



# REPORT DI SOSTENIBILITÀ 2021

MILAN  
BERGAMO  
AIRPORT | **BGY**



**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](http://www.milanbergamoairport.it)

*MAGGIO 2022*

REPORT DI SOSTENIBILITÀ 2021  
GRUPPO SACBO

*MAGGIO 2022*

|  |           |
|--|-----------|
| <b>LETTERA DEL PRESIDENTE:<br/>UNA VISIONE PER IL FUTURO DEL GRUPPO SACBO</b>                                  | <b>7</b>  |
| <b>NOTA INTRODUTTIVA E METODOLOGICA</b>  | <b>9</b>  |
| <b>IL PROCESSO DI COSTRUZIONE DELLA<br/>“MATERIALITÀ” IN SACBO</b>   | <b>11</b> |
| <b>PARTE PRIMA<br/>IDENTITÀ, CONTESTO, ASSETTO ORGANIZZATIVO,<br/>DISEGNO STRATEGICO E MODELLO DI BUSINESS</b> | <b>21</b> |
| 1.1 LA VISION, LA MISSION E I VALORI DEL GRUPPO SACBO  | 21        |
| 1.2 LA STORIA: DA SACBO AL GRUPPO SACBO  | 23        |
| 1.3 CONTESTO ECONOMICO E SOCIALE DI RIFERIMENTO DEL GRUPPO SACBO   | 26        |
| 1.3.1 LA MAPPATURA DEGLI STAKEHOLDER   | 32        |
| 1.4 ASSETTO ISTITUZIONALE ED ORGANIZZATIVO   | 34        |
| 1.4.1 ASSETTO SOCIETARIO   | 34        |
| 1.4.2 ORGANI ISTITUZIONALI   | 35        |
| 1.4.3 LA STRUTTURA ORGANIZZATIVA   | 37        |
| 1.5 DISEGNO STRATEGICO   | 39        |
| 1.6 IL MODELLO DI BUSINESS DEL GRUPPO SACBO  | 43        |
| 1.7 TRASPARENZA, LEGALITA' E GOVERNANCE  | 45        |
| 1.8 SALUTE E SICUREZZA   | 55        |
| <b>PARTE SECONDA<br/>LA CREAZIONE E LA DISTRIBUZIONE DEL VALORE AGGIUNTO IN SACBO</b>                          | <b>61</b> |
| 2.1 INTRODUZIONE   | 63        |
| 2.2 SCELTE METODOLOGICHE   | 64        |
| 2.3 VALORE AGGIUNTO DI SACBO   | 65        |
| 2.3.1 COSTI INTERMEDI DELLA PRODUZIONE (O COSTI PER CONSUMI INTERNI)   | 65        |
| 2.3.2 LEASING  | 65        |
| 2.3.3 REMUNERAZIONI AL PERSONALE   | 65        |
| 2.3.4 REMUNERAZIONE ALLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE  | 66        |
| 2.3.5 REMUNERAZIONE ALLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE -<br>CANONI CONCESSIONARI                                    | 66        |
| 2.3.6 REMUNERAZIONE AI TERZI FINANZIATORI  | 66        |
| 2.3.7 REMUNERAZIONE DELL'AZIENDA   | 66        |
| 2.3.8 DISTRIBUZIONE ALLA COMUNITÀ  | 66        |
| <b>PARTE TERZA<br/>LA RELAZIONE SOCIALE DEL GRUPPO SACBO</b>   | <b>73</b> |
| 3.1 INTRODUZIONE   | 75        |
| 3.2 GRUPPO SACBO E L'AMBIENTE  | 76        |
| 3.2.1 LO SCENARIO AMBIENTALE: IL VALORE DELL'AMBIENTE<br>PER IL MONDO SACBO                                    | 76        |
| 3.2.2 LA POLITICA AMBIENTALE: IL SISTEMA DI GESTIONE AMBIENTALE<br>DEL GRUPPO SACBO- ASPETTI GENERALI          | 76        |
| 3.2.3 PROCEDURE DI VALUTAZIONE AMBIENTALE IN CORSO   | 79        |

|  |            |
|--|------------|
| 3.2.4 MOBILITÀ E ACCESSIBILITÀ ALLO SCALO  | 83         |
| 3.2.5 PERFORMANCE AMBIENTALI   | 86         |
| 3.2.6 PROGETTI DI COLLABORAZIONE IN MATERIA AMBIENTALE   | 104        |
| <b>3.3 GRUPPO SACBO E LE PERSONE</b>   | <b>107</b> |
| 3.3.1 DATI RELATIVI AL PERSONALE   | 107        |
| 3.3.2 LA POLITICA RETRIBUTIVA  | 112        |
| 3.3.3 LA FORMAZIONE  | 113        |
| 3.3.4 RELAZIONI INDUSTRIALI  | 124        |
| 3.3.5 SALUTE E SICUREZZA SUI LUOGHI DI LAVORO  | 127        |
| 3.3.6 SERVIZI E BENEFICI AGGIUNTIVI PER<br>IL PERSONALE DIPENDENTE E LE LORO FAMIGLIE  | 130        |
| 3.3.7 CONFORMITÀ AL CODICE ETICO E AL MODELLO DI ORGANIZZAZIONE,<br>GESTIONE E CONTROLLO (D.LGS. 231/2001) DA PARTE DEI DIPENDENTI | 131        |
| <b>3.4 GRUPPO SACBO E I PASSEGGERI</b>   | <b>132</b> |
| 3.4.1 LA CENTRALITÀ DEI PASSEGGERI:  | 132        |
| 3.4.2 I PASSEGGERI DELL'AEROPORTO DI MILANO BERGAMO  | 136        |
| 3.4.3 SICUREZZA DEL PASSEGGERO   | 138        |
| 3.4.4 IL SISTEMA DI SAFETY MANAGEMENT  | 149        |
| 3.4.5 LA COMUNICAZIONE ESTERNA   | 150        |
| <b>3.5 GRUPPO SACBO E LE COMPAGNIE AEREE</b>   | <b>153</b> |
| 3.5.1 LA POLITICA DI GESTIONE DELLE RELAZIONI CON LE COMPAGNIE AEREE   | 153        |
| 3.5.2 SACBO E LE COMPAGNIE AEREE: ALCUNI INDICATORI DI PERFORMANCE   | 156        |
| <b>3.6 GRUPPO SACBO E I FORNITORI</b>  | <b>158</b> |
| 3.6.1 IL VALORE DEI FORNITORI PER IL GRUPPO SACBO  | 158        |
| 3.6.2 CARATTERISTICHE DELLE ATTIVITÀ DI FORNITURA  | 159        |
| <b>3.7 GRUPPO SACBO E I CLIENTI</b>  | <b>162</b> |
| 3.7.1 IL VALORE DEI CLIENTI PER IL GRUPPO SACBO  | 162        |
| 3.7.2 INDIVIDUAZIONE DEI SERVIZI E SELEZIONE DEI CLIENTI - AFFIDATARI  | 162        |
| 3.7.3 COMPOSIZIONE E MONITORAGGIO  | 163        |
| <b>3.8 GRUPPO SACBO E GLI AZIONISTI</b>  | <b>164</b> |
| <b>3.9 GRUPPO SACBO E L'AUTORITA' DI VIGILANZA</b>   | <b>165</b> |
| 3.9.1 IL CONTESTO NORMATIVO  | 165        |
| 3.9.2 IL PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE  | 166        |
| <b>3.10 GRUPPO SACBO E IL TERRITORIO</b>   | <b>170</b> |
| 3.10.1 L'IMPEGNO DI SACBO PER IL TERRITORIO  | 170        |
| 3.10.2 FILANTROPIA D'IMPRESA   | 170        |
| 3.10.3 COMPENSAZIONI E MITIGAZIONI AMBIENTALI  | 171        |
| <b>GRUPPO DI LAVORO PROGETTO REPORT SOSTENIBILITA'</b>   | <b>174</b> |



## LETTERA DEL PRESIDENTE:

### UNA VISIONE PER IL FUTURO DEL GRUPPO SACBO

L'anno 2021 è stato un anno complesso e caratterizzato da discontinuità: il primo semestre ha visto l'acuirsi nuovamente della pandemia COVID-19 con le inevitabili restrizioni e chiusure; il secondo semestre ha segnato quantomeno una ripresa di tutte attività pressoché a pieno regime, seppure ancor purtroppo nell'ambito della emergenza pandemica, che proprio a fine anno 2021 ha avuto un ulteriore picco.

In questo quadro così frammentario, lo scalo di Milano Bergamo non si è mai fermato, così come era accaduto nel 2020, non solo offrendo il servizio di trasporto nel modo più efficiente e sicuro possibile e così mantenendo la pozione di terzo scalo italiano per traffico passeggeri, ma altresì continuando a dare corso agli investimenti nell'ottica del processo di ottimizzazione dell'infrastruttura e delle strutture che lo compongono. Il Gruppo SACBO ha, quindi, confermato di possedere determinazione e resilienza in un momento storico alquanto difficile, dimostrando di perseguire la propria missione e la propria visione, soprattutto in termini di pronto e sostenibile adeguamento e di un'efficiente e consapevole gestione dello scalo e dei connessi servizi ai passeggeri.

Ciò nella consapevolezza e nel rispetto del ruolo indispensabile per il territorio nazionale e internazionale che il nostro aeroporto riveste.

Per il quarto anno consecutivo, il Gruppo SACBO ha redatto il report di sostenibilità quale strumento di trasparenza e informazione rivolto a tutti i propri stakeholder, nei cui confronti il Gruppo promuove iniziative e azioni finalizzate alla creazione di valore aggiunto, bilanciando gli interessi di diversa natura di cui sono portatori e dando conto della performance ambientali, sociali e economiche del Gruppo.

Non solo con gli stakeholder è stato intrapreso un rinnovato confronto e dialogo mediante una nuova indagine sulla materialità al fine della rivalutazione in termini di individuazione dei temi maggiormente rilevanti per il Gruppo SACBO sotto il profilo economico, sociale ed ambientale, con il coinvolgimento di una platea più ampia di stakeholder.

È emersa l'importanza e la strategicità per gli stakeholder dello scalo per il territorio, specie dell'aspetto della sicurezza e salute in aeroporto e nelle immediate vicinanze, tema confermato preminente.

In questo contesto di ripresa dell'attività e di una nuova indagine della materialità, il report anno 2021 assume una rilevanza e merita una particolare attenzione.

*Giovanni Sanga*  
Presidente SACBO





## NOTA INTRODUTTIVA E METODOLOGICA

Il Gruppo SACBO ha dato corso con riferimento all'annualità 2021 al processo di rendicontazione sociale, economica ed ambientale, procedendo altresì ad un aggiornamento dell'analisi della matrice della materialità.

Al pari del report dell'annualità 2020, come descritto dal Presidente nella propria lettera di apertura, anche il presente è inevitabilmente influenzato dal momento e dal contesto storico di particolare criticità causato dalla pandemia sanitaria legata al COVID-19, che pure nel corso dell'anno 2021 ha avuto effetti dirompenti, alternando periodi di forti criticità e chiusure a periodi dell'anno caratterizzati da una ripresa delle attività e da una situazione sociale di minore allarme.

In particolare, i primi mesi dell'anno sono stati caratterizzati nuovamente da forti restrizioni, che hanno avuto un impatto negativo di notevole entità sul settore dell'aviazione civile che ha continuato ad essere uno dei settori maggiormente colpiti, pur a fronte di una ripresa nel secondo semestre dell'anno di un certo rilievo, allorché è venuta meno la criticità emergenziale.

Complessivamente l'anno si è chiuso con un traffico passeggeri che segna un meno 53,3% rispetto all'anno 2019 (a fronte di + 68,2% rispetto al 2020), consolidando il ruolo dello scalo bergamasco al terzo posto per numero di passeggeri fra gli scali italiani. Il traffico cargo ha segnato un meno 78,1% rispetto al 2019 (e un meno 42% sul 2020) da ricollegarsi, come già precisato nel report 2020, al trasferimento presso altro scalo di parte di tale tipologia di business per logiche commerciali.

Lo scalo ha continuato a garantire nel 2021 la propria operatività, con proprie risorse umane e di mezzi e soprattutto ha dato attuazione e realizzazione - in continuità con gli anni precedenti - agli investimenti finalizzati all'efficientamento infrastrutturale, anche di natura ambientale, portando a termine importanti opere, a conferma della propria determinazione a guardare al futuro e dare continuità all'implementazione dei progetti di sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale.

Attesa la pandemia in corso e la forte instabilità anche economica dell'intero Paese, il Gruppo ha dovuto continuare a ricorrere agli ammortizzatori sociali a favore dei propri dipendenti, al lavoro agile costituito dallo smart working, garantendo la sicurezza sul luogo di lavoro con protocolli ad hoc.

Il Report di Sostenibilità prosegue nel percorso di rendicontazione di tutti i temi e di tutti gli indicatori già trattati nei tre anni pregressi e, a differenza di quello dell'anno pregresso, ha come una base di partenza una matrice di materialità "rinnovata" e frutto di una nuova indagine integrativa e rinnovata effettuata su una estesa platea di

stakeholders.

Come emergerà dal paragrafo dedicato, la nuova analisi della materialità presenta sia un aspetto di continuità con quella già svolta utilizzando la stessa metodologia sia un aspetto di novità con un ampliamento delle categorie degli stakeholder coinvolti.

Nell'anno 2021 la solida impostazione del processo di rendicontazione, unitamente agli esiti della nuova analisi sulla matrice di materialità, ha permesso la produzione di un Report che rispecchia risultati, obiettivi e performance del Gruppo mediante un'esposizione trasparente e consolidata in termini di modalità espositiva e un coinvolgimento sempre più importante degli stakeholder.

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 della Mobilità sostenibili, 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 Milano 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 ai vettori aerei, nonché in tutte le attività connesse o complementari al traffico aereo.

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 del Gruppo SACBO. In questo senso, pertanto, va enfatizzato che il modello di rendicontazione che è stato seguito dal Gruppo 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 anche alla luce del momento storico caratterizzato dall'emergenza sanitaria COVID-19, valorizzando la nuova indagine della materialità svolta quale essenziale momento di confronto con gli stakeholder.

## IL PROCESSO DI COSTRUZIONE DELLA “MATERIALITÀ” IN SACBO

Nel 2018 come già ricordato è stato effettuato un primo processo di costruzione della matrice della materialità, che ha costituito la base per il report degli anni 2018 -2019 e 2020.

Come noto nell'ambito della rendicontazione di sostenibilità, ciascuna azienda deve basare la propria reportistica sugli aspetti considerati dalla stessa e dai propri stakeholder come materiali.

La definizione di aspetto “materiale” corrisponde a ciascun tema che 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, i temi ritenuti rilevanti e posti alla base dell'indagine della materialità erano stati individuati dall'azienda mediante il confronto in focus group, cui hanno partecipato il middle e top management e finalizzati a individuare tra gli SGDS delle Nazioni Unite i temi più rilevanti per il Gruppo declinandoli in 25 temi relativi a 5 macro-aree:

- 1) Aspetti ambientali;
- 2) Accessibilità all'aeroporto;
- 3) Impatti sull'economia locale anche con riferimento alla qualità del lavoro in aeroporto; Strategia commerciale e di sviluppo anche infrastrutturale;

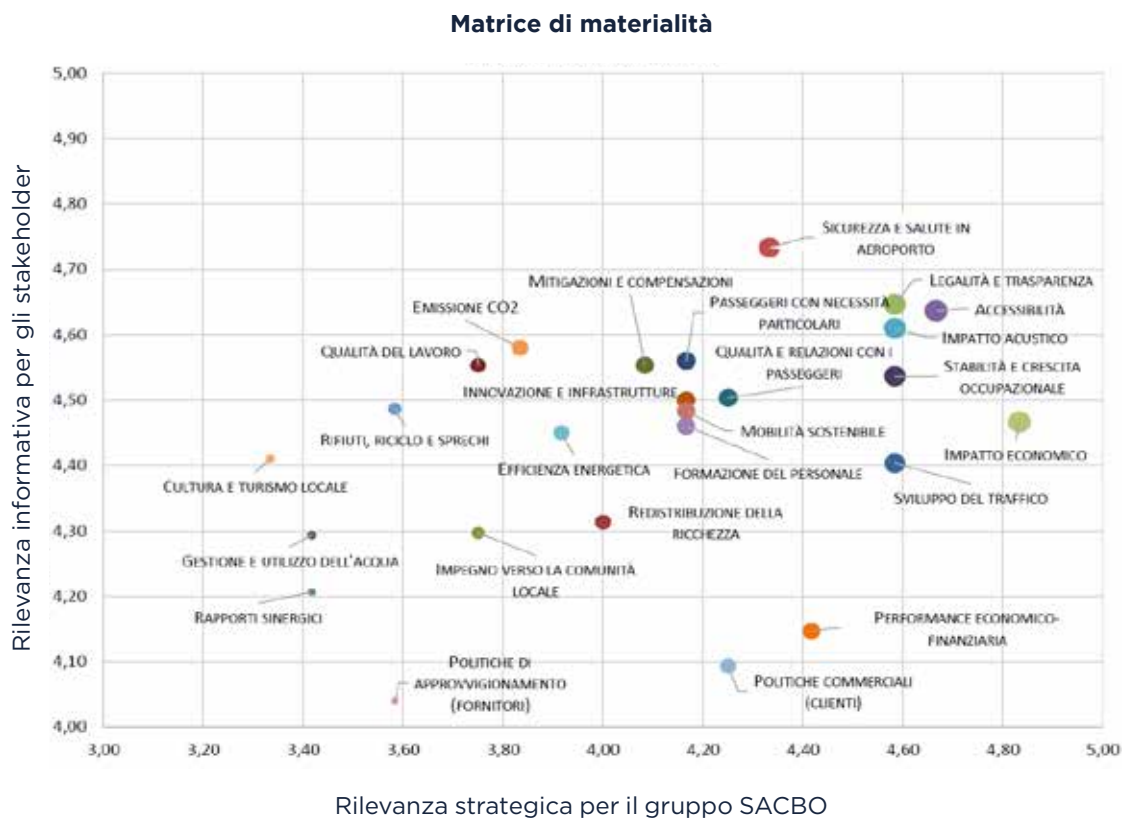
- 4) Qualità del servizio in aeroporto per utenza;
- 5) Rapporti e impegni con e verso le comunità locali.

Si ricorda come l'indagine sui temi maggiormente rilevanti sia stata effettuata mediante la predisposizione e la somministrazione di un questionario volto ad indagare quale fossero per ordine di priorità i temi maggiormente rilevanti fra quelli sopra individuati.

Il questionario era stato somministrato direttamente dall'azienda a tutti i dipendenti del gruppo, ai membri del consiglio di amministrazione di SACBO e BGYIS e mediante interviste effettuate dalla società esterna incaricata a 900 soggetti appartenenti a diverse categorie (150 rappresentanti delle attività produttive (121 aziende e 29 liberi professionisti; 750 cittadini di Bergamo e provincia e 26 soggetti qualificati, come i sindaci dei comuni limitrofi, dirigenti e consiglieri comunali, associazioni dei consumatori, ambientali e di categoria, giornali locali, sindacati e università).

Il processo sopra descritto 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 1-1). 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.

Figura 1-1 - La matrice di materialità del Gruppo SACBO anno 2018



## L'indagine della materialità anno 2022 e la nuova matrice della materialità

Come già sopra accennato, la nuova matrice della materialità è stata costruita attraverso una nuova indagine, che ha coinvolto un più ampio spettro di stakeholder, divenendo così una valutazione dei temi materiali maggiormente rappresentativa e significativa per l'azienda. La nuova matrice della materialità è frutto di una rinnovata esigenza del Gruppo di aprire un nuovo dialogo di confronto con i propri stakeholder coinvolgendo diversi piani e profili. I temi oggetto di indagine sono rimasti i medesimi del 2018.

Il Gruppo e Ipsos s.r.l. (società esterna specializzata del settore) hanno predisposto un questionario con risposta in forma anonima per indagare i temi maggiormente rilevanti per il Gruppo SACBO così come valutati dagli stakeholder interni ed esterni, consentendo agli stessi l'espressione di opinioni e vedute anche in ordine al ruolo dello scalo nel territorio sotto il profilo ambientale, sociale ed economico in termini generali e anche con riferimento al periodo della pandemia.

Gli stakeholder coinvolti con interviste telefoniche anonime sono stati di due macrocategorie:

- la popolazione: tramite circa 600 interviste suddivise in maniera pressoché omogenea tra residenti in Bergamo città, nei comuni molto interessati allo scalo (Orio al Serio, Seriate, Grassobbio, Brusaporto, Azzano San Paolo, Bolgare, Bagnatica, costa Di Mezzate) e in quelli meno interessati allo scalo (Chiuduno, Cavernago, Carrobbio degli Angeli, Calcinate, Comun Nuovo, Curno, Dalmine, Levate, Grumello del Monte, Lallio, Mapello, Presezzo, Ponte San Pietro, Stezzano, Treviglio, Urgnano e Zanica) ;
- le attività produttive: tramite interviste a 90 aziende e a 30 liberi professionisti/lavoratori autonomi.

Sono poi stati inviati questionari con raccolta di dati aggregati in forma anonima ai presidi di Enac ed Enav presso lo scalo, a tutti i fornitori del Gruppo, agli affidatari, alle compagnie aeree, agli handler di maggior riferimento presso lo scalo.

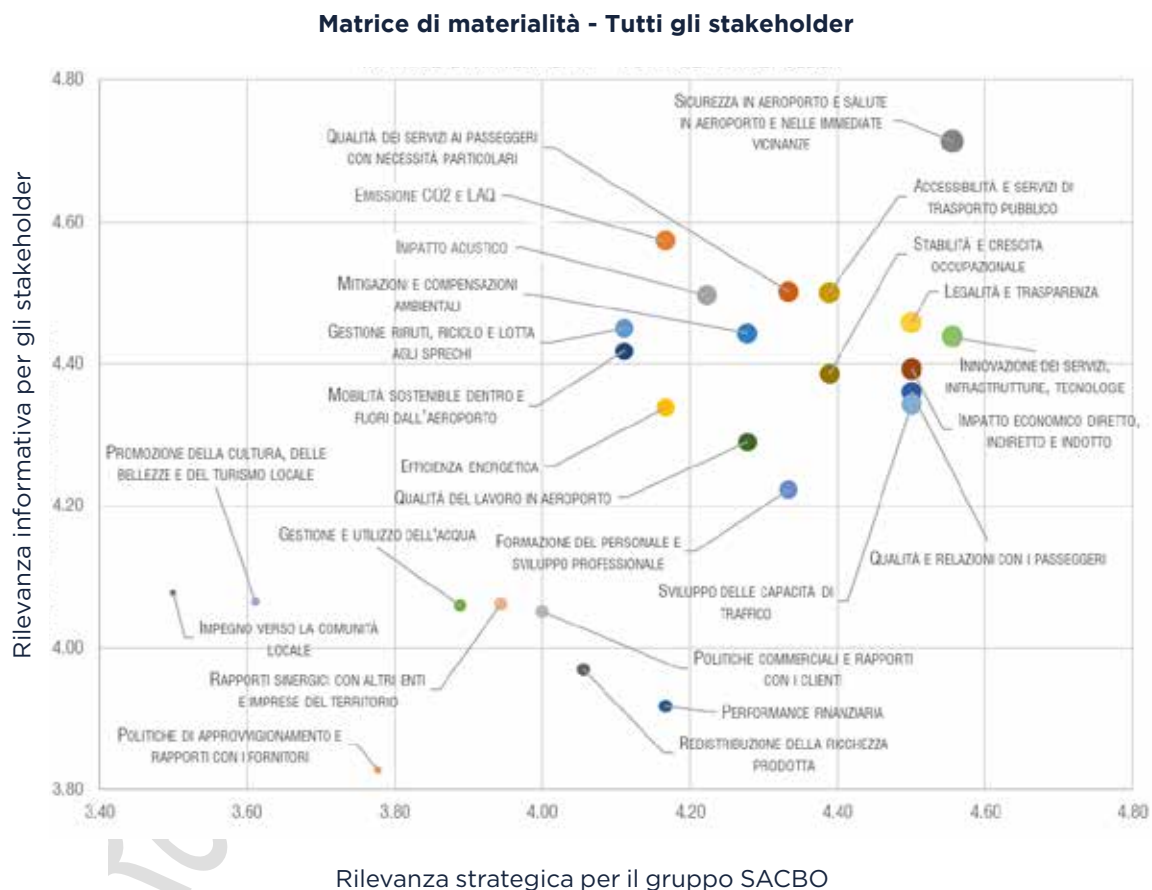
Il tasso di risposta è stato decisamente maggiore rispetto al 2018: per quanto riguarda i dipendenti passando dal 33% del 2018 al 43% del 2022; il top management ha risposto nella sua interezza; e il Cda ha risposto per l'81 % (verso il 67% fra top management e Cda del 2018).

Per fornitori e affidatari il tasso di risposta si è aggirato circa al 18-20% per ciascuna della due categorie, esito da valutarsi molto positivamente trattandosi della prima intervista, della modalità on line e della compagine variegata che caratterizza le due categorie.

Gli enti e gli handler di riferimento interpellati hanno dato riscontro integralmente.

L'indagine ha dato come esito la seguente matrice della materialità.

Figura 1-2 - La matrice di materialità del Gruppo SACBO anno 2022



La matrice è costruita chiaramente nella stessa modalità di quella di cui alla figura 1-1 del 2018 ovvero con l'indicazione sull'asse delle ascisse rappresenta la rilevanza strategica interna dei singoli temi come risulta dalle risposte dei da membri del CdA e dal top management; l'asse delle ordinate indica la rilevanza per gli altri stakeholder dei medesimi temi. Le medie ponderate dei punteggi sono state assegnate per ogni categoria di stakeholder; per i dati aggregativi si è utilizzata una media semplice, attribuendo così la stessa importanza al punto di vista di tutti gli stakeholder.

Il risultato della matrice anno 2022 appare evidentemente maggiormente esaustiva atteso il coinvolgimento di ulteriori categorie di stakeholder e va a testimoniare la rilevanza dello scalo anche e soprattutto a seguito della pandemia.

I temi maggiormente rilevanti per gli stakeholder esterni sono risultati:

- Sicurezza in aeroporto e salute in aeroporto e nelle immediate vicinanze
- Emissioni CO2 E LAQ
- Accessibilità e servizi di trasporto pubblico
- Qualità dei servizi ai passeggeri con necessità particolari.
- Impatto acustico
- Legalità e trasparenza

Si conferma, quindi, anche nella ultima indagine della materialità - estesa a nuove categorie di stakeholder- che il tema della sicurezza e salute in aeroporto e nelle immediate vicinanze è il tema materiale maggiormente rilevante per gli stakeholder. Parimenti rimane centrale - come nella precedente indagine della materialità - il



tema dell'accessibilità e servizi di trasporto pubblico. Entrambi (salute e sicurezza ed accessibilità) sono temi di costante attenzione per il Gruppo in termini di investimenti - anche nel corso della pandemia - nell'infrastruttura e nelle strutture e impianti che lo compongono per ottimizzare il servizio al passeggero sia in aeroporto sia ancor prima per l'accesso allo scalo stesso.

Come nel 2018, anche nel 2022, i temi ambientali rimangono cruciali: assume rilevanza centrale il tema delle emissioni che va a "superare" quello dell'impatto acustico, frutto anche di una sensibilità ormai globale al tema. Il Gruppo SACBO è fortemente impegnato in azioni, che sono specificamente volte alla riduzione delle emissioni e dell'inquinamento acustico con un impegno crescente che sa guardare alle nuove tecnologie a minore impatto; con una serie di investimenti ad hoc, nonché la con le previsioni di mitigazioni/compensazioni per il futuro legate al Piano di Sviluppo aeroportuale in corso di approvazione.

La sfida in campo ambientale in termini di riduzione delle emissioni muove nella direzione dell'efficientamento dell'infrastruttura ai fini di un minor impatto ambientale. Tema che si lega a quello dell'accessibilità, sopra citato, che consente a sua volta un'ottimizzazione dello scalo. Da qui l'attenzione al miglioramento dell'accessibilità mediante la separazione dei flussi passeggeri e operatori, il nuovo varco, la nuova viabilità realizzati dal gestore, con la prospettiva di una mobilità sempre più sostenibile che passa non solo dalla previsione del nuovo collegamento ferroviario ma altresì dalla attenzione alla mobilità dolce (SACBO come si vedrà è il primo aeroporto bike friendly). Internamente, infatti, per il management rimane centrale e assurge a ruolo ancor più rilevante il tema dell'innovazione delle infrastrutture e tecnologie a comprova dell'attenzione al tema da parte dell'azienda.

Diventa maggiormente centrale il tema della qualità dei servizi ai passeggeri, con un focus specifico a quelli con particolari necessità.

L'indagine della materialità comprova, pertanto, una forte considerazione ai servizi dell'aeroporto in tutte le loro diverse sfaccettature in termini di sicurezza e salubrità, di attenzione a tutte le categorie di passeggeri in ogni fase del volo da parte del personale e di offerta all'utenza della migliore infrastruttura possibile per garantire l'eccellenza dei servizi stessi al passeggero anche sotto il profilo tecnologico.

Il Gruppo SACBO, nonostante la pandemia, ha continuato e perseverato nella direzione dell'efficientamento della propria infrastruttura e delle strutture correlate, "stando al passo" con le innovazioni tecnologiche per rendere l'aeroporto ancora più ottimale e smart per la propria utenza.

Nella sezione dedicata nella parte terza ai passeggeri emerge la centralità dagli stessi e le innovazioni che ogni anno sono portate avanti per un servizio, che punta alla digitalizzazione e all'efficienza.

La pandemia, del resto, ha reso ancora più impellente la necessità di rendere l'aeroporto ancor più efficiente così da garantire la sicurezza dei passeggeri e dei servizi sotto ogni profilo.

Anche il tema legalità e trasparenza è preminente: è un tema che investe ogni funzione aziendale e che ricopre per il Gruppo internamente un significato fondamentale nelle



azioni e condotte dei singoli anche verso l'esterno; parimenti per gli stakeholder esterni riveste un ruolo cruciale quale prima base fondante la solidità e la fiducia verso il Gruppo. La corporate governance è trattata in svariati paragrafi soprattutto nella parte prima del report; un focus in ordine ai temi di legalità e trasparenza si rinviene al paragrafo 1.7, che raccoglie tutti i sistemi di corporate governance atti a perseverare e preservare a legalità e la trasparenza e da cui emerge l'assunzione di modelli e sistemi non obbligatori per legge bensì prescelti dal Gruppo per dotarsi di un profilo di accountability verso l'interno e l'esterno solido ed efficace.

L'indagine effettuata ha dato atto di come l'aeroporto sia considerato avere un peso decisivo e rilevante per l'economia nonostante l'incertezza causata dalla pandemia e come abbia permesso la valorizzazione del territorio, lo sviluppo del turismo grazie ai collegamenti offerti, accorciando le distanze con il resto del mondo.

# IL CARAVAGGIO INTERNATI

STND



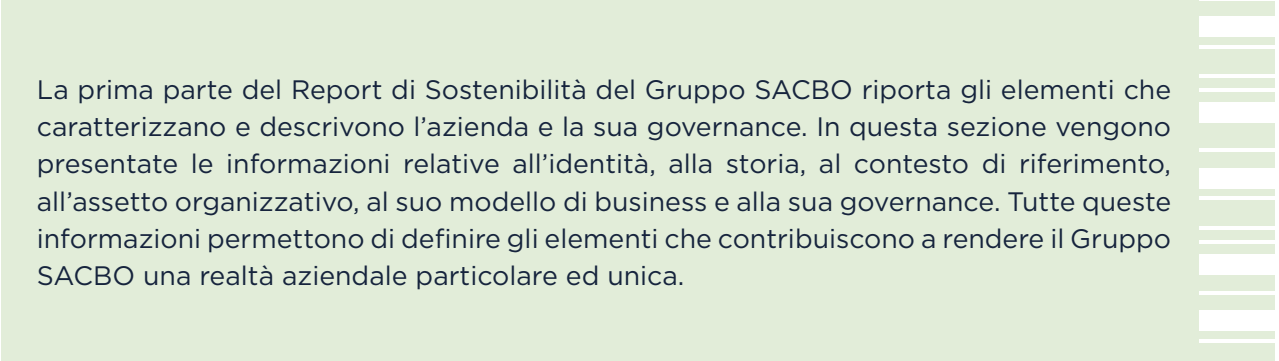
ONAL AIRPORT

RYANAIR

9H-DEJ

## 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 e internazionale 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 charter<sup>1</sup>); una progressiva rilevanza del cargo e la presenza dell'Aeronautica Militare (quantomeno sino allo scioglimento del reparto<sup>2</sup>). Si procede, inoltre, con i primi interventi per le infrastrutture.

Nel 1987, sulla base di una condivisione reciproca di un 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 PASSEGGERI E L'APPRODO DI RYNAIR

#### 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 e 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 soprattutto sono 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.

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

<sup>2</sup> Lo scioglimento del Reparto Voli della 1ª 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 Milano 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 riduzione dei tempi di volo per gli aerei in arrivo e in attesa di decollare, con conseguente minore impatto acustico ed 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 Europe<sup>3</sup>.

#### 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 a società di nuova costituzione e partecipata in modo totalitario, denominata "BGY International Services S.r.l." (BGYIS), un ramo d'azienda ad oggetto 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 ad 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 Milano Bergamo ha registrato la crescita costante del movimento passeggeri, fino a raggiungere nel 2019 la quota di **13,8 milioni nel 2019**, consolidando la terza posizione nella classifica degli scali italiani e assumendo una funzione strategica in chiave di mobilità per l'est Lombardia.

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



## IL BIENNIO 2020- ANNO 2021 LA PANDEMIA E LE PROSPETTIVE FUTURE

Gli anni 2020 e 2021, seppure in maniera maggiormente dirompente nel primo dei due, sono stati anni entrambi connotati dalla pandemia e dai suoi effetti. Ciò nondimeno, come si approfondirà nel paragrafo 6.9.2, lo scalo di Milano 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. Con ciò dando corso al contempo ad ogni azione necessaria per il contrasto alla pandemia supportando il territorio (si vedano i voli sanitari e assistenziali) e mettendo in sicurezza lo scalo con l'adozione dei correlati protocolli di sicurezza affinché i passeggeri volino in sicurezza e i dipendenti lavorino in sicurezza.

Il 2020 ha visto una flessione del numero dei passeggeri del 72% e delle merci del 57% rispetto al 2019.

Sempre rispetto al 2019, il 2021 ha chiuso con una flessione per il traffico passeggeri ancora di notevole consistenza e pari a circa il 53%, e con una flessione del 78% in relazione alle merci.

Nel 2021 sono stati portati a termine interventi cui si era dato inizio nel 2020 di notevole importanza ovvero (citando quelli di maggiore rilievo) l'apertura del nuovo ampliamento del terminal, inaugurato a dicembre alla presenza anche del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili; nonché la messa in funzione del nuovo varco doganale a est per separare i flussi di operatori e passeggeri agli inizi del 2021.

Sono inoltre stati intrapresi i cantieri per la realizzazione dei due capannoni principali che verranno destinati all'operatività courier per la cosiddetta "cargo city" prevista in area nord, tali opere saranno concluse nel 2022.

La pandemia non ha modificato la visione prospettica dello scalo che rimane quella descritta nel Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) Essa mira 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 2021 la pandemia ha continuato seppure in maniera meno dirompente a colpire duramente il settore dell'aviazione civile.

**A Livello mondiale**, si riportano le seguenti indicazioni numeriche tratte da International Air Transport Association (IATA) è l'associazione di categoria delle compagnie aeree mondiali, che rappresentano circa 290 compagnie aeree o l'83% del traffico aereo totale.

**Tabella 1-1 Traffico mondiale - Fonte IATA anno 2021**

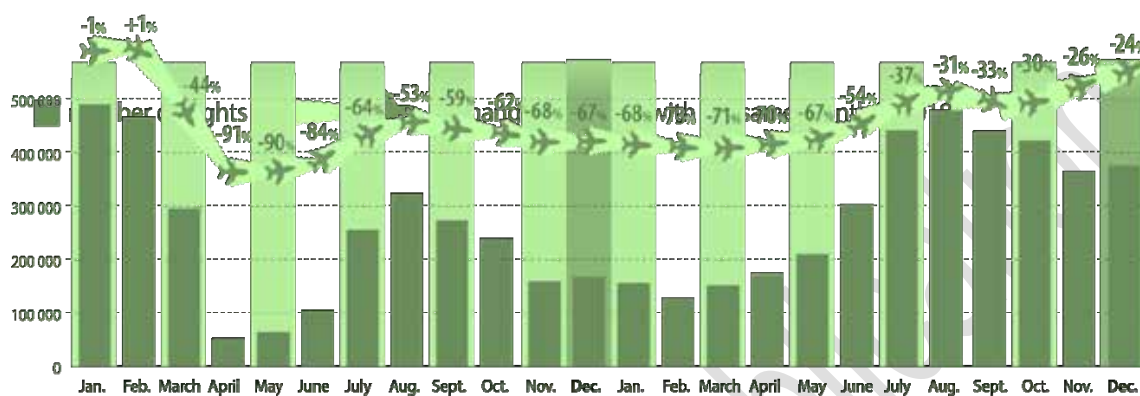
| 2021 CALENDAR YEAR (% VS 2019) | WORLD SHARE <sup>1</sup> | RPK           | ASK           | PLF (%-PT) <sup>2</sup> | PLF (LEVEL) <sup>3</sup> |
|--------------------------------|--------------------------|---------------|---------------|-------------------------|--------------------------|
| <b>Total Market</b>            | <b>100%</b>              | <b>-58.4%</b> | <b>-48.8%</b> | <b>-15.4%</b>           | <b>67.2%</b>             |
| Africa                         | 1.9%                     | -62.8%        | -55.1%        | -12.3%                  | 59.5%                    |
| Asia Pacific                   | 27.5%                    | -66.9%        | -56.7%        | -19.2%                  | 62.6%                    |
| Europe                         | 24.9%                    | -61.3%        | -51.9%        | -16.6%                  | 68.6%                    |
| Latin America                  | 6.5%                     | -47.4%        | -43.9%        | -5.2%                   | 77.3%                    |
| Middle East                    | 6.5%                     | -69.9%        | -55.5%        | -24.8%                  | 51.5%                    |
| North America                  | 32.6%                    | -39.0%        | -29.9%        | -11.0%                  | 73.8%                    |

1) % of industry RPKs in 2020 2) Change in load factor vs. the same month in 2019 3) Load Factor Level

Secondo quanto riportato nel commento alla tabella tratto dal sito di IATA, considerato che i confronti tra i risultati del 2021 e del 2020 sono distorti dall'impatto straordinario del COVID-19, è stato effettuato il confronto dell'anno 2021 con il 2019, che ha seguito un normale andamento del mercato. La domanda di passeggeri internazionali nel 2021 è stata del 75,5% inferiore ai livelli del 2019.

**A livello Europeo**, si riportano le indicazioni tratte da Eurocontrol (l'organizzazione intergovernativa, civile e militare cui partecipano 41 Stati europei e il cui scopo principale è di sviluppare e mantenere un efficiente sistema di controllo del traffico aereo a livello europeo) riferite all'andamento del traffico aereo dei voli commerciali del continente europeo.

Grafico 1-1 Traffico Europeo - Fonte Eurocontrol anno 2022



Source: Eurocontrol [ec.europa.eu/eurostat](http://ec.europa.eu/eurostat)

Come osservato da Eurocontrol ed emerge dal grafico soprariporato, il settore del trasporto aereo ha registrato una lenta ripresa per tutto il 2021. Sebbene i primi mesi del 2021 non abbiano mostrato segnali di ripresa: gennaio (-68% rispetto allo stesso mese del 2019), febbraio (-73%), marzo (-71%) e Aprile (-70%), la situazione ha iniziato a cambiare a maggio (-67%), giugno (-54%) e agosto (-31%). Settembre ha visto un piccolo calo (-33%), ma ottobre (-30%), novembre (-26%) e dicembre (-24%) hanno visto il ritorno più vicino ai dati pre-pandemia.

Si riporta, inoltre, un estratto del comunicato del presidente di **ACI europe** associazione di categoria di massima rilevanza che rappresenta 500 aeroporti in 55 stati. riferito all'annualità 2021 (<https://www.aci-europe.org/press-release/367-a-stop-start-recovery-in-2021-revealed-in-fragmented-traffic-results-for-europe-s-airports.html>): "Brussels, 25 January 2021: **The Full Year 2021 & December 2021 traffic report released today by ACI EUROPE reveals the lasting impact of the COVID19 pandemic on the airport industry. While passenger traffic across the European airport network increased by +37% in 2021 compared to 2020, it still remained -59% below pre-pandemic (2019) levels.** Olivier Jankovec, Director General of ACI EUROPE said: "After losing 1.72 billion passengers in 2020, we all had high hopes for a strong recovery in 2021. But last year proved another difficult one, as Europe's airports ended up losing another 1.4 billion passengers compared to 2019. This means they remain under considerable stress, with systemic financial weakness across our industry."

**A livello italiano**, il panorama dell'aviazione civile mostra (come a livello mondiale ed europeo,) un trend di ripresa rispetto all'anno 2020 vedendo comunque un risultato per quanto riguarda il traffico passeggeri di meno 58 % rispetto al 2019. Così come i movimenti vedono una ripresa nel 2021 rispetto al 2020 con più 34 % seppure con trend ancora negativo rispetto al 2019 segnando un meno 42 %. L'aeroporto Milano Bergamo si conferma il terzo scalo per numeri di passeggeri; mentre per quanto riguarda le merci diventa il sesto scalo. Si riportano i dati aggregati raccolti dall'associazione Assaeroporti, che rappresenta, presso le istituzioni nazionali ed europee, 29 società di gestione aeroportuale per 37 aeroporti e il comunicato del presidente dell'associazione che, in apertura di una nuova annualità, rappresenta una breve panoramica rappresentativa dell'anno pregresso in termini di risultati del traffico passeggeri e cargo.

**Tabella 1-2 Movimenti, passeggeri e tonnellate di merce degli aeroporti italiani nell'anno 2021 e variazione percentuale rispetto al 2020**

| AEROPORTO          | MOVIMENTI      | %           | PASSEGGERI        | % 2020      | % 2019       | CARGO (TONS)     | %           |
|--------------------|----------------|-------------|-------------------|-------------|--------------|------------------|-------------|
| Alghero            | 8.684          | 45,9        | 908.551           | 69,3        | -34,7        | 9                | 138,7       |
| Ancona             | 8.960          | 28,4        | 241.242           | 60,1        | -50,8        | 6.896            | -20,5       |
| Bari               | 32.934         | 53,0        | 3.289.239         | 93,1        | -40,7        | 2.402            | 10,6        |
| Bergamo            | 51.879         | 34,2        | 6.467.296         | 68,7        | -53,3        | 26.044           | -56,7       |
| Bologna            | 42.477         | 40,9        | 4.103.816         | 63,7        | -56,4        | 50.121           | -11,2       |
| Bolzano            | 13.828         | 21,2        | 19.667            | 199,8       | 82,4         | 0                | n/a         |
| Brescia            | 12.334         | 18,7        | 5.454             | 40,8        | -67,9        | 39.603           | 35,3        |
| Brindisi           | 16.789         | 46,1        | 1.853.449         | 82,3        | -31,3        | 18               | 23,6        |
| Cagliari           | 28.285         | 25,0        | 2.753.899         | 55,8        | -42,0        | 6.696            | -4,5        |
| Catania            | 50.419         | 48,5        | 6.123.791         | 67,6        | -40,1        | 7.603            | -49,5       |
| Comiso             | 2.785          | 93,4        | 199.420           | 118,8       | -43,2        | 0                | 15,5        |
| Crotone            | 761            | 42,5        | 95.456            | 78,1        | -43,8        | 0                | n/a         |
| Cuneo              | 3.866          | 24,9        | 81.767            | 52,3        | -11,5        | 0                | 0,9         |
| Firenze            | 16.177         | 20,7        | 838.025           | 25,2        | -70,8        | 108              | -58,1       |
| Foggia             | 239            | 696,7       | 70                | 55,8        | -81,9        | 0                | 36,3        |
| Forlì              | 1.322          | n/a         | 29.818            | 67,6        | n/a          | 0                | 54,6        |
| Genova             | 12.912         | 35,7        | 614.506           | 118,8       | -60,0        | 883              | n/a         |
| Grosseto           | 1.855          | 37,2        | 3.297             | 78,1        | 8,6          | 0                | n/a         |
| Lamezia Terme      | 18.890         | 33,1        | 1.706.699         | 52,3        | -42,7        | 1.902            | n/a         |
| Lampedusa          | 6.952          | 32,1        | 284.950           | 25,2        | 2,9          | 16               | -77,1       |
| Milano Linate      | 67.368         | 64,3        | 4.346.518         | n/a         | -33,9        | 1.883            | 51,9        |
| Milano Malpensa    | 118.341        | 28,0        | 9.622.464         | n/a         | -66,6        | 747.242          | 44,6        |
| Napoli             | 45.333         | 54,1        | 4.636.501         | 54,8        | -57,3        | 11.465           | 21,3        |
| Olbia              | 32.575         | 73,1        | 2.081.057         | 26,6        | -30,1        | 149              | 2.486,3     |
| Palermo            | 41.307         | 45,3        | 4.576.246         | 77,5        | -34,8        | 3.077            | 21,4        |
| Parma              | 5.073          | 213,1       | 96.570            | 61,7        | 28,7         | 12               | 1.626,7     |
| Perugia            | 3.661          | 54,0        | 144.939           | 91,1        | -33,9        | 0                | n/a         |
| Pescara            | 12.200         | 17,3        | 381.241           | 32,9        | -45,8        | 21               | -52,3       |
| Pisa               | 23.396         | 39,7        | 1.999.137         | 66,8        | -62,9        | 15.248           | 17,3        |
| Reggio Calabria    | 3.417          | 41,7        | 147.588           | 103,2       | -59,6        | 7                | -21,4       |
| Rimini             | 2.417          | 21,0        | 66.727            | 69,4        | -83,1        | 0                | -100,0      |
| Roma Ciampino      | 37.219         | 34,4        | 2.326.113         | 285,4       | -60,4        | 16.280           | -16,0       |
| Roma Fiumicino     | 113.972        | 10,1        | 11.662.842        | 87,6        | -73,2        | 101.325          | 32,9        |
| Salerno            | 1.054          | -77,7       | 1.280             | 120,2       | n/a          | 0                | n/a         |
| Taranto-Grottaglie | 894            | 22,3        | 984               | 52,0        | 9,5          | 1.494            | -70,2       |
| Torino             | 27.132         | 26,7        | 2.066.106         | 36,0        | -47,7        | 1.787            | 61,1        |
| Trapani            | 6.068          | 88,2        | 427.893           | 33,0        | 4,0          | 4                | -87,8       |
| Treviso            | 13.886         | 226,0       | 1.221.946         | 43,5        | -62,5        | 18               | n/a         |
| Trieste            | 5.553          | 20,7        | 348.891           | 18,6        | -55,5        | 51               | -33,4       |
| Venezia            | 39.165         | 14,1        | 3.437.204         | -89,3       | -70,3        | 44.228           | 7,5         |
| Verona             | 15.377         | 31,7        | 1.458.738         | 254,0       | -59,9        | 2.187            | 745,6       |
| <b>TOTALI</b>      | <b>947.756</b> | <b>34,7</b> | <b>80.671.397</b> | <b>46,8</b> | <b>-58,2</b> | <b>1.088.779</b> | <b>29,3</b> |

## Persi 113 milioni di viaggiatori sul 2019

Gli aeroporti italiani chiudono il 2021 con **80,7 milioni di passeggeri** e una **contrazione del 58,2% sul 2019**, ultimo anno non interessato dalla pandemia, quando il numero dei viaggiatori ha superato quota 193 milioni.

Un consuntivo in crescita del **52,4% sul 2020**, ma pur sempre segnato da una profonda **crisi con 113 milioni di passeggeri persi rispetto al 2019**. A causa della seconda e della terza ondata di contagi che hanno colpito il nostro Paese, i gravi effetti della crisi pandemica si sono manifestati almeno fino a maggio 2021.

Nei **primi 5 mesi** dello scorso anno, il traffico negli scali nazionali ha segnato una **contrazione dell'86%** rispetto al 2019, attestandosi a valori prossimi a quelli osservati nella primavera 2020, durante i mesi di lockdown generalizzato.

I primi deboli **segnali di ripresa** si sono registrati solo a **giugno 2021, -65%** sui livelli pre-Covid, per **poi rafforzarsi nella seconda metà dell'anno, con -38%** rispetto al secondo semestre 2019.

Si segnala, inoltre, un **parziale recupero del segmento nazionale** che nel 2021 mostra un **-35,1%** sui volumi pre-pandemia.

**In sofferenza** invece **il traffico internazionale**, che si attesta ad un **-70,4%**, evidenziando così una ripartenza del comparto a **due velocità**. Il fenomeno descritto ha inoltre **modificato la distribuzione del traffico** negli aeroporti italiani, con gli **scali delle Isole** che, beneficiando del turismo nazionale, registrano **segnali di ripresa maggiormente evidenti rispetto alla media di sistema**. Recuperano infatti più velocemente, soprattutto nella seconda parte dell'anno, i livelli del 2019.

**Stentano** invece **a ripartire gli aeroporti a forte vocazione internazionale e intercontinentale**, a causa del mantenimento delle restrizioni per i viaggi Extra UE.

**movimenti aerei** registrano una contrazione meno marcata rispetto al traffico passeggeri: nel 2021 sono stati circa **950 mila, con un calo del 42,4%** sul 2019 (+34,7% sul 2020) a conferma dell'utilizzo da parte dei vettori aerei di aeromobili di minore capienza. Incoraggianti i risultati per il **traffico merci**, con i volumi movimentati per via aerea che raggiungono i livelli del 2019, +0,2%, e l'intero segmento cargo, incluso l'avio camionato, che si attesta a **1 milione di tonnellate**, pari al **-1,9%** rispetto ai livelli pre-Covid (+28,6% sul 2020), con quasi il **70% delle merci transitate per lo scalo di Malpensa**.

Il **settore del trasporto aereo** si conferma, quindi, **tra i più colpiti dalla pandemia** e l'uscita dalla crisi, in base ai dati disponibili, rischia di essere lenta e parziale. Il comparto, pertanto, ha bisogno di **sostegni adeguati per affrontare le sfide della ripartenza e della transizione ecologica e digitale**, a beneficio non solo degli operatori del settore ma anche dei territori, dell'economia del Paese e dell'occupazione.

In questo quadro anche il nostro scalo, in media con gli altri italiani, ha visto una parziale ripresa del traffico passeggeri a fronte della fortissima contrazione sia di numeri di movimenti che di numeri di dell'anno pregresso.

Nondimeno nel 2021 lo scalo di Milano Bergamo conferma di essere uno scalo di riferimento per la mobilità aerea, sia nel contesto europeo, sia in quello nazionale e lombardo, mantenendo pur nel quadro disastroso degli effetti della pandemia la posizione di terzo scalo italiano per numero di passeggeri e il sesto per traffico cargo. 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 Milano 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 Milano 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, seppure in miglioramento rispetto all'annualità 2020.

Dall'analisi emerge una riduzione di circa 638 milioni di Euro di PIL generato e una perdita di 12.919 posti di lavoro a conferma di quanto rilevante sia la presenza dello scalo su tutto il territorio. I dati confermano un andamento ancora negativo dell'anno, benché in crescita e ripresa rispetto al 2020 che aveva visto 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.

Si è ritenuto interessante proporre nelle tabelle che seguono un confronto fra i numeri dell'anno 2021 all'esame non solo con il 2020, ma altresì con il 2019, per consentire una visione maggiormente completa degli effetti della pandemia rispetto al periodo pre pandemia.

**Tabella 1-3 Impatto di SACBO sul territorio bergamasco (Fonte: ACI Europe - tabella pubblicata nel fascicolo di Bilancio SACBO 2021 e 2020).**

| IMPATTO       | PIL 2021<br>(mln di €) | POSTI DI<br>LAVORO<br>2021 | PIL<br>(mln di €)<br>2020 | POSTI DI<br>LAVORO<br>2020 | PIL<br>Delta<br>'21-'20 | IMPIEGO<br>Delta<br>'21-'20 |
|---------------|------------------------|----------------------------|---------------------------|----------------------------|-------------------------|-----------------------------|
| Diretto       | 289,34                 | 5.162                      | 190,7                     | 3.403                      | <b>+98,6</b>            | <b>+1759</b>                |
| Indiretto     | 269,43                 | 4.491                      | 177,6                     | 2.962                      | <b>+91,8</b>            | <b>+1529</b>                |
| Indotto       | 96,55                  | 3.613                      | 63,6                      | 2.382                      | <b>+32,9</b>            | <b>+1231</b>                |
| Catalitico    | 2.243,09               | 32.645                     | 2.243,1                   | 32.645                     | ---                     | ---                         |
| <b>TOTALE</b> | <b>2.898,41</b>        | <b>45.911</b>              | <b>2.675,1</b>            | <b>41.391</b>              | <b>223,3</b>            | <b>4.519</b>                |

FONTE: ACI Europe.

Dati di input per il modello ACI Europe 2021: traffico passeggeri = 6.467.296; cargo (ton) = 26.044; passeggeri transfer = 0%; passeggeri di low cost = 96%; Stato = Italia; Scalo = BGYtraffico

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 (Milano Bergamo).

**Tabella 1-4 Impatto di SACBO sul territorio bergamasco (Fonte: ACI Europe - tabella pubblicata nel fascicolo di Bilancio SACBO 2021 e 2020).**

| IMPATTO       | PIL 2021<br>(mln di €) | POSTI DI<br>LAVORO<br>2021 | PIL<br>(mln di €)<br>2019 | POSTI DI<br>LAVORO<br>2019 | PIL<br>Delta<br>'21-'19 | IMPIEGO<br>Delta<br>'21-'19 |
|---------------|------------------------|----------------------------|---------------------------|----------------------------|-------------------------|-----------------------------|
| Diretto       | 289,3                  | 5.162                      | 571,1                     | 10.189                     | <b>-281,76</b>          | <b>-5.027</b>               |
| Indiretto     | 269,4                  | 4.491                      | 531,8                     | 8.864                      | <b>-262,37</b>          | <b>-4.373</b>               |
| Indotto       | 96,6                   | 3.613                      | 190,6                     | 7.132                      | <b>-94,0</b>            | <b>-3.519</b>               |
| Catalitico    | 2243,1                 | 32.645                     | 2243,1                    | 32.645                     | ---                     | ---                         |
| <b>TOTALE</b> | <b>2.898,4</b>         | <b>45.911</b>              | <b>3.536,6</b>            | <b>58.830</b>              | <b>-638,16</b>          | <b>-12.919</b>              |

FONTE: ACI Europe.

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 (Milano 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 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 1-3).

**Figura 1-3 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.), Intesa San Paolo, 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

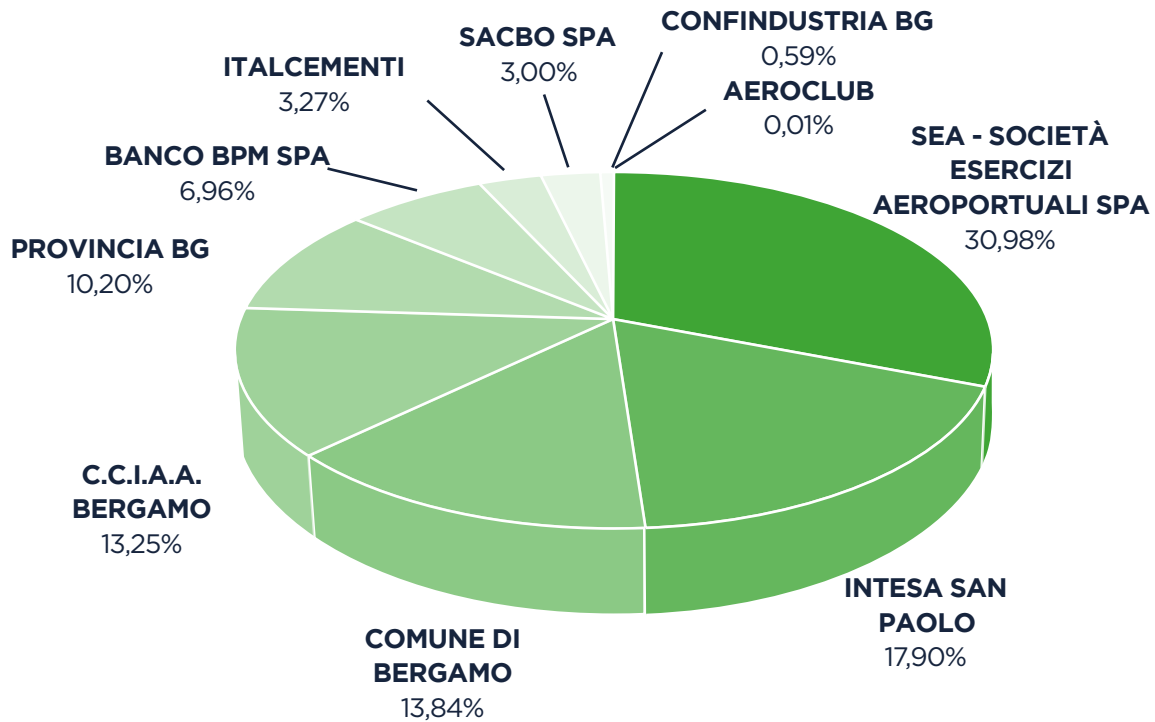
L'assetto istituzionale ed organizzativo esplicita gli elementi che identificano la realtà del Gruppo SACBO: gli organi istituzionali e la struttura organizzativa.

### 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 31.12.2021 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 1-2 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 composto<sup>4</sup>:

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

<sup>4</sup> 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 2021 l'organigramma sia di SACBO non ha subito delle modifiche rispetto all'anno precedente (vedi figura 1-2); in quello della sua controllata BGYIS sono intervenuti cambiamenti in termini di nuove funzioni come appare della figura 1-4

**Figura 1-4 Organigramma generale SACBO**

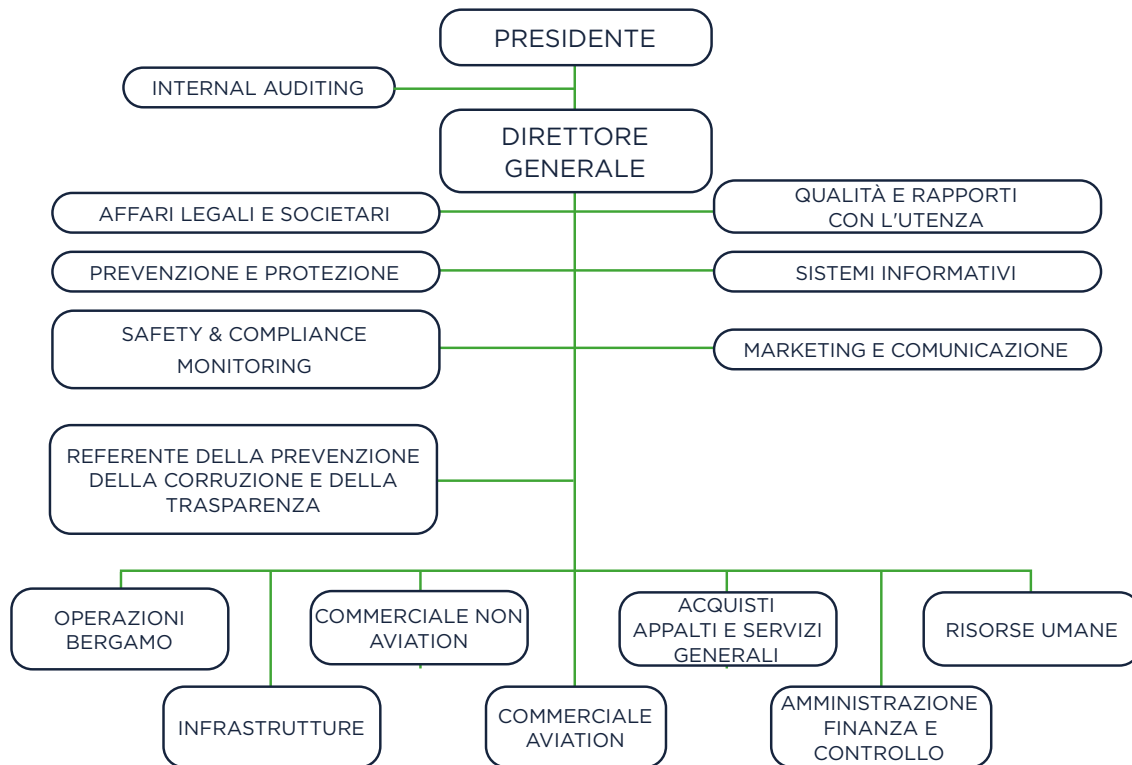
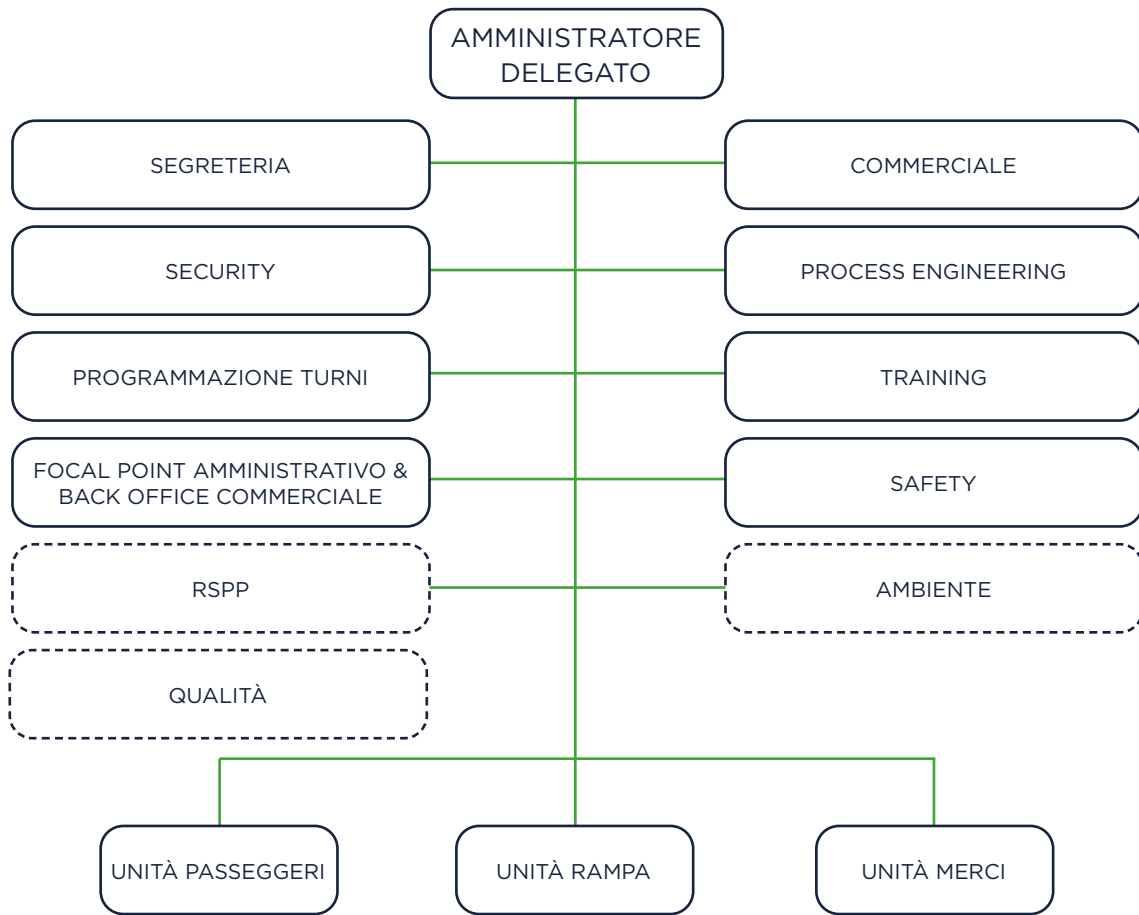


Figura 1-5 Organigramma generale BGYIS



## 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 Pubbliche Amministrazioni interessate 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 (la Regione Lombardia in specie ha formulato parere positivo di compatibilità ambientale del Piano di Sviluppo seppure accompagnato da prescrizioni e azioni di monitoraggio, attesa la strategicità dell’opera prevista). Nel 2021 la commissione VIA ha svolto una serie di interlocuzioni con proponente e gestore aeroportuale, cui è seguito il deposito di precisazioni spontanee da parte del proponente ed ad oggi l’istruttoria tuttavia non è stata dichiarata conclusa dal Ministero competente.

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 1-5).

**Tabella 1-5. Il quadro degli obiettivi strategici e delle strategie operative**

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

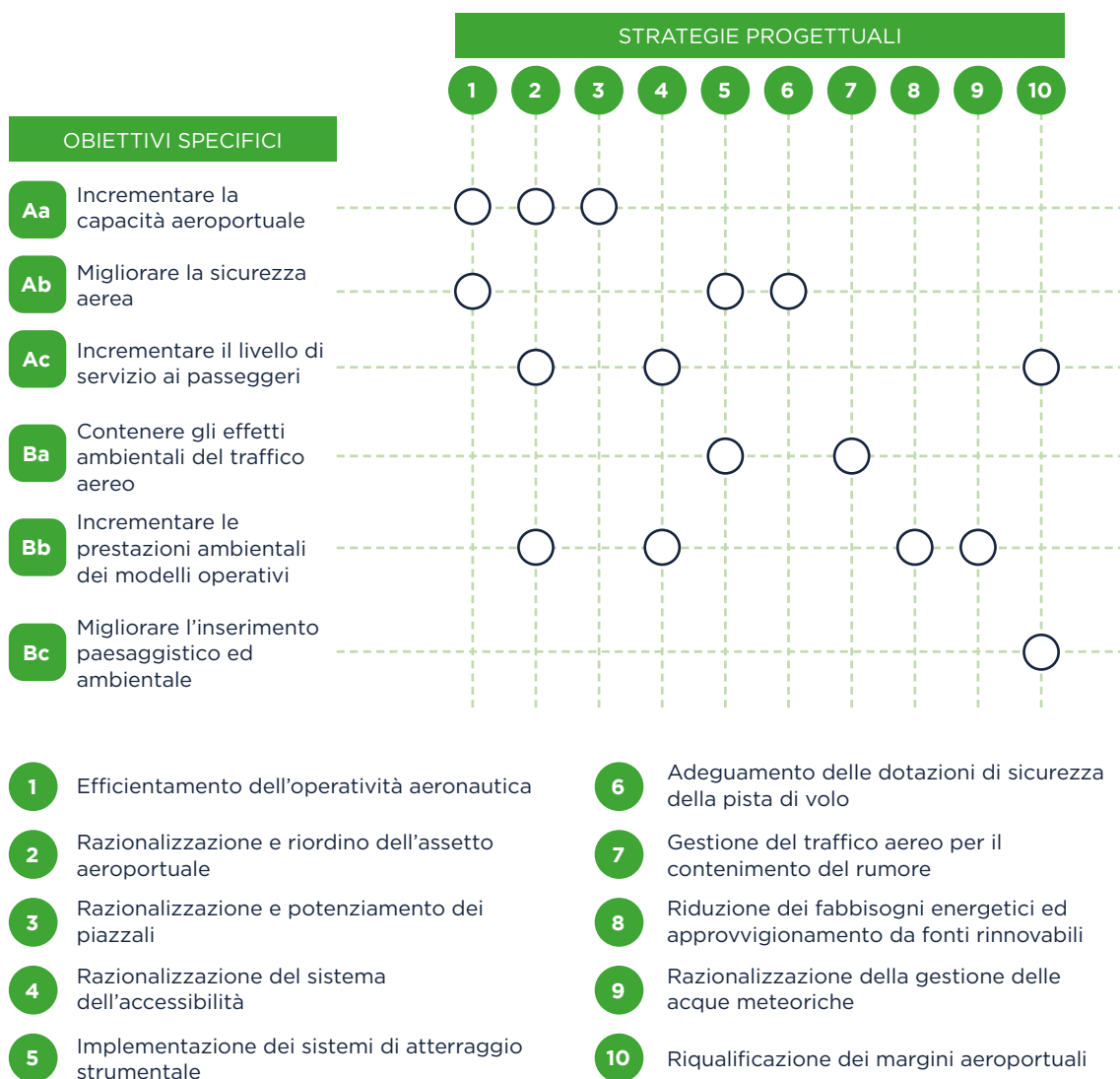


Come evidenziato dalla Tabella 1-5, le strategie operative elencate sono le modalità operativo-gestionali per raggiungere uno o più dei sotto-obiettivi strategici individuati. Ad esempio, la strategia operativa numero 2, “Razionalizzazione e riordino dell’assetto aeroportuale”, è funzionale al raggiungimento 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 1-5).

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 1-6 Interrelazioni tra strategie e obiettivi strategici**



L'insieme delle strategie operative emanate per raggiungere gli obiettivi strategici si tradurrà in un 'Piano di interventi e opere' che saranno attuate per raggiungere gli obiettivi entro il 2030. L'insieme degli interventi e opere da inserire in un Piano di Interventi sarà elaborato tenendo conto della coerenza progettuale e di quella ambientale. A questo riguardo la coerenza sta ad indicare il grado di rapporto intercorrente tra obiettivi strategici generali, strategie e azioni di intervento.

## 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 1-6).

Figura 1-6 Il modello di business del gruppo SACBO



In dettaglio:

- **ATTIVITA' 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).

- **ATTIVITA' 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.
  - **ATTIVITA' DI HANDLING:** riguarda tutti i servizi di assistenza a terra necessari per il funzionamento delle attività aeroportuali. Si svolge a condizioni di libero 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 1-6).

I numeri indicati nella tabella riferiti al 2021 sono in netto miglioramento quasi per la totalità dei dati rispetto al 2020, seppure ancora in importante ed evidente calo rispetto al 2019 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 1-6 Dati attività aviation**

|                             | 2019               | 2020              | 2021              | VAR %<br>'2020 | VAR %<br>'2019 |
|-----------------------------|--------------------|-------------------|-------------------|----------------|----------------|
| <b>PASSEGGERI</b>           | <b>13.857.257</b>  | <b>3.833.063</b>  | <b>6.467.296</b>  | <b>68,7%</b>   | <b>-53,3%</b>  |
| LINEA                       | 13.589.949         | 3.792.897         | 6.394.828         | 68,6%          | -52,9%         |
| CHARTER                     | 245.050            | 35.163            | 65.750            | 87,0%          | -73,2%         |
| ALTRI                       | 18.077             | 3.391             | 4.593             | 35,4%          | -74,6%         |
| AVIAZIONE GENERALE          | 4.081              | 1.612             | 2125              | 31,8%          | -47,9%         |
| <b>MOVIMENTI AEROMOBILI</b> | <b>95.377</b>      | <b>38.668</b>     | <b>51.879</b>     | <b>34,2%</b>   | <b>-45,6%</b>  |
| LINEA                       | 81.545             | 31.844            | 46.066            | 44,7%          | -43,5%         |
| CHARTER                     | 1.684              | 309               | 563               | 82,2%          | -66,6%         |
| COURIER                     | 7.986              | 3.602             | 1955              | -45,7%         | -75,5%         |
| DIROTTATI E POSIZIONAMENTI  | 2.070              | 1.918             | 2.019             | 5,3%           | -2,5%          |
| AVIAZIONE GENERALE          | 2.092              | 995               | 1276              | 28,2%          | -39,0%         |
| <b>MERCI (KG)</b>           | <b>118.964.361</b> | <b>51.542.890</b> | <b>26.043.792</b> | <b>-49,5%</b>  | <b>-78,1%</b>  |

## 1.7 TRASPARENZA, LEGALITÀ E GOVERNANCE'



A seguito dell'esito della rivalutazione della matrice della materialità, atteso il mantenimento della centralità del tema in oggetto, si ritiene opportuno fornire un aggiornamento all'anno 2021 delle politiche e delle azioni ad hoc poste in essere dal Gruppo SACBO, nonché gli strumenti specifici utilizzati, per garantire la trasparenza, il valore della legalità e le attività di governance nel proprio agire e in tutte le sue relazioni interne ed esterne. Ciò va a completare il quadro della corporate aziendale attraverso anche l'implementazione di modelli non prescritti per legge bensì volontariamente adottati dal Gruppo, nell'ottica di garantire un presidio ancora più forte per la tutela della legalità e della trasparenza.

Tale presidio è riconducibile ad una specifica area tematica denominata: Governance, Risk e Compliance (di seguito anche "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 ed 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 ed applicazione dei processi di accountability.

Tale sistema, come verrà dettagliato successivamente, fornisce un framework che intende assicurare la conformità rispetto alle normative delle attività aziendali e la gestione dei rischi ad esse correlate.

In questa sezione verranno quindi delineati i Modelli di Organizzazione Gestione e Controllo implementati dalle Società del Gruppo e gli strumenti di presidio a supporto degli stessi.

### Governance Aziendale

#### Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex D.lgs. 231/01 di SACBO e BGY International Services Srl

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 (ovvero top management in senso ampio e dipendenti) e prevede la possibilità di adozione di un MOGC al fine di prevenire la commissione di tali reati, ricompresi all'interno del suddetto D.lgs. 231/2001.

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, con delibera del Consiglio di Amministrazione, il proprio MOGC e ha approvato l'ultima revisione dello stesso (Revisione n.15), al fine di recepirne le novità normative, in data 26 ottobre 2021. BGY International Services Srl, 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.

L'ultima revisione del MOGC di BGY International Services Srl (Revisione n.3), aggiornato per recepire le novità normative introdotte dal D.lgs. 231/2001, è stata approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 29 ottobre 2021.

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 D.lgs. 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.

Laddove l'ente dovesse risultare coinvolto nella commissione di uno dei reati contemplati nel "catalogo reati 231", 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, permetterebbe di escludere la responsabilità per l'ente stesso.

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.

All'interno di tale sezione, si identifica la presenza dell'Organismo di Vigilanza (di cui si parlerà in dettaglio nel seguito), ente dotato di poteri autonomi di iniziativa e controllo, che ha il compito di vigilare sul funzionamento del MOGC, garantirne l'efficacia e l'adeguatezza e di curarne il periodico aggiornamento.

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;

I Flussi Informativi verso l'Organismo di Vigilanza, che contengono la mappatura di tutte le segnalazioni di cui l'Organismo di Vigilanza deve essere informato da parte dei soggetti aziendali tenuti all'osservanza delle previsioni del MOGC;

La Mappatura dei Rischi, invece, individua le attività aziendali nel cui ambito possono essere commessi i reati previsti dal catalogo definito dal D.Lgs. 231/2001.

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, o che l'analisi effettuata rileva di 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 presupposto.

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, è inserita, tanto nei contratti con gli affidatari e i clienti, quanto in quelli con i fornitori, una clausola ad hoc in cui si impone il rispetto del MOGC che SACBO e/o BGY International Services Srl hanno adottato ai sensi del D.lgs. 231/2001.

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 sia sulla relazione intercorsa tra lo stesso e le Società del Gruppo.

Con l'inserimento di tale clausola contrattuale, SACBO e BGY International Services Srl, nel caso estremo di sentenza passata in giudicato nei confronti del partner commerciale per la commissione di un reato previsto dal D.lgs. 231/2001, saranno legittimate a risolvere il contratto.

### **Organismo di vigilanza ex D.lgs. 231/01 di SACBO e BGY International Services Srl**

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 anche "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, l'OdV 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.

All'esercizio 2021, l'Organismo di Vigilanza di SACBO è composto da due componenti esterni all'azienda, l'uno con funzione di Presidente, ed un componente interno che ricopre il ruolo di Responsabile della funzione Internal Auditing della Società.

L'Organismo di Vigilanza di BGY International Services Srl, invece, in considerazione della struttura societaria "più snella", è di tipo monocratico.

La funzione e il ruolo dell'OdV è ricoperto dal Responsabile della funzione Internal Auditing della Capogruppo.

L'Organismo di Vigilanza di SACBO e quello di BGY International Services Srl sono stati nominati dal rispettivo Consiglio di Amministrazione, restano in carica per un triennio, e sono 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 di Gruppo

Il Codice Etico rappresenta uno dei pilastri fondamentali nella governance aziendale in materia di etica.

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 ed in ogni circostanza, azioni e iniziative che siano improntati alla scrupolosa osservanza di principi comportamentali quali: serietà, credibilità, lealtà, correttezza nei rapporti.

SACBO e BGY International Services Srl 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 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, tramite la previsione di clausole contrattuali ad hoc, di rispettare il Codice Etico adottato, così come definito nel Codice Etico stesso: "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 da SACBO e BGY International Services Srl**

L'analisi dei rischi, nel contesto della Governance, Risk e Compliance, 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 quelli a cui le Società del Gruppo risultano maggiormente esposte, ovvero ai reati correlati a:

- 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;
- Rischio ambientale, con monitoraggio degli aggiornamenti normativi e del Sistema di Gestione Ambientale certificato;
- 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 BGY International Services Srl 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 ed 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.

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 di tale evento ( $G$ ), secondo la formula:  $R_p = P \times G$ .

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 congruentemente le priorità di attuazione delle azioni e, quindi, le aree e i processi sui quali è necessario intervenire prioritariamente per mitigare 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 BGY International Services Srl**

SACBO pur consapevole di non essere tenuta alla nomina del Responsabile alla Prevenzione alla Corruzione e della Trasparenza ma 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, individuando, con delibera del Consiglio di Amministrazione del 21 dicembre 2017 all’interno della struttura organizzativa un presidio per il monitoraggio dell’adempimento di tale normativa nominando un “Referente della 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 la Società intende tenere sul tema, e di una Procedura Anticorruzione. Tale procedura definisce innanzitutto i principali compiti del Referente per la Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza, ovvero:

Verificare l’efficacia, l’adeguatezza e l’attuazione del Modello Anticorruzione, a partire dai report sulle verifiche effettuate dall’Internal Auditing in sede di audit, riferendone con periodica reportistica verso l’alta direzione di Sacbo, proponendo eventuali modifiche in caso di mutamenti nell’organizzazione o dell’accertamento di significative violazioni, con conseguenti modifiche e/o implementazioni dei protocolli di prevenzione;

Collaborare con la funzione Internal Auditing e con l’Organismo di Vigilanza per gli aspetti applicativi della sezione speciale Anticorruzione MOGC 231, con il Comitato Etico per gli aspetti impattanti di competenza;

Dare attuazione alle prescrizioni normative del Dec.to Leg.vo 33/2013, in materia di trasparenza, che si applicano alle Società di diritto privato a partecipazione pubblica quale è Sacbo;

Membro del Comitato Whistleblowing per esame delle segnalazioni.

L’adozione quindi di un Referente per la prevenzione alla corruzione e della trasparenza, unitamente alla creazione di una “sezione speciale Anticorruzione” all’interno del MOGC, rafforza ulteriormente il sistema di prevenzione alla corruzione inteso in senso ampio, ovvero comprendente sia i delitti nei confronti della Pubblica Amministrazione, sia i delitti in materia di corruzione ed istigazione nei confronti di altre entità private (anche prive di personalità giuridica) contemplati dal catalogo reati 231 (corruzione attiva), che tutte le fattispecie previste dalla Legge 190/2012 (corruzione passiva), che includono le situazioni in cui sia riscontrabile l’abuso da parte di un soggetto del potere/ funzione a lui affidato, in funzione del ruolo esercitato, al fine di ottenere vantaggi privati e come conseguenza uno svantaggio per la Società.

Ai fini della creazione della “Sezione Speciale Anticorruzione” all’interno del MOGC 231 è stata effettuata un’analisi del contesto aziendale, periodicamente aggiornata, per verificare dove (in quali processi, in quali aree/settori aziendali di attività e in quali ruoli organizzativi), secondo quali modalità e presumibile grado di rischiosità, possano essere commessi fatti riconducibili alle fattispecie dei reati di corruzione. Il risultato di tale analisi è concretizzato in un elenco di “aree sensibili” che, correlate ai protocolli di prevenzione in essere, sono oggetto di specifica analisi per valutare - con riferimento ad ogni attività - se il livello dei protocolli sia adeguato al corrispondente livello di rischio residuo.

Inoltre, 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 interno dell’Organismo di Vigilanza delle Società del Gruppo, sarà destinatario delle segnalazioni e responsabile della successiva analisi ed eventuale fase istruttoria.

Inoltre, il 17 dicembre 2021 è scaduto il termine previsto per conformarsi alla Direttiva UE 2019/1937 riguardante “la protezione delle persone che segnalano violazioni del diritto dell’Unione”, che stabilisce norme comuni volte a garantire un elevato livello di protezione del whistleblower, che effettua segnalazioni non più circoscritte alle sole condotte illecite o violazioni del MOGC, ma più in generale nell’interesse dell’Unione, ovvero segnalazioni di violazioni relative ad appalti pubblici, tutela dell’ambiente, salute pubblica, interessi finanziari dell’Unione, ma anche riguardanti il mercato interno, la concorrenza e gli aiuti di Stato, nonché le imposte sulle società o meccanismi il cui fine è ottenere un vantaggio fiscale in materia di imposte sulle società.

Ulteriori novità introdotte dalla normativa europea riguardano inoltre:

Le categorie di “segnalanti”, estese fino a ricomprendere tutti i lavoratori, compresi i dipendenti pubblici; i lavoratori autonomi; gli azionisti e i membri dell’organo di amministrazione, direzione o vigilanza di un’impresa; le persone che lavorano sotto la supervisione e direzione di appaltatori, subappaltatori e fornitori;

L’obbligo di creare canali di segnalazione interni per soggetti giuridici privati con oltre 50 dipendenti, tutti i soggetti del settore pubblico o comuni con più di 10.000 abitanti; L’obbligo, per il soggetto ricevente, di rispondere e dare seguito alle segnalazioni delle persone segnalanti entro 3 mesi (con la possibilità di portare il termine a 6 mesi in circostanze specifiche);

Le “Misure di protezione” dei segnalanti, al fine di tutelare a livello comunitario il c.d. “whistleblower”, all’interno del quale vengono previsti espressi divieti di atti ritorsivi nei confronti di chi segnala, nonché misure di sostegno e protezione per questi ultimi e le persone coinvolte.

In tal senso, le procedure e i canali di segnalazione adottati dalla Società per rispondere alla normativa whistleblowing, sono risultati essere già conformi ai requisiti normativi richiesti dalla direttiva europea di recente introduzione.

Anche BGY International Services Srl, 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 BGY International Services Srl 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 destina 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.

In attuazione degli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione delle informazioni applicabili a SACBO, è attiva sul sito aziendale [www.milanbergamoairport.it](http://www.milanbergamoairport.it) una sezione denominata “Società Trasparente” dedicata agli adempimenti delle prescrizioni che la norma prevede per le Società a partecipazione pubblica non di controllo quale è SACBO, ed in linea con la delibera ANAC n° 1134 dell’8 Novembre 2017, con riferimento “all’attività di pubblico interesse disciplinata dal diritto nazionale o dall’Unione Europea.

## Modello organizzativo in materia di protezione dei dati personali (Reg. UE 2016/679 - GDPR) di SACBO e BGY International Services Srl

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:

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

Indirizzo e Governo, funzione svolta da un Comitato Data Protection, costituito per le due Società del Gruppo dal rispettivo delegato del Titolare del trattamento e dalle funzioni Affari Legali e Societari, Internal Auditing, Sistemi Informativi, Security e Risorse Umane, al fine ultimo di garantire la copertura di tutte le competenze messe in

campo e richieste da questa disciplina, ovvero competenze legali, di sicurezza fisica ed informatica, nonché organizzative.

Il Comitato svolge attività di supporto interno nella gestione di tematiche relative il trattamento dei dati personali e garantisce l'applicazione e il costante aggiornamento del Modello organizzativo privacy adottato.

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.

Entrambe le Società del Gruppo hanno inoltre provveduto a designare il proprio Data Protection Officer (DPO), esterno all'azienda, che costituisce il fulcro del sistema di governance in tema di protezione dati personali, dovendo facilitare l'osservanza delle disposizioni del GDPR, minimizzare il rischio delle violazioni e agire quale intermediario fra i vari stakeholder (autorità di controllo, interessati e diverse unità aziendali).

### 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, ed 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.

## 1.8 SALUTE E SICUREZZA



L'esito del processo di costruzione della matrice di materialità oggetto di rivalutazione nel 2022 ha confermato quanto emerso nel 2018 ovvero ha dato evidenza della centralità del tema della salute e sicurezza in aeroporto sia per il gruppo che per i suoi stakeholder.

Nell'anno 2021 questo tema mantiene, quindi, una valenza di assoluto primato tra i temi materiali, atteso anche il perdurare dell'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.

Il tema della salute e sicurezza in aeroporto e nelle sue immediate vicinanze è un tema trasversale che investe ogni funzione e ogni struttura del Gruppo, quale pilastro fondamentale e irrinunciabile per il buon funzionamento dello scalo e la continuità dello stesso nel tempo.

Il Sistema di Gestione Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGSSL) verrà approfondito al paragrafo 3.3.5.; in tale paragrafo introduttivo si precisa solamente come lo stesso si inserisca nell'ambito del processo di 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 standard di riferimento riconosciuto a livello mondiale per il sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro.

Il Gruppo SACBO ha da sempre gestito, infatti, 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, dotandosi di una Politica per la Salute e Sicurezza, periodicamente rivista, e di un Sistema di Gestione Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGSSL).

In tema di processi operativi dello scalo afferenti al core business si ricordano 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 ad 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 ed 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 fundamentalmente 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, ad un risk assessment. Tale processo, reso esplicito e sistematico, è uno dei principali fattori che caratterizza il sistema di gestione della safety aeroportuale e aeronautico in generale, come approfondito al paragrafo 3.4.4. A ciò si collega anche la formazione continua in tale ambito sia per i dipendenti del gruppo che per utenti esterni (paragrafo 3.3.3). 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 attrattiva per l'avifauna

Il tema è approfondito nella parte terza, sezione Salvaguardia della fauna (par. 3.2.5.). La Sicurezza del Trasporto Aereo (paragrafo 3.4.3), 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 o 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, e 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.

Il 2021 è stato dichiarato dall'Organizzazione Mondiale dell'Aviazione Civile (OACI) l'anno della Security Culture, iniziativa caratterizzata dalla volontà di fare accrescere la consapevolezza verso questo importante e sensibile tema tra tutti i soggetti coinvolti nel mondo del trasporto aereo internazionale, promuovendo specifiche azioni ed eventi.



SACBO, condividendo appieno lo spirito e la finalità della proposta, ha sviluppato un dedicato progetto, continuando nel percorso che già era stato intrapreso ante pandemia, costituito da attività informative e divulgative sull'importanza della Sicurezza, attraverso campagne di comunicazione mirate per l'anno 2021.

Altresì, riconoscendo l'importanza e la necessità che tali azioni non si esauriscano in un tempo finito, valorizzando la promozione continua di una Sicurezza trasversale (a 360 gradi), unico approccio possibile per una cultura volta alla tutela e salvaguardia dell'individuo, SACBO ha progettato nel corso di quest'anno un nuovo progetto di divulgazione ed informazione, con numerose iniziative di natura eterogenee che troverà la sua realizzazione a partire dal 2022, volto al coinvolgimento di tutta la comunità aeroportuale e sua utenza.

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 e senza soluzione di continuità collaborazione al territorio, ai suoi enti pubblici e loro emanazioni per rispondere alle esigenze del Paese e le 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 aveva trovato conferma proprio nel 2020 con l'emergenza sanitaria del COVID19 che, con la sua portata allarmante e dirimente, ha fatto emergere in maniera ancora più evidente la centralità dell'infrastruttura e degli stakeholder che alla stessa sono correlati, come trattato in vari passaggi del presente report.

A comprova ulteriore di ciò, 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 ad inizio del 2018 con l'intenzione, tra i diversi obiettivi che si prefigge, quello 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 partners Europei (in particolare rumeni); nonché ulteriori gestori di infrastrutture critiche e spazi pubblici (in Italia Edison con propria centrale elettrica, RFI con la Stazione Termini, l'ospedale Spallanzani e la centrale nucleare di Casaccia). La primavera e l'autunno del 2021 ha visto la formazione di 10 figure di SACBO, di diverse professionalità e ruolo, appartenenti sia al "top e middle management" societario coinvolto nella gestione di un evento emergenziale nonché di "front-line", presso la citata "Scuola Interforze Per La Difesa Nbc di Rieti". Esperienza formativa unica e coinvolgente che ha permesso a SACBO di porsi all'avanguardia, rafforzando il proprio know-how, in tale delicato contesto.

È evidente anche dall'adesione a un progetto come quello poc'anzi illustrato, la centralità

del tema della salute e sicurezza e dell'attenzione allo stesso posto dal Gruppo SACBO. Quanto ad un altro aspetto centrale della sicurezza, quello della sicurezza informatica, si evidenzia come il Gruppo abbia sempre posto una grande attenzione: l'introduzione delle nuove tecnologie di Intelligenza Artificiale e Machine Learning ha consentito di realizzare una infrastruttura tecnologica per il monitoraggio della recinzione perimetrale. Attraverso l'analisi dei flussi video gli algoritmi sono in grado di classificare oggetti, mezzi, animali e persone all'interno di un'area e identificarne il comportamento attraverso la tecnologia della deep learning, per segnalare eventuali situazioni di rischio alla control room della sicurezza di SACBO.

La sicurezza e la safety sono tra gli elementi più importanti che garantiscono il regolare svolgimento delle attività aeroportuali pertanto la tecnologia è a supporto di tali elementi e di conseguenza sono stati realizzati diversi sistemi per aumentare il livello di sicurezza aeroportuale.

Per l'allestimento del nuovo varco doganale è stato installato l'innovativo sistema di "Vehicle Inspection UVEYE" che permette alle guardie un'analisi istantanea del sottoscocca dei mezzi che accedono all'area airside.

Sono state realizzate la nuova control room SACBO e la nuova sala operativa della Polizia di Frontiera con l'installazione di nuovi sistemi videowall ad alta affidabilità che permettono agli operatori una visione dinamica di tutti i sistemi di sicurezza in uso. 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.

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 Milano Bergamo ed è affidato nel 2012 da SACBO ad 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.

Da ultimo, lo studio epidemiologico è stato altresì aggiornato nel 2018, concludendo che l'analisi epidemiologica descrittiva dell'attività di monitoraggio non ha evidenziato differenze di incidenza e mortalità dell'area in studio rispetto alla provincia di Bergamo, così come non vi sono stati scostamenti nell'uso di farmaci fra l'area in studio e provincia di Bergamo (farmaci del gruppo A, ossia i farmaci prescritti per disturbi correlati all'acidità gastrica e quelli del gruppo N, ossia farmaci prescritti come ansiolitici, ipnotici e sedativi e antidepressivi).

Gli esiti della valutazione epidemiologica e del suo aggiornamento sono, quindi, tranquillizzanti e non evidenziano particolari criticità.

Le conclusioni raggiunte da ATS sono disponibili al pubblico al link <https://www.milanbergamoairport.it/it/ambiente/>.





## **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 che 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 che di risorse economiche e materiali. Una prima idea connessa a questo “aggiungere valore a qualcosa” 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:

Valore della produzione ottenuta

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

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 acquisti 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

### 2.3.1 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, seppur 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.

### 2.3.2 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.

### 2.3.3 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.

#### **2.3.4 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.

#### **2.3.5 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.

#### **2.3.6 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.

#### **2.3.7 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'esercizio<sup>5</sup>, sono state ricomprese in tale voce le somme accantonate a riserva.

#### **2.3.8 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.

<sup>5</sup> - 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 successiva sintetizza la creazione e la distribuzione di valore aggiunto in SACBO per gli anni dal 2019 al 2021

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

|  | 2019               | 2020               | 2021                |
|--|--------------------|--------------------|---------------------|
| <b>CREAZIONE DEL VALORE AGGIUNTO</b>   |                    |                    |                     |
| <b>VALORE DELLA PRODUZIONE (+)</b>   | <b>164.864.162</b> | <b>64.294.323</b>  | <b>92.627.082</b>   |
| <i>Ricavi Aviation Gestore</i>   | 92.239.818         | 34.063.736         | 50.215.058          |
| <i>Ricavi Commerciali</i>  | 46.530.934         | 16.526.970         | 23.361.136          |
| <i>Ricavi per assistenza passeggeri, merci e vettori aerei</i>                         | 23.675.427         | 12.395.530         | 16.715.399          |
| <i>Altri ricavi e proventi</i>   | 2.388.645          | 1.302.837          | 2.230.452           |
| <i>Interessi Attivi</i>  | 29.338             | 5.250              | 105.039             |
| <b>COSTI INTERMEDI DELLA PRODUZIONE (-)</b>  | <b>84.960.084</b>  | <b>47.537.496</b>  | <b>59.778.926</b>   |
| <i>Costi per acquisizione di servizi</i>   | 80.681.817         | 43.975.912         | 56.526.840          |
| <i>Costi per consumi di materie prime</i>  | 2.122.999          | 1.456.725          | 1.927.571           |
| <i>Costi per godimento beni di terzi</i>   | 1.071.829          | 761.520            | 400.521             |
| <i>Accantonamenti</i>  | 693.117            | 545.447            | 477.355             |
| <i>Oneri diversi di gestione</i>   | 407.596            | 864.888            | 536.837             |
| <i>Altri oneri finanziari</i>  | 4.293              | 2.579              | 5.128               |
| <i>Variazione rimanenze</i>  | (21.566)           | (69.575)           | (95.327)            |
| <b>VALORE AGGIUNTO ORDINARIO LORDO</b>   | <b>79.904.078</b>  | <b>16.756.827</b>  | <b>32.848.157</b>   |
| <b>Componenti straordinari di reddito</b>  | <b>190.248</b>     | <b>418.762</b>     | <b>966.092</b>      |
| <i>Ricavi non ricorrenti</i>   | 377.155            | 582.290            | 1.210.692           |
| <i>Costi non ricorrenti</i>  | 186.907            | 163.527            | 244.600             |
| <b>VALORE AGGIUNTO GLOBALE LORDO</b>   | <b>80.094.326</b>  | <b>17.175.589</b>  | <b>33.814.248</b>   |
| <b>DISTRIBUZIONE DEL VALORE AGGIUNTO</b>   |                    |                    |                     |
| <b>Personale</b>   | <b>29.087.524</b>  | <b>22.268.554</b>  | <b>23.242.688</b>   |
| <i>Costi del personale</i>   | 29.197.931         | 22.289.506         | 23.242.688          |
| <i>Recupero costi del personale</i>  | (110.407)          | (20.952)           | 0                   |
| <b>Amministrazione Pubblica</b>  | <b>7.950.691</b>   | <b>(6.112.852)</b> | <b>(18.301.779)</b> |
| <i>Imposte sul reddito</i>   | 6.893.511          | (6.988.458)        | (662.812)           |
| <i>Imposte e tasse in B7</i>   | 119                | 151                | 66                  |
| <i>Imposte e tasse in B14</i>  | 1.130.975          | 1.044.779          | 1.105.174           |
| <i>Contributi Ricevuti</i>   | (73.915)           | (169.324)          | (18.744.207)        |
| <b>Amministrazione Pubblica (Canoni Concessori)</b>                                    | <b>10.696.600</b>  | <b>2.769.322</b>   | <b>4.436.800</b>    |
| <i>Canone Concessorio Aeroportuale</i>   | 10.212.773         | 2.596.834          | 4.229.631           |
| <i>Canone Concessorio Servizi Sicurezza</i>  | 479.327            | 167.988            | 202.669             |
| <i>Canone Concessorio Rogge</i>  | 4.500              | 4.500              | 4.500               |
| <b>Terzi Finanziatori</b>  | <b>584.861</b>     | <b>941.011</b>     | <b>1.558.334</b>    |
| <i>Interessi Passivi</i>   | 584.861            | 941.011            | 1.558.334           |
| <b>Soci Azionisti</b>  | <b>0-</b>          | <b>0</b>           | <b>0</b>            |
| <i>Dividendo Distribuito</i>   | 0                  | 0                  | 0                   |
| <b>Comunità</b>  | <b>153.600</b>     | <b>313.800</b>     | <b>6.950</b>        |
| <i>Erogazioni</i>  | 153.600            | 313.800            | 6.950               |
| <b>Azienda</b>   | <b>31.621.049</b>  | <b>(3.004.246)</b> | <b>22.871.256</b>   |
| <i>Ammortamenti e svalutazioni</i>   | 15.617.843         | 17.591.598         | 21.649.690          |
| <i>Accantonamento a riserva di Patrimonio</i>  | 14.849.675         | (19.058.322)       | 1.263.362           |
| <i>Utile netto BGY International<br/>(al netto delle rettifiche da consolidamento)</i> | 1.153.530,99       | (1.537.522,00)     | (41.796,00)         |
| <b>TOTALE DISTRIBUITO</b>  | <b>80.094.326</b>  | <b>17.175.589</b>  | <b>33.814.248</b>   |

Come evidenziato nel prospetto sopra riportato il Gruppo ha continuato a generare valore nonostante l'attività sia stata fortemente condizionata dalla pandemia Covid-19 per il secondo anno consecutivo. Anche nel 2021 infatti, il valore della produzione è risultato inferiore ai livelli pre-pandemia di oltre 72 milioni di Euro (-43,8% rispetto al 2019). Il Valore Aggiunto Lordo complessivo pari a 33.814.248 Euro, è risultato in crescita rispetto al 2020 ma forte riduzione sia rispetto al 2019 (-57,8%).

Nel 2021 il Gruppo ha contabilizzato a Bilancio contributi pubblici a fondo perduto per circa 17,2 milioni di Euro stabiliti dalla legge 30 dicembre 2020, n. 178 (art. 1, commi da 715 a 719) e dal decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n.106 (art. 73, commi 2 e 3). E' stato inoltre considerato un contributo di 1,5 milioni di euro stanziato nel 2021 dalla Regione Lombardia nell'ambito delle iniziative anticrisi previste dalla Misura 3.12 del Quadro temporaneo per le misure di Aiuto di Stato a sostegno dell'economia nell'attuale emergenza della Covid-19.

Detti contributi hanno determinato un utilizzo di risorse dell'amministrazione pubblica normalmente destinataria del valore prodotto dalla società.

Il Grafico 5 1 e Grafico 5 2 mostrano come una grossa parte del valore creato viene distribuito ai dipendenti, quale remunerazione diretta e indiretta per il loro lavoro. Il personale dipendente ha continuato lungo tutto il triennio analizzato ad essere il principale destinatario del valore prodotto dal Gruppo.

Nel 2021 il Gruppo ha trattenuto una parte consistente del Valore aggiunto, attraverso gli accantonamenti per ammortamenti e la parte di utili destinata a riserve. Ciò per fronteggiare in modo adeguato e con risorse proprie i consistenti investimenti effettuati e previsti per i prossimi anni.

Progressivamente in crescita nel triennio anche la parte di Valore aggiunto destinato a Terzi Finanziatori a causa del crescente indebitamento di cui Sacbo ha dovuto avvalersi per fronteggiare la crisi pandemica e continuare le attività di ampliamento ed ammodernamento delle infrastrutture aeroportuali.

Nel 2021 è stato acceso un nuovo 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 6.2.2) e l'indicatore **"Increase of Vendor in Approved Vendor list"** (trattato nel paragrafo 6.6.2) sono stati considerati come indicatori ESG (Environmental Sustainability Governance) ed il loro mantenimento costituisce il raggiungimento degli obiettivi contrattualizzati.

A causa delle azioni di efficientamento dei costi intraprese dal Gruppo, finalizzate a contenere quanto più possibile le perdite, nel 2021 la quota di Valore Aggiunto destinato alla comunità attraverso erogazioni liberali è risultata in riduzione.

Va segnalato, inoltre, che SACBO effettua numerose attività di sponsorizzazione e pubblicità veicolate attraverso la collaborazione di Enti territoriali e Associazioni (938.225 euro nel il 2019; 651.421 euro nel il 2020; 318.589 euro nel il 2021). 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 mentre nel 2021 non sono stati effettuati interventi. Anche questi interventi rappresentano somme investite per la comunità.

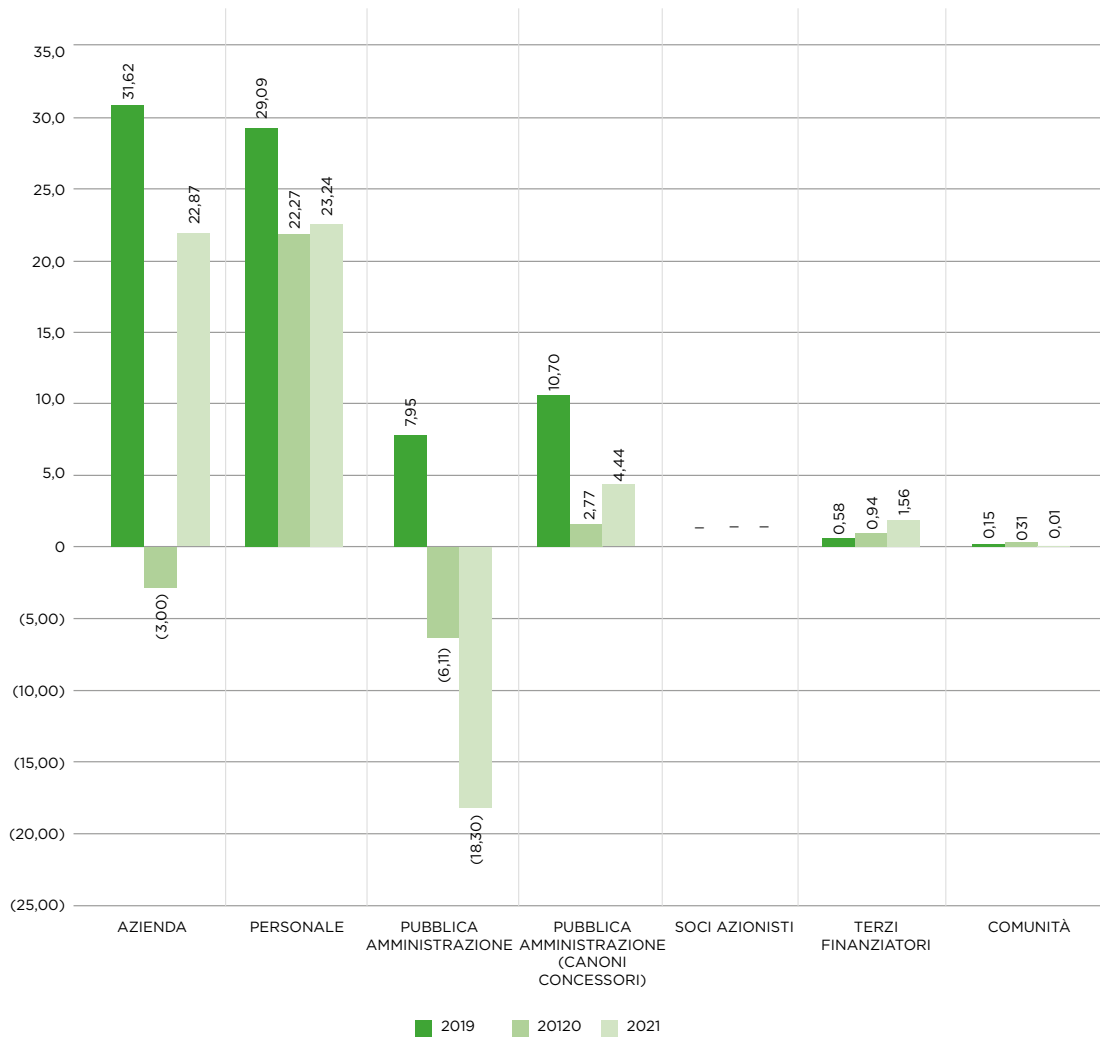
Un maggior dettaglio viene fornito nel paragrafo della relazione sociale (Parte terza del presente documento), dedicato al Territorio.

Il risultato d’esercizio di gruppo per l’anno 2021 è positivo esclusivamente grazie ai contributi pubblici ricevuti dal Gruppo in assenza dei quali si sarebbe registrata una perdita per il secondo anno consecutivo. Per questa ragione il Consiglio di Amministrazione, in sede di approvazione del Bilancio 2021, ha proposto agli azionisti di non distribuire dividendi. L’assemblea dei soci ha fatto propria la proposta e ha deciso di non procedere alla distribuzione degli utili, destinandoli a riserva straordinaria.

**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)











## **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 2021 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 i tre report degli anni pregressi e mantenendo il medesimo ordine espositivo delle sezioni.

Sarà, al contempo, data evidenza dei temi maggiormente rilevanti per gli stakeholder in base all’ultima indagine di materialità effettuata.

## 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. Il tema della riduzione delle emissioni e dell'impatto acustico assurgono a temi centrali nell'indagine della materialità per gli stakeholder e al contempo sono per il Gruppo profili di primaria attenzione e costante intervento e azione.

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'efficiamento 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; nei report degli anni successivi e anche nel presente si è data continuità mantenendo la medesima impostazione e al contempo approfondendo i temi maggiormente rilevanti, quali le procedure di valutazione ambientale in corso e dando spazio all'illustrazione degli indicatori numerici, specie ove influenzati dagli effetti della pandemia sanitaria in termini assoluti.

L'indagine della materialità svolta nel 2021 ha comprovato la centralità del tema dell'ambiente nei vari profili che interessano maggiormente il mondo aeroportuale e il nostro scalo ovvero in particolare l'attenzione all'inquinamento acustico e alla riduzione delle emissioni sotto varie forme.

### 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 ad 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 web<sup>6</sup>.

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.

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

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

l'Aeroporto di Milano Bergamo al livello degli aeroporti più avanzati in campo europeo ed internazionale sul piano dei servizi operativi ed 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.

Il Gruppo vanta anche il raggiungimento del livello terzo di un'altra 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 al successivo paragrafo Riduzione delle emissioni in atmosfera.

Nel mese di dicembre 2021 alle certificazioni anzidette è stata inoltre aggiunto un altro importante riconoscimento: il rilascio della certificazione di **aeroporto bike-friendly all'aeroporto** di Milano-Orio al Serio "Il Caravaggio".

La certificazione è stata verificata e rilasciata, su istanza di SACBO, **da parte di FIAB** che ha applicato, per la prima volta assoluta ad un aeroporto europeo, il medesimo protocollo europeo predisposto dalla ECF (**European Cyclists Federation**). Per l'approfondimento si veda il successivo paragrafo 3.2.4 Mobilità e Accessibilità allo scalo.



### 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 ambientale<sup>7</sup>, 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.

**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.

<sup>8</sup> 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 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 4 febbraio 2020, contestualmente ad un nuovo avviso al pubblico con decorrenza sia per il pubblico sia per le Amministrazioni interessate di nuovo termine per ulteriori osservazioni alla luce delle integrazioni depositate.

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 2020, dando atto della strategicità e importanza del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030, ferma le necessità di adottare prescrizioni e monitoraggi ai fini della sostenibilità e compatibilità ambientale.

Nei primi mesi del 2021, a seguito dell'insediamento della nuova commissione VIA in sostituzione della pregressa in conformità alla normativa vigente, i nuovi commissari hanno aperto una nuova fase di interlocuzione e richiesto una serie di ulteriori



precisazioni e integrazioni che sono state adempiute con pubblicazione delle stesse in data 30 aprile 2021 e 21 ottobre 2021 sul sito del Ministero. Si precisa che la nuova commissione ha eseguito anche un sopralluogo in data 28 luglio 2021 presso l'aeroporto di Orio al Serio, alla presenza altresì dei rappresentanti di Regione Lombardia e della Soprintendenza dei beni e della attività culturali.

Salvo ulteriori richieste di approfondimento, la fase di istruttoria tecnica dovrebbe essere ritenuta esaurita, benché all'inizio del 2022 ancora non vi stato ancora alcun aggiornamento in tal senso.

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.

Come anticipato nel primo paragrafo del presente tema, 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 Aeroportuale<sup>8</sup>, 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 di 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 stabiliti 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 ed 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.

8 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<sub>VA</sub> (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<sub>VA</sub> 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<sub>VA</sub> 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).

A fine anno 2021 la Commissione Aeroportuale ha elaborato la proposta di piano di Zonizzazione, che sarà depositata nel 2022 presso il Ministero della Transizione ecologica nell'ambito della procedura di valutazione ambientale strategica per la definizione del relativo iter istruttorio.

Nel 2021, al pari del 2020, attesa anche l'emergenza sanitaria, non sono stati effettuati interventi di mitigazione acustica.

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 6.10.3).

### 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 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 ad oggetto l'implementazione e miglioramento dell'accessibilità ferroviaria da e per l'aeroporto.

Con l'art. 208 del D.L. 34/2020, convertito in legge 77/2020, sono stati stanziati 131 milioni di euro per l'esecuzione dell'intervento. La quota restante sarà reperita nell'ambito degli interventi previsti per le Olimpiadi di Milano-Cortina del 2026.

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.

A luglio 2020 il progetto è stato inviato al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici CSLLPP per il parere di competenza e, ad ottobre, ha iniziato la fase di VIA presso il Ministero della Transizione Ecologica (MiTE).

Nel mese di Agosto 2021 l'AD di RFI, Vera Fiorani, è stata nominata Commissario Straordinario per l'intervento ex l. 55/2019.

Contemporaneamente all'avanzamento della progettazione RFI, SACBO ha completato il progetto esecutivo 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.

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

Nel mese di Novembre 2021, RFI ha avviato la procedura per la sostituzione dell'apparato

di gestione della circolazione nella stazione di Bergamo, propedeutico all'inserimento del nuovo tracciato verso l'aeroporto.

L'intenzione di RFI è di completare l'iter autorizzativo entro la metà del 2022.

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 obiettivo imprescindibile.

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 parcheggio P3 per consentire agli autoveicoli in arrivo dal Terminal di effettuare l'ingresso al parcheggio senza dover necessariamente immettersi sulla nuova Cremasca ed invertire la marcia attraverso la rotatoria dell'asse interurbano.

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 city. 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.

Nel corso dell'anno è stato consegnato agli Enti Territoriali competenti il progetto definitivo/esecutivo per la realizzazione della strada futura di collegamento tra la superstrada a nord dell'aeroporto e la nuova area cargo. Il tracciato di questa strada è stato disegnato sui terreni acquisiti nel corso degli ultimi anni e correrà al di fuori della recinzione doganale e per larghi tratti correrà parallela alla perimetrale interna. Nel corso del 2021 è partita la realizzazione del nuovo tracciato della via perimetrale che correrà a lato della nuova via di rullaggio W. Una volta che la strada sarà completa, primavera 2022, la recinzione verrà spostata così da annettere all'area doganale la strada e i terreni che vedranno in futuro la creazione della via di rullaggio.

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.

Nel mese di settembre 2021 SACBO SpA ha conseguito, prima azienda italiana e primo gestore aeroportuale europeo, la certificazione CFE "Cycle Friendly Employer", che attesta l'impegno delle aziende verso la promozione della cultura ciclabile e dell'utilizzo della bicicletta da parte dei propri dipendenti per i quotidiani spostamenti casa-lavoro. La certificazione CFE viene rilasciata in seguito a una procedura di verifica del possesso di requisiti, definiti a livello europeo dalla ECF ("European Cyclists' Federation"); in Italia il procedimento di audit e di rilascio della certificazione è gestito da FIAB, Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta.

I 55 criteri sono suddivisi in sei categorie, rispettivamente: “Informazione, comunicazione e motivazione”, “Coordinamento e organizzazione”, “Servizi”, “Infrastrutture”, “Gestione degli spazi di sosta e misure complementari” e “Spostamenti dei clienti”. Quest’ultima categoria non è stata applicata nel caso di SACBO.

A titolo esemplificativo, fra i criteri vi sono il possesso di biciclette aziendali, la messa a disposizione di servizi quali posteggi protetti per biciclette adiacenti agli ingressi aziendali e spazi per effettuare attività di manutenzione ai propri mezzi, la realizzazione di percorsi ciclabili nei dintorni della sede aziendale, la messa a disposizione di informazioni e consigli in materia rivolti a tutti i dipendenti, e altri ancora.

Ogni criterio concorre a conferire un punteggio; SACBO ha conseguito una certificazione di livello “silver”.

Nel mese di dicembre 2021 vi è poi stato un ulteriore, importante riconoscimento: il rilascio della certificazione di aeroporto bike-friendly all’aeroporto di Milano-Orio al Serio “Il Caravaggio”.

La certificazione è stata verificata e rilasciata, su istanza di SACBO, **da parte di FIAB** che ha applicato, per la prima volta assoluta ad un aeroporto europeo, il medesimo protocollo europeo predisposto dalla ECF (**European Cyclists Federation**).

L’aeroporto ha conseguito una certificazione di livello “silver”, divenendo ufficialmente il primo aeroporto europeo “bike friendly”. La consegna formale della certificazione è avvenuta alla presenza del Ministro per le Infrastrutture e la Mobilità Sostenibili Enrico Giovannini.

Il conseguimento di tale certificazione è motivo di orgoglio per SACBO spa, prima società italiana e primo gestore aeroportuale europeo a raggiungere tale risultato.

L’incremento dell’utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto casa-lavoro e come veicolo per spostamenti legati ad esigenze lavorative avrà ripercussioni positive non solo sulle condizioni psico-fisiche degli utilizzatori della bicicletta, ma anche in termini di riduzione di emissioni in atmosfera da parte di veicoli a motore, in coerenza con gli obiettivi di sostenibilità e di riduzione degli impatti dell’Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile approvata dall’Assemblea Generale dell’ONU.

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<sup>9</sup>.

Nell’ambito delle attività previste dal Piano spostamenti casa lavoro (PSCL), redatto per evidenti ragioni di omogeneità in maniera unitaria per entrambe le società del Gruppo,

<sup>9</sup> 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 e 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”.

unitamente alla nomina del Mobility Manager<sup>10</sup> 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 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.

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 i report degli anni pregressi, 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 2021 raffrontate a quelle del biennio precedente così da averne una prospettiva e una valutazione maggiormente rappresentative.

<sup>10</sup> 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. Il Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro di BGYIS trae spunto dalle "Linee Guida per la Redazione e l'implementazione dei Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) di cui al Decreto Interdirettoriale 04/08/2021 n.209, di attuazione del Decreto Interministeriale n.179 del 12/05/2021 e della Legge n.77 del 17 dicembre 2020 (conversione del D.L. Rilancio 13 maggio 2020), pur non rientrando nelle fattispecie previste dall'anzidetta normativa

## 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 allegare ai piani". L'ultimo Piano di azione emanato risale all'anno 2018<sup>11</sup>.

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 2021 ha garantito la gestione in efficienza ed efficacia del sistema (che ha avuto avvio nell'anno 2004) il cui fine ultimo è di calcolare gli indici descrittivi del rumore di origine aeronautica di ciascuna delle otto postazioni fisse e una mobile. Come previsto dalla legge ed in armonia con i principi definiti nelle linee guida della Regione Lombardia, nell'anno 2021 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/> ed in uno più esteso e approfondito destinato ai membri della Commissione aeroportuale (si veda sezione successiva con la rendicontazione delle performance ottenute da SACBO).

Nel corso del 2021, inoltre, Ryanair ha introdotto nella propria flotta il nuovo Boeing 737-8200, che costituisce l'evoluzione del già affidabile modello Boeing 737-800, modello di ultima generazione della casa costruttrice statunitense, basando diverse macchine anche sul nostro scalo. Tale aeromobile trasporta a pieno carico 8 passeggeri in più rispetto ai Boeing 737-800 e rappresenta ormai più del 50% dell'intera flotta basata presso l'aeroporto di Bergamo Orio al Serio (undici sul totale di 21 aeromobili basati). Dal punto di vista delle esternalità ambientali il nuovo Boeing 737-8200 costituisce un vero e proprio salto generazionale in termini di sostenibilità, abbattendo l'impronta acustica prodotta al decollo del 40% e la CO<sub>2</sub> emessa in atmosfera di oltre il 16%.

La progressiva sostituzione dei tradizionali B737-800 con i nuovi B737-8200 Gamechanger permetterà di ottenere una significativa riduzione dell'impatto acustico circostante lo scalo, con una diminuzione stimata fino a 4 dB(A), molto rilevante in considerazione dell'andamento logaritmico del valore rappresentato.

Effetti analoghi, e sovrapponibili a quelli sopra descritti, sono prodotti dai nuovi Airbus A320 e A321neo, impiegati stabilmente da altri vettori operanti sull'Aeroporto di Milano Bergamo, rispetto alla generazione precedente di Airbus A320 e A321-200.

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

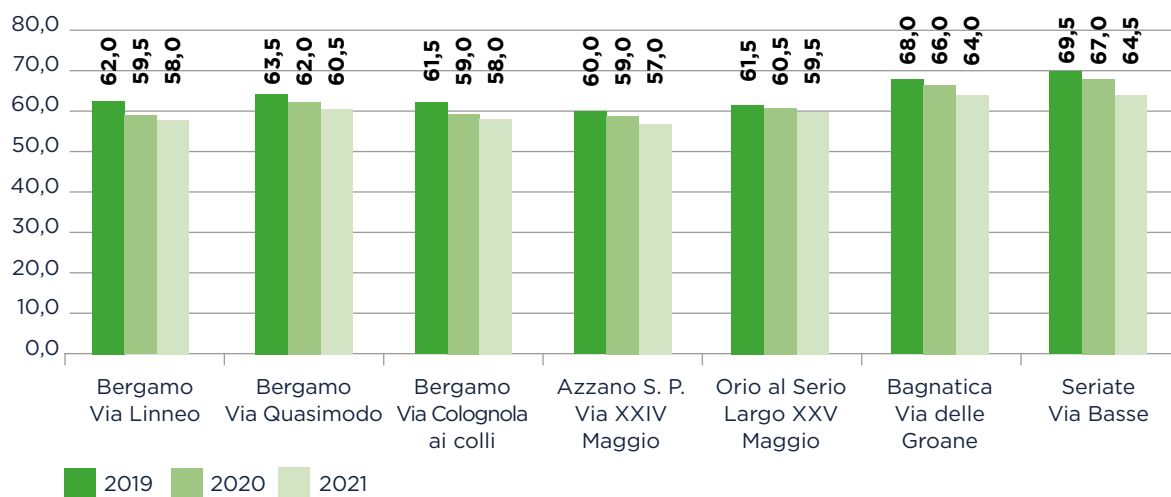
<sup>11</sup> Nel piano d'azione ex. d.lgs. 194/05 (da ultimo quello redatto nel maggio 2018 e la cui sintesi non tecnica è disponibile sul sito web <https://www.milanbergamoairport.it/it/clima-acustico/>), previa illustrazione del contesto normativo (stima della popolazione esposta e valori della mappatura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

**Grafico 3-1 LVA misurato dalla Rete di Monitoraggio Rumore Aeroportuale**

| POSTAZIONE                         | LVA (dB(A)) |      |      |
|------------------------------------|-------------|------|------|
|                                    | 2019        | 2020 | 2021 |
| Bergamo - Via Linneo               | 62.0        | 59.5 | 58.0 |
| Bergamo - Via Quasimodo            | 63.5        | 62.0 | 60.5 |
| Bergamo - Via Colognola ai Colli   | 61,5        | 59.0 | 58.0 |
| Azzano San Paolo - Via XXIV Maggio | 60.0        | 59.0 | 57.0 |
| Orio al Serio - Largo XXV Aprile   | 61.5        | 60.5 | 59.5 |
| Bagnatica - Via Delle Groane       | 68.0        | 66.0 | 64.0 |
| Seriate - Via Basse                | 69.5        | 67.0 | 64.5 |

La gestione e controllo della rete di monitoraggio del rumore aeroportuale viene puntualmente effettuata, con risultati positivi. I confronti di rendimento e qualità dei dati raccolti dalla rete nell'ultimo triennio mostrano un miglioramento nella quantità, qualità ed attendibilità, stabilmente al di sopra del 98% del rendimento massimo raggiungibile. La rete di monitoraggio è rimasta inalterata nel corso dell'anno 2021.

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 2021.

**Grafico 3-1 Andamento indice LVA nelle postazioni della rete di monitoraggio - 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.

Come osservabile dai dati riportati in tabelle e grafici, il valore di LVA per il 2021 ha mostrato una riduzione in tutte le postazioni della rete (tra i 1,0 e 2,5 dB(A))



## I consumi delle materie prime

Nel 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 nota<sup>12</sup>).

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 di distribuzione di energia 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. Un'ulteriore implementazione della rete 400 Hz in ulteriori aree di piazzale a nord del sedime aeroportuale, prevista per il 2022, è stata differita a causa della pandemia e delle conseguenze correlate.

Inoltre, è in atto una politica sostenibile che predilige, ogni qualvolta sia fattibile, la scelta delle apparecchiature a 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).

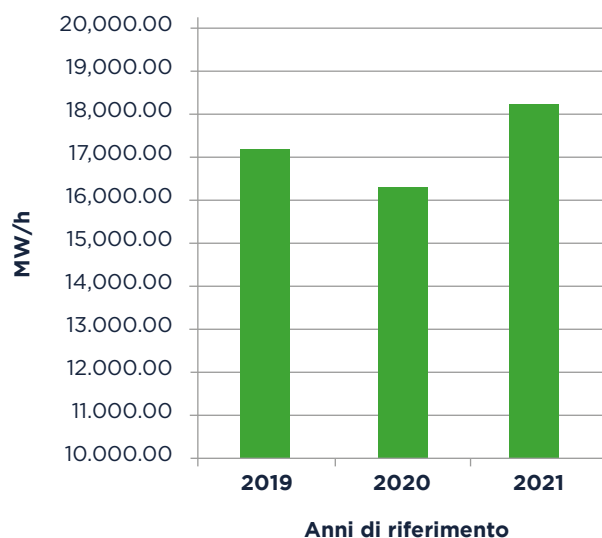
BGYIS, in particolare, ha consolidato per alcune famiglie di mezzi necessari per lo svolgimento dell'attività di Handling l'introduzione di mezzi elettrici (nel 2020 è stato messo in esercizio il primo GPU a trazione elettrica). Nel 2021 sono state introdotti altri quattro mezzi elettrici a supporto delle operazioni: due nuove scale elettriche semoventi a supporto degli altri mezzi di terra; nonché due nuovi nastri semimoventi per la movimentazione e lo smistamento dei bagagli.

Nel 2021 è stata acquistata una quota parte della fornitura di energia elettrica green, ossia prodotta attraverso fonti rinnovabili o ad alto rendimento, per una percentuale pari al 50% della fornitura totale dei fabbisogni elettrici dello scalo per il biennio 21-22 in aumento rispetto al biennio pregresso che vedeva una fornitura green pari al 30%.

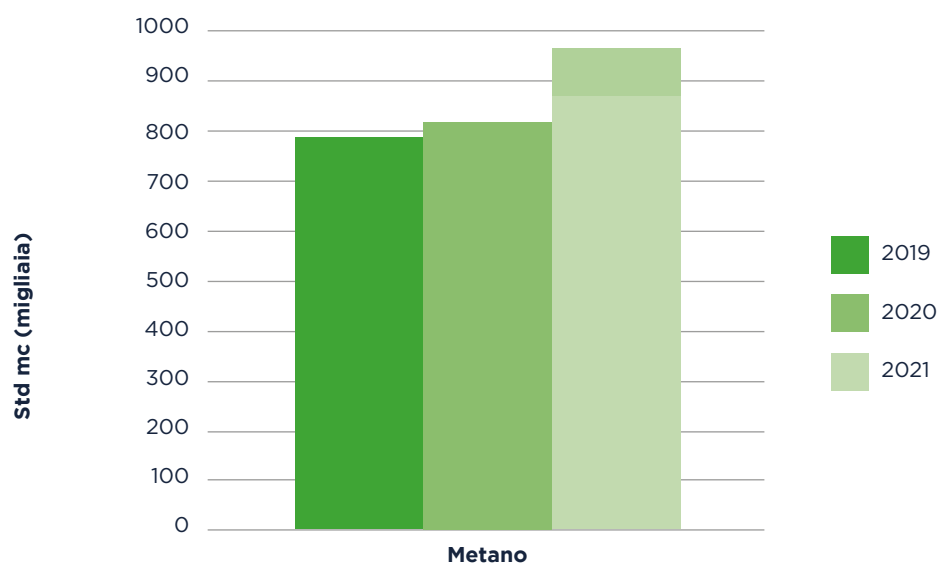
<sup>12</sup> Gli interventi anno 2018 che hanno riguardato l'illuminazione esterna sono: rifacimento delle luci AVL di pista con nuova tecnologia a LED; riqualificazione della centrale termica a servizio dell'aerostazione; interventi sugli offset di temperatura degli ambienti interni nella ricerca di 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 aerostazione 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. Nel 2019 si è dato corso a nuovi interventi di questa tipologia con la sostituzione dell'intera sezione dei corpi illuminanti delle torri faro a servizio delle piazzole.

Di seguito si riportano i dati dei consumi dell'anno 2021 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 ripresa dei consumi nel 2021 in relazione alla ripresa attività volativa rispetto al 2020. Si aggiunga l'importante contributo in termini di domanda energetica richiesto dai nuovi ampliamenti realizzati e divenuti pienamente operativi nel 2021 (lotto 4A e Lotto 1B). Va notato come, grazie all'alta efficienza energetica conseguita nella realizzazione degli ampliamenti citati, i consumi elettrici siano sostanzialmente allineati a quelli del 2018 registrato un incremento inferiore all'1% (18.354 MWh nel 2021 vs 18.240 MWh nel 2021). Risultato eccellente se raffrontato all'aumento dei volumi complessivi che gli ampliamenti hanno comportato, pari a oltre 35%.

Anche i consumi relativi all'approvvigionamento di gas metano mostrano una ripresa

nelle quantità nel 2021, per le stesse motivazioni evidenziate per i consumi elettrici. Si evidenzia per altresì una non trascurabile quota parte dei consumi (in verde chiaro nel grafico) legata alla componente climatica registrata nel 2021 e caratterizzata da temperature piuttosto rigide rispetto alla media del triennio 2018-2020.



## 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 ai punti di adduzione dell'aeroporto (SACBO) e nelle cisterne di rifornimento degli aeromobili (BGYIS).

**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 |        |        |
|                                   |                           | 2019                        | 2020   | 2021   | 2019                             | 2020   | 2021   |
| Concentrazione ioni idrogeno (pH) | 6,5 - 9,5 (UNITÀ PH)      | 7,90                        | 8,0    | 7,98   | 7,35                             | 7,98   | 8,01   |
| Conducibilità elettrica a 20 °C   | 2500,00 (Qs/cm)           | 235,80                      | 243,83 | 242,83 | 218,00                           | 243,00 | 231,50 |
| Ammonio                           | 0,50 (mg/l)               | 0,10                        | 0,10   | 0,10   | 0,10                             | 0,10   | 0,10   |
| Carbonio organico totale (TOC)    | (mg/l)                    | 0,54                        | 0,52   | 0,41   | 1,00                             | 0,71   | 0,57   |
| Nitrato                           | 50,00 (mg/l)              | 4,24                        | 4,15   | 3,59   | 4,09                             | 3,91   | 3,57   |
| Cadmio                            | 5,00 (Qg/l)               | 0,50                        | 0,42   | 0,50   | 0,50                             | 0,50   | 0,50   |
| Cromo totale                      | 50,00 (Qg/l)              | 1,00                        | 0,73   | 1,00   | 1,00                             | 1,00   | 1,00   |
| Ferro                             | 200,00 (Qg/l)             | 20,02                       | 32,18  | 27,23  | 19,44                            | 23,16  | 21,55  |
| Manganese                         | 50,00 (Qg/l)              | 5,00                        | 4,83   | 5,00   | 5,00                             | 5,00   | 5,00   |
| Piombo                            | 10,00 (Qg/l)              | 0,54                        | 0,62   | 0,64   | 0,50                             | 0,50   | 0,52   |
| 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 | 2019 | 2020 | 2021 |
| BOD5                              | mg O2/l | 250    | 37   | 10   | 48   |
| COD                               | mg O2/l | 500    | 114  | 15   | 90   |
| Azoto ammoniacale (NH4)           | mg/l    | 30     | 1    | 2    | 1    |
| Fosforo totale (come P)           | mg/l    | 10     | 1    | 1    | 1    |
| Idrocarburi totali                | mg/l    | 10     | 0,5  | 0,5  | 0,1  |
| Zinco                             | mg/l    | 1      | 0,18 | 0,20 | 0,13 |
| Rame                              | mg/l    | 0,4    | 0,04 | 0,04 | 0,4  |

A chiusura dei due paragrafi sui consumi di materia prime, Tabella 6 4 si riportano i consumi di energia elettrica, carburante ed acqua per le due società del gruppo.

**Tabella 3-4 Consumi di Materie Prime**

|   | 2019    | Per Pax  | 2020    | Per Pax  | 2021    | Per Pax  |
|---|---------|----------|---------|----------|---------|----------|
| ENERGIA -<br>INDIRETTA<br>Elettricità<br>(MW/h) | 17.254  | 0,001245 | 16.328  | 0,00426  | 18.354  | 0,00284  |
| ENERGIA -<br>DIRETTA<br>Metano<br>(MC/GAS)      | 783.813 | 0,056563 | 842.035 | 0,219677 | 945.466 | 0,146192 |
| Mezzi GSE/Veicoli<br>Benzina SACBO<br>(litri)   | 6.280   | 0,001966 | 3.338   | 0,003142 | 3.895   | 0,002117 |
| Mezzi GSE/Veicoli<br>Benzina BGYIS<br>(litri)   | 20.967  |          | 8.706   |          | 9.795   |          |
| Mezzi GSE/Veicoli<br>Gasolio SACBO<br>(litri)   | 85.012  | 0,039917 | 60.064  | 0,081206 | 68.869  | 0,065175 |
| Mezzi GSE/Veicoli<br>Gasolio BGYIS<br>(litri)   | 468.125 |          | 251.204 |          | 352.634 |          |
| ACQUA<br>(litri)                                | 176.322 | 0,012724 | 180.628 | 0,047124 | 140.666 | 0,021750 |

Tutti gli indicatori riferibili alle attività di scalo perdono la propria rappresentatività per nel biennio 2020-2021, vista la contrazione del numero dei movimenti e dei passeggeri a causa della pandemia.

## La Gestione dei rifiuti

Il Gruppo SACBO ha adottato una politica finalizzata a favorire il riciclo dei rifiuti anziché lo smaltimento degli stessi. All'interno e all'esterno dell'aerostazione, nelle aree amministrativa e operativa fin dal 2007 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.

Sono proseguite nel corso del 2021 le attività di monitoraggio della gestione della raccolta degli RSU nelle aree di competenza SACBO, per mezzo di un sistema di continuo monitoraggio sulla produzione dei rifiuti e sulla corretta applicazione delle procedure di raccolta e differenziazione degli stessi, che ha consentito di verificare nel corso dell'anno la presenza dei dispositivi necessari per la raccolta dei rifiuti in modo differenziato, e le modalità del loro utilizzo.

Si sono susseguiti nel corso dell'anno gli 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. Una iniziativa che si è concretizzata nel corso del 2021 è stata l'attivazione anche in aeroporto della raccolta differenziata della frazione organica (FORSU), che ha portato ad un significativo incremento della percentuale di rifiuti raccolti in modo differenziato già dai primi mesi dell'adozione.

Ulteriore importante iniziativa proceduta durante il 2021 è quella relativa al progetto denominato "Sfida alle plastiche - Riduzione, riciclo, riuso: pratiche sostenibili per Bergamo e il suo aeroporto" candidato al bando "Plastic challenge: sfida alle plastiche monouso" della Fondazione CARIPLO, che SACBO sostiene sin dalla sua ideazione nel 2019. In particolare, si è proceduto all'installazione di due macchine compattatrici di bottiglie di plastica, una nel mese di luglio e una in dicembre. Le macchine sono state installate nei pressi dei controlli di sicurezza dei passeggeri in partenza e, poiché sono in grado di separare la frazione liquida e convogliarla in fognatura, hanno contribuito significativamente sia alla diminuzione dei volumi di RSU indifferenziato, sia all'aumento della raccolta della plastica.

Infatti, nonostante in aeroporto fosse possibile differenziare la plastica anche negli anni scorsi, i passeggeri, al momento di effettuare i controlli dopo il check-in, erano prima indotti spesso a disfarsi delle bottigliette ancora contenenti liquidi, che quindi rappresentano un rifiuto indifferenziato. Ora possono buttare le bottiglie all'interno dei "MangiaPlastica", apparecchiature che, grazie ad un meccanismo interno, fan sì che le bottigliette vengano svuotate del liquido contenuto e trattenute nel ventre del contenitore, consentendo poi il recupero del materiale, in particolare del PET. Il meccanismo permette inoltre lo scarico

dei liquidi svuotati direttamente in fognatura. Complessivamente il processo permette quindi non solo l'incremento e l'ottimizzazione della differenziazione del rifiuto ma anche una sua riduzione in termini di quantità.

I compattatori (ai due già installati se ne aggiungeranno ulteriori due nel corso del 2022) sono stati acquistati: uno da SACBO, uno dal Comune di Orio al Serio e due con fondi del progetto.

Sempre nell'ambito del progetto "sfida alle plastiche" si sono tenuti numerosi incontri al fine di definire e mettere in atto le altre azioni previste dal progetto, quali la valutazione azioni di divulgazione e formazione del personale.

Le due iniziative appena descritte (attivazione della raccolta dei rifiuti organici ed installazione dei compattatori "MangiaPlastica") promosse ed avviate in aeroporto verso la metà del 2021, hanno contribuito significativamente sia alla diminuzione dei volumi di RSU indifferenziato, sia all'aumento della raccolta della plastica. In particolare, confrontando i valori medi del secondo semestre 2021 con quelli del 2019 si può apprezzare una diminuzione di circa il 26% delle quantità di RSU prodotte per passeggero trasportato, a fronte di un aumento del 162% nelle quantità di plastica raccolta. Si riporta l'indicatore relativo ai kilogrammi di rifiuti indifferenziati prodotti nell'anno, per WLU trattata.

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

|  | 2019  | 2020  | 2021  |
|--|-------|-------|-------|
| KG DI RSU indifferenziati prodotti nell'anno/WLU | 0,107 | 0,120 | 0,083 |

\*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 Milano Bergamo vanno a sommarsi a quelli già presenti in un contesto fortemente urbanizzato, caratterizzato da numerose attività industriali ed 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 28 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 2020.

Per quanto concerne campagne di misura relative alla qualità dell'aria, dal 17 dicembre 2021 al 18 gennaio 2022 è stata promossa una campagna di analisi della qualità dell'aria nelle immediate vicinanze dello scalo: la prima tranche si è conclusa a fine 2021; la seconda a metà gennaio 2022. Oltre per un 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.

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 2021 sono state svolti controlli biennali delle caldaie non rilevando alcuna criticità. Nel mese di febbraio 2022 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.

Sotto altro profilo, nel 2021 presso un terreno di proprietà SACBO - oggetto di recente acquisizione siti nell'intorno aeroportuale - previo accordo di comodato gratuito con il gestore aeroportuale un apicoltore professionista ha installato un allevamento di api con quaranta arnie.

E' indubbio il beneficio correlato alla messa in opera di un'attività ambientalmente



sostenibile quale l'apicoltura. E' noto inoltre come l'apicoltura sia un'attività proficua e utile anche per valutare indirettamente la qualità dell'aria, testando la qualità del miele prodotto.

### 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.

Per l'anno 2022 Il Gruppo SACBO ha mantenuto il livello di accreditamento 3 (cosiddetta "Ottimizzazione") dell'Airport Carbon Accreditation in maniera automatica come previsto da ACI Europe al fine di agevolare gli scali nel superamento della crisi correlata alla pandemia COVID-19.

Si ricorda come il terzo livello della certificazione costituisca un upgrade di notevole rilievo in termini di impegno e azioni sviluppate per il raggiungimento dell'obiettivo di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, implicando 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. Nel 2021 sono state mantenute le azioni e le attività atte al coinvolgimento degli stakeholder così come sarà fatto nel 2022, anno in cui dovrà essere richiesto il rinnovo del certificato terzo livello.

Le Tabelle successive riportano i dati delle performance relative alle emissioni di CO<sub>2</sub>. Nello specifico l'analisi delle emissioni di CO<sub>2</sub> ha permesso di determinare la "footprint" (Impronta) di SACBO nel triennio di riferimento (2019, 2020 e 2021). 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 CO<sub>2</sub> nel 2019**

| Source   | Tipologia Combustibile | Quantità | Unità | CO <sub>2</sub> | %             |
|--|------------------------|----------|-------|-----------------|---------------|
| 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%          |
| <b>Totale Tonnellate CO<sub>2</sub></b>        |                        |          |       | <b>8.571,1</b>  | <b>100,0%</b> |

Tabella 3-7 Valori relativi alle emissioni di CO<sub>2</sub> nel 2020

| Source                            | Tipologia Combustibile | Quantità | U.M.  | CO <sub>2</sub> | %      |
|-----------------------------------|------------------------|----------|-------|-----------------|--------|
| 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 condizionamento           | R407C                  | 20,0     | kg    | 35,5            | 0,5%   |
| CFC-GAS condizionamento           | R410A                  | 7,0      | kg    | 14,6            | 0,2%   |
| CFC-GAS condizionamento           | R134A                  | 100,0    | kg    | 143,0           | 1,9%   |
| Totale tonnellate CO <sub>2</sub> |                        |          |       | 7.388,1         | 100,0% |

Tabella 3-8 Valori relativi alle emissioni di CO<sub>2</sub> nel 2021

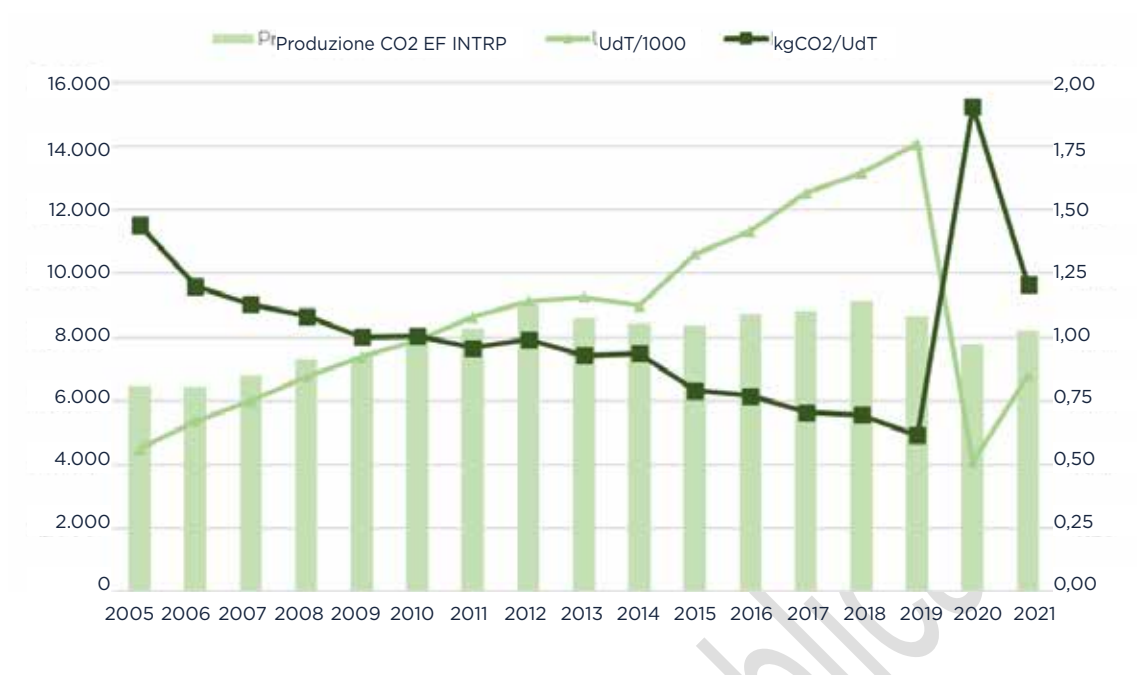
| Source                            | Tipologia Combustibile | Quantità | Unità | CO <sub>2</sub> | %      |
|-----------------------------------|------------------------|----------|-------|-----------------|--------|
| Veicoli/GSE Benzina               | Benzina                | 13.690   | litri | 31,7            | 0,4%   |
| Veicoli/GSE Gasolio               | Gasolio                | 421.503  | litri | 1.107,3         | 12,9%  |
| Impianti Termici                  | Gas Naturale           | 945.466  | stdm3 | 1.877,7         | 21,9%  |
| Alimentatori di Emergenza         | Gasolio                | 17.350   | litri | 45,6            | 0,5%   |
| Acquisto EE                       | Mix Nazionale          | 18.354   | MWh   | 4.834,4         | 56,5%  |
| CFC-GAS condizionamento           | R410A                  | 184      | kg    | 666,1           | 7,8%   |
| Totale tonnellate CO <sub>2</sub> |                        |          |       | 8562,8          | 100,0% |

**Tabella 3-9 Emissioni CO<sub>2</sub> nel triennio 2019-2021 per passeggero**

|                        | 2019       | 2020      | 2021      | Target 2021                        |
|------------------------|------------|-----------|-----------|------------------------------------|
| TonCO <sub>2</sub>     | 8.571      | 7.388     | 8.563     | Riduzione del 10% rispetto al 2013 |
| Nr. Passeggeri         | 13.857.257 | 3.831.451 | 6.467.296 |                                    |
| KgCO <sub>2</sub> /pax | 0.619      | 1.928     | 1.324     | 0,870                              |

Per il 2020, ancorché il valore assoluto di tonnellate di CO<sub>2</sub> risulti in netta diminuzione, l'indicatore KgCO<sub>2</sub>/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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> risulti in netta diminuzione, l'indicatore Airport Efficiency risulta totalmente distorto in relazione alla marcata riduzione delle attività dovuto alla pandemia.

Anche nel 2021 si assiste ad una simile distorsione, a causa del crollo del numero di passeggeri e merci registrato rispetto al 2019, l'indicatore di kgCO<sub>2</sub>/WLU (unità di traffico movimentate - 100kg di merce = 1 pax = 1 WLU) ha visto pertanto un incremento del 96% rispetto al 2019. Tuttavia si registra una marcata riduzione rispetto ai valori del 2020 ove l'indicatore è passato da 1.9 a 1.2 kgCO<sub>2</sub>/WLU, con una riduzione del 36.7%.

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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>**.

## Principali progetti in corso di sviluppo

Il presente paragrafo della sezione dell'ambiente è dedicato ai progetti attuati da SACBO e finalizzati alla riduzione delle emissioni già oggetto di rendicontazione dei report degli anni pregressi e quindi in via correlata dei consumi e degli impatti ambientali.

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 6800 pannelli in policristallino, distribuiti su una superficie di 11200 mq per una potenza installata complessiva di circa 1700 kWp e sarà indicativamente in grado di produrre nel corso di un anno 1800 MWh, corrispondenti a circa il 10% del fabbisogno elettrico attuale dello scalo. La progettazione è stata eseguita in 2 livelli, preliminare (2019) approvata in via definitiva ed il definitivo/ esecutivo (consegnata a fine 2020). All'oggi non è ancora possibile prevedere la data dell'intervento che per ora è rimandata al 2023-2024: l'ulteriore differimento è stato correlato alla pandemia sanitaria e alla previsione di definizione dell'iter di approvazione del PSA2016-2030 nell'anno 2022.

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 ad emissioni inquinanti ridotte.

Nel 2018 è stato portato a termine il progetto di prefattibilità e 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-CDM<sup>13</sup>**, 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 Milano Bergamo il sesto scalo italiano ad entrare a far parte del Network Manager di EUROCONTROL, dopo Roma-Fiumicino, Milano-Malpensa, Venezia-Tessera e Milano-Linate e Napoli-Capodichino.

<sup>13</sup> 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.

L'A-CDM è un progetto in grado di apportare numerosi benefici: grazie ad esso tutte le fasi di un volo, dalla partenza all'atterraggio, vengono considerate un "processo unico" che permette di ottimizzare la gestione del traffico aereo e le operazioni di assistenza, attraverso lo scambio costante di informazioni aggiornate tra tutti gli operatori coinvolti.

Come precisato nella pregressa relazione a consuntivo, l'implementazione dell'A-CDM è avvenuta a fine anno 2020, così diventando l'aeroporto di Milano Bergamo il sesto scalo italiano ad entrare a far parte del Network Manager di EUROCONTROL, dopo Roma-Fiumicino, Milano-Malpensa, Venezia-Tessera e Milano-Linate e Napoli-Capodichino. Il sistema è a pieno regime dall'entrata in esercizio senza soluzione di continuità, comportando una maggiore puntualità dei voli mediante una migliore organizzazione della pre-sequenza di partenza, una movimentazione degli aeromobili ante decollo maggiormente (minima attesa/code sui raccordi, minor tempo di accensione motori e per l'effetto una migliore pianificazione del network in favore dello scalo).

L'aeroporto grazie ad ACDM assume una priorità nello spazio aereo, essendo i voli prevedibili ad ogni fase.

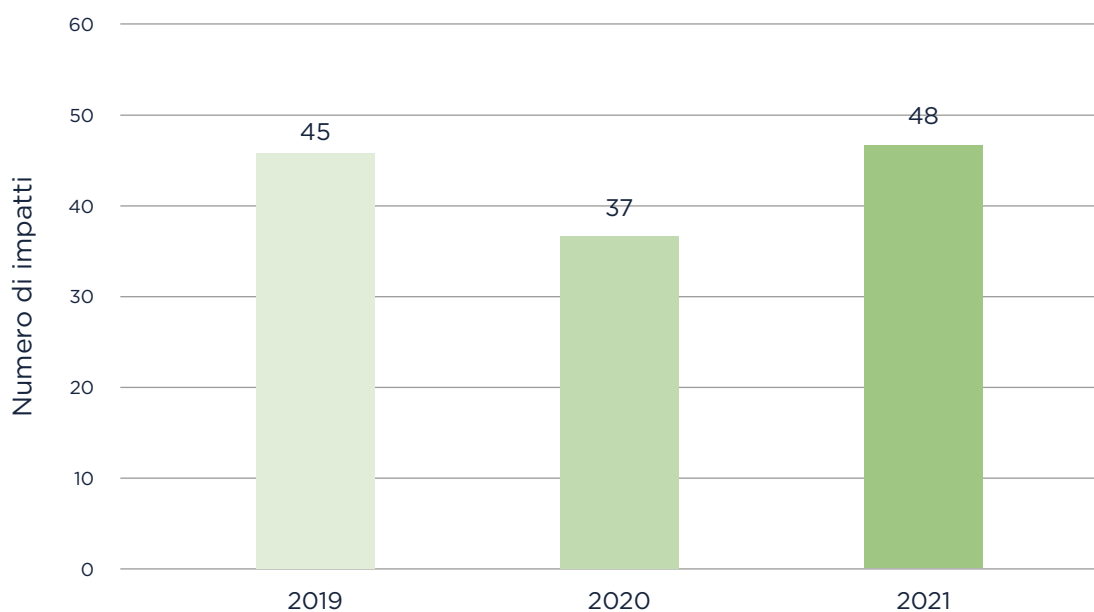
Il monitoraggio dei dati ha dato come esito un miglioramento della prevedibilità delle stime degli orari di decollo e una diminuzione del tempo medio fra lo sblocco ed il decollo nonché del tempo al decollo calcolato come media dei tempi di taxi da tutti i settori di piazzale. Sono evidenti i conseguenti e correlati benefici in termini di minor impatto ambientale).

### Salvaguardia della fauna

I fenomeni di bird-strike e wildlife-strike (impatti fra aeromobili e fauna selvatica) presso l'Aeroporto di Milano Bergamo sono attivamente monitorati e gestiti in quanto rappresentano una potenziale minaccia alla sicurezza dell'attività aeronautica ed 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 predispone 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, inoltre, 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"<sup>14</sup>.

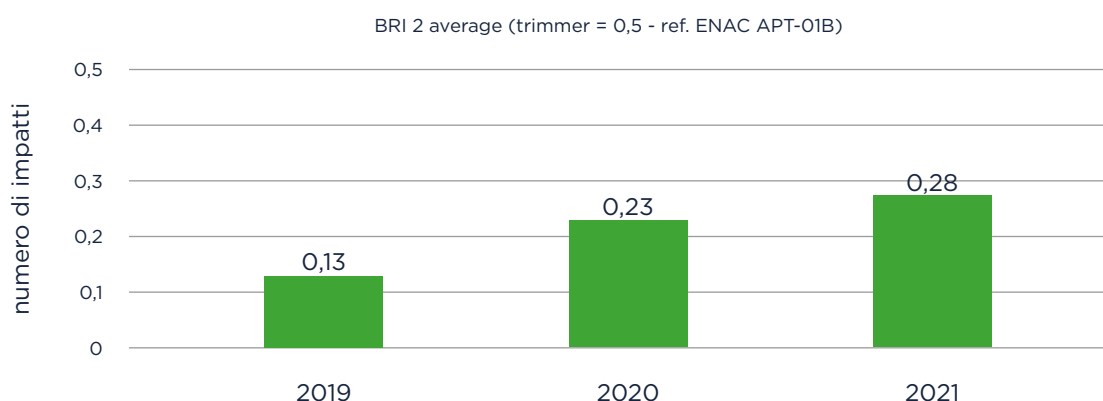
<sup>14</sup> Si è deciso di inserire le informazioni relative al "wildlife strike", cioè danni/impatti diretti o indiretti delle attività aeroportuali sulla fauna, in questa sezione. Tuttavia, va ricordato che le linee guida GRI stabiliscono la possibilità di inserire queste stesse informazioni nella sezione relativa alla Sicurezza dei passeggeri.

**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.

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 Milano Bergamo è risultato maggiore rispetto al dato del 2020. Dai primi due grafici si evince quanto decremento dei movimenti, unitamente agli avvistamenti ed impatti, sia contributivo per il peggioramento del dato BRI2.

A supporto di quanto sopracitato, si prenda ad esempio l'anno 2019 dove, con soli 3 impatti in meno del 2021, il delta tra i due indici è del 123%, a fronte del 55% di movimenti in più del 2019 rispetto al 2021

Nel 2021, sono stati registrati 51.879 movimenti (+37%) con n.32 impatti con volatili, -3% rispetto agli impatti del 2020 e n.16 impatti con altra fauna selvatica (16 lepri), ovvero il 300% in più dell'anno precedente.

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 2022.

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 2021 a causa della pandemia è stata contenuta a organizzazione di eventi e progetti sia a livello territoriale sia in ambito universitario.

Ciò nondimeno giova segnalare a livello universitario SACBO, in continuità con l'esperienza dell'anno 2018 e del 2019, anche nel 2021 (nell'anno 2020 l'attività era stata sospesa a causa della pandemia in corso), ha dato nuovamente la sua disponibilità a sviluppare un tema sulla sostenibilità ambientale nell'ambito del progetto universitario promosso dall'università di Bergamo denominato "Laboratori d'Imprese". Ciascuna azienda partecipante, nell'ambito del proprio laboratorio, ha scelto e sottoposto al gruppo di studenti per lo studio e l'analisi di un progetto inerente la propria attività caratteristica fondato su aspetti e problematiche concrete che meritano approfondimento ovvero la soluzione di criticità ovvero l'analisi dei possibili benefici, presentando i risultati del loro project work ad una commissione composta da mondo aziendale e accademia.





Il laboratorio cui aderito SACBO per tutti e tre gli anni di partecipazione è stata quello denominato “Imprese e sviluppo sostenibile”, unitamente ad imprese e associazioni di preminente rilievo nel tessuto bergamasco (Confindustria Bergamo Brembo, Radici e Magris), portando all’attenzione degli studenti progetti di implementazione di iniziativa green messi atto ovvero di futura realizzazione con lo scopo di analizzarne i benefici economici, ambientali e sociali (implementazione campo fotovoltaico anno 2018, installazione delle nuove torri faro di tipologia a LED per l’illuminazione dei piazzali per gli aeromobili, anno 2019 installazione centrale di trigenerazione anno 2021).

Si ricorda inoltre a dicembre 2021 la partecipazione ad 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.

È stata supportata nella redazione della propria tesi sulla sostenibilità un studente di Laurea magistrale dell’università di Bergamo rilasciando la propria testimonianza sul percorso di costruzione del report di sostenibilità.

Nell’ottobre 2021 è stato siglato con l’Università di Bergamo un accordo ad oggetto la collaborazione in una borsa di ricerca di un dottorando sul tema della sostenibilità aeroportuale, sottoposta alla condizione che la borsa sia effettivamente assegnata: nel 2022 si conoscerà l’esito della assegnazione della borsa. Ove la borsa si assegnata il dottorando svolgerà presso la sede di SACBO un periodo di circa sei mesi.

La partecipazione di fine dicembre 2020 alla call europea “Green airports and ports as multimodal hubs for sustainable and smart mobility” avente come coordinatore l’Università di Malta e come aeroporto lighthouse l’aeroporto di Malta non ha avuto esito di accoglimento, pur essendo stata valutata positivamente.

Nel 2021 sono state valutate diverse ulteriori possibili partecipazioni a call europee del medesimo filone con un gruppo di lavoro interno all’azienda non ravvisando alcuna proposta concretamente presentabile. Nel 2022 si continuerà la verifica costante di nuove possibilità di partecipazione a call europee sul tema green, specie nell’ambito del programma H2020.

In merito al tema della rendicontazione di sostenibilità SACBO ha raggiunto l'obiettivo prefissato.

SACBO ha redatto nei tempi prestabiliti il proprio report di sostenibilità del Gruppo SACBO anno 2020, pubblicandolo sul proprio sito web a luglio us. E' stata mantenuta la stessa impostazione dell'anno pregresso con alcuni approfondimenti di temi ritenuti rilevanti dagli stakeholder quali safety/security. Nel 2022 è stata preventivata una nuova indagine agli stakeholder sui temi materiali, ovvero maggiorante rilevanti per il Gruppo.

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 ci fosse presenza di speci "aliene" di insetti, mediante l'installazione di trappole con feromoni per attirare ed 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. Si ritiene pertanto necessario proseguire anche nel corso del 2021 tale attività.

Infine, SACBO collabora al Progetto LIFE Ip2020 - Az E12, avviato nel 2017 dai Carabinieri Forestali su iniziativa della Regione Lombardia, che ha individuato in BGY l'aeroporto pilota per la campagna informativa, educativa e preventiva in materia di preservazione della biodiversità e il controllo all'introduzione di specie invasive. L'aeroporto di Milano Bergamo è il 3° in Italia per movimento passeggeri e merci, comprendendo sia i collegamenti nell'area Schengen che con i Paesi extra-Schengen, questi ultimi considerati a rischio ovvero con alta probabilità di introduzione di specie aliene. Il contributo di SACBO si è tradotto nella disponibilità all'installazione di totem informativi in aerostazione, collegati al sito web creato ad hoc, in modo da consentire ai passeggeri di essere informati sui comportamenti da tenere e sui rischi da evitare. Inoltre, al supporto nell'organizzazione delle attività di formazione e di monitoraggio, nonché alla promozione del progetto

### 3.3. GRUPPO SACBO E LE PERSONE



Al 31 dicembre 2021 il Gruppo SACBO ha impiegato 560 persone di cui 230 riconducibili a SACBO e 330 alla controllata BGYIS. L'organico contempla varie nazionalità: Italia, Albania, Bielorussia, Bolivia, Bulgaria, Costa d'Avorio, Croazia, Filippine, Francia, Germania, Ghana, Grecia, Guatemala, India, Kazakistan, Kenya, Marocco, Messico, Nicaragua, Nigeria, Paesi Bassi, Romania, Russia, Spagna, Svizzera, Tunisia, Turchia, Venezuela.

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 culturale e gestionale capace di promuovere e dare fondamento ai valori declinati nella mission aziendale.

#### 3.3.1 Dati relativi al personale

Nell'ambito del personale in forza al 31 dicembre 2021 per un numero pari a 560 persone 203 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 più del 50% del personale con contratto part-time.

Tabella 3-10 Organico di Gruppo al 31 dicembre anni 2019-2021 (numero dei dipendenti)

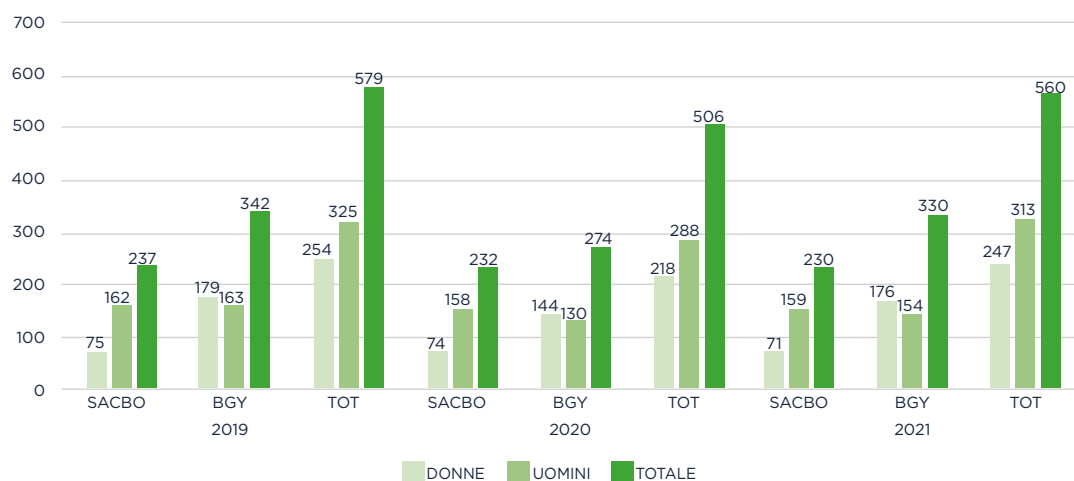
| QUALIFICA     | 2019       | 2020       | 2021       | Variazione %<br>2020/2021 | variazione %<br>2020/2021 |
|---------------|------------|------------|------------|---------------------------|---------------------------|
| Dirigenti     | 11         | 10         | 10         | 0                         | 0,0%                      |
| Quadri        | 29         | 29         | 29         | 0                         | 0,0%                      |
| Impiegati     | 421        | 363        | 397        | +34                       | +9,4%                     |
| Operai        | 118        | 104        | 124        | +20                       | +19,2%                    |
| <b>Totale</b> | <b>579</b> | <b>506</b> | <b>560</b> | <b>+54</b>                | <b>+10,7%</b>             |

Tabella 3-11 Organico medio di Gruppo anni 2019-2021(Full Time Equivalent).

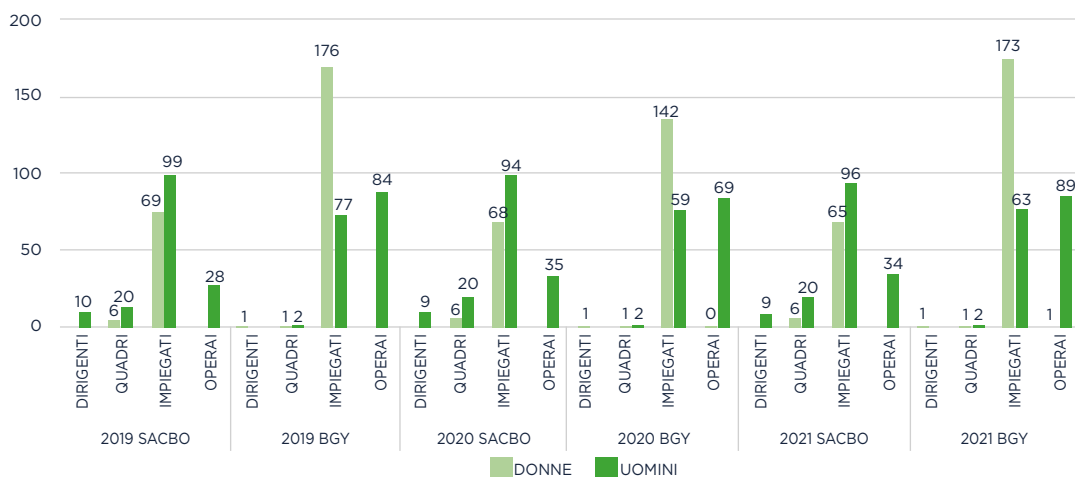
| QUALIFICA     | 2019       | 2020         | 2021          | Variazione %<br>2020/2021 | variazione%<br>2020/2021 |
|---------------|------------|--------------|---------------|---------------------------|--------------------------|
| Dirigenti     | 11         | 10           | 10            | 0                         | 0,0%                     |
| Quadri        | 25,8       | 29           | 29            | 0                         | 0,0%                     |
| Impiegati     | 339,3      | 327,9        | 327,61        | -0,29                     | -0,1%                    |
| Operai        | 104,9      | 101,5        | 102,92        | +1,42                     | 1,4%                     |
| <b>Totale</b> | <b>481</b> | <b>468,4</b> | <b>469,53</b> | <b>+1,13</b>              | <b>0,2%</b>              |

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

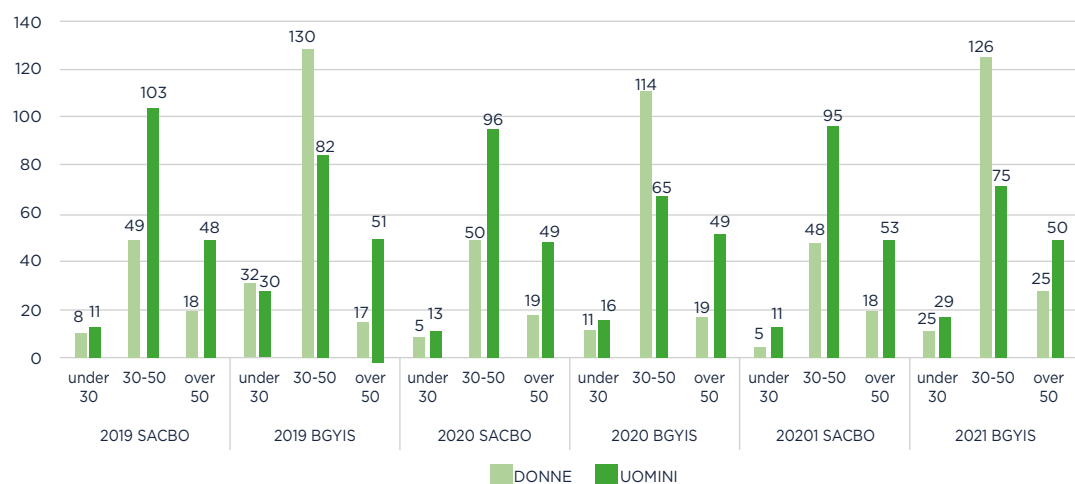
Grafico 3-7 Composizione del personale per genere



**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 ricompresa tra i 30 e i 50 anni. La categoria degli over 50 è rappresentata in modo significativo da componenti del genere maschile.

Vi è stata una ripresa nelle assunzioni di personale a tempo determinato con particolare riferimento al personale under 30 per BGYS.

Si riscontra una forte diversificazione delle nazionalità dei lavoratori assunti a tempo determinato (**passaggio da 10 nazionalità a 28**).

Al 31/12/21 si rinviene un aumento dell'organico in misura significativa rispetto all'anno 2020 dettato dalla ripresa dei contratti a Tempo determinato, seppur la media in termini di fte sull'anno si mantiene costante al 2020 questo per la cessazione del personale ft e assunzione di personale pt.

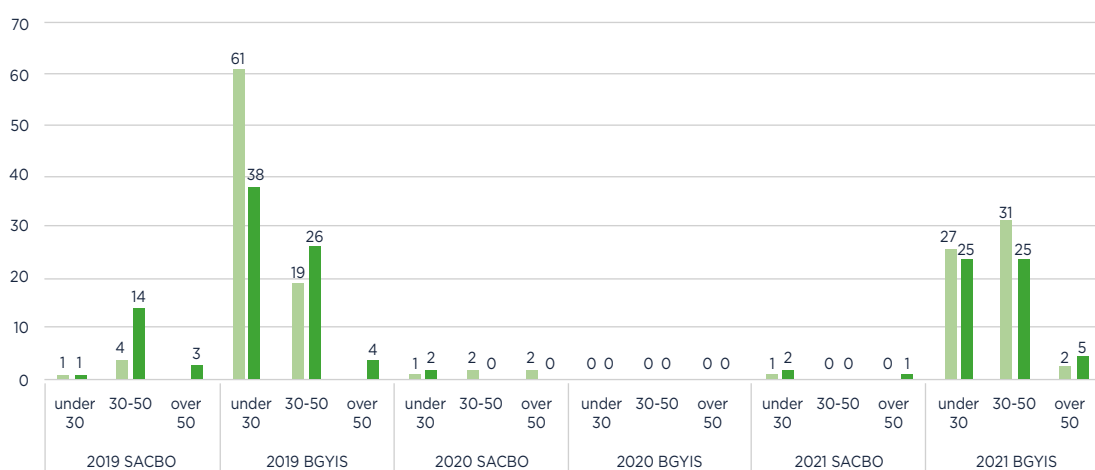
Troviamo infine un aumento del personale pt dal 49% al 57.2%.

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

|                            | 2019<br>SACBO | 2019<br>BGYIS | 2020<br>SACBO | 2020<br>BGYIS | 2021<br>SACBO | 2021<br>BGYIS |
|----------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Media tempo determinato    | 1,67          | 54,83         | 2,83          | 20            | 3             | 12.72         |
| Media totale organico      | 229,10        | 321,60        | 234,41        | 293,7         | 229.42        | 236.25        |
| <b>% tempo determinato</b> | <b>0,73%</b>  | <b>17,00%</b> | <b>1,20%</b>  | <b>6,8%</b>   | <b>1.31%</b>  | <b>5.38%</b>  |

**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.

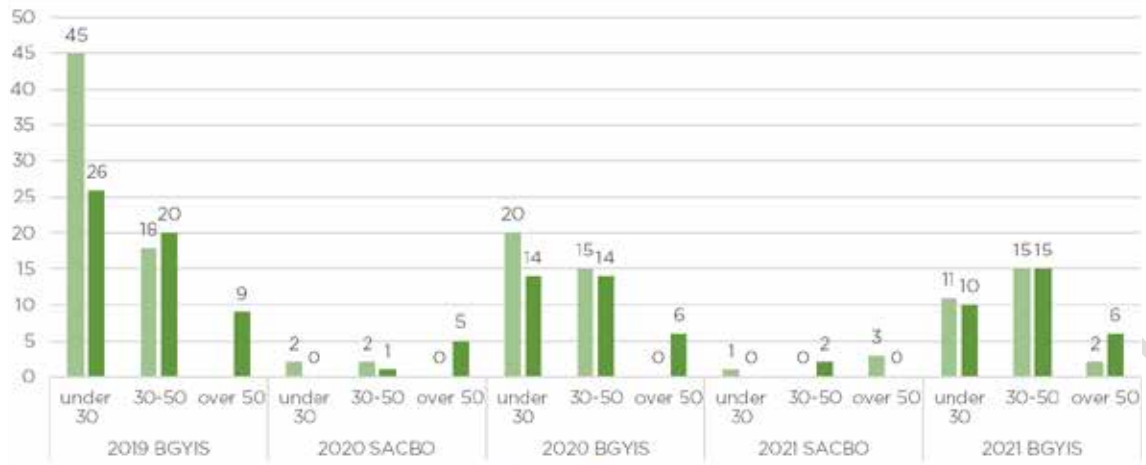
**Grafico 3-10 Nuove assunzioni per genere e fascia d'età (anni 2018-2020)**

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

**Tabella 3-13 Cessazioni del rapporto lavorativo anni 2018- 2020 e ragioni della cessazione**

|   | 2019<br>SACBO | 2019<br>BGYIS | 2020<br>SACBO | 2020<br>BGYIS | 2021<br>SACBO | 2021<br>BGYIS |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Cessione di contratto                     | 0             | 4             | 0             | 3             | 0             | 0             |
| Decesso                                   | 2             | 0             | 0             | 0             | 0             | 0             |
| Dimissioni                                | 7             | 8             | 3             | 1             | 5             | 17            |
| Licenziamento                             | 2             | 3             | 0             | 1             | 1             | 2             |
| Mancato superamento periodo di prova      | 0             | 0             | 1             | 0             | 0             | 0             |
| Pensionamento                             | 0             | 1             | 5             | 2             | 0             | 1             |
| Scadenza contratto                        | 1             | 102           | 1             | 62            | 0             | 39            |
| Totale                                    | 12            | 118           | 10            | 69            | 6             | 59            |
| <b>Totale senza cessione di contratto</b> | <b>12</b>     | <b>114</b>    | <b>10</b>     | <b>66</b>     | <b>6</b>      | <b>59</b>     |

Grafico 3-11 Cessazioni per genere e fascia d'età (anni 2018 -2020)



## Assenteismo, astensione e tasso di ritorno al lavoro<sup>15</sup>

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

|  | 2019<br>SACBO     | 2019<br>BGYIS     | 2020<br>SACBO    | 2020<br>BGYIS     | 2021<br>SACBO    | 2021<br>BGYIS     |
|--|-------------------|-------------------|------------------|-------------------|------------------|-------------------|
| Numero e % delle ore lavorabili non sostenute per assenze infortunio                           | 216<br>0,05%      | 1.897,5<br>0,35%  | 0<br>0%          | 2.194<br>0,4%     | 0<br>0,00%       | 3.481,5<br>0,67%  |
| Numero e % delle ore lavorabili non sostenute per assenze malattia                             | 10.675,5<br>2,27% | 23.870,0<br>4,45% | 19.018<br>3,93%  | 21.885,5<br>4,36% | 8.244<br>1,76%   | 21.958<br>4,20%   |
| Numero e % delle ore lavorabili non sostenute per cassa integrazione                           |                   |                   | 90.211<br>18,63% | 181.823<br>37,56% | 86.103<br>18,40% | 110.324<br>21,12% |
| Numero di dipendenti che hanno usufruito dei permessi Lg.104                                   | 17                | 15                | 13               | 15                | 16               | 19                |
| Numero di dipendenti che hanno usufruito del diritto di congedo parentale                      | 9                 | 52                | 9                | 37                | 8                | 55                |
| Numero di dipendenti che hanno usufruito di congedo straordinario o aspettativa non retribuita | 1                 | 2                 | 1                | 3                 | 3                | 2                 |
| Numero di dipendenti non rientrati al lavoro (cessati) alla fine del periodo di maternità      | 0                 | 1                 | 0                | 0                 | 0                | 0                 |
| <b>Tasso di return to work<sup>16</sup></b>  | <b>100%</b>       | <b>910</b>        | <b>100%</b>      | <b>90%</b>        | <b>100%</b>      | <b>100%</b>       |

### 3.3.2 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.

<sup>15</sup> Il Tasso di assenteismo è stato calcolato rapportando le ore di malattia o infortunio al totale delle ore lavorabili.

<sup>16</sup>



### 3.3.3 La formazione

#### Formazione del personale SACBO

Nel corso del 2021 SACBO ha erogato 4.496 ore di formazione che hanno coinvolto 233 persone (ovvero il 100% dell'organico medio totale) con una media uomo di 19,3 ore. La tabella di seguito illustra la distribuzione delle ore per qualifica professionale:

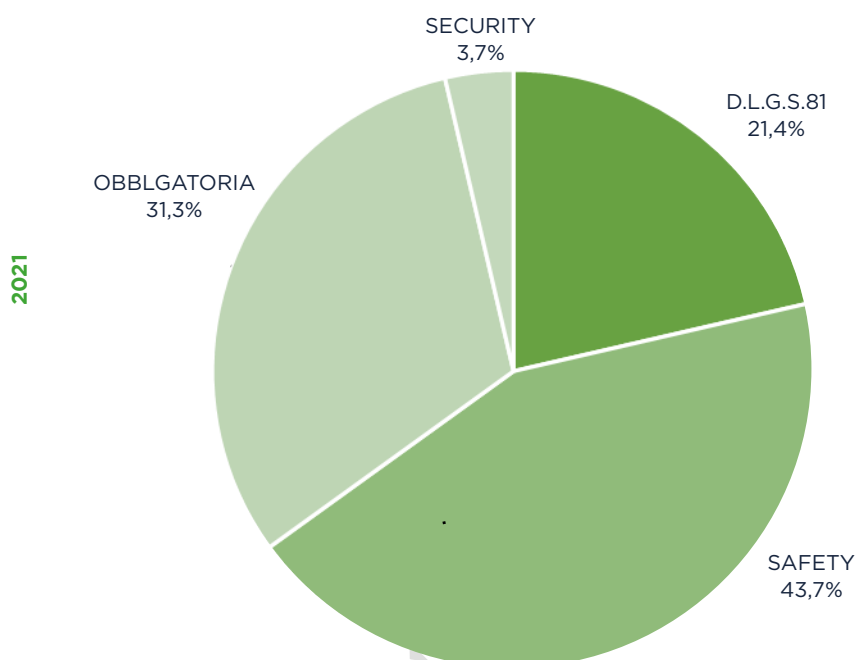
Tabella 3-14 Ore erogate per l'anno 2021 per qualifica professionale - SACBO

| QUALIFICA     | ORE          | ORE MEDIE DIPENDENTE | DIPENDENTI COINVOLTI |
|---------------|--------------|----------------------|----------------------|
| DIRIGENTI     | 117,5        | 13,1                 | 9                    |
| QUADRI        | 643,5        | 24,8                 | 26                   |
| IMPIEGATI     | 3.187        | 19,4                 | 164                  |
| OPERAI        | 548          | 16,1                 | 34                   |
| TOTALE        | 4.496        | 19,3                 | 233                  |
| <b>TOTALE</b> | <b>8.389</b> | <b>34,20</b>         | <b>245</b>           |

Le attività formative sono state indirizzate ai seguenti temi:

- salute e sicurezza sul lavoro: 962 ore (21,40%)
- safety: 1963 ore (43,66%)
- altra formazione: 1406,5 ore (31,28%)
- security: 164,5 ore (3,66%)

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 D.lgs. 81/08

Sacbo, ente accreditato alla sezione B dell'Albo regionale degli operatori per i servizi di istruzione e formazione, può 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 2021 sono state erogate 962 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.

Nella tabella viene riportata la distribuzione delle ore riguardanti la formazione in questo ambito.

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

| CORSO  | ORE        |
|--|------------|
| ANTINCENDIO  | 104        |
| PRIMO SOCCORSO   | 204        |
| AGGIORNAMENTO LAVORATORI                                     | 197,5      |
| AGGIORNAMENTO ASPP / RSPP                                    | 13,5       |
| PREPOSTI   | 38         |
| FORMAZIONE PER FORMATORI                                     | 248        |
| AGGIORNAMENTO RLS  | 16         |
| UTILIZZO DEFIBRILLATORI                                      | 60         |
| AGGIORNAMENTO PER ADDETTI AI LAVORI ELETTRICI                | 48         |
| SPAZI E AMBIENTI CONFINATI                                   | 2          |
| RESP. IMP. Elett. (URI/RI) E PREP. AI LAVORI (CEI 11/27 4ED) | 8          |
| PIANO DI EMERGENZA ED EVACUAZIONE                            | 23         |
| <b>TOTALE</b>  | <b>962</b> |



## Formazione del personale BGYIS

Dal 01/01/2021 al 31/12/2021 BGY International Services ha erogato 14.515 ore di formazione, coinvolgendo il 100% dell'organico con una media di 37,1 ore uomo.

La tabella illustra la distribuzione delle ore per qualifica professionale:

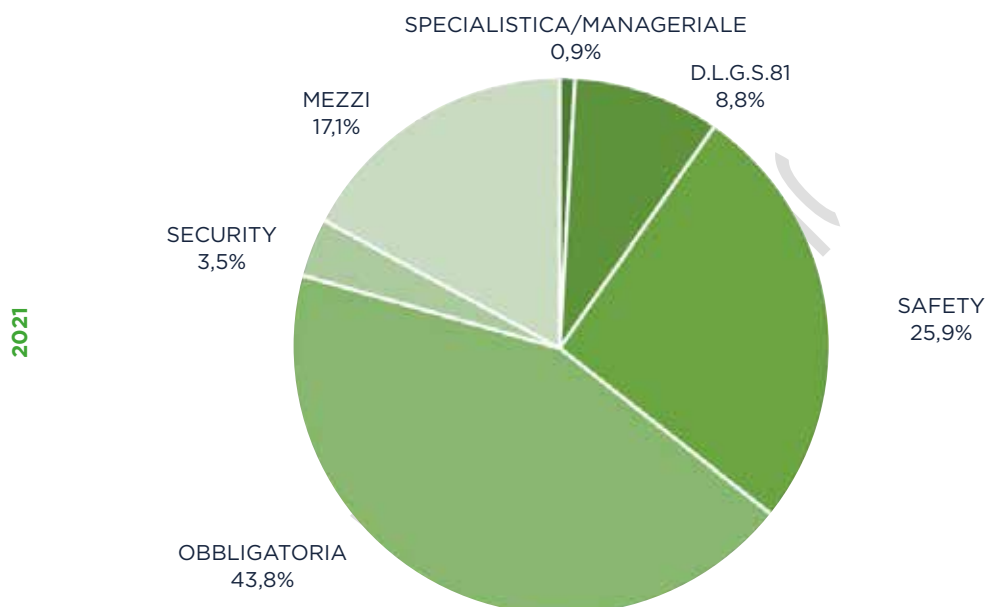
**Tabella 3-16 Ore erogate per l'anno 2021 per qualifica professionale - BGYIS**

| RUOLO         | ORE           | ORE MEDIE DIPENDENTE | DIPENDENTI COINVOLTI |
|---------------|---------------|----------------------|----------------------|
| DIRIGENTI     | 25            | 25,0                 | 1                    |
| QUADRI        | 117,5         | 39,2                 | 3                    |
| IMPIEGATI     | 8113          | 33,3                 | 244                  |
| OPERAI        | 5648          | 56,5                 | 100                  |
| STAGISTI      | 611,5         | 14,2                 | 43                   |
| <b>TOTALE</b> | <b>14.515</b> | <b>37,1</b>          | <b>391</b>           |

Le attività formative sono state indirizzate sui seguenti temi

- Formazione manageriale e specialistica: 130,5 (0,9%)
- D.lgs.81/08 salute e sicurezza sul lavoro: 1276,5 (8,8%)
- Safety: 3752,5 (25,9%)
- Utilizzo mezzi di rampa: 2494 (17,1%)
- Security: 511 (3,5%)
- Altra Formazione: 6350,5 (43,8%)

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



Nel dicembre 2021, in occasione della riorganizzazione dell'area assistenza passeggeri e della nomina di due nuovi Responsabili in Turno (RIT), BGY I.S. ha progettato un corso specifico per il potenziamento della leadership di queste figure, non solo dei nuovi, ma coinvolgendo anche i colleghi senior.

Gli obiettivi del corso, svoltosi presso le sale del Kilometro Rosso di Stezzano, erano, tra gli altri:

- garantire una rilettura efficace della faticosa fase storica in corso, all'interno della cornice del cambiamento organizzativo in atto;
- favorire l'emersione e il riconoscimento delle buone pratiche elaborate dal gruppo, per far fronte al massiccio impegno richiesto negli ultimi mesi di ripresa del mercato;
- esplicitare le competenze, le mansioni e le specifiche del ruolo di RIT richieste alle nuove figure in formazione, attraverso un processo di co-costruzione, insieme alle figure storiche in servizio in qualità di RIT all'interno dell'organizzazione;
- condividere le priorità e gli stili di gestione del Team RIT/Unità passeggeri più idonei ad affrontare come gruppo coeso le nuove incognite della fase espansiva in atto.

Anche nel 2021 BGY International Services ha quindi continuato a sviluppare il processo di valorizzazione delle competenze dei propri dipendenti in ambito manageriale, professionale e tecnico, la cui necessità ed il cui valore per il successo dell'impresa sono evidenti.

Di seguito alcune immagini scattate durante l'evento formativo:

### FORMAZIONE D.LGS.81/08

Nell'ambito della formazione sulla salute e sicurezza sui luoghi di lavoro nel corso del 2021 sono state erogate 1276,5 ore di formazione

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                   | 328           |
| D.LGS. 81/08 PRIMO SOCCORSO A                       | 376           |
| D.LGS. 81/08 ANTINCENDIO                            | 16            |
| D.LGS 81/08 LAVATORE GENERALE E AGGIORNAMENTO       | 195,5         |
| D.LGS. 81/08 RLS                                    | 16            |
| D.LGS. 81/08 UTILIZZO DEFIBRILLATORI                | 27            |
| UTILIZZO CARRELLI ELEVATORI                         | 92            |
| P.L.E. PIATTAFORME ELEVABILI                        | 144           |
| D.LGS. 81/08 PREPOSTI                               | 10            |
| UTILIZZO TRATTORE AGRICOLO                          | 36            |
| HACCP E IGIENE DEGLI ALIMENTI REG. (CE) N. 852/2004 | 36            |
| <b>TOTALE</b>                                       | <b>1276,5</b> |

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.

### Smart working

Anche per tutto il 2021, a seguito dei provvedimenti del Governo che hanno di volta in volta prorogato l'abolizione dell'obbligo di sottoscrivere l'accordo individuale per poter attivare il lavoro agile, l'azienda ha comunicato per i dipendenti la possibilità di effettuare eventualmente la propria prestazione lavorativa in modalità di lavoro agile.

**Tabella 3-18 Smart Working - ore lavorate e dipendenti coinvolti**

|                               | SACBO 2021   | BGYIS 2021   | TOTALE       |
|-------------------------------|--------------|--------------|--------------|
| ORE                           | 24.075       | 2811,50      | 26.887       |
| ORE LAVORATE                  | 315.628      | 326.183      | 641.811      |
| % SU ORE LAVORATE             | 7,6%         | 0,9%         | 4.2%         |
| DIPENDENTI COINVOLTI          | 122          | 137          | 259          |
| <b>TOTALE DIPENDENTI</b>      | <b>230</b>   | <b>330</b>   | <b>560</b>   |
| <b>% SU TOTALE DIPENDENTI</b> | <b>53,0%</b> | <b>41,5%</b> | <b>46,3%</b> |

*\* 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, ed assicuri che le persone prive di scorta che operano sull'area di movimento o su altre aree operative dell'aeroporto siano adeguatamente addestrate (ADR.OR.D.017).

Come noto tale attività è stata delegata dall'Accountable Manager 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 operanti in zona airside:

- assicurando (attraverso l'utilizzo dei proficiency check) che sia adeguatamente qualificato e addestrato e dimostri di possedere le capacità necessarie all'espletamento dei propri compiti;
- garantendo che gli interventi formativi siano conformi a quanto previsto dal regolamento UE 139/2014 e specificati nel Training Programme;
- avvalendosi di istruttori e assessor qualificati per l'attuazione del training programme.

Nel corso del 2021 la Direzione Risorse Umane, nella propria funzione di Training

Management, ha implementato la propria piattaforma e-learning, estendendo capillarmente la formazione in materia di safety anche all'esterno dell'azienda, nel rispetto della normativa prevista dal Reg. UE 139/2014.

Le persone appartenenti alla comunità aeroportuale coinvolte in interventi formativi predisposti dal Training Manager di SACBO nel 2021 sono state 7657, per un totale di 12566 ore di formazione.

Di seguito il dettaglio dei corsi erogati al personale esterno:

| CORSI DI FORMAZIONE PER ESTERNI  | PERSONE      | ORE           |
|----------------------------------|--------------|---------------|
| ADC                              | 663          | 2.029         |
| AIRSIDE SAFETY                   | 1.846        | 3.692         |
| MANUALE DI AERODROMO             | 1.012        | 1.012         |
| HUMAN FACTOR                     | 964          | 1.928         |
| PIANO DI EMERGENZA E EVACUAZIONE | 970          | 1.940         |
| PIANO DI EMERGENZA AEROPORTUALE  | 428          | 214           |
| ALTRI CORSI AMBITO SAFETY        | 1.774        | 1.751         |
| <b>TOTALE</b>                    | <b>7.657</b> | <b>12.566</b> |

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, nel corso del 2021, due Training Manager Benchmark for Aviation Safety, in modalità video conferenza.

I benchmark, tenutisi il 06 maggio e il 20 ottobre, hanno visto la partecipazione dei Training Manager degli aeroporti di Milano, Bologna, Pisa, Napoli, Roma, Catania, Verona, Torino, Trieste, Trapani, Rimini, Parma, Olbia, Genova, Pescara, Roma, Palermo, Stoccolma, Bruxelles, Berlino, Riga, Francoforte, Dublino, Londra, Copenhagen, Atene, Belfast, nonché del Process Manager Attività Infrastrutturali ENAC - Direzione Operazioni Nordovest e di un rappresentante di EASA.

Sono stati due eventi molto costruttivi di confronto e di scambio sulle best practices adottate in Europa per adattarsi alle disposizioni previste dal Reg. UE 139/2014 nonché per analizzare congiuntamente le novità normative stabilite dalla Commission Delegated Regulation (EU) 2020/2148 del 08/10/2020, che modifica il Regolamento UE 139/2014 per quanto riguarda la runway safety e i dati aeronautici, tra cui il punto ADR.OR.D.017 relativo proprio al Training and proficiency check programme, entrato in vigore il 07/01/2021.

## Proficiency Check

L'ambito di applicazione del Reg. UE 139/2014 non abbraccia l'intera tematica della formazione e delle competenze, bensì una sua parte, seppure estremamente importante, dentro cui confluisce tutto ciò che impatta con la safety aeroportuale. Inoltre, l'azione normativa del regolamento si estende a quasi l'intero aeroporto, ovvero alla cosiddetta zona "airside" che comprende, in particolare, i piazzali aeromobili, le vie di rullaggio, i raccordi, le piste, le vie perimetrali. Entro questo perimetro agiscono persone che appartengono a molteplici organizzazioni (Gestore Aeroportuale, Handlers, Enti di Stato, aziende di costruzione e di manutenzione, ecc.), con una miriade di ruoli solo in minima parte predeterminati che, quindi, richiedono un'azione continua di censimento, analisi e associazione a profili di competenza. Anche le competenze, infine, vengono trattate come tali, non più come automatica conseguenza della frequentazione di un corso di formazione predeterminato, bensì come fattori critici di efficacia operativa a cui dedicare la massima attenzione nell'individuare, misurarle, svilupparle; il regolamento non ne fornisce un esaustivo "catalogo" predefinito, ma obbliga ad identificarne la maggior parte nel mare magnum delle procedure e dei processi airside.

Altra novità rivoluzionaria: la responsabilità di garantire che tutti gli individui operanti in zona airside posseggano le competenze che sono loro necessarie è assegnata non più alle singole organizzazioni, ognuna per le proprie persone, bensì al Gestore Aeroportuale, per tutti. Nello specifico, l'Accountable Manager, figura apicale nella struttura organizzativa del Gestore Aeroportuale, è titolare in primis di questa responsabilità, ma la esercita avvalendosi di un'altra funzione chiave che è il Training Manager con il proprio team. Riprendendo il tema delle competenze, il proficiency check è lo strumento con cui misurare in un determinato momento e in un individuo la presenza e la consistenza delle competenze che egli deve possedere in ragione del proprio ruolo. Il proficiency check vive di vita propria ed autonoma rispetto ai corsi di formazione. In altri termini, esso non è un test di efficacia di uno o più corsi e, quindi, non è nemmeno un test sulla bravura o meno di chi quei corsi ha erogato. Questo assunto rimuove un preconcetto che in prima analisi stava prendendo impropriamente piede tra gli esperti, ovvero la asserita incompatibilità tra il ruolo di assessor (colui che effettua il check) ed il ruolo di formatore (colui che eroga un corso).

Nel corso del 2021 gli Assessor di SACBO hanno effettuato 217 proficiency check ad altrettanti addetti del Gestore e degli handler per i seguenti ruoli:

- PO/15.3 - addetto spazzatrice
- PO/17 - addetto bcu
- PO/14 - addetto follow-me
- ISP18 - agente di rampa
- PO/14 acdm - agente rampa
- PO/14 gest piazzali - addetto cos
- PO/23 - addetto cos
- Proficiency check per final assessment addetto COS
- ISP 02 - addetto ispezioni di routine
- ISP 03 - addetto ispezioni straordinarie
- ISP 04 - addetto ispezioni settimanali
- ISP 05 - addetto controllo recinzione
- ISP 10 - addetto condizioni di aderenza della pista
- ISP 12 - rilievo condizioni superficiali della pista
- PO/13 - addetto lavori in airside



- GRF addetto rilievo condizioni superficiali della pista
- Persona titolata ad accedere in airside alla guida di un veicolo

SACBO è da sempre particolarmente sensibile al tema della safety.

Per questo motivo, prima dell'avvio della stagione invernale, il Training Manager di SACBO ha convocato i membri del Safety Management System in una "familiarization morning" durante la quale sono stati illustrati gli imponenti mezzi in dotazione per effettuare le operazioni di sgombero neve.

È stata un'importante occasione di interazione prima dell'avvio della stagione invernale, per essere pronti, preparati e addestrati a garantire come sempre il massimo livello di sicurezza nelle operazioni.

Di seguito alcuni scatti effettuati in quell'occasione:



## Global reporting format grf

Nel luglio 2018, con l'Emendamento 13B al Vol. I° dell'Annesso 14, ICAO ha introdotto il concetto di Global Reporting Format (GRF), una nuova metodologia - standardizzata a livello globale - di valutazione e segnalazione delle condizioni superficiali delle piste bagnate o contaminate.

L'utilizzo del GRF è diventato operativo a livello ICAO dal 4 novembre 2021, tuttavia le relative norme di trasposizione sono applicate in ambito europeo già dal 12 agosto 2021. L'implementazione del Global Reporting Format a livello di aeroporto deve includere la qualificazione del personale aeroportuale impegnato nell'attività di valutazione e reporting delle condizioni superficiali delle piste tramite un adeguato percorso di formazione (teorico e pratico).

La formazione del personale responsabile della valutazione e della diffusione della relativa informazione aeronautica costituisce infatti - come evidenziato da ICAO ed EASA - un elemento essenziale a garanzia della sicurezza delle operazioni condotte su piste wet o contaminate.

Nel 2021 SACBO si è impegnata attivamente e proattivamente con ENAC nelle fasi di trial che hanno preceduto l'applicazione delle norme del 12 agosto, tant'è che la project manager del GRF in SACBO, una giovane ingegnere impiegata nella Direzione Operazioni, è stata chiamata proprio da ENAC ad effettuare ripetuti interventi formativi - in modalità formazione a distanza - a livello nazionale.

Il risultato del gruppo di lavoro a livello nazionale, condotto congiuntamente da SACBO con l'aeroporto di Torino, è stato illustrato anche al referente dell'aeroporto di Londra Heathrow.

## ITS Mobilità Sostenibile

SACBO è socio fondatore della Fondazione ITS Mobilità Sostenibile delle persone e delle merci; partecipa attivamente alla Giunta, al consiglio direttivo e al Comitato Tecnico Scientifico della Fondazione.

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 ed 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.

## Alternanza scuola lavoro e intercultura

Negli ultimi anni SACBO ha premiato i ragazzi che hanno svolto il percorso di Alternanza Scuola Lavoro (PCTO) assegnando delle borse di studio di un mese in Irlanda, con tanto di visita al Head Quarter Ryanair.

I 4 vincitori delle borse di studio dell'estate 2020 hanno dovuto rimandare la partenza di un anno e hanno quindi effettuato questa straordinaria esperienza ad agosto 2021.

Per conservare le esperienze di vita che i ragazzi hanno vissuto durante il loro periodo di Alternanza Scuola lavoro in aeroporto, SACBO nel giugno 2021 ha pubblicato il libro "Storie di alternanza", realizzato al 100% da studenti tra i 16 e i 18 anni: una selezione di 30 storie scritte dai ragazzi, ognuna accompagnata da una illustrazione, realizzata dai "colleghi" del liceo artistico Manzù" di Bergamo.

Il libro è stato presentato ufficialmente nella cerimonia di consegna borse di studio ai ragazzi in alternanza Scuola lavoro avvenuta il 23 giugno 2021 in SACBO.

Ecco la copertina del libro:



### 3.3.4 Relazioni Industriali

#### SACBO

In continuità con il 2020, anche nel 2021, le relazioni industriali, pur continuando all'insegna della consueta collaborazione, sono state caratterizzate, a causa dell'emergenza sanitaria dalla continua interazione tra azienda e sindacati, tramite incontri ad hoc, 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 IN DEROGA

Crisi Aziendale per evento improvviso ed imprevisto, in considerazione delle circostanze emergenziali (COVID-19), ha attivato dal 22 marzo al 13 giugno 2021, 13 settimane di Cassa Integrazione in Deroga Covid, istituite dalla Legge di Bilancio n. 178/2020, e successivamente ha attivato dal 14 giugno al 26 dicembre 2021, ulteriori 28 settimane di Cassa Integrazione in Deroga Covid, istituite dal Decreto Sostegni 41/2021, al fine di permettere ai lavoratori di ottenere un trattamento di integrazione salariale a carico dell'INPS, a copertura delle mancate retribuzioni, per la continuazione del emergenza. Con l'esclusione dei dirigenti, tutti i lavoratori sono stati destinatari della CIGD, compresi gli apprendisti professionalizzanti.

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

Di seguito analisi di utilizzo della CIG:

**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          | 28%        | 29%        | 28%        | 30%        | 29%        | 22%        | 17%        | 15%        | 14%        | 14%        | 8%        | 6%        | <b>20%</b>      |
| TURNISTI             | 26%        | 30%        | 27%        | 25%        | 23%        | 6%         | 6%         | 7%         | 9%         | 11%        | 8%        | 6%        | <b>15%</b>      |
| <b>MEDIA MENSILE</b> | <b>27%</b> | <b>29%</b> | <b>27%</b> | <b>28%</b> | <b>27%</b> | <b>17%</b> | <b>14%</b> | <b>13%</b> | <b>12%</b> | <b>13%</b> | <b>8%</b> | <b>6%</b> | <b>18%</b>      |

**Tabella 3-20 Ore di utilizzo CIGS - SACBO**

|             | 1      | 2      | 3      | 4      | 5      | 6     | 7     | 8     | 9     | 10    | 11    | 12    | TOT    |
|-------------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| ORE MENSILI | 10.441 | 10.670 | 11.265 | 11.130 | 10.270 | 6.776 | 5.458 | 4.979 | 4.871 | 4.967 | 3.013 | 2.266 | 86.103 |

## 2. ALTRI TEMI SINDACALI:

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

- Pianificazione ferie 2021;
- Servizio Mensa.

### BGYIS

In continuità con il 2020, anche nel 2021, le relazioni industriali, pur continuando all'insegna della consueta collaborazione, sono state caratterizzate, a causa dell'emergenza sanitaria dalla continua interazione tra azienda e sindacati, tramite incontri ad hoc, 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 IN DEROGA

L'azienda, dopo aver concluso il 17 marzo 2021 i 12 mesi di Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria per Crisi Aziendale per evento improvviso ed imprevisto, in considerazione delle circostanze emergenziali (COVID-19), ha attivato dal 22 marzo al 13 giugno 2021, 13 settimane di Cassa Integrazione in Deroga Covid, istituite dalla Legge di Bilancio n. 178/2020, al fine di permettere ai lavoratori di ottenere un trattamento di integrazione salariale a carico dell'INPS, a copertura delle mancate retribuzioni, per la continuazione del emergenza.

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

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

Di seguito analisi di utilizzo della CIG:

**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          | 57%        | 66%        | 57%        | 49%        | 45%        | 8%        | 0%        | 0%        | 0%        | 0%        | 0%        | 0%        | <b>47%</b>      |
| TURNISTI             | 57%        | 61%        | 53%        | 55%        | 45%        | 8%        | 0%        | 0%        | 0%        | 0%        | 0%        | 0%        | <b>46%</b>      |
| <b>MEDIA MENSILE</b> | <b>57%</b> | <b>61%</b> | <b>53%</b> | <b>55%</b> | <b>45%</b> | <b>8%</b> | <b>0%</b> | <b>0%</b> | <b>0%</b> | <b>0%</b> | <b>0%</b> | <b>0%</b> | <b>46%</b>      |

**Tabella 3-22 Ore di utilizzo CIGS - BGYIS**

|             | 1      | 2      | 3      | 4      | 5      | 6     | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | TOT     |
|-------------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|---|---|---|----|----|----|---------|
| ORE MENSILI | 22.758 | 22.157 | 22.003 | 21.878 | 18.362 | 3.166 | 0 | 0 | 0 | 0  | 0  | 0  | 181.825 |

## 2. CONTRATTAZIONE DI 2° LIVELLO E RINNOVO RSU

A causa dell'accresciuta incidenza strutturale del costo del lavoro rispetto ai ricavi generati dall'azienda ed in ragione della situazione di difficoltà affrontata dall'intero settore aeroportuale per le perduranti conseguenze dell'emergenza sanitaria che ha gravato in misura estremamente rilevante sull'azienda, la stessa ha ritenuto di dover comunicare alla RSU e alle Segreterie Territoriali presenti in azienda: CGIL, CISL, UIL e UGL, il recesso dalla contrattazione di 2° livello a partire dal 1° luglio 2021.

Quanto sopra al fine di avviare un negoziato con i sindacati che permetta i necessari adeguamenti, compatibili con la situazione attuale di difficoltà.

A seguito della comunicazione di recesso, i sindacati hanno reagito attivando subito uno stato di agitazione, comunicando la loro contrarietà a questa decisione aziendale. Sia la prima fase che la seconda fase della procedura di raffreddamento, ai sensi della Legge 146/90, non ha evitato ai sindacati di procedere ad una prima proclamazione di sciopero del 31 maggio 2021 di 4 ore, e successivamente ad una seconda proclamazione di sciopero del 6 luglio 2021 di 24 ore.

A seguito delle due azioni di sciopero, l'azienda in data 30/07/2021, ha trovato un accordo con la controparte sindacale al fine di revocare, sia gli effetti della comunicazione di recesso, sia lo stato di agitazione, condividendo la riattivazione della contrattazione di 2° livello fino al 31 dicembre 2021.

Nel mese di settembre l'azienda e i sindacati hanno cercato di avviare un negoziato per la revisione della contrattazione di 2° livello, ma ciò non è stato possibile, per la mancanza di un interlocutore rappresentativo che potesse siglare in maniera valida gli accordi con l'azienda; questo poiché la RSU aziendale era scaduta alla fine del mese di maggio.

A fine settembre, quindi, le sigle sindacali CGIL CISL UIL e UGL hanno indetto le elezioni fissando per il 25-26-27 ottobre le votazioni.

In data 29 ottobre 2021 il verbale della commissione elettorale ha visto eleggere 3 componenti di estrazione UIL, CISL e UGL Trasporto Aereo.

A seguito di impugnazione del verbale della commissione da parte della sigla CGIL come previsto dal Testo Unico della Rappresentanza, l'esito della stessa ha comportato una revisione dei componenti da 3 a 2.

A fine dicembre l'azienda, non avendo ancora avviato un negoziato con la nuova RSU, ha deciso di prorogare l'accordo, circa la riattivazione della contrattazione di 2° livello in data 21/12/2021, fino al 31 maggio del 2022.

## 3. ALTRI TEMI SINDACALI:

Nonostante il periodo emergenziale, a seguito di una piccola ripresa del traffico aereo, si è reso necessario affrontare, infine, alcuni argomenti non direttamente correlati all'emergenza sanitaria ma comunque meritevoli di attenzione tra cui:

- Matrice Turni;
- Ferie;

### 3.3.5 Salute e sicurezza sui luoghi di lavoro

La tutela della salute e della sicurezza sui luoghi di lavoro rappresenta un fondamentale valore aziendale.

La politica per la sicurezza e salute sul lavoro del Gruppo impegna l'azienda a fornire condizioni di lavoro sicure e salubri in modo tale da prevenire lesioni e malattie correlate al lavoro. 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, sia 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;
- costante 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 ed 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.

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, dotandosi di una Politica per la Salute e Sicurezza, periodicamente rivista, e di un Sistema di Gestione Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGSSL). In tale ottica, il Gruppo è impegnato in un attivo e certificato programma di Gestione della Sicurezza, rispondente ai requisiti della norma ISO 45001:2018, standard di riferimento riconosciuto a livello mondiale per il sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro.

#### Valutazione dei rischi

SACBO vigila sul rispetto della normativa in materia di salute e sicurezza e compie un'azione di identificazione e valutazione costante di tutte le tipologie di rischi per la salute e la sicurezza riconducibili alle attività svolte dalle diverse funzioni aziendali. Questo rappresenta il presupposto che consente di individuare le misure di prevenzione e protezione più idonee e di pianificarne l'attuazione. Le risorse interne del Servizio di Prevenzione e Protezione (SPP), formate e costantemente aggiornate, presiedono al processo avvalendosi ove necessario di professionisti esterni.

Lo strumento cardine per la gestione della salute e sicurezza dei lavoratori è il Docu-

mento di Valutazione dei Rischi (DVR), con il quale vengono valutati i rischi a cui tutti i lavoratori sono esposti. Qualora vi sia un'esposizione al rischio superiore alle linee di accettabilità, sono messe in atto misure preventive e protettive per la riduzione dello stesso.

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.

Dal 2020 il Gruppo si avvale di RISOLVO, un sistema tecnologico avanzato 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. Il software consente la gestione della salute e sicurezza sul lavoro con funzioni che dialogano tra di loro in un'unica piattaforma digitale online.

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

### **Partecipazione dei lavoratori alla sicurezza**

Il coinvolgimento dei lavoratori nella gestione degli aspetti in materia di salute e sicurezza sul lavoro avviene attraverso il canale istituzionalizzato, affidato al rapporto con i Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS).

Inoltre, al fine di implementare un sistema di gestione delle segnalazioni ed in ottica di un miglioramento continuo, è messa a disposizione dei lavoratori una modulistica ad hoc per la segnalazione dei near miss, ovvero episodi che non hanno conseguenze su persone o cose ma che potrebbero tradursi in infortuni. L'obiettivo è quello di diffondere il sistema di segnalazione spontanea dei near miss a tutti i dipendenti dell'azienda, cosicché ognuno possa condividere esperienze individuali utili a tutti i lavoratori.

### **Sorveglianza Sanitaria**

La salute dei lavoratori viene monitorata con azioni periodiche di sorveglianza sanitaria, effettuate dai medici competenti che partecipano alle riunioni annuali previste dal D.lgs 81/08 e collaborano con il Datore di lavoro e con l'RSPP per la valutazione dei rischi correlati al lavoro e nell'attuazione delle misure per la tutela della salute dei lavoratori.



La gestione della sorveglianza sanitaria viene attraverso:

- Accertamenti sanitari preventivi, in occasione dell'assunzione: si verifica se, in base mansione per la quale è attivato l'iter d'assunzione, vi sia la presenza di particolari rischi lavorativi per i quali la normativa prevede la sorveglianza sanitaria e, in caso affermativo, si effettuano gli accertamenti sanitari preventivi intesi a constatare l'assenza di controindicazioni al lavoro cui tali persone sono destinate. Lo stesso iter è previsto nel caso di trasferimento di un lavoratore ad una nuova mansione.
- Accertamenti sanitari periodici: annualmente vengono predisposti gli elenchi aggiornati dei lavoratori che, nell'ambito delle mansioni svolte e sulla base delle valutazioni elaborate nel documento di valutazione dei rischi, sono esposti a rischi specifici per i quali la normativa prevede controlli sanitari periodici; gli accertamenti sanitari sono mirati a constatare l'assenza di sopraggiunte controindicazioni allo svolgimento della mansione a cui è adibito il lavoratore.
- Accertamenti sanitari su richiesta: su richiesta del lavoratore e qualora questa sia correlabile ai rischi professionali della mansione svolta, vengono effettuati gli accertamenti sanitari intesi a constatare l'assenza di sopraggiunte controindicazioni allo svolgimento della mansione a cui è adibito il lavoratore.

In un'ottica di miglioramento delle misure di tutela dei lavoratori, è stato stabilito di effettuare un sopralluogo annuale degli ambienti di lavoro, con la partecipazione oltre che dei Medici Competenti e del RSPP.

### Sfida Covid-19

La diffusione del Covid-19 in Italia a partire dai primi mesi del 2020 ha avuto notevoli impatti sulla gestione del benessere e della sicurezza dei lavoratori ed il Gruppo si è da subito attivato, modulando azioni e reazioni a seconda dell'evolversi dello scenario pandemico mettendo in atto una serie di misure per ridurre al minimo il rischio di contagio. SACBO ha certificato TÜV Italia il rispetto dei protocolli di contrasto alla diffusione COVID-19.

### Formazione in materia di sicurezza

Le misure di prevenzione e protezione sono oggetto di formazione e di conseguenza il Gruppo eroga ai lavoratori una formazione continua sui diversi temi della sicurezza sul lavoro con particolare attenzione ai rischi specifici connessi alle diverse mansioni lavorative. I lavoratori ricevono formazione teorica e pratica sulla base del profilo di rischio correlato alla propria mansione, attribuitogli dalla valutazione dei rischi. Le iniziative di sensibilizzazione e formazione, rivolte a tutto il personale aziendale hanno per oggetto i compiti e le responsabilità definite dalla normativa vigente nonché l'aggiornamento a nuovi piani/procedure/istruzioni. I corsi, pianificati nel piano di formazione, vengono svolti sia in aula che in e-learning in ottemperanza alla normativa vigente. I numeri della formazione in materia di sicurezza sono riportati nei paragrafi pregressi.

## Indicatori infortunistici

SACBO pone particolare attenzione agli infortuni, analizzandoli e dettagliando la tipologia di attività e circostanze che li hanno determinati nonché mettendo in atto misure correttive che possano impedire il riverificarsi dell'evento.

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)**

|                      |   | 2019  | 2020 | 2021  |
|----------------------|---|-------|------|-------|
| Indice di frequenza  | numero di infortuni avvenuti ogni milione di ore lavorate                           | 12,5  | 9,37 | 9,35  |
| Indice di gravità    | numero di giornate mediamente perse a causa di infortunio ogni 1000 giorni lavorati | 0,36  | 0,30 | 0,39  |
| Infortuni in itinere | percentuale di infortuni in itinere sugli infortuni totali                          | 36,3% | 0,0% | 53,8% |

Come già evidenziato nella prima parte del Report (paragrafo 0), la tutela della salute e della sicurezza sui luoghi

### 3.3.6 Servizi e benefici aggiuntivi per il personale dipendente e le loro famiglie

Il gruppo SACBO ha mantenuto inalterato, anche nell'anno 2021, 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).



### 3.3.7 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 1.7), 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, una 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 GRUPPO 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. La pandemia ha reso ancora più centrale l'attenzione ai passeggeri per garantire la sicurezza e la salute degli stessi.

La rivalutazione dell'indagine della materialità ha posto e mantenuto il tema non solo della sicurezza e salute in aeroporto, ma altresì quello della qualità del servizio come centrale fra i temi della materialità. Le certificazioni di qualità e le valutazioni degli stessi passeggeri, come saranno illustrate nei paragrafi che seguono, dimostrano la assoluta bontà del servizio e una costante attenzione alle esigenze, che si impongono anche grazie alle innovazioni tecnologiche.

Un'enfasi importante anche al tema della qualità del servizio e dell'attenzione ai passeggeri con esigenze particolari, profilo in cui lo scalo di Milano Bergamo presenta profili di eccellenza.

Permangono i medesimi obiettivi individuati nei report degli anni pregressi e di più, nel 2021 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

Sacbo ha attuato senza indugio 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 a maggio 2020 e ha subito diversi aggiornamenti in funzione dell'evoluzione del traffico e della normativa fino ad arrivare alla versione attualmente in vigore ufficializzata a novembre 2021.

Le misure adottate inizialmente, che prevedevano la limitazione delle porte di accesso al terminal e la divisione del terminal tra area partenze e area arrivi, sono state modificate con l'evoluzione della normativa, rendendo meno stringenti tali misure (a titolo esemplificativo alcune delle porte di ingresso e uscita dall'aerostazione sono

state parzialmente ripristinate).

In ogni caso per specifiche circostanze con un elevato numero di movimenti in partenza e/o voli con particolari destinazioni che richiedano maggior attenzione, alla luce anche di specifiche disposizioni sanitarie applicabili, il Gestore Aeroportuale ha previsto l'applicazione di puntuali misure di contingentamento del terminal volte alla razionalizzazione dei flussi d'ingresso/uscita dal terminal.

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

Di seguito vengono riepilogate le principali azioni che SACBO ha predisposto per la gestione dei flussi rispetto alle normali operazioni pre-Emergenza COVID-19:

1. L'accesso e l'uscita dall'aerostazione da parte degli utenti aeroportuali è consentito tramite le porte appositamente dedicate. L'area di accesso al terminal è dotata di segnaletica verticale che richiama il passeggero al rispetto delle norme e precauzioni igienico-sanitarie da mantenere.
2. Area check-in: I banchi check-in sono dotati di barriere in plexiglass per protezione degli addetti aeroportuali ed è presente segnaletica a terra in prossimità del banco e informativa nell'area per ricordare il distanziamento sociale.
3. Area controlli di sicurezza: in tale area sono presenti segnaletica a terra in prossimità della postazione di controllo e informativa per ricordare il distanziamento sociale. Inoltre, è stato installato un sistema di rilevazione della temperatura corporea a mezzo termoscanner presso l'area di accodamento interna dei controlli ed è prevista l'esibizione agli addetti security del Green Pass secondo quanto previsto dalla normativa governativa e dalla documentazione ENAC in materia.
4. Area arrivi Schengen ed Extra-Schengen, area controllo passaporti in partenza e in arrivo ed area ritiro bagagli: In tale area sono presenti segnaletica a terra e informativa per ricordare il distanziamento sociale. Sia in area arrivi Schengen che Extra-Schengen è presente un sistema di rilevazione della temperatura corporea a mezzo termoscanner
5. Gate d'imbarco: i banchi gate sono dotati di barriere in plexiglass per protezione degli addetti aeroportuali e sono presenti segnaletica a terra in prossimità del banco e informativa nell'area per ricordare il distanziamento sociale.

Al gate il vettore, o un suo delegato, verifica con le modalità indicate all'art. 9, comma 10, del decreto legge 22 aprile 2021, n. 52, che la certificazione cosiddetta Green Pass, ovvero della documentazione alternativa, unitamente alla carta di imbarco e al documento di identità rechi la piena rispondenza dei dati del passeggero con la titolarità della certificazione.

Per la gestione degli imbarchi/sbarchi dei passeggeri è privilegiato l'utilizzo di stand e gate con imbarco a piedi e viene ricordato al passeggero di mantenere la distanza sociale lungo tutto il percorso.

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 e hanno l'obbligo di indossare la mascherina. 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 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.

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

Ad inizio giornata e/o comunque una volta al giorno vengono eseguite delle pulizie approfondite.

Il Gestore aeroportuale 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.

### **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 realizzare un serie di protocolli per garantire ai propri passeggeri di viaggiare in sicurezza.

Nel 2021, a conferma dell'attenzione alla salute dei propri clienti/passeggeri e degli operatori in contesto pandemico Covid-19, SACBO ha quindi allineato alle nuove normative le attività di prevenzione che avevano già condotto nel 2020 all'emissione

dell'**attestazione di conformità TÜV SÜD HYGIENE SYNOPSIS, riconfermata da TÜV nel 2021** con il seguente commento: "L'organizzazione dello scalo nel suo complesso (Gestore ed Handler) dimostra un elevato livello di implementazione delle misure di prevenzione e monitoraggio dei rischi connessi al contesto pandemico da SARS COV-2, le misure implementate si sono dimostrate coerenti in termini di efficacia richiesta dalle disposizioni emanate salvaguardando il principio di efficienza dell'infrastruttura e del servizio aeroportuale in particolare modo nelle due giornate di assessment (08 e 09 luglio 2021) che hanno evidenziato un consistente incremento dei volumi di traffico rispetto ai periodi immediatamente precedenti".

SACBO ha anche ottenuto la **conferma dell'Airport Health Accreditation da ACI World** (l'associazione mondiale degli aeroporti), si ricorda che il programma Airport Health Accreditation consiste in 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 delle competenti autorità ed alle migliori pratiche di settore. Nel certificato ACI World ribadisce che: "Questa attestazione riconosce l'impegno del vostro aeroporto a dare priorità alle misure di salute e sicurezza conformemente alle raccomandazioni della task force per il riavvio dell'aviazione del Consiglio dell'ICAO e in allineamento con il protocollo congiunto EASA e ECDC per la sicurezza aerea e le linee guida di ACI EUROPE per una sicura e sana esperienza dei passeggeri negli aeroporti".

Sia TUV Italia sia ACI World hanno verificato gli interventi attuati a tutela della salute dei passeggeri che consistono principalmente nelle misure implementate e previste come descritto nel paragrafo pregresso:

- accesso al terminal con netta separazione delle porte di entrata e di uscita,
- segnaletica a terra e cartellonistica che invita al distanziamento interpersonale sia nei percorsi sia sulle sedute (tale invito al distanziamento viene, peraltro, continuamente ripetuto in più lingue attraverso gli altoparlanti distribuiti in tutte le aree),
- controllo dell'utilizzo di apposita mascherina e la rilevazione, attraverso termoscanner, della temperatura corporea dei passeggeri sia in partenza (ai controlli security) sia in arrivo (arrivi sia Schengen sia Extra Schengen),
- distribuzione in tutte le aree di erogatori di gel disinfettante per le mani,
- attività di igienizzazione e sanificazione più volte al giorno, con specifica attenzione a tutte le superfici che possono essere toccate dai passeggeri e l'utilizzo di prodotti classificati come presidio medico chirurgico dal Ministero della Salute,
- gestione degli impianti di climatizzazione con procedure e tecniche idonee alla prevenzione da contaminazioni batteriche e virali.

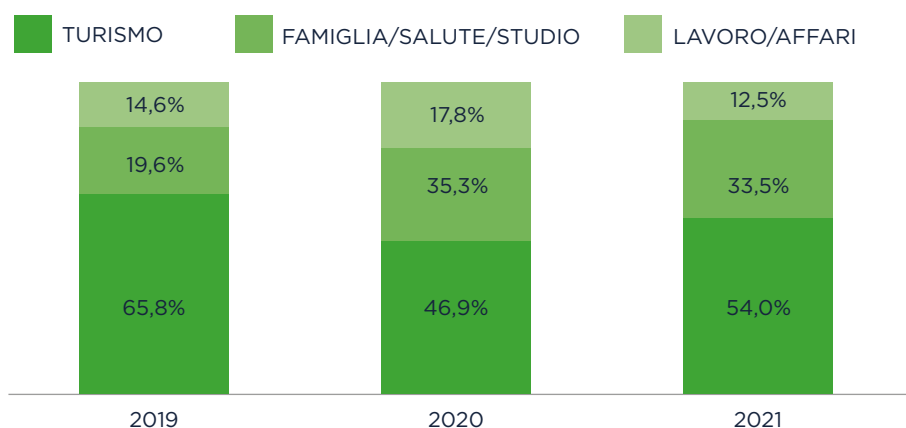
### 3.4.2 I passeggeri dell'Aeroporto di Milano Bergamo

#### Voli commerciali

Il Gruppo SACBO effettua un monitoraggio della ragione principale di viaggio dei propri passeggeri, di cui tiene conto nel definire l'offerta di servizi e nell'approccio con i propri clienti.

Nel 2021 l'approccio del passeggero al viaggio aereo è andato via via riallineandosi ai valori pre-pandemia con qualche segnale di regressione nel solo mese di dicembre contestuale alla recrudescenza della pandemia stessa, il passeggero di Milano Bergamo nell'ultimo anno, in allineamento ai valori pre-pandemia, ha viaggiato prevalentemente per turismo (54%) e per motivi personali (famiglia, studio e salute) (33,5%), in misura minore per lavoro (12,5%).

Grafico 3-14 Composizione dei passeggeri



Per quanto riguarda le scelte dei viaggiatori in termini di destinazioni, analizzando l'anno 2021, al pari del biennio pregresso, nonostante la pandemia, permangono i flussi prevalenti in arrivo (in) e in partenza (per) l'Italia, seguito da Spagna, Inghilterra, Romania, Germania (Tabella 6 24).

Tabella 6 24 Flussi di passeggeri per voli di aviazione commerciale (n. persone) Anno 2021

| NAZIONE     | PAX IN ARRIVO | PAX IN PARTENZA | PAX TOTALI |
|-------------|---------------|-----------------|------------|
| ITALIA      | 1.060.873     | 1.050.759       | 2.111.632  |
| SPAGNA      | 438.645       | 440.996         | 879.641    |
| ROMANIA     | 239.878       | 243.411         | 483.289    |
| GERMANIA    | 154.969       | 154.619         | 309.588    |
| POLONIA     | 130.790       | 136.580         | 267.370    |
| INGHILTERRA | 119.992       | 120.218         | 240.210    |
| GRECIA      | 122.781       | 116.038         | 238.819    |
| PORTOGALLO  | 91.933        | 91.977          | 183.910    |
| FRANCIA     | 77.429        | 78.381          | 155.810    |



|                   |                  |                  |                  |
|-------------------|------------------|------------------|------------------|
| ALBANIA           | 76.604           | 75.471           | 152.075          |
| MAROCCO           | 59.107           | 53.338           | 112.445          |
| BULGARIA          | 51.951           | 51.375           | 103.326          |
| DANIMARCA         | 50.769           | 49.663           | 100.432          |
| IRLANDA           | 49.009           | 49.610           | 98.619           |
| UNGHERIA          | 43.949           | 43.374           | 87.323           |
| BELGIO            | 41.342           | 41.834           | 83.176           |
| EGITTO            | 41.548           | 40.680           | 82.228           |
| UKRAINE           | 33.612           | 37.312           | 70.924           |
| TURKEY            | 33.405           | 33.617           | 67.022           |
| OLANDA            | 34.505           | 32.449           | 66.954           |
| REPUBBLICA CECA   | 33.123           | 32.782           | 65.905           |
| MALTA             | 27.022           | 27.760           | 54.782           |
| AUSTRIA           | 25.085           | 24.497           | 49.582           |
| SVEZIA            | 19.512           | 19.689           | 39.201           |
| LETTONIA          | 18.622           | 19.241           | 37.863           |
| ISRAELE           | 19.119           | 17.992           | 37.111           |
| LITHUANIA         | 17.861           | 19.063           | 36.924           |
| CROAZIA           | 18.456           | 17.505           | 35.961           |
| MOLDAVIA          | 15.874           | 18.107           | 33.981           |
| ESTONIA           | 14.975           | 16.090           | 31.065           |
| INDIA             | 12.636           | 14.385           | 27.021           |
| LUSSEMBURGO       | 12.605           | 12.369           | 24.974           |
| GIORDANIA         | 11.587           | 10.983           | 22.570           |
| FINLANDIA         | 9.152            | 8.888            | 18.040           |
| CIPRO             | 8.043            | 8.112            | 16.155           |
| FEDERAZIONE RUSSA | 5.565            | 6.522            | 12.087           |
| NORVEGIA          | 4.606            | 4.771            | 9.377            |
| SLOVACCHIA        | 3.576            | 3.755            | 7.331            |
| SERBIA            | 3.123            | 3.262            | 6.385            |
| SENEGAL           | 1.631            | 1.073            | 2.704            |
| BURKINA FASO      | 262              | 312              | 574              |
| BOSNIA ERZEGOVINA | 166              | 332              | 498              |
| SVIZZERA          | 94               | 129              | 223              |
| KUWAIT            | 0                | 64               | 64               |
| TOTALE            | 3.235.786        | 3.229.385        | 6.465.171        |
| BAHRAIN           | 19               | 26               | 45               |
| KAZAKISTAN        | 0                | 15               | 15               |
| SLOVENIA          | 3                | 0                | 3                |
| <b>TOTALE</b>     | <b>1.917.472</b> | <b>1.913.979</b> | <b>3.831.451</b> |

## Aviazione generale

L'aviazione generale ha avuto nel 2021 un suo naturale assestamento, a seguito della forte contrazione del 2020 e dell'eccezionalità del 2019 (che si ricorda aveva visto una particolare crescita concomitante e correlata ai mesi di chiusura dello scalo di Milano-Linate ovvero luglio, agosto, settembre e ottobre).

**Tabella 6 25 Flussi di passeggeri per voli di aviazione generale (n. persone)**

|               | 2019         | 2020         | 2021         |
|---------------|--------------|--------------|--------------|
| GENNAIO       | 137          | 164          | 95           |
| FEBBRAIO      | 143          | 139          | 89           |
| MARZO         | 144          | 29           | 56           |
| APRILE        | 140          | 46           | 99           |
| MAGGIO        | 195          | 50           | 159          |
| GIUGNO        | 223          | 95           | 102          |
| LUGLIO        | 364          | 123          | 259          |
| AGOSTO        | 471          | 323          | 188          |
| SETTEMBRE     | 1.279        | 320          | 518          |
| OTTOBRE       | 778          | 143          | 174          |
| NOVEMBRE      | 101          | 109          | 270          |
| DICEMBRE      | 106          | 71           | 116          |
| <b>TOTALE</b> | <b>4.081</b> | <b>1.612</b> | <b>2.125</b> |

### 3.4.3 L'attenzione al cliente passeggero

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 aera imbarchi extra Schengen, il sistema di smistamento bagagli e la nuova sala arrivi extra Schengen.

Nel corso dell'emergenza sanitaria per il COVID19 l'aspetto tecnologico ha assunto ancor più rilevanza e ciò è emerso dalla nuova indagine della materialità che ha visto porsi il tema come centrale. La tecnologia è divenuta strumento imprescindibile per attuare quelle misure di sicurezza che hanno consentito ai passeggeri di continuare ad utilizzare il nostro scalo per i loro spostamenti dettati da necessità di salute e di lavoro. L'emergenza legata al COVID ha accelerato, infatti, in modo significativo il processo

di digitalizzazione dell'aeroporto di Bergamo Orio al Serio. L'aspetto più evidente del ricorso sistematico alle tecnologie è legato all'operatività del nostro scalo nel momento più critico della storia del trasporto aereo

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. Inoltre, per favorire la ripresa del traffico aereo che si è registrata nella seconda parte dell'anno, sono stati eseguiti una serie di interventi per sviluppare i processi operativi di scalo e migliorare il livello di servizio reso ai passeggeri, come l'introduzione del processo di predizione dell'orario di riconsegna dei bagagli ai passeggeri in arrivo per mezzo dei monitor a led installati in prossimità dei nastri di riconsegna bagagli.

L'intelligenza artificiale, il riconoscimento biometrico, l'e-commerce, la big data, l'automazione robotica, l'Internet of Things, la blockchain, caratterizzeranno la trasformazione digitale dell'aeroporto di Bergamo nei prossimi anni e buona parte di queste tecnologie hanno trovato declinazione in diversi progetti realizzati e avviati nel corso del 2021.

Nel corso dell'anno è iniziato lo studio e lo sviluppo della tecnologia biometrica al servizio dei passeggeri per il cosiddetto riconoscimento biometrico che, previa registrazione dei dati personali, consentirà ai viaggiatori di usufruire delle infrastrutture centralizzate come gate e check-in senza esibire titoli di viaggio e dei servizi aeroportuali come, per esempio, le vip lounge e gli spazi commerciali attraverso il riconoscimento del volto. Lo sviluppo di tale servizio ha raggiunto un buon livello in quanto è già stata realizzata l'integrazione con i sistemi aeroportuali e con i sistemi utilizzati dalle compagnie aeree per l'imbarco dei passeggeri.

Per il rispetto dei requisiti di compliance alle policy della Privacy e delle normative di settore sono state introdotte funzionalità aggiuntive al sistema di accettazione e imbarco passeggeri L-DCS e all'AODB (Airport Operation Data Base) per la gestione delle utenze, in termini di operatori aeroportuali, in particolare forzando il cambio password al primo accesso ed impostando la scadenza automatica della password ogni 90 giorni.

L'introduzione della nuova soluzione tecnologica ad alta risoluzione per le superfici ledwall ha consentito sin dal 2020 di realizzare anche la revisione grafica dei monitor FIDS per l'informativa al pubblico, per i check-in, per i gate e per i monitor staff conveyor e public conveyor utilizzati per la riconsegna bagagli, ottenendo apprezzabili riconoscimenti sia da parte dei passeggeri che dall'ACI World (Airport Council International), che ci colloca al secondo posto nella graduatoria nazionale, dietro all'aeroporto di Fiumicino.

L'attenzione al passeggero con l'obiettivo di migliorare l'esperienza che vive quando utilizza il nostro scalo è confermata anche dall'investimento effettuato per il l'uovo sistema di PA (public announcement) che ha permesso l'installazione del nuovo sistema di annunci automatici AVIAVOX, utilizzato dai principali scali internazionali, che, attraverso l'uso di un'innovativa tecnologia per fonemi, permette di generare un parlato naturale in molte lingue con un livello qualitativo elevato.

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 aerea imbarchi Schengen, l'area di riconsegna bagagli, la nuova area uffici Enti di Stato e il nuovo varco doganale .

Per l'anno 2021, in continuità con gli anni pregressi, il Gruppo SACBO ha continuato a effettuare le rilevazioni sulla qualità fornita e percepita previste ai fini della redazione della Carta dei Servizi secondo i dettami delle circolari ENAC GEN 06 (indicatori generali) e GEN 02B (indicatori specifici per i diversamente abili).

La continua rilevazione della qualità dei servizi forniti suddivisa tra qualità oggettiva e qualità percepita è testimonianza dell'attenzione posta da SACBO al rapporto con i Passeggeri mediante un monitoraggio continuo del loro livello di soddisfazione.

I risultati delle suddette rilevazioni sono riportati annualmente sulla Carta dei Servizi. Uno strumento 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.

Si riportano nel seguito i principali indicatori (i cui valori specifici per il passato triennio sono riportati nella Tabella 3 26:

- Tempo di attesa al check-in (nel 90% dei casi)
- 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 26 Tempistiche relative al check-in, controlli di sicurezza e consegna bagagli**

| INDICATORE   | DESCRIZIONE  | 2019    | 2020    | 2021    |
|--|--|---------|---------|---------|
| Tempi di attesa per check in                                   |  | 11' 23" | 09' 45' | 09' 45" |
| Tempi di attesa controllo sicurezza                            |  | 13' 36" | 13'08"  | 13' 08" |
| Tempo medio consegna bagagli (voli nazionali e internazionali) | Tempi di riconsegna del primo bagaglio dal block-on dell'aeromobile  | 22'     | 20'     | 26'     |
|  | Tempi di riconsegna dell'ultimo bagaglio dal block-on dell'aeromobile  | 29'     | 26'     | 20'     |
| Numero danneggiamenti e smarrimenti bagagli                    | Numero bagagli danneggiati causati da BGYIS  | 2.363   | 678     | 678     |
|  | Numero bagagli danneggiati causati ogni 1.000 passeggeri   | 0,39    | 0,40    | 0,67    |
|  | Numero Bagagli complessivi disguidati in partenza (non riconsegnati al nastro ritiro bagagli dell'aeroporto di destinazione) di competenza dello scalo                       | 1.363   | 372     | 647     |
|  | Numero Bagagli complessivi disguidati in partenza (non riconsegnati al nastro ritiro bagagli dell'aeroporto di destinazione) di competenza dello scalo ogni 1.000 passeggeri | 0,20    | 0,19    | 0,20    |

Il Gruppo SACBO ha garantito anche nel 2021 un servizio di adeguato livello e qualità, pur nell'ambito di ogni difficoltà correlata alla emergenza sanitaria, che ha comportato notevoli rallentamenti dei controlli dovuti alle verifiche dei protocolli Covid per ogni passeggero in arrivo o partenza.

Si ricorda che i gradi di soddisfazione sono stati rilevati da 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".

Nel 2021 sono state svolte tre campagne di monitoraggio della Customer Satisfaction che hanno evidenziato una complessiva soddisfazione dei passeggeri dell'aeroporto di Bergamo Orio al Serio molto elevata, superiore al 96%.

Tra le voci di customer satisfaction si ricordano le valutazioni inerenti:

1. Comfort durante la permanenza in aeroporto & Pulizia e condizioni igieniche
2. Accessibilità e facilità di spostamento (integrazione modale)
3. Regolarità e puntualità del servizio erogato
4. Sicurezza del viaggio, personale e patrimoniale
5. Informazione alla clientela
6. Servizi di sportello e varco

I dati riportati nelle tabelle mostrano che la soddisfazione del passeggero anche per l'anno 2021 si attesta su valori assai elevati. La valutazione complessiva riportata nella Tabella 3-27 rimane su livelli molto alti.

**Tabella 3-27 Customer Satisfaction Index complessivo**

| INDICATORE               | 2019  | 2020  | 2021  |
|--------------------------|-------|-------|-------|
| % passeggeri soddisfatti | 95,9% | 95,7% | 96,6% |

Si riportano di seguito gli indicatori del livello di soddisfazione del cliente per quanto riguarda il comfort durante la sua permanenza in aeroporto (Tabella 3-28):

**Tabella 3-28 Soddisfazione dei passeggeri**

| SERVIZIO   | INDICATORE               | 2018 | 2019 | 2020 |
|--|--------------------------|------|------|------|
| Percezione sulla disponibilità dei carrelli portabagagli.  | % passeggeri soddisfatti | 90%  | 91%  | 93%  |
| Percezione sull'efficienza dei sistemi di trasferimento pax (scale mobili, ascensori, people mover, ecc.). | % passeggeri soddisfatti | 96%  | 98%  | 98%  |
| Percezione sull'efficienza impianti di climatizzazione.  | % passeggeri soddisfatti | 95%  | 94%  | 96%  |
| Percezione sul livello di comfort complessivo dell'aerostazione.   | % passeggeri soddisfatti | 96%  | 98%  | 97%  |
| Percezione sul livello di pulizia e funzionalità delle toilettes.  | % passeggeri soddisfatti | 87%  | 96%  | 97%  |
| Percezione sul livello di pulizia aerostazione.  | % passeggeri soddisfatti | 96%  | 98%  | 98%  |

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 2021 la configurazione dei parcheggi è rimasta invariata così andando: il dato riferito al numero dei parcheggi è quindi il medesimo.

**Tabella 3-29 Numero parcheggi**

| INDICATORE            | 2019  | 2020  | 2021  |
|-----------------------|-------|-------|-------|
| 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%).

I livelli di soddisfazione dei passeggeri in relazione all'accessibilità si mantengono elevati come gli anni precedenti, come risulta dalla tabella che segue.

**Tabella 3-30 Livello soddisfazione relativa all'accessibilità**

| INDICATORE   | 2019   | 2020  | 2021  |
|--|--------|-------|-------|
| Adeguatezza dei collegamenti città/aeroporto             | 96,60% | 96,5% | 96,5% |
| Disponibilità, frequenza e prezzo bus                    | 96,20% | 94,0% | 94,8% |
| Puntualità dei collegamenti bus                          | 95,90% | 96,0% | 97,4% |
| Disponibilità, frequenza, prezzo taxi                    | 94,20% | 88,6% | 89,7% |
| Chiarezza, comprensibilità efficacia segnaletica esterna | 94,70% | 95,0% | 95,4% |

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 ed in specie di express coaches 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)<sup>17</sup>.

In merito al tema dell'accessibilità, nel 2021 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 il passeggero che ha prenotato online il cambio gratuito della data di sosta del parcheggio;
- 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, o 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 2021 le tipologie di servizi e negozi presenti sono le seguenti:

**Tabella 3-31 Numero servizi per i passeggeri**

| TIPOLOGIA DI SERVIZIO | 2019      | 2020      | 2021      |
|-----------------------|-----------|-----------|-----------|
| TRASPORTO             | 6         | 6         | 8         |
| NOLEGGIO VETTURE      | 13        | 11        | 9         |
| TELEFONIA             | 3         | 3         | 3         |
| BAGAGLI               | 3         | 3         | 3         |
| FARMACIA/SANITARIO    | 2         | 2         | 2         |
| CAMBIIVALUTE          | 1         | 1         | 1         |
| FOTOTESSERE           | 1         | 1         | 1         |
| <b>TOTALE</b>         | <b>30</b> | <b>28</b> | <b>27</b> |

17 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 Milano Bergamo è stata costituita una sezione ad hoc che indica le società operanti in tali servizi e le destinazioni raggiungibili <https://www.milanbergamoairport.it/it/autobus/>.

Tabella 3-32 Numero di negozi e di ristoro

| TIPOLOGIA DI ESERCIZIO     | 2019 | 2020 | 2021 |
|----------------------------|------|------|------|
| BAR, RISTORANTI, FAST FOOD | 16   | 15   | 21   |
| NEGOZI RETAIL              | 44   | 39   | 34   |

Anche nel 2021 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.

### La partecipazione di SACBO al programma qualità ASQ di ACI World

SACBO, intendendo confrontarsi con le migliori realtà aeroportuali internazionali per ricercare spunti per migliorare ulteriormente le proprie prestazioni è entrata a far parte del programma ASQ di Airports Council International (ACI) World, detto programma fornisce analisi comparativa di soddisfazione dei passeggeri di circa 250 aeroporti nel mondo, dei quali viene valutata la qualità per oltre 30 aspetti del servizio sinteticamente riassumibili in:

- trasporti da e per l'aeroporto e infrastrutture di accesso all'aeroporto,
- parcheggi,
- tempi d/i attesa al check-in, ai controlli di sicurezza, ai controlli passaporti ed alla riconsegna bagagli,
- efficienza, cortesia e problem solving del personale,
- mobilità interna al terminal,
- qualità dell'offerta commerciale (ristorazione inclusa) e delle informazioni fornite,
- comfort e pulizia delle aree.

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 (customer satisfaction index=CSI), anch'esso espresso su una scala da uno a cinque. Per l'aeroporto di Milano Bergamo il CSI 2021 ammonta a 4,3 in aumento rispetto al 2020 in cui era stato di 4,1.

IL CSI di Bergamo è superiore al valore medio europeo (4,2) e quasi allineato al valore medio mondiale (4,4), fortemente influenzato dalla presenza nel campione di scali al top della qualità (Abu Dhabi, Bali, Canton, Hong Kong, Kuala Lumpur, Seoul, Singapore). In generale il CSI medio evidenziato dai 42 scali utilizzati da Ryanair che fanno parte del campione ASQ è di 3,9, per gli scali italiani il CSI complessivo medio è di 4,0.

L'indice di soddisfazione dei passeggeri di Bergamo raggiunge il massimo per i servizi di tipo business, l'indice di soddisfazione attribuito al nostro scalo dal passeggero business è di 4,4 contro una media mondiale di 4,3 ed una media italiana di 4,0; nel campo business l'eccellenza assoluta è raggiunta dalla Sala Vip in zona imbarchi che con CSI di 4,3, uguale al valore medio mondiale, e superiore di gran lunga sia al valore medio europeo (4,0) sia al valore medio italiano (3,8).



Rispetto agli scali internazionali ed agli scali italiani, Bergamo risulta inoltre avere un gradimento molto elevato per i seguenti fattori:

- la gradevolezza del terminal, la pulizia delle aree, la facilità di raggiungimento dei gate di imbarco e la chiarezza dei tabelloni informativi che sono i primi elementi che rendono Bergamo un aeroporto di agevole utilizzo (ACI nelle sue rilevazioni usa la parola “ease”, cioè facile, per definire le modalità di raggiungimento del gate),
- la vicinanza dei parcheggi al terminal aeroportuale ed il loro rapporto qualità prezzo che si uniscono all’efficacia dei collegamenti pubblici via terra mostrano un apprezzamento da parte del nostro passeggero di gran lunga superiore a quello espresso sia per gli scali europei sia per gli scali italiani,
- la cortesia dello staff aeroportuale di SACBO, degli Handler e delle pubbliche istituzioni: Dogana, Guardia di Finanza e Polizia di Stato e la loro efficacia di intervento sono elementi sottolineati dai nostri passeggeri come eccellenze,
- l’offerta degli esercizi commerciali e di ristorazione è, anch’essa, generalmente molto apprezzata, in particolare sono graditi l’ampiezza dell’offerta ed il buon rapporto qualità prezzo.

La partecipazione al programma ASQ di ACI ha permesso ai passeggeri del nostro scalo di entrare nel succitato panel di valutazione che ha condotto al **riconoscimento di Bergamo Orio al Serio come miglior aeroporto europeo del 2021 nella classe tra i 5 ed i 15 milioni di passeggeri annui.**

## Attenzione per passeggeri con esigenze specifiche

L'importanza del tema all'esame, come già descritto nei report precedenti 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);
- 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 Passeggeri con esigenze specifiche è stata sviluppata un'ulteriore integrazione al sistema di gestione per poter rilevare anche la tempistica relativa ai tempi di imbarco e sbarco, con la conseguente produzione di report giornalieri automatici.

In ottica di continuo miglioramento dei servizi rivolti anche ai passeggeri con esigenze specifiche sono state svolte survey che hanno raccolto pareri inerenti i seguenti aspetti del servizio:

- Funzionalità degli equipaggiamenti
- Adeguatezza della formazione del personale
- Efficacia e accessibilità delle informazioni, comunicazioni e segnaletica aeroportuale interna
- Efficacia dell'assistenza a passeggeri con esigenze specifiche
- Accessibilità e fruibilità delle infrastrutture aeroportuali; parcheggio, citofoni di chiamata, sale dedicate, servizi igienici
- Qualità degli spazi dedicati per la sosta delle persone con esigenze specifiche
- Cortesia del personale addetto ai controlli di sicurezza, all' infopoint e dedicato all'assistenza
- Professionalità del personale dedicato all'assistenza

In base alle customer survey effettuate la soddisfazione dei passeggeri con esigenze specifiche risulta essere molto elevata, mediamente del 97% con diverse voci che evidenziano indice di soddisfazione superiori al 98%.

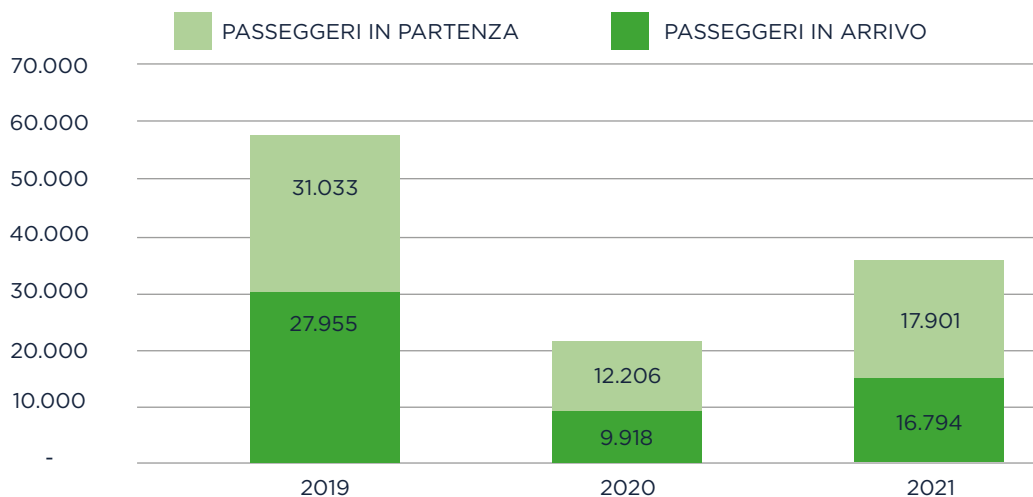
SACBO è preparata all'accoglienza di soggetti autistici, afferenti alla categoria DPNA

(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 2021 sono stati assistiti 34.695 passeggeri con esigenze particolari, con una media di 95 assistenze fornite ogni giorno (+56,8% rispetto al 2020 e -41,2% rispetto al 2019). La grande maggioranza dei passeggeri con esigenze particolari (il 92% del totale) ha evidenziato problemi di deambulazione ed ha utilizzato sedie a rotelle nelle operazioni di imbarco o sbarco dagli aeromobili, altri hanno evidenziato problemi di udito, vista o problemi intellettivi.

**Grafico 3-15 Numero PRM**



La qualità del servizio viene valutata mediante indicatori ottenuti sia tramite il ricorso ad 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 6 33) i dati, disarticolati nei vari aspetti analizzati:

**Tabella 3-33 Livello di soddisfazione dei PRM**

| INDICATORE   | 2019  | 2020  | 2021  |
|--|-------|-------|-------|
| Percezione sullo stato e sulla funzionalità dei mezzi/attrezzature in dotazione  | 95,8% | 98,5% | 98,8% |
| Percezione sull'adeguatezza della formazione del personale   | 97,3% | 98,0% | 99,4% |
| Percezione sull'efficacia e sull'accessibilità delle informazioni, comunicazioni e segnaletica aeroportuale interna  | 95,1% | 97,6% | 98,4% |
| Percezione sull'assistenza PRM   | 95,0% | 99,0% | 99,6% |
| Percezione del livello di accessibilità e fruibilità delle infrastrutture aeroportuali: parcheggio, citofoni di chiamata, sale dedicate, servizi igienici, ecc | 92,2% | 99,2% | 99,2% |
| Percezione sugli spazi dedicati per la sosta dei PRM (es. Sala Amica)  | 98,0% | 99,2% | 99,6% |
| Percezione della cortesia del personale (infopoint, security, personale dedicato all'assistenza speciale)  | 97,0% | 98,8% | 99,4% |
| Percezione sulla professionalità del personale dedicato all'erogazione delle assistenze speciali ai PRM  | 98,1% | 97,6% | 99,2% |

### 3.4.4 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 ed 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) ed **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 ed 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, ed installare, 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° |
|-------|---------------------------|--------|------------------------------|--------|----------------------------|
| 2017  | 6.165.967                 | 10%    | 190                          | 9%     | 15                         |
| 2018  | 6.472.118                 | 5%     | 205                          | 8%     | 15                         |
| 2019  | 6.916.137                 | 7%     | 210                          | 2%     | 15                         |
| 2020* | ---                       | ---    | ---                          | ---    | ---                        |
| 2021  | 3.229.385                 | ---    | 210                          | ---    | 15                         |

Con riferimento all'anno 2021, si segnala che il numero degli addetti alla sicurezza così come il numero delle postazioni di sicurezza è rimasto immutato e si è deciso di non conteggiare al pari del 2020 l'indicatore in quanto privo di utilità e non rappresentativo, atteso il fatto che non è stato rilevato il dato nell'anno 2020.

### 3.4.5 Il sistema di safety management

Il Safety Management System (SMS) 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'ottenimento del più alto livello di prestazione di safety e nel rispetto degli standard nazionali ed internazionali.

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 che 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 ad essa correlati.

## Emergenze aeronautiche

Estrema rilevanza ha per SACBO la gestione delle emergenze. In tal senso il Safety Management System valuta 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.

### 3.4.6 La comunicazione esterna

A supporto del cosiddetto "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 è stato realizzato il **nuovo sito web** [www.parcheggiaeroporto.com](http://www.parcheggiaaeroporto.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               | 2019      | 2020      | 2021      |
|---------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Visitatori sito da PC     | 901.730   | 386.355   | 471.832   |
| Visitatori sito da tablet | 141.355   | 28.659    | 24.949    |
| Visitatori sito da mobile | 1.898.280 | 623.730   | 939.935   |
| Totale visitatori sito    | 2.941.338 | 1.033.140 | 1.441.786 |
| Followers Facebook        | 41.063    | 44.792    | 46.100    |
| Followers Instagram       | 3.400     | 4.207     | 4.721     |
| Followers Twitter         | 1.038     | 1.417     | 1.567     |

I numeri del 2021 dimostrano un trend in crescita che dimostra, contestualmente alla ripresa delle attività, una maggiore attenzione rivolta allo scalo e alle notizie ad esso ad inerenti anche e soprattutto a livello informativo per l'utenza.

Dal 2019 si è dato corso anche al rilevamento dei primi tre indicatori inerenti agli accessi al sito internet della società BGYIS: i numeri sono pressoché costanti nei tre anni. Il rilevamento per l'anno 2021 ha dato i seguenti risultati

**Tabella 3 36 Numero visitatori sito e social network - BGYIS**

| PIATTAFORMA               | 2019  | 2020  | 2021  |
|---------------------------|-------|-------|-------|
| Visitatori sito da PC     | 2.582 | 2.206 | 2.335 |
| Visitatori sito da tablet | 144   | 57    | 41    |
| Visitatori sito da mobile | 2.124 | 1.262 | 1.295 |
| Totale visitatori sito    | 4.850 | 3.525 | 3.669 |



## 3.5 GRUPPO 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 Milano 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 ed 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 Milano 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 ed il consolidamento. In particolare, a seguito del drastico calo di traffico determinato dall'epidemia da Covid19, 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. In ogni caso 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 "consolidamento" di quelli esistenti è stata ed è al centro delle politiche commerciali di SACBO e continuerà ancor più ad 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) nel 2020 si è registrata una brusca e pesante battuta d'arresto a causa dalla diffusione dell'epidemia di SARS-Covid19, riportando lo scalo ai volumi di traffico anno 2005, mentre il 2021 è stato un anno caratterizzato da una costante e progressiva ripresa del traffico dopo la pesante battuta di arresto.

Il traffico passeggeri sullo scalo è pressoché raddoppiato rispetto all'anno precedente ma con numeri ancora lontani dai livelli pre-pandemia. Per più un realistico confronto dei volumi, viene dunque preso a riferimento quanto consuntivato nel 2019.

Lo scorso anno si è chiuso con un totale di 6.467.296 passeggeri (-53,3 % rispetto al

2019), 51.879, movimenti (-45,6% rispetto al 2019) e 26.044 tonnellate di merce (-78,1% rispetto al 2019).

Per quanto riguarda i passeggeri, nei primi cinque mesi dell'anno il traffico è stato notevolmente ridotto, registrando numeri poco significativi con una media di circa 100.000 passeggeri al mese, pari ad appena il 10% del traffico dell'analogo periodo del 2019. Un deciso miglioramento si è registrato nel mese di giugno, complice un notevole incremento dei movimenti di linea che ha permesso di superare la soglia dei 500.000 passeggeri mensili. Un ulteriore balzo si è avuto con il mese di luglio, sia grazie all'incremento di frequenze e destinazioni, sia grazie al miglioramento del coefficiente di riempimento dei voli. Infatti, il load factor è costantemente migliorato nel corso dei mesi passando dal 54% del mese di gennaio fino al picco del 77% raggiunto nel mese di ottobre.

Nel 2021, dunque, il coefficiente di riempimento medio di tutti i voli operati sul nostro scalo è stato del 72,9% (in aumento di 10 punti percentuali rispetto al 2020 ma ancora inferiore all'88,5% del 2019).

Dal mese di luglio in poi i passeggeri non sono mai scesi sotto le 800.000 unità mensili, raggiungendo il picco ad agosto con oltre 950.000 con un traffico pari a quasi il 70% del 2019.

I mesi di settembre ed ottobre hanno registrato ottime performance, sia in termini di numeri di movimenti che di riempimento medio. Da novembre, tuttavia, a causa di una progressiva recrudescenza della pandemia, con aumento dei casi e conseguente incremento delle restrizioni agli spostamenti tra i vari stati, il load factor è tornato a calare, registrando a dicembre un valore del 67%. Tendenza purtroppo confermata nelle prime settimane del nuovo anno.

Dal punto di vista dello sviluppo commerciale e del network, il 2021, nel complesso, è stato un anno positivo per il nostro scalo grazie all'arrivo di 4 nuove compagnie aeree (Albawings, easyJet, Eurowings, HiSky) ed al ritorno di due vettori già attivi in passato (Vueling e AlMasria Universal).

Il numero complessivo di destinazioni raggiunte è stato di 136 (un recupero pressoché integrale rispetto alle 140 del 2019) di cui 15 aggiunte quest'anno (Amsterdam, Baia Mare, Banja Luka, Birmingham, Comiso, Düsseldorf International, Düsseldorf Weeze, Helsinki, Liverpool, Londra Gatwick, Parigi Charles de Gaulle, Parigi Orly, Preveza, Stoccolma Arlanda, Tolosa).

Per quanto riguarda la suddivisione del traffico passeggeri, anche nel 2021 si è avuta una maggiore incidenza del traffico domestico rispetto a quello internazionale. Lo scorso anno i passeggeri trasportati su voli domestici (2,1 milioni) hanno rappresentato un terzo del traffico complessivo sul nostro scalo (6,4 milioni).

Per quanto riguarda il traffico internazionale anche nel 2021, prima nazione in termini di volumi si conferma la Spagna con quasi 900.000 pax trasportati, seguito da Romania e Germania.

Per quanto riguarda i movimenti, il 2021 si è chiuso con un totale di 51.879, in calo del 45,6% rispetto al 2019. Andando nel dettaglio, il calo dei movimenti cargo è stato del

75,5% contro il 44% di quelli passeggeri. Tale calo sommato ad un più basso coefficiente di riempimento ha determinato una contrazione più marcata dei volumi di passeggeri (-53,3%).

Nel corso del 2021, inoltre, Ryanair ha introdotto nella propria flotta il nuovo Boeing 737-8200, modello di ultima generazione della casa costruttrice statunitense, basando diverse macchine anche sul nostro scalo. Tale aeromobile, più silenzioso e meno inquinante, trasporta a pieno carico 8 passeggeri in più rispetto ai Boeing 737-800 e rappresenta ormai più del 50% dell'intera flotta basata sullo scalo.

Per quanto riguarda il traffico di aviazione generale si segnala la stessa tendenza di rallentamento registrata per il traffico commerciale, seppur con percentuali leggermente inferiori. Al 31 dicembre 2021 il calo dei movimenti di aviazione generale è stato del 39% con una conseguente riduzione del numero di passeggeri del 47,9% sempre rispetto al 2019.

In contrazione anche il traffico cargo, in quest'ultimo caso principalmente legato a scelte commerciali attuate dal principale operatore del nostro scalo (DHL). Nel corso dell'intero anno l'attività del vettore è stata limitata ad un'unica rotazione giornaliera, poi definitivamente cancellata prima delle festività natalizie.

Relativamente alle merci trasportate sul nostro scalo, nel 2021 ne sono state movimentate un totale di 26.044 tonnellate, in calo sia rispetto al 2019 (-78,1%) che al 2020 (-49,5%).

Si ricorda che per il quadriennio 2015-2019 il grado di soddisfazione è sempre stato significativamente elevato (l'ultima rilevazione del 2019 mostra un sostanziale mantenimento del livello generale di soddisfazione); Tenuto conto della situazione correlata alla pandemia non sono state successivamente effettuate ulteriori indagini di tale tipologia.



### 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. Come si vede una parziale ripresa nel 2021 rispetto all'anno 2020 è dimostrata ex sé dai numeri, con l'eccezione del segmento cargo per le ragioni già illustrate in diversi paragrafi del presente report

**Tabella 3-37 Indicatori relativi al traffico aereo**

| INDICATORI   | 2019       | 2020      | 2021      |
|--|------------|-----------|-----------|
| Numero di compagnie aeree (passeggeri e cargo)       | 21         | 18        | 20        |
| Numero di nazioni raggiunte con collegamenti diretti | 40         | 42        | 40        |
| Connettività aerea (numero di destinazioni dirette)  | 140        | 131       | 136       |
| Numero di passeggeri                                 | 13.857.257 | 3.833.063 | 6.467.296 |
| Evoluzione traffico merci (tonnellate)               | 118.964    | 51.543    | 26.044    |

**Tabella 3-38 Indicatori relativi al numero di voli per fascia oraria**

| N.VOLI PER FASCIA ORARIA  | 2019          | 2020          | 2021          |
|---------------------------|---------------|---------------|---------------|
| DALLE 00.00 ALLE 05.59    | 6.834         | 2.357         | 3.023         |
| DALLE 06.00 ALLE 11.59    | 32.967        | 13.176        | 17.786        |
| DALLE 12.00 ALLE 17.59    | 26.048        | 10.970        | 15.371        |
| DALLE 18.00 ALLE 23.59    | 29.528        | 12.165        | 15.699        |
| <b>NUMERO TOTALE VOLI</b> | <b>95.377</b> | <b>38.668</b> | <b>51.879</b> |



## 3.6 GRUPPO 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, le operazioni aeroportuali sono svolte in maniera efficace ed efficiente e gli interventi di manutenzione e di efficientamento della infrastruttura sono effettuati con regolarità e continuità.

Sia nel 2020 che nel 2021 il Gruppo SACBO, nonostante la pandemia, ha portato a termine i propri investimenti previsti e ha dato continuità ai lavori ed alle opere per l'ottimizzazione dell'infrastruttura. 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 centralità del ruolo degli stakeholder ha avuto complicità ulteriore conferma nel coinvolgimento diretto degli stessi nell'indagine della materialità anno 2022 (come illustrato nella prima sezione del report), con un tasso di riscontro positivo.

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.

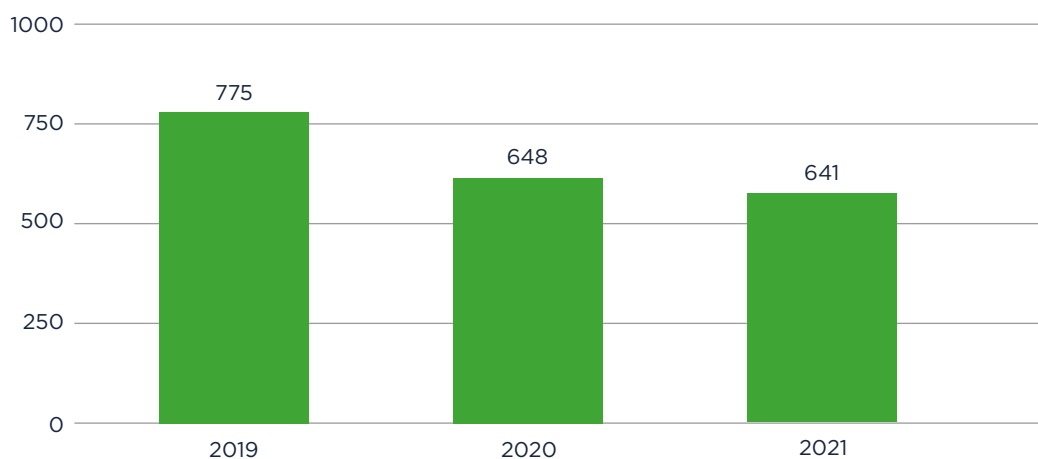
Si ricorda come il Gruppo SACBO imponga ai propri fornitori di rispettare il codice etico adottato (divenuto nel febbraio 2018 codice etico di Gruppo) tramite clausole contrattuali ad hoc. Ciò in applicazione di quanto prescritto nel codice etico stesso: *"l'adesione di terzi (non dipendenti) al Codice Etico non citati nei precedenti punti ed 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 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 231/01 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).

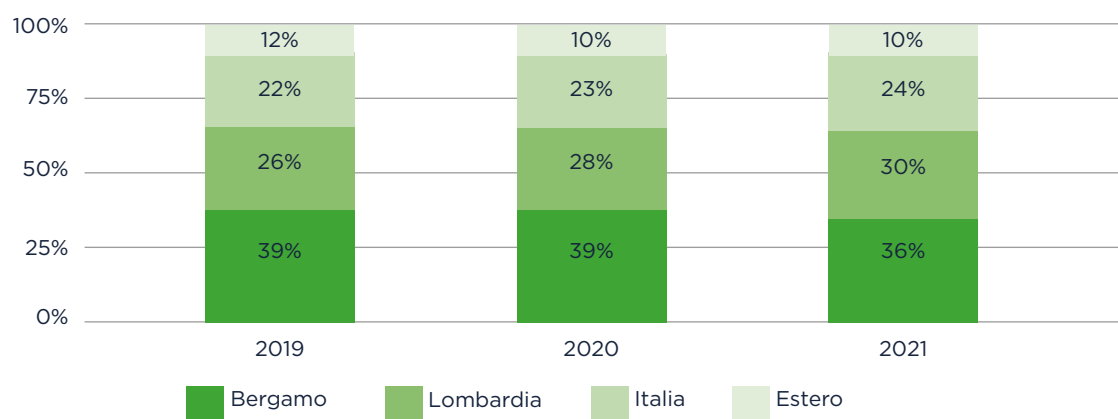
### **3.6.2 Caratteristiche delle attività di fornitura**

In continuità con quanto oggetto di rendicontazione nei pregressi report, anche nell'anno 2021 si prospettano i medesimi 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, 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 6 17), sempre con riferimento al Gruppo nel suo complesso, emerge che i fornitori dell'area di Bergamo anche nel 2021 rappresentano una quota considerevole pari a circa il 36% dei fornitori totali in leggera diminuzione rispetto al 40% degli anni pregressi. Significativo anche il contributo dei fornitori della regione Lombardia, che nel 2021 diventano il 30% circa contro il 27% dell'anno pregresso. Infine è costante la percentuale dei fornitori esteri, che si attestano alla soglia di poco inferiore al 10% nel 2021, pressoché al pari del dato dell'anno 2020 che segnava il 10%, 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 ad 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 anche per il 2021 estremamente positivi.

**Tabella 3-39 Valutazione da parte dei fornitori**

|  | SACBO  |        |        | BGYIS  |        |        |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
|  | 2019   | 2020   | 2021   | 2019   | 2020   | 2021   |
| % fornitori con valutazione annuale positiva | 97,83% | 98,65% | 98,91% | 98,28% | 99,19% | 98,76% |

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"**. Tale indicatore è inoltre utilizzato come elemento di valutazione nell'ambito del finanziamento garantito SACE acceso ad inizio 2021 da SACBO.

Obiettivo è la crescita nel tempo del numero di fornitori utilizzati ed iscritti all'albo. L'indicatore è espresso dal rapporto percentuale tra i fornitori iscritti ed 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.

Si precisa che l'obiettivo di crescita prefissato per l'anno 2020 era pari al 3% e la crescita consuntivata dei fornitori iscritti all'albo è stata pari al 4,24%.

Per l'anno 2021 l'obiettivo di crescita prefissato è pari al 3,5% e la crescita consuntivata dei fornitori iscritti all'albo **è stata pari al 4,07%**. Anche nel 2021, il positivo risultato che ha visto il raggiungimento dell'obbiettivo di crescita è stato certificato dalla Società EY con apposita attestazione.

## 3.7 GRUPPO 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 e come tali sono stati coinvolti, al pari dei fornitori, nell'analisi materialità anno 2022.

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.

### 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.

### 3.7.3 Composizione e monitoraggio

L'evoluzione dell'offerta commerciale dello scalo, con indicazione del numero degli esercizi presenti al 31.12.2021 nelle diverse tipologie di servizio sono riportate in Tabella 6 31 e Tabella 6 32 del paragrafo 6.4.3 a pag. 116. In riferimento alle tipologie di esercizi va evidenziato che nel corso del 2021 sono terminate alcune attività commerciali, in alcuni casi per naturale conclusione del contratto in essere mentre in altri per intervenute difficoltà o scelte aziendali delle società affidatarie.

Da segnalare nel mese di ottobre la conclusione dell'ampliamento del terminal - lotto 1B, con i nuovi spazi food e retail in air side e nuovi locali food e di informazione turistica in land side, in sostituzione di quelli esistenti nella precedente area arrivi.

Analizzando l'anno 2021, si rimarca come l'andamento sia stato caratterizzato dalla prosecuzione dell'emergenza sanitaria, in particolare nei primi sei mesi dell'anno, condizionando in modo significativo l'andamento degli esercizi commerciali.

I servizi offerti in aeroporto dagli affidatari SACBO sono riportati in Tabella 3 40

**Tabella 3-40 Numerosità dei clienti e servizi forniti**

| TIPOLOGIA E NUMERO CLIENTI                  | 2019      | 2020      | 2021      |
|---|-----------|-----------|-----------|
| SERVIZI TELEFONIA GENERALE                  | 4         | 4         | 4         |
| SERVIZI DI SICUREZZA/VIGILANZA              | 2         | 2         | 2         |
| SERVIZI MENSA                               | 1         | 1         | 0         |
| SERVIZI ISPEZIONE PISTA                     | 1         | 1         | 1         |
| SERVIZI DI TRASPORTO                        | 6         | 6         | 8         |
| SERVIZI DI NOLEGGIO VETTURE                 | 13        | 11        | 9         |
| 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'IDENTITA' | 1         | 1         | 1         |
| ATTIVITA' MAINTENANCE                       | 6         | 6         | 6         |
| HANDLER                                     | 3         | 3         | 3         |
| DEPOSITO CARBURANTE                         | 1         | 1         | 1         |
| CATERING                                    | 2         | 2         | 2         |
| ATTIVITA' COURIER / SPEDIZIONIERI           | 3         | 3         | 3         |
| ATTIVITA' PUBBLICITARIA IN AEROSTAZIONE     | 2         | 2         | 2         |
| <b>TOTALE</b>                               | <b>60</b> | <b>55</b> | <b>58</b> |

### 3.8 GRUPPO 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.

In data 8 aprile 2021 è stata perfezionata la Fusione per incorporazione di Unione di Banche Italiane Società per Azioni, in INTESA SANPAOLO SPA. Pertanto, a far data dal 12 aprile 2021, ai sensi dell'art. 2504 bis Cod.Civ, la Società Intesa Sanpaolo SpA assume tutti i diritti e gli obblighi della Società Unione di Banche Italiane SpA proseguendo in tutti i suoi rapporti, anche processuali, anteriori alla fusione. Per effetto di quanto sopra, Intesa Sanpaolo SpA a partire dalla suddetta data, è il nuovo titolare della partecipazione già detenuta da Unione di Banche Italiane SpA in SACBO. 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 Intesa San Paolo Spa e Banco 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.

All'oggi, la composizione azionaria risulta essere la seguente:

**Tabella 3-41 Composizione azionariato da aprile 2021**

| DENOMINAZIONE                              | n. azioni        | % possesso  |
|--|------------------|-------------|
| SEA - Società Esercizi Aeroportuali S.p.A. | 1.097.807        | 30,98%      |
| Intesa San Paolo Spa                       | 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%       |
| <b>TOTALE AZIONI</b>                       | <b>3.543.750</b> | <b>100%</b> |

A maggio 2021 l'assemblea dei soci ha apportato il bilancio di esercizio anno 2021 e ha deciso di destinare l'intero l'Utile Netto di esercizio 2021 a Riserva Straordinaria.

## 3.9 GRUPPO SACBO E L'AUTORITA' DI VIGILANZA



### 3.9.1 Il contesto normativo

L'Aeroporto di Milano Bergamo è un'infrastruttura che deve garantire un servizio di pubblica utilità (trasporto collettivo di persone e merci). Per tale ragione esso è soggetto ad 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 della mobilità sostenibili
- Ministero dell'Interno
- Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali
- Ministero dell'Economia e delle Finanze
- Ministero dell'Ambiente (ora denominato della Transizione 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 Milano 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 ed 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](http://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 2001-2015) 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 (2016-2030) in corso di approvazione, 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 ad 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. Le controdeduzioni e le integrazioni tecniche richieste sono state depositate da ENAC in data 5 febbraio 2020; deposito cui è seguita a una nuova fase di consultazione del pubblico. Causa emergenza sanitaria, le Amministrazioni interessate hanno chiesto un differimento dei termini per la produzione delle contro-osservazioni alle integrazioni, che sono state effettivamente depositate nella prima metà di giugno 2020. Con delibera n. XI/3657 del 13 ottobre 2020 la Regione Lombardia ha emesso il parere di regolarità amministrativa richiesto dal Ministero dell'Ambiente, approvando la relazione istruttoria e dando parere positivo di compatibilità ambientale a fronte di una serie di prescrizioni di monitoraggio. Nei primi mesi del 2021, a seguito dell'insediamento della nuova commissione VIA in sostituzione della pregressa in conformità alla normativa vigente, i nuovi commissari hanno aperto una nuova fase di interlocuzione (anche mediante un sopralluogo in data 28 luglio 2021 presso l'aeroporto di Orio al Serio), e richiesto una serie di ulteriori precisazioni e integrazioni che sono state adempiute con pubblicazione delle stesse in data 30 aprile 2021 e 21 ottobre 2021 sul sito del Ministero. Salvo ulteriori richieste di approfondimento, la fase di istruttoria tecnica dovrebbe essere ritenuta esaurita per la successiva emissione del provvedimento definitivo, che verrà sottoposto e sottoscritto dal Ministero e successivamente altresì approvato dal Consiglio dei Ministri prima di essere pubblicato.

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 2021, al pari dell'anno pregresso, 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; 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 ed adeguamento del 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).

Nell'anno 2021 Ryanair, nell'ambito del consolidamento del proprio network, ha programmato la predisposizione presso la propria base italiana di Bergamo di ulteriori due strutture, con previsione di realizzazione nel 2022, in aggiunta alle tre già esistenti (primo Hangar realizzato da Ryanair ex novo è stato completato nei primi mesi del 2016; nel 2018 è stato riqualificato un hangar già esistente e nel 2019 Ryanair ha realizzato un nuovo hangar adiacente al primo realizzato nel 2016) .

In merito alle ulteriori infrastrutture di volo oggetto di continui interventi di efficientamento, si ricorda come a partire dall'anno 2017 siano state attuate una serie di acquisizioni dei terreni a nord della pista di volo finalizzate all'intervento di prolungamento della via di rullaggio aeromobili Whisky e ampliamento ulteriore del parcheggio aeromobili nord, in coerenza con il Piano di Sviluppo Aeroportuale vigente e con il nuovo Piano di Sviluppo. Questo consentirà agli aeromobili parcheggiati nel piazzale nord di raggiungere la testata 28 della pista di volo senza dover necessariamente utilizzare la pista di rullaggio a sud della pista di volo con attraversamento della stessa.

Nel corso del 2021 è partita la realizzazione del nuovo tracciato della via perimetrale che correrà a lato della nuova via di rullaggi, con una previsione di fine lavori a marzo 2022.

Inoltre, nel corso del 2021 si è dato corso alla predisposizione di un'area esterna al sedime aeroportuale nella quale verrà installato un nuovo radiofaro VOR/DME in sostituzione di quello attualmente operativo. La nuova radioassistenza sarà implementata a fine 2022.

### 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.

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) si è concluso nel Luglio 2020 con la realizzazione di nuovi spazi organizzati su due livelli: circa 2000 mq al piano terra da destinare all'ampliamento della sala BHS ed ulteriori 2000 mq da destinare all'imbarco passeggeri, al primo piano circa 4000 mq trova spazio la nuova Sala imbarchi extra Schengen e i controlli passarti in partenza. Ad Ottobre 2021 si è invece concluso l'ampliamento verso ovest, lotto 1b, che vede la realizzazione di un nuovo volume di ampliamento dell'edificio esistente su due livelli: circa 2500mq al piano terra e in per l'area ritiro bagagli in arrivo, arrivi Schengen e presidio medico; circa 4300 mq al primo piano per l'ampliamento della Sala Imbarchi Schengen, comprensivi di 3 nuovi torrini d'imbarco e 6 nuovi "gates". Gli spazi land side sui due livelli sono stati destinati tutti ai nuovi uffici degli enti di Stato operanti nello Scalo bergamasco.

Ad oggi le infrastrutture a servizio del passeggero, quindi, contano n. 34 banchi check in, n. 25 gate e n. 7 caroselli riconsegna bagagli (alcuni caroselli già esistenti sono stati accorpati e ne sono stati creati due nuovi nella sala arrivi).

Nell'ottobre 2021 è stata effettuata la riqualificazione l'area di collegamento tra la sala arrivi extraschengen e la Sala riconsegna bagagli con l'allargamento del corridoio e la realizzazione di nuovi spazi ad uso ufficio per gli Enti di Stato.

Nei primi mesi del 2021 è stato inaugurato il nuovo varco 1 a sud est del sedime in sostituzione di quello esistente, i cui lavori avevano avuto inizio nel giugno 2020. Tale opera si è resa necessaria per supplire al preesistente varco principale di accesso uomini e mezzi al sedime che, posizionato tra il Terminal e la Torre di controllo, creava accodamenti in attesa in ingresso al varco per i dovuti controlli di sicurezza in sovrapposizione al traffico dei passeggeri in arrivo al Terminal. Le opere di realizzazione del nuovo Varco hanno compreso: la realizzazione dell'edificio anche la riqualifica dei parcheggi dipendenti, la creazione di nuovi parcheggi antistanti l'ingresso al nuovo varco con il rinnovo del manto stradale e la rivisitazione del layout dei posti di parcheggio autovetture a favore della collettività.

Sempre nel 2021 si è dato corso ai lavori per la realizzazione di un ulteriore piano ad uso uffici del capannone di ricoveri mezzi di rampa che si trova ubicato tra la torre di controllo e l'edificio Dogana. Quest'opera, che si concluderà nella Primavera del 2022, renderà disponibile una superficie ulteriore di 800 mq per gli uffici che saranno destinati agli uffici a terra delle compagnie aeree e degli handlers operanti nello Scalo.

Lo sviluppo aeroportuale futuro già previsto dal vigente Piano di Sviluppo Aeroportuale, e confermato anche nel nuovo Piano di Sviluppo approvato in Linea Tecnica da



ENAC, prevede la realizzazione di una nuova zona merci a nord della pista di volo. La serie di opere in programma 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 debitamente adeguate.

Se nel corso del 2020 si è provveduto a realizzare una prima strada di collegamento tra la viabilità ordinaria e la futura area cargo nord, nel corso del 2021 sono partiti i cantieri per la realizzazione dei due capannoni principali che verranno destinati all'operatività cargo, tali opere saranno concluse in due momenti distinti dell'anno 2022.

A corollario dei capannoni verranno edificati altri edifici di servizio per permettere l'operatività di movimentazione doganale delle merci e ampliare l'offerta per gli utenti. La progettazione di tali opere, che complessivamente comporteranno più di 20 milioni di euro di investimento, ha già ricevuto l'approvazione preliminare e nel corso del 2021 è in fase avanzata di approvazione dei progetti definitivi/esecutivi. Queste opere nel dettaglio sono:

- realizzazione di un nuovo varco merci nord;
- realizzazione di un nuovo capannone merci di volumetria più contenuta;
- realizzazione di due edifici di servizio per i futuri uffici degli enti e del gestore in area nord;
- realizzazione di un edificio da adibire a terminal per aviazione generale.

### 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 - 2020 vi sono stati vari interventi realizzati da SACBO per la razionalizzazione dei flussi di traffico: la rotatoria tra via Orio al Serio e Matteotti nel comune di Grassobbio; la rotatoria all'ingresso del P3; la creazione di isole di traffico e canalizzazione, corredata della nuova segnaletica, in corrispondenza dell'intersezione della SP116 con la SP 591bis "Nuova Cremasca", nei pressi della rotatoria. Sempre nel 2020 è stato realizzato sempre da SACBO il 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 e connesso alla viabilità esistente del comune di Seriate (via Paderno).

Nel corso dell'anno 2021 è stato invece consegnato agli Enti Territoriali competenti il progetto definitivo/esecutivo per la realizzazione della strada futura di collegamento tra la superstrada a nord dell'aeroporto e la nuova area cargo. Il tracciato di questa strada è stato disegnato sui terreni acquisiti nel corso degli ultimi anni e correrà al di fuori della recinzione doganale e per larghi tratti correrà parallela alla perimetrale interna. La realizzazione di questa importante opera di collegamento viario è prevista per il 2022.

## 3.10 GRUPPO 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 ad 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.

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.

Il Gruppo si è dotato di policy aziendali inerenti, rispettivamente, le sponsorizzazioni e le erogazioni liberali. In particolare, le sponsorizzazioni si riferiscono ad iniziative ed eventi a carattere sociale, culturale, sportivo e artistico e finalizzate alla realizzazione di studi e ricerche, convegni e seminari aventi ad oggetto tematiche di interesse o ricadute positive sull'immagine e sull'attività del Gruppo SACBO.

Nella valutazione delle domande di contributo ricevute si seguono i seguenti criteri di valutazione:

- del grado di inerenza all'oggetto sociale di S.A.C.B.O.;
- del grado di possibile ricaduta positiva sulle attività svolte da S.A.C.B.O. e sulla sua immagine nel territorio interessato dall'attività della Società;
- del livello dell'iniziativa e/o dell'ente promotore;
- della qualità delle iniziative cui contribuire, privilegiando quelle che, nella parte del territorio provinciale interessato dalla struttura aeroportuale, per la loro rilevanza paesaggistica, ambientale, culturale, sociale, comportino un maggior ritorno di immagine per la Società, le attività di studio o ricerca di fenomeni direttamente o indirettamente correlati al tema aeroportuale;
- dell'affidabilità dell'Ente / soggetto promotore;
- dell'opportunità di privilegiare iniziative realizzate e con ricadute nelle aree maggiormente interessate dall'attività aeroportuale. A tal fine, indicativamente, nella definizione delle erogazioni liberali viene normalmente tenuto conto delle seguenti

percentuali, rispetto al budget deliberato:

1. il 50% alle iniziative realizzate nel territorio dei Comuni investiti dal rumore aeroportuale (commisurato all'effettiva impronta del rumore al suolo);
2. il 33% alle iniziative realizzate nel territorio del Comune di Bergamo;
3. il 17% alle iniziative realizzate nel territorio dei restanti Comuni della provincia di Bergamo.

La Tabella 3 42 evidenzia i contributi erogati a titolo di sponsorizzazioni e di liberalità per gli anni presi in considerazione.

**Tabella 3-42 Sponsorizzazioni e contributi liberali (euro)**

| TIPOLOGIA DI CONTRIBUTO                | 2019           | 2020           | 2021          |
|--|----------------|----------------|---------------|
| Sponsorizzazioni                       | 573.851        | 499.571        | 5.000         |
| Erogazioni liberali                    | 153.600        | 313.800        | 5.000         |
| <b>TOTALE CONTRIBUTI ALLA COMUNITÀ</b> | <b>727.451</b> | <b>813.371</b> | <b>10.000</b> |

Nonostante la pandemia, sia le sponsorizzazioni che le erogazioni nel 2020 sono state importanti tenendo fede agli importi deliberati nel 2019: ciò ha costretto per cause di forza maggiore il Gruppo a dover limitare al massimo possibile i contributi del 2021.

### 3.10.3 Compensazioni e mitigazioni ambientali

Nell'anno 2021, al pari del 2020, a causa della pandemia non sono stati promossi interventi di mitigazione e compensazione ambientale in analogia a quanto realizzato negli anni scorsi. Ciò nondimeno si segnala quanto segue.

Nel corso dell'anno 2021 è stato rilasciato dal Comune di Bergamo il permesso di costruire per lo spostamento dell'impianto di radioassistenza VOR (VHF Omnidirectional Range) comprensivo del progetto di mitigazione compensazione ambientale che vede il reintegro degli alberi oggetto di abbattimento in parte in loco in parte nel Comune di Bergamo, 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** con destinazione 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 fognaria.

**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 che potranno essere promossi operativamente a seguito dell'approvazione definitiva del PSA.

Relativamente agli ambiti di compensazione e mitigazione, il Master Plan Aeroportuale 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" permette di compensare in modo efficiente l'impatto indotto dalle nuove infrastrutture.

La concretizzazione di detti obiettivi ha portato all'individuazione, all'interno del PSA, della progettazione e attuazione delle cosiddette "fasce di naturalità" che prevedono la realizzazione, nel corso di più lotti funzionali articolati su anni diversi a partire dall'approvazione definitiva del PSA, 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 ed al contempo di mitigare la percezione degli impatti derivanti dalle attività aeroportuali.

In particolare, le tipologie principali di intervento riportate nel progetto "fasce di naturalità" consistono nella:

- realizzazione di 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 saranno anch'esse soggette a forestazione con essenze arboree ed arbustive autoctone.

Il PSA prevede poi ulteriori interventi, previsti a valle della realizzazione degli interventi citati, analoghi per tipologia 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 ad 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 ad 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 ed attività per il contenimento e la riduzione dell'inquinamento** acustico aeroportuale in edifici residenziali.

Nel biennio 2020-2021 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.

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 impianti condizionamento) connesse al fonoisolamento di unità abitative site in Comuni di Orio al Serio, Seriate, Grassobbio, Bagnatica e Brusaporto sia in edifici scolastici che abitazioni delle popolazioni dell'intorno aeroportuale ai fini della mitigazione del rumore aeroportuale.

Negli anni 2009-2010, SACBO ha posto realizzato e completato gli interventi di **insonorizzazione e miglioramento del clima acustico in 10 edifici scolastici** dei 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 **beneficiario 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 ed ulteriore bando, che segue quelli analoghi pubblicati nel 2009 e nel 2015. Nell'anno 2019 sono state **realizzati gli interventi** in un numero di **232 Unità Abitative** per una spesa complessiva è di circa 3.200.000 €.

La Tabella 3 43 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<br>COMPENSAZIONI | INTERVENTI BAN-<br>DI '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          |
| <b>TOTALE</b>       | <b>€ 1.888.881</b>           | <b>€ 7.828.462</b>                   | <b>€ 9.717.343</b> |

## GRUPPO DI LAVORO

### PROGETTO REPORT SOSTENIBILITÀ”

#### Gruppo SACBO

Paolo Deforza (referente)

Veronica Giavazzi (referente)

Nicola Lamera

Pierangelo Mangili

Laura Monteleone

Roberto Rampinelli



[www.milanbergamoairport.it](http://www.milanbergamoairport.it)



MILAN  
BERGAMO  
AIRPORT | **BGY**

