rapporto con i soggetti incaricati dell'attività ispettiva.

Codice Etico

Il Codice Etico rappresenta uno degli elementi cardine del MOGC.

SACBO ha introdotto il Codice Etico nel proprio modello di governance aziendale il 1° luglio 2001, quindi precedentemente all'introduzione del MOGC, con lo scopo di stabilire e comunicare l'insieme dei valori etici, dei principi generali e delle linee di comportamento che devono essere osservati da tutti i destinatari nella conduzione degli affari e delle attività aziendali. Il Codice Etico è stato poi più volte revisionato e aggiornato, fino alla definizione dell'ultima versione, risalente al 21 febbraio 2018, allorquando il Codice Etico è stato rivisto in un'ottica di Gruppo.

Entrambe le Società del Gruppo, infatti, perseguono l'obiettivo primario di assumere, ad ogni livello e in ogni circostanza, azioni e iniziative che siano improntate alla scrupolosa osservanza di principi comportamentali quali: serietà, credibilità, lealtà e correttezza nei rapporti.

SACBO e BGYIS si propongono da sempre di operare nel rispetto di tali principi, divenuti nel tempo patrimonio "genetico" del Gruppo: essi devono costantemente rispecchiarsi nelle azioni di tutti i collaboratori. Pertanto, è indispensabile che ciascuno operi, nell'ambito della propria funzione e ruolo, con massima trasparenza, privilegiando nel contempo il miglioramento dei rapporti che quotidianamente si assumono nei confronti dei colleghi, fornitori, clienti e di ogni altro stakeholder.

L'osservanza dei principi definiti nel Codice Etico, unita al rispetto delle regole di ordinaria diligenza e al quadro normativo in essere, permettono in particolare di garantire alle Società del Gruppo di preservare la solidità reputazionale conseguita nel business aeroportuale.

Si ricorda come il Gruppo SACBO imponga ai propri fornitori e ai propri clienti di rispettare il Codice Etico adottato, tramite clausole contrattuali ad hoc, come definito nel Codice Etico stesso (pag. 4): "La conoscenza e l'adesione al Codice Etico da parte di terzi non destinatari, è assicurata mediante l'inserimento di apposite clausole nei contratti che disciplinano qualsivoglia rapporto di collaborazione con il Gruppo, a garanzia della conoscenza e del rispetto dei principi etici contenuti nel Codice".

Risk Management: la metodologia di analisi del rischio adottata in SACBO e BGYIS

L'analisi dei rischi, nel contesto della GRC, è uno strumento che consente di valutare in modo sistematico tutti i rischi operativi e gestionali connessi alle diverse normative applicabili alle Società del Gruppo.

La prima adozione di tale metodologia è coincisa proprio con la valutazione dei rischi insiti nei processi aziendali potenzialmente esposti all'accadimento di uno o più dei reati previsti dal D.Lgs. 231/01. Tra tutti i reati presenti nel catalogo reati 231, si è posta particolare attenzione a quei reati a cui le Società del Gruppo risultano maggiormente

esposte, ovvero ai reati correlati: a) alle tematiche di salute e sicurezza sul lavoro, con verifiche sugli adempimenti ex D.lgs. 81/08 e sul Sistema di Gestione Sicurezza del Lavoro certificato; b) al rischio ambientale, con monitoraggio degli aggiornamenti normativi e del Sistema di Gestione Ambientale certificato; c) alle tematiche di cybersecurity con monitoraggio delle normative di settore e dell'applicazione del Sistema di Gestione della Sicurezza delle Informazioni certificato.

L'approccio adottato da SACBO e BGYIS nell'analisi dei rischi integra sia aspetti qualitativi, che si basano su un processo di valutazione sostanzialmente soggettivo, ancorché condiviso con le funzioni coinvolte quotidianamente nei processi aziendali, sia aspetti quantitativi. L'integrazione di aspetti qualitativi e quantitativi permette di rendere il processo di valutazione il più possibile oggettivo e oggettivabile.

La metodologia adottata parte nella sua analisi dall'individuazione delle aree e dei processi aziendali che possono essere impattati dalle normative oggetto di studio, in modo da definire le aree maggiormente esposte al rischio di potenziale commissione del reato. La mappatura delle aree cosiddette "sensibili" è integrata dalla puntuale descrizione delle possibili modalità di commissione di ciascun reato previsto dalla normativa di riferimento e non si esaurisce, quindi, in una mera ripresa del dettato normativo, ma prende in considerazione le peculiarità e criticità dell'attività svolta. Inoltre, con questa modalità ci si propone di mappare e monitorare le aree a rischio e le aree strumentali, al fine di poter intervenire prontamente per contrastare ipotesi di commissione di reati.

Una volta mappate le aree a rischio, si procede con la valutazione del rischio potenziale, ovvero il rischio intrinseco a ciascuna attività e relativo ruolo aziendale, senza tener conto del fatto che possano già esistere strumenti e protocolli di prevenzione o regolamentazione all'interno dell'azienda che permettano di gestire e mitigare questo rischio. Il rischio potenziale (R_p) viene calcolato come il prodotto tra la probabilità di accadimento dell'evento esposto a rischio di commissione del reato (P) e l'impatto derivante dal verificarsi dell'evento esposto a rischio di commissione del reato (G), secondo la formula: $R = P \times G$.

La relazione appena descritta permette di individuare quali attività o processi sono più esposti alla potenziale commissione di un reato. La classificazione in fasce di gravità garantita dalla matrice risultante consente così di individuare congruamente le priorità di attuazione delle azioni e, quindi, le aree e i processi nei quali è necessario intervenire prioritariamente per limitare il rischio.

Il successivo step nel processo di analisi del rischio è la definizione del rischio residuo, ovvero il rischio che risulta dalla riduzione del rischio potenziale, garantita dall'applicazione di protocolli di prevenzione già in essere o implementabili fino al raggiungimento di un livello di rischio ritenuto accettabile. In tal senso risulta fondamentale identificare gli strumenti di prevenzione, le procedure e i controlli già in essere e testarne la congruità e funzionalità.

L'approccio così definito, sviluppato e affinato nel corso del tempo, è stato poi esteso nella sua adozione anche al contesto della valutazione dei rischi correlati al mondo della prevenzione della corruzione e della tutela dei dati personali, che verranno discussi nella prossima sezione relativa alla Compliance.

Compliance Aziendale

Modello di Prevenzione della Corruzione di SACBO e BGYIS

SACBO, allo scopo di perseguire al meglio gli obiettivi di integrità ed eticità, operando con trasparenza e lealtà nel rispetto di normative, linee guida, standard nazionali e internazionali vigenti in materia di anticorruzione, si è conformata a quanto suggerito da ANAC (Autorità Nazionale Anticorruzione) nelle “Linee Guida per l’attuazione della normativa in materia di prevenzione della corruzione e trasparenza da parte delle società e degli enti di diritto privato controllati o partecipati dalle pubbliche amministrazioni e degli enti pubblici economici”, adottate con delibera n° 1134 dell’8 novembre 2017.

SACBO ha così rafforzato il proprio sistema di prevenzione della corruzione creando una “sezione speciale Anticorruzione” all’interno del proprio MOGC, istituendo, con delibera del Consiglio di Amministrazione del 21 Dicembre 2017, la figura del Referente per la prevenzione della corruzione e della trasparenza.

Contestualmente a tale nomina, SACBO si è dotata di una Policy Anticorruzione, approvata con delibera del Consiglio di Amministrazione il 31 Luglio 2018, riportante la linea di azione che intende tenere sul tema, e di una Procedura Anticorruzione, che prevede, oltre alla nomina di un Referente responsabile della stessa, l’individuazione di tutti i reati di riferimento da prevenire e di tutte le aree sensibili in cui potenzialmente possono essere commessi abusi, ed il presidio di un sistema di controllo atto a mitigare il rischio individuato.

Al Referente è demandata inoltre l’attuazione delle disposizioni sulla trasparenza ex D.Lgs. 33/2013.

Infine, in applicazione della Legge 179/2017, SACBO, ritenendo lo strumento del whistleblowing efficace per contrastare il fenomeno corruttivo, ha implementato la possibilità di segnalare condotte illecite o violazioni del MOGC al “Comitato Whistleblowing” attraverso due canali: una piattaforma informatica, raggiungibile al link <https://milanbergamoairport.segnalazioni.net/> o, per l’invio di segnalazioni cartacee, la casella postale n. 2 aperta presso l’ufficio postale di Orio al Serio.

Il Comitato Whistleblowing, costituito dal Referente Anticorruzione, dal Presidente del Comitato Etico di Gruppo e dal membro dell’Organismo di Vigilanza sia di SACBO che di BGYIS, sarà destinatario delle segnalazioni e responsabile della successiva analisi ed eventuale fase istruttoria.

Anche BGYIS, all’inizio dell’esercizio 2019, ha a sua volta recepito le novità normative introdotte dalla Legge 179/2017, facendo propria la Procedura Whistleblowing di SACBO, già concepita in ottica di Gruppo societario, estendendo così l’opportunità di denuncia delle condotte illecite a violazione del MOGC in tutte le sue componenti agli stakeholder dell’intero Gruppo.

Considerando poi il divenire della normativa in materia di prevenzione della corruzione e l’approccio già adottato dalla capogruppo SACBO, anche BGYIS ha adottato la Policy Anticorruzione, riportante la linea di azione che il Gruppo intende seguire sul tema dell’Anticorruzione, e ha provveduto a sua volta, sebbene consapevole di non esserne tenuta in quanto società di diritto privato, alla nomina del “Referente della Prevenzione della Corruzione”.

Obblighi di Trasparenza di SACBO

Tra gli strumenti di prevenzione fondamentali introdotti dalla legge n. 190/2012, vi è la “trasparenza”, nel senso di pubblicità delle informazioni. Tale norma, e la relativa necessità di trasparenza, persegue due finalità di fondo: in primo luogo, garantire il buon andamento dell’amministrazione, che è strettamente legato al diritto dei cittadini di conoscere come l’amministrazione destini le risorse di cui dispone, quali risultati ottiene e con quali costi; in secondo luogo, garantire l’imparzialità della pubblica amministrazione attraverso la messa in risalto dei casi di mala gestione.

La trasparenza rappresenta quindi un importante mezzo anche per far emergere i fenomeni corruttivi e consente ai cittadini di vigilare sul corretto e imparziale svolgimento dell’azione amministrativa.

La suddetta disciplina prevista per le pubbliche amministrazioni si applica “in quanto compatibile” (art. 2 bis D.lgs. 33/2013) anche alle Società partecipate, come definite dall’art. 2bis, comma 3 del D.Lgs. 175/2016, quale è SACBO, limitatamente ai dati e documenti inerenti all’attività di pubblico interesse disciplinata dal diritto nazionale o dell’Unione Europea.

La creazione sul sito web istituzionale di una sezione denominata “Società trasparente”, ove dare pubblicità dei documenti, è una modalità affinché la trasparenza venga garantita unitamente all’esercizio del diritto di accesso civico “semplice”.

Modello organizzativo in materia di protezione dei dati personali (Reg. UE 2016/679 - GDPR) di SACBO e BGYIS

In conformità al Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati, SACBO e BGYIS hanno introdotto un proprio Modello Organizzativo Privacy, al fine di garantire la compliance normativa e la corretta gestione dei dati personali trattati all’interno dei rispettivi processi aziendali.

Il Modello adottato da entrambe le Società del Gruppo risulta costituito da un impianto basato su tre livelli:

1. Controllo, esercitato da un Data Protection Officer esterno, nominato attraverso una delibera del Consiglio di Amministrazione, avente il compito di informare, fornire consulenza, sorvegliare l’osservanza del Regolamento e interfacciarsi con l’Autorità Garante quando necessario.
2. Indirizzo e Governo, funzione svolta da un Comitato Data Protection, costituito per le due Società dal rispettivo delegato del Titolare del trattamento o dalle funzioni Affari Legali e Societari, Sistemi Informativi, Security ed anche Internal Auditing, al fine ultimo di svolgere attività di supporto interno nella gestione di tematiche relative al trattamento dei dati personali e garantire l’applicazione e il costante aggiornamento del Modello organizzativo privacy adottato.
3. Esecuzione, affidata ai Referenti interni del trattamento, ovvero i Direttori o Responsabili di unità aziendali, e dai loro incaricati, i quali, a seguito di opportuna formazione, vengono incaricati direttamente dal delegato del Titolare del

trattamento con una formale lettera di nomina che li responsabilizza nella gestione e nella tutela dei dati personali trattati all'interno dei rispettivi processi aziendali SACBO e BGY International Services Srl hanno adottato un proprio e specifico Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo (di seguito anche "MOGC") ai sensi del Decreto legislativo dell'08/06/2001, n. 231. Tale decreto regola la disciplina della responsabilità degli enti per gli illeciti amministrativi discendenti da reati commessi da persone che agiscono in nome e per conto dell'ente stesso (top management in senso ampio e dipendenti⁵) e prevede l'adozione di un MOGC atto alla prevenzione della commissione dei reati. Tale modello è parte integrante del sistema di governance aziendale, nonché del sistema di controllo interno.

La certificazione ISO27001

Sempre nell'ambito della trasparenza, si evidenzia come SACBO, a decorrere dall'anno 2018, abbia ottenuto da TUV Italia la certificazione ISO 27001 inerente la gestione delle informazioni e della sicurezza dei dati.

SACBO è il primo operatore aeroportuale ad avere certificato il proprio sistema di gestione delle informazioni in accordo alla norma 27001.

Per conseguire tale obiettivo, SACBO ha dovuto procedere all'ottimizzazione dell'attività di comunicazione e degli strumenti per essa utilizzati, e all'implementazione di strumenti di verifica dell'attività informativa a tutela della correttezza, qualità e, ove necessario, riservatezza dell'intera serie di dati che sono oggetto della propria attività.

Con la certificazione ISO 27001, SACBO adempie a quanto previsto dal REG UE 139/2014 in tema di tecnologie informatiche e sistemi di gestione della sicurezza dell'informazione.

La certificazione dei processi atti a garantire la sicurezza delle informazioni aziendali si inserisce in un contesto integrato di attenzione alla qualità dei servizi offerti, alla tutela dell'ambiente e della salute e sicurezza sui luoghi di lavoro per cui SACBO ha già certificato la propria attività in accordo alle norme ISO 9001, ISO 14001 e OHSAS 18001.

5 - Come previsto dal d.lgs. 231/2001, la responsabilità dell'ente può essere solamente di natura amministrativa, dato il principio cardine del nostro ordinamento giuridico che la responsabilità penale è personale e non può essere attribuita ad una società/ente/organizzazione.

1.9 SALUTE E SICUREZZA



L'esito del processo di costruzione della matrice di materialità ha dato evidenza alla centralità del tema della salute e sicurezza in aeroporto sia per il gruppo che per i suoi stakeholder.

Nell'anno 2020 questo tema assume una valenza ancora più rilevante, attesa l'emergenza sanitaria che ha visto la costituzione e l'applicazione con grande impegno e fermezza di norme, protocolli e azioni ulteriori rispetto ai normali standard per garantire le attività in sicurezza a seguito della pandemia. Parimenti il tema della sicurezza che investe varie aree di competenza è stato oggetto di implementazione.

Rispetto al report anno 2019, il presente paragrafo vede un'ulteriore parte relativa alla sicurezza sotto il profilo della protezione dei dati informatici, tema di grande attualità ormai in ogni realtà e attività.

Il tema della salute e sicurezza in aeroporto è composto da azioni, ma anche da sistemi e strutture di governance aziendale che afferiscono ad ambiti differenti correlati dall'esigenza comune di garantire in tutti i processi lavorativi e operativi dello scalo entrambi i valori della sicurezza e della salute.

Salute e sicurezza in aeroporto coinvolgono diverse aree di competenza.

Nell'ambito afferente **al luogo di lavoro**, il tema assume una rilevanza centrale: SACBO, assicura la piena attuazione di tutte le disposizioni legislative in tema di salute e sicurezza sul lavoro, ed è impegnata per conseguire un continuo miglioramento delle condizioni dell'ambiente lavorativo (paragrafo 3.3.6). SACBO, attraverso il Servizio di Prevenzione e Protezione interno, verifica costantemente il rispetto delle norme in materia, ed esercita una funzione propositiva sia rispetto ai dipendenti, evidenziando l'importanza di adottare comportamenti corretti, sia proponendo al Datore di Lavoro interventi di miglioramento rispetto ai processi produttivi e agli ambienti di lavoro. I principi fondanti dell'azione, nell'ambito della sicurezza e salute sul lavoro, possono essere così sintetizzati:

- verifiche dei luoghi di lavoro;
- continuo aggiornamento dei documenti di valutazione dei rischi legati al lavoro, delle istruzioni di lavoro e dei Piani di Emergenza;
- attività di implementazione dei programmi di formazione e addestramento e di sensibilizzazione al tema della sicurezza;
- prevenzione e monitoraggio degli infortuni e dei "near-miss";
- rispetto delle norme generali e speciali in materia di infortuni, sicurezza e igiene sul lavoro;
- rispetto delle procedure operative e standard di sicurezza;
- protezione della salute dei lavoratori e delle persone che, a diverso titolo, operano in aeroporto;
- promozione di stili di vita e comportamenti salubri negli ambienti di lavoro;
- promozione di comportamenti corretti e responsabili a tutela della sicurezza.

Il Sistema di Gestione Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGSSL) è stato predisposto in base alla norma ISO 45001:2018. La società persegue da tempo una cultura interna in merito alla prevenzione ed alla sicurezza dei lavoratori ed è quindi per tale motivo che SACBO SpA ha ottenuto la certificazione del proprio sistema di gestione in conformità alla norma UNI ISO 45001:2018.

Tale certificazione attesta la capacità di SACBO di monitorare e verificare continuamente tutti gli aspetti legati alla sicurezza nei luoghi di lavoro nell'ottica del miglioramento continuo.”

SACBO opera, a riguardo, una formazione continua sui diversi temi della sicurezza sul lavoro, con particolare attenzione ai rischi specifici connessi alle diverse mansioni lavorative (vedi par. 3.3.4). Rispetto agli obblighi normativi dettati dal D.Lgs. 81/08, l'attenzione posta in materia non si limita ai soli dipendenti di SACBO, ma è orientata a 360°, elemento strettamente connesso alla tipologia di attività aziendale. La Società si impegna a sensibilizzare i propri fornitori ed appaltatori per l'adesione ai principi di salute e sicurezza sui luoghi di lavoro.

SACBO nel 2020 ha certificato con TUV il rispetto dei protocolli di contrasto alla diffusione del Covid-19.

In tema di **processi operativi dello scalo** afferenti al core business: i sistemi di governance che garantiscono la sicurezza e la salubrità dello scalo sono la safety e la security, nell'interesse di tutta la comunità aeroportuale.

La Safety è l'insieme dei fattori che consente a un aereo di operare senza rischi di incidente; essa riguarda tutto ciò che concerne la condotta sicura delle operazioni aeroportuali e la protezione della vita delle persone. In altri termini, la safety previene gli incidenti aerei controllando l'adeguatezza dei mezzi, delle infrastrutture e delle persone che operano sul piazzale aeromobili. Essa viene implementata in tutti i processi, coinvolgendo gli elementi che partecipano al sistema, partendo dall'identificazione dei pericoli, passando per il processo di valutazione dei rischi per giungere alla gestione degli stessi con azioni di mitigazione per diminuire la probabilità che un evento accada, la sua severità, il danno generato e le conseguenze gravi ed inaccettabili per la sostenibilità del sistema stesso. Ai fini della safety dunque, in campo aeronautico e in particolare nel contesto aeroportuale, vengono inserite barriere a beneficio di persone, aeromobili, mezzi e organizzazioni, evitando errori e violazioni che possano generare incidenti. Il processo principe si basa fondamentalmente sulla valutazione del rischio. Tale valutazione può essere compresa da ognuno di noi, riflettendo sulla vita di tutti i giorni: ogni volta che camminiamo per strada o che guidiamo un mezzo, ogni decisione su come agire è conseguente ad una inconscia valutazione del rischio, ovvero, a un risk assessment. Tale processo, reso esplicito e sistematico, è uno dei principali nodi che caratterizza il sistema di gestione della safety aeroportuale e aeronautico in generale, come approfondito al paragrafo 3.4.6. A ciò si collega anche la formazione continua in tale ambito sia per i dipendenti del gruppo sia per gli utenti esterni (paragrafo 3.3.4).

Uno degli esempi di pericolo legato alla safety è l'avifauna.

Per mitigare il rischio di impatti degli aeromobili con volatili ed animali vengono adottate specifiche misure, tra cui:

- il monitoraggio degli indici (rif. BRI2);
- una unità che si dedica all'allontanamento e al recupero di volatili ed animali (Bird Control Unit);
- coinvolgimento dei soggetti competenti dell'intorno aeroportuale nell'individuare elementi di attrattività per l'avifauna.

Il tema è approfondito nella parte terza, sezione Salvaguardia della fauna (par. 3.2.5.).

La Sicurezza del Trasporto Aereo (paragrafo 3.4.5), nella sua accezione di **Airport Security**, viene definita dall'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale (OACI) come la combinazione di misure e risorse umane nonché materiali volte a salvaguardare il trasporto aereo da possibili attacchi, chiamati propriamente "atti di interferenza illecita", capaci di minacciare l'incolumità dei passeggeri, degli operatori aeroportuali e più in generale, della società civile (es. dirottamenti; sabotaggi; attacchi terroristici; etc.). La storia ha tragicamente testimoniato come il mondo dell'aviazione sia un obiettivo suscettibile ed è per questo che SACBO, come Gestore aeroportuale, attraverso un proprio Programma di Sicurezza, insieme agli Enti di Stato, all'Impresa affidataria dei servizi di sicurezza e agli altri soggetti coinvolti, è impegnata a garantire i più alti livelli di Security possibili, individuando ed implementando attività e apparecchiature di controllo sempre più puntuali, efficaci e all'avanguardia. Molteplici sono gli ambiti coinvolti, per citarne alcuni: dal rilascio dei titoli di accesso alle aree non pubbliche (definite "sterili") per gli operatori aeroportuali, alla verifica che passeggeri o operatori aeroportuali non portino con sé oggetti proibiti nelle medesime aree (come armi da fuoco, esplosivi, etc.), nascondendole ad esempio nei propri bagagli a mano o da stiva, sino alla sorveglianza di tutta l'area aeroportuale (in gergo tecnico, sedime).

Nonostante la Sicurezza aeroportuale sia evidentemente di primaria responsabilità per il Gestore, che a riguardo opera una formazione capillare dei soggetti coinvolti, giova ricordare che la riduzione al minimo della commissione di un atto illecito sia possibile solo tramite il coinvolgimento, l'aiuto e il supporto di tutta la comunità aeroportuale, ed è per questo che SACBO è fortemente coinvolta in attività di promozione della Security, con un messaggio chiaro e semplice, internazionalmente riconosciuto: **la Sicurezza è responsabilità di ciascuno di noi.**

Lo scalo costituisce, inoltre, un'infrastruttura strategica nazionale di interesse pubblico atta a garantire il servizio di trasporto aereo a favore e nell'interesse del Paese. Da ciò conseguono le azioni di SACBO volte a garantire costantemente la sua collaborazione al territorio, ai suoi enti pubblici e loro emanazioni per rispondere alle esigenze del Paese e del Territorio (si pensi al costante e continuo dialogo con la Protezione civile e con ATS per la condivisione di protocolli per le situazioni di emergenza).

Questa ultima riflessione ha trovato conferma nel 2020 con la diffusione dell'emergenza sanitaria COVID-19 che, con la sua portata allarmante e dirimente, ha fatto emergere in maniera ancora più evidente la centralità dell'infrastruttura e degli stakeholder correlati, come trattato in vari passaggi del presente report in specie al pregresso paragrafo 1.7.

A ulteriore conferma, nell'anno 2020, ai primi di marzo, SACBO, in qualità di infrastruttura critica pilota, ha dato conferma della propria partecipazione al progetto finanziato dalla UE "RESIST - Support for critical Infrastructures through Standardised Training on CBRN", promosso dalla Fondazione SAFE (indipendente, senza scopo di lucro, costituita a inizio 2018 con l'intenzione, tra i diversi obiettivi che si prefigge, di attuare progetti volti a mitigare e/o ridurre il rischio NBCR - Nucleare, Biologico, Chimico e Radiologico in vari paesi Europei e extra-Europei).

Obiettivo del progetto è il miglioramento delle capacità di risposta delle infrastrutture critiche in caso di eventi NBCR, muovendo da protocolli condivisi di formazione dei soggetti che potrebbero essere chiamati ad intervenire.

Nello specifico, il team di progetto prevede partners quali il Ministero della Difesa (attraverso la Scuola Interforze NBCR di Rieti), il Ministero dell'Interno (attraverso il corpo dei Vigili del Fuoco), IAI, ENEA, l'Università Tor Vergata di Roma, e una serie di partner Europei (in particolare rumeni); nonché ulteriori gestori di infrastrutture critiche e spazi pubblici (in Italia Edison, con la propria centrale elettrica; RFI, con la Stazione Termini; l'ospedale Spallanzani e la centrale nucleare di Casaccia). È evidente anche dall'adesione a un progetto come questo, la centralità del tema della salute e sicurezza per il Gruppo SACBO.

Quanto a un altro aspetto centrale della sicurezza, quello della **sicurezza informatica**, si evidenzia come il Gruppo abbia sempre riservato una grande attenzione (a titolo esemplificativo proprio nel 2020 si è proceduto alla sostituzione del sistema di difesa perimetrale, cosiddetto Firewall, con un sistema tecnologicamente più avanzato).

Lo scenario generale della cybersecurity è caratterizzato dalla presenza di minacce globali, pervasive e sempre più sofisticate, a cui si può rispondere solo attraverso un costante processo di governance e monitoraggio, al fine di mantenere il rischio a un livello accettabile.

Consapevoli che il rischio zero non esiste, la strategia di cybersecurity di SACBO ha l'obiettivo, da un lato, di preservare la riservatezza, l'integrità e la disponibilità degli asset digitali, in un rapporto equilibrato e sostenibile tra costi e benefici in relazione al tipo di asset (cioè a seconda del valore delle informazioni aziendali da proteggere e della criticità dei servizi erogati agli stakeholder aeroportuali); dall'altro di minimizzare il danno (finanziario, operativo, di reputazione) in caso di una loro eventuale compromissione.

Il primo obiettivo è stato perseguito, nel corso del 2019, attraverso attività mirate a prevenire, rilevare e bloccare gli attacchi informatici, le più rilevanti delle quali:

- il consolidamento e l'ottimizzazione di tecnologie a presidio della sicurezza della rete, dei sistemi e dei dati, basate su "machine learning" ed Intelligenza Artificiale;
- l'introduzione di nuove tecnologie per la protezione perimetrale e per il collegamento sicuro dall'esterno della rete (da parte di dipendenti e fornitori);
- la partecipazione insieme ad Assaeroporti, ENAV e altri gestori aeroportuali a un progetto finanziato dalla UE, della durata di tre anni, per la costituzione di un "ISAC", ovvero un centro di condivisione di informazione sulle minacce cibernetiche specifico per il settore dell'aviazione civile;
- la sottoscrizione con il CNAIPIC (centro specializzato della Polizia Postale) di un

accordo per la prevenzione e il contrasto dei crimini informatici che hanno per oggetto i sistemi e i servizi informativi di infrastrutture critiche come SACBO;

- l'erogazione di corsi e seminari di cybersecurity awareness, per cui ogni utilizzatore delle tecnologie informatiche sia consapevole del proprio ruolo fondamentale nel prevenire o segnalare incidenti di sicurezza, attraverso comportamenti conformi alle policy aziendali.

Il secondo obiettivo prevede un percorso di medio-lungo periodo verso la cosiddetta "cyber resilience", cioè la capacità di continuare le proprie attività di business anche in caso di attacco informatico che abbia impatti sui servizi erogati da SACBO o in caso di una violazione di dati.

Il percorso ha avuto avvio attraverso la partecipazione nel 2020 a un bando di finanziamento europeo promosso nell'ambito della "CEF-Telecom-2020-2", insieme ad altri operatori del settore trasporti di rilievo nazionale (ATM, Trenord, SEA).

L'obiettivo del progetto presentato alla Commissione di valutazione (il cui esito è previsto nel corso del 2021) è quello di misurare e incrementare in modo continuativo la capacità di risposta dei partecipanti a cyber attacchi che possono avere un impatto significativo sulla continuità dei servizi essenziali erogati dall'organizzazione e che richiedono una risposta aziendale coordinata e strutturata attraverso un contingency plan con procedure approvate, diffuse e conosciute, sia internamente all'organizzazione target dell'attacco, sia esternamente verso stakeholders istituzionali, enti di riferimento del settore trasporti e in generale la comunità che usufruisce dei servizi.

In **tema ambientale**, tale profilo si declina in una serie continua di azioni volte alla salvaguardia della popolazione dell'intorno aeroportuale in termini sia di sistemi di monitoraggio sia di interventi a favore dei cittadini.

In tale ambito, si richiama l'attenzione in particolare - fra gli interventi e le misure in termini di monitoraggio e controllo dell'inquinamento nelle sue varie forme per verificarne l'impatto sui cittadini - allo studio epidemiologico, che ha indagato lo stato di salute dei residenti nei Comuni sul cui territorio insiste sul sedime dell'Aeroporto di Milan Bergamo ed è affidato nel 2012 da SACBO all'Azienda Territoriale Sanitaria di Bergamo e con un successivo aggiornamento nel 2017 con conferma delle risultanze del 2012. Obiettivo principale di questo studio è stato comprendere il rapporto tra esposizione a rumore ed inquinamento atmosferico e lo stato di salute degli abitanti residenti nelle vicinanze dell'Aeroporto di Bergamo - Orio al Serio. La popolazione interessata dallo studio epidemiologico - basato sui dati di ricovero, mortalità e consumo di farmaci - è l'insieme della popolazione residente nei seguenti comuni: Azzano San Paolo, Bagnatica, Brusaporto, Grassobbio, Lallio, Orio al Serio, Seriate, Stezzano, Treviolo, ai quali si aggiungono i residenti nelle zone di Colognola e Campagnola della città di Bergamo. La popolazione di riferimento è rappresentata dai residenti dell'intera Provincia di Bergamo nel medesimo periodo di osservazione.

Per tale obiettivo si sono effettuati tre tipi di analisi: uno studio relativo ad incidenza e mortalità dei principali gruppi di patologie (con particolare attenzione alle cause oncologiche), uno studio finalizzato a valutare il consumo di alcune categorie di farmaci e infine uno studio per valutare attivamente, tramite somministrazione di un questionario

e misurazione della pressione arteriosa (PA), parametri quali frequenza di ipertensione, insofferenza al rumore (“annoyance”) e disturbi del sonno fra la popolazione residente in prossimità degli Aeroporti.

Lo studio ha evidenziato l’assenza di criticità per la salute, ovvero l’aggravamento di patologie per la popolazione correlabili alla presenza dello scalo. Le conclusioni raggiunte da ATS sono disponibili al pubblico al link <https://www.milanbergamoairport.it/it/ambiente/> (paragrafo 3.3.2).








PARTE SECONDA

LA CREAZIONE
E LA DISTRIBUZIONE
DEL VALORE AGGIUNTO IN SACBO



A partire dai prospetti di Bilancio e dalla loro riclassificazione, la seconda parte del Report di Sostenibilità di SACBO ha l'obiettivo di evidenziare il Valore Aggiunto generato dal Gruppo e dare evidenza alla parte di tale valore distribuita tra suoi fondamentali stakeholder (in particolare, dipendenti, soci, finanziatori, pubblica amministrazione), di quanto trattenuto in azienda e/o elargito alla collettività sotto forma di liberalità.

2.1 INTRODUZIONE

Parlare di “valore aggiunto” è centrale nell’ambito di ogni discorso economico, sia aziendale sia riferito ai sistemi economici in generale. Qualunque operazione industriale o mercantile, pubblica o privata, dovrebbe essere, per definizione, finalizzata ad “aggiungere valore” a qualcosa, altrimenti risulterebbe uno spreco sia di energie umane, fisiche e mentali, sia di risorse economiche e materiali. Una prima idea connessa a questo “aggiungere valore” nasce dal conto economico aziendale, nel quale si confrontano ricavi e costi dell’esercizio annuale. Partendo da tali dati e dopo opportune riclassificazioni, è infatti possibile ottenere una misurazione della ricchezza prodotta e distribuita a diversi stakeholder (azionisti, dipendenti, finanziatori e comunità locale/nazionale). La formula proposta è la seguente:

$$\begin{aligned}
 & \text{Valore della produzione ottenuta} \\
 & - \text{costi di acquisto di beni e servizi a uso singolo (merci, consulenze, energia, ecc.)} \\
 & = \text{VALORE AGGIUNTO LORDO} \\
 & \quad - \text{ammortamenti} \\
 & = \text{VALORE AGGIUNTO NETTO}
 \end{aligned}$$

Nell’ambito dei report di sostenibilità, il valore aggiunto (d’ora in avanti VA) costituisce un indicatore sia della quantità di ricchezza prodotta per gli stakeholder “interni e/o direttamente collegati all’attività aziendale”, sia della distribuzione di quest’ultima fra di loro. Il VA svolge un’importante funzione di collegamento tra bilancio d’esercizio e report di sostenibilità, anche se, per come è costruito, non può tenere conto dei seguenti importanti aspetti socio-economico-ambientali:

1. il VA si ricava da un conto economico che istituzionalmente deve riferirsi agli scambi di mercato e non può tenere conto delle diseconomie e economie esterne generate (si pensi, ad esempio, al danno ambientale prodotto dall’inquinamento o, al contrario, al know-how professionale diffuso tra i dipendenti);
2. il VA viene prodotto e distribuito agli stakeholder partendo dalla ricchezza generata e consumata all’interno dell’azienda, non tenendo conto dell’indotto, che figura tra i costi di acquisto di beni e servizi;
3. quanto più un’azienda agisce in monopolio, tanto più il VA esprime in modo incompleto la ricchezza prodotta, perché un incremento del VA potrebbe sorgere da un meccanismo di “sfruttamento del consumatore”.

La presentazione della distribuzione del VA fra azionisti (attraverso i dividendi e l’autofinanziamento), pubblica autorità (mediante vari tipi di prelievo), finanziatori (in

particolare con il pagamento di interessi passivi sui prestiti ottenuti) e dipendenti (mediante il pagamento degli stipendi e il versamento di vari tipi di contributi e prelievi fiscali alla fonte) può comunque costituire un utile elemento di partenza per cominciare a considerare la posizione di alcuni stakeholder. La riclassificazione del conto economico a valore aggiunto lordo, pur con i suoi limiti, è infatti una prima importante approssimazione su cui innestare la rendicontazione di sostenibilità, sia con riferimento all'azienda nel suo complesso come generatrice di valore per gli stakeholder, sia nel suo aspetto distributivo verso alcuni stakeholder chiave.

2.2. SCELTE METODOLOGICHE



Nella predisposizione dei prospetti di creazione e distribuzione del Valore Aggiunto sono state seguite le linee guida del Gruppo di Studio per il Bilancio Sociale (GBS, 2013). In particolare, si è adottata la struttura a Valore Aggiunto Globale Lordo, che considera la determinazione del Valore Aggiunto al lordo degli ammortamenti. Tale valore è stato quindi ricompreso, sia pure con una necessaria approssimazione, tra le "Remunerazioni dell'azienda", quale valore da quest'ultima "trattenuto" a copertura di futuri investimenti. Rispetto al prospetto proposto dal GBS, per evidenziare maggiormente i soggetti a beneficio dei quali il valore aggiunto è creato e distribuito, si sono riadattate le denominazioni di alcune voci. Ad esempio, la "Remunerazione del capitale di credito" è stata ridenominata in "Remunerazione ai terzi finanziatori", così come la "Remunerazione del capitale di rischio" in "Remunerazione ai soci" azionisti. In modo analogo, le "liberalità esterne" sono state indicate come "Remunerazioni", o meglio "Elargizioni alla comunità".

Nel prospetto di creazione del Valore Aggiunto si è opportunamente distinta la gestione ordinaria da quella straordinaria, mentre non è stato possibile identificare la componente accessoria.

Nella determinazione del Valore Aggiunto sono stati inclusi, tra gli altri proventi, anche gli interessi attivi derivanti prevalentemente da investimenti accessori alla gestione caratteristica. Dove presenti, sono stati stornati i valori relativi a contributi pubblici ottenuti e portati in detrazione del valore distribuito quale "Remunerazione alla pubblica amministrazione".

2.3 IL VALORE AGGIUNTO DI SACBO

Costi intermedi della produzione (o costi per consumi interni)

Nei costi intermedi della produzione sono stati ricompresi tutti i costi per l'acquisto di materie prime, i costi per servizi, i costi per godimento beni di terzi, le variazioni delle rimanenze di materie prime e di consumo, gli accantonamenti ad eventuali fondi rischi e oneri e gli oneri diversi di gestione. Dai costi per prestazioni di servizi sono stati stornati alcuni elementi, quali i servizi mensa e ticket restaurant, considerati benefit ai dipendenti e, come tali, inclusi nella quota di remunerazione in favore dei dipendenti. In modo analogo, tutte le imposte e tasse, corrisposte a qualsiasi titolo allo Stato o ad enti pubblici territoriali, sono state incluse nella voce "Remunerazione della pubblica amministrazione". Da tale valore sono stati dedotti eventuali contributi ricevuti. I costi per godimento beni di terzi sono stati riportati al netto dei canoni di leasing (vedi punto successivo) e dei canoni concessori. Si è preferito, infatti, evidenziare questi ultimi, anche se costi strettamente funzionali all'esercizio dell'attività tipica di impresa, come "Remunerazioni alla pubblica amministrazione", seppur separatamente rispetto ad altre elargizioni, per dare maggior evidenza al soggetto che beneficia di tale contribuzione.

Nei costi intermedi della produzione sono ricompresi anche tutti i costi per personale non dipendente, quali compensi ad amministratori, sindaci e altri organi di governo societario, nonché altre prestazioni di natura occasionale. Inoltre, seppur erogate prevalentemente a favore di enti e/o iniziative promosse dal territorio, si è ritenuto opportuno mantenere in questa voce le sponsorizzazioni, in quanto potenzialmente finalizzate alla possibilità di sviluppo dell'immagine del gruppo e/o a possibili vantaggi economici. Nella sezione della relazione sociale dedicata alla comunità si fornisce evidenza dei valori di tali prestazioni.

Leasing

Seppur nei bilanci delle singole società la rilevazione delle operazioni in leasing, conformemente a quanto previsto dalla normativa vigente, è avvenuta secondo il metodo patrimoniale, nel bilancio consolidato del gruppo SACBO tali operazioni hanno trovato rilevazione secondo il metodo finanziario. Tale criterio è stato mantenuto anche nella riclassificazione a valore aggiunto del conto economico.

Remunerazioni al personale

La voce ricomprende tutte le remunerazioni dirette e indirette percepite dai soggetti che intrattengono con l'azienda rapporti di lavoro dipendente sotto qualsiasi forma. In tale voce sono state ricomprese anche forme di benefit aziendali, quali i servizi mensa e l'assicurazione sanitaria.

Le remunerazioni indirette ricomprendono anche i contributi sociali a carico dell'azienda. Conformemente a quanto stabilito dalle linee guida del Gruppo di Studio per il Bilancio Sociale, i costi che l'azienda sostiene per il personale non vengono percepiti come "Remunerazione della pubblica amministrazione", in quanto si trasformeranno in benefici acquisiti in modo indiretto da parte dei dipendenti verso l'amministrazione.

Remunerazione alla pubblica amministrazione

Tale voce rappresenta il beneficio economico acquisito dalla pubblica amministrazione per effetto dell'operare dell'azienda. L'aggregato comprende tutte le imposte e le tasse versate all'ente pubblico (comprese eventuali imposte anticipate e differite) al netto di eventuali erogazioni o sovvenzioni pubbliche ricevute.

Remunerazione alla pubblica amministrazione - canoni concessori

Per le ragioni sopra esposte (si veda il punto "Costi per consumi interni"), si è voluto indicare, in voce separata, il contributo che SACBO eroga alla pubblica amministrazione attraverso i canoni concessori versati.

Remunerazione ai terzi finanziatori

In questa categoria sono evidenziati, principalmente, gli interessi passivi corrisposti da SACBO a banche e a terzi finanziatori per capitale ricevuto a titolo di credito. Tali valori non ricomprendono eventuali interessi attivi percepiti, considerati, invece, nella produzione di valore aggiunto.

Remunerazione dell'azienda

Avendo adottato un prospetto di determinazione del valore aggiunto lordo, questa voce ricomprende tutti i valori trattenuti dall'azienda per il suo futuro sviluppo. Oltre agli ammortamenti accantonati durante l'esercizio⁶, sono state ricomprese in tale voce le somme accantonate a riserva.

Distribuzione alla comunità

Le quote relative alle elargizioni liberali non hanno natura di remunerazione ma di distribuzione di valore aggiunto alla comunità. Come sopra specificato, le sponsorizzazioni concesse dal gruppo SACBO negli anni presi in considerazione, per la loro natura strumentale allo sviluppo dell'immagine e dell'attività economica del gruppo, sono state considerate tra i costi per l'acquisizione di servizi necessari alla creazione di valore aggiunto. Inoltre, tutti i costi sostenuti per opere di mitigazione e/o compensazione ambientale non sono stati considerati "erogazioni" a favore della comunità locale, ma come "Migliorie su beni di terzi" e quindi, come tali, non interessano il concetto di valore aggiunto creato o distribuito, bensì la voce relativa alle Immobilizzazioni Immateriali dello Stato Patrimoniale.

Un dettaglio di tali voci viene fornito nella parte della relazione di sostenibilità dedicata a SACBO e il Territorio, nonché nel fascicolo del Bilancio d'esercizio, disponibile sul sito istituzionale.

⁶ - Gli ammortamenti, pur essendo un costo legato all'utilizzo di un bene durevole, sono qui considerati come "remunerazione" nel senso di parte del valore aggiunto trattenuto in azienda.

La **Tabella 2-1** sintetizza la creazione e la distribuzione di valore aggiunto in SACBO per gli anni dal 2018 al 2020.

Tabella 2-1 Creazione e distribuzione del Valore Aggiunto del Gruppo SACBO (valori in euro)

	2018	2019	2020
CREAZIONE DEL VALORE AGGIUNTO			
VALORE DELLA PRODUZIONE (+)	149.091.367	164.864.162	64.294.3232
<i>Ricavi Aviation Gestore</i>	82.836.696	92.239.818	34.063.736
<i>Ricavi Commerciali</i>	41.017.500	46.530.934	16.526.970
<i>Ricavi per assistenza passeggeri, merci e vettori aerei</i>	22.066.803	23.675.427	12.395.530
<i>Altri ricavi e proventi</i>	3.166.908	2.338.645	1.302.837
<i>Interessi Attivi</i>	3.460	29.338	5.250
COSTI INTERMEDI DELLA PRODUZIONE (-)	77.655.771	84.960.084	47.537.496
<i>Costi per acquisizione di servizi</i>	73.633.599	80.681.817	43.975.912
<i>Costi per consumi di materie prime</i>	2.215.756	2.122.999	1.456.725
<i>Costi per godimento beni di terzi</i>	916.820	1.071.829	761.520
<i>Accantonamenti</i>	494.121	693.117	545.447
<i>Oneri diversi di gestione</i>	354.947	407.596	864.888
<i>Altri oneri finanziari</i>	2.380	4.293	2.579
<i>Variazione rimanenze</i>	38.148	(21.566)	(69.575)
VALORE AGGIUNTO ORDINARIO LORDO	71.435.596	79.904.078	16.756.827
Componenti straordinari di reddito	13.273.505	190.248	418.762
<i>Ricavi non ricorrenti</i>	13.446.309	377.155	582.290
<i>Costi non ricorrenti</i>	172.805	186.907	163.527
VALORE AGGIUNTO GLOBALE LORDO	84.709.101	80.094.326	17.175.589
DISTRIBUZIONE DEL VALORE AGGIUNTO			
Personale	27.297.610	29.087.524	22.268.554
<i>Costi del personale</i>	27.415.892	29.197.931	22.289.506
<i>Recupero costi del personale</i>	(118.282)	(110.407)	(20.952)
Amministrazione Pubblica	10.144.620	7.950.691	(6.112.852)
<i>Imposte sul reddito</i>	8.913.735	6.893.511	(6.988.458)
<i>Imposte e tasse in B7</i>	115	119	151
<i>Imposte e tasse in B14</i>	1.286.430	1.130.975	1.044.779
<i>Contributi Ricevuti</i>	(55.660)	(73.915)	(169.324)
Amministrazione Pubblica (Canoni Concessori)	9.939.656	10.696.600	2.769.322
<i>Canone Concessorio Aeroportuale</i>	9.483.632	10.212.773	2.596.834
<i>Canone Concessorio Servizi Sicurezza</i>	451.524	479.327	167.988
<i>Canone Concessorio Rogge</i>	4.500	4.500	4.500
Terzi Finanziatori	379.766	584.861	941.011
<i>Interessi Passivi</i>	379.766	584.861	941.011
Soci Azionisti	6.343.313	-	-
<i>Dividendo Distribuito</i>	6.343.313	-	-
Comunità	249.800	153.600	313.800
<i>Erogazioni</i>	249.800	153.600	1313.800
<i>Sponsorizzazioni ad Enti Territoriali</i>	-	-	-
Azienda	30.354.337	31.621.049	(3.004.246)
<i>Ammortamenti e svalutazioni</i>	13.688.475	15.617.843	17.591.598
<i>Accantonamento a riserva di Patrimonio</i>	16.136.936	14.849.675	(19.058.322)
<i>Utile netto BGY International (al netto delle rettifiche da consolidamento)</i>	528.926	1.153.530.99	(1.537.522,00)
TOTALE DISTRIBUITO	84.709.101	80.094.326	17.175.589
RISULTATO D'ESERCIZIO	23.009.174	16.003.206	(20.595.844)

Come evidenziato nel prospetto sopra riportato il Gruppo ha continuato a generare valore nonostante l'esercizio sia stato fortemente condizionato dalla pandemia Covid-19 che ha determinato una contrazione Valore della produzione di oltre 100 milioni di Euro (-61% rispetto al 2019). Inevitabilmente il Valore Aggiunto Lordo complessivo pari a 17.175.589 Euro, è risultato in forte riduzione sia rispetto al 2019 (-78,6%) che al 2018 (-79,7%).

Un'altra importante discontinuità che risulta evidente nell'esercizio 2020 è determinata dal fatto che sono state drenate risorse da alcuni stakeholders che normalmente sono indentificati come destinatari del valore prodotto dalla società. Ci si riferisce in particolare all'azienda che ha dovuto ridurre il Patrimonio per coprire le perdite subite a fine esercizio e all'amministrazione pubblica a cui è stato riconosciuto un canone concessorio significativamente inferiore agli scorsi esercizi e non sono state pagate imposte anche in questo caso per effetto delle perdite subite.

Il Grafico 2-1 e Grafico 2-2 mostrano come una grossa parte del valore creato viene distribuito ai dipendenti, quale remunerazione diretta e indiretta per il loro lavoro. Ciò è avvenuto in modo ancor più evidente nel 2020.

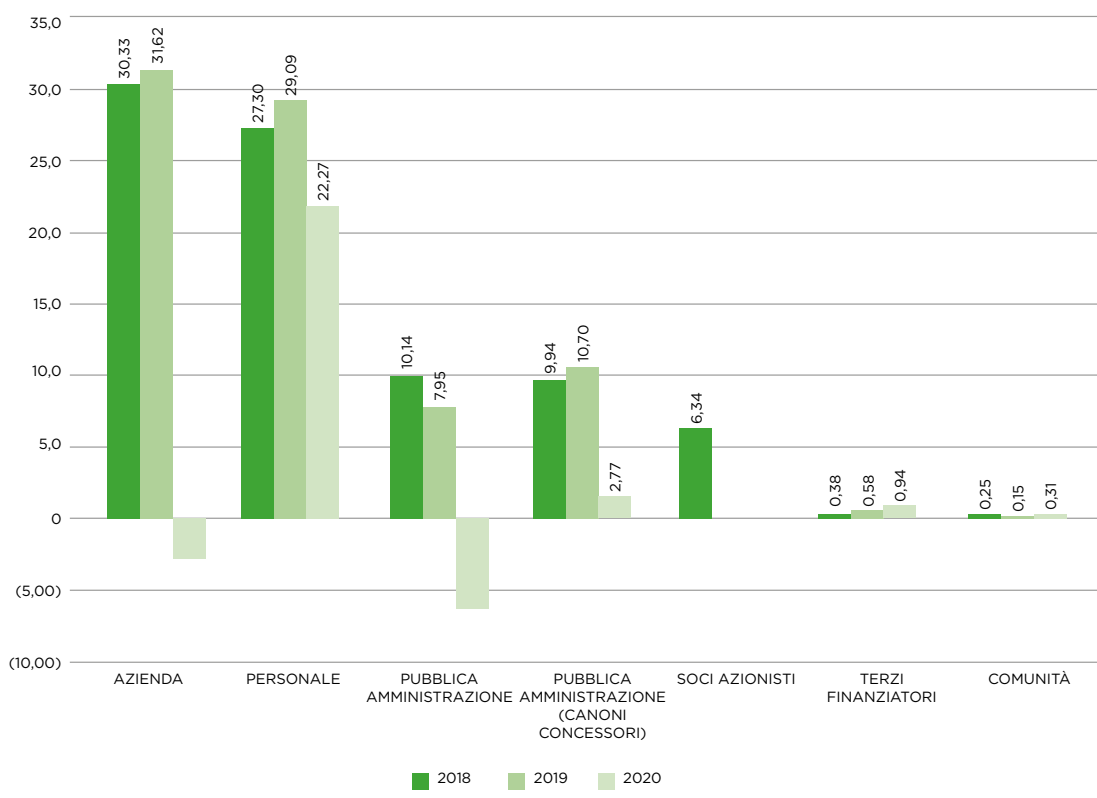
Negli ultimi due esercizi, il Gruppo ha però deciso di mantenere, attraverso gli accantonamenti per ammortamenti e la parte di utili che viene destinata a riserve, una rilevante parte del valore aggiunto all'interno dell'azienda. Ciò per fronteggiare in modo adeguato e con risorse proprie i consistenti investimenti effettuati e previsti per i prossimi anni.

Il risultato d'esercizio di gruppo per l'anno 2020 è negativo ed in forte riduzione rispetto all'anno precedente e per il secondo anno consecutivo non verranno distribuiti dividendi agli azionisti.

Grafico 2-1 Distribuzione del valore aggiunto (mil. di €) - dati comparati in valori assoluti



Grafico 2-2 Andamento della redistribuzione per i vari stakeholder (valori in Mil. di euro)



La quota distribuita a terzi finanziatori quale remunerazione per il capitale da essi investito è in continua ascesa ed è passata dai quasi 380 mila euro nel 2018 ai 941 mila euro nel 2020. La crescita è imputabile all'accensione di ulteriori nuovi finanziamenti da parte di SACBO al fine di finanziare le nuove attività di investimento e coprire le perdite subite per effetto della pandemia.

Anche per il 2021 sono stati previsti nuovi finanziamenti e in specie è stato acceso un finanziamento garantito SACE che prevede fra le previsioni contrattuali il raggiungimento e mantenimento di indicatori aventi matrice di sostenibilità ambientale e di governance.

In particolare, le certificazioni ISO 14001 e Airport Carbon Accreditation" (ACA) (più diffusamente trattate nel paragrafo 3.2.2) e l'indicatore **"Increase of Vendor in Approved Vendor list"** (trattato nel paragrafo 3.6.2) sono stati considerati come indicatori ESG (Environmental Sustainability Governance) e il loro mantenimento costituisce il raggiungimento degli obiettivi contrattualizzati.



Il contributo a favore della comunità locale è caratterizzato principalmente da erogazioni liberali a sostegno dei vari enti del territorio. Va segnalato, inoltre, che SACBO effettua numerose attività di sponsorizzazione e pubblicità veicolate attraverso la collaborazione con Enti territoriali e Associazioni (578.768 euro per il 2018 e 938.225 euro per il 2019; 651.421 euro per il 2020). Nel prospetto per la determinazione del Valore Aggiunto, tali oneri sono correttamente imputati alla voce “Costi per acquisizione di servizi”, ma possono indubbiamente considerarsi anch’essi a beneficio della comunità.

Giova inoltre ricordare che SACBO effettua interventi di mitigazione e compensazione ambientale su edifici pubblici e privati esterni al sedime aeroportuale. Questi interventi sono contabilizzati a Stato Patrimoniale tra le immobilizzazioni immateriali come “Migliorie su beni di terzi” e pertanto non considerati nell’analisi del Valore Aggiunto. Nel 2019 tali interventi sono risultati pari a euro 3.789.129 mentre nel 2020 ammontano a 150.016. Anche questi interventi rappresentano somme investite per la comunità.

Un maggior dettaglio viene fornito nel paragrafo della relazione sociale (Parte terza del presente documento), dedicato al Territorio.







PARTE TERZA

**LA RELAZIONE SOCIALE
DEL GRUPPO SACBO**

In questa sezione, denominata Relazione Sociale, si fornisce la descrizione qualitativa e quantitativa dei risultati sociali e ambientali che SACBO ha ottenuto in relazione agli impegni assunti, ai programmi realizzati e all'attività svolta. La Relazione Sociale si presenta, pertanto, come una "narrazione" trasparente, redatta in conformità all'identità aziendale (valori, missione, strategie e politiche), attraverso cui rendicontare, oltre ai risultati economici, le altre "utilità" prodotte da SACBO, per permettere agli stakeholder di avere un quadro esauriente dell'attività svolta. È attraverso questo strumento che gli stakeholder potranno ricavare una valutazione complessiva del comportamento e delle attività di SACBO.

3.1 INTRODUZIONE

Come indicato nella sezione metodologica, il modello di rendicontazione per il Report di Sostenibilità 2020 del Gruppo SACBO ha seguito e fatti propri i principi di redazione per il Bilancio Sociale del GBS, prevedendo una parte più descrittiva denominata Relazione Sociale.

Questa parte si articola per aree di rendicontazione individuate in relazione ai diversi “stakeholder” che sono stati identificati da SACBO (per esempio, ambiente, persone, ecc.). Pur essendo le diverse aree di rendicontazione suddivise e distinguibili, esse vanno viste e considerate secondo una logica integrata. Infatti, è solo attraverso un’analisi congiunta delle varie aree di rendicontazione che i diversi stakeholder potranno ricavare una valutazione complessiva del comportamento, delle attività e delle performance ottenute dal Gruppo SACBO nello svolgimento delle proprie attività operativo-gestionali.

Ciascuna area di rendicontazione include, oltre ad una serie di informazioni descrittive, anche dati di natura quantitativa che rendicontano rispetto alle performance economico, sociali e ambientali. Come ricordato nella parte metodologica, queste performance sono state misurate attraverso una serie di indicatori, che sono stati designati ispirandosi ai principi di GRI e GBS e adattati alle caratteristiche operativo-gestionali di SACBO.

La scelta degli aspetti da rendicontare e indicatori da utilizzare è avvenuta in continuità con il report anno 2018 e con quello anno 2019 e mantenendo il medesimo ordine espositivo delle sezioni.

Attesa la particolarità dell’annualità, si darà atto altresì delle azioni poste in essere per contrastare la pandemia e garantire la sicurezza in ogni settore delle attività del Gruppo, nonché si specificheranno gli effetti e i riflessi della situazione emergenziale ha avuto su indicatori numerici di performance e sui progetti.

3.2 SACBO E L'AMBIENTE



3.2.1 Lo scenario ambientale: il valore dell'ambiente per il mondo SACBO

L'ambiente, nella sua accezione più ampia, rappresenta e costituisce un tema centrale per il Gruppo SACBO e per tutti gli attori coinvolti nella sua attività economico-operativa.

La gestione dell'ambiente per il Gruppo SACBO, nell'ambito di un sistema così complesso come quello dell'aeroporto, significa non solo il rispetto degli adempimenti normativi a tutela dell'ambiente, ma altresì un continuo e costante "impegno" teso al bilanciamento tra l'efficientamento delle attività operative del servizio di trasporto aereo e la salvaguardia del territorio e di ciascuna delle risorse ambientali interessata dai propri processi.

Ciò si traduce in una serie coordinata di procedure e azioni tese a migliorare le performance ambientali delle attività operative, assicurando un mantenimento e uno sviluppo dello scalo e della correlata infrastruttura orientato alla sostenibilità ambientale.

Nel report anno 2018 si è delineata una descrizione composita del sistema di gestione ambientale, degli adempimenti normativi e delle azioni adottate a favore dell'ambiente; nel report dell'anno successivo si è data continuità mantenendo la medesima impostazione e al contempo approfondendo i temi maggiormente rilevanti, quali le procedure di valutazione ambientale in corso.

L'anzidetta impostazione sarà mantenuta anche per la presente sezione riferita all'anno 2020, anno in cui è rimasto centrale il tema ambientale. Nonostante la pandemia in corso e la parziale e temporanea sospensione delle attività dello scalo, si è comunque dato corso a iniziative e progetti sotto il profilo della sostenibilità prettamente ambientale.

Come emergerà nel proseguo, inevitabilmente la fortissima contrazione delle attività di scalo (per quanto attiene all'aviazione commerciale) ha avuto un significativo riflesso sulle componenti ambientali in termini di minore rappresentatività di alcuni degli indicatori come diretta conseguenza della pandemia; nonché sulle procedure in corso, che hanno subito differimenti a loro volta.

3.2.2 La Politica Ambientale: il Sistema di Gestione Ambientale del Gruppo SACBO- aspetti generali

La politica ambientale è finalizzata alla tutela, al rispetto e al bilanciamento di tutti gli aspetti ambientali interessati dalle attività di gestione e sviluppo dell'aeroporto: rumore, aria, rifiuti, acqua, suolo, campi elettromagnetici, inquinamento luminoso, consumo di risorse, ecosistema, mobilità e comunicazione col territorio.

La politica ambientale si è tradotta nell'adozione di un composito **Sistema di Gestione Ambientale (SGA)** che persegue, unitamente all'implementazione della conformità alle normative cogenti, l'efficienza gestionale e/o operativa. In questo contesto, il concetto di "efficienza" va inteso quale obiettivo che conduce a un auspicato e continuo miglioramento delle prestazioni ambientali dell'azienda, per raggiungere livelli di performance superiori a quelli previsti dalle normative vigenti e quindi una sempre più elevata "qualità" ambientale, in un'ottica di razionalizzazione dei consumi e dei costi.

In particolare, per quanto attiene al gestore aeroportuale, la dotazione di un Sistema di Gestione Ambientale efficiente ed efficace consente, altresì, il perseguimento degli obiettivi fissati dalla convenzione siglata il 1° marzo 2002 tra SACBO e ENAC, garantendo l'ottimizzazione delle risorse disponibili non solo per l'esercizio delle attività in sicurezza, efficienza, efficacia, economicità, ma altresì ai fini della tutela dell'ambiente.

Il Sistema di Gestione Ambientale (SGA) del Gruppo SACBO si compone per entrambe le società di una serie di **procedure di gestione e controllo che definiscono per ciascun aspetto ambientale**: i riferimenti normativi e legislativi, i processi operativi e di sviluppo infrastrutturale, le procedure di monitoraggio e gestione, nonché le potenziali attività di miglioramento gestionale e tecnologico per assicurare livelli di performance superiori.

Sin dalla propria creazione, anche la controllata BGYIS ha, infatti, adottato un Sistema di Gestione Ambientale che si ispira agli stessi principi di quello adottato dalla capogruppo, condividendone, per quanto di sua competenza, obiettivi e impostazioni e conformando la propria politica ambientale a quella di SACBO.

La politica ambientale della controllante SACBO e la struttura del Sistema di Gestione Ambientale sono **accessibili al pubblico**, a tutte le parti interessate e a chiunque ne faccia richiesta, e sono state divulgate tramite il sito web⁷.

SACBO, in qualità di gestore dello scalo, è tenuta a garantire il perfetto adempimento alle prescrizioni di monitoraggio e controllo periodico contenute nell'Autorizzazione Unica Ambientale emessa nel 2014 (provvedimento n. 2305) dalla Provincia di Bergamo, provvedimento unico con il quale è stato autorizzato il gestore aeroportuale stesso agli scarichi in fognatura e nel sottosuolo e alle emissioni in atmosfera degli impianti termici di proprietà.

Si richiama l'attenzione a tutti gli interventi e le misure in termini **di monitoraggio e controllo dell'inquinamento** nelle sue varie forme per verificarne l'impatto sui cittadini.

Un aspetto imprescindibile e strettamente correlato al Sistema di Gestione Ambientale è la **certificazione dello stesso ai sensi della norma UNI ISO 14001**.

Come noto tale norma, volontariamente applicabile dalle aziende, fornisce i requisiti guida per l'attuazione e implementazione di un Sistema di Gestione Ambientale (SGA) che un'organizzazione può utilizzare per migliorare le proprie prestazioni ambientali, gestendo le proprie responsabilità ambientali in modo sistematico.

⁷ Si veda una specifica sezione dedicata all'ambiente al sito web: <https://www.milanbergamoairport.it>.

SACBO è in possesso di tale importante certificazione a decorrere dal 2008, a seguito dell'iter ispettivo condotto presso l'aeroporto dall'Ente certificatore TUV, che ha posto l'Aeroporto di Milan Bergamo al livello degli aeroporti più avanzati in campo europeo e internazionale sul piano dei servizi operativi e infrastrutturali. BGYIS, a sua volta, ha ottenuto la certificazione Norma UNI EN ISO 14001 nell'anno 2018.

Anche per l'anno 2020 è stata confermata la certificazione sia per SACBO che per BGYIS ai sensi della norma UNI ISO 14001, in quanto entrambi i Sistemi di gestione ambientale hanno superato la verifica annuale di rispondenza in maniera puntuale, efficace ed efficiente ai requisiti richiesti.

Quanto all'ulteriore importante certificazione ambientale: "Airport Carbon Accreditation" (ACA) di ACI Europe (in relazione all'impegno assunto da SACBO nella gestione delle risorse energetiche e nell'abbattimento di consumi ed emissioni nell'aria relative alle attività svolte per il funzionamento dello scalo), si rimanda all'approfondimento del successivo paragrafo *Riduzione delle emissioni in atmosfera*, evidenziando come, nell'anno 2020, il Gruppo SACBO con estrema determinazione e notevole impegno abbia ottenuto un upgrade della certificazione anzidetta.

3.2.3 Procedure di Valutazione Ambientale in corso

Come rendicontato nei report dei due anni pregressi, un altro aspetto oggetto di preminente attenzione in materia ambientale è costituito dai procedimenti amministrativi in corso a cui sono sottoposti, ai fini dell'ottenimento della compatibilità ambientale, **due dei principali strumenti di regolamentazione del sistema aeroporto** ovvero il progetto a lungo termine di sviluppo dell'infrastruttura di cui si è già parlato nel capitolo primo: il **Piano di Sviluppo Aeroportuale** (PSA2030) e la pianificazione inerente la caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale (**Piano di Zonizzazione Acustica Aeroportuale**).

Le procedure di valutazione ambientale⁸, previste dal Testo Unico dell'Ambiente (d.lgs. 152 /2006), ad oggetto gli anzidetti due strumenti regolatori e al vaglio del Ministero dell'Ambiente, hanno avuto entrambe avvio nell'anno 2018.

Trattandosi di due strumenti di regolamentazione del sistema aeroporto aventi diversa natura, per legge le procedure seguite sono differenti, seppur accumulate dalla finalità individuata dal Testo Unico dell'Ambiente di valutarne la compatibilità ambientale.

In particolare: il progetto di sviluppo Masterplan PSA2030 è sottoposto alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA); il Piano di Zonizzazione Acustica Aeroportuale è sottoposto a Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

Parimenti al report 2019, anche nella presente trattazione, attesa la crucialità del tema, si intende rendicontare sullo stato delle due procedure in corso.

Per quanto riguarda il Piano di Sviluppo Aeroportuale, lo stesso viene redatto dalla società di gestione e, previo benestare di ENAC, è sottoposto all'iter di approvazione previsto *ex lege*, che prevede l'ottenimento del decreto di compatibilità ambientale e di quello di compatibilità urbanistica delle proprie previsioni progettuali.

⁸ Per entrambe le procedure l'iter può essere seguito sul sito del Ministero nelle sezioni di competenza: a) per quanto riguarda la procedura di VAS si veda il link: <https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Info/1766> b) per quanto riguarda la procedura di VIA si veda il link: <https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Info/6874>

Il **PSA2030** di emanazione SACBO ha superato il vaglio sotto il profilo tecnico da parte di ENAC in data 21 giugno 2017, come menzionato nel primo capitolo. Ne è conseguito quale step successivo nell'iter approvativo l'instaurazione della procedura di **Valutazione di Impatto Ambientale** da parte di ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile), quale autorità proponente deputata. In data 09 agosto 2018 ENAC ha presentato al Ministero dell'Ambiente l'istanza per l'avvio del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale con riferimento al progetto Aeroporto "Il Caravaggio" di Bergamo Orio al Serio - Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030.

Il Ministero dell'Ambiente, in qualità di autorità competente in merito all'emissione del parere di compatibilità ambientale per i progetti di dimensione statale quale il PSA2030, ha verificato la completezza sotto il profilo amministrativo dell'istanza e della documentazione e in data 18 ottobre 2018 ha pubblicato l'avviso al pubblico sul proprio sito web istituzionale. In questo modo si è dato atto della presentazione dell'istanza e della pubblicazione della documentazione, affinché chiunque nel termine successivo di sessanta giorni, ove interessato, potesse presentare le proprie eventuali osservazioni. Il medesimo termine è stato dato alle Amministrazioni competenti per l'espressione dei propri pareri.

Il Ministero ha incaricato una Commissione Tecnica di propria emanazione di seguire l'istruttoria.

Sono stati depositati i pareri delle Pubbliche Amministrazioni interessate, del Parco Regionale del Serio, dei Comuni di Dalmine ed Azzano San Paolo, di una serie di associazioni e comitati, nonché di alcuni privati cittadini.

Nel giugno 2019 è stato eseguito altresì un sopralluogo presso lo scalo da parte della Commissione del Ministero incaricato per stabilire in via definitiva, alla luce di tutti i contributi, quali fossero le richieste di integrazioni ritenute meritevoli di accoglimento. In data 10 Luglio 2019 la Direzione Generale per le Valutazioni ed Autorizzazioni ambientali ha emesso una nota (n. 177789) ad oggetto la richiesta di integrazioni, invitando l'autorità Procedente a dare riscontro altresì a tutte le osservazioni pervenute sia da Pubbliche Amministrazioni (ivi compreso il Ministero dei Beni e della Attività culturali) che dai privati.

Attesa l'entità degli approfondimenti richiesti, la Direzione Ministeriale nella nota 10 luglio 2019 ha disposto che il proponente provveda, altresì, a trasmettere un nuovo avviso al pubblico del deposito della documentazione integrativa ex art. 24 d.lgs. 152 del 2006, al fine di riaprire la consultazione del pubblico e degli Enti per l'espressione di un secondo parere di merito alla luce delle integrazioni sviluppate.

Esaminata la portata della tipologia di integrazioni richieste e valutate le tempistiche necessarie per produrre adeguata ed esaustiva documentazione a riguardo, in accordo con SACBO, ENAC, con comunicazione 07 agosto 2019, ha trasmesso istanza motivata alla Direzione Ministeriale sopra citata di sospensione dei termini per la presentazione della documentazione integrativa per il periodo massimo stabilito dall'anzidetta disposizione di legge ovvero centottanta giorni consecutivi naturali, con scadenza ai primi di febbraio 2020.

Al fine di riscontrare in maniera esaustiva alle osservazioni negli ultimi mesi del 2019 si è dato corso alla redazione sia delle controdeduzioni sia delle integrazioni tecniche richieste, che sono state depositate da ENAC in data 5 febbraio 2020.

Causa emergenza sanitaria in corso, le Amministrazioni interessate (e si fa riferimento in particolare a Orio Al serio, Seriate, Grassobbio e Bergamo) hanno chiesto un differimento dei termini per la predisposizione delle contro-osservazioni alle integrazioni, che sono state effettivamente depositate nella prima metà di giugno 2020.

Regione Lombardia ha trasmesso il proprio parere positivo ai primi di ottobre, dando atto della strategicità e importanza del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030, ferma la necessità di adottare prescrizioni e monitoraggi ai fini della sostenibilità e compatibilità ambientale.

È necessario, quindi, attendere le determinazioni del Ministero in merito alla definizione dell'iter dell'istruttoria tecnica.

Esaurita la fase di istruttoria tecnica, seguirà poi l'iter formale che conduce alla adozione del provvedimento definitivo: sarà predisposto il parere di compatibilità e il correlato provvedimento di VIA, che verrà sottoposto e sottoscritto dal Ministero e successivamente altresì approvato dal Consiglio dei Ministri prima di essere pubblicato.

A conclusione dell'iter della valutazione di impatto ambientale, seguirà quello per la compatibilità urbanistica del progetto, con emissione del relativo parere da parte del Ministero competente ovvero quello dei Trasporti.

Quanto al **Piano di Zonizzazione Acustica Aeroportuale**: è un piano redatto dalla Commissione Aeroportuale⁹, che suddivide l'intorno aeroportuale in zone in cui sono ammessi determinati livelli di esposizione al rumore aeroportuale (e parallelamente per ciascuna zona sono stabilite le attività e le destinazioni compatibili con la presenza dello scalo aeroportuale). Tale pianificazione è modulata anche dall'individuazione delle procedure antirumore da parte della medesima Commissione, la cui finalità è minimizzare il contributo delle attività aeroportuali al clima acustico del Territorio limitrofo. Dalla sussistenza del Piano di Zonizzazione e dai valori di riferimento acustici dallo stesso stabiliti consegue, nei termini indicati dai decreti, l'individuazione in capo al gestore aeroportuale di interventi di mitigazione, ovvero di risanamento in caso di superamento dei limiti, tra cui rientrano anche gli interventi di mitigazione ambientale sui recettori sensibili (quali le abitazioni site nell'intorno aeroportuale).

La pregressa Zonizzazione Acustica Aeroportuale afferente allo scalo e approvata nell'anno 2010 è stata annullata a seguito di un contezioso giudiziale concluso nel 2015, così divenendo necessario, anche a fronte della evoluzione normativa in materia di procedure di valutazione della compatibilità ambientale, l'instaurazione di un nuovo procedimento ai fini della redazione del nuovo Piano di Zonizzazione Acustica Aeroportuale, previa sottoposizione dello stesso alla procedura di valutazione ambientale strategica.

⁹ La Commissione Aeroportuale, che è prevista dal DM 31 ottobre 1997, è presieduta dal competente direttore della circoscrizione aeroportuale di ENAC e composta da un rappresentante per ognuno dei seguenti soggetti: Ministero dell'Ambiente, Regione, Provincia e Comuni interessati; Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente; dell'Ente nazionale di assistenza al volo, vettori aerei, società di gestione aeroportuale. Ex lege la Commissione aeroportuale definisce le procedure antirumore e i confini delle seguenti aree di rispetto nell'intorno aeroportuale (cosiddetta zonizzazione acustica aeroportuale). In specie le aree di rispetto sono le seguenti: zona A, zona B, zona C; all'interno di tali zone valgono i seguenti limiti per la rumorosità prodotta dalle attività aeroportuali come definite all'art. 3, comma 1, lettera m), punto 2), della legge 26 ottobre 1995, n. 447 e limitazioni alle destinazioni d'uso del territorio:

zona A: l'indice L_{VA} (Livello Rumore Aeroportuale) non può superare il valore di 65 dB(A) - Nessuna limitazione (è consentita la presenza di aree residenziali)

zona B: l'indice L_{VA} non può superare il valore di 75 dB(A) -Attività agricole e di allevamento, attività industriali, uffici e servizi con adeguate misure di isolamento acustico (NON è consentita la presenza di aree residenziali)

zona C: l'indice L_{VA} può superare il valore di 75 dB(A) - Attività funzionalmente connesse all'aeroporto.

In particolare, per quanto attiene all'iter della procedura di Valutazione Ambientale Strategica, in data 12 aprile 2018 è stata trasmessa la richiesta di avvio della procedura di Valutazione Ambientale Strategica del Piano di Zonizzazione Acustica Aeroportuale ex D.M. 31 ottobre 1997 - Aeroporto "Il Caravaggio" di Bergamo Orio al Serio. La procedura è stata instaurata da ENAC in forza del rapporto preliminare ambientale presentato dalla Commissione Aeroportuale.

Come previsto *ex lege*, in data 26 aprile 2018 ha avuto inizio la fase di consultazione dei soggetti competenti in materia ambientale (a titolo esemplificativo: Regione Lombardia e altri enti pubblici competenti). Tale fase si è conclusa il 25 luglio 2018 con il deposito delle osservazioni.

Nell'ambito delle sessioni della Commissione Aeroportuale intercorse successivamente al 19 aprile 2019, sia nel corso della seconda parte dell'anno 2019 che nell'intero anno 2020 (seppure con rallentamenti dovuti alla pandemia in atto) si è dato corso all'elaborazione della proposta di Piano di Zonizzazione Acustica Aeroportuale, che consiste proprio nell'analisi di diversi scenari per determinare quello di "minimo impatto" considerate le esigenze di sviluppo della mobilità di scalo e la configurazione del Territorio esistente e programmata (cosiddetto principio del "preuso del territorio", riportato tra i criteri metodologici del Rapporto Preliminare Ambientale in applicazione della normativa di riferimento D.M. 31/10/97 e D.M. 3/12/1999).

Giova ricordare sin da ora come, nonostante l'annullamento della Zonizzazione Acustica e dell'applicabilità delle prescrizioni da essa discendenti e nelle more dell'iter della VAS anzidetto, dal 2010 ad oggi SACBO abbia comunque provveduto a promuovere la realizzazione di interventi di mitigazione acustica presso istituti scolastici e abitazioni più prossime allo scalo e sottoposte a significativi livelli di inquinamento acustico. Le abitazioni beneficiarie di tali interventi nei tre bandi sono nel numero complessivo di circa 500 (si veda per un approfondimento la sezione 3.10.3).

3.2.4 Mobilità e Accessibilità allo scalo

Tra le iniziative intraprese dal Gruppo SACBO, è di assoluta rilevanza lo studio relativo all'ottimizzazione della mobilità d'area attorno all'aeroporto, comprendente la realizzazione di una ferrovia, di una nuova viabilità, di parcheggi e di servizi. Il tema della viabilità all'aeroporto di Bergamo risulta essere di particolare importanza considerato il contesto nel quale esso è inserito e i vincoli fisici all'espansione circostanti al sedime caratterizzati soprattutto dalla presenza del tracciato autostradale della A4 e dello spazio ridotto dedicato alla viabilità e alla sosta in prossimità del terminal passeggeri.

L'attività di **sviluppo intermodale dell'aeroporto** (progetto reti TEN-T) iniziato nel 2010, che prevedeva il collegamento ferroviario tra lo scalo e la stazione di Bergamo, è proseguita anche nel 2020 per quanto attiene sia le attività di carattere legale - amministrativo promosse da SACBO nelle opportune sedi istituzionali, sia le attività di verifica tecnico-economica con i soggetti coinvolti (Regione Lombardia ed RFI) per quanto attiene l'assetto infrastrutturale e il modello di esercizio individuati nello studio di fattibilità.

Nell'ottica di miglioramento e di potenziamento dell'interconnettività dei diversi modi di trasporto, lo studio effettuato originariamente da SACBO nel 2011 ha costituito un'imprescindibile base sulla quale si sono fondati gli ulteriori approfondimenti di

merito (di recente concretizzatisi, ad esempio, con l'impegno di RFI alla realizzazione dell'infrastruttura). Nel corso del 2019 si sono tenuti diversi incontri di coordinamento tra ENAC, Gestore Aeroportuale, RFI, Autostrade per l'Italia, Provincia e Comune di Bergamo e di Orio al Serio, aventi come oggetto l'implementazione e il miglioramento dell'accessibilità ferroviaria da e per l'aeroporto.

Questa attività di coordinamento ha permesso il concretizzarsi dello stanziamento di 102 milioni di euro, nella fase finanziaria programmatica per l'anno 2017, determinata in occasione dell'aggiornamento 2016 del Contratto di Programma RFI 2012-2016 parte Investimenti, approvato con Legge di conversione del c.d. Decreto Fiscale n.225 del 1° dicembre 2016. L'importo complessivo pari a 110 milioni di Euro ha permesso a RFI di sviluppare il progetto di fattibilità tecnica economica del percorso ferroviario, oggi concluso.

A luglio 2020 il progetto è stato inviato al CSLPP per il parere di competenza e, ad ottobre, ha iniziato la fase di valutazione di impatto ambientale presso il MATTM.

L'intenzione di RFI è di completare l'iter autorizzativo entro la metà del prossimo anno.

Contestualmente, a livello di servizio, è stato ipotizzato per la stazione aeroportuale un totale di 128 treni diurni e 18 treni notturni. Per la fascia diurna (6-22) si prevede 1 treno ogni 30' da Milano, 1 treno ogni 60' da Lecco e 1 treno ogni 60' da Ponte S.P.

Contemporaneamente all'avanzamento della progettazione RFI, SACBO ha completato il progetto definitivo delle opere necessarie a collegare la stazione ferroviaria presso l'aeroporto con il terminal. Tale progetto prevede un tunnel interrato di circa 80 m di lunghezza dotato di tappeti mobili e 1 pensilina a copertura di una piazzetta pedonale prospiciente il terminal zona arrivi.

L'aeroporto è dunque candidato a divenire una **piattaforma intermodale** di accesso alla rete core. In tal senso, il collegamento alla rete ferroviaria e, tramite Milano, all'Alta velocità è obbiettivo imprescindibile.

Il collegamento ferroviario dello scalo è dunque una delle priorità di SACBO e prevede una linea a doppio binario di 5 km a collegamento della stazione di Bergamo con l'aeroporto, con stazione di testa a quattro binari situata nell'area arrivi aeroportuale, presso l'attuale accesso al parcheggio P2.

Quanto all'ottimizzazione della mobilità d'area attorno all'aeroporto nei primi mesi dell'anno 2019 è stata inaugurata una nuova rotatoria realizzata da SACBO quale primo tassello del futuro accesso veicolare passeggeri da est, attraverso via Orio al Serio e Matteotti nel comune di Grassobbio (BG); ad Ottobre 2019 è stata invece completata la rotatoria all'ingresso del P3 per consentire agli autoveicoli in arrivo dal Terminal di effettuare l'ingresso al parcheggio P3 senza dover necessariamente immettersi sulla nuova Cremasca ed invertire la marcia attraverso la rotatoria dell'asse interurbano. La razionalizzazione dei flussi di traffico è stata poi completata nel corso del 2020 con la realizzazione di isole di traffico e canalizzazione, oltre che con la realizzazione di nuova segnaletica, in corrispondenza dell'intersezione della SP116 con la SP 591bis "Nuova Cremasca", nei pressi della rotatoria.

Nel mese di luglio 2020, inoltre, sono stati avviati i lavori di realizzazione del nuovo asse viario a nord della pista di volo, per una lunghezza complessiva di 700 metri e dotato di aree di sosta da 400 posti auto, quale primo tassello della futura zona cargo, comprendente palazzine uffici, aree operative, capannoni merci, un nuovo varco doganale ed un deposito di carburante. L'asse stradale è connesso alla viabilità esistente del comune di Seriate (via Paderno). L'opera si è conclusa nello scorso mese di Dicembre 2020.

In tale contesto, si è anche provveduto alla modifica di layout iniziale del blocco 1B (ampliamento lato ovest) per renderlo congruente al futuro collegamento intermodale.

Si segnala infine che nel mese di novembre 2020 è stato promosso il concept "BGY aeroporto bike-friendly" che, partendo dalla razionalizzazione dei percorsi ciclo-pedonali previsti dal PSA e dal raccordo con enti e istituzioni operanti nel comparto della promozione territoriale, si pone l'obiettivo di perfezionare l'accessibilità ciclabile da e per l'aeroporto, completando la rete di percorsi ciclabili già esistenti, promuovendo attività commerciali e turistiche attinenti e ponendosi in coerenza e collaborazione con gli appuntamenti di "Bergamo e Brescia capitali italiane della cultura" e con le Olimpiadi invernali di Milano - Cortina 2026.

Si rappresenta, inoltre, come SACBO dal 2016 stia effettuando una serie di studi continuativi di profilazione utenti, volti ad affinare ed aggiornare le previsioni di domanda, nonché supportare attivamente la progettazione dei servizi ferroviari sulla base delle preferenze di mobilità espresse dai passeggeri aeroportuali. In aggiunta, a partire dal 2018, l'analisi è stata estesa ai lavoratori operanti in aerostazione con un duplice fine: potenziare il mobility management aziendale tramite l'indagine approfondita della propensione dei dipendenti verso l'utilizzo della modalità ferroviaria ed il miglioramento dell'accessibilità aeroportuale tramite l'introduzione di un servizio appetibile non solo ai passeggeri, ma anche ai lavoratori, i cui spostamenti risultano caratterizzati dalla natura di pendolarismo e ripetitività, dunque fortemente diversi in termini di esigenze rispetto alle preferenze modali dei passeggeri outgoing e incoming.

Nel mese di maggio 2019, in collaborazione con RFI, è stata somministrata ai passeggeri aeroportuali un'indagine ad-hoc volta all'analisi delle preferenze intermodali in riferimento a diverse alternative di servizio. L'indagine ha evidenziato una marcata propensione all'utilizzo del futuro collegamento ferroviario dello scalo, con punte di preferenza di oltre il 70% per gli spostamenti dall'area di Milano, del 60% per l'area di Brescia e del 50% per la stessa città di Bergamo. Una risposta molto positiva è stata registrata anche in merito all'introduzione di servizi diretti da Milano, in analogia al "Malpensa Express".

Nell'ambito delle attività previste dal Piano spostamenti casa lavoro (PSCL), che si ricorda è presentato da entrambe le società del gruppo unitamente alla nomina del Mobility Manager¹⁰ è stata avviata la predisposizione dell'aggiornamento dei dati sulla mobilità dei lavoratori tramite la realizzazione di un **questionario informatizzato** somministrato nel Dicembre 2019. Oltre ad ottemperare alle finalità del PSCL, la nuova campagna di indagini è stata predisposta con l'intento di rivolgersi non solo ai lavoratori SACBO e BGYIS, ma **all'intero universo dei lavoratori siti in aeroporto** (circa 5.000

¹⁰ La figura del Mobility Manager è stata introdotta con il Decreto Interministeriale "Mobilità Sostenibile nelle Aree Urbane" del 27/03/1998, e si applica ad ogni organizzazione (sia essa una azienda o un ente pubblico) con più di 300 dipendenti per "unità locale" o, complessivamente, con oltre 800 dipendenti. Il decreto prevede che le organizzazioni interessate debbano individuare un responsabile della mobilità del personale, definito, per l'appunto, Mobility Manager.

dipendenti), al fine di mapparne il luogo di provenienza e le rispettive scelte modali e propensioni, sulla base delle quali sarà possibile valutare soluzioni innovative che meglio rispondano alle esigenze di mobilità espresse.

Nell'anno 2020 sono state esaminate le risultanze dell'indagine anzidetta: nonostante sia stata effettuata la somministrazione del questionario solamente per la prima volta e in via sperimentale, raggiungendo un totale di 434 partecipanti, è stato possibile riportare alcuni elementi significativi.

Dall'analisi dei dati raccolti si evince l'importanza percentuale della partecipazione di lavoratori esterni al gruppo SACBO, che hanno trasmesso il 50% delle risposte totali.

Una valutazione interessante ha riguardato la propensione al cambio modale dichiarata dai partecipanti: i dati analizzati hanno indicato che la condizione di gran lunga più indicata (da circa il 50% dei rispondenti) sia la riduzione dei tempi di viaggio, seguita dalla riduzione del costo e dal miglioramento della linearità del percorso, indicate da circa il 30% dei rispondenti. A seguire, con percentuali inferiori, sono state indicate in ordine la riduzione del numero di cambi, l'aumento della frequenza, l'aumento della copertura oraria, fermate più vicine, l'aumento del comfort e il miglioramento dell'affidabilità.

3.2.5 Performance ambientali

In continuità con il report anno 2019, anche nel presente per ciascun profilo ambientale si intende descrivere in un unico paragrafo i piani di azione e le azioni in corso (finalizzate a ridurre l'impatto delle proprie attività e a tutelare la salvaguardia del proprio territorio e comunità di riferimento) e le correlate performance dell'anno 2020.

Impatto Acustico

SACBO, nella sua veste di gestore e per quanto di propria competenza, si è conformata alla normativa di livello comunitario e nazionale, rispettivamente la Direttiva 2002/49/CE e il D.lgs. 194 del 2005, che riguarda la determinazione e la gestione del rumore ambientale. In particolare, SACBO ha provveduto, con cadenza quinquennale, come previsto dalla legge, alla redazione di uno specifico Piano d'azione, ai sensi del d.lgs. 194 del 2005 e delle "Linee guida per la predisposizione della documentazione inerente ai piani di azione, destinati a gestire problemi di inquinamento acustico ed i relativi effetti, e per la redazione delle relazioni di sintesi descrittive allegate ai piani". L'ultimo Piano di azione emanato risale all'anno 2018.¹¹

A riguardo, si richiamano, inoltre, le già sopra citate procedure e azioni di mitigazioni del rumore aeroportuale adottate, nonostante l'annullamento della Zonizzazione Acustica e l'inapplicabilità delle prescrizioni da essa discendenti nelle more dell'approvazione del nuovo piano.

Quanto al sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale, SACBO, in continuità con le annualità pregresse, anche nell'anno 2020 ha garantito la gestione in efficienza ed efficacia del sistema (che ha avuto avvio nell'anno 2004) il cui fine ultimo è di calcolare

¹¹ nel piano d'azione ex. d.lgs. 194/05 (da ultimo quello redatto nel maggio 2018 e la cui sintesi non tecnica è disponibile sul sito web <https://www.milanbergamoairport.it/it/clima-acustico>), previa illustrazione del contesto normativo (stima della popolazione esposta e valori della mappatura acustica), sono descritti gli interventi già in atto e quelli previsti per il contenimento del rumore.

gli indici descrittori del rumore di origine aeronautica di ciascuna delle otto postazioni fisse e una mobile. Come previsto dalla legge e in armonia con i principi definiti nelle linee guida della Regione Lombardia, nell'anno 2020 è stato mantenuto il medesimo sistema di rendicontazione al pubblico con la pubblicazione di uno specifico bollettino mensile, disponibile sul sito internet <https://www.milanbergamoairport.it/it/clima-acustico/> e in uno più esteso e approfondito destinato ai membri della Commissione aeroportuale (si veda sezione successiva con la rendicontazione delle performance ottenute da SACBO).

Di seguito i dati sulle performance relative al rilevamento del rumore nell'intorno aeroportuale (si vedano Tabelle e Grafici successive).

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

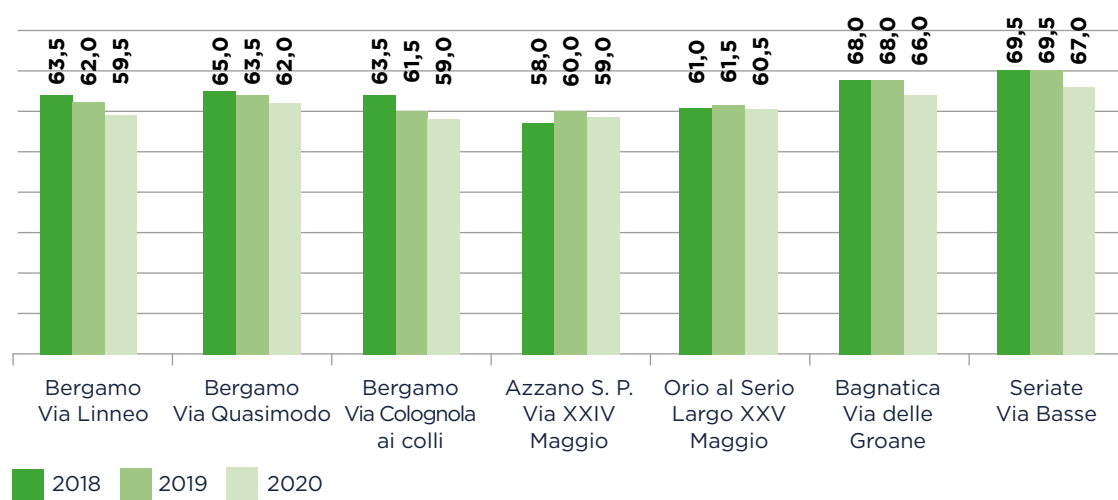
Tabella 3-1 LVA misurato dalla Rete di Monitoraggio Rumore Aeroportuale

POSTAZIONE	LVA (dB(A))		
	2018	2019	2020
Bergamo - Via Linneo	63,5	62,0	59,5
Bergamo - Via Quasimodo	65,0	63,5	62,0
Bergamo - Via Colognola ai Colli	63,5	61,5	59,0
Azzano San Paolo - Via XXIV Maggio	58,0	60,0	59,0
Orio al Serio - Largo XXV Aprile	61,0	61,5	60,5
Bagnatica - Via Delle Groane	68,0	68,0	66,0
Seriate - Via Basse	69,5	69,5	67,0

La rete di monitoraggio è rimasta inalterata nel corso dell'anno 2020.

Per poter arricchire il set di dati acustici in possesso della Società così da meglio valutare il contributo aeronautico al clima acustico nell'intorno del Territorio è stata inoltre installata a partire dal mese di gennaio 2016 una delle postazioni microfoniche mobili di SACBO presso Piazza della Scienza in Colognola a Bergamo, in funzione anche per l'anno 2020.

Grafico 3-1 Monitoraggio rumore LVA db(A)



I dati acustici raccolti dalla rete mostrano una significativa riduzione nei valori degli indicatori dovuto alla contrazione dell'attività volativa in ragione della pandemia. Le riduzioni maggiori si sono registrate durante il lock-down che ha segnato l'inizio della pandemia per il mondo occidentale. Si è assistito ad una debole ripresa dell'attività durante il periodo estivo, tornata poi a ridursi con la fine dell'anno.

Come osservabile dai dati riportati in tabelle e grafici, il valore di LVA per il 2020 ha mostrato una riduzione in tutte le postazioni della rete (tra i 1,0 e 2,5 dB(A)).

I consumi delle materie prime

Il presente paragrafo dedicato ai consumi di materie prime per comodità di lettura è suddiviso in due sottosezioni: nella prima si analizzano i consumi inerenti all'energia elettrica e al metano con una rendicontazione delle correlate attività e nella seconda si procede con la rendicontazione inerente alla gestione delle acque.

Energia elettrica e metano

È tra gli obiettivi di SACBO adottare una serie di linee guida finalizzate alla riduzione dei consumi, introducendo misure e nuove tecnologie che aumentino l'efficienza energetica e ottimizzino i consumi (tra cui l'installazione nel 2018 e nel 2109 di sistemi a led a servizio dell'infrastruttura aeroportuale come descritto in nota¹²).

Inoltre, è previsto l'allestimento per tutte le aree di sosta aeromobili di nuove postazioni di carica con la rete di distribuzione di energia a 400 Hz. Tale rete consente di fornire energia agli aeromobili attraverso una struttura fissa, superando l'utilizzo dei generatori GPU alimentati a diesel, con impatto positivo in termini di riduzione delle emissioni. Nel 2022 sarà prevista un'ulteriore implementazione della rete 400 Hz in nuove aree di piazzale a nord del sedime aeroportuale.

Inoltre, è in atto una politica sostenibile che predilige, ogni qualvolta sia fattibile, la scelta delle apparecchiature di supporto a terra, cosiddetti GSE a trazione elettrica o mezzi/ autoveicoli di sempre più recente fabbricazione che possano garantire motori efficienti e a basso consumo (ad esempio flotta di automobili di servizio ad alimentazione elettrica).

BGYIS, in particolare, ha consolidato per alcune famiglie di mezzi necessari per lo svolgimento dell'attività di Handling l'introduzione di mezzi elettrici (nel 2020 è stato messo in esercizio il primo GPU a trazione elettrica).

È rilevante sottolineare come nel periodo del primo lockdown e anche successivamente con la ripresa a regime ridotto del traffico, BGYIS abbia mantenuto la propria flotta di mezzi operativa e pienamente funzionante mediante attività manutentive costanti e continue.

Nel 2020 è stata acquistata una parte della fornitura di energia elettrica green, ossia prodotta attraverso fonti rinnovabili o ad alto rendimento, per una percentuale pari al 30% della fornitura totale. Contestualmente è stato attivato un nuovo contratto per il biennio 21-22 che prevede la fornitura green pari al 50% dei fabbisogni elettrici dello scalo.

¹² Gli interventi anno 2018 che hanno riguardato l'illuminazione esterna e elencati nel report dell'anno pregresso, qui riportati per comodità di lettura sono: rifacimento delle luci AVL di pista con nuova tecnologia a LED; riqualificazione della centrale termica a servizio dell'aerostazione; interventi sugli offset di temperatura degli ambienti interni nella ricerca di un'ottimizzazione tra il comfort igrometrico percepito dall'utenza e l'uso degli impianti; adozione di dispositivi frangisole nella nuova area del terminal; adozione di sistemi di illuminazione a LED nella nuova area terminal; interventi in relazione all'illuminazione ovvero rifacimento e sostituzione vecchie luminarie di aereostazione a fluorescenza/incandescenza con nuovi sistemi LED; chiusura del vecchio parcheggio remoto in zona aeroclub (con illuminazione alogena) e realizzazione nuovo parcheggio P3 (attuale) con illuminazione LED; installazione di nuove torri faro a luci LED e sostituzione delle precedenti.

Di seguito si riportano i dati dei consumi dell'anno 2020 già oggetto di rendicontazione per gli anni pregressi.

Grafico 3-2 Consumo di energia elettrica

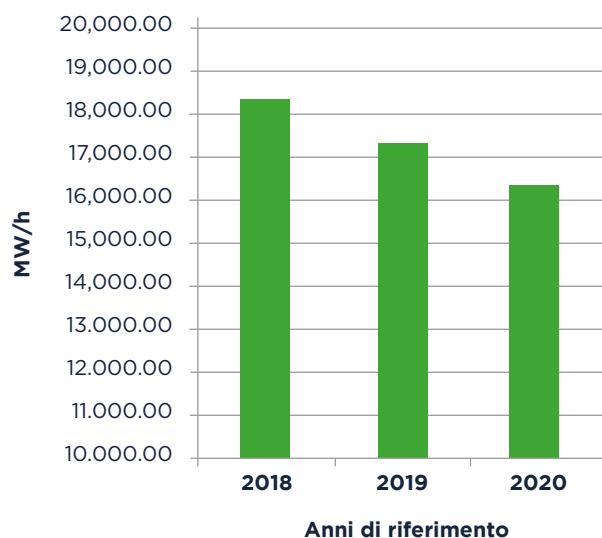
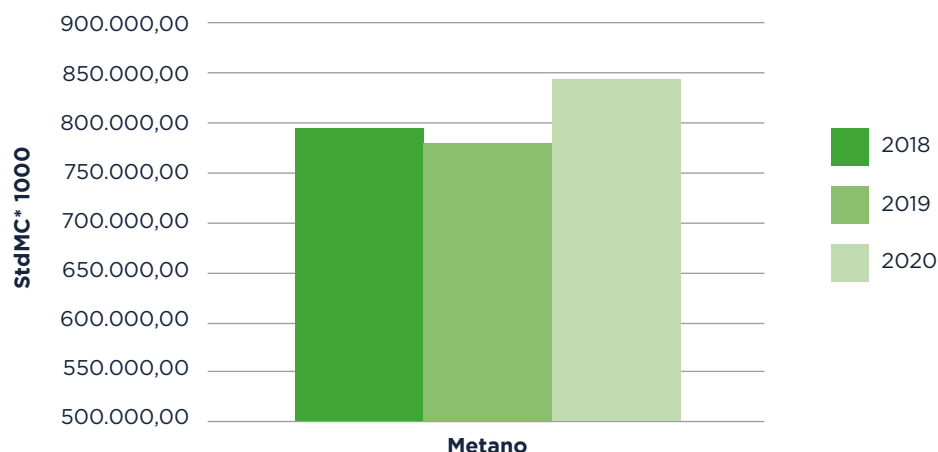


Grafico 3-3 Consumo di Gas metano



Per quanto attiene ai consumi di energia elettrica, si nota una significativa riduzione nei consumi dell'ultimo triennio. Ancorché per il 2020 la riduzione del traffico registrata a seguito della pandemia sanitaria sia un fattore che sicuramente ha contribuito al contenimento dei costi, cionondimeno il risultato merita di essere evidenziato. Infatti l'infrastruttura aeroportuale è rimasta comunque in funzione senza soluzione di continuità per supportare costantemente tutte le attività di contrasto alla pandemia mediante la già più volte citata attivazione di voli sanitari (per trasporto di medici e pazienti), voli di rimpatrio e voli cargo per il trasporto di materiale medico. Inoltre va sottolineato come la prosecuzione dei progetti infrastrutturali abbia portato a un aumento dei volumi interessati dai consumi energetici.

Di contro, i consumi relativi all'approvvigionamento di gas metano sono rimasti pressoché inalterati (il consumo metano è aumentato a causa della rigidità del clima invernale). Il fenomeno era atteso in ragione del fatto che l'utilizzo del vettore gassoso per la produzione

di energia termica afferisce ad aree del terminal “storiche” che, in considerazione di quanto indicato in termini della mantenuta funzionalità dell’infrastruttura e dell’assenza degli usuali flussi di passeggeri, hanno necessitato di maggiore energia termica per essere mantenute agli standard di temperatura richiesti.



Acque

Altro tema di particolare attenzione è la gestione dell'utilizzo e del consumo dell'acqua. A questo riguardo, SACBO effettua periodicamente analisi sia delle acque destinate al consumo umano, sia degli scarichi di acque domestiche e meteoriche. Come previsto dalla normativa vigente, SACBO ha predisposto un piano di monitoraggio della qualità dell'acqua erogata per garantirne la salubrità e per evitare gli effetti negativi della contaminazione delle acque allo scopo di tenere costantemente controllato il ciclo completo delle acque.

Al fine di dare conto delle performance relative alle acque, si indicano i valori dei parametri alla qualità delle acque potabili captate al punto di adduzione dell'aeroporto (SACBO) e nelle cisterne di rifornimento degli aeromobili (BGYIS). Nel 2020 SACBO ha attivato un punto di adduzione di backup a servizio degli handler, da utilizzare in caso di anomalie.

Tabella 3-2 Valori relati alle qualità delle acque potabili

Parametro	Valori di confronto (U.M)	SACBO			BGYIS		
		media al punto di adduzione			media 3 cisterne di rifornimento		
		2018	2019	2020	2018	2019	2020
Concentrazione ioni idrogeno (pH)	6,5 - 9,5 (UNITÀ PH)	7,90	7,90	8,00	7,96	7,35	7,98
Conducibilità elettrica a 20 °C	2500,00 (Qs/cm)	253,50	235,80	243,83	252,40	218,00	243,00
Ammonio	0,50 (mg/l)	0,10	0,10	0,10	0,28	0,10	0,10
Carbonio organico totale (TOC)	(mg/l)	0,60	0,54	0,52	4,60	1,00	0,71
Nitrato	50,00 (mg/l)	4,50	4,24	4,15	0,50	4,09	3,91
Cadmio	5,00 (Qg/l)	0,50	0,50	0,42	1,00	0,50	0,50
Cromo totale	50,00 (Qg/l)	1,00	1,00	0,73	54,20	1,00	1,00
Ferro	200,00 (Qg/l)	42,00	20,02	32,18	3,60	19,44	23,16
Manganese	50,00 (Qg/l)	3,00	5,00	4,83	1,00	5,00	5,00
Piombo	10,00 (Qg/l)	1,00	0,54	0,62	0,00	0,50	0,50
Batteri coliformi	0,00 (n/100ml)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Escherichia coli	0,00 (n/100ml)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Enterococchi	0,00 (n/100ml)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Si indicano i risultati delle indagini svolte sulle acque di prima pioggia ai sensi del d.lgs. 152 del 2006.

La qualità dell'acqua reflua recapitata è compatibile con le caratteristiche richieste dalle norme ambientali in vigore.

In particolare, nella tabella che segue sono indicati i risultati delle indagini svolte sulle acque di prima pioggia, che rispettano i limiti definiti dal D.Lgs. 152/2006.

Tabella 3-3 Valori relativi alla qualità dell'acqua meteorica di prima pioggia

ACQUE METEORICHE DI PRIMA PIOGGIA					
PARAMETRO	UM	LIMITE	2018	2019	2020
BOD5	mg O2/l	250	22,5	37	10
COD	mg O2/l	500	52	114	15
Azoto ammoniacale (NH4)	mg/l	30	1	1	2
Fosforo totale (come P)	mg/l	10	1	1	1
Idrocarburi totali	mg/l	10	0,5	0,5	0,5
Zinco	mg/l	1	0,49	0,18	0,20
Rame	mg/l	0,4	0,04	0,04	0,04

A chiusura dei due paragrafi sui consumi di materia prime, in Tabella 3-4 si riportano i consumi di energia elettrica ed acqua per le due società del gruppo.

Tabella 3-4 Consumi di Materie Prime

	2018	Per Pax	2019	Per Pax	2020	Per Pax
ENERGIA - INDIRETTA Elettricità (MW/h)	18,239	0,001410	17.254	0,001245	16.328	0,00426
ENERGIA - DIRETTA Metano (MC/GAS)	816,319	0,063092	783.813	0,056563	842.035	0,219677
Mezzi GSE/Veicoli Benzina SACBO (litri)	4,917	0,001954	6.280	0,001966	3.338	0,003142
Mezzi GSE/Veicoli Benzina BGYIS (litri)	20,365		20.967		8.706	
Mezzi GSE/Veicoli Gasolio SACBO (litri)	55,560	0,040881	85.012	0,039917	60.064	0,081206
Mezzi GSE/Veicoli Gasolio BGYIS (litri)	473,387		468.125		251.204	
ACQUA (MC)	174,709	0,013503	176,322	0,012724	180.628	0,047124

Tutti gli indicatori riferibili alle attività di scalo, perdono la propria rappresentatività per l'anno 2020, vista la contrazione del numero dei movimenti e dei passeggeri, a causa della pandemia.

La gestione dei rifiuti

Il Gruppo SACBO ha adottato linee guide e piani di azione finalizzati a favorire il riciclo dei rifiuti anziché lo smaltimento degli stessi. All'interno e all'esterno dell'aerostazione, nelle aree amministrativa e operativa vengono raccolti separatamente carta e cartone, plastica, vetro, lattina, ferro, legno, nonché una frazione di rifiuti non differenziabili.

SACBO produce Rifiuti Solidi Urbani e rifiuti speciali che necessitano di essere smaltiti con estrema attenzione, in conformità alla normativa. SACBO si è dotata di procedure dettagliate a riguardo, tenendo conto di tutte le tipologie di rifiuti prodotte ai fini non solo della conformità normativa, ma altresì al fine di raggiungere livelli di performance in continuo miglioramento, sia in termini di smaltimento che riciclo.

BGYIS provvede, al pari degli altri handlers, alla raccolta differenziata dei Rifiuti Solidi Urbani, condividendo la Politica Ambientale adottata a livello di gruppo da SACBO.

Come previsto dal sistema di gestione ambientale sono state effettuate a campione attività di controllo su operatori terzi tramite audit di gestione ambientali per mezzo delle check-list appositamente redatte. Per ovvie ragioni il campione analizzato nel corso dell'anno è stato di molto inferiore a quanto ipotizzato a inizio anno.

Nel 2020 le attività in aeroporto sono state molto condizionate dal susseguirsi dei provvedimenti e dall'evolversi della situazione pandemica a livello internazionale. Per questa ragione in alcuni periodi le attività di alcuni operatori sono state sospese. Conseguentemente anche le attività di monitoraggio della gestione dei RSU prodotti durante le attività ordinarie hanno subito un rallentamento. Al contempo, si segnala che durante tutto il periodo di particolare criticità per l'emergenza COVID-19 SACBO ha eseguito un'attività di monitoraggio continua affinché venissero rispettate tutte le norme ambientali e di prevenzione, con particolare riferimento alla gestione e smaltimento dei dispositivi di protezione quali ad esempio mascherine e guanti.

Si sono susseguiti nel corso dell'anno 2020 numerosi incontri con il Comune di Orio al Serio al fine di studiare la tematica e promuovere insieme iniziative per l'ottimizzazione della raccolta differenziata dei rifiuti in aeroporto. Un'iniziativa che è prevista concretizzarsi nel corso del 2021 sarà l'attivazione anche in aeroporto della raccolta differenziata della frazione organica, attraverso la quale è auspicato l'incremento della percentuale di rifiuti raccolti in modo differenziato già dal prossimo anno.

Durante il 2020 anche il progetto denominato "Sfida alle plastiche - Riduzione, riciclo, riuso: pratiche sostenibili per Bergamo e il suo aeroporto" candidato al bando "Plastic challenge: sfida alle plastiche monouso" della Fondazione CARIPLLO, che SACBO sostiene sin dalla sua ideazione nel 2019, ha subito un forte rallentamento. Ciononostante, si segnala la disponibilità di SACBO alla condivisione e trasmissione a tutti gli affidatari di servizi in aerostazione, di un questionario specifico per l'analisi quali/quantitativa dei rifiuti prodotti in aeroporto, messo a punto dai tecnici della Cooperativa capofila del progetto negli ultimi mesi del 2020. Purtroppo, la delicata situazione legata alla pandemia in corso e al ridottissimo numero di esercizi commerciali in attività ha causato un basso riscontro nelle risposte al questionario. Nei primi mesi del 2021 si valuteranno le possibili azioni da intraprendere.

Infine, per quanto attiene le attività preliminari alla progettazione per la riorganizzazione del Centro Raccolta Rifiuti aeroportuale previsto dal PSA, nel corso del primo semestre 2020 è stato redatto ed approvato il documento preliminare alla progettazione e il programma dei lavori prevede la consegna e la validazione interna della documentazione della prima fase della progettazione nel primo semestre del 2021.

Sempre a proposito dei lavori svolti nell'area del Centro Raccolta Rifiuti aeroportuale, si segnala la progettazione nel mese di novembre di una piazzola dedicata alla raccolta della frazione organica del rifiuto, in previsione della prossima attivazione della raccolta differenziata anche per questa frazione di RSU.

Si riporta l'indicatore relativo ai kilogrammi di rifiuti indifferenziati prodotti nell'anno, per WLU trattata.

Come tutti gli indicatori riferibili alle attività di scalo, parimenti anche quello in esame perde la propria rappresentatività per l'anno 2020, vista la contrazione del numero dei movimenti e dei passeggeri, a causa della pandemia.

Tabella 3-5 KG DI RSU indifferenziati prodotti nell'anno, per WLU trattata*

	2018	2019	2020
KG DI RSU indifferenziati prodotti nell'anno/WLU	0,1110	0,107	0,996

*WLU trattata = Unità di traffico, corrispondente a 1 passeggero o 100kg di merce trasportata che concorre alla produzione di RSU presso il Centro Raccolta Rifiuti (CRR) comunale in aeroporto.

Gestione della qualità dell'aria

La valutazione della qualità dell'aria nelle vicinanze dell'aeroporto appare estremamente complessa in quanto influenzata da molti fattori, che solo in parte rientrano sotto il diretto controllo della società di gestione aeroportuale. Infatti, gli effetti sull'atmosfera generati dallo scalo di Milan Bergamo vanno a sommarsi a quelli già presenti in un contesto fortemente urbanizzato, caratterizzato da numerose attività industriali e infrastrutture di trasporto su gomma.

SACBO, sebbene non sia direttamente responsabile di tutte le emissioni, da diversi anni collabora con ARPA (Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente) per lo svolgimento delle campagne di monitoraggio della qualità dell'aria.

I dati rilevati da ARPA, riferiti a stazioni di misura nelle immediate vicinanze dell'aeroporto, non mostrano alcun picco di inquinamento correlabile al traffico aereo, né differenze significative da quanto misurato da altre cabine analoghe della rete di monitoraggio Provinciale dell'ARPA (si veda sito web <https://www.milanbergamoairport.it/it/qualita-dell-aria/>).

Sono state effettuate 27 campagne di misura realizzate nelle aree intorno allo scalo nell'ultimo decennio e relative al monitoraggio di tipologie di inquinanti (per i quali esistono limiti di concentrazione di riferimento) di cui l'ultima descritta nel report del 2019.

Per quanto concerne campagne di misura relative alla qualità dell'aria, dal 20/11 al 4/12 è stata promossa una campagna di analisi della qualità dell'aria nelle immediate vicinanze dello scalo. Oltre per il periodico aggiornamento dei dati LAQ, la nuova campagna di monitoraggio è stata portata avanti anche per raccogliere informazioni in un periodo di marcata riduzione dell'attività di scalo (circa il 70% in meno di movimenti rispetto agli anni precedenti) e comprendere la presenza di eventuali differenze. Sono stati monitorati tutti i principali inquinanti normati, unitamente ai metalli pesanti, IPA, BTX, nonché alla frazione sospesa di particolato con diametro inferiore al micron (P.M.1). I dati sono attualmente in fase di elaborazione ed è attesa la consegna della relazione di analisi con l'inizio del nuovo anno.

Come previsto nella normativa ambiente con riferimento alla AUA n° 2305 del 03/11/2014, ogni due anni vengono svolti i controlli delle emissioni per gli impianti termici a servizio aerostazione. Le suddette analisi sono successivamente trasmesse via PEC ad ARPA e agli Enti di riferimento. Nel 2019 sono stati svolti controlli biennali delle caldaie non rilevando alcuna criticità. Nel mese di gennaio 2020 si è provveduto all'invio degli esiti agli Enti competenti delle citate analisi dei fumi.

Nonostante la comunicazione degli impianti contenenti gas fluorurati non sia più a carico di SACBO (secondo D.P.R. n. 146/2018 abrogante il precedente D.P.R. 43/12), SACBO tiene comunque monitorate le eventuali perdite e manutenzioni per poter garantire un costante controllo delle sue emissioni in CO₂.

Riduzione delle emissioni in atmosfera: le performance, la certificazione ACA e la sfida di nuovi progetti

SACBO si è dotata di linee guida finalizzate a orientare le specifiche iniziative intraprese nel corso degli ultimi anni in materia di gestione delle emissioni.

Queste iniziative hanno permesso a SACBO non solo di mantenere l'accreditamento **"Airport Carbon Accreditation"** (ACA) di ACI Europe al secondo livello di certificazione (reduction)¹³, ma di conseguire l'obiettivo di continuo miglioramento prefissato ottenendo, ai primi di agosto 2020, **il terzo livello di accreditamento** ("Optimisation"), che costituisce un upgrade di notevole rilievo in termini di impegno e azioni sviluppate per il raggiungimento dell'obiettivo di riduzione delle emissioni di CO₂. Il livello terzo implica, infatti, il coinvolgimento nel piano di riduzione delle emissioni anche di parti terze ovvero degli stakeholder del Gruppo mediante azioni e iniziative volte alla partecipazione degli stessi e alla sensibilizzazione e condivisione dell'obiettivo sotteso al piano.

La certificazione Airport Carbon Accreditation si affianca alla serie di certificazioni di alto profilo comprendenti il Sistema di Gestione Ambientale ISO 14000. L'accreditamento del secondo livello di certificazione "Airport Carbon Accreditation", che si affianca alla serie di certificazioni di alto profilo comprendenti il Sistema di Gestione Ambientale ISO 14000, è un ulteriore segnale di attenzione alle problematiche ambientali legate all'inquinamento atmosferico, riscaldamento globale e gas ad effetto serra.

¹³ Il secondo livello di accreditamento ACA (reductio) attesta l'attenzione di SACBO all'inquinamento atmosferico (CO₂ prodotta) attraverso la dimostrazione di una corretta gestione dell'uso delle proprie risorse energetiche, la comprovata riduzione dell'impronta di CO₂ prodotta dalle proprie attività e la definizione di un dettagliato piano di interventi mirati all'efficientamento energetico che SACBO intende realizzare per il contenimento della propria *Carbon Footprint*.

Le Tabelle successive riportano i dati delle performance relative alle emissioni di CO₂. Nello specifico l'analisi delle emissioni di CO₂ ha permesso di determinare la "footprint" (Impronta) di SACBO nel triennio di riferimento (2018, 2019 e 2020). Come si può notare SACBO sta progressivamente riducendo la propria pressione ambientale per questa matrice ambientale. Una riduzione nei valori della footprint segnala una minore incidenza e quindi un minor impatto delle attività del Gruppo SACBO sull'ambiente.

Tabella 3-6 Valori relativi alle emissioni di CO₂ nel 2018

Source	Tipologia Combustibile	Quantità	Unità	CO ₂	%
Veicoli/GSE Benzina	Benzina	25.282	litri	58,3	0,6%
Veicoli/GSE Gasolio	Gasolio	528.947	litri	1390,0	15,1%
Impianti Termici	Gas Naturale	816.319	stdm3	1614,7	17,6%
Alimentatori di Emergenza	Gasolio	17.350	litri	45,6	0,5%
Acquisto EE	Mix Nazionale	18.239	MWh	5931,3	64,7%
CFC gas perdite da impianti di condizionamento	R407C	25	kg	44,4	0,5%
CFC-GAS perdite da impianti di condizionamento	R410A	46,3	kg	91,0	1,0%
Totale Tonnellate CO ₂				9.175,3	100,0%

Tabella 3-7 Valori relativi alle emissioni di CO₂ nel 2019

Source	Tipologia Combustibile	Quantità	Unità	CO ₂	%
Veicoli/GSE Benzina	Benzina	27.246	litri	62,9	0,7%
Veicoli/GSE Gasolio	Gasolio	553.137	litri	1455,5	17,0%
Impianti Termici	Gas Naturale	783.813	stdm3	1548,8	18,1%
Alimentatori di Emergenza	Gasolio	17.350	litri	45,7	0,5%
Acquisto EE	Mix Nazionale	17.254	MWh	5145,1	60,0%
CFC gas perdite da impianti di condizionamento	R410A	150	kg	313,2	3,7%
Totale Tonnellate CO ₂				8.571,1	100,0%

Tabella 3-8 Valori relativi alle emissioni di CO₂ nel 2020

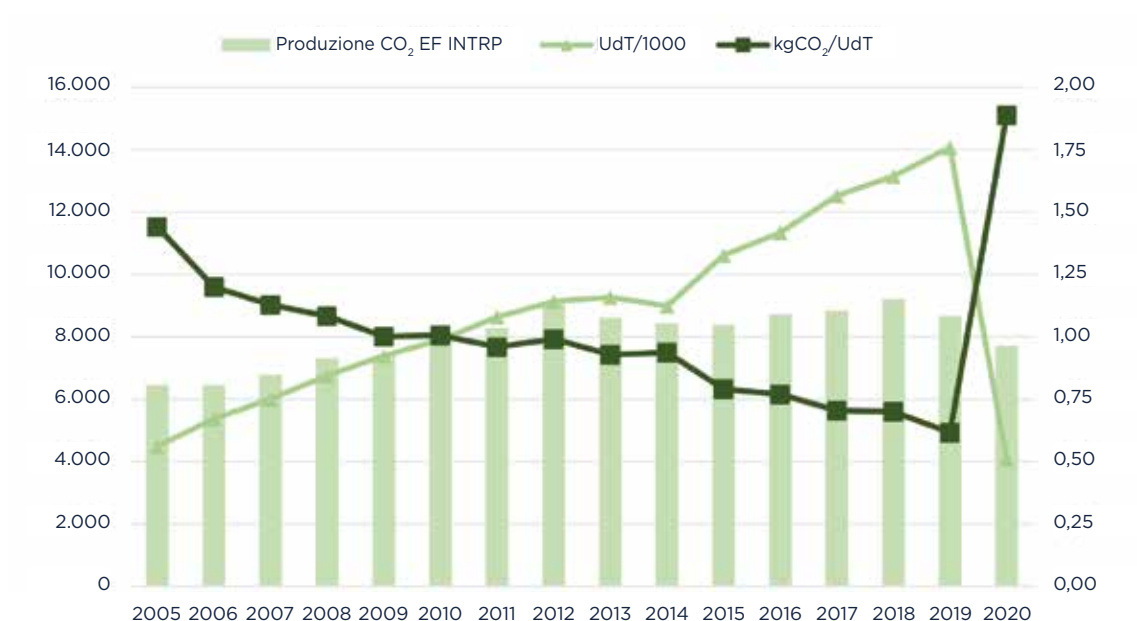
Source	Tipologia Combustibile	Quantità	Unità	CO ₂	%
Veicoli/GSE Benzina	Benzina	12.044	litri	27,8	0,4%
Veicoli/GSE Gasolio	Gasolio	311.268	litri	818,0	11,1%
Impianti Termici	Gas Naturale	842.035	stdm3	1663,9	22,5%
Alimentatori di Emergenza	Gasolio	17.350	litri	40,0	0,5%
Acquisto EE	Mix Nazionale	16.328	MWh	4645,3	62,9%
CFC gas perdite da impianti di condizionamento	R410A	20,0	kg	35,5	0,5%
CFC-GAS perdite da impianti di condizionamento	R410A	7,0	kg	14,6	0,2%
CFC-GAS perdite da impianti di condizionamento	R134A	100,0	kg	143,0	1,9%
Totale Tonnellate CO ₂				7.388,1	100,0%

Tabella 3-9 Emissioni CO₂ nel triennio 2018-2020 per passeggero

	2018	2019	2020	Target 2020
TonCO ₂	9.175	8.571	7.388	Riduzione del 10% Rispetto al 2013
Nr. Passeggeri	12.938.572	13.857.257	3.831.451	
KgCO ₂ /pax	0,709	0,619	1.928	0,870

Per il 2020, ancorché il valore assoluto di tonnellate di CO₂ risulti in netta diminuzione, l'indicatore KgCO₂/pax risulta totalmente distorto in relazione alla marcata riduzione delle attività dovuto alla pandemia. Come tutti gli indicatori riferibili alle attività di scalo, anche questo perde la propria rappresentatività per l'anno 2020, vista la contrazione del numero dei movimenti e dei passeggeri causati della pandemia.

Grafico 3-4 CO₂ e Airport Efficiency



L'Indicatore di performance denominato Airport Efficiency è di rilievo nell'ambito dell'analisi dei consumi ed è assimilabile con quello dell'Airport Carbon Accreditation (ACA). Definito come i kg di CO₂ prodotti per unità di traffico gestita (1 Udt = 100 kg = 1 passeggero, PAX), l'Airport Efficiency Indicator è calcolato sin dal 2005 e mostra, come si evince dalla Grafico 3-4, un trend in diminuzione nel corso dell'ultimo decennio.

Sino al 2019 si è registrata, infatti, una diminuzione pari a oltre il 56% rispetto al 2005, passando da 1,44 kg di CO₂ prodotta per UdT nel 2005 a 0,62 nel 2019. I fattori di emissione per le diverse fonti energetiche utilizzate sono stati aggiornati con i valori di riferimento identificati da ISPRA a livello nazionale.

Per il 2020, ancorché il valore assoluto di tonnellate di CO₂ risulti in netta diminuzione, l'indicatore Airport Efficiency risulta totalmente distorto in relazione alla marcata riduzione delle attività dovuto alla pandemia.

In relazione a tale ambito specie in merito all'inventario delle emissioni atmosferiche aeroportuali, nell'arco del 2020 sono state realizzate delle stime per il 2019 tramite l'applicazione del modello matematico fornito da ACI Europe, aggiornato alla sua ultima versione, per la stima della carbon footprint di CO₂. Le emissioni modellate sono riferite principalmente alle attività degli aeromobili operanti sullo scalo (ciclo LTO), ed i Ground Service Equipment (mezzi di rampa e macchine di servizio). Le stime hanno compreso le emissioni provenienti dall'approvvigionamento elettrico, di gas naturale, di combustibili fossili per autotrazione. Per quanto concerne le emissioni prodotte dal ciclo LTO degli aeromobili, il confronto delle stime di CO₂ tra il 2019 e 2018 mostra una tendenza all'aumento intorno al 3.6%, in proporzione all'incremento del traffico sullo scalo.

Sempre in relazione alla finalità di riduzione delle emissioni nel presente report va ricordato un progetto promosso da SACBO nel 2019, ovvero la sottoscrizione della **Risoluzione NetZero2050**, con cui l'industria aeroportuale europea si impegna a raggiungere un livello di emissioni nette di CO₂ pari a zero, al più tardi entro il 2050.

Anche l'Aeroporto Caravaggio di Bergamo (Milan Bergamo Airport) ha firmato tale impegno fondamentale per garantire uno sviluppo sostenibile delle infrastrutture aeroportuali.

La Risoluzione è stata sottoscritta, ad oggi, da 194 aeroporti di 24 Paesi europei, con il supporto anche di diverse Associazioni nazionali dei gestori aeroportuali europei.

Questo impegno si accompagna alla richiesta per tutto il comparto del settore aviation di sviluppare di comune accordo un'unica aspirazione e un unico percorso comune verso il traguardo ultimo quale le zero emissioni nette di carbonio per l'intero sistema di trasporto aereo.

Per l'Italia, la risoluzione, supportata direttamente anche da Assaeroporti - l'associazione italiana dei gestori aeroportuali - ha già visto l'adesione, oltre che di SACBO, anche di: AdB (aeroporto di Bologna), AdR (aeroporti di Roma Fiumicino e Ciampino), Gesac (aeroporto di Napoli), Gesap (aeroporto di Palermo), Sagat (aeroporto di Torino), SAVE (aeroporto di Venezia) e SEA (aeroporti di Milano Linate e Malpensa).

Sulla base degli attuali volumi di traffico negli aeroporti europei, si stima che questo impegno porterà, entro il 2050, ad **eliminare 3.46 milioni di tonnellate di emissioni annue di CO₂**.

Principali progetti in corso di sviluppo

Il presente paragrafo della sezione ambientale è dedicato ai progetti posti in essere da SACBO finalizzati alla riduzione delle emissioni e quindi, in via correlata, dei consumi e degli impatti ambientali.

Come già illustrato nel report anno 2018 e in quello anno 2019, SACBO ha individuato una serie di iniziative e specifici investimenti, previsti dal Piano di Sviluppo Aeroportuale, al fine di ridurre impatti, consumi ed emissioni derivanti dalla propria attività di impresa. Al fine di sostenere lo sviluppo aeroportuale, si è previsto di potenziare la disponibilità di energia per le infrastrutture mediante l'installazione di strutture e impianti per la fornitura di energia elettrica e termica da fonti rinnovabili, ovvero sostenibili.

In primo luogo, il campo fotovoltaico: è prevista l'installazione dei pannelli fotovoltaici su pensilina del parcheggio P3, che permetterà di realizzare un impianto con totale integrazione architettonica, in quanto i pannelli costituiscono la copertura della pensilina stessa. Così facendo si riuscirà a far coincidere la capacità del fotovoltaico di produrre energia elettrica nello stesso luogo della domanda, con la qualità estetica dello spazio che lo contiene. Il campo fotovoltaico sarà costituito da circa 6.800 pannelli in policristallino, distribuiti su una superficie di 11.200 mq per una potenza installata complessiva di circa 1.700 kWp e sarà indicativamente in grado di produrre nel corso di un anno 1.800 MWh, corrispondenti a circa il 10% del fabbisogno elettrico attuale dello scalo.

La sua realizzazione permetterà di poter adeguatamente rispondere ai dettami normativi inerenti la produzione di energia da fonti rinnovabili i quali dispongono che, nel caso di edifici nuovi o edifici sottoposti a ristrutturazioni rilevanti, sia previsto l'utilizzo di fonti rinnovabili per la copertura dei consumi previsti di energia elettrica. La progettazione è stata eseguita in 2 livelli, preliminare (2019), approvato in via definitiva, e il definitivo/ esecutivo (consegnata a fine 2020).

La pandemia ha differito la programmazione dell'intervento: l'appalto delle opere sarà effettuato nel corso del 2022 (anziché 2021).

Altra previsione attiene all'implementazione di un **impianto di trigenerazione** in grado di erogare 2,3 MW di potenza elettrica ripartita su 2 motori primi da 2,8 MW di potenza totale immessa che produrranno, con riferimento al fabbisogno attuale dell'aerostazione, circa l'88% del fabbisogno elettrico e il 99% di quello termico/caldo dell'aerostazione. L'alimentazione del motore avviene mediante gas naturale in quanto abbina costi di approvvigionamento certi e convenienti a emissioni inquinanti ridotte. Il progetto preliminare depositato nel 2019 è al vaglio di ENAC, seguirà la progettazione esecutiva e i lavori.

La trigenerazione, infatti, offre l'opportunità di recuperare l'energia termica e quindi di produrre energia con efficienze elevate ($\eta \approx 0,8$) soprattutto se confrontate con la produzione elettrica nazionale. Nel 2018 è stato portato a termine il progetto di prefattibilità in cui veniva individuata la localizzazione e la taglia dell'impianto. Nei prossimi anni si ipotizza di passare alla progettazione definitiva e concludere con quella di dettaglio per la fine del 2024 (con un differimento rispetto all'originaria programmazione per via della emergenza sanitaria in corso).

Ulteriore progetto in grado di apportare una riduzione delle emissioni e quindi altresì dei consumi, favorendo l'ottimizzazione dell'operatività è il **progetto A-CDM¹⁴**, di cui si è già rendicontato nei report pregressi.

L'implementazione dell'A-CDM è avvenuta a fine anno 2020, così diventando l'aeroporto di Milan Bergamo il sesto scalo italiano a entrare a far parte del Network Manager di EUROCONTROL, dopo Roma-Fiumicino, Milano-Malpensa, Venezia-Tessera, Milano-Linate e Napoli-Capodichino.

Si precisa infatti che l'obiettivo legato al sistema ACDM, che fissava la piena operatività del sistema ACDM per giugno 2020, ha subito un'inevitabile battuta di arresto a causa della pandemia COVID-19, ancorché la piattaforma informatica fosse già allestita e la formazione degli addetti già integralmente espletata (attività entrambe completate a fine 2019) e Enac avesse già dato a gennaio 2020 parere positivo all'implementazione a seguito di verifica sempre a fine 2019.

La fase di test del sistema - atta a verificarne la completa funzionalità (soprattutto sotto il profilo della nuova messagistica) e prodromica alla certificazione da parte di Eurocontrol - prevista per il primo semestre del 2020 (iniziata a gennaio e poi sospesa), è stata necessariamente differita al secondo semestre, a decorrere da luglio, mese di ripresa del progetto ACDM.

In particolare, esaurita la fase più strettamente emergenziale, è stato dato immediato impulso a ogni azione necessaria per addivenire alla certificazione, che è stata conseguita a dicembre 2020, a seguito del completamento con esito positivo della verifica da parte di Eurocontrol.

Il sistema è, ad oggi, pienamente operativo per tutti i voli (di aviazione commerciale, generale e cargo).

Con il sistema ACDM, sarà così possibile ottimizzare il flusso di traffico aereo, la gestione della capacità aeroportuale, l'uso delle infrastrutture aeroportuali e delle risorse umane, aumentando inoltre la puntualità dei voli e riducendo il consumo di carburante e il conseguente impatto ambientale.

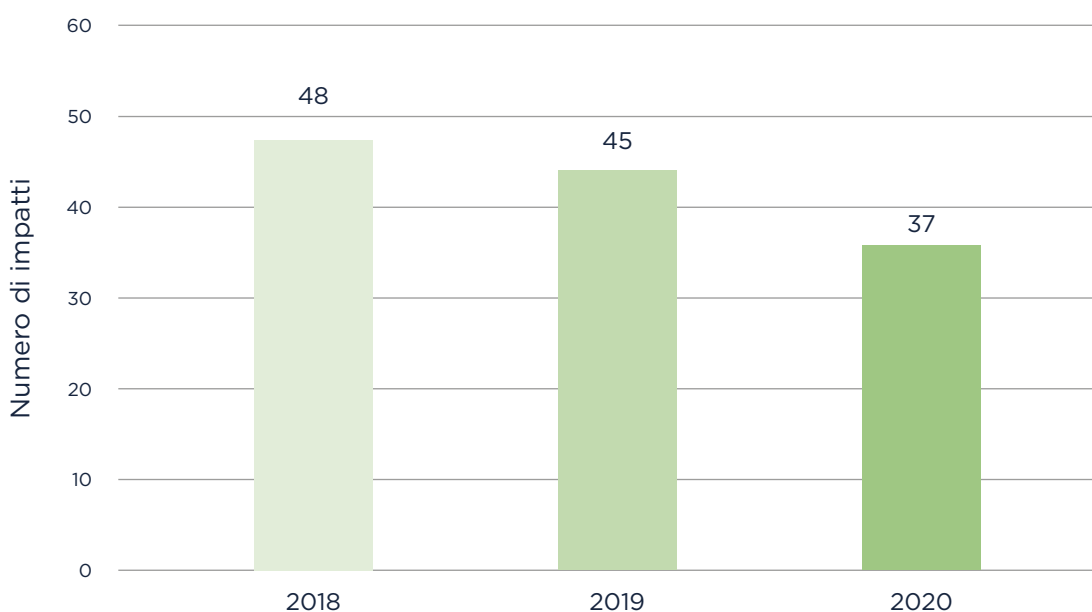
¹⁴ Il sistema A-CDM (Airport Collaborative Decision Making) è promosso da Eurocontrol di concerto con la commissione europea (nell'ambito della realizzazione del Cielo unico europeo) ed è finalizzato al miglioramento della gestione dei flussi di traffico e all'ottimizzazione dei processi legati alla gestione della capacità aeroportuale, all'uso delle infrastrutture aeroportuali e delle risorse umane, aumentando inoltre la puntualità dei voli e riducendo il consumo di carburante e il conseguente impatto ambientale.

Salvaguardia della fauna

I fenomeni di bird-strike e wildlife-strike (impatti fra aeromobili e fauna selvatica) presso l'Aeroporto di Milan Bergamo sono attivamente monitorati e gestiti in quanto rappresentano una potenziale minaccia alla sicurezza dell'attività aeronautica e aeroportuale. La procedura operativa per la gestione dei pericoli derivanti dalla fauna selvatica definisce le attività messe in atto dal Gestore aeroportuale per prevenire i rischi da impatto con volatili ed altri animali, e le relative risorse destinate a tale attività. Con cadenza annuale SACBO predisponde una relazione, affidata a professionisti esterni con documentata esperienza specifica nel settore, che (attraverso rilievi sul campo e studi bibliografici e cartografici) definisce il contesto ecologico e le specie animali presenti.

La Bird Control Unit (BCU), costituita da un gruppo di operatori coordinati dal PH Area di movimento, effettua monitoraggi giornalieri all'interno del sedime e all'occorrenza segnala la presenza di fauna selvatica ed effettua interventi di allontanamento utilizzando la strumentazione a disposizione (richiami bioacustici, sirena bitonale, artifici pirotecnici, pistola acustica). A scopo preventivo SACBO ha individuato (su incarico di ENAC), per quanto riguarda le aree airside, il divieto di concimazione e coltivazione, la prevenzione di formazione di elementi attrattivi per la fauna e il contenimento dello sfalcio dell'erba allo scopo di sfavorire le opportunità di rifugio e di ricerca di cibo da parte della fauna selvatica. Il grafico riporta i dati relativi agli impatti in termini di "wildlife strikes"¹⁵.

Grafico 3-5 Andamento numero di impatti (wildlife strikes) negli anni



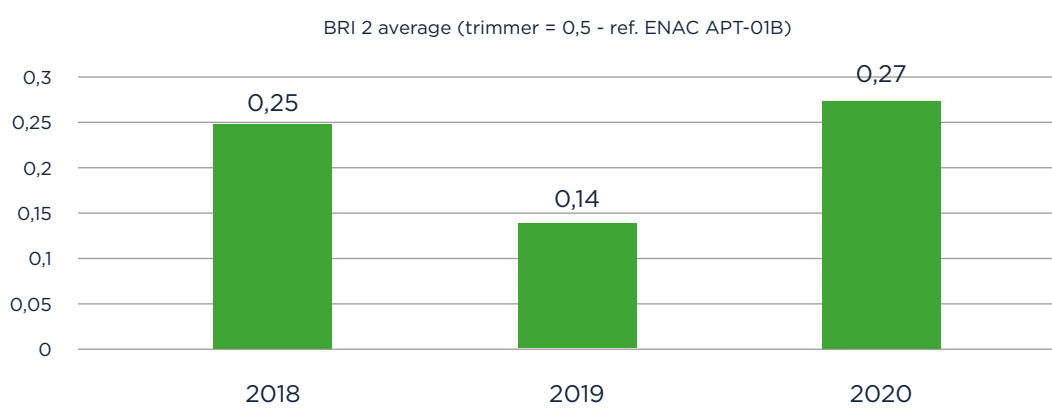
Al fine di fornire un indice univoco standardizzato che permetta di misurare il rischio di wildlife strike all'interno di ciascun aeroporto l'ENAC-BSCI ha deciso di adottare il BRI (Birdstrike Risk Index), sviluppato in collaborazione con il Dipartimento Scienze Ambientali, Informatica e Statistica dell'Università Ca' Foscari di Venezia nella sua versione 2.0.

¹⁵ Si è deciso di inserire le informazioni relative al "wildlife strike", cioè danni/impatti diretti o indiretti delle attività aeroportuali sulla fauna, in questa sezione. Tuttavia, va ricordato che le linee guida GRI stabiliscono la possibilità di inserire queste stesse informazioni nella sezione relativa alla Sicurezza dei passeggeri.

Questo indice, la cui formulazione matematica viene descritta in allegato alla circolare APT-01B, sulla base delle abbondanze medie delle specie di fauna selvatica presenti in aeroporto, del numero degli impatti per specie, degli effetti sul volo dei suddetti impatti e del traffico aereo, consente di determinare il rischio cui è esposto un aeroporto su una scala di valori che va da 0 a 2.

Su base statistica nazionale ENAC ha determinato il valore 0,5 come soglia di attenzione relativamente al pericolo di wildlife strike. Pertanto, allorché il valore annuale del BRI2 calcolato su uno specifico aeroporto risulti essere superiore al valore 0,5, il gestore deve mettere in essere nuove azioni di mitigazione del rischio di wildlife strike sulla base dei dati raccolti durante il monitoraggio ambientale e faunistico dell'aeroporto.

Grafico 3-6 Andamento indice BRI2 negli anni



Pur risultando sensibilmente sotto il valore di soglia, come è possibile vedere dal grafico, il BRI per l'Aeroporto di Milan Bergamo è risultato maggiore rispetto al dato del 2019.

Tale dato, nonostante il minor numero di impatti registrati, è il risultato di un anno anomalo per il traffico aereo, dove i movimenti totali del 2020, indirettamente proporzionali all'indicatore, sono stati il 60% in meno rispetto al 2019 e hanno reso più abitabile il territorio aeroportuale da parte dell'avifauna.

L'obiettivo del continuo miglioramento viene comunque perseguito con azioni sempre più efficaci e mirate alla gestione del rischio, che sono state inserite nel piano di intervento del 2021.

Si precisa che si sono introdotti nuovi dati di rendicontazione, in quanto ritenuti maggiormente significativi ed esplicativi della salvaguardia della fauna anche sotto un profilo tecnico.

3.2.6 Progetti di collaborazione in materia ambientale

Nel mese di gennaio 2020 SACBO ha partecipato al Sustainability Aviation Summit, organizzato da ACI Europe, a Bruxelles ove il mondo aeroportuale ha avuto modo di interrogarsi su come agire a livello europeo ricercando azioni strategiche concrete che possano garantire lo sviluppo della mobilità aerea compatibilmente con i valori ambientali e sociali la cui importanza è definitivamente parificata a quelli economici e di diritto alla mobilità.

Il Summit ha permesso inoltre un confronto con le principali istituzioni della Commissione Europea (DG CLIMA, DG MOVE), oltre agli altri soggetti della “filiera” aeronautica (Eurocontrol, compagnie aeree).

In tale summit è stata annunciata l’iniziativa promossa da ACI di sviluppare delle linee guida sulla strategia per la sostenibilità degli aeroporti.

SACBO (al pari di Fraport, Heathrow, Aeroport de Paris, Schiphol e Atene) è tra i 14 scali che si sono offerti per dare il proprio contributo allo sviluppo di questa iniziativa, dimostrando ancora una volta di voler e poter contribuire a tracciare un solco di riferimento per tutti gli aeroporti anche su questo tema delicato e attuale, senza mai dimenticare che il lavoro di squadra, anche a livello europeo, è determinante per il raggiungimento dei migliori risultati.

Nei mesi successivi dell’anno 2020, a causa della pandemia, è stata pressoché sospesa integralmente l’organizzazione di eventi e progetti sia a livello territoriale sia in ambito universitario.

Ciò nondimeno giova segnalare la partecipazione a una lezione del corso universitario dell’Università di Bergamo - Laurea Magistrale in inglese Accounting, Accountability and Governance, portando la propria testimonianza in ordine al percorso di rendicontazione e ai contenuti del proprio report di sostenibilità.

Quanto alla partecipazione alle call europee, nei primi mesi dell’anno 2020 SACBO ha partecipato con l’aeroporto di Bruxelles quale lighthouse alla presentazione della domanda nell’ambito della call “3.14.: LC-SC3-SA-1-2020: Smart Airports” - Horizon 2020 ad oggetto la ricerca di soluzioni efficaci per l’adozione di bio carburante e di altri combustibili alternativi rilevanti da parte dell’aviazione.

La domanda è stata presentata in data 29 gennaio 2020 dal capoprogetto; la domanda si è classificata seconda non avendo accesso al finanziamento, pur a fronte di valutazione decisamente positiva.

A fine dicembre 2020 si è dato corso alla preparazione della documentazione per la partecipazione ad altra call europea “Green airports and ports as multimodal hubs for sustainable and smart mobility”, che vede come coordinatore l’Università di Malta e come aeroporto lighthouse l’aeroporto di Malta. Il fine della call è lo studio di soluzioni ed innovazioni tecnologie per ridurre il consumo di emissioni negli scali aeroportuali in termini di maggiore sostenibilità.

Come da diversi anni a questa parte, anche nel 2020 SACBO ha offerto il suo fattivo supporto ad ERSAF, che ha condotto un monitoraggio sul sedime per verificare che non vi fosse presenza di speci “aliene” di insetti, mediante l’installazione di trappole con feromoni per attirare e intercettare eventuali esemplari. Il pericolo sempre più alto di introduzione nel nostro territorio di specie invasive aliene rende di fondamentale importanza l’azione costante di monitoraggio e di controllo. Sarà, pertanto, necessario proseguire anche nel corso del 2021 tale attività.

3.3. SACBO E LE PERSONE



3.3.1 Il Valore del “Capitale Umano”

L'attenzione alle persone e alle relazioni è uno dei pilastri su cui si fonda la gestione delle risorse umane in SACBO. Un buon clima relazionale è imprescindibile per la produttività. Il Gruppo crede nel valore strategico delle risorse umane, che vanno messe nella condizione di dare il meglio. L'azienda viene infatti concepita come la sovrapposizione di due reticoli: quello tecnico - ovvero l'insieme delle attività tecniche e delle relative interconnessioni nell'ambito di tutti i processi gestionali dell'impresa (produzione, amministrazione, commerciale, ecc) - e quello relazionale; se manca il secondo, vacilla tutto il resto.

Le difficoltà che hanno segnato il 2020 hanno dimostrato l'importanza del capitale umano e del significato del team, indispensabili per superare il periodo di forte crisi che ha colpito in particolare il nostro settore che ha comunque dovuto garantire i presidi fondamentali sia di SACBO in qualità di concessionario dello Stato, sia di BGYIS che ha fornito assistenza ai voli rimasti operativi, inclusi quelli adibiti al trasporto dei pazienti. In questa sezione si intende dare conto degli indicatori per le risorse umane del Gruppo con riferimento all'anno 2020, focalizzando la trattazione in ordine ai dati rilevanti per l'annualità all'esame e alle iniziative attuate ai fini formativi, molte delle quali implementate pur in assenza di qualsivoglia coerenza normativa.

Il ricco piano di assunzioni previsto per il 2020 (presentato anche nella trasmissione radiofonica Il post in fabbrica di RTL a inizio gennaio) è stato stravolto per i motivi ben noti. Sono quindi state effettuate poche assunzioni, limitate a ruoli essenziali, imprescindibili per l'azienda.

Il forte calo del traffico e la conseguente diminuzione delle attività lavorative ha determinato la cessazione di tutti i contratti a tempo determinato che, giunti alla scadenza, non hanno potuto essere rinnovati. In aggiunta, nel corso dell'anno sono avvenute ulteriori cessazioni dovute a dimissioni volontarie e pensionamenti.

Ciò ha determinato l'innalzamento dell'età media del Gruppo.

Inoltre, l'attivazione dell'istituto degli ammortizzatori sociali ha comportato l'innalzamento del tasso di assenteismo.

Al 31 dicembre 2020 il Gruppo SACBO ha impiegato 506 persone di cui 232 riconducibili a SACBO e 274 alla controllata BGYIS. L'organico contempla varie nazionalità: Italia, Albania, Bulgaria, Romania, Ghana, Grecia, India, Marocco, Paesi Bassi, Spagna.

L'organico vede un sostanziale equilibrio di genere e una forte presenza di personale nella fascia d'età tra i 30 e i 50 anni; questo contribuisce a creare una ricchezza.

3.3.2 Dati relativi al personale

Nell'ambito del personale in forza al 31 dicembre 2020, per un numero pari a 506 persone, 148 risultano assunte con contratto a tempo parziale. Esiste infatti un significativo ricorso a contratti part-time, soprattutto di tipo orizzontale. Tale forma contrattuale interessa particolarmente l'attività di handling, infatti la società BGYIS, arriva ad avere il 49% del personale con contratto part-time.

Tabella 3-10 Organico di Gruppo al 31 Dicembre anni 2018-2020 (numero dei dipendenti)

QUALIFICA	2018	2019	2019	Variazione 2019/2019	Variazione % 2019/2020
Dirigenti	11	11	10	- 1	- 9%
Quadri	22	29	29	0	0,0%
Impiegati	390	421	363	- 58	- 14%
Operai	116	118	104	- 14	- 11,8%
TOTALE	539	579	506	- 73	- 12,6%

Tabella 3-11 organico medio di Gruppo anni 2018-2020 (Full Time Equivalent)

QUALIFICA	2018	2019	2020	Variazione 2019/2020	Variazione % 2019/2020
Dirigenti	11,00	11,00	10,00	- 1,00	- 9,00%
Quadri	21,40	25,80	29,00	+ 3,20	+ 12,40%
Impiegati	326,80	339,30	327,90	- 11,30	- 3,30%
Operai	106,20	104,90	101,50	- 3,40	- 3,20%
TOTALE	465,40	481,00	468,40	- 12,50	- 3,00%

In BGYIS vi è pressoché equivalenza di genere; in SACBO vi è la prevalenza di personale di genere maschile. Per ragioni legate principalmente alle diverse mansioni, il genere femminile è maggiormente presente nelle funzioni impiegatizie, mentre quello maschile, tra gli operai. Il management, con l'eccezione di BGYIS, è prevalentemente maschile.

Grafico 3-7 Composizione del personale per genere

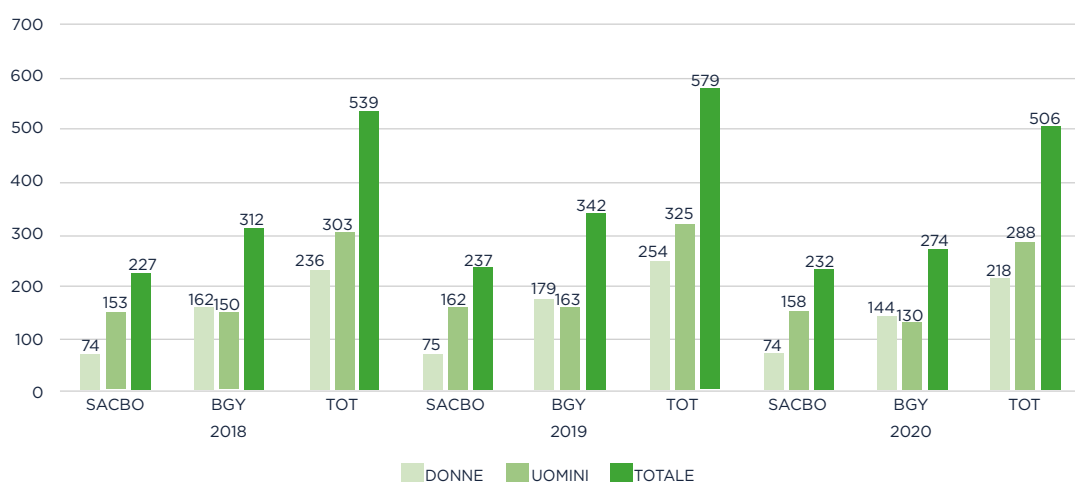


Grafico 3-8 Composizione del personale per genere e categoria

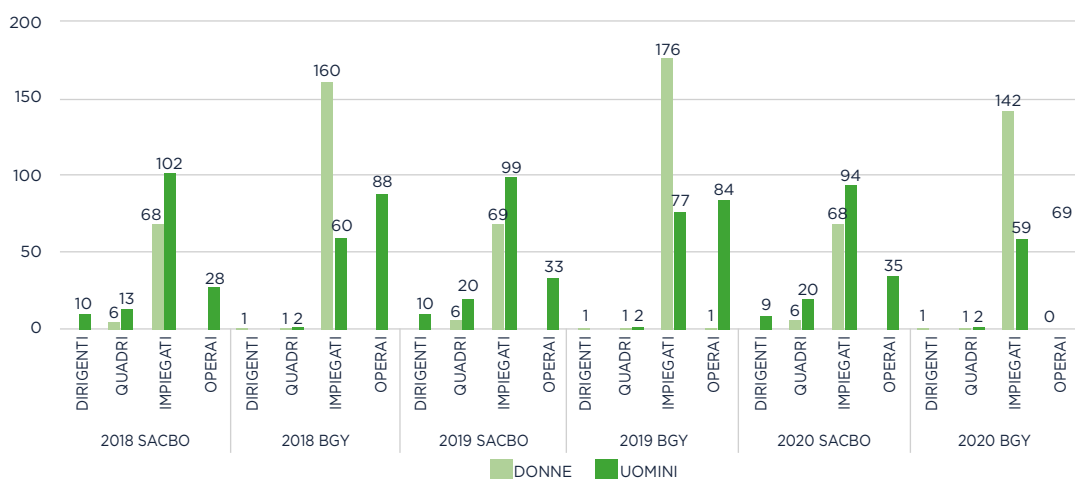
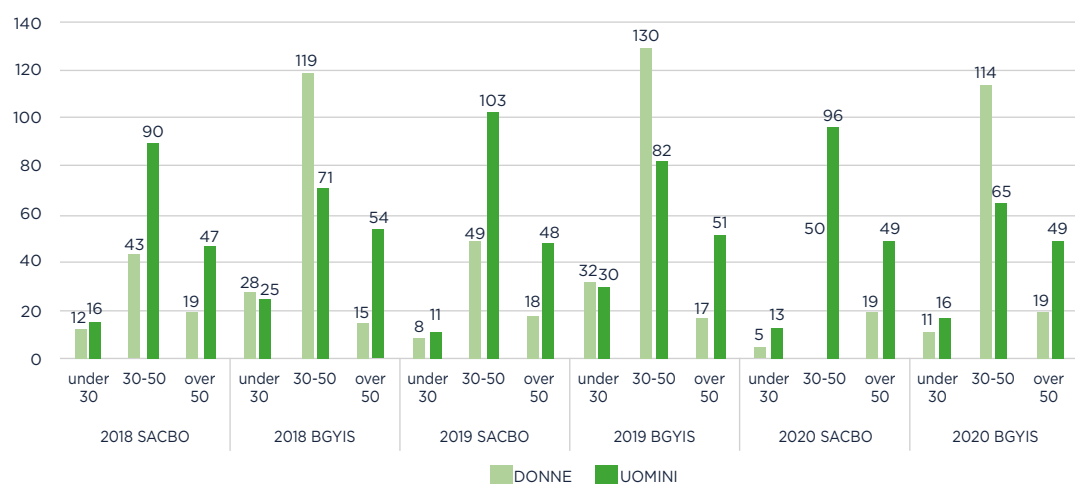


Grafico 3-9 Composizione del personale per genere e classe d'età



L'organico appartiene prevalentemente alla fascia d'età compresa tra i 30 e i 50 anni. La categoria degli over 50 è rappresentata in modo significativo da componenti di genere maschile.

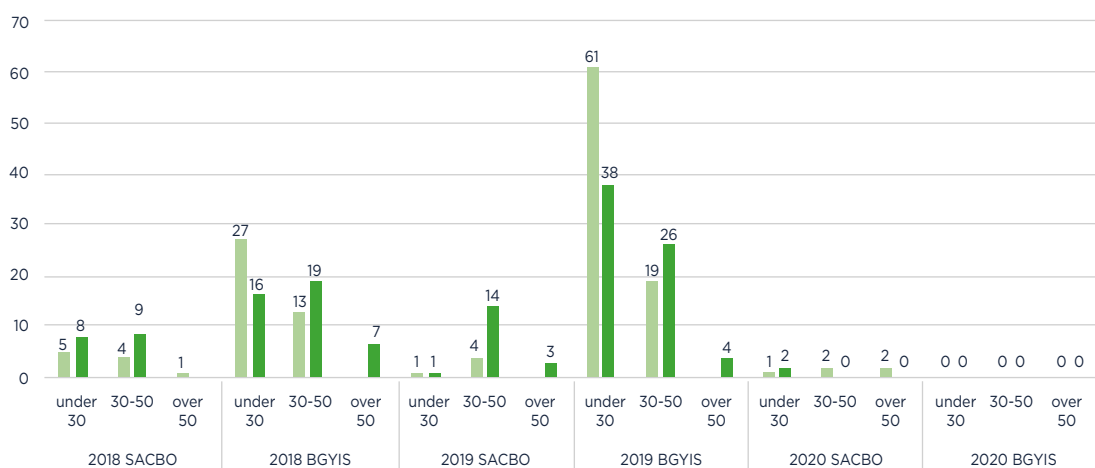
Come evidenziato dalla Tabella 3-12, l'attività di BGYIS negli anni precedenti era normalmente interessata da forme contrattuali a tempo determinato. Nell'anno 2020, a causa dell'emergenza epidemiologica, questa fattispecie si è molto ridimensionata.

Tabella 3-12 Media dei dipendenti con contratto a tempo determinato sul totale dell'organico (dati in Full-Time Equivalent)

	2018 SACBO	2018 BGYIS	2019 SACBO	2019 BGYIS	2020 SACBO	2020 BGYIS
Media tempo determinato	2,58	54,08	1,67	54,83	2,83	20
Media totale organico	216,50	312,08	229,10	321,60	234,41	293,70
% tempo determinato	1,17%	17,27%	0,73%	17,00%	1,20%	6,80%

Le nuove assunzioni

Come già accennato in precedenza, le assunzioni avvenute nel 2020 si sono limitate a ruoli e figure essenziali, imprescindibili per l'azienda.

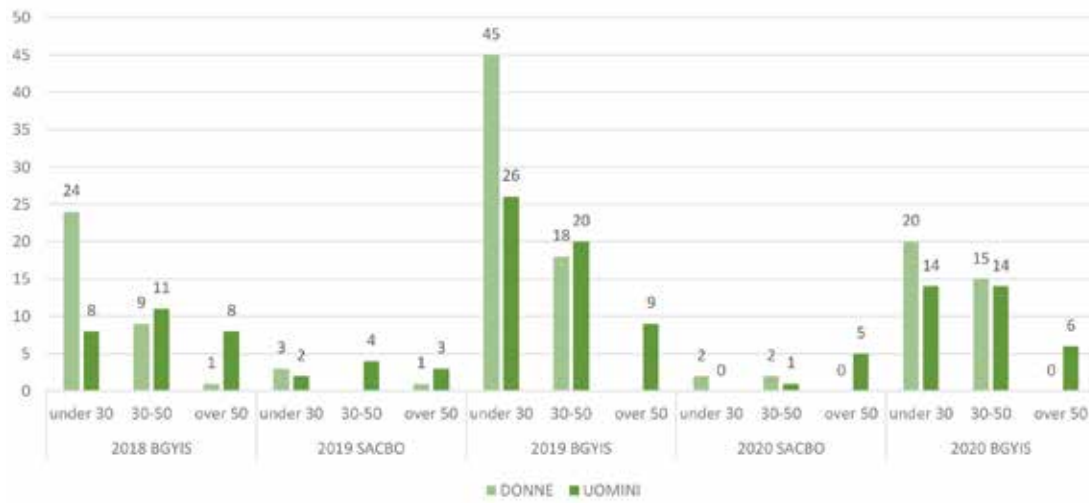
Grafico 3-10 Nuove assunzioni per genere e fascia d'età (anni 2017-2019)

La Tabella e i Grafici sottostanti rappresentano le cessazioni per il triennio preso in esame.

Tabella 3-13 Cessazioni del rapporto lavorativo anni 2017- 2019 e ragioni della cessazione

	2018 SACBO	2018 BGYIS	2019 SACBO	2019 BGYIS	2020 SACBO	2020 BGYIS
Cessione di contratto	0	5	0	4	0	3
Decesso	0	0	2	0	0	0
Dimissioni	1	4	7	8	3	1
Licenziamento	0	3	2	3	0	1
Mancato superamento periodo di prova	0	0	1	0	1	0
Pensionamento	6	0	0	1	5	2
Scadenza contratto	0	49	1	102	1	62
Totale	7	61	13	118	10	69
Totale senza cessione di contratto	7	56	13	114	13	114

Grafico 3-11 Cessazioni per genere e fascia d'età (anni 2017 -2019)



Assenteismo, astensione e tasso di ritorno al lavoro¹⁶

Tabella 3-14 Assenteismo, astensione e tasso di ritorno al lavoro

	2018 SACBO	2018 BGYIS	2019 SACBO	2019 BGYIS	2020 SACBO	2020 BGYIS
Numero e % delle ore lavorabili non sostenute per assenze infortunio	64 0,01%	1.772,5 0,3%	216 0,05%	1.897,5 0,35%	0 0,00%	2.194 0,4%
Numero e % delle ore lavorabili non sostenute per assenze malattia	9.804,5 2%	20.201,5 4%	10.675,5 2,27%	23.870 4,45%	10.675,5 2,27%	21.885,5 4,36%
Numero e % delle ore lavorabili non sostenute per cassa integrazione					90.211 18,63%	181.823 37,56%
Numero di dipendenti che hanno usufruito dei permessi Lg.104	14	20	17	15	13	15
Numero di dipendenti che hanno usufruito del diritto di congedo parentale	1	49	9	52	9	37
Numero di dipendenti che hanno usufruito di congedo straordinario o aspettativa non retribuita	2	2	1	2	1	3
Numero di dipendenti non rientrati al lavoro (cessati) alla fine del periodo di maternità	0	1	0	1	0	0
Tasso di return to work¹⁷	100%	91%	100%	90%	100%	100%

¹⁶ Il Tasso di assenteismo è stato calcolato rapportando le ore di malattia o infortunio al totale delle ore lavorabili.

¹⁷ Il Tasso di return to work (o ritorno al lavoro) è stato calcolato come rapporto tra il n. di dipendenti che sono effettivamente rientrati dopo un periodo di congedo o aspettativa e il n. totale dei dipendenti totale che avrebbero dovuto rientrare.

3.3.3 La politica retributiva

Gli interventi di politica retributiva nel corso del 2020 sono stati sospesi, in attesa della cessazione della crisi pandemica e della conseguente ripresa delle attività.

3.3.4 La formazione

L'improvvisa e devastante emergenza sanitaria causata dal diffondersi del Coronavirus, con la conseguente chiusura di diverse attività, ha indotto la Direzione Risorse Umane di SACBO a individuare e attuare soluzioni utili per il prosieguo del lavoro da casa.

La Direzione ha dapprima effettuato una mappatura del personale da abilitare alla modalità di lavoro agile, assegnando inizialmente circa 150 computer portatili ad altrettanti dipendenti per poter effettuare "smart working" e "smart learning"; poi ha predisposto, per ciascun dipendente, una "Scheda formativa individuale", inviata al rispettivo Direttore/Responsabile per programmare l'attività formativa anche in smart working.

Le lezioni d'aula sono state convertite in formazione a distanza, riunendo formatori e partecipanti in videoconferenza tramite Microsoft Teams e sono stati implementati i corsi in modalità e-learning.

Il primo corso convertito da aula in formazione a distanza è stato proprio a inizio marzo: si trattava di un importante corso tenuto dalla società Airsight, specializzata in aviation safety.

Questo nuovo tipo di formazione ha costituito un ottimo modo per rimanere uniti e attivi in un momento di grande timore e difficoltà. All'apertura dei corsi, infatti, prima dell'inizio della lezione, i partecipanti - sia di SACBO che di BGYIS - potevano vedersi, oltre che parlarsi. Si salutavano calorosamente, si raccontavano come stavano vivendo e affrontando la tremenda situazione, spesso si è assistito anche a scene commoventi.

Il corso in FAD comporta un contatto diretto con ogni singolo partecipante per verificare il corretto funzionamento del software (connessione, audio, video). Queste prove individuali, che dovevano essere un intervento prettamente tecnico - informatico da parte degli addetti della Direzione Risorse Umane si sono trasformate, spontaneamente, in un momento di vicinanza dell'Azienda nei riguardi dei collaboratori; con queste modalità formative, oltre al mantenimento e allo sviluppo delle competenze, la Direzione Risorse Umane ha contribuito a rinforzare il senso di appartenenza e il valore umano che ogni risorsa è per l'Azienda.

Mai come in questo frangente il ruolo di tutor, di supporto anche psicologico, da parte della Direzione Risorse Umane si è reso così fondamentale e prezioso per raggiungere gli obiettivi formativi e di sviluppo delle competenze, superando così le non poche incertezze regolatorie. Con perseveranza e tanta pazienza non si è mai perso di vista il risultato.

In numerose occasioni, all'apertura dei corsi hanno partecipato i manager di SACBO e BGYIS, prendendo l'occasione per informare, aggiornare e spesso rassicurare le persone presenti sugli sviluppi della situazione lavorativa.

Le persone avevano bisogno di essere aggiornate sulle competenze tecniche, certo, ma in questo difficile contesto, hanno avuto bisogno anche di relazioni umane ad alta intensità di ascolto ed empatia.

Il 7 febbraio 2020 SACBO ha ottenuto **l'accreditamento alla sezione B dell'Albo regionale degli operatori accreditati per i Servizi di Istruzione e Formazione Professionale**. L'accreditamento è l'atto con cui la Regione riconosce che l'Azienda possiede i requisiti per operare come ente di formazione e costituisce garanzia di un determinato standard qualitativo.

La scelta di accreditarsi comporta anche il sottoporsi a una serie di continue verifiche amministrative che riguardano la qualità dei servizi erogati (competenze, tecnologie, strutture utilizzate).

Il lungo e articolato processo di accreditamento, iniziato molto tempo prima (che ha richiesto anche la modifica allo statuto sociale di SACBO e la certificazione ISO 9001), è giunto proprio a ridosso del periodo di grande difficoltà che ha caratterizzato il 2020 e che ha imposto di reinventarsi e rinnovarsi per non perdere le conoscenze, le competenze degli operatori aeroportuali ma anche per non perdere la speranza e non rassegnarsi di fronte alle grandi difficoltà. In questo contesto quindi la data di accreditamento all'albo regionale degli operatori per i servizi di formazione costituisce la data di nascita "ufficiale" dell'*ACADEMY SACBO*.

Formazione del personale SACBO

Nel corso del 2020 SACBO ha erogato 8.389 ore di formazione che hanno coinvolto 245 persone di cui 232 dipendenti (ovvero il 100% dell'organico medio totale), 11 stagisti extracurricolari, 1 stagista curricolare e 1 studente in alternanza scuola lavoro.

SACBO ha così continuato il processo di valorizzazione delle competenze dei propri dipendenti in ambito manageriale, professionale e tecnico, in linea con mission, vision e valori aziendali quali: eccellenza, equilibrio, creazione di valore e responsabilità.

La tabella di seguito illustra la distribuzione delle ore per qualifica professionale:

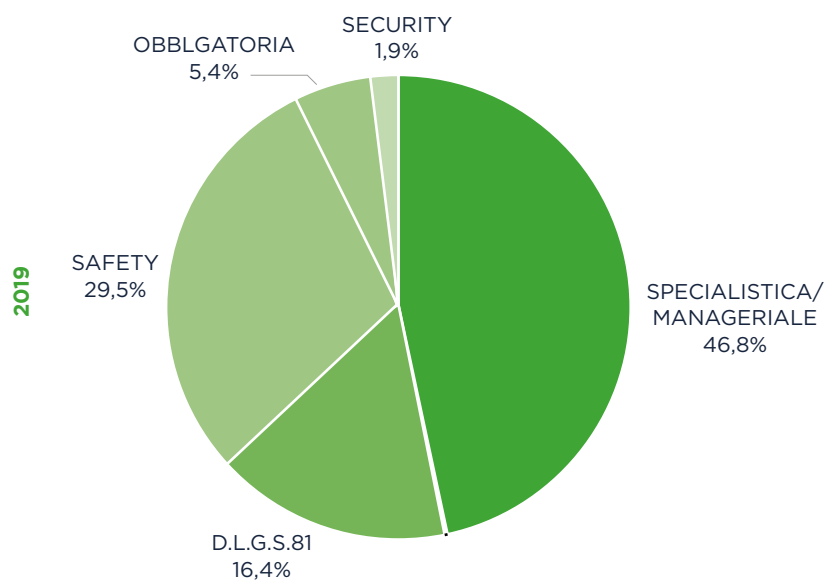
Tabella 3-14 Ore erogate per l'anno 2020 per qualifica professionale - SACBO

QUALIFICA	ORE	ORE MEDIE DIPENDENTE	DIPENDENTI COINVOLTI
DIRIGENTI	332	36,9	9
QUADRI	1.256	48,3	26
IMPIEGATI	5.802	35,8	162
OPERAI	922	26,3	35
STAGISTI E ALTERNANZA	77	5,9	13
TOTALE	8.389	34,20	245

Le attività formative sono state indirizzate ai seguenti temi:

FORMAZIONE TECNICO SPECIALISTICA	3931 ore (46,8%)
SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO	1373,5 ore (16,4%)
SAFETY	2475,5 ore (29,5 %)
FORMAZIONE OBBLIGATORIA	451 ore (5,4%)
SECURITY	158 ore (1,9 %)

Grafico 3-12 Distribuzione percentuale per tipologia di attività formativa - SACBO



Per l'erogazione dei corsi, SACBO si è avvalsa sia di propri formatori sia di qualificate società di formazione, tenendo sempre conto di quanto richiesto dalla Certificazione Qualità.

Formazione ambito D.LGS. 81/08

L'accREDITAMENTO alla sezione B dell'Albo regionale degli operatori per i servizi di istruzione e formazione rappresenta un plus per la formazione in materia di salute e sicurezza dei lavoratori: **SACBO può infatti erogare autonomamente formazione in ambito d.lgs 81/08, in modalità e-learning**, aula e formazione pratica, sia per i propri dipendenti che per terzi, conformemente alle disposizioni previste in materia dalla normativa.

Nell'ambito della formazione sulla salute e sicurezza sui luoghi di lavoro nel corso del 2020 sono state erogate 1373,5 ore di formazione.

Per diffondere la cultura della salute e sicurezza sul lavoro, SACBO ha adottato già da diversi anni una modalità formativa di aggiornamento sul d.lgs. 81/08 costituita da "pillole formative" in e-learning, relative ai rischi specifici della realtà lavorativa quotidiana.

Questa modalità ha contribuito a creare una capillare ed effettiva presa di coscienza, da parte dei lavoratori, sui rischi specifici connessi alle proprie attività.

In Tabella 3-15 viene riportata la distribuzione delle ore riguardanti la formazione in questo ambito.

In particolare, nel 2020 sono state intraprese iniziative quali il corso “Strade Sicure: La sicurezza sul lavoro inizia alla guida”, tenuto da INAIL, nonché il corso di coordinatore per la sicurezza nei cantieri.

Tabella 3-15 Distribuzione delle ore riguardanti la formazione D.Lgs. 81 - SACBO.

CORSO	ORE
D.LGS. 81/08 LAVORATORI GENERALE	271,5
D.LGS. 81/08 PREPOSTI	56
D.LGS. 81/08 PRIMO SOCCORSO	168
D.LGS. 81/08 ANTINCENDIO	190
D.LGS. 81/08 FORMAZIONE PER FORMATORI	192
D.LGS. 81/08 ASPP/RSPP	2
D.LGS. 81/08 RLS	24
PIANO DI EMERGENZA ED EVACUAZIONE	328
UTILIZZO CARRELLI ELEVATORI	8
COORDINATORE DELLA SICUREZZA NEI CANTIERI	134
TOTALE	1.373,5



Formazione del personale BGYIS

Dal 01/01/2020 al 31/12/2020 BGY International Services ha erogato 12.473 ore di formazione, coinvolgendo il 100% dell'organico con una media di 45,5 ore uomo.

La tabella illustra la distribuzione delle ore per qualifica professionale:

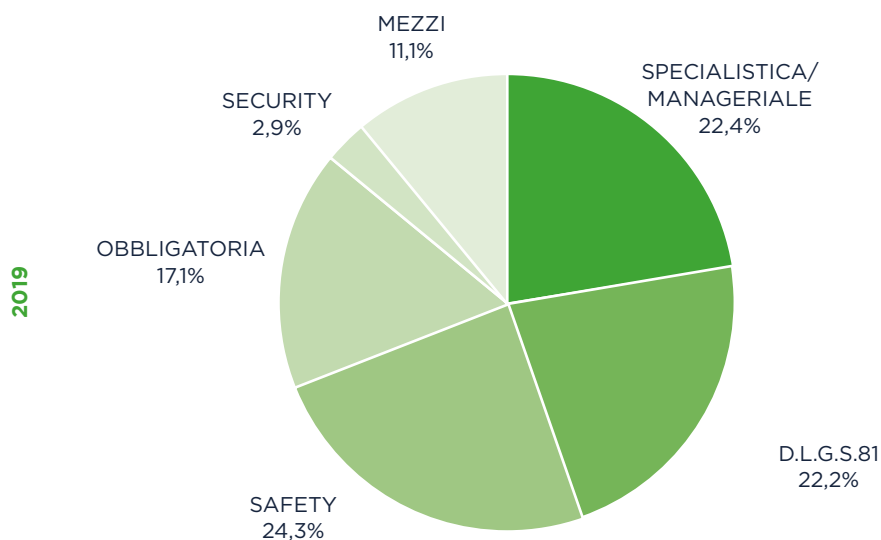
Tabella 3-16 Ore erogate per l'anno 2019 per qualifica professionale - BGYIS

RUOLO	ORE	ORE MEDIE DIPENDENTE	DIPENDENTI COINVOLTI
DIRIGENTI	20	20,0	1
QUADRI	158	52,6	3
IMPIEGATI	8.627	42,9	201
OPERAI	3.629	52,6	69
STAGISTI E ALTERNANZA	39	2,6	14
TOTALE	12.473	45,5	27

Le attività formative sono state indirizzate sui seguenti temi

- Formazione manageriale e specialistica: 2.789,3 (22,4%)
- D.lgs.81/08 salute e sicurezza sul lavoro: 2.774 (22,2%)
- Safety: 3.032 (24,3%)
- Utilizzo mezzi di rampa: 1.382,5 (11,1%)
- Security: 356 (2,9%)
- Formazione obbligatoria: 2.140 (17,1%)

Grafico 3-13 Distribuzione percentuale per tipologia di attività formativa - BGYIS



Nel corso del 2020 BGYIS ha continuato il processo di valorizzazione delle competenze dei propri dipendenti in ambito manageriale, professionale e tecnico, la cui necessità e il cui valore per il successo dell'impresa sono evidenti; ha quindi proseguito l'importante iniziativa formativa volta a potenziare lo sviluppo delle soft skills di tutto il proprio organico. In particolare, a novembre si è concluso il ciclo di incontri (in formazione a distanza) con 12 agenti di rampa, volto a sviluppare un pensiero innovativo, generatore di nuove idee, capace di affrontare le attuali sfide da prospettive differenti, da parte di tutti gli addetti.

Formazione ambito D.LGS.81/08

Nel corso del 2020 sono state erogate 2.774 ore di formazione sulla salute e sicurezza sui luoghi di lavoro (pari al 22,2% delle ore di formazione dell'anno).

In tabella si illustra l'elenco dei corsi in oggetto:

Tabella 3-17 Distribuzione delle ore riguardanti la formazione D.Lgs. 81 - BGYIS.

CORSO	ORE
PIANO DI EMERGENZA ED EVACUAZIONE	423
D.LGS. 81/08 PRIMO SOCCORSO A	102
D.LGS. 81/08 ANTINCENDIO	100
D.LGS. 81/08 FORMAZIONE PER FORMATORI	72
D.LGS. 81/08 LAVATORE GENERALE E AGGIORNAMENTO	2.053
D.LGS. 81/08 RLS	24
TOTALE	1.026

Per l'erogazione dei corsi, BGY IS si è avvalsa sia di propri formatori sia di qualificate società di formazione tenendo sempre conto di quanto richiesto dalla Certificazione Qualità.

I docenti interni BGY IS sono stati impegnati in prima linea nei corsi di formazione svolti in modalità online tramite piattaforma Microsoft Teams.

Di seguito i dati:

- Numero totale di accessi ai corsi di formazione: 555
- Numero totale di dipendenti che hanno partecipato ai corsi di formazione: 230
- Numero di eventi formativi con kick off dell'Amministratore Delegato: 77

ITS- Mobilità Sostenibile

SACBO è socio fondatore della Fondazione ITS Mobilità Sostenibile delle persone e delle merci.

La fondazione, costituita nel 2014, ha natura di diritto privato e coinvolge partner sia pubblici sia privati: istituzioni formative, aziende, associazioni di categoria, enti locali, università, centri di ricerca ed organismi a carattere internazionale, che concorrono alla formazione delle figure professionali richieste dalle imprese per affrontare le nuove sfide dei mercati in trasformazione e dell'innovazione tecnologica e organizzativa.

L'Istruzione Tecnica Superiore è un canale di alta formazione tecnica a carattere terziario che risponde alla domanda di lavoro del sistema delle imprese e dei servizi interessati dalle innovazioni tecnologiche e dalla internazionalizzazione dei mercati.

Il programma formativo è di 2.000 ore, suddiviso in due annualità, destinato a persone in possesso di Diploma, Laurea o Specializzazione IFTS e prevede un tirocinio in azienda almeno per il 40% del monte ore complessivo.

Nel triennio 2017-2019, SACBO ha ospitato in stage 27 studenti ITS, 6 dei quali sono poi stati assunti.

Una decina di dipendenti SACBO svolgono ruolo di formatori di materie specifiche nei corsi ITS.

SMART WORKING

Come già anticipato, ci si è mobilitati fin da subito per consentire ai dipendenti di effettuare smart working, fornendo pc portatili ad uso individuale, che hanno consentito il prosieguo delle attività lavorative da casa.

Grazie a strumenti digitali, circa 150 notebook e 200 tablet, allo smart working, alla totale remotizzazione delle operations e a un piano di continuity aziendale avviato sin dall'inizio dell'emergenza, è stata garantita l'erogazione dei servizi e il supporto necessario a migliorare l'utilizzo degli stessi.

Lo smart working ha permesso di reagire immediatamente a un contesto ambientale che è evoluto rapidamente nel giro di pochi giorni.

Tale metodologia di lavoro che abbiamo abbracciato immediatamente si è rivelata fondamentale per non intaccare la produttività durante il progressivo aumento delle limitazioni agli spostamenti del personale.

Tool di collaboration hanno consentito a SACBO di far interagire i team anche a distanza: applicazioni di messaggistica istantanea aziendale e i sistemi di video-conference hanno permesso di creare delle riunioni virtuali che si avvicinano molto a quelle tradizionali. Dashboard digitali condivise e tool di project management evoluti hanno reso possibile pianificare, gestire e monitorare il lavoro a distanza, condividendo le attività tra colleghi e verso aziende esterne.

Di seguito una tabella riepilogativa dei numeri dello smart working per le Aziende del gruppo SACBO:

Tabella 3-18 Smart Working - ore lavorate e dipendenti coinvolti (periodo mar-dic '20)*

	SACBO	BGYIS	TOTALE
ORE	34.268	4.809	39.077
ORE LAVORATE	222.817	151.319	374.136
% SU ORE LAVORATE	15,4%	3,2%	10,4%
DIPENDENTI COINVOLTI	159	232	391
TOTALE DIPENDENTI	232	274	506
% SU TOTALE DIPENDENTI	68,5%	84,7%	77,3%

* lavoro, e-learning, FAD, webinar frequentati da casa

FORMAZIONE PER IL PERSONALE ESTERNO (Reg. UE 139/2014)

Il Regolamento UE 139/2014 prevede che il Gestore Aeroportuale stabilisca ed attui un programma di formazione per tutto il personale aeroportuale che partecipa alle operazioni, alla manutenzione e alla gestione dell'aeroporto, e assicuri che le persone prive di scorta che operano sull'area di movimento o su altre aree operative dell'aeroporto siano adeguatamente addestrate.

Come noto tale attività è stata delegata al Direttore Risorse Umane che, nel perimetro delle proprie attività, ha assunto, quindi, anche il ruolo di Training Manager.

Nello specifico il Training Manager si occupa della formazione in ambito safety di tutto il personale, scortato, non scortato e anche di operatori terzi operanti in zona airside:

- assicurando che il personale sia adeguatamente qualificato e addestrato e dimostri di possedere le capacità necessarie all'espletamento dei propri compiti;
- garantendo che gli interventi formativi sia nella fase di progettazione, erogazione che di consuntivazione siano conformi a quanto previsto dal Regolamento UE 139/2014;
- avvalendosi di istruttori e assessor qualificati.

Nel corso del 2020 la Direzione Risorse Umane, nella propria funzione di Training Management, ha implementato in modo costante la propria piattaforma e-learning, estendendo capillarmente la formazione in materia di safety anche all'esterno dell'azienda, nel rispetto della normativa prevista dal Regolamento UE 139/2014.

Nel nostro caso le persone coinvolte sono 5.590 nel 2020.

Il Training Management di SACBO sostiene da sempre la condivisione e lo scambio delle informazioni e conoscenze in materia di safety; per questo motivo ha organizzato il terzo **Training Manager Benchmark for Aviation Safety**, in modalità video conferenza.

Il benchmark, tenutosi il 15 e 16 ottobre 2020, ha visto la partecipazione dei Training Manager degli aeroporti di Milano, Napoli, Bruxelles, Berlino, Riga, Dublino, Catania, Copenhagen, Atene, Belfast, Parma, Olbia, Pescara, Roma, Palermo. Ha partecipato anche il Process Manager Attività Infrastrutturali ENAC - Direzione Operazioni Nordovest.

Sono stati due giorni molto costruttivi di confronto e di scambio sulle best practices adottate in Europa per adattarsi alle disposizioni previste dal Regolamento UE 139/2014.

I feedback dei partecipanti al benchmark sono stati estremamente positivi sia per quanto riguarda l'organizzazione dell'evento che per i contenuti trattati, tant'è che i temi aperti durante l'incontro sono tuttora oggetto di intenso scambio di contatti tra i partecipanti.

Altra novità che riguarda da vicino il lavoro della Direzione Risorse Umane SACBO nel suo ruolo rispetto alla comunità aeroportuale è la nuova edizione del Piano Nazionale di Sicurezza, che dal 01 ottobre 2020 ha modificato il paragrafo relativo alla documentazione da produrre per il rilascio del tesserino di ingresso aeroportuale airside, rendendo obbligatorio allegare l'attestato di frequenza al corso AIRSIDE SAFETY, in ottemperanza al regolamento UE 139/2014.

Il corso è fruibile gratuitamente sulla piattaforma e-learning di SACBO. Le credenziali di accesso vengono generate dalla Direzione Risorse Umane, nella propria funzione di Training Management, che fornisce anche continua assistenza alla comunità aeroportuale nell'accesso e fruizione di tale corso.

Il corso Airside Safety è stato sviluppato dalla Direzione Risorse Umane nel 2017 ed è attualmente oggetto di revisione e riedizione per tutti i membri della comunità aeroportuale, anche in virtù delle nuove disposizioni previste dalla normativa comunitaria che richiedono il recurrent training biennale per tutti i corsi in ambito safety per tutti gli operatori aeroportuali.

TRAINING DEL PERSONALE DEL GESTORE E DEGLI ALTRI OPERATORI NEL RISPETTO DELLE LINEE GUIDA PER LA RIPRESA DEL TRAFFICO NEGLI AEROPORTI POST COVID

Il paragrafo 8.4 delle *“Linee guida ENAC per la ripresa del traffico negli aeroporti a partire dalla fase 2”* riporta:

“Mantenere aggiornata la formazione di tutto il personale rispetto a possibili nuove regole e raccomandazioni e garantire la formazione del personale per gestire le operazioni alla ripresa del traffico, è una delle sfide più difficili che il settore aeroportuale deve affrontare. La perdita di personale altamente qualificato può comportare un rischio per la sicurezza nonché un aggravio di costi.

Per il mantenimento del livello di formazione, è auspicabile che le attività di formazione iniziale e ricorrente continuino in modalità e-learning.

In caso di rientro al lavoro dopo una sospensione dell'attività è necessario un refresh per la verifica del mantenimento della professionalità”.

Come già illustrato, la Direzione Risorse Umane, nella sua funzione di Training Manager, si è prontamente attivata fin dall'inizio del lockdown per individuare e mettere in atto soluzioni utili a trovare, nella tecnologia, un ausilio al prosieguo dell'attività lavorativa e formativa da casa.

Il Training Manager di SACBO ha continuato ad adoperarsi per mantenere aggiornata la formazione di tutti gli operatori aeroportuali e, in conformità con le linee guida fornite da ENAC nonché dall'EASA SIB 2020_07, ha predisposto un pacchetto formativo "antiruggine" per tutto il personale che rientra in servizio dopo assenza di lungo periodo (60 o più giorni consecutivi):

Destinatari	Titolo progetto di formazione
tutto il personale in possesso di tesserino aeroportuale giallo / azzurro	LA SICUREZZA AEROPORTUALE INIZIA DA TE
tutto il personale in possesso di tesserino aeroportuale di colore rosso o verde	LA SICUREZZA AEROPORTUALE INIZIA DA TE
	SAFETY BELLETTIN N. 02_2020
tutto il personale in possesso di tesserino aeroportuale ADC di tipo P, A, R	LA SICUREZZA AEROPORTUALE INIZIA DA TE
	SAFETY BELLETTIN N. 02_2020
	ADC (A, P, R) REFRESHER TRAINING
agenti di rampa e tutto il personale coinvolto nelle attività di rifornimento carburante	LA SICUREZZA AEROPORTUALE INIZIA DA TE
	SAFETY BELLETTIN N. 02_2020
	ADC (A, P, R) REFRESHER TRAINING
	UTILIZZO IMPIANTO 400 HZ
operatori dei mezzi di rampa	ISP / 18 RIFORNIMENTO CARBURANTE AD UN A/M
	LA SICUREZZA AEROPORTUALE INIZIA DA TE
	SAFETY BELLETTIN N. 02_2020
	ADC (A, P, R) REFRESHER TRAINING
	UTILIZZO IMPIANTO 400 HZ
	ISP / 18 RIFORNIMENTO CARBURANTE AD UN A/M
	UTILIZZO GPU E ACU PRESSO I FINGER

I corsi di refresher devono essere svolti prima del rientro in servizio di ciascun operatore aeroportuale, come richiesto da ENAC.

La Direzione Risorse Umane ha realizzato i corsi, informato la comunità aeroportuale in proposito e fornito continua assistenza agli operatori interni ed esterni, chiarendo dubbi, fornendo supporto tecnico per l'iscrizione alla piattaforma e-learning e la fruizione dei corsi e qualsiasi altra necessità.



3.3.5 Relazioni Industriali

SACBO

Nei primi due mesi dell'anno, le relazioni industriali sono continuate all'insegna della consueta collaborazione e di una continua interazione.

Ciò ha tuttavia costituito solo il preludio di un anno fortemente caratterizzato dalla continua interazione tra azienda e sindacati, tramite incontri, al fine di poter implementare tutti quegli istituti necessari alla sopravvivenza dell'azienda, delle professionalità dei lavoratori e del delicato tema della salute e sicurezza del lavoro. Tutti temi che l'emergenza sanitaria (COVID-19), che ha colpito l'intera popolazione mondiale, ha fatto vacillare.

In ordine temporale, qui di seguito, gli argomenti trattati:

1. LA CASSA INTEGRAZIONE GUADAGNI STRAORDINARIA (CIGS):

L'azienda, in considerazione delle circostanze emergenziali e a seguito dei provvedimenti del Governo, che hanno limitato in modo decisivo il traffico aereo, ha attivato lo strumento della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria, ovvero un ammortizzatore sociale previsto dal D.lgs. 148/2015, che permette ai lavoratori di ottenere un trattamento di integrazione salariale a carico dell'INPS, a copertura delle mancate retribuzioni, per tutto il periodo di emergenza.

Con l'esclusione dei dirigenti, tutti i lavoratori sono destinatari della CIGS, compresi gli apprendisti professionalizzanti.

L'azienda, in particolare, ha attivato la CIGS a orario ridotto, che consente all'azienda di richiamare in servizio i dipendenti per esigenze organizzative.

Il Ministero del Lavoro ha quindi inizialmente approvato l'erogazione della CIGS, dal 17 marzo 2020 al 17 settembre 2020, e successivamente, ha approvato in via definitiva la CIGS fino al 17 marzo 2021.

Di seguito analisi di utilizzo CIGS:

Tabella 3-19 Percentuale di utilizzo CIGS rispetto al totale - SACBO

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	MEDIA DA APRILE
GIORNALIERI	0%	0%	4%	24%	29%	26%	25%	20%	21%	24%	30%	29%	25%
TURNISTI	0%	0%	6%	23%	34%	27%	17%	15%	17%	17%	22%	25%	22%
MEDIA MENSILE	0%	0%	5%	24%	30%	26%	22%	18%	20%	22%	28%	28%	24%

Tabella 3-20 Ore di utilizzo CIGS - SACBO

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	TOT
ORE MENSILI	-	-	1.953	9.791	11.861	10.463	9.302	7.456	7.817	8.842	10.676	12.060	90.219

Per tutto il personale coinvolto in CIGS, l'azienda ha ottenuto, inoltre, l'autorizzazione al Fondo di Solidarietà per il settore del Trasporto Aereo e del Sistema Aeroportuale, finalizzata ad ottenere un'ulteriore integrazione salariale, pari all'effettivo 80% della retribuzione dei lavoratori.

2. LA CASSA INTEGRAZIONE IN DEROGA

L'azienda ha presentato in data 22 aprile 2020, istanza di attivazione della Cassa integrazione Guadagni in Deroga, come previsto dall'art. 22 del Decreto Cura Italia, poi convertito in Legge il 29 aprile. Si tratta di un ammortizzatore sociale aggiuntivo rispetto alla Cassa integrazione guadagni Ordinaria e Straordinaria, concesso dalla Regione ove è ubicata la Società (quindi la Regione Lombardia).

Quanto sopra si è reso necessario al fine di ottenere un trattamento di integrazione salariale a carico dell'INPS, in via retroattiva, a copertura delle giornate di sospensione/riduzione di orario precedenti la decorrenza della CIGS, ovvero dal 23 Febbraio (inizio dell'emergenza) fino al 16 marzo (ultimo giorno utile ante autorizzazione della CIGS in data 17 marzo).

Sono state raccolte le volontà dei lavoratori di trasformare in CIGD le ore di ferie dell'anno 2020 godute nel periodo che va dal 23/02 al 16/03. I dipendenti che hanno optato per questa soluzione sono stati 4, per un totale di 65 ore.

3. IL COMITATO COVID:

Ai sensi dell'art. 13 del protocollo di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus Covid-19 negli ambienti di lavoro del 14/03/2020, poi modificato il 24 aprile 2020, è stato costituito il relativo Comitato.

Il suddetto Comitato è composto dai seguenti membri:

- RLS
- RSU
- RSPP
- Medico Competente
- Direttore Risorse Umane

Il Comitato si è riunito più volte in caso di novità di rilievo e di richiesta motivata della RSU/RLS, al fine di monitorare le misure messe in atto a livello aziendale, nonché proporre l'adozione di nuove misure compatibili con le disposizioni di volta in volta adottate dalle Autorità competenti, nello spirito di dar corso sul tema ad un costante, collaborativo e proattivo confronto a livello aziendale tra la Società e le Rappresentanze dei lavoratori.

4. ALTRI TEMI

Nonostante il periodo emergenziale, si è reso necessario affrontare, infine, alcuni argomenti non direttamente incentrati con l'emergenza sanitaria ma comunque meritevoli di attenzione tra cui:

- La regolamentazione della pausa dei manutentori elettrici e dei lavoratori turnisti;
- La regolamentazione circa l'installazione di nuove telecamere sul sedime aeroportuale;
- La regolamentazione del Piano Operativo di Sgombero Neve per l'anno 2020/2021;
- L'erogazione in due tranche del PDR 2019.

5. WELFARE

Nel 2020 la Direzione Risorse Umane di SACBO ha realizzato il progetto Welfare: a seguito dell'accordo sindacale sottoscritto in data 21/06/2019, l'Azienda ha previsto la possibilità per i propri dipendenti, al raggiungimento di determinati obiettivi prefissati, di destinare tutto o parte del proprio Premio di Risultato in beni e servizi di welfare.

Vista la novità e la complessità dell'argomento, la Direzione Risorse Umane ha strutturato un corso in e-learning, della durata di mezz'ora, che permettesse a ciascun dipendente di familiarizzare con la tematica, nuova e talvolta di non facile comprensione, trattando:

- che cosa è il welfare aziendale e da dove ha origine;
- in che cosa consiste il Premio di Risultato e cosa s'intende per "conversione";
- quali sono le caratteristiche di un piano di welfare aziendale;
- perché il welfare "conviene" al lavoratore;
- quali sono le modalità di iscrizione e di funzionamento della piattaforma UBIwelfare;
- quali sono le possibilità di adesione al piano di conversione;
- quali servizi è possibile utilizzare attraverso il conto welfare;
- quali sono gli step della conversione;
- come vengono gestiti gli eventuali residui sul conto welfare.

Il corso e-learning è stato arricchito da un filmato che raccoglie delle video interviste ai dipendenti con testimonianze sull'utilizzo della piattaforma e diverse esperienze di lavoratori che hanno fruito dei servizi welfare il precedente anno.

Al termine del corso e-learning, i fruitori hanno potuto prendere visione di una slide con i recapiti aziendali degli addetti della Direzione Risorse Umane, i quali si sono messi a loro disposizione per chiarire qualsiasi dubbio in merito alla tematica trattata.

Visti l'interesse, la complessità dell'argomento, la novità dello stesso, e la difficoltà venutasi a creare per la mancanza di un momento di confronto diretto, ci si è resi conto della necessità di attivare uno "Sportello virtuale welfare", cui rivolgersi in caso di dubbi o quesiti. Sin da subito, si è riscontrata un'ottima risposta di fruizione del servizio.

Lo "Sportello welfare virtuale", oltre che utile, è stato quindi un ottimo strumento per mantenere vivi i rapporti interpersonali, in un periodo in cui a tutti è stato imposto il distanziamento sociale.

In un contesto non così favorevole all'utilizzo di servizi welfare si è ottenuta una forte partecipazione all'iniziativa.

Hanno aderito 160 dipendenti (72%) per un importo totale convertito di 156.649,77€, pari al 46% del totale convertibile.

Il premio medio convertito a persona è pari a € 1.000.

Il totale welfare utilizzato ammonta a 95.385,77€, pari al 61% di quanto convertito.

Oltre alla piattaforma UBIWELFARE per la conversione volontaria del premio di risultato, ulteriori strumenti di welfare presenti in azienda sono:

- Assidai: assicurazione sanitaria per quadri e dirigenti
- Fasi: assicurazione sanitaria per dirigenti

- Fasi Open: assicurazione sanitaria per impiegati e operai assunti a tempo indeterminato
- Mensa
- Parcheggio
- Convenzione con la clinica Gavazzeni

BGYIS

Anche per BGYIS, a causa dell'emergenza sanitaria, il 2020 è stato un anno fortemente caratterizzato dalla continua interazione tra azienda e sindacati, tramite incontri, al fine di poter implementare tutti quegli istituti necessari alla sopravvivenza dell'azienda, delle professionalità dei lavoratori, e senza dimenticare il delicato tema della salute e sicurezza del lavoro.

In ordine temporale, qui di seguito, gli argomenti trattati:

1. LA CASSA INTEGRAZIONE GUADAGNI STRAORDINARIA (CIGS):

L'azienda, in considerazione delle circostanze emergenziali (COVID-19) e a seguito dei provvedimenti del Governo, che hanno limitato in modo decisivo il traffico aereo, ha attivato lo strumento della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria, ovvero un ammortizzatore sociale previsto dal D.lgs. 148/2015, che permette ai lavoratori di ottenere un trattamento di integrazione salariale a carico dell'INPS, a copertura delle mancate retribuzioni, per tutto il periodo di emergenza.

Con l'esclusione dei dirigenti, tutti i lavoratori sono destinatari della CIGS, compresi gli apprendisti professionalizzanti.

L'azienda, in particolare, ha attivato la CIGS a orario ridotto, che consente all'azienda di richiamare in servizio i dipendenti per esigenze organizzative.

Il Ministero del Lavoro ha approvato inizialmente l'erogazione della CIGS dal 17 marzo 2020 al 17 settembre 2020 e, successivamente, ha approvato in via definitiva la CIGS fino al 17 marzo 2021.

Di seguito analisi di utilizzo CIGS:

Tabella 3-21 Percentuale di utilizzo CIGS rispetto al totale - BGYIS

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	MEDIA DA APRILE
GIORNALIERI	0%	0%	12%	42%	57%	55%	31%	26%	44%	41%	48%	30%	42%
TURNISTI	0%	0%	17%	62%	75%	70%	30%	21%	38%	43%	49%	40%	48%
MEDIA MENSILE	0%	0%	17%	61%	74%	69%	30%	21%	38%	43%	49%	39%	47%

Tabella 3-22 Ore di utilizzo CIGS - BGYIS

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	TOT
ORE MENSILI	-	-	7.554	26.042	30.966	27.983	12.549	8.684	15.231	17.580	19.353	15.885	181.825

Per tutto il personale coinvolto in CIGS, l'azienda ha ottenuto, inoltre, l'autorizzazione al Fondo di Solidarietà per il settore del Trasporto Aereo e del Sistema Aeroportuale, finalizzata a ottenere un'ulteriore integrazione salariale, pari all'effettivo 80% della retribuzione dei lavoratori.

2. LA CASSA INTEGRAZIONE IN DEROGA

L'azienda ha presentato in data 22 aprile 2020, istanza di attivazione della Cassa integrazione Guadagni in Deroga, come previsto dall'art. 22 del Decreto Cura Italia, poi convertito in Legge il 29 aprile. Si tratta di un ammortizzatore sociale aggiuntivo rispetto alla Cassa integrazione guadagni Ordinaria e Straordinaria, concesso dalla Regione Lombardia.

Quanto sopra si è reso necessario al fine di ottenere un trattamento di integrazione salariale a carico dell'INPS, in via retroattiva, a copertura delle giornate di sospensione/riduzione di orario precedenti la decorrenza della CIGS, ovvero dal 23 Febbraio (inizio dell'emergenza) fino al 16 marzo (ultimo giorno utile ante autorizzazione della CIGS in data 17 marzo).

Sono state raccolte le volontà dei lavoratori di trasformare in CIGD le ore di ferie dell'anno 2020 godute nel periodo che va dal 23/02 al 16/03. I dipendenti che hanno optato per questa soluzione sono stati 23, per un totale di 465,5 ore.

3. IL COMITATO COVID

Ai sensi dell'art. 13 del protocollo di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus Covid-19 negli ambienti di lavoro del 14/03/2020, poi modificato il 24 aprile 2020, è stato costituito il relativo Comitato composto da

- RLS
- RSU
- RSPP
- Medico Competente
- Direttore Risorse Umane

Il Comitato si è riunito più volte nel seguente anno, e si è incontrato in caso di novità di rilievo e di richiesta motivata della RSU/RLS, al fine di monitorare le misure messe in atto a livello aziendale, nonché proporre l'adozione di nuove misure compatibili con le disposizioni di volta in volta adottate dalle Autorità competenti per far fronte alla situazione emergenziale, nello spirito di dar corso sul tema ad un costante, collaborativo e proattivo confronto a livello aziendale tra la Società e le Rappresentanze dei lavoratori.

4. ALTRI TEMI

Nonostante il periodo emergenziale, si è reso necessario affrontare, infine, alcuni argomenti non direttamente incentrati con l'emergenza sanitaria ma comunque meritevoli di attenzione tra cui:

- Il recesso unilaterale dell'azienda dall'accordo di flessibilità del 04/12/2017;
- L'erogazione in due tranches del PDR 2019.

In ottica di rinnovamento tecnologico delle piattaforme con la finalità di sostenere il processo di digitalizzazione aziendale è stato introdotto il nuovo sistema di Payroll che

attraverso processi di scambio web service in tempo reale ha consentito ai sistemi di ARMS (Airport Resource Management System) di garantire agli utenti la possibilità di programmare da remoto le proprie presenze e assenze e, ai responsabili, la possibilità di pianificare la copertura dei presidi operativi.

WELFARE

A seguito dell'accordo sindacale sottoscritto in data il 25 giugno 2018, BGY IS ha previsto la possibilità per i propri dipendenti, al raggiungimento di determinati obiettivi prefissati, di destinare tutto o parte del proprio Premio di Risultato in beni e servizi di welfare.

Di seguito analisi di adesione al welfare:

Hanno aderito 88 dipendenti (32%) per un importo totale convertito di 67.314,67 €, pari al 21% del totale convertibile.

Il premio medio convertito a persona è stato pari a 750€.

Il totale welfare utilizzato ammonta a 53.808.73€, pari al 80% di quanto convertito.

3.3.6 Salute e sicurezza sui luoghi di lavoro

Come già evidenziato nella prima parte del Report (paragrafo 1.9), la tutela della salute e della sicurezza sui luoghi di lavoro rappresenta un fondamentale valore aziendale.

In considerazione delle circostanze emergenziali (Covid-19) e a seguito dei provvedimenti del Governo che hanno limitato in modo decisivo la circolazione delle persone, l'azienda ha dovuto ridurre le presenze del personale, come misura di prevenzione e protezione dei lavoratori, che ha inciso sull'andamento degli indicatori.

SACBO nel 2020 ha certificato con TUV il rispetto dei protocolli di contrasto alla diffusione del Covid-19.

Come già diffusamente illustrato nel Report 2019, SACBO ha da sempre gestito con la massima attenzione le tematiche relative alla salute e sicurezza dei lavoratori e degli ambienti di lavoro, impegnandosi al conseguimento di un continuo miglioramento delle condizioni dell'ambiente lavorativo e dotandosi di una Politica per la Salute e Sicurezza, periodicamente rivista e di un Sistema di Gestione Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGSSL) in base alla norma ISO 45001:2018.

SACBO vigila sul rispetto delle normative in materia di salute e sicurezza valutando i rischi specifici delle attività e individuando le misure di prevenzione e protezione più idonee attraverso il Servizio di Prevenzione e Protezione (SPP).

Il SPP svolge controlli e ispezioni periodiche al fine di verificare la presenza e il corretto utilizzo delle misure di prevenzione e delle dotazioni di sicurezza, oltre ad effettuare analisi sugli infortuni finalizzate alla risoluzione di eventuali criticità ricorrenti attraverso la definizione di azioni correttive.

Inoltre, il SPP di SACBO si impegna a diffondere e consolidare tra tutti una cultura della sicurezza, sia evidenziando l'importanza di adottare comportamenti sicuri da parte di

tutti i collaboratori, sia proponendo al Datore di Lavoro interventi di miglioramento legati ai processi produttivi e agli ambienti di lavoro.

Il Gruppo si avvale anche di un sistema tecnologico avanzato introdotto nel 2020: RISOLVO, il software in cloud per la gestione della salute e della sicurezza sul lavoro, che SACBO ha deciso di utilizzare per migliorare le attività relative ai protocolli di sorveglianza sanitaria e sicurezza dei lavoratori.

La soluzione di RISOLVO consente di gestire la salute e la sicurezza con funzioni che dialogano tra di loro in un'unica piattaforma digitale online.

Con questo strumento SACBO può tenere sotto controllo le performance di sicurezza, con grafici e statistiche aziendali e di gruppo.

Da qualsiasi dispositivo fisso o mobile è possibile condividere la sicurezza con tutta l'azienda, profilando con precisione ogni utente e a mantenere la certificazione UNI ISO 45001:2018.

Quanto alla formazione continua in materia di sicurezza, si è già data diffusa descrizione nel paragrafo dedicato alla formazione.

Si riportano, di seguito, gli indicatori relativi al numero degli infortuni per il Gruppo SACBO.

Tabella 3-23 Gli infortuni (indici di frequenza, gravità e infortuni in itinere)

		2018	2019	2020
Indice di frequenza	numero di infortuni avvenuti ogni milione di ore lavorate	17,3	12,5	9,37
Indice di gravità	numero di giornate mediamente perse a causa di infortunio ogni 1000 giorni lavorati	0,23	0,36	0,30
Infortuni in itinere	percentuale di infortuni in itinere sugli infortuni totali	33,3%	36,3%	0,0%

Come si nota dai dati relativi all'anno 2020, non si rilevano criticità negli stessi, sia in termini di indici di frequenza e gravità, nonché di percentuale di verifica di quelli in itinere che nell'anno sono stati azzerati. In specie si evidenzia un decremento di entrambi gli indici ed in particolare dell'indice di frequenza che registra il dato più basso per il triennio di riferimento.

3.3.7 Servizi e benefici aggiuntivi per il personale dipendente e le loro famiglie

Il gruppo SACBO ha mantenuto inalterato, anche nell'anno 2019, il sistema di copertura assicurativa per l'assistenza sanitaria ai propri dipendenti. Alcune di queste forme sono previste contrattualmente (come, ad esempio, l'assicurazione sanitaria -FASI Open- per impiegati e operai assunti a tempo indeterminato prevista dal contratto nazionale o l'assicurazione sanitaria -FASI - per dirigenti prevista dal contratto nazionale dirigenti), mentre altre sono state una scelta dettata dalla policy aziendale (quali, Assidai, assicurazione sanitaria per quadri e dirigenti e la convenzione con la clinica Gavazzeni).

Il Gruppo SACBO per il periodo a partire dal 14/03/2020 fino al 31/12/2020 ha offerto a tutti i dipendenti, come reale sostegno in caso di necessità, una copertura assicurativa gratuita ad hoc in caso di infezione diagnostica di COVID-19 con ipotesi di ricovero così da sostenere con una serie di misure e indennizzi.

Inoltre il Gruppo ha offerto ai propri dipendenti a decorrere da aprile 2020 la possibilità di avvalersi di un servizio di sostegno psicologico in concomitanza della pandemia attraverso di colloqui telefonici con specialisti del settore. Ciò è stato possibile mediante l'attivazione, da parte del Gruppo stesso, di una convenzione tra le ATS di Bergamo e Milano e l'associazione EMDR, di cui fanno parte 23.000 psicologi che adottano precisi protocolli secondo i diversi tipi di traumatizzazione legati alla specifica emergenza COVID-19.

3.3.8 Conformità al codice etico e al modello di organizzazione, gestione e controllo (D.Lgs. 231/2001) da parte dei dipendenti

Come evidenziato nella parte prima del Report (paragrafo 1.8), SACBO persegue l'obiettivo di fornire a tutti i suoi dipendenti un chiaro quadro di riferimento sulle modalità da seguire nella realizzazione della attività aziendali e dei vincoli e valori ai quali attenersi.

Sono state redatte una serie di procedure interne, finalizzate ad assicurare:

1. la liceità e l'eticità dei comportamenti;
2. la rispondenza delle attività agli obiettivi istituzionali della società;
3. la chiarezza sui contenuti dell'attività e sulle relative attribuzioni di responsabilità;
4. un'adeguata segregazione delle responsabilità, in modo tale che per ogni attività vi sia sempre, di fatto, la verifica incrociata di una pluralità di soggetti;
5. adeguati controlli, nelle varie fasi di attività, mirati a garantire la rispondenza tra l'operato effettivo e quello prescritto dalle norme interne;
6. la tracciabilità dell'attività, per cui di ogni operazione svolta rimanga adeguata documentazione storica e giustificativa.

Si richiama poi quanto già segnalato nella sezione ad hoc in termini di rispetto da parte di tutti i dipendenti del modello 231, del codice etico, nonché in merito all'implementazione della policy anticorruzione e trasparenza.



3.4 SACBO E I PASSEGGERI



3.4.1 La centralità dei passeggeri

- Come riportato nella Vision del Gruppo SACBO, l'azienda deve garantire un "eccellente e sempre più efficiente servizio reso al Paese e alla mobilità".
- Tra i valori del Gruppo spicca "l'eccellenza" intesa come miglioramento continuo del proprio operato per tutti gli stakeholder coinvolti.

Il passeggero ha un ruolo centrale ai fini della ricerca di un continuo efficientamento e di un sempre più elevato miglioramento dei servizi, dei presidi e delle strutture finalizzate a garantire e promuovere il diritto alla mobilità, coerentemente con la vision e i valori aziendali. Parimenti nel 2020, la pandemia ha reso ancora più centrale l'attenzione ai passeggeri per garantire la sicurezza e la salute degli stessi.

Permangono i medesimi obiettivi individuati nei report degli anni pregressi e di più, nel 2020, sono state realizzate azioni ancora più importanti al fine di implementarli:

- Mantenimento di un'elevata attenzione al cliente;
- Sviluppo dei servizi al cliente;
- Attenzione al passeggero con esigenze specifiche e qualità del servizio;
- Sicurezza e salute del passeggero.

La pandemia e le misure adottate per la ripresa del traffico in sicurezza

Nel presente report in particolare meritano di essere segnalate e brevemente descritte le misure attuate per garantire la sicurezza del traffico dell'azione commerciale.

Il Gruppo SACBO ha immediatamente messo in atto tutte le misure precauzionali necessarie per la ripresa del traffico passeggeri sullo scalo. La prima versione delle linee guida da applicare all'interno dello scalo è stata ufficializzata il 14/05/2020 e ha subito diversi aggiornamenti nei mesi successivi in funzione dell'evoluzione del traffico e della normativa.

Fin dalla fase iniziale, al fine di essere aderenti ai principi cardine del distanziamento e della limitazione all'incrocio di flussi, il terminal nella zona landside è stato suddiviso nelle seguenti due aree:

1. Area partenze che comprende area check-in e area controlli di sicurezza accessibile solo da un ingresso dedicato per i passeggeri in partenza e da altro ingresso dedicato per gli operatori aeroportuali;
2. Area arrivi, composta dall'area dedicata agli autonoleggi, nonché da quella di uscita dei passeggeri dall'area sterile, accessibile dall'esterno da un solo ingresso dedicato.

Sono inoltre state identificate aree dedicate alla gestione di eventuali passeggeri sospetti COVID-19 attivabili tramite apposita procedura.

Sono state adottate modifiche per la gestione dei flussi rispetto alle normali operazioni pre-Emergenza COVID-19, suddividendo in diversi punti di ingresso e uscita i flussi anzidetti anche in funzione del programma voli.

Per la gestione degli imbarchi/sbarchi dei passeggeri sono utilizzate le seguenti regole:

- È privilegiato l'utilizzo di stand e gate con imbarco a piedi;
- Non è consentito lo sbarco in contro-flusso dei passeggeri direttamente all'interno dell'aerostazione. Tutti i voli in arrivo saranno di conseguenza sbarcati presso le sale arrivi.

Inoltre, all'interno dell'aerostazione sono posizionati:

- erogatori di gel disinfettante presso tutte le principali aree del terminal (area check-in, zona controlli di sicurezza, gate d'imbarco, aree arrivi);
- segnaletica a terra e cartellonistica per ricordare il distanziamento sociale in tutte le principali aree del terminal.

Oltre a ciò, vigono le seguenti regole all'interno dell'aerostazione che devono essere applicate da tutti gli utenti:

- Obbligo di indossare mascherina - a tal fine saranno predisposti appositi distributori automatici di mascherine all'interno e in prossimità degli accessi al terminal;
- Mantenimento della distanza sociale (almeno 1 metro).

Parimenti anche gli operatori aeroportuali potranno accedere al terminal previa sottoposizione al controllo temperatura. Ai varchi è presente apposita informativa sulle modalità di accesso e precauzioni da adottare.

La pulizia e l'igienizzazione dell'aeroporto viene eseguita in maniera costante dal personale specializzato dell'azienda appaltatrice con l'utilizzo di prodotti da Presidio Medico Chirurgico prestando attenzione ad alcune zone che possono essere individuate come le più frequentate e con maggiore concentrazione di passeggeri.

A inizio giornata e/o comunque una volta al giorno vengono eseguite delle pulizie approfondite, mentre durante la fascia oraria di apertura dell'aeroporto saranno previste delle pulizie di mantenimento atte a garantire una buona condizione igienica delle strutture.

Sacbo ha in dotazione un sistema di monitoraggio e gestione di tutte le componenti del sistema di condizionamento del terminal quali Unità di Trattamento Aria (UTA), gruppi frigoriferi, pompe di calore e centrali termiche. Il sistema integrato con sonde in grado di rilevare la portata d'aria in ingresso e in uscita e la relativa temperatura delle singole UTA, la temperatura e l'umidità dei vari ambienti interni asserviti dalle varie UTA. Nel corso del periodo di chiusura del terminal è stato effettuato un controllo fisico degli impianti di condizionamento e dei relativi parametri di portata dell'aria e di temperatura, così da verificare l'efficienza del sistema di monitoraggio delle sonde ed è stata eseguita una approfondita sanificazione, con prodotti adeguati, di tutte le componentistiche delle UTA stesse.

Nel corso dell'emergenza sanitaria per il COVID-19, l'aspetto tecnologico ha assunto ancor più rilevanza per attuare quelle misure di sicurezza che hanno consentito ai passeggeri di continuare a utilizzare il nostro scalo per i loro spostamenti dettati da necessità di salute e di lavoro.

Attraverso l'introduzione delle nuove tecnologie di Intelligenza Artificiale e Machine Learning si è proceduto a monitorare il distanziamento sociale dei passeggeri all'ingresso del terminal, ai check-in, nell'area accodamenti per i controlli di sicurezza e per le aree adibite al controllo dei passaporti dei passeggeri in arrivo e in partenza.

Per far percepire ai passeggeri l'attenzione che SACBO ha riposto nell'adozione delle misure di sicurezza per la sanificazione degli ambienti, in alcuni bagni delle aree di imbarco è stato realizzato un sistema per il monitoraggio degli ingressi e dell'occupazione attraverso l'analisi dei flussi video e con l'ausilio delle tecnologie di Intelligenza Artificiale e della Deep Learning.

Tale sistema produce come output un'informativa ai passeggeri attraverso dei display posizionati all'entrata del bagno che indicano il numero di persone presenti nei bagni con il relativo invito a non entrare quando si supera la soglia di 5 persone presenti contemporaneamente.

I protocolli e le certificazioni per la gestione della pandemia

L'emergenza sanitaria in corso ha reso necessario per lo scalo di Bergamo Orio al Serio porre in essere un serie di protocolli per garantire ai propri passeggeri di viaggiare in sicurezza.

Nell'ottica di accertare massimamente l'efficienza ed efficacia degli interventi di gestione della pandemia in aeroporto, SACBO ha concluso l'8 luglio 2020 il percorso di **certificazione inerente al rispetto dei protocolli di contrasto alla diffusione del Covid-19**; detta certificazione conferma l'efficacia di quanto fatto da SACBO per agevolare una ripartenza sicura delle attività aeroportuali dello scalo a seguito della chiusura imposta da specifico decreto.

Applicando metodologie che si fondano sui sistemi di gestione definiti dagli standard internazionali ISO, SACBO ha così inserito nel proprio modello di attività gli elementi necessari per l'attuazione delle best practices e dei requisiti cogenti stabiliti da ENAC e altre istituzioni per la prevenzione del COVID-19.

I requisiti citati prendono a riferimento le normative italiane e europee e beneficiano dell'esperienza del gruppo TÜV su scala globale nei progetti di gestione/mitigazione del rischio. Il completamento del processo di verifica è stato sancito dall'emissione dell'attestazione di conformità TÜV SÜD HYGIENE SYNOPSIS.

La certificazione testé citata ha condotto alla revisione delle procedure operative includendo in esse i riferimenti al Documento Tecnico Normativo (DTN) Covid-19.

A quanto detto si aggiunga che il 1° settembre 2020 l'unità Qualità e Rapporti con l'Utenza ha coordinato l'ottenimento per SACBO dell'**Airport Health Accreditation da ACI World** (l'associazione mondiale degli aeroporti).

Il programma Airport Health Accreditation fornisce agli aeroporti una valutazione, sulla base di metodologie condivise e controllate da ACI, di quanto le misure sanitarie messe in atto dal gestore aeroportuale per il contrasto alla diffusione del Covid-19 siano allineate alle linee guida e alle migliori pratiche di settore.

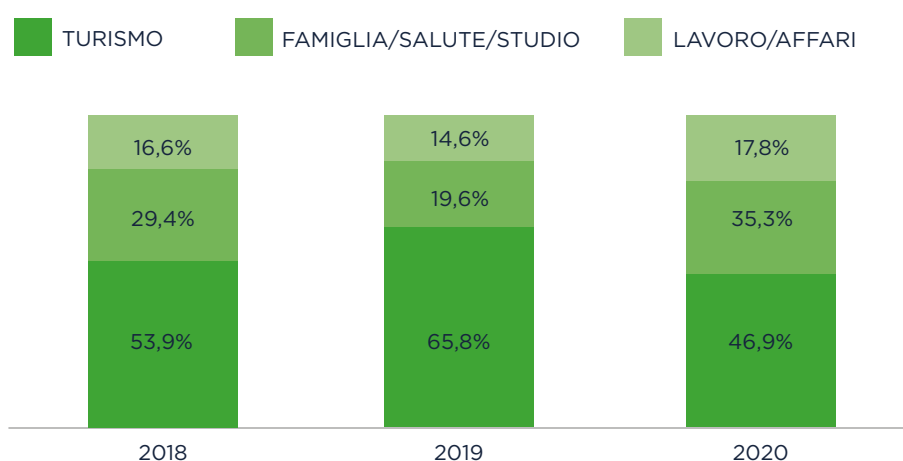
3.4.2 I passeggeri dell'Aeroporto di Milan Bergamo

Voli commerciali

Il Gruppo SACBO effettua un monitoraggio della ragione principale di viaggio dei propri passeggeri, di cui tiene conto nell'orientamento al cliente.

Nel 2020 per la motivazione del viaggio, essendo impedito in gran parte dell'anno il viaggio per turismo, hanno assunto maggiore importanza le altre: famiglia, studio, salute e lavoro.

Grafico 3-14 Composizione dei passeggeri



Per quanto riguarda le scelte dei viaggiatori in termini di destinazioni, analizzando l'anno 2020, al pari del 2019, nonostante la pandemia, permangono i flussi prevalenti in arrivo (in) e in partenza (per) l'Italia, seguito da Spagna, Inghilterra, Romania, Germania (Tabella 3-24).

Tabella 3-23 Flussi di passeggeri per voli di aviazione commerciale (n. persone) Anno 2020

PAESE	ARRIVO	PARTENZA	TOTALE
ITALIA	583.375	577.545	1.160.920
SPAGNA	235.314	230.261	465.575
INGHILTERRA	130.495	136.500	266.995
ROMANIA	119.730	121.344	241.074
GERMANIA	109.197	110.832	220.029
POLONIA	83.416	83.608	167.024
PORTOGALLO	65.800	64.686	130.486
GRECIA	48.478	46.083	94.561
MAROCCO	44.929	40.177	85.106
BULGARIA	43.941	41.158	85.099
FRANCIA	33.054	33.495	66.549
REPUBBLICA CECA	33.177	32.071	65.248
IRLANDA	30.304	32.306	62.610

BELGIO	31.007	21.249	62.256
ALBANIA	28.560	30.203	58.763
EGITTO	27.168	24.863	52.031
DANIMARCA	24.304	25.462	49.766
UNGHERIA	22.843	21.732	44.575
FEDERAZIONE RUSSA	20.763	22.849	43.612
SVEZIA	21.046	22.225	43.271
TURKEY	20.300	19.803	40.103
AUSTRIA	18.669	18.761	37.430
OLANDA	17.304	17.493	34.797
MALTA	16.811	16.842	33.653
LITHUANIA	12.098	12.301	24.399
LETTONIA	11.612	12.141	23.753
LUSSEMBURGO	10.823	10.157	20.980
UKRAINE	8.653	10.464	19.117
ISRAELE	9.644	8.294	17.938
MOLDAVIA	8.101	9.428	17.529
ESTONIA	7.573	8.644	16.217
GIORDANIA	7.001	5.812	12.813
GEORGIA	5.611	5.577	11.188
SLOVACCHIA	5.226	5.581	10.807
NORVEGIA	4.965	5.440	10.405
FINLANDIA	3.869	4.154	8.023
INDIA	2.123	3.633	5.756
SERBIA	2.891	2.519	5.410
ARMENIA	2.314	2.286	4.600
SENEGAL	953	2.333	3.286
CAPO VERDE	1.517	1.281	2.798
CROAZIA	1.286	1.367	2.653
CIPRO	786	831	1.617
ISLANDA	171	147	318
U.S.A.	248	0	248
BAHRAIN	19	26	45
KAZAKISTAN	0	15	15
SLOVENIA	3	0	3
TOTALE	1.917.472	1.913.979	3.831.451

Aviazione generale

L'aviazione generale ha avuto, al pari dell'aviazione commerciale, una notevole riduzione del 60%.

Ciò in forte contrasto con il ruolo significativo dell'anno 2019, che - come descritto nel precedente report - è stato unico ed eccezionale e aveva visto una particolare crescita concomitante e correlata ai mesi di chiusura dello scalo di Milano-Linate, ovvero luglio, agosto, settembre e ottobre.

Tabella 3-25 Flussi di passeggeri per voli di aviazione generale (n. persone)

	2018	2019	2020
GENNAIO	130	137	164
FEBBRAIO	174	143	139
MARZO	162	144	29
APRILE	203	140	46
MAGGIO	289	195	50
GIUGNO	277	223	95
LUGLIO	154	364	123
AGOSTO	145	471	323
SETTEMBRE	239	1.279	320
OTTOBRE	163	778	143
NOVEMBRE	80	101	109
DICEMBRE	111	106	71
TOTALE	2.127	4.081	1.612

3.4.3 L'attenzione al cliente passeggero

Anche nel 2020 garantire un servizio efficiente e che incontrasse la piena soddisfazione dei passeggeri è stato un obiettivo centrale per il Gruppo, che ha implementato una serie di innovazioni e ottimizzazioni, alcune già peraltro descritte nel paragrafo 3.4.1 correlate alle nuove procedure di sicurezza.

SACBO è entrata nel **programma ASQ (Airport Service Quality)** di ACI World (Airports Council International) per partecipare ad un campionamento omogeneo delle prestazioni di 350 aeroporti. Dal sito ACI la definizione di ASQ è: Airport Service Quality (ASQ) di ACI è il programma di benchmarking globale riconosciuto a livello mondiale

che misura la soddisfazione dei passeggeri che viaggiano attraverso un aeroporto. Il programma ASQ fornisce gli strumenti di ricerca e le informazioni di gestione per comprendere meglio le opinioni dei passeggeri e ciò che desiderano dai prodotti e servizi di un aeroporto.

Per ognuna delle categorie di servizio, oggetto delle interviste, viene chiesto al passeggero di esprimere un valore di gradimento in una scala da uno a cinque e il giudizio su ogni categoria contribuisce all'indice di soddisfazione complessivo (CSI), anch'esso espresso con una scala da uno a cinque.

Per l'aeroporto di Milan Bergamo il CSI totale del 2020 ammonta a 4,1 in linea con il dato degli aeroporti europei e superiore al valore medio degli scali italiani che è di 3,9.

Nell'ambito dello sviluppo delle infrastrutture aeroportuali si è registrato un incremento notevole degli investimenti per l'Information Technology che ha interessato in particolare la nuova area imbarchi extra Schengen, il sistema di smistamento bagagli e la nuova sala arrivi extra Schengen.

In particolare, si segnala l'introduzione di una nuova tecnologia per la visualizzazione al pubblico delle informazioni relative ai voli in partenza e in arrivo con l'utilizzo dei cosiddetti "**ledwall**" che hanno sostituito di fatto i tradizionali display a led aumentando notevolmente la superficie di visualizzazione, la durata (circa 10 anni) e abbassando i consumi del 50%.

Oltre alle apparecchiature informatiche per l'allestimento dei banchi gate, per la videosorveglianza, per la diffusione sonora e per il controllo accessi, sono stati installati anche sei **nuovi varchi automatici** in rispetto delle specifiche "Frontex Best Practice Operational Guidelines for Automated Border Control (ABC) System" (versione 2.0 del 31/08/2012) e a quanto stabilito dal Ministero degli Interni nel documento "Relazione Tavolo Tecnico Sistema ABC" del 26/01/2017 e successivi aggiornamenti.

Le apparecchiature installate sono dotate di tecnologia di **riconoscimento biometrico**, per consentire ai passeggeri "Extra EU" in partenza di ridurre i tempi di attesa ai controlli passaporti.

Si richiamano in nota, dare evidenza in questo report di alcuni servizi innovativi e aggiuntivi che sono stati implementati nel 2019¹⁸,

Le innovazioni anzidette costituiscono testimonianza di un continuo e costante impegno a garantire un servizio di eccellenza ai passeggeri in termini anche di rapidità delle operazioni di imbarco.

¹⁸ Ai fini di migliorare l'efficienza del servizio ai passeggeri, precisando che i miglioramenti riferiti ai passeggeri con esigenze specifiche saranno illustrati nel paragrafo dedicato.

Per ridurre i tempi di attesa e migliorare la "customer experience" dei passeggeri, sono stati installati tre "kiosk" informatici con una interfaccia utente semplice. La soluzione informatica adottata consente l'inserimento dei dati relativi allo smarrimento o al danneggiamento dei bagagli evitando le code allo sportello del "Lost&Found". Attraverso il sito web dell'aeroporto i passeggeri possono verificare l'avanzamento della propria pratica e ricevere le relative notifiche di aggiornamento. L'inizio delle attività sullo scalo di Bergamo da parte di alcuni nuovi e importanti vettori ha reso necessaria l'installazione e l'utilizzo dei loro DCS (Departure Control System) per le attività di accettazione e di imbarco dei passeggeri. Per velocizzare le operazioni di imbarco passeggeri sono state realizzate anche cinque postazioni complete di tutte le attrezzature informatiche presso l'area imbarchi "Extra Schengen".

Il costante monitoraggio dei tempi di attesa dei passeggeri durante la loro permanenza all'interno del terminal è importante per offrire un livello di servizio adeguato. Per tale scopo è stato installato un sistema per il monitoraggio dei flussi e il rilevamento dei tempi di attesa presso l'area check-in utilizzando degli appositi sensori 3D.

Per l'anno 2020, in continuità con gli anni pregressi, il Gruppo SACBO ha comunque mantenuto pur a fronte della particolarità dell'anno, la rendicontazione sui servizi offerti al passeggero e sul relativo grado di soddisfazione espresso

La rendicontazione degli indicatori, come per l'anno precedente, fa riferimento alla Carta dei servizi. La Carta dei Servizi costituisce un documento predisposto d'intesa con il Ministero dei Trasporti, e reso esecutivo dal Decreto del Consiglio dei Ministri del 30 dicembre 1998, a testimonianza dell'attenzione da parte di SACBO nel rapporto con i Passeggeri mediante un monitoraggio continuo del loro livello di soddisfazione. Questo documento è reso pubblico annualmente sulla Carta dei Servizi. La Carta dei Servizi dell'Aeroporto di Milan Bergamo è in continua evoluzione per soddisfare sempre meglio le esigenze del passeggero e per tenerlo aggiornato su quanto è stato fatto per migliorare il livello dei servizi che SACBO eroga. Nel 2020 si è ritenuto non opportuno a fronte della chiusura temporanea di molti esercizi del retail, non procedere alla rilevazione di relativi parametri di soddisfazione.

Si riportano nel seguito i principali indicatori (i cui valori specifici per il passato triennio sono riportati nella Tabella 3-26) e nello specifico:

- Tempo di attesa al check-in (nel 90% dei casi)¹⁹
- Tempo di attesa ai controlli di sicurezza (nel 90% dei casi)
- Tempo medio consegna bagagli per voli nazionali e internazionali (tempo in minuti calcolato dal block-on, ossia l'orario in cui l'aeromobile si ferma allo stand di parcheggio, alla riconsegna del primo bagaglio nel 90% dei casi)
- Numero danneggiamenti e smarrimenti bagagli

Tabella 3-25 Tempistiche relative al check-in, controlli di sicurezza e consegna bagagli

INDICATORE	DESCRIZIONE	2018	2019	2020
Tempi di attesa per check in		11'27"	11' 23"	09' 45"
Tempi di attesa controllo sicurezza		13'40"	13' 36"	13' 08"
Tempo medio consegna bagagli (voli nazionali e internazionali)	Tempi di riconsegna del primo bagaglio dal blockon dell'aeromobile	24'	22'	26'
	Tempi di riconsegna dell'ultimo bagaglio dal block-on dell'aeromobile	32'	29'	20'
Numero danneggiamenti e smarrimenti bagagli	Numero bagagli danneggiati causati da BGYIS	3.073	2.363	678
	Numero bagagli danneggiati causati ogni 1.000 passeggeri	0,54	0,39	0,67
	Numero bagagli complessivi disguidati in partenza (non riconsegnati al nastro ritiro bagagli dell'aeroporto di destinazione) di competenza dello scalo	1.262	1.363	372
	Numero bagagli complessivi disguidati in partenza (non riconsegnati al nastro ritiro bagagli dell'aeroporto di destinazione) di competenza dello scalo ogni 1.000 passeggeri	0,2	0,2	0,3

¹⁹ La considerazione del novantesimo percentile è imposta da ENAC con la circolare GEN06.

Il Gruppo SACBO ha garantito anche nel 2020 un servizio di adeguato livello e qualità, pur nell'ambito di ogni difficoltà correlata all'emergenza sanitaria, che ha comportato notevoli rallentamenti alla fase dei controlli per le verifiche connesse ai protocolli COVID-19 per ogni passeggero in partenza.

Si ricorda che i gradi di soddisfazione sono rilevati da una società esterna qualificata (BDS Consulting Srl del gruppo Soges Holding Company certificato UNI EN ISO 9001:2015) a cui è stata affidata la "Customer Satisfaction Survey".

Il livello di soddisfazione del cliente è costantemente monitorato da SACBO con riferimento ai vari aspetti che riguardano il comfort del passeggero durante la sua permanenza in aeroporto. I diversi indicatori di performance sono riportati nella Tabella 3-27:

Tabella 3-27 Soddisfazione dei passeggeri

SERVIZIO	INDICATORE	2018	2019	2020
Percezione sulla disponibilità dei carrelli portabagagli.	% passeggeri soddisfatti	86%	90%	91%
Percezione sull'efficienza dei sistemi di trasferimento pax (scale mobili, ascensori, people mover, ecc.).	% passeggeri soddisfatti	97%	97%	98%
Percezione sull'efficienza impianti di climatizzazione.	% passeggeri soddisfatti	93%	95%	94%
Percezione sul livello di comfort complessivo dell'aerostazione.	% passeggeri soddisfatti	93%	96%	98%
Percezione sul livello di pulizia e funzionalità delle toilettes.	% passeggeri soddisfatti	81%	87%	96%
Percezione sul livello di pulizia aerostazione.	% passeggeri soddisfatti	95%	96%	98%

I dati riportati nelle tabelle mostrano che la soddisfazione del passeggero anche per l'anno 2020 si attesta su valori assai elevati con un incremento rilevante in alcune aree. La valutazione complessiva riportata nella Tabella 3-28 rimane su livelli molto alti.

Tabella 3-28 Customer Satisfaction Index complessivo

INDICATORE	2018	2019	2020
% passeggeri soddisfatti	95,8%	95,9%	95,7%

Un tema di particolare rilevanza, che si connette ad altre aree di rendicontazione, è relativo all'**accessibilità**.

Si ricorda che, con riferimento ai parcheggi, il gruppo SACBO ha effettuato significativi investimenti per consentire un livello di servizio idoneo e adeguato. In particolare, sono state incrementate le aree a parcheggio negli anni 2016 e 2018, con la **creazione** di più di duemila **stalli auto**, prevedendo parcheggi più periferici, un parcheggio **Kiss and fly**, attivazione accessi **Telepass** e rivedendo la **viabilità di accesso** ai parcheggi per aumentare la fluidità.

Nel 2020 la configurazione dei parcheggi è rimasta invariata così andando a consolidare la situazione dell'anno precedente. Il dato riferito al numero dei parcheggi è quindi il medesimo; tuttavia gli eventi tragici del 2020 hanno forzato la chiusura temporanea del parcheggio P3 da metà marzo e imposto l'interruzione della circolazione della navetta, diventata superflua vista la mancanza di auto al P3.

Tabella 3-29 Numero parcheggi

INDICATORE	2018	2019	2020
Parcheggi disponibili	8.020	8.020	8.020

Quanto alla scelta del parcheggio risultano importanti: 1 la vicinanza dal terminal (76%), 2 La sicurezza dell'auto (69%), 3 La positiva esperienza passata (59%), 4 Il prezzo della sosta (58%).

Inoltre, SACBO, per il 2020, ha comunque rilevato il grado di soddisfazione relativa all'accessibilità (non sono stati rilevati i livelli di soddisfazione degli utilizzatori dei parcheggi a causa della pandemia) .

Tabella 3-30 Livello soddisfazione relativa all'accessibilità

INDICATORE	2018	2019	2020
Adeguatezza dei collegamenti città/aeroporto	94,8%	96,6%	96,5%
Disponibilità, frequenza e prezzo bus	92,3%	96,2%	94,0%
Puntualità dei collegamenti bus	97,2%	95,9%	96,0%
Disponibilità, frequenza, prezzo taxi	87,2%	94,2%	88,6%
Chiarezza, comprensibilità efficacia segnaletica esterna	95,4%	94,7%	95,0%

Tutti i dati riportati sono reperibili e costantemente aggiornati nella carta dei servizi pubblicata al seguente link <https://www.milanbergamoairport.it/it/carta-dei-servizi/>.

In particolare, rilevano altresì nell'ambito della tematica all'esame, i servizi di trasporto forniti per raggiungere lo scalo. La forte espansione dei servizi anzidetti e in specie di express coaches, a cui avevamo assistito negli ultimi anni, ha subito una forte battuta

di arresto e il servizio è stato garantito in numero proporzionale e adeguato al numero effettivo di passeggeri (drasticamente calato).²⁰

Tuttavia sono da segnalare nel 2020, i seguenti fatti significativi:

- nuove implementazioni sulle campagne pubblicitarie Google ads, con revisione del budget di spesa per le singole campagne;
- istituzione di una nuova tariffa “covid”, che prevede una scontistica del 20% rispetto alla tariffazione standard web per le prenotazioni al P2;
- nuovo accordo con Telepass che permette il pagamento posticipato di 3 mesi dalla sosta;
- attivata polizza assicurativa che permette al cliente, con un supplemento di 1€ in fase di acquisto, di annullare la prenotazione online del parcheggio;
- attivata la possibilità, per le prenotazioni online, di cambio gratuito della data di sosta;
- realizzate campagne promozionali estiva e Black Friday in collaborazione con ViaMilano Parking;
- supporto ai passeggeri in merito agli annullamenti, fornendo loro tutte le informazioni necessarie per ottenere un cambio di prenotazione, un voucher o un rimborso della sosta, interfacciandosi con Sea, Ryanair e Parkcloud;
- realizzazione pensilina pedonale al P2 come previsto dagli accordi con Sea per apportare migliorie ai parcheggi;
- supporto all’attivazione telecamere al Fast Park, con collegamento alla Control Room, al fine di monitorare l’area dei rent-a-car.

Quanto poi ai diversi esercizi commerciali in aerostazione, che costituiscono un importante servizio a favore del passeggero e delle sue necessità, nel 2020 sono rimaste inalterate le tipologia di servizi e negozi presenti anche se alcuni esercizi sono cessati a seguito della scadenza del contratto e della crisi conseguente alla pandemia (ad oggi si annoverano: bar e ristorazione (15), retail (39), autonoleggiatori (11) e servizi al passeggero (28) come a titolo esemplificativo cambia valute, servizi di banca, servizi di collegamento a mezzo autobus (6)).

Tabella 3-31 Numero servizi per i passeggeri

TIPOLOGIA DI SERVIZIO	2018	2019	2020
TRASPORTO	6	6	6
NOLEGGIO VETTURE	14	13	11
TELEFONIA	3	3	3
BAGAGLI	3	3	3
FARMACIA/SANITARIO	2	2	2
CAMBIIVALUTE	1	1	1
FOTOTESSERE	1	1	1
TOTALE	30	30	28

²⁰ Nel quinquennio 2015-2019 si era dato corso - come già evidenziato nei report anno 2018 e in quello dell’anno successivo - al potenziamento delle connessioni tramite servizi di express coaches (in termini di aumento del numero e della frequenza di servizi di connessione con le maggiori città limitrofe (Milano, Torino, Brescia, Venezia, etc.) e maggiori attrazioni turistiche (e.g. Gardaland) tramite autobus. Nel sito dello scalo di Milan Bergamo è stata costituita una sezione ad hoc che indica le società operanti in tali servizi e le destinazioni raggiungibili [hiips://www.milanbergamoairport.it/it/autobus/](https://www.milanbergamoairport.it/it/autobus/).

Tabella 3-32 Numero di negozi e di ristoro

TIPOLOGIA DI ESERCIZIO	2018	2019	2020
BAR, RISTORANTI, FAST FOOD	15	16	15
NEGOZI RETAIL	46	44	39

A causa dei diversi periodi di lockdown che ci sono succeduti nel corso dell'anno con il drastico calo delle attività e dei voli, la maggior parte degli esercizi commerciali sono rimasti chiusi (non hanno riaperto a seguito del primo lockdown), pur garantendo un minimo di servizi ed esercizi essenziali ai passeggeri (quali i punto di ristoro). Per tale ragione non è stato rilevato neppure il grado di soddisfazione dei passeggeri con riferimento agli esercizi commerciali e ai servizi presenti in aerostazione, a differenza degli anni pregressi, dato che i vari indicatori non sarebbero stati rappresentativi e significativi.²¹

²¹ Al fine di meglio rilevare i comportamenti dei clienti e orientare l'offerta ai loro bisogni; a partire dal 2016 il Gruppo SACBO ha fornito attrezzature e consulenza agli Affidatari Retail e Food presenti in aerostazione, al fine di adeguare il software gestionale dei negozi e permettere la creazione di un flusso dati che colleghi gli scontrini emessi con le carte d'imbarco dei passeggeri che effettuano gli acquisti aeroportuali. Il progetto è denominato "Airpos" e ha, tra i vari obiettivi, quello di collegare gli acquisti con la lettura delle carte di imbarco, incrociando le informazioni



3.4.4 Attenzione per passeggeri con esigenze specifiche

L'importanza del tema all'esame, come già descritto nel report anno 2018 e che per completezza si richiama, ha visto l'introduzione di dettagliate procedure che recepiscono quanto previsto dalle vigenti norme europee (Regolamento CE 1107/2006). L'assistenza speciale può riguardare: passeggeri con necessità di sedia a rotelle, con menomazione dell'udito o dell'udito e della parola; con menomazione della vista (non vedente o ipovedente), oppure con problemi intellettivi o comportamentali. È possibile **richiedere assistenza** dalla cassa parcheggi autovetture a sosta breve, dall'ingresso del parcheggio a lunga sosta, dall'ingresso dell'aerostazione, dove è previsto l'inizio percorso non vedenti, e dall'ufficio informazioni. Il personale dedicato si prende **cura del passeggero**, accompagnandolo nella fase di accettazione, nel transito dai filtri di sicurezza e, da qui, dopo l'eventuale sosta presso la sala di attesa dedicata (**Sala Amica**), all'imbarco. SACBO è inoltre dotata di sedie a rotelle e di moderni mezzi elevatori (**ambulift**) che permettono l'imbarco sugli aeromobili in condizioni di comfort ottimale. L'accesso all'aeroporto è agevolato da marciapiedi muniti di rampe a limitata pendenza e da **percorsi preferenziali** per non vedenti. Anche all'interno dell'aerostazione vi sono percorsi preferenziali per non vedenti, oltre ad ascensori e servizi igienici appositamente predisposti per coloro che hanno difficoltà nel deambulare.

Con riferimento al Regolamento (CE) 1107/2006 e alla costante attenzione ai PRM (Passeggeri con ridotta mobilità) è stata sviluppata un'ulteriore integrazione al sistema di gestione dei PRM per poter rilevare anche la tempistica relativa ai tempi di imbarco e sbarco, con la conseguente produzione di report giornalieri automatici a servizio anche di Enac per il controllo delle attività relative ai PRM.

SACBO, a fine ottobre 2020 ha attivato la nuova Sala Amica per la gestione dei Passeggeri a Ridotta Mobilità, (PRM) posizionata al primo piano del terminal partenze, e contestualmente rivisto le procedure di imbarco dei PRM, rendendo i percorsi più agevoli e confortevoli.

La nuova Sala Amica è stata visitata dai rappresentanti delle associazioni diversamente abili. Al termine della visita detti rappresentanti hanno attestato che l'intero processo di assistenza, la conformazione della Sala Amica e l'uso del mezzo elevatore per l'imbarco garantiscono il rispetto delle vigenti normative e il confortevole utilizzo dell'aeroporto da parte dei soggetti diversamente abili. La nuova Sala Amica è dotata di due bagni idonei all'utilizzo da parte dei diversamente abili, accesso alla sala fumatori, due distinte aree di attesa e arredi che ne permettono il confortevole uso. Il flusso di accesso e uscita alla/dalla Sala Amica è unidirezionale in modo da evitare flussi contrapposti.

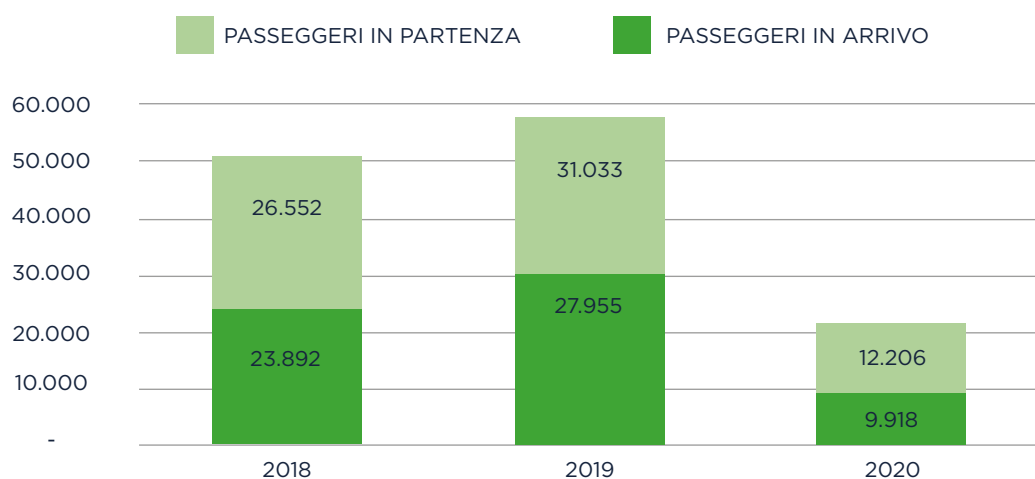
SACBO aderisce, inoltre, al progetto "**Autismo, in viaggio attraverso l'aeroporto**" ideato dall'ENAC, con la collaborazione delle associazioni di settore e delle società di gestione aeroportuale, che intende fornire alcune semplici raccomandazioni ed elementari strategie rivolte agli accompagnatori per aiutare bambini e adulti autistici ad accettare serenamente il loro percorso di viaggio. SACBO è preparata all'accoglienza di soggetti autistici, afferenti alla categoria DPNA (passeggero con problemi intellettivi o comportamentali), con strutture, servizi e personale specializzato a loro dedicati. Allo scopo di fornire un'assistenza adeguata e personalizzata, confacente ai bisogni del singolo soggetto autistico, SACBO ha attivato specifiche iniziative finalizzate a coinvolgere i centri diurni, le strutture di supporto, le associazioni organizzate sul territorio, che siano in grado di affiancare la famiglia e/o l'accompagnatore nella fase

di preparazione e nei preliminari del viaggio aereo.

È importante evidenziare come tale servizio non sia effettuato indistintamente in tutti gli aeroporti e ciò dimostri la centralità del ruolo del passeggero e del diritto alla mobilità per tutti, compresi i soggetti con disabilità mentale e le loro famiglie.

Nel 2020, il numero dei PRM è diminuito notevolmente come quello dei passeggeri in generale, il servizio PRM è stato fornito a 22.124 PRM, di cui in partenza 12.206 e in arrivo 9.918.

Grafico 3-15 Numero PRM



La qualità del servizio viene valutata mediante indicatori ottenuti sia tramite il ricorso d una società esterna, sia utilizzando questionari in più lingue proposti ai PRM dagli addetti di Sala Amica.

La soddisfazione complessiva dei passeggeri che fruiscono del servizio si mantiene sempre su valori significativamente superiori al 90%. Di seguito (Tabella 3-33) i dati, disarticolati nei vari aspetti analizzati:

Tabella 3-33 Livello di soddisfazione dei PRM

INDICATORE	2018	2019	2020
Percezione sullo stato e sulla funzionalità dei mezzi/attrezzature in dotazione	98,2%	95,8%	98,5%
Percezione sull'adeguatezza della formazione del personale	98,1%	97,3%	98,0%
Percezione sull'efficacia e sull'accessibilità delle informazioni, comunicazioni e segnaletica aeroportuale interna	93,8%	95,1%	97,6%
Percezione sull'assistenza PRM	98,6%	95,0%	99,0%
Percezione del livello di accessibilità e fruibilità delle infrastrutture aeroportuali: parcheggio, citofoni di chiamata, sale dedicate, servizi igienici, ecc	94,8%	92,2%	99,2%
Percezione sugli spazi dedicati per la sosta dei PRM (es. Sala Amica)	96,5%	98,0%	99,2%
Percezione della cortesia del personale (infopoint, security, personale dedicato all'assistenza speciale)	97,4%	97,0%	98,8%
Percezione sulla professionalità del personale dedicato all'erogazione delle assistenze speciali ai PRM	98,9%	98,1%	97,6%

3.4.5 Sicurezza del passeggero

Il servizio per i controlli di sicurezza dei passeggeri e del bagaglio a mano viene effettuato presso le postazioni di sicurezza centrali, dotate ciascuna di apparecchiatura radiogena (RX), metal detector a transito (WTMD) (ognuna di queste interconnessa attraverso apposito Netserver per la gestione e il monitoraggio da remoto delle stesse) metal detector portatile (HHDM) e dispositivo elettronico per la lettura delle carte d'imbarco, con l'aggiunta di **rilevatori di tracce di esplosivo (ETD)** e **analizzatori di liquidi (EMA 3)**, condivisi indicativamente ogni due postazioni in relazione al numero di postazioni operative.

Tutte le apparecchiature radiogene sono dotate di T.I.P. (Threat Image Projection) e risultano aggiornate secondo i più recenti standard europei.

Le postazioni di sicurezza sono presidiate ciascuna da una squadra tipo composta da n.4 Guardie Giurate in possesso di specifica certificazione ENAC, dove almeno un componente di tale squadra deve essere di sesso femminile e uno con funzione di Supervisore.

Il controllo dei bagagli da stiva (o più propriamente detti registrati) imbarcati presso le postazioni check-in avviene invece tramite un sistema di apparecchiature radiogene, capaci di identificare esplosivi e oggetti pericolosi, posizionate presso l'area di smistamento bagagli. SACBO, al fine di uniformarsi alla nuova legislazione dell'Unione europea in termini di Security e con l'intento di migliorare costantemente la sicurezza del passeggero, ha provveduto ad acquistare, con prossima installazione, apparecchiature di **controllo dei bagagli da stiva di ultima generazione** (EDS standard 3 - Explosive Detection System). L'importante investimento in termini economici effettuato da SACBO rimarca, ancora una volta, la continua attenzione e impegno del Gestore verso la sicurezza di tutta la Comunità aeroportuale.

Tabella 3-34 Numeri relativi ai controlli sui passeggeri

Anno	Passeggeri in partenza n°	Var. %	Addetti di Sicurezza n° (GG)	Var. %	Postazioni di Sicurezza n°
2015	5.208.661	/	160	/	13
2016	5.589.998	7%	175	9%	15
2017	6.165.967	10%	190	9%	15
2018	6.472.118	5%	205	8%	15
2019	6.916.251	7%	210	2%	15
2020*	---	---	---	---	---

*Appare privo di utilità e non rappresentativo procedere alla determinazione dell'indicatore numerico proposto per gli anni pregressi, atteso che il limitato numero di passeggeri renderebbe i valori di scostamento di variazione percentuale non corrispondenti alla situazione verosimile.

Con riferimento all'anno 2020, si segnala che il numero degli addetti alla sicurezza così come il numero delle postazioni di sicurezza è rimasto immutato; è lapalissiano che a contrazione del traffico aereo ha comportato un adeguamento dell'uso delle postazioni di sicurezza e del correlato numero di addetti effettivamente impegnati in proporzione al ridotto numero di voli e movimenti.

3.4.6 Il sistema di safety management

Il Safety Management System è il sistema di gestione della airside safety.

L'airside safety è la sicurezza operativa che si raggiunge attraverso il rispetto delle procedure, l'identificazione dei pericoli e la gestione dei rischi connessi. Il suo obiettivo è la prevenzione degli eventi aeronautici come, ad esempio, incidenti che coinvolgono persone, mezzi e/o aeromobili.

Essa è di massima importanza, perché muoversi con serenità all'interno dell'airside è fondamentale per un aeroporto che ha a cuore la sicurezza di operatori e passeggeri.

L'SMS, dunque, è il sistema adottato da SACBO per garantire che le operazioni aeroportuali si svolgano nelle condizioni di sicurezza prefissate, valutando l'efficacia del sistema stesso e agendo per perseguire il fine del continuo miglioramento.

L'obiettivo principale dell'SMS è la prevenzione da potenziali incidenti assicurando, attraverso azioni mitigative e preventive implementate ed efficaci, il raggiungimento di un livello di sicurezza accettabile e controllabile. Lo scopo del sistema si realizza nell'ottenere

L'SMS si avvale di vari strumenti per poter svolgere la sua funzione:

- gruppi di lavoro con i soggetti e gli enti presenti o aventi funzioni legate all'aeroporto;
- comitati di safety, ossia comitati legati alla gestione delle emergenze di tipo aeronautico;
- gruppi dedicati a temi specifici;
- audit e ispezioni per il monitoraggio continuo dei processi e delle procedure;
- investigazioni sugli eventi;
- Reporting System - il sistema di segnalazione di eventi di safety da parte dei soggetti operanti in aeroporto.

Fondamentale è la diffusione di una positiva cultura della sicurezza che sia obiettiva e presente a tutti i livelli e in tutti i soggetti che operano in aeroporto, mantenendo il concetto per il quale la safety è responsabilità primaria di tutti i manager e dipendenti.

Auditing

L'attività di auditing di conformità e di safety - con verifiche di tipo sia documentale sia di campo - viene condotta a 360°, in relazione alle procedure e ai processi riguardanti:

- il Gestore Aeroportuale - SACBO;
- le organizzazioni contrattualizzate che operano o che forniscono servizi in aeroporto per conto di SACBO, con incarichi legati alla sicurezza delle operazioni, c.d. contracted activities;
- le parti terze, cioè altre organizzazioni del settore attive presso l'aerodromo.

In tal modo SACBO garantisce un monitoraggio completo di tutte le attività afferenti alla sicurezza delle operazioni, riducendo in modo significativo i rischi a essa correlati.

Emergenze aeronautiche

Estrema rilevanza ha per SACBO la gestione delle emergenze. In tal senso il Safety Management System serve a valutare in modo sistemico e specifico il Piano di Incidente Aereo, con esercitazioni parziali e totali che coinvolgono tutti i soggetti che possano intervenire in una determinata emergenza; tali soggetti, pubblici e privati, sono chiamati periodicamente a partecipare al comitato Aerodrome Emergency Committee, tenuto al fine di valutare senza soluzione di continuità pericoli e rischi legati alla gestione e alla conduzione dell'azione di salvaguardia di passeggeri e comunità aeroportuale tutta.

In questo modo si mira a garantire che eventi indesiderati possano essere affrontati in modo compatto e coordinato da parte di tutte le figure coinvolte.

Sempre al fine del continuo miglioramento dei processi, l'SMS partecipa in modo attivo a un progetto completamente innovativo di SACBO, nato contestualmente all'attivazione di un gruppo di lavoro multidisciplinare sulle emergenze di ogni genere riguardanti l'aeroporto. In tale gruppo di lavoro vengono analizzati i processi e le attività che possono essere efficientate per trovare strumenti pratici da utilizzare nei momenti di contingency, e si procede con l'obiettivo di garantire un approccio sistematico e integrato che possa assicurare una gestione sempre più efficace delle criticità, ponendo al primo posto la sicurezza degli utenti e la business continuity.

3.4.7 La comunicazione esterna

A supporto della cosiddetta "Customer engagement" è stato sviluppato un "**Captive portal**" per consentire ai passeggeri di migliorare la loro permanenza presso il nostro scalo utilizzando gratuitamente la connettività ad Internet attraverso la rete Wi-Fi.

Per consentire agli utenti di avere una maggiore facilità nel rinvenire notizie e informazioni utili relativi ai parcheggi è stato realizzato il **nuovo sito web** www.parcheggiaeroporto.com.

Il gruppo SACBO pone particolare attenzione al dialogo con i suoi stakeholder, anche attraverso il proprio sito e i social media. Il numero di visitatori del sito e di follower è riportato nella Tabella 3-35, evidenziando un progressivo ampliamento dei canali e del numero di interlocutori interessati.



Tabella 3-35 Numero visitatori sito e social network - SACBO

PIATTAFORMA	2018	2019	2020
Visitatori sito da PC	1.040.773	901.730	386.355
Visitatori sito da tablet	190.118	141.355	28.659
Visitatori sito da mobile	1.820.420	1.898.280	623.730
Totale visitatori sito	3.051.311	2.941.338	1.033.140
Followers Facebook	36.870	41.063	44.792
Followers Instagram	2.265	3.400	4.207
Followers Twitter	721	1.038	1.417

In particolare è interessante notare come nel 2020, nonostante la pandemia, i numeri correlati alle piattaforme digitali siano rimasti comunque elevati soprattutto a fronte della sospensione del traffico di aviazione commerciale per alcune mensilità.

Dal 2019 si è dato corso anche al rilevamento dei primi tre indicatori inerenti agli accessi al sito internet della società BGYIS, creato nell'anno 2019 stesso da parte dell'utenza.

Il rilevamento per l'anno 2020 ha dato i seguenti risultati:

Tabella 3-35 Numero visitatori sito e social network - BGYIS

PIATTAFORMA	2018	2019	2020
Visitatori sito da PC	---	2.582	2.206
Visitatori sito da tablet	---	144	57
Visitatori sito da mobile	---	2.124	1.262
Totale visitatori sito	---	4.850	3.525



3.5 SACBO E LE COMPAGNIE AEREE



3.5.1. La Politica di gestione delle relazioni con le compagnie aeree

Il Gruppo SACBO e tutti gli attori coinvolti nella sua attività economico-operativa dedicano la massima attenzione alla gestione dei rapporti con le compagnie aeree operanti nello scalo di Milan Bergamo. Come ricordato nella parte iniziale di questo documento, le compagnie aeree assolvono un ruolo fondamentale tanto per SACBO quanto per l'intero sistema economico e produttivo, garantendo la connettività domestica e internazionale attraverso la circolazione delle persone e delle merci. La gestione delle relazioni con le compagnie aeree necessita pertanto di essere guidata da un'adeguata politica commerciale, tale da tutelare sia gli interessi dell'aeroporto che quelli dei soggetti coinvolti nello sviluppo del traffico aereo. A questo riguardo, gli studi, le analisi e le ricerche effettuati da SACBO hanno avuto la finalità di comprendere due aspetti interconnessi: da un lato, il livello quantitativo e qualitativo della domanda in termini di servizi (aerei e non) da parte dei passeggeri attuali e potenziali, dall'altro, l'analisi delle iniziative più efficaci a soddisfare queste richieste. In questo senso, la politica commerciale di SACBO è orientata alla costante ricerca di nuovi partner commerciali con l'obiettivo di migliorare la connettività dello scalo di Milan Bergamo. Attività fondamentale per la crescita dello scalo è sia quella di attrarre nuove compagnie aeree, ma anche quella di curare i rapporti con le compagnie già operanti, in modo tale da consentirne il radicamento e il consolidamento. In particolare, a seguito del drastico calo di traffico determinato dall'epidemia da COVID-19, SACBO si sta impegnando su diversi fronti per cercare di recuperare i volumi raggiunti in precedenza. Per poter raggiungere tale obiettivo è fondamentale sia rinsaldare i rapporti commerciali con gli operatori già attivi sullo scalo quanto ricercare nuovi partner, sfruttando le nuove opportunità che possono aprirsi in considerazione del mutato scenario globale. La finalità principale rimane quella di aumentare il traffico sullo scalo sia attraverso l'apertura di nuove rotte che il consolidamento di quelle già esistenti. La sintesi tra ricerca di nuovi "mercati" e il "consolidamento" di quelli esistenti è stata ed è al centro delle politiche commerciali di SACBO e continuerà ancor più a esserlo negli anni a venire. Queste politiche, altresì, guidano le modalità attraverso cui SACBO gestisce il rapporto con le varie compagnie aeree. Dopo il record storico di passeggeri registrato nel 2019 (oltre 13.8 milioni) il 2020 ha subito una brusca e pesante battuta d'arresto a causa della diffusione dell'epidemia di COVID-19. Il totale dei passeggeri transitati su Milan Bergamo è stato di 3.833.063, il 72,3% in meno rispetto all'anno precedente, riportando lo scalo ai volumi di traffico ante 2005.

Nonostante il difficile scenario, nel corso del 2020 non sono mancate le novità. Un nuovo vettore (Air Albania) ha debuttato sullo scalo inaugurando un nuovo collegamento con Tirana. Sempre su Tirana ha esordito anche Wizz Air con un collegamento plurisettimanale. Da segnalare anche l'avvio del nuovo collegamento diretto per il Senegal, novità assoluta per il nostro scalo, operato da Blue Panorama. Altra importante novità è stata l'avvio di nuove catene charter per l'India con destinazione Amritsar-Nuova Delhi, operate dai vettori indiani IndiGO e SpiceJet. Tali voli sono stati operati con cadenza regolare e, in alcuni periodi, anche con più frequenze settimanali.

Il numero totale di destinazioni servite attraverso voli di linea è stato di 131 verso 42

Paesi in Africa, Europa e Medio Oriente. Nel 2020 hanno complessivamente operato le seguenti compagnie: Air Albania (novità) Air Arabia Egypt, Air Arabia Maroc, Air Cairo, Albastar, Alitalia, Blue Air, Blue Panorama, British Airways, Neos, Pegasus, Pobeda, Ryanair, Volotea, Vueling e WizzAir per il trasporto di passeggeri.

Ryanair mantiene anche nel 2020 il ruolo di principale vettore dello scalo seguita da WizzAir e Volotea. Il vettore irlandese ha scelto l'aeroporto di Milan Bergamo non solo come una delle sue principali basi operative ma anche come centro per la manutenzione degli aeromobili e per la formazione del proprio personale.

Per quanto riguarda il traffico di aviazione generale si segnala lo stesso trend di rallentamento registrato per il traffico commerciale, seppur con percentuali leggermente inferiori. Al 31 dicembre 2020 il calo dei movimenti di aviazione generale è stato del 52,4% con una conseguente riduzione del numero di passeggeri del 60,5%.

Nel 2020 anche il traffico cargo ha registrato una forte contrazione, in quest'ultimo caso principalmente legato a scelte commerciali attuate dal principale operatore del nostro scalo, DHL. Il drastico calo del numero di merci movimentate era già stato previsto e ipotizzato a partire dai mesi di giugno e luglio. Il calo, tuttavia, è risultato più marcato di quanto atteso poiché, oltre al disimpegno da parte di DHL, vi è stata anche una contrazione dei movimenti legata alle ripercussioni che la pandemia ha avuto sul nostro territorio. In ogni caso i due principali operatori cargo sul nostro scalo si confermano DHL ed UPS.

In ogni caso, SACBO è sempre impegnata nella ricerca di nuovi partner commerciali che consentano all'aeroporto di Milan Bergamo di sviluppare e diversificare ulteriormente il traffico merci, a beneficio sia dello scalo, sia soprattutto dell'economia del territorio.

Nonostante la pesante contrazione dei volumi di merce movimentata nel 2020, e ciò anche in conformità alla strategia del Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA2030), il segmento cargo rimane comunque centrale per lo scalo e per il contesto economico produttivo in cui lo stesso è inserito.

A tal proposito, si ricorda come è ormai entrato nel vivo il piano di sviluppo delle nuove strutture nell'area nord, finalizzato a implementare gli asset necessari per l'attività courier. Al termine dei lavori di ampliamento, gli operatori merci potranno beneficiare di nuove infrastrutture a loro dedicate quali nuovi magazzini e uffici, una nuova e dedicata viabilità stradale nonché nuove piazzole di sosta per gli aeromobili.

Con riguardo alle relazioni con le compagnie aeree, periodicamente viene rilevato il grado di soddisfazione di questa particolare tipologia di cliente. Nel 2020 non è stato rilevato il grado di soddisfazione delle compagnie aeree attesa la particolarità dell'annualità.

Si ricorda che per il quadriennio trascorso, il grado di soddisfazione è sempre stato assai alto e ha fornito i seguenti risultati e in specie la rilevazione del 2019 mostra un sostanziale mantenimento del livello generale di soddisfazione, attestandosi al 94% e, rispetto alla precedente rilevazione del 2015, si segnala un deciso incremento (10%) da soddisfatto a molto soddisfatto. che pur con il medesimo totale del 95% dei clienti soddisfatti rispetto alla precedente rilevazione del 2015, segnano uno spostamento da soddisfatto a molto soddisfatto.

3.5.2 SACBO e le compagnie aeree: alcuni indicatori di performance

In questa sezione si riportano alcuni indicatori per valutare le performance relative alla gestione dei rapporti da parte di SACBO con le varie compagnie aeree.

Tabella 3-37 Indicatori relativi al traffico aereo

INDICATORI	2018	2019	2020
Numero di compagnie aeree (passeggeri e cargo)	22	21	18
Numero di nazioni raggiunte con collegamenti diretti	38	40	42
Connettività aerea (numero di destinazioni dirette)	135	140	131
Numero di passeggeri	12.938.572	13.857.257	3.833.063
Evoluzione traffico merci (tonnellate)	123.032	118.964	51.543

Tabella 3-38 Indicatori relativi al numero di voli per fascia oraria

N.VOLI PER FASCIA ORARIA	2018	2019	2020
DALLE 00.00 ALLE 05.59	6.366	6.834	2.357
DALLE 06.00 ALLE 11.59	31.191	32.967	13.176
DALLE 12.00 ALLE 17.59	24.543	26.048	10.970
DALLE 18.00 ALLE 23.59	27.433	29.528	12.165
NUMERO TOTALE VOLI	89.533	95.377	38.668



3.6 SACBO E I FORNITORI



3.6.1 Il valore dei fornitori per il Gruppo SACBO

I fornitori rappresentano uno stakeholder di indubbia centralità per il Gruppo SACBO. Si evidenzia, infatti, la rilevanza del ruolo dei fornitori e dell'importanza della loro affidabilità ai fini di una gestione efficiente e sostenibile dello scalo: grazie ai fornitori, gli interventi di manutenzione e di efficientamento della infrastruttura sono effettuati con regolarità e continuità.

Il Gruppo SACBO, nonostante la pandemia, ha portato a termine i propri investimenti previsti, ha dato continuità ai cantieri ai fini dell'efficientamento dell'infrastruttura, nonché alla fornitura di dispositivi e attrezzature necessarie per contrastare la pandemia. Pertanto il numero di fornitori incaricati nel corso dell'anno ha mantenuto un indicatore numerico importante. Parimenti inalterate le procedure interne di selezione dei fornitori e monitoraggio delle loro attività.

La complessità della realtà aziendale implica un'eterogenea composizione dei fornitori, da cui discende in maniera ancor più evidente l'esigenza di trasparenza e di omogeneità nei criteri di selezione. Valori questi essenziali per il Gruppo SACBO, come già sottolineato nella trattazione della tematica "Trasparenza e legalità" descritta nella prima parte del report. La gestione della cosiddetta "catena della fornitura" implica, infatti, una serie di interazioni che si collegano anche ad altri fondamentali stakeholder, quali ad esempio: i lavoratori, l'ambiente e la comunità locale. Di conseguenza, sia dal punto di vista dei valori etico-sociali alla base della mission aziendale, sia in relazione alla necessità di salvaguardare nel lungo periodo la reputazione e i connessi rapporti con lo stakeholder qui considerato, è fondamentale per il Gruppo SACBO selezionare accuratamente i propri fornitori e assicurarsi che le loro azioni siano coerenti con i propri valori e principi.

Da qui, alcuni punti fondamentali che stanno alla base della consapevolezza del Gruppo SACBO riguardo al rapporto con i fornitori nella loro complessità, quali:

- **selezione:** l'assegnazione di contratti ai fornitori comporta anche la responsabilità di evitare fenomeni di corruzione, sia attiva che passiva, da parte di figure che rappresentano l'azienda. Questa assunzione di responsabilità è determinante, sia come aspetto reputazionale, sia per il bene pubblico e la correttezza e buon funzionamento del mercato;
- **il rispetto delle leggi, delle norme e la correttezza dei rapporti:** si fa riferimento al controllo dell'intera "catena della fornitura" dal punto di vista delle leggi e dei diritti di tutti coloro che, direttamente o indirettamente, hanno a che fare con l'attività del Gruppo SACBO e dei suoi fornitori, anche a livello internazionale.

Tra i valori alla base dell'attività del Gruppo SACBO si fa riferimento all'equilibrio come ricerca continua delle migliori soluzioni che soddisfino e contemperino le istanze di tutti gli stakeholder, dando evidenza dell'importanza della qualità complessiva delle forniture in un corretto bilanciamento anche economico.

La selezione dei fornitori e il monitoraggio delle attività di fornitura

La catena di fornitura è una variabile strategica affinché SACBO possa assolvere il suo ruolo di gestore aeroportuale in modo eccellente e BGYIS possa analogamente compiere quello di erogatore di servizi di handling alle compagnie aeree.

L'assegnazione di contratti è particolarmente delicata in relazione all'individuazione del proponente che può fornire il migliore servizio.

Anche nel corso del processo di fornitura il Gruppo SACBO opera nel rispetto di tutte le leggi e norme a tutela di tutti i soggetti coinvolti, nonché di quanto contrattualmente previsto.

Si ricorda come Il Gruppo SACBO imponga ai propri fornitori di rispettare il codice etico adottato (divenuto nel febbraio 2018 codice etico di Gruppo) tramite clausole contrattuali ad hoc. Ciò in applicazione di quanto prescritto nel codice etico stesso: *“l'adesione di terzi (non dipendenti) al Codice Etico non citati nei precedenti punti e il rispetto dei principi in esso contenuti, che è comunque assicurato mediante l'inserimento di apposite clausole nei contratti che disciplinano qualsivoglia rapporto di collaborazione, che si venga ad instaurare con SACBO, ne garantisce la conoscenza e il rispetto delle previsioni”*.

Quanto al successivo monitoraggio dell'attività dei fornitori aventi contratti attivi in essere con il Gruppo, si evidenzia come sugli stessi siano effettuati controlli di conformità alle procedure interne e verifiche di effettività delle prestazioni effettuate a favore di SACBO. A fronte di eventuali notizie di stampa che vedano indagati rappresentanti di fornitori che abbiano commesso una qualsiasi attività riconducibile alla violazione di un reato previsto dal catalogo 231, viene attivata una serie di controlli dall'iter di selezione all'attività da esso svolta. Nel caso estremo di sentenza nei confronti del fornitore per un reato ex dl.gs 231 passata in giudicato, SACBO, da clausola contrattuale, è legittimata a risolvere il contratto con il fornitore (per ulteriori approfondimenti si rimanda alla sezione 1.8).

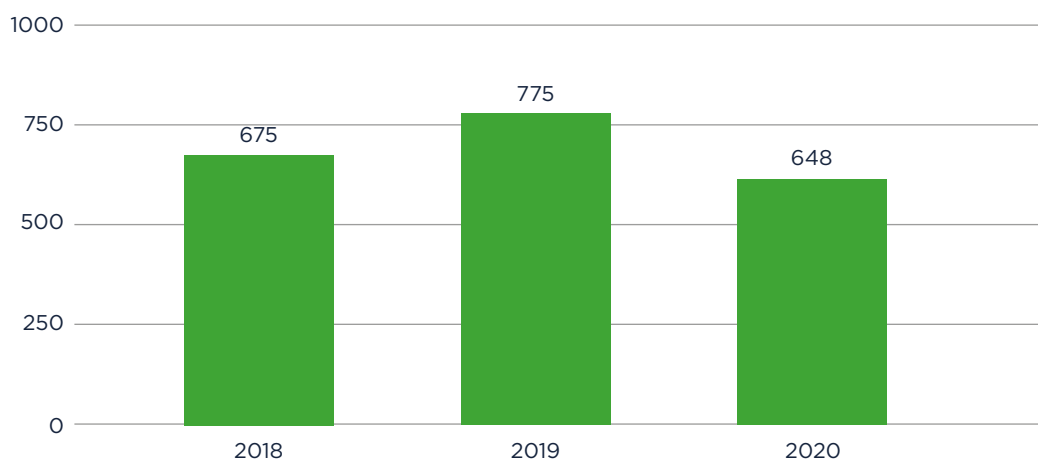


3.6.2 Caratteristiche delle attività di fornitura

In continuità con quanto oggetto di rendicontazione nell'anno 2018, nell'anno 2019 si è inteso dare conto degli indicatori riferiti ai fornitori in termini di numero e composizione geografica, nonché del livello di soddisfazione sull'operato degli stessi sulla base delle risultanze dell'attività annuale di valutazione degli stessi, prevista dalle procedure aziendali.

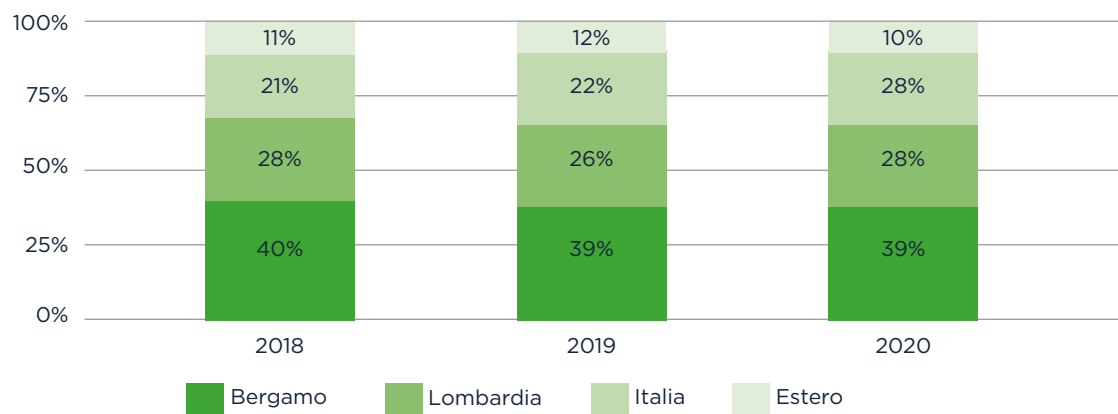
Il Gruppo SACBO tiene costantemente sotto controllo il numero, la distribuzione territoriale e la qualità del servizio erogato dai fornitori.

Grafico 3-16 Andamento numero fornitori



Considerando la composizione geografica (Grafico 3-17), sempre con riferimento al Gruppo nel suo complesso, emerge che i fornitori dell'area di Bergamo anche nel 2020 continuano a rappresentare stabilmente circa il 40% dei fornitori totali (in costante incremento in valore assoluto). Significativo anche il contributo dei fornitori della regione Lombardia, che nel 2020 rimane stabile pressoché nella percentuale dell'anno 2019; in lieve calo la percentuale dei fornitori esteri, che passano dal 12 % del 2019 al 10% nel 2020 rispetto ai fornitori totali.

Grafico 3-17 Composizione geografica dei fornitori



L'attività di fornitura è costantemente monitorata per assicurarsi che essa possa contribuire adeguatamente alla qualità del servizio complessivo dell'azienda, portando a una valutazione annuale dei fornitori.

Di seguito (Tabella 3-39) i dati relativi alla percentuale di valutazioni positive registrate sul totale dei fornitori distinte in SACBO e BGYIS. I valori si mantengono estremamente positivi.

Tabella 3-39 Valutazione da parte dei fornitori

	SACBO			BGYIS		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020
% fornitori con valutazione annuale positiva	98,25%	97,83%	98,65%	98,73%	98,28%	99,19%

Nel 2020 SACBO ha sviluppato un nuovo indicatore, ritenendolo significativo per quanto attiene alla valutazione dell'efficienza della governance adottata nell'ambito del procurement e definito **“Increase of Vendor in Approved Vendor list”**

Obiettivo è la crescita nel tempo del numero di fornitori utilizzati e iscritti all'albo. L'indicatore è espresso dal rapporto percentuale tra i fornitori iscritti e utilizzati nell'anno N rispetto a quelli dell'anno N-1. L'iscrizione all'Albo Fornitori e Professionisti tramite il portale eProcurement SACBO prevede la sottoscrizione da parte del fornitore del contratto di registrazione, che contiene le clausole relative al modello organizzativo ex D.lgs. 231/2001, al codice etico, al sistema integrato di gestione della qualità, ambiente, salute e sicurezza sul lavoro e sicurezza informazioni.

È richiesta inoltre la presentazione delle dichiarazioni in merito al possesso dei requisiti di onorabilità e professionalità oltre che la fornitura di una serie di informazioni economico-finanziarie, organizzative e relative alle referenze e certificazioni possedute dalla Società.

I soggetti iscritti all'Albo sono soggetti al monitoraggio continuo dell'affidabilità economico finanziaria tramite un'agenzia di rating indipendente registrata da Consob e Esma (European Securities and Markets Authority) e riconosciuta ECAI (External Credit Assessment Institutions) da Banca d'Italia. Tale servizio è attualmente erogato da Cerved.

L'obiettivo di crescita prefissato per l'anno 2020 è pari al 3%.

La crescita consuntivata dei fornitori iscritti all'albo è stata pari al 4,24%.

L'obiettivo di crescita registrata nel 2020 è stato certificato dalla Società EY con apposita attestazione.

Il nuovo indicatore è stato inoltre utilizzato come elemento di valutazione nell'ambito del finanziamento garantito SACE acceso a inizio 2021 da SACBO e il valore raggiunto costituisce il raggiungimento degli obiettivi contrattualizzati.

3.7 SACBO E I CLIENTI



3.7.1 Il valore dei clienti per il Gruppo SACBO

Come i fornitori, anche i clienti, nell'accezione che segue di "affidatari", costituiscono una categoria di stakeholder di importanza e centralità i cui rapporti e interazioni si intendono approfondire in tale sezione.

Il concetto ampio di clientela fa riferimento a soggetti diversi tra loro: passeggeri, compagnie aeree e soggetti cosiddetti affidatari che, appunto grazie ad un regime di affidamento, forniscono servizi diretti ai passeggeri o all'attività aeroportuale e in riferimento, ai quali il Gruppo SACBO richiede un corrispettivo per l'utilizzo di spazi destinati all'esercizio di attività commerciali.

Il Gruppo SACBO individua le tipologie di servizi e attività, tenendo conto della qualità dell'offerta e della soddisfazione dei passeggeri. Anche gli affidatari, come per gli stakeholder "fornitori", devono possedere requisiti necessari a garantire SACBO in termini di reputazione e buon funzionamento del sistema aeroportuale.

Il rispetto dei valori e della mission del Gruppo SACBO coinvolge pertanto anche questa tipologia di stakeholder. Di conseguenza i punti essenziali per il Gruppo sono:

- individuazione dei servizi da erogare in aeroporto e selezione dei concessionari più adeguati;
- servizi erogati e livello di soddisfazione.

Nel 2020 l'intervenuta pandemia non ha consentito, come già evidenziato, agli operatori del retail di operare per diversi mesi nel primo semestre e nel secondo semestre dell'anno, obbligandoli ad esercitare in regime ridotto con conseguente fortissima contrazione delle relative attività.

3.7.2 Individuazione dei servizi e selezione dei clienti - affidatari

La selezione dei clienti segue procedure diverse secondo la tipologia di attività e dei servizi offerti. Sulla base di tali condizioni si possono svolgere **analisi di mercato** e **procedure di selezione** (anche attraverso l'apposito albo dei potenziali affidatari aperto sul sito istituzionale).

Nella regolazione dei rapporti con gli affidatari si pone particolare attenzione al rispetto della normativa per la sicurezza del lavoro e ambientale. Vengono inoltre evidenziate le legislazioni riguardanti la responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, antimafia e anticorruzione, nonché il rispetto del codice etico aziendale, imponendone la conformità anche in assenza di cogenza normativa.

Il Gruppo SACBO attua una **politica di supporto e confronto** con i vari affidatari di servizi, promuovendo con ciò una maggiore collaborazione sia per il miglioramento del servizio stesso, sia per aumentare il grado di soddisfazione dei passeggeri e degli affidatari.

Nel 2020 non sono intervenuti nuovi affidamenti.

3.7.3 Composizione e monitoraggio

L'evoluzione dell'offerta commerciale dello scalo, con indicazione del numero degli esercizi presenti al 31.12.2020 nelle diverse tipologie può essere così riassunta: bar e ristorazione (15), retail (39), autonoleggiatori (11) e servizi al passeggero (28), come a titolo esemplificativo cambia valute, servizi di banca, servizi di collegamento a mezzo autobus (6).

In riferimento alle tipologie di esercizi sopra descritti va detto che nel corso del 2020 sono terminate alcune attività commerciali, in alcuni casi per naturale conclusione del contratto in essere; in altri per intervenute difficoltà o scelte aziendali delle società affidatarie. In land side è stato chiuso il ristorante ammezzato, un negozio retail di abbigliamento e uno spazio dedicato a servizi passeggeri. Nell'area noleggiatori un operatore ha sospeso temporaneamente l'attività mentre un'altra società ha attivato la procedura fallimentare. In air side sono stati chiusi quattro negozi retail mentre un operatore di servizi cambia valuta ha ridotto la propria presenza nella zona, togliendo il relativo spazio dedicato.

L'aeroporto fornisce inoltre ai clienti diversi servizi di carattere generale quali: telefonia (4), sicurezza e vigilanza private (2), mensa (1). Accoglie inoltre: servizi bagagli (3), unità farmaceutiche/sanitarie (2), cambiavalute (1) e servizio fototessere (1). I concessionari per manutenzioni sono 6, mentre ve ne sono 3 di handler, 1 di deposito carburante, 1 di ispezione pista e 2 servizi di catering.

Da segnalare nel mese di luglio la conclusione dell'ampliamento del terminal - lotto 4A, rendendo disponibili nuovi spazi Duty free last minute e bar in sostituzione di quelli esistenti nella precedente area extra-Schengen.

Analizzando l'anno 2020, non si può far altro che rimarcare come l'andamento sia stato caratterizzato dall'inizio della pandemia dovuta al COVID-19, condizionando in modo significativo l'andamento degli esercizi commerciali.

Dopo i mesi di gennaio e febbraio, che hanno registrato un trend in leggero aumento rispetto all'anno precedente, dal 13 marzo sino alla metà di giugno lo scalo è stato aperto solo ai voli di Stato e sanitari. Le attività commerciali, durante tutto il periodo non hanno potuto operare.

Nel corso dell'estate si è assistito a una ripresa dei voli passeggeri, con conseguenti segnali positivi sulle attività, seguita però da un repentino calo degli stessi a partire dal mese di ottobre sino alla fine dell'anno .

I servizi offerti in aeroporto dagli affidatari SACBO sono riportati nella seguente e nonostante la pandemia sono pressoché invariati.

Tabella 3-40 Numerosità dei clienti e servizi forniti

TIPOLOGIA E NUMERO CLIENTI	2018	2019	2020
SERVIZI TELEFONIA GENERALE	4	4	4
SERVIZI DI SICUREZZA/VIGILANZA	2	2	2

SERVIZI MENSA	1	1	1
SERVIZI ISPEZIONE PISTA	1	1	1
SERVIZI DI TRASPORTO	6	6	6
SERVIZI DI NOLEGGIO VETTURE	14	13	11
SERVIZI DI TELEFONIA	3	3	3
SERVIZI BAGAGLI	3	3	3
SERVIZIO FARMACIA/SANITARIO	2	2	2
SERVIZIO CAMBIAVALUTE	1	1	1
SERVIZIO FOTOTESSERE	1	1	1
ENTI DI STATO	3	3	3
POLIZIA LOCALE	1	1	1
SERVIZI TURISTICI (Turismo Bergamo)	1	1	1
SERVIZIO UFFICIO ANAGRAFE-CARTE D'IDENTITÀ	1	1	1
ATTIVITÀ MAINTENANCE	6	6	6
HANDLER	3	3	3
DEPOSITO CARBURANTE	1	1	1
CATERING	2	2	2
ATTIVITÀ COURIER / SPEDIZIONIERI	3	3	3
ATTIVITÀ PUBBLICITARIA IN AEROSTAZIONE	2	2	2
TOTALE	61	60	55

Tabella 3-41 Servizi Retail e Ristoro

SERVIZI RETAIL AND FOOD/BEVERAGE	2018	2019	2020
Bar, Ristoranti, fast food	15	16	15
Superficie esercizi	2.000	2.100	1.800
Negozi Retail	46	44	39
Superficie esercizi	4.200	4.100	3.900

Alla chiusura di alcuni esercizi commerciali avvenuta nel 2020 a causa della pandemia sia food che retail è corrisposta una diminuzione delle superfici interessate.

3.8 SACBO E GLI AZIONISTI



Nella mission del Gruppo SACBO rientra la ricerca del continuo bilanciamento dei valori economici, sociali e ambientali che si realizza anche attraverso la creazione di valore per gli stakeholder, tra i quali i suoi azionisti.

Il Gruppo SACBO ha un azionariato composito che è adeguatamente rappresentato nel Consiglio di Amministrazione e consente di avere una pluralità di punti di vista nell'impostazione delle linee di sviluppo e gestione dell'aeroporto.

Non vi sono state modificazioni nella composizione dell'azionariato nell'anno 2020 rispetto all'anno 2019.

Come già evidenziato nella prima parte della relazione, il Gruppo SACBO è formato da SACBO S.p.A. e, dal 2016, da BGY International Services S.r.l..

SACBO è posseduta da soggetti istituzionali del territorio come il Comune di Bergamo e la Provincia di Bergamo, la Camera di Commercio e Confindustria Bergamo, nonché dalle maggiori banche operanti nel territorio, quali UBI e Banca Popolare di Milano. Una quota rilevante è posseduta da SEA, società che gestisce i due scali di Malpensa e Linate; nonché le rimanenti sono detenute da soggetti privati quali Italcementi e aeroclub Taramelli.

Dopo il 2017, anno in cui la Provincia di Bergamo ha ridotto la sua quota di partecipazione del 3% con contestuale acquisto di azioni proprie da parte di SACBO, la composizione azionaria risulta essere la seguente:

Tabella 3-42 Composizione azionariato da dicembre 2017

DENOMINAZIONE	n. azioni	% possesso
SEA - Società Esercizi Aeroportuali S.p.A.	1.097.807	30,98%
UNIONE DI BANCHE ITALIANE S.C.P.A	634.162	17,90%
COMUNE DI BERGAMO	490.333	13,84%
C.C.I.A.A. DI BERGAMO	469.480	13,25%
AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI BERGAMO	361.343	10,20%
BANCO BPM	246.780	6,96%
ITALCEMENTI S.p.A.	116.014	3,27%
SACBO S.p.A. (Azioni Proprie)	106.312	3,00%
CONFINDUSTRIA BERGAMO	20.994	0,59%
AEROCLUB G. TARAMELLI	525	0,01%
TOTALE AZIONI	3.543.750	100%

Come già evidenziato nella sezione relativa alla creazione e distribuzione del valore aggiunto, SACBO, a causa della drammaticità della situazione legata al Covid-19, che ha colpito duramente le attività dello scalo e imposto l'attivazione di ammortizzatori sociali a favore dei dipendenti del gruppo, ha deciso di non suddividere gli utili e i dividendi fra i propri soci.

3.9 SACBO E L'AUTORITA' DI VIGILANZA



3.9.1 Il contesto normativo

L'Aeroporto di Milan Bergamo è un'infrastruttura che deve garantire un servizio di pubblica utilità (trasporto collettivo di persone e merci). Per tale ragione esso è soggetto a un elevato numero di norme che ne regolamentano l'attività. I principali soggetti istituzionali interlocutori del Gruppo SACBO sono:

- Comunità Europea
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
- Ministero dell'Interno
- Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali
- Ministero dell'Economia e delle Finanze
- Ministero dell'Ambiente (ora denominato della transazione ecologica)
- Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC)
- Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART).

SACBO è una società di diritto privato e ha una concessione quarantennale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, attraverso l'ENAC, per la gestione dell'Aeroporto di Milan Bergamo. SACBO ha quindi il compito, sotto il controllo e la vigilanza dell'ENAC, e nel rispetto dei principi di imparzialità, trasparenza e non discriminazione, di gestire e amministrare le strutture aeroportuali e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori presenti all'interno dell'aeroporto. Secondo quanto previsto dal Codice della Navigazione, SACBO ha il compito di *“organizzare l'attività aeroportuale al fine di garantire l'efficiente e ottimale utilizzazione delle risorse per la fornitura di attività e di servizi di livello qualitativo adeguato, anche mediante la pianificazione degli interventi in relazione alla tipologia di traffico”*.

SACBO, in qualità di gestore aeroportuale, è sottoposto alla vigilanza di ENAC, quale autorità unica di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo. L'ENAC elabora e propone la pianificazione dello sviluppo del sistema aeroportuale nazionale, e valuta i programmi d'intervento aeroportuali, infrastrutturali e operativi attraverso l'approvazione dei piani pluriennali e i connessi piani di investimento. ENAC rilascia, inoltre, il certificato di aeroporto (ovvero attesta la rispondenza dell'aeroporto, dei suoi equipaggiamenti e operazioni alle normative europee), assicurandone la relativa sorveglianza finalizzata alla verifica del mantenimento nel tempo dei requisiti di sicurezza.

L' Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) svolge le funzioni di Autorità di vigilanza approvando i sistemi di tariffazione e l'ammontare dei diritti aeroportuali. Per dettagli www.milanbergamoairport.it/it/corrispettivi-regolamentati.

3.9.2 Il Piano di Sviluppo Aeroportuale

Il Gruppo SACBO è parte integrante di un sistema infrastrutturale a servizio del Paese.

Per rispondere ai valori e obiettivi adottati e coerentemente con il ruolo che le Autorità di vigilanza gli assegnano, il Gruppo SACBO ha proceduto all'aggiornamento del Piano

di Sviluppo Aeroportuale (PSA) vigente, redatto nel 2001 e approvato nel 2003, alla luce della crescita conseguita e delle nuove esigenze che si presentano. Stante quindi i compiti cui una Società di gestione deve adempiere e le esigenze di traffico aereo attese al 2030, il primo degli obiettivi generali, che SACBO è tenuta a perseguire attraverso il Piano di Sviluppo Aeroportuale, è soddisfare la domanda attesa secondo standard di qualità del servizio elevati e per questo adeguare il layout dell'aeroporto al traffico aereo previsto nelle diverse componenti.

Il nuovo PSA, oltre a rispondere ai fabbisogni infrastrutturali derivanti dal traffico stimato al 2030, ha come obiettivo l'ottimizzazione della funzionalità dello scalo. Gli investimenti previsti a carico del Gestore ammontano complessivamente nel quindicennio a circa 435 milioni di euro, tra i quali circa 27 milioni relativi a interventi di mitigazione e compensazione ambientale da realizzarsi nei prossimi anni, al fine di rispondere a un traffico previsto al 2030 e rispettivi movimenti annui, normativamente gestiti nell'arco giornaliero delle 24 ore. Si tratta di ingenti investimenti, che SACBO dovrà finanziare preservando obiettivi di equilibrio finanziario e sostenibilità economica.

Il documento è stato approvato sotto il profilo tecnico da parte di ENAC nel 2017; nel 2020 è proseguita l'istruttoria della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai fini dell'ottenimento del decreto di compatibilità ambientale, presupposto necessario, unitamente al parere di compatibilità urbanistica, per l'approvazione definitiva del progetto.

In relazione e sulla base degli strumenti pianificatori citati, SACBO promuove con continuità gli interventi infrastrutturali autorizzati da ENAC. Nello specifico, di seguito si riportano le principali opere attuate nell'ultimo periodo.

Nell'anno 2020, nonostante la pandemia in corso e l'incertezza delle previsioni sulla ripresa del traffico aereo nei prossimi anni, SACBO ha senza soluzione di continuità ultimato gli interventi in corso e quelli già preventivati nell'annualità come necessari ai fini dell'ottimizzazione delle infrastrutture di volo e di terra anche mediante l'acquisizione di nuovi terreni e del miglioramento dell'accessibilità.

Infrastrutture di volo

Nell'anno 2014 l'intervento di maggiore preminenza ha riguardato il **rifacimento completo della pista di volo**, sia dal punto di vista delle pavimentazioni che impiantistico e la contemporanea realizzazione di nuovi raccordi e aree di transito per aeromobili con lo scopo di ottimizzarne e minimizzarne i percorsi a terra.

Nel mese di dicembre 2018 si è conclusa la seconda maggiore opera afferente all'infrastruttura di volo consistente nell'ampliamento del piazzale aeromobili a nord della pista di volo principale. Inoltre, è stato adeguato il piazzale principale (a sud della pista) con la creazione di nuovi parcheggi per aeromobili. Complessivamente ad oggi sono presenti attualmente n. 46 stand classe C (atti a ospitare aeromobili a medio/corto raggio tipo Boeing 737-800/Airbus A320).

In relazione ai volumi per attività di servizio aeronautiche, l'aeroporto di Milan Bergamo conta 3 hangar per la manutenzione degli aeromobili, ad oggi in uso e gestione da parte della compagnia area Ryanair e situati a nord della Pista di volo:

- il primo Hangar realizzato da Ryanair ex novo è stato completato nei primi mesi del

2016. Tale immobile è stato specificatamente progettato per la manutenzione degli aeromobili classe C (Boeing 737-800), tipologia di aereo utilizzato in maniera esclusiva da parte della compagnia aerea anzidetta.

- Nell'anno 2018, a seguito dell'accordo commerciale fra SACBO e la compagnia aerea Ryanair, SACBO ha provveduto a riqualificare la struttura e gli impianti di un hangar preesistente di proprietà del gestore aeroportuale situato a nord della pista di volo e lo ha concesso in uso alla società aerea irlandese.
- Nell'anno 2019, forte del successo operativo ottenuto dei primi due hangar, Ryanair ha realizzato un nuovo hangar adiacente e identico nelle dimensioni e nella struttura a quello realizzato nell'anno 2016.

Correlato all'attività aeronautica, nell'anno 2018 è stato edificato anche un ulteriore nuovo fabbricato per il ricovero dei mezzi di rampa aeroportuali nell'area attigua alla Torre di Controllo dell'aeroporto.

Nell'anno 2020 sono stati attuati interventi inerenti alle infrastrutture di volo, seppure di entità minore:

- installazione sulla nuova facciata est del terminal (lotto 4A) di 2 nuove guide ottiche da asservire agli stand n. 210 e n. 211 che hanno la funzione di permettere la sosta degli aeromobili di dimensioni fino a quelle del Boeing 767-300 senza winglet (cod. ICAO D).
- realizzazione di un nuovo tratto di raccolta acque meteoriche fronte aerostazione a integrazione dei fognoli attuali per garantire adeguate prestazioni in termini di resistenza meccanica, durabilità e capacità idraulica di deflusso delle acque piovane del piazzale aeromobili.

Infrastrutture di terra

Per dare riscontro alla necessità di fornire un servizio al passeggero connotato da una sempre maggiore efficienza e qualità, la Società di Gestione dell'Aeroporto ha investito e investirà ingenti risorse economiche per poter adeguare gli spazi della sala imbarchi e della sala arrivi, nonché le strutture e gli impianti esistenti.

I vari ampliamenti pensati per risolvere in maniera progressiva tutte le criticità legate al dimensionamento degli spazi dei servizi aeroportuali in funzione delle dinamiche di traffico, fanno riferimento ad un unico progetto preliminare generale dell'ampliamento del Terminal Passeggeri che risale al 2010 (approvazione ENAC 09/02/2010 con nota prot. 8935).

Secondo tale progetto, il ridisegno complessivo del terminal passeggeri è stato suddiviso temporalmente in 4 fasi (o 4 lotti), consentendo così di intervenire con flessibilità e gradualità sull'infrastruttura esistente garantendo adeguati livelli di servizio ed evitando sia sovradimensionamenti che sottodimensionamenti del terminal che avrebbero inciso negativamente sia sui costi di realizzazione sia su quelli di gestione.

Se un primo ampliamento verso ovest (lotto 1a) ha avuto la sua realizzazione nel biennio 2014-2015, **la realizzazione di un secondo lotto di ampliamento del Terminal lato est (lotto 4a) ha avuto la sua conclusione nel Luglio 2020**. L'ampliamento è sviluppato su due livelli: il piano terra di circa 2500 mq è occupato per una metà dagli spazi destinati all'ampliamento dell'impianto BHS, l'altra metà è occupata dal piano terra della Sala Partenze extraschengen ove sono stati realizzati 5 nuovi gates di imbarco; il primo piano è invece occupato da altri 5 gates di imbarco dei passeggeri extraschengen e

dall'area controllo passaporti in partenza. La Sala al primo piano ha come appendici sul piazzale due nuovi torrini di imbarco fissi, che danno accesso a due grandi spazi sopraelevati ove troveranno posto potenziali spazi commerciali e locali tecnici.

A gennaio 2020, in parallelo al completamento dell'ampliamento Terminal lotto 4a, è stato dato il via a un **ulteriore cantiere di ampliamento verso ovest, lotto 1b, i cui lavori dovrebbero terminare entro Ottobre 2021**. Il secondo ampliamento verso ovest prevede la realizzazione di un nuovo volume su due livelli: circa 2.500mq al piano terra per l'area ritiro bagagli in arrivo e prolungamento galleria landside, arrivi Schengen e presidio medico; circa 1.500 mq al primo piano per l'ampliamento della Sala Imbarchi Schengen, comprensivi di un nuovo torrino d'imbarco e due "gates" oltre ad un polo uffici su tre piani (per circa 1.000mq a piano) destinato agli Enti di Stato, con la previsione inoltre di un'estensione verso ovest degli spazi al primo piano di circa 2.500 mq con la realizzazione di altri due torrini e quattro nuovi "gates".

Quanto all'aerostazione esistente, ha visto l'esecuzione di interventi di adeguamento e ammodernamento soprattutto negli ultimi anni.

In particolare, è intervenuta la realizzazione del terzo pontile per gli imbarchi, della nuova area check-in e gestione bagagli da stiva, del nuovo terminal partenze e della nuova area arrivi, modificando sostanzialmente e in qualità l'immagine dello scalo e così permettendo di disporre di un impianto più funzionale alle esigenze operative. Sono stati realizzati nuovi parcheggi a servizio dell'aeroporto, nonché aumentate le aree commerciali, coerentemente con la valorizzazione del segmento non aviation.

In particolare, nel dicembre 2018 si sono conclusi i lavori di rinnovamento e nuovo layout della Sala Check-in del Terminal, che hanno previsto l'asportazione dei vecchi banchi e la riconfigurazione di quelli nuovi in posizione frontale rispetto alle entrate principali del terminal lato partenze. Questa diversa disposizione ha permesso di creare un ambiente unico, con un'unica linea check-in che funzionalmente permetterà di gestire, tramite l'aumento di superficie così ricavato, in maniera più efficace ed efficiente gli accodamenti dei passeggeri.

Nel corso del 2020 si è realizzato l'ampliamento e adeguamento del sistema di smistamento bagagli in partenza (BHS) di moderna tecnologia e fruibile da fine dell'anno 2020.

Nell'Ottobre 2020 si sono conclusi i lavori di riconfigurazione delle Sala partenza Extra-Schengen in Sala arrivi Schengen. Tali lavori sono fortemente interdipendenti con il già citato ampliamento Terminal verso Est (Lotto 4a). Tale opera si è resa necessaria al fine di consentire un forte miglioramento sulla distribuzione dei sottoservizi funzionali, consentendo la separazione netta delle aree arrivi Schengen ed extra-Schengen, elevando ulteriormente il già adeguato livello di security aeroportuale, dislocando in aree fisicamente distanti fra loro gli arrivi Schengen e gli arrivi extra-Schengen, aumentando contestualmente le superfici a disposizione dei passeggeri in arrivo.

I lavori hanno interessato un'area di circa 900 mq e hanno comportato la trasformazione dell'area preesistente destinata ai gates di partenza del passeggero extraschengen

in area arrivi con l'installazione di attrezzature radiogene di controllo bagagli a mano e controlli biometrici. L'opera ha comportato un investimento tra appalto principale e installazione nuove attrezzature di circa 1,5 milioni di euro.

Altri interventi minori in aerostazione conclusi nel 2020:

- rifacimento dei controsoffitti esistenti e adeguamento degli impianti elettrici di illuminazione della pensilina a copertura del marciapiede per tutta la lunghezza dell'aerostazione dall'accesso al terminal n°4 all'entrata n°7;
- ristrutturazione completa dei bagni al primo piano del terminal adiacente alla vetrata che domina l'autostrada A4;
- installazione di lampade a ioni ossidanti nelle unità di trattamento d'aria del terminal, in grado di sanificare l'aria immessa dall'esterno;
- rifacimento della pavimentazione interna dei 2 torrioni fissi di imbarco che fanno riferimento ai gates A5/A6 e A7/A8.

Ad oggi le infrastrutture a servizio del passeggero, nelle more della realizzazione del nuovo intervento di ampliamento, contano n. 33 banchi check in, n. 18 gate e n. 7 caroselli riconsegna bagagli.

Nel Giugno del 2020 hanno avuto inizio i lavori per la realizzazione di un nuovo edificio da destinarsi a varco doganale principale per l'accesso di uomini e mezzi a sud del sedime in sostituzione di quello esistente. Tale opera si rende necessaria per supplire al preesistente varco principale di accesso uomini e mezzi al sedime, che è posizionato tra il Terminal e la Torre di controllo e consente che gli accodamenti in attesa di ingresso al varco per i dovuti controlli di sicurezza non ostacolano il traffico dei passeggeri in arrivo nelle ore ove le partenze sono più numerose. All'interno del nuovo edificio saranno ospitati gli uffici degli Enti di Stato per il controllo d'accesso all'area sterile e gli uffici del polo security SACBO. L'intervento comporta inoltre una riqualifica della viabilità di accesso al nuovo varco con lo spostamento del parcheggio comunale adiacente a via Orio al Serio (Comune di Grassobbio).

Lo sviluppo aeroportuale futuro già previsto dal vigente Piano di Sviluppo Aeroportuale (2001-2015), e confermato anche nel nuovo Piano di Sviluppo approvato in Linea Tecnica da ENAC (2016-2030), prevede la realizzazione di una nuova zona merci a nord della pista di volo. L'intervento consentirà di separare fisicamente le attività aeroportuali di carattere merci/servizi, a nord, dalle attività di servizio al passeggero, mantenute a sud della pista di volo.

Già a partire dal 2018 si è dato avvio a diverse progettazioni tra loro debitamente interconnesse:

- realizzazione di un primo lotto di nuovi capannoni a uso magazzini (riconvertibili ad hangar come da previsione di Piano di Sviluppo) in adiacenza del piazzale aa/mm nord;
- realizzazione di strutture funzionali all'operatività dei nuovi capannoni: nuovo varco doganale, nuove palazzine uffici enti, nuovo capannone merci di volumetria più contenuta sempre ad uso merci. A questi si è aggiunta anche la progettazione di un nuovo piccolo terminal per la sola aviazione generale;
- realizzazione di un nuovo deposito carburanti con collegamento interrato all'impianto attualmente in uso nella zona sud del sedime;
- adeguamento della viabilità interna ed esterna: internamente si provvederà ad adeguare le strade perimetrali interne alla modificazione del perimetro della recinzione

doganale; esternamente è in progetto la realizzazione della nuova viabilità di collegamento tra l'asse interurbano SP671 e la nuova area cargo in sviluppo.

Alla fine del 2020 la totalità dei progetti sopra descritti era già in fase di stesura dei progetti esecutivi. Le prime opere, la cui realizzazione partirà già dall'Estate 2021, saranno quelle di edificazione dei capannoni ad uso magazzini, seguite dagli edifici funzionali e dalla viabilità. Per quanto riguarda l'edificazione del terminal aviazione generale e del deposito carburanti, la fase esecutiva avrà luogo tra un periodo di tempo medio-lungo.

Accessibilità

Il tema della viabilità all'aeroporto di Bergamo risulta essere di particolare importanza considerato il contesto nel quale esso è inserito e i vincoli fisici all'espansione circostanti al sedime caratterizzati soprattutto dalla presenza del tracciato autostradale della A4 e dello spazio ridotto dedicato alla viabilità e sosta in prossimità del terminal passeggeri.

Nei primi mesi dell'anno 2019 è stata inaugurata una nuova rotatoria realizzata da SACBO quale primo tassello del futuro accesso veicolare passeggeri da est, attraverso via Orio al Serio e Matteotti nel comune di Grassobbio (BG); ad Ottobre 2019 è stata invece completata la rotatoria all'ingresso del P3 per consentire agli autoveicoli in arrivo dal Terminal di effettuare l'ingresso al parcheggio P3 senza dover necessariamente immettersi sulla nuova Cremasca ed invertire la marcia attraverso la rotatoria dell'asse interurbano. La razionalizzazione dei flussi di traffico è stata poi completata nel corso del 2020 con la realizzazione di isole di traffico e canalizzazione, oltre che con la realizzazione di nuova segnaletica, in corrispondenza dell'intersezione della SP116 con la SP 591bis "Nuova Cremasca", nei pressi della rotatoria.

Nel mese di luglio 2020, inoltre, sono stati avviati i lavori di realizzazione del nuovo asse viario a nord della pista di volo, per una lunghezza complessiva di 700 metri e dotato di aree di sosta da 400 posti auto, quale primo tassello della futura zona cargo, comprendente palazzine uffici, aree operative, capannoni merci, un nuovo varco doganale e un deposito di carburante. L'asse stradale è connesso alla viabilità esistente del comune di Seriate (via Paderno). La fine lavori è avvenuta nello scorso mese di Dicembre 2020.

Acquisizione di terreni

Nel corso del triennio 2017-2019 sono state effettuate una serie di acquisizioni di terreni a nord della pista di volo nella zona detta "Campo Serio" ricadente quasi completamente in Comune di Seriate. Su parte di queste aree verrà realizzato il prolungamento della via di rullaggio aeromobili Whisky e una nuova piazzola deicing, in coerenza con il Piano di Sviluppo Aeroportuale vigente 2001-15 e con il nuovo Piano di Sviluppo 2016-30. Questo consentirà agli aeromobili parcheggiati nel piazzale nord di raggiungere la testata 28 della pista di volo senza dover necessariamente utilizzare la via di rullaggio a sud della pista, con attraversamento della stessa.

Nel 2020 si è proceduto all'acquisizione di ulteriori aree nella medesima zona, compresa tra la SP671 "asse interurbano" e il sedime. I terreni acquisiti saranno interessati dalla realizzazione del collegamento viario tra l'asse interurbano e l'asse stradale di accesso alla futura area merci a nord, oltre che dalle quinte paesaggistiche di compensazione ambientale.

3.10 SACBO E IL TERRITORIO



3.10.1. L'impegno di SACBO per il Territorio

L'attenzione per il territorio è uno dei valori fondanti il Gruppo SACBO. SACBO e il Territorio non costituiscono due realtà distinte, o in contrapposizione. Le reciproche interazioni economiche, connesse allo sviluppo, costituiscono un unicum senza soluzione di continuità. Nonostante l'effetto dirompente della pandemia, lo scalo è rimasto sempre operativo, simbolo di resilienza e guarda a un futuro di ripresa.

3.10.2 Filantropia d'impresa

Come già illustrato nel report dei due anni pregressi, il Gruppo SACBO promuove il proprio impegno nel territorio attraverso erogazioni e sponsorizzazioni a sostegno di iniziative, eventi e soggetti che operano con finalità culturali o sociali sul territorio. Tale impegno non è venuto meno in concomitanza della pandemia sanitaria in corso.

Il gruppo si è dotato di policy aziendali inerenti, rispettivamente, le sponsorizzazioni e le erogazioni liberali. In particolare, le sponsorizzazioni si riferiscono a iniziative ed eventi di carattere sociale, culturale, sportivo e artistico e sono finalizzate alla realizzazione di studi e ricerche, convegni e seminari aventi a oggetto tematiche di interesse o ricadute positive sull'immagine e sull'attività del Gruppo SACBO.

Le erogazioni liberali sono, invece, offerte volontarie, prevalentemente erogate sotto forma di denaro, a favore di enti senza finalità di lucro e attinenti alle attività aeroportuali o ad esse collegate. I soggetti destinatari sono quasi esclusivamente enti del territorio limitrofo alla sede aeroportuale o comunque della provincia di Bergamo. La Tabella 3-43 evidenzia i contributi erogati a titolo di sponsorizzazioni e di liberalità per gli anni presi in considerazione.

Tabella 3-43 Sponsorizzazioni e contributi liberali (euro)

TIPOLOGIA DI CONTRIBUTO	2018	2019	2020
Sponsorizzazioni	488.169	573.851	499.571
Erogazioni liberali	249.800	153.600	313.800
TOTALE CONTRIBUTI ALLA COMUNITÀ	737.969	727.451	813.371

Nonostante la pandemia, sia le sponsorizzazioni sia le erogazioni nel 2020 sono state importanti, a dimostrazione dell'impegno del gruppo e dell'attenzione al territorio.

Con riferimento a quanto riportato nella Parte Seconda del presente report, si specifica che, per la loro diversa natura, solamente le erogazioni liberali sono state considerate quale distribuzione del Valore Aggiunto allo stakeholder “Comunità”. Le sponsorizzazioni sono invece state considerate quali “Costi per l’acquisizione di servizi”. Per maggiori dettagli si rimanda alla sezione del presente Report dedicata alla creazione e distribuzione del Valore Aggiunto.

SACBO, inoltre, è da sempre particolarmente attenta alle esigenze del territorio e alle opportunità che possono nascere da un’attiva e costruttiva collaborazione con il mondo delle scuole e della formazione, anche universitaria. I progetti in questo ambito sono un notevole punto di interconnessione e interscambio con il Territorio, permettendo un’interazione che va ad abbracciare diversi livelli e gradi di istituzioni partendo da scuole di grado secondario e scuole di formazione tecnica per poi approdare al mondo universitario e post-universitario, aprendo l’opportunità di sbocchi professionali.

3.10.3 Compensazioni e mitigazioni ambientali

Nell’anno 2020 a causa della pandemia non sono stati promossi interventi di mitigazione e compensazione ambientale in analogia a quanto realizzato negli anni scorsi.

Nel corso dell’anno 2020 sono stati conferiti incarichi professionali finalizzati alla redazione di progettazione rispettivamente preliminare ed esecutiva per la realizzazione del progetto “fasce di naturalità” e delle opere di mitigazione della radioassistenza VOR (VHF Omnidirectional Range).

Le fasce di naturalità prevedono la realizzazione, nel corso di più lotti articolati su anni diversi, di una pluralità di interventi quali la realizzazione di percorsi ciclo-pedonali, la formazione di quinte paesaggistiche naturalistiche, la creazione di spazi pubblici a molteplici destinazioni nell’intorno dell’aeroporto, al fine di ricucire gli elementi di naturalità e di fruibilità del territorio e al contempo di mitigare la percezione degli impatti derivanti dalle attività aeroportuali.

Le opere di mitigazione del VOR consistono invece nella ricostruzione di elementi naturalistici lineari e nella creazione di nuovi elementi nell’area in cui verrà rilocalizzata la radioassistenza VOR, attuando un ridisegno della maglia percettiva territoriale e rispettando i primari elementi ambientali del territorio, quali il torrente Morla e l’assetto a filari arborei tipico della pianura lombarda.

Si reputa comunque opportuno anche nel presente report riportare l’elencazione delle tipologie di interventi a favore delle Pubbliche amministrazioni locali e delle popolazioni residenti nell’intorno aeroportuale, non solo in ottemperanza al decreto VIA (Valutazione Impatto Ambientale) del 2003, ma anche e soprattutto assunte per propria determinazione da SACBO negli anni pregressi. In particolare, si sottolineano:

- 1. Interventi di compensazione ambientale presso sedime aeroportuale ovvero in aree limitrofe** strettamente correlate allo sviluppo infrastrutturale, quali realizzazione di barriere antirumore, bonifica bellica, piantumazione di aree verdi, ecc.
- 2. Interventi a favore delle Pubbliche Amministrazioni (PA) locali** destinati alla realizzazione di opere di natura mitigativa e compensativa ovvero realizzazione diretta da parte di SACBO di opere di compensazione e mitigazione ambientale a favore delle PA locali, quali piste ciclabili in fregio all’intorno aeroportuale, il rifacimento porzioni

quali copertura di istituti scolastici, la realizzazione rete di fognatura.

Riguardo a queste due prime tipologie di intervento si evidenzia come Il Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030, approvato in linea tecnica da ENAC e attualmente sottoposto a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, preveda la realizzazione di ulteriori interventi di mitigazione e compensazione tra cui rientrano, fra gli altri, la formazione di nuovi percorsi ciclo-pedonali, la riforestazione di aree e interventi di realizzazione di quinte paesaggistiche. Solamente a seguito dell'approvazione definitiva del PSA gli interventi saranno effettivi.

Il Master Plan, relativo agli ambiti di compensazione e mitigazione, propone in generale una strategia che insegue l'immagine dell'aeroporto come centro di un sistema territoriale di nuovi servizi ad esso interconnesso, all'interno del quale una serie di compensazioni potranno essere concertate e definite più in dettaglio con le Amministrazioni limitrofe.

Il PSA identifica i seguenti principali obiettivi:

- lo sviluppo e la creazione di un "paesaggio aeroportuale" che abbia il minor impatto possibile sull'ambiente circostante oltre che una ottima funzionalità;
- lo sviluppo di una "zona di transizione" che funga da cuscinetto ecologico tra il sedime aeroportuale e le parti di territorio agricolo e urbanizzato adiacente e che sia in grado di garantire la continuità ambientale;
- il potenziamento e la stabilizzazione di alcuni elementi del paesaggio propri della regione dell'aeroporto, che fungono da compensazione ambientale nel medio-lungo termine e denominate "fasce di naturalità";
- la conservazione di elementi paesaggistici originali e la creazione di nuove "riserve ecologiche" che permetta di compensare in modo efficiente l'impatto indotto dalle nuove infrastrutture.

All'interno del PSA è prevista la realizzazione delle "fasce di naturalità" articolate in lotti funzionali previsti negli anni 2022, 2023, 2024 e 2025 e identificabili in tre tipologie principali di intervento:

- nuovi percorsi ciclopeditoni a rammaglio dei tratti già esistenti, completando la rete di percorsi intorno al sedime aeroportuale e connettendo fra loro i centri abitati, le strutture aeroportuali e le aree naturalistiche del Parco del Serio
- creazione di aree di sosta dalle differenti caratteristiche e funzionalità, quali aree polivalenti, spotting point, aree parcheggio;
- formazione di nuove aree boscate e riqualificazione di quelle esistenti, con particolare attenzione ai vincoli di sicurezza aeronautica in materia e alla scelta di specie autoctone del contesto pianiziale lombardo
- realizzazione di quinte paesaggistiche, a delimitazione fisica dell'area aeroportuale e a tutela degli insediamenti urbani posti a nord del sedime; tali quinte avranno una conformazione digradante a gradoni e saranno anch'esse soggette a forestazione con essenze arboree e arbustive autoctone

Il PSA prevede poi ulteriori interventi nella "Fase 3", prevista tra il 2026 e il 2030, analoghi per tipologia agli interventi citati e di completamento agli stessi, con particolare riguardo alle aree situate ad ovest dell'aerostazione.

3. **Concessione titolo gratuito/comodato di terreni limitrofi** al sedime alle PA locali, avente quale unica destinazione la realizzazione di opere di mitigazione a favore della popolazione.

In particolare nell'anno 2019, a fine maggio, SACBO ha concesso in comodato d'uso gratuito un'ulteriore area a nord del proprio sedime a favore del Comune di Orio al Serio di circa 5.000 mq, che aggiungendosi al precedente 19.000 mq già concessi negli anni pregressi (dal 2007 ad oggi), ha consentito al Comune anzidetto di procedere a un ulteriore ampliamento del parco e parcheggio ad uso pubblico (insistenti per l'appunto sull'area di 19.000 mq oggetto delle pregresse concessioni).

4. **Interventi e attività per il contenimento e la riduzione dell'inquinamento acustico** aeroportuale in edifici residenziali.

Nell'anno 2020, seppure non siano stati eseguiti interventi, ciò nondimeno si precisa che il tema è stato trattato nelle integrazioni depositate ai primi di febbraio 2020 nella procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ad oggetto il Piano di sviluppo aeroportuale 2030, prevedendo nei prossimi anni - in correlazione agli interventi di sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale - la messa in opera di interventi di mitigazione acustica presso abitazioni più prossime allo scalo e sottoposte a elevati livelli di inquinamento acustico. In particolare è stato promosso nelle integrazioni un criterio per l'identificazione e realizzazione di ulteriori interventi di mitigazione acustica ai recettori esposti a livelli significativi di LVA. Si rimanda al dedicato documento delle integrazioni citate per eventuali approfondimenti.

A riguardo, infatti, pare opportuno ricordare seppure brevemente gli interventi effettuati negli anni pregressi, dal 2009 ad oggi, consistenti nella valutazione, progettazione e realizzazione di migliorie (interventi di tipo strutturale: sostituzione infissi; nonché interventi di ottimizzazione del comfort acustico e conseguente installazione di impianti condizionamento) connesse al fonoisolamento di unità abitative site in Comuni di Orio al Serio, Seriate, Grassobbio, Bagnatica e Brusaporto sia in edifici scolastici, sia in abitazioni nell'intorno aeroportuale, ai fini della mitigazione del rumore aeroportuale.

Negli anni 2009-2010, SACBO ha realizzato e completato gli interventi di insonorizzazione e miglioramento del clima acustico in 10 edifici scolastici nei Comuni di Bergamo, Orio al Serio e Grassobbio, per un totale di circa 1 milione di euro spesi.

Nel bando 2009 è stato promosso il primo bando di concerto con Regione Lombardia e Provincia di Bergamo e finanziato interamente da SACBO e hanno beneficiato degli interventi 124 abitazioni per un importo totale di circa 1.750.000 €.

Con il bando successivo (anno 2015), promosso sempre da SACBO in via unilaterale, hanno beneficiato degli interventi circa 160 abitazioni per complessivi 2.200.000 € spesi.

Nell'agosto 2017 SACBO ha diffuso un nuovo bando, che segue quelli analoghi pubblicati nel 2009 e nel 2015. Nell'anno 2019 sono stati **realizzati gli interventi** in un numero di **232 Unità Abitative** per una spesa complessiva di circa 3.200.000 €.

La Tabella 3-44 riporta le opere di mitigazione, compensazione e comfort acustico realizzate nel periodo 2003-2019

Tabella 3-44 Opere di mitigazione, compensazione e comfort acustico per comune di intervento (periodo 2003-2019)

SOGGETTO	MITIGAZIONI COMPENSAZIONI	INTERVENTI BANDI '13, '15 e '17	TOTALE
Orio al serio	€ 913.648	€ 4.226.553	€ 5.140.201
Seriate	€ 109.000	€ 1.527.916	€ 1.636.916
Grassobbio	€ 310.466	€ 997.124	€ 1.307.590
Azzano S.P.	€ 110.000	€ 0	€ 110.000
Bergamo	€ 10.000	€ 784.316	€ 794.316
Bagnatica	€ 0	€ 292.553	€ 292.553
altri Enti Pubblici	€ 435.767	€ 0	€ 435.767
TOTALE	€ 1.888.881	€ 7.828.462	€ 9.717.343



GRUPPO DI LAVORO

“PROGETTO VERSO IL BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ”

Gruppo SACBO

Paolo Deforza (referente)

Veronica Giavazzi (referente)

Nicola Lamera

Pierangelo Mangili

Laura Monteleone

Roberto Rampinelli



www.milanbergamoairport.it



MILAN
BERGAMO
AIRPORT | **BGY**

 **BGY**
International Services

