



MILAN
BERGAMO
AIRPORT | **BGY**

REPORT DI SOSTENIBILITÀ 2022



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 Società per azioni

Settore attività prevalente (ATECO) 522300

www.milanbergamoairport.it

REPORT DI SOSTENIBILITÀ 2022 GRUPPO SACBO

MAGGIO 2023

MAGGIO 2023

LETTERA DEL PRESIDENTE:		
UNA VISIONE PER IL FUTURO DEL GRUPPO SACBO	7	
NOTA INTRODUTTIVA E METODOLOGICA	9	
IL PROCESSO DI COSTRUZIONE DELLA “MATERIALITÀ” IN SACBO	12	
PARTE PRIMA	19	
IDENTITÀ, CONTESTO, ASSETTO ORGANIZZATIVO, DISEGNO STRATEGICO E MODELLO DI BUSINESS	21	
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	33	
1.4 ASSETTO ISTITUZIONALE ED ORGANIZZATIVO	36	
1.4.1 ASSETTO SOCIETARIO	36	
1.4.2 ORGANI ISTITUZIONALI	37	
1.4.3 LA STRUTTURA ORGANIZZATIVA	40	
1.5 DISEGNO STRATEGICO	42	
1.6 IL MODELLO DI BUSINESS DEL GRUPPO SACBO	45	
1.7 TRASPARENZA, LEGALITÀ E GOVERNANCE	47	
1.8 SALUTE E SICUREZZA	59	
PARTE SECONDA	64	
2.1 INTRODUZIONE	67	
2.2 SCELTE METODOLOGICHE	68	
2.3 VALORE AGGIUNTO	69	
2.3.1 COSTI INTERMEDI DELLA PRODUZIONE (O COSTI PER CONSUMI INTERNI)	69	
2.3.2 LEASING	69	
2.3.3 REMUNERAZIONI AL PERSONALE	69	
2.3.4 REMUNERAZIONE ALLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE	70	
2.3.5 REMUNERAZIONE ALLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE - CANONI CONCESSIONARI	70	
2.3.6 REMUNERAZIONE AI TERZI FINANZIATORI	70	
2.3.7 REMUNERAZIONE DELL'AZIENDA	70	
2.3.8 DISTRIBUZIONE ALLA COMUNITÀ	70	
PARTE TERZA	76	
3.1 INTRODUZIONE	79	
3.2 GRUPPO SACBO E L'AMBIENTE	80	
3.2.1 LO SCENARIO AMBIENTALE: IL VALORE DELL'AMBIENTE PER IL MONDO SACBO	80	
3.2.2 LA POLITICA AMBIENTALE: IL SISTEMA DI GESTIONE DEL GRUPPO SACBO- ASPETTI GENERALI	81	
3.2.3 PROCEDURE DI VALUTAZIONE AMBIENTALE IN CORSO	83	
3.2.4 MOBILITÀ E ACCESSIBILITÀ ALLO SCALO	87	
3.2.5 PERFORMANCE AMBIENTALI	89	
3.2.6 PROGETTI DI COLLABORAZIONE IN MATERIA AMBIENTALE	108	
3.3 GRUPPO SACBO E LE PERSONE	111	
3.3.1 DATI RELATIVI AL PERSONALE	112	
3.3.3 LA FORMAZIONE	117	
3.3.4 RELAZIONI INDUSTRIALI	128	
3.3.5 SALUTE E SICUREZZA SUI LUOGHI DI LAVORO	128	
3.3.6 SERVIZI E BENEFICI AGGIUNTIVI PER IL PERSONALE DIPENDENTE E LE LORO FAMIGLIE	133	
3.3.7 CONFORMITÀ AL CODICE ETICO E AL MODELLO DI ORGANIZZAZIONE, GESTIONE E CONTROLLO (D.LGS. 231/2001) DA PARTE DEI DIPENDENTI	134	
3.4 GRUPPO SACBO E I PASSEGGERI	136	
3.4.1 LA CENTRALITÀ DEI PASSEGGERI	136	
3.4.2 L'ATTENZIONE AL CLIENTE PASSEGGERO	140	
3.4.3 SICUREZZA DEL PASSEGGERO	151	
3.4.4 IL SISTEMA DI SAFETY MANAGEMENT	152	
3.4.5 LA COMUNICAZIONE ESTERNA	154	
3.5 GRUPPO SACBO E LE COMPAGNIE AEREE	156	
3.5.1 LA POLITICA DI GESTIONE DELLE RELAZIONI CON LE COMPAGNIE AEREE	156	
3.5.2 SACBO E LE COMPAGNIE AEREE: ALCUNI INDICATORI DI PERFORMANCE	159	
3.6 GRUPPO SACBO E I FORNITORI	161	
3.6.1 IL VALORE DEI FORNITORI PER IL GRUPPO SACBO	161	
3.7 GRUPPO SACBO E I CLIENTI	165	
3.7.1 IL VALORE DEI CLIENTI PER IL GRUPPO SACBO	165	
3.7.2 INDIVIDUAZIONE DEI SERVIZI E SELEZIONE DEI CLIENTI - AFFIDATARI	166	
3.7.3 COMPOSIZIONE E MONITORAGGIO	166	
3.8 GRUPPO SACBO E GLI AZIONISTI	168	
3.9 GRUPPO SACBO E L'AUTORITÀ DI VIGILANZA	169	
3.9.1 IL CONTESTO NORMATIVO	169	
3.9.2 IL PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE	170	
3.10 GRUPPO SACBO E IL TERRITORIO	174	
3.10.1 IL LEGAME DI SACBO PER IL TERRITORIO	174	
3.10.2 FILANTROPIA D'IMPRESA	174	
3.10.3 COMPENSAZIONI E MITIGAZIONI AMBIENTALI	176	
GRUPPO DI LAVORO PROGETTO REPORT SOSTENIBILITÀ	178	

LETTERA DEL PRESIDENTE:

UNA VISIONE PER IL FUTURO DEL GRUPPO SACBO

L'anno 2022 ha rappresentato l'anno della ripresa a seguito della crisi pandemica, che ha caratterizzato il biennio 2020 - 2021.

Lo scalo di Milano Bergamo ha dato prova di accettare la sfida della ripresa ed esserne motore attivo e proattivo, offrendo ai passeggeri i migliori servizi possibili in un quadro di forte crescita esponenziale, soprattutto nel periodo estivo, della domanda e del traffico aereo sia domestico che internazionale. Trend che ha continuato senza soluzione di continuità fino alla fine dell'anno.

Contestualmente lo scalo ha mantenuto la propria centralità nel contesto italiano del settore cargo e ha continuato a dare corso agli investimenti e agli interventi infrastrutturali finalizzati all'efficientamento dello scalo stesso.

L'anno, vede, quindi per la prima volta dal 2019 il ritorno ad un paradigma di normalità in termini numerici (si veda la chiusura dell'anno a quota 13.155.806 di passeggeri) e in termini di performance economiche, sociali e ambientali con evidenti riflessi positivi per tutte le attività dello scalo. Ciò appare ancor più importante in un contesto di permanenza di forte instabilità correlato soprattutto al conflitto, purtroppo ad oggi ancora in essere, tra Russia e Ucraina. L'anzidetto conflitto ha provocato e provoca indubbe sofferenze sul mercato in termini di approvvigionamenti e aumento dei prezzi. In questa cornice la ripresa del traffico aereo per tutto l'arco dell'anno appare ancor di più maggiormente significativa.

L'impegno del Gruppo SACBO nel campo della sostenibilità rimane centrale e obiettivo prioritario sotto ogni profilo: economico nella distribuzione di valore aggiunto agli stakeholder e nella promozione della crescita occupazionale e di ricchezza a favore del Territorio; sociale con una forte attenzione ai priori lavoratori in termini di stabilizzazione dei posti di lavoro e di investimenti nella formazione degli stessi; nonché ambientale con la prosecuzione di progetti di efficientamento in armonia con lo scopo di abbattere le emissioni e gli agenti inquinanti (come a titolo esemplificativo la promozione di interventi per una migliore accessibilità allo scalo).

Parimenti rimane preminente l'obiettivo di una costante ottimizzazione delle infrastrutture, delle strutture e dei servizi offerti dallo scalo, anche in termini di una sempre crescente sostenibilità dello scalo in un rapporto di sinergia con il Territorio, obiettivo che è stato perseguito nonostante il conflitto ucraino russo e relative ripercussioni.

Nell'anno 2022 è stata conclusa la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale riferita al Piano di Sviluppo Aeroportuale anno 2030, così dando impulso alla promozione della fase finale della sua approvazione e aprendo lo scenario degli interventi futuri anche di mitigazione ambientale, in continuità con il Piano di Sviluppo Aeroportuale anno 2015.

Giovanni Sanga
Presidente SACBO



NOTA INTRODUTTIVA E METODOLOGICA

Il processo di rendicontazione sociale, economica ed ambientale ha avuto come punto di partenza la matrice della materialità oggetto di rivalutazione agli inizi dell'anno 2022 e la puntuale raccolta dei dati e degli indicatori volti a comporre il quadro della performance dell'anno e la base degli obiettivi futuri.

Il segno della ripresa, come si legge nella lettera di apertura del Presidente, è evidente nel numero dei passeggeri raggiunto a fine anno (13.155.806), numero che vede il raddoppio di quello del 2021 (6.467.296) e un forte "riavvicinamento" al risultato storico del 2019 (13.857.257). Si consolida così nuovamente il ruolo dello scalo bergamasco al terzo posto per numero di passeggeri fra gli scali italiani.

Il traffico cargo ha visto un'ulteriore flessione rispetto al 2021 pari al 20%, non correlata all'effetto pandemia, bensì - come già precisato nei report dei due anni pregressi - al progressivo phase-out di uno dei player più importanti della propria base presso lo scalo. Nondimeno lo scalo si posiziona al sesto posto per traffico merci tra gli scali italiani.

Il Report di Sostenibilità prosegue nel percorso di rendicontazione di tutti i temi e di tutti gli indicatori già trattati nei quattro anni pregressi, avvalendosi nella sua "costruzione" della solida impostazione del processo di raccolta dati ed esposizione degli stessi maturata dal Gruppo.

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

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. 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.

Di seguito si descrivono le principali fasi che hanno portato alla redazione del presente Report di Sostenibilità per l'anno 2022.

A Gennaio/Febbraio 2023

- è stato confermato il Gruppo di lavoro interno per la redazione del Report con il compito di coordinare la raccolta e l'elaborazione dei dati e delle informazioni, con il supporto ulteriore di una dottoranda dell'Università di Bergamo (progetto di collaborazione descritto al paragrafo 0). Il Gruppo di lavoro vede la presenza di referenti del Gruppo di lavoro che si occupano della redazione del report e della raccolta del materiale.
- I referenti del Gruppo di lavoro hanno dato avvio alla raccolta dei dati e delle informazioni riferiti all'anno 2022 per ognuna delle singole funzioni aziendali coinvolte nella rendicontazione. Si è mantenuto il riferimento temporale del triennio per consentire il confronto con i dati e i risultati degli anni precedenti.
- Al contempo, con il supporto anche della dottoranda dell'università di Bergamo, è stato dato avvio anche allo studio e all'esame delle novità normative introdotte dalla Direttiva n. 2464 in data 14 dicembre 2022 con la prospettiva di approfondirne i contenuti.

A marzo 2023

- sono state organizzate riunioni per macroaree di interesse tra i referenti delle funzioni aziendali coinvolte e i referenti del Gruppo di lavoro per procedere alla disamina dei dati e delle informazioni. Si evidenzia come ciascuna funzione aziendale abbia effettuato la propria rendicontazione, procedendo altresì alla determinazione degli indicatori numerici riportati nei precedenti report, a salvaguardia degli obiettivi di continua e trasparente informazione e implementando, ove possibile ovvero necessario, nuovi profili e azioni.

In ogni sezione, come da richiesta dei referenti del Gruppo di lavoro, i responsabili delle funzioni aziendali hanno implementato nell'ambito della propria sezione del report una breve descrizione delle proprie competenze e funzioni con particolare riguardo agli aspetti oggetto di trattazione nel report.

- I referenti del Gruppo di lavoro hanno redatto le parti generali e coordinato la scrittura di tutto il report integrato nelle sue varie sezioni.

Ad Aprile / Maggio / Giugno / Luglio 2023

- I referenti del Gruppo di lavoro hanno consegnato il lavoro al Direttore generale e al Presidente, che a loro volta ne hanno preso visione ed esaminato la bozza del report al fine di procedere alla stesura della versione definitiva del report.
- Il report nella sua versione finale è stato oggetto di approvazione nella seduta del da parte del Consiglio di amministrazione

- È seguita la pubblicazione del report.

I referenti del Gruppo di lavoro sono i soggetti che promuovono in maniera proattiva la stesura del report annualmente, coordinando il processo, redigendo le parti generali e individuando obiettivi e aggiornamenti necessari che sono sottoposti al top management per la necessaria condivisione e approvazione.

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:

- Parte Prima sull'Identità Aziendale;
- Parte Seconda sulla Creazione e Distribuzione del Valore Aggiunto;
- 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 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.

IL PROCESSO DI COSTRUZIONE DELLA "MATERIALITÀ" IN SACBO

È essenziale come avvenuto negli anni pregressi dare conto del percorso di costruzione della matrice della materialità, che ha avuto la prima elaborazione nel 2018 ed è stato aggiornato nel 2022.

Nel 2018 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 SDGs delle Nazioni Unite i temi più rilevanti per il Gruppo declinandoli in 25 temi relativi a 5 macro-aree:

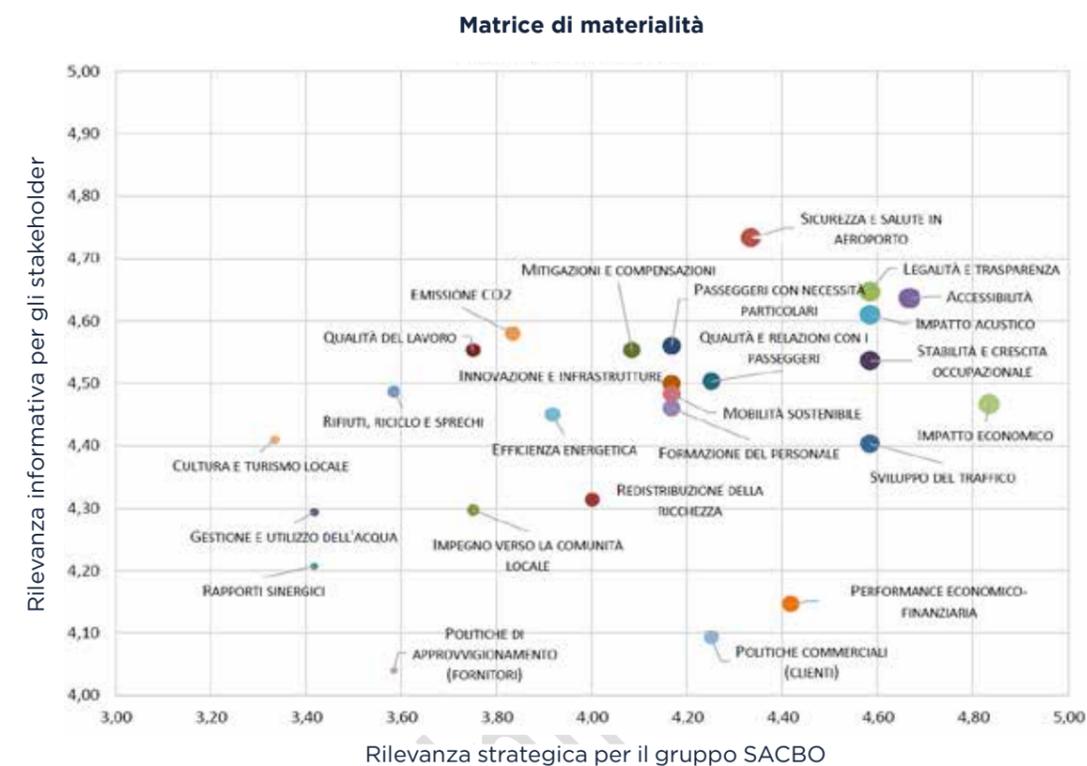
- 1) Aspetti ambientali;
- 2) Accessibilità all'aeroporto;
- 3) Impatti sull'economia locale anche con riferimento alla qualità del lavoro in aeroporto; Strategia commerciale e di sviluppo anche infrastrutturale;
- 4) Qualità del servizio in aeroporto per utenza;
- 5) Rapporti e impegni con e verso le 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 quali 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 da società esterna incaricata dal Gruppo specializzata del settore (Ipsos s.r.l.) a 900 soggetti appartenenti a diverse categorie (150 rappresentanti delle attività produttive suddivisi in 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 del Gruppo. In particolare, l'asse delle ascisse rappresenta la rilevanza strategica interna identificata dai membri del Consiglio di Amministrazione e dal top management, mentre l'asse delle ordinate accoglie la rilevanza per gli altri stakeholder (si veda Figura 11). 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 matrice della materialità è stata aggiornata agli inizi dell'anno 2022 attraverso una nuova indagine, che è stata descritta diffusamente nel report dell'anno 2021; descrizione che, in quanto costituente base fondante anche del presente report, viene nuovamente riproposta.

L'indagine effettuata 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 stata 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. (già incaricata nel 2018) hanno predisposto un questionario con risposta in forma anonima per indagare i temi maggiormente rilevanti per il Gruppo SACBO, consentendo agli stakeholder l'espressione di opinioni e vedute anche in ordine al ruolo nello scalo nel territorio sotto il profilo ambientale, sociale ed economico in termini generali e anche con riferimento al periodo della pandemia.

La raccolta è avvenuta tramite due canali: quello delle interviste telefoniche effettuate da Ipsos s.r.l. e quello della somministrazione via mail dei questionari promossa direttamente dal Gruppo.

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

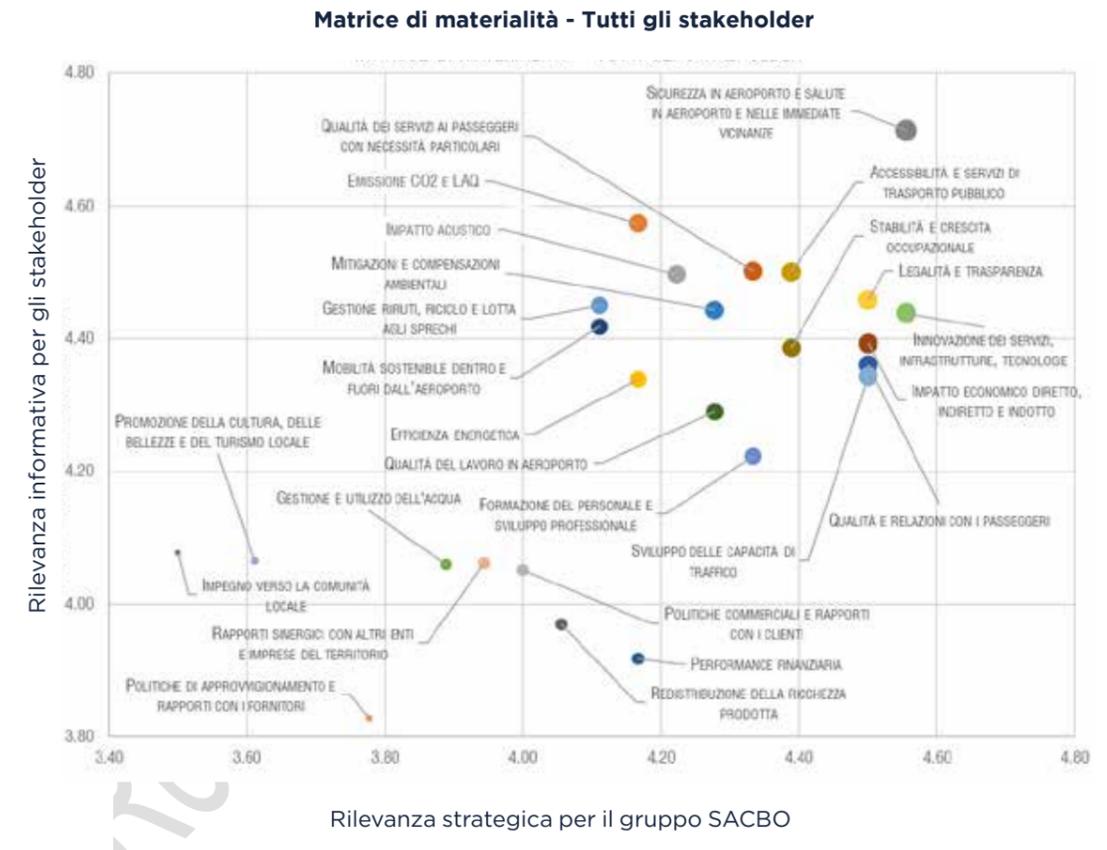
- la popolazione: tramite circa 600 interviste suddivise in maniera pressoché omogenea tra residenti in Bergamo città, nei Comuni molto interessati allo scalo (Orio al Serio, Seriate, Grassobbio, Brusaporto, Azzano San Paolo, Bolgare, Bagnatica, Costa di Mezzate) e in quelli meno interessati allo scalo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

Sono stati inviati da parte del Gruppo questionari per la raccolta di dati aggregati in forma anonima ai propri dipendenti, al top management, ai membri del Consiglio di Amministrazione (di seguito anche CdA), 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; il CdA ha dato riscontro 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 delle 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 11 del 2018 ovvero con l'asse delle ascisse rappresenta la rilevanza strategica interna dei singoli temi come risulta dalle risposte dei membri del Consiglio di Amministrazione 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 aggregati si è utilizzata una media semplice, attribuendo così la stessa importanza a 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 - come il tema della sicurezza e salute in aeroporto e nelle immediate vicinanze sia 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 negli 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 con la previsione di interventi mitigazioni/compensazioni legate al Piano di Sviluppo aeroportuale 2030 (che ha ottenuto nel settembre 2022 la pronuncia di compatibilità ambientale da parte del Ministero della Transizione Ecologica).

Il tema della riduzione delle emissioni si lega a quello dell'accessibilità sopra citato. 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 è il primo aeroporto bike friendly).

Internamente per il management rimane centrale e assume a ruolo ancor più rilevante il tema dell'innovazione delle infrastrutture e tecnologie a comprova dell'attenzione al tema da parte dell'azienda, come emergerà nel proseguo in termini di impiego di risorse in tal senso e di creazione di un Comitato ad hoc per la sicurezza delle informazioni digitali.

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 attenzione ai servizi anche sotto il profilo tecnologico messi a disposizione dall'aeroporto a tutte le categorie di passeggeri in ogni fase del volo.

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.

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.





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.

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 di gestione dello scalo con i collegamenti con Roma, Cagliari, Alghero e Catania, affidandone la gestione alla compagnia aerea Itavia.

Nei primi anni di attività, l'aeroporto si caratterizza per momenti importanti: si assiste al **riconoscimento ex lege del ruolo di gestore aeroportuale e alla connessa concessione**; quanto al profilo del traffico aereo, si evidenzia il numero di 127.286 passeggeri transitati nel primo anno di attività con aviazione commerciale (si tratta di voli di linea programmati; nonché di quelli dirottati da Linate, quasi esclusivamente per nebbia e di una componente charter¹); una progressiva rilevanza del cargo e la presenza dell'Aeronautica Militare (quantomeno sino alla scioglimento del reparto²). 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 RYANAIR L'OTTENIMENTO DELLA CONCESSIONE QUARANTENNALE IL RIFACIMENTO DELLA PISTA DI VOLO

AAgli inizi degli anni '90, a seguito di 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

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

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

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

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.

Si segnalano 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 alla certificazione "Airport Carbon Accreditation" emessa da Consiglio Internazionale degli Aeroporti Europei (ACI Europe), che rappresenta oltre 450 scali in 45 Paesi d'Europa.

Nel 2014 si segnala l'importante intervento di **rifacimento completo della pista di volo**.

IL QUINQUENNIO 2015-2019

LA NASCITA DEL GRUPPO SACBO

IL RIFACIMENTO DELLA PISTA DI VOLO

IL TRAGUARDO DEI 13 MILIONI DI PASSEGGERI

AMPLIAMENTO DEL TERMINAL 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 2015-2019 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, quali l'ampliamento del terminal passeggeri.

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.

IL BIENNIO 2020- 2021

LA PANDEMIA

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 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 con un investimento di circa 22 Milioni di euro; nonché, agli inizi del 2021, la messa in funzione del nuovo varco doganale a est per separare i flussi di operatori e passeggeri.

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 (appalto principale circa 25,4 milioni di euro).

ANNO 2022- L'ANNO DELLA RIPRESA

Nell'anno 2022 si sono portati a termine ulteriori interventi infrastrutturali di notevole importanza, quali l'apertura del nuovo Varco doganale a nord necessario per l'accesso alla cargo city in fase di realizzazione, l'ultimazione di uno dei due capannoni nell'ambito della cargo city stessa, la realizzazione di un nuovo tratto strada perimetrale, il completamento del nuovo sistema di radioassistenza.

La determinazione dello scalo di dare corso agli interventi non ha avuto arresto, nonostante le ripercussioni del conflitto russo ucraino.

Ancor più importante l'anno 2022 considerato l'anno della ripresa post pandemia sanitaria: il traffico passeggeri si avvicina pressoché ai livelli del 2019, dando un segnale molto forte di incoraggiamento nonostante il contesto geo-politico europeo.

L'anno 2022 vede il pronunciamento positivo in termini di compatibilità ambientale del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2016- 2030 (PSA2030).

La visione prospettica dello scalo rimane quella descritta nel PSA2030 volta 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 LA RIPRESA POST PANDEMIA



L'anno 2022 ha segnato per il mondo dell'aviazione civile italiana, europea e mondiale la ripresa delle attività. La ripresa a livello mondiale ed europeo è stata importante, pur presentando ancora un gap differenziale rispetto al 2019. Per il traffico aereo europeo in particolare il gap sul 2019 rimane ancora elevato: -21%, con un volume di 1,94 miliardi di passeggeri, il doppio rispetto al 2021. Per dare un quadro del contesto e non ridurre la narrativa ad una mera esposizione di numeri, si riportano estratti delle dichiarazioni del CEO di IATA e del Direttore Generale di Aci Europe.

“Let us hope that 2022 becomes known as the year in which governments locked away forever the regulatory shackles that kept their citizens earthbound for so long. It is vital that governments learn the lesson that travel restrictions and border closures have little positive impact in terms of slowing the spread of infectious diseases in our globally inter-connected world. However, they have an enormous negative impact on people’s lives and livelihoods, as well as on the global economy that depends on the unfettered movement of people and goods”, said Walsh.³

The surge in passenger traffic last year has been phenomenal. If anything, 2022 has been the year in which we finally learned how to live and travel with COVID-19. Istanbul remained the busiest European airport in 2022, welcoming 64.3 million passengers and almost recovering its pre-pandemic (2019) traffic volume (-6.2%). ***London Heathrow*** (61.6 million passengers|-23.8% vs. 2019) came in second position. However, the British hub has recovered its position as the busiest European airport as of November 2022. ***Paris-CDG*** (57.5 million passengers |-24.5% vs. 2019) held the third position, followed by ***Amsterdam-Schiphol*** (52.5 million passengers |-26.8% vs. 2019). ***Madrid*** (50.6 million passengers |-18% vs. 2019) closed the top 5 league, surpassing ***Frankfurt*** (48.9 million passengers | -30.7% vs. 2019).

Looking ahead, he was cautiously optimistic: ***“There is still a lot of uncertainty about 2023, not least because of geopolitical tensions and the fact there is no end in sight for the war in Ukraine. But the traffic outlook is getting better thanks to demand headwinds easing somewhat with the reopening of China, recession fears for Europe subsiding and inflation softening. This should help in reducing the current traffic gaps and getting more airports closer to their pre-pandemic volumes.***⁴

³-<https://www.iata.org/en/pressroom/2023-releases/2023-02-06-02>; “Speriamo che 2022 diventi noto come l'anno in cui i governi hanno per sempre confinato le catene normative che hanno tenuto i loro cittadini legati alla terra per così tanto tempo. È cruciale che i governi imparino la lezione che le restrizioni ai viaggi e la chiusura delle frontiere hanno avuto un scarso impatto positivo in termini di rallentamento della diffusione delle malattie infettive nel nostro mondo globalmente interconnesso. Tuttavia, tali misure hanno un enorme impatto negativo sulla vita e sui mezzi di sussistenza delle persone, nonché sull'economia globale che dipende dal libero movimento di persone e merci” ha affermato Walsh.

⁴-<https://www.aci-europe.org/media-room/430-airports-turning-the-corner-98-jump-in-passenger-traffic-in-2022.html>; “L'aumento del traffico passeggeri lo scorso anno è stato fenomenale. Semmai, il 2022 è stato l'anno in cui abbiamo finalmente imparato a convivere e viaggiare con il COVID-19. Istanbul ha mantenuto la classifica dell'aeroporto europeo più trafficato nel 2022, accogliendo 64,3 milioni di passeggeri e recuperando quasi il volume di traffico prepandemico (2019) (-6,2%). Londra Heathrow (61,6 milioni di passeggeri; -23,8% rispetto al 2019) si è classificato al secondo posto. Tuttavia, l'hub britannico ha recuperato la sua posizione di aeroporto europeo più trafficato a partire da novembre 2022. A seguire,

Quanto all'Italia, il panorama dell'aviazione è descritto nel sotto riportato comunicato stampa del Presidente di Assaeroporti (pubblicato sul sito web).

COMUNICATO STAMPA

Aeroporti italiani: nel 2022 passeggeri in crescita, gli scali del Sud e delle Isole guidano la ripresa del traffico verso i livelli pre-Covid Raggiunti i volumi 2019 per il cargo con Milano Malpensa leader nazionale. Il Presidente di Assaeroporti Borgomeo: “Le Istituzioni ci includano nel PNRR, a beneficiarne sarà l'intera filiera”

Roma, 31 gennaio 2023 - Sono stati 164,6 milioni i passeggeri transitati negli aeroporti italiani nel 2022, più del doppio del 2021, anno in cui, tra effetti della pandemia e restrizioni alla circolazione, i viaggiatori furono solo 80,7 milioni. Traffico aereo in ripresa dunque con volumi, per il sistema nazionale, pari all'85% di quelli del 2019. Nel corso del 2022, infatti, il gap rispetto ai 193 milioni di passeggeri pre-Covid si è progressivamente ridotto, passando dal -39% del primo trimestre al -12% del secondo, fino al record dei mesi estivi, -7%, seguito dal -9% degli ultimi tre mesi dell'anno.

Analizzando i dati per classi dimensionali in funzione dei flussi pre-pandemia, emerge che nel 2022 a trainare la ripresa del traffico aereo sono stati gli aeroporti medi e piccoli, molti dei quali hanno superato i livelli del 2019. Tra questi si segnalano gli scali di Milano Linate, Bari, Palermo e Napoli per la fascia tra i 5 e i 15 milioni di passeggeri; gli aeroporti di Brindisi, Alghero, Olbia e Torino per la categoria tra 1 e 5 milioni di passeggeri; gli scali di Foggia, Bolzano, Trapani, Grosseto, Cuneo, Perugia, Parma, Taranto, Lampedusa, Comiso, Pescara e Crotone per la classe con meno di 1 milione di passeggeri annui. Gli aeroporti con un traffico superiore ai 15 milioni di passeggeri sono invece caratterizzati da tassi di incremento meno marcati. Il divario sul 2019 è attribuibile principalmente al segmento intercontinentale che, dopo due anni di pandemia, ha ricominciato a crescere in maniera strutturale solo a partire dai mesi estivi del 2022.

l'aeroporto di Parigi-CDG (57,5 milioni di passeggeri; -24,5% rispetto al 2019) classificato alla terza posizione e seguita da Amsterdam-Schiphol (52,5 milioni di passeggeri; - 26,8% rispetto al 2019). Madrid (50,6 milioni di passeggeri | -18% vs. 2019) chiude la top 5 della classifica, superando Francoforte (48,9 milioni di passeggeri; -30,7% vs.2019). Guardando al futuro, [Olivier Jankovec] è cautamente ottimista: “C'è ancora molta incertezza sul 2023, anche a causa delle tensioni geopolitiche e del fatto che non è in vista la fine della guerra in Ucraina. Ma le prospettive del traffico stanno migliorando grazie all'allentamento della crisi di domanda con la riapertura della Cina, l'attenuazione dei timori di recessione per l'Europa e l'indebolimento dell'inflazione. Ciò dovrebbe aiutare a ridurre gli attuali divari di traffico e ad avvicinare più aeroporti ai loro volumi pre-pandemia”.

Variazione traffico passeggeri 2022 vs 2019 La TOP 5 degli aeroporti per fascia dimensionale

>15 mln pax annui (*)		tra 5 e 15 mln pax annui (*)		tra 1 e 5 mln pax annui (*)		< 1 mln pax annui (*)	
Malpensa	-26%	Linate	17,5%	Brindisi	13,6%	Foggia	1.721,4%
Fiumicino	-32,6%	Bari	11,9%	Alghero	10,3%	Bolzano	513,9%
		Palermo	1,4%	Olbia	6,3%	trapani	116,7%
		Napoli	0,5%	Torino	6,1%	Grosseto	81,6%
		Catania	-1,2%	Cagliari	-7,4%	Cuneo	73,4%

(*) Classi dimensionali definite in funzione del traffico 2019

In termini di numero di passeggeri transitati, tra i primi 10 scali del 2022 si sono posizionati: Roma Fiumicino con 29.360.613 (-32,6% vs 2019), Milano Malpensa con 21.347.652 (-26% vs 2019), Bergamo con 13.155.806 (-5,1% vs 2019), Napoli con 10.918.234 (+0,5% vs 2019), Catania con 10.099.441 (-1,2% vs 2019), Venezia con 9.319.156 (-19,4% vs 2019), Bologna con 8.496.000 (-9,7% vs 2019), Milano Linate con 7.719.977 (+17,5% vs 2019), Palermo con 7.117.822 (+1,4% vs 2019) e Bari con 6.205.461 (+11,9% vs 2019).

Analogo all'andamento dei passeggeri è stato, nel 2022, anche il trend dei movimenti aerei: sono stati 1.469.397, superando del 55% i valori del 2021 e raggiungendo il 90% di quelli del 2019. In crescita anche il cargo, che con 1.107.501 tonnellate di merci trasportate si è attestato a un +1,7% rispetto al 2021 e ad un +0,3% sul 2019. Lo scalo di Milano Malpensa, con oltre 720 mila tonnellate, conferma la leadership nazionale, processando il 70% delle merci avio del nostro Paese. "Stiamo assistendo ad una forte ripresa del traffico aereo in Italia, superiore a quella di molti Paesi europei - ha commentato il Presidente di Assaeroporti Carlo Borgomeo - soprattutto grazie ai risultati eccellenti della stagione summer. Fa particolarmente piacere che gli aeroporti del Sud e delle Isole, con oltre 51 milioni di passeggeri e un incremento del 2,2% sul 2019, recuperino i volumi pre-Covid così velocemente, a riprova di quanto il trasporto aereo sia centrale per i territori e la mobilità di persone e merci. Ci auguriamo che, altrettanto rapidamente, venga superata l'esclusione sostanzialmente ideologica del nostro comparto dal PNRR e che cresca l'attenzione al settore nel quadro dalle scelte politiche di sviluppo. Includere il comparto in un piano di rilancio significherebbe non solo aiutare i gestori ma soprattutto rimettere al centro della ripresa gli stessi passeggeri, contribuendo, in una delicata congiuntura economica, al finanziamento di operazioni che guardino anche alla sostenibilità".

Si ripartano ai fini di un benchmark in campo nazionale sotto un profilo numerico le tabelle pubblicate da Assaeroporti.

N.	Aeroporto	Passeggeri	% vs 2021	% vs 2019
1	Roma Fiumicino (^)	29.360.613	151,7	-32,6
2	Milano Malpensa	21.347.652	121,9	-26,0
3	Bergamo	13.155.806	103,4	-5,1
4	Napoli	10.918.234	135,5	0,5
5	Catania	10.099.441	64,9	-1,2
6	Venezia (^)	9.319.156	171,1	-19,4
7	Bologna	8.496.000	107,0	-9,7
8	Milano Linate	7.719.977	77,6	17,5
9	Palermo	7.117.822	55,5	1,4
10	Bari	6.205.461	88,7	11,9
11	Pisa	4.493.847	124,8	-16,6
12	Cagliari	4.396.594	59,6	-7,4
13	Torino	4.193.371	103,0	6,1
14	Roma Ciampino (^)	3.475.902	49,4	-40,9
15	Olbia	3.167.368	52,2	6,3
16	Brindisi	3.065.962	65,4	13,6
17	Verona (^)	2.982.060	104,4	-18,0
18	Treviso (^)	2.635.172	115,7	-19,0
19	Lamezia Terme	2.622.535	53,7	-11,9
20	Firenze	2.228.999	166,0	-22,4
21	Alghero	1.533.427	68,8	10,3
22	Genova	1.222.888	99,0	-20,4
23	Trapani	891.670	108,4	116,7
24	Pescara	715.690	87,7	1,7
25	Trieste	698.613	100,2	-10,8
26	Ancona	467.622	93,8	-4,5
27	Perugia	369.222	154,7	68,5
28	Comiso	364.735	82,9	3,9
29	Lampedusa	328.576	15,3	18,6
30	Rimini	214.851	222,0	-45,6
31	Reggio Calabria	202.386	37,1	-44,6
32	Crotone	170.898	79,0	0,7
33	Cuneo	160.189	95,9	73,4
34	Parma	116.720	20,9	55,6
35	Forli'	94.610	217,3	n/a
36	Bolzano	66.179	236,5	513,9
37	Brescia (^)	7.245	32,8	-57,4
38	Foggia	7.049	9.970,0	1.721,4
39	Grosseto	5.511	67,2	81,6
40	Taranto-Grottaglie	1.083	10,1	20,5
41	Salerno	0	n/a	n/a
	TOTALI	164.641.136	104,1	-14,7

N.	Aeroporto	Cargo (tons)	% vs 2021	% vs 2019
1	Milano Malpensa	721.255	-3,5	29,1
2	Roma Fiumicino (^)	140.604	38,8	-27,7
3	Bologna	58.605	16,9	20,0
4	Venezia (^)	47.585	7,6	-25,6
5	Brescia (^)	38.947	-1,7	26,9
6	Bergamo	20.827	-20,0	-82,5
7	Roma Ciampino (^)	14.777	-9,2	-19,9
8	Pisa	14.767	-3,2	13,5
9	Napoli	12.222	6,6	4,0
10	Catania	9.337	22,8	62,4
11	Ancona	7.592	10,1	8,1
12	Cagliari	6.767	1,1	59,1
13	Bari	2.430	1,2	6,9
14	Milano Linate	2.353	24,9	-69,0
15	Palermo	2.321	-24,6	99,1
16	Lamezia Terme	2.227	17,1	79,6
17	Genova	1.099	24,4	-59,2
18	Torino	949	-46,9	-71,5
19	Taranto-Grottaglie	908	-39,2	-88,0
20	Olbia	734	391,6	684,8
21	Verona (^)	653	-70,1	-43,4
22	Trieste	240	373,0	-13,2
23	Firenze	140	29,8	-21,5
24	Brindisi	71	294,4	545,5
25	Rimini	29	n/a	546,9
26	Reggio Calabria	26	254,3	-10,1
27	Lampedusa	11	-31,3	-40,8
28	Treviso (^)	9	-49,5	n/a
29	Pescara	7	-66,7	-97,5
30	Parma	5	-55,4	-80,7
31	Alghero	4	-60,3	28,3
32	Bolzano	0	n/a	n/a
33	Comiso	0	n/a	n/a
34	Crotone	0	n/a	n/a
35	Cuneo	0	n/a	n/a
36	Foggia	0	n/a	n/a
37	Forlì	0	n/a	n/a
38	Grosseto	0	n/a	n/a
39	Perugia	0	n/a	n/a
40	Salerno	0	n/a	n/a
41	Trapani	0	n/a	n/a
	TOTALI	1.107.501	1,7	0,3

Come confermato dalle tabelle sopra riportate e pubblicate da Assaeroporti, 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 (lo scalo di Milano Bergamo è nel Piano Nazionale degli Aeroporti elaborato da ENAC classificato quale aeroporto di interesse nazionale).

Inoltre, si ricorda che 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, stima che si reputa essere rilevante per comprendere il ruolo dello scalo nel contesto territoriale.

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.

I dati confermano come il 2022 sia l'anno della ripresa sia in termini di PIL che di posti di lavoro con un ritorno a valori che si avvicinano al 2019, seppure ancora mantenendo un certo gap.

Tabella 1 1 Impatto di SACBO sul territorio bergamasco (Fonte: ACI Europe - tabella pubblicata nel fascicolo di Bilancio SACBO 2022 e 2021).

IMPATTO	PIL 2022 (mln di €)	POSTI DI LAVORO 2022	PIL (mln di €) 2021	POSTI DI LAVORO 2021	PIL Delta '22-'21	IMPIEGO Delta '22-'21
Diretto	498,1	8.887	289,3	5.162	208,79	3.725
Indiretto	463,9	7.732	269,4	4.491	194,42	3.241
Indotto	166,2	6.221	96,6	3.613	69,67	2.608
Catalitico	2243,1	32.645	2243,1	32.645	0	0
TOTALE	3.371,29	55.485	2.898,41	45.911	472,88	9.574

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 2022: traffico passeggeri = 13.155.806; cargo (ton) = 20.827; passeggeri transfer = 0%; passeggeri di low cost = 96%; Stato = Italia; Scalo = BGYtraffico.

Tabella 1 2 Impatto di SACBO sul territorio bergamasco (Fonte: ACI Europe - tabella pubblicata nel fascicolo di Bilancio SACBO 2022 e 2019).

IMPATTO	PIL 2022 (mln di €)	POSTI DI LAVORO 2022	PIL (mln di €) 2021	POSTI DI LAVORO 2021	PIL Delta '22-'21	IMPIEGO Delta '22-'21
Diretto	498,1	8.887	571,1	10.189	-72,97	-1.302
Indiretto	463,9	7.732	531,8	8.864	-67,95	-1.132
Indotto	166,2	6.221	190,6	7.132	-24,38	-911
Catalitico	2243,1	32.645	2243,1	32.645	-0,01	0
TOTALE	3.371,29	55.485	3.536,60	58.830	-165,31	-3.345

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).

Uno studio condotto dall'Università di Bergamo - ITSM (Iccsai Transport and Sustainable Mobility Center) ad oggetto la connettività al PIL europeo degli aeroporti, ha evidenziato come uno dei maggiori impatti catalitici esercitato dall'aeroporto di Milano Bergamo a favore del proprio territorio è stato quello di portare ad un forte avvicinamento del territorio stesso al PIL europeo: entro le 4 ore di viaggio è aumentata la connettività al PIL europeo dal 38% al 88% dal 1997 al 2021 ed entro le due ore di viaggio addirittura dal 4% al 53%.

Se si considera un tempo di viaggio pari a sei ore prendendo il 2019 come anno di riferimento, la quasi totalità del PIL europeo è divenuto raggiungibile (97% contro il 47% del 1997).

Altro dato importante sempre riferito all'anno 2019 è quello che ha visto salire al 71% la quota di PIL raggiungibile con voli diretti rispetto al 10% del 1997.

I dati sono riportati comprovano ulteriormente la centralità dell'aeroporto di Milano Bergamo per il territorio di riferimento quale motore per l'economia.

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 2022, in continuità con gli anni precedenti, ha proseguito 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:

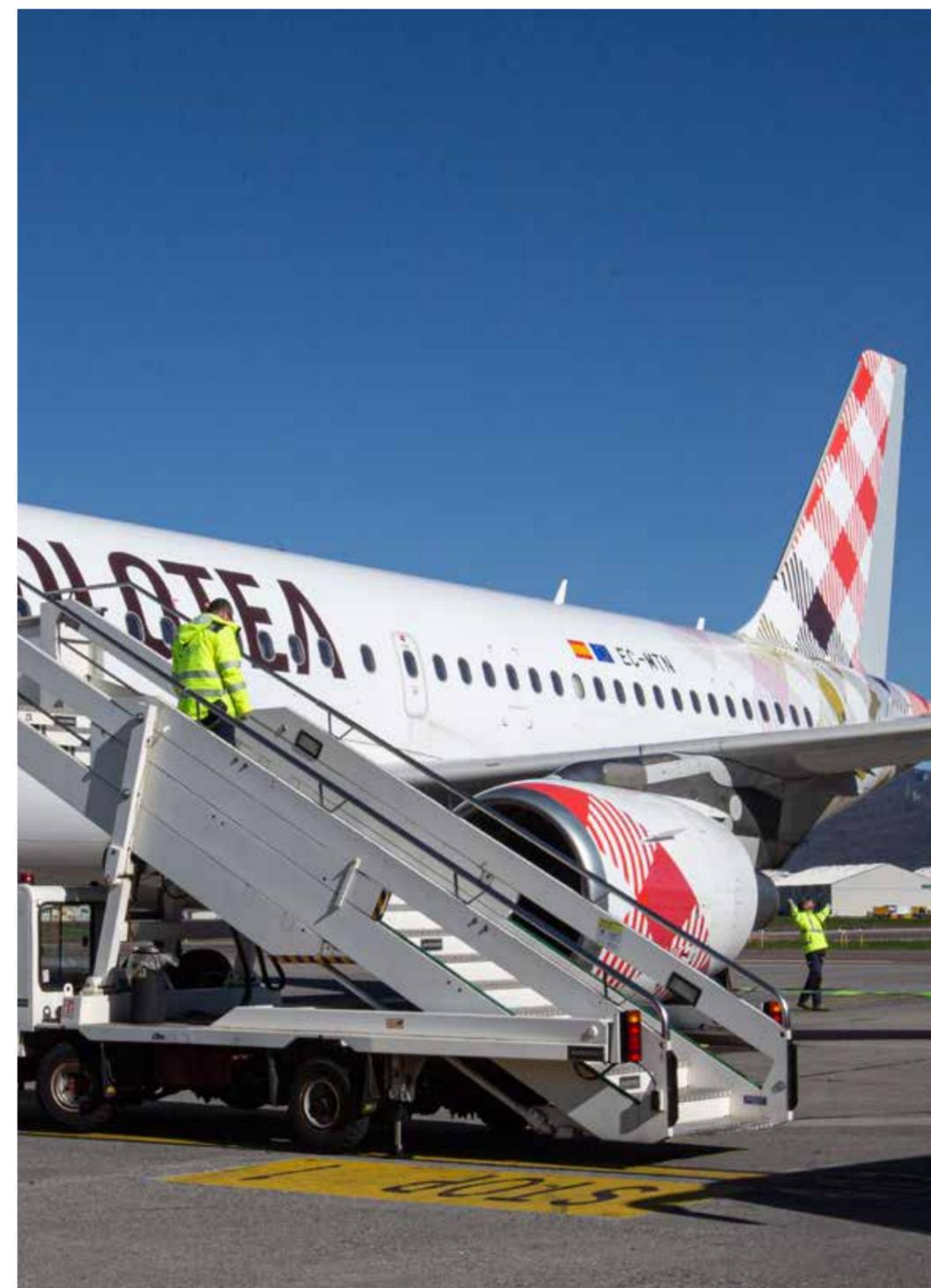
- Soci di SACBO:** SEA (Società Esercizi Aeroportuali S.p.A.), Intesa San Paolo, Comune di Bergamo, Camera di Commercio di Bergamo, Provincia di Bergamo, Banco BPM, Italcementi, Confindustria Bergamo, Aeroclub G. Taramelli.
- Dipendenti:** rappresentano l'elemento portante dell'intero sistema SACBO. 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:

- 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.
- 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 (PRM).
- Compagnie Aeree:** hanno un ruolo rilevante nel sistema di SACBO, sia per quanto riguarda il trasporto passeggeri che il trasporto merci.
- 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, imprese appaltatrici.
- 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.
- Affidatari:** sono coloro che, mediante un contratto di affidamento stipulato con il gestore aeroportuale, forniscono servizi diretti ai passeggeri o all'attività aeroportuale (rete retail e servizi).
- 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.
- 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.

- 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

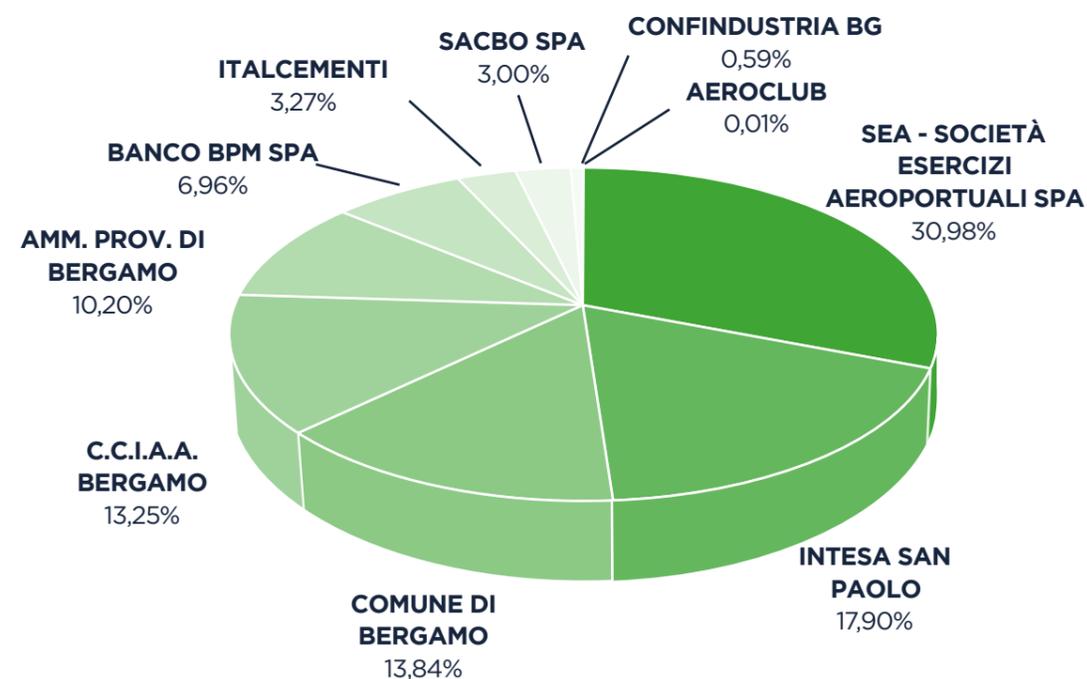
L'assetto istituzionale ed organizzativo esplicita gli elementi che identificano la realtà del Gruppo SACBO: gli organi istituzionali e la struttura organizzativa.

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 31.12.2022 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.

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 e 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 e Comitato Whistleblowing.

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.

Giova precisare che il consiglio di Amministrazione è parte attiva decidendo previo aggiornamento da parte della struttura interna in ordine ad azioni ed obiettivi in ambito della sostenibilità, oltre ad approvare il report di sostenibilità stesso.

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 anche nel report corrente 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. 231/2001, risulta così composto⁵ :

Presidente: Roberto Magri

Componenti: Remo Ceriotti (fino al 21 marzo 2022) Davide Bizzarri (dal 21 giugno 2022)

Rossella De Bartolomeo (dal 15 febbraio 2022)

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.

- **Il Comitato Etico** risulta così composto:
Presidente: Ettore Tacchini
Componenti: Emilio Bellingardi, Nicola Lamera, Roberto Rampinelli
- **Comitato Whistleblowing** costituito da:
Referente prevenzione della corruzione: Ilaria Citterio
Presidente del Comitato Etico di Gruppo: Ettore Tacchini
Componente dell'Organismo di Vigilanza: Davide Bizzarri

Referente per la prevenzione della corruzione e trasparenza: Ilaria Citterio

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 nomina del Referente per la prevenzione alla corruzione e della trasparenza, unitamente alla creazione di una "Sezione Speciale Anticorruzione" all'interno del Modello Organizzazione Gestione e Controllo ai sensi del D.lgs. 231/2001, rafforza ulteriormente il sistema di prevenzione alla corruzione inteso in senso ampio, che comprende 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), sia 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.

La Società BGY International Services S.r.l. ha come principale oggetto di attività la fornitura di servizi di assistenza a terra a passeggeri, alle merci e ai vettori aerei. BGYIS ha adottato un modello organizzativo societario tradizionale costituito dall'Assemblea dei Soci, dal Consiglio di Amministrazione e un Sindaco Unico. La revisione legale dei conti è affidata ad una Società di Revisione. L'attuale Consiglio di Amministrazione resterà in carica per il triennio 2020-2022 e fino all'approvazione del Bilancio dell'esercizio 2022. Gli organi sociali di BGYIS srl risultano così composti al 31.12.2022:

- **Consiglio di Amministrazione:**
Presidente: Emilio Bellingardi
Amministratore Delegato: Corti Amelia
Consigliere: Lamera Nicola
- **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:**
 Davide Bizzarri, 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: Davide Bizzarri
- **Referente alla prevenzione della corruzione**
 Ilaria Citterio

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. 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 4 e Figura 1 5).

Nell'anno 2022 entrambi gli organigrammi di SACBO e di BGYIS non hanno subito modifiche rispetto all'anno precedente. La descrizione dei ruoli ed attribuzioni in capo a ciascuna ed unità aziendale specie con riferimento per quanto qui maggiormente interessa ai temi della sostenibilità sarà approfondito nelle sezioni di riferimento che per tematica riguardano le competenze delle varie aree aziendali.

Figura 1-4 Organigramma generale SACBO

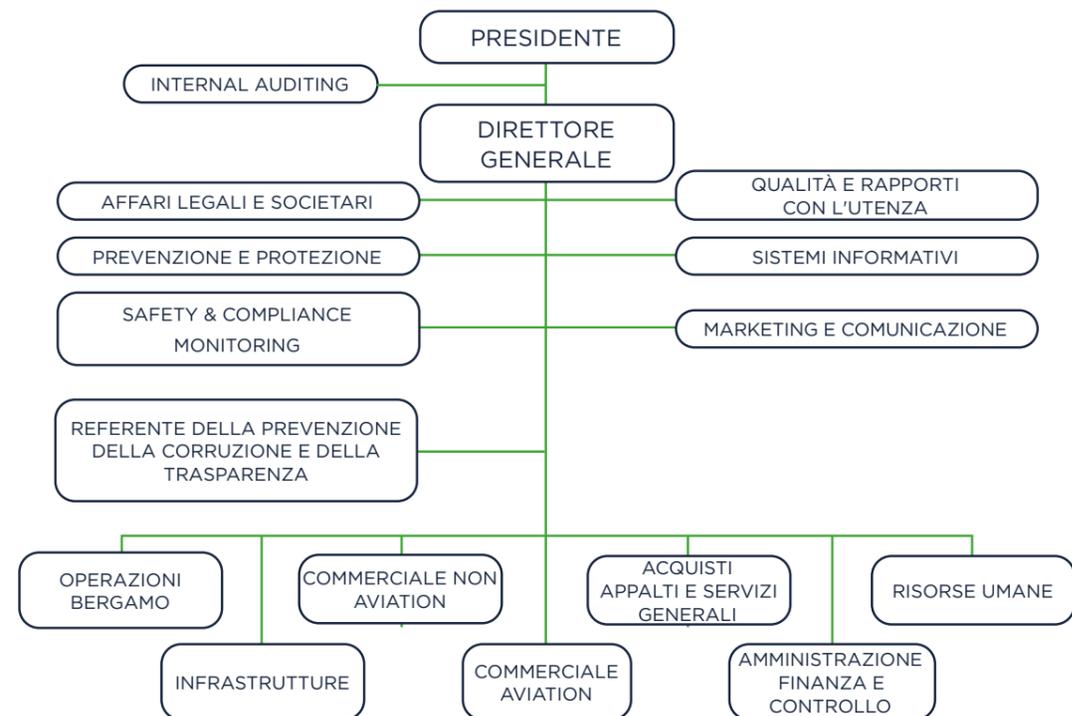
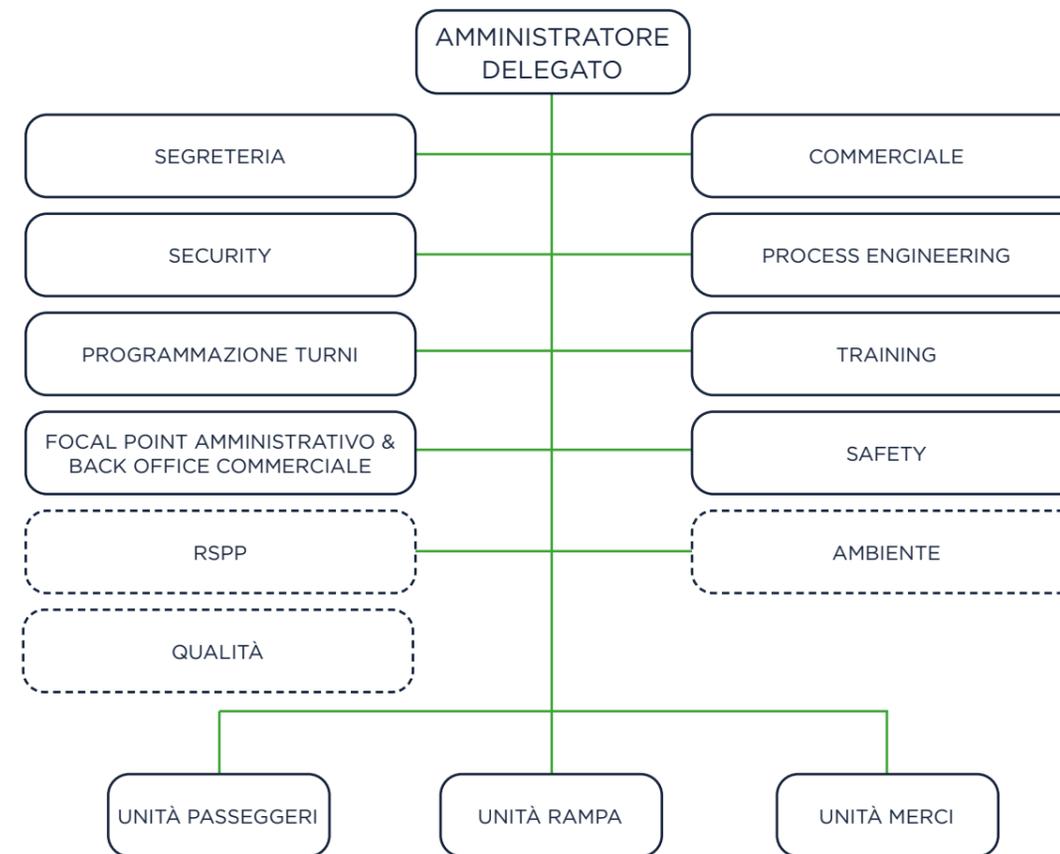


Figura 1 5 Organigramma generale BGYIS



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 in relazione a cui è stato emesso il Decreto di compatibilità ambientale dal Ministero della Transizione Ecologica a settembre 2022. 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.

SACBO ha individuato tre “Ambiti di rapporto”:

- 1) **Opera e Territorio:** inteso come il complesso delle relazioni intercorrenti tra le infrastrutture aeroportuali, considerate nella loro consistenza fisica ed operativa, e il territorio che le ospita. L’insieme di queste relazioni sono orientate all’erogazione di un servizio efficiente e alla generazione di effetti positivi in termini di qualità dell’ambiente e della vita delle collettività locali;
- 2) **Proponente e collettività locali:** rispettivamente identificati in ENAC e società di Gestione per quanto attiene al proponente, e negli enti territoriali locali, assunti quali espressione delle collettività;
- 3) **Progetto e analisi ambientale:** con riferimento al rapporto tra il processo di redazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale e quello di elaborazione del relativo Studio di Impatto Ambientale. Nello specifico SACBO ha deciso di seguire un sistematico confronto tra il Piano di Sviluppo e l’impatto ambientale, tale da garantire un processo interattivo di verifica tra le scelte e i risultati.

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

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

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

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

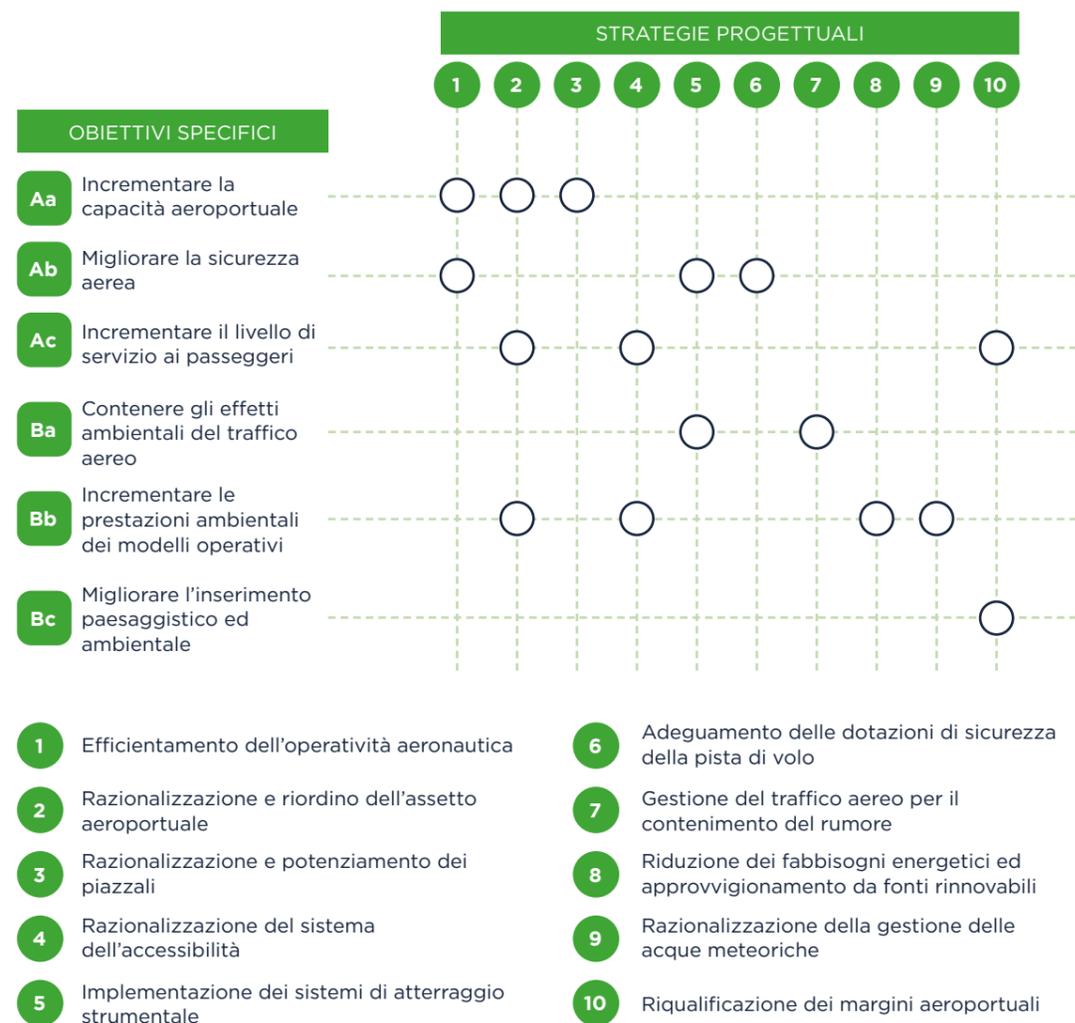
OBIETTIVI STRATEGICI GENERALI	SOTTO-OBIETTIVI STRATEGICI	STRATEGIE OPERATIVE
SODDISFAZIONE DELLA DOMANDA E QUALITA' DEL SERVIZIO	<ul style="list-style-type: none"> • Incrementare la capacità aeroportuale • Migliorare la sicurezza aerea • Incrementare il livello di servizio ai passeggeri 	<ol style="list-style-type: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

Come evidenziato dalla Tabella 1 3, le strategie operative elencate sono le modalità operativo-gestionali per raggiungere uno o più dei sotto-obiettivi strategici individuati. Ad esempio, la strategia operativa numero 2, “Razionalizzazione e riordino dell’assetto aeroportuale”, è funzionale al raggiungimento di tre dei sotto-obiettivi strategici riferibili ad entrambi gli obiettivi generali: 1) incrementare la capacità aeroportuale; 2) incrementare il livello di servizio ai passeggeri; 3) incrementare le prestazioni ambientali dei modelli operativi. A questo riguardo, lo schema seguente, fornisce un resoconto più dettagliato delle interrelazioni tra strategie e obiettivi strategici (Figura 1 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 1-5 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.

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



- **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 4).

I numeri indicati nella tabella riferiti al 2022 rilevano un ritorno pressoché ai dati del 2019 (salvo il courier, che aveva già visto indipendentemente dalla pandemia un ridimensionamento per ragioni correlate a diverse scelte strategiche di uno dei vettori operanti presso lo scalo).

Tabella 1-6 Dati attività aviation

	2020	2021	2022	VAR % '2021	Var % 2020
PASSEGGERI	3.833.063	6.467.295	13.155.806	103,4%	243,2%
LINEA	3.792.897	6.394.827	13.022.680	103,6%	243,3%
CHARTER	35.163	65.750	120.956	84,0%	244,0%
ALTRI	3.391	4.593	9.596	108,9%	183,0%
AVIAZIONE GENERALE	1.612	2.125	2.574	21,1%	59,7%
MOVIMENTI AEROMOBILI	38.668	51.879	88.846	71,3%	129,8%
LINEA	31.844	46.066	82.291	78,6%	158,4%
CHARTER	309	563	952	69,1%	208,1%
COURIER	3.602	1.955	1.571	-19,6%	-56,4%
DIROTTATI E POSIZIONAMENTI	1.918	2.019	2.693	33,4%	40,4%
AVIAZIONE GENERALE	995	1.276	1.339	4,9%	34,6%
MERCI (KG)	51.542.890	26.043.792	20.826.554	-20,0%	-59,6%

1.7 TRASPARENZA, LEGALITÀ E GOVERNANCE



In considerazione della centralità del tema in oggetto, si ritiene opportuno fornire un aggiornamento all'anno 2022 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 BGYIS

SACBO e BGYIS 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.16), al fine di recepirne le novità normative, in data 27 settembre 2022.

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

Scopo primario dell'adozione di un MOGC da parte di entrambe le Società del Gruppo è quello di prevenire comportamenti illeciti, da parte dei propri amministratori, dipendenti e vari collaboratori, attraverso l'adozione di protocolli di prevenzione delineati per limitare il potenziale rischio di accadimento dei reati contemplati nel 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 hanno adottato ai sensi del D.lgs. 231/2001.

Ai 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 BGYIS, 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 BGYIS

Il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo delle Società del Gruppo è governato da un proprio organismo di controllo chiamato Organismo di Vigilanza (di seguito 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 2022, 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 BGYIS, 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.

In ottemperanza ai principi contenuti nel Mandato dell'Internal Audit, approvato dal Consiglio di Amministrazione di SACBO nel corso dell'esercizio 2022, sono state pianificate e svolte le attività di auditing al fine di verificare che i processi di gestione dei rischi aziendali, di controllo e di governance in essere siano adeguati e garantiscano la coerenza con il Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi e con il Modello di Organizzazione Gestione e Controllo di SACBO. La funzione di Internal Audit non ha responsabilità operativa o decisionale e riporta al Presidente del CdA affinché non sia compromessa la propria indipendenza, imparzialità e obiettività delle valutazioni espresse. Inoltre, l'Internal Auditing ha il compito di assistere la Società nel raggiungimento dei propri obiettivi tramite un approccio professionale sistematico, orientato a fornire servizi a valore aggiunto in ogni area di sua competenza nell'ottica di un miglioramento continuo, in particolare verifica: l'affidabilità e l'integrità delle informazioni contabili e gestionali (financial audit); l'efficienza e l'efficacia dei processi aziendali e delle risorse ad essi allocate (operational e strategic audit); la conformità dei processi e delle operazioni alle leggi, normative di vigilanza, regolamenti; politiche, piani e procedure interne (compliance); la salvaguardia e il valore delle attività e del patrimonio aziendale (attività di consulenza).

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 (Amministratori e componenti degli organi sociali, tutto il personale dipendente e tutti coloro che instaurano con rapporti e relazioni con la Società) 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 è stato rivisto in un'ottica di Gruppo.

Il Codice Etico si pone infatti come obiettivi il rispetto e l'adeguamento ai valori di cui è espressione e il raggiungimento della massima efficienza nei rapporti interni (vertice aziendale, management, dipendenti) ed esterni al Gruppo (impresa e mercato), al fine di favorire indirizzi univoci di comportamento assicurando che i valori etici fondamentali - legalità, trasparenza, integrità e lealtà - costituiscano l'elemento base della cultura aziendale del Gruppo stesso.

SACBO e BGYIS si conformano a tali requisiti perseguendo l'obiettivo primario di assumere, ad ogni livello ed in ogni circostanza, azioni e iniziative che siano improntate alla scrupolosa osservanza di principi comportamentali quali: serietà, credibilità, lealtà, correttezza nei rapporti e 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.

È, pertanto, indispensabile che ciascuno operi, nell'ambito della propria funzione e ruolo, con massima trasparenza, privilegiando allo stesso tempo 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 ISO 45001;
- Rischio ambientale, con monitoraggio degli aggiornamenti normativi e del Sistema di Gestione Ambientale certificato ISO 14001;
- Tematiche di cybersecurity con monitoraggio delle normative di settore e dell'applicazione del Sistema di Gestione della Sicurezza delle Informazioni certificato ISO 27001.

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

L'integrazione di aspetti qualitativi e quantitativi permette di rendere il processo di valutazione il più possibile oggettivo 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 quelle 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 (Rp) 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: $Rp = P \times G$.

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, testandone la congruità e funzionalità, o implementabili, fino al raggiungimento di un livello di rischio ritenuto accettabile.

La definizione del rischio residuo permette infatti di individuare quali attività o processi sono più esposti alla potenziale commissione di un reato. La classificazione in fasce di gravità, garantita dalla matrice risultante, consente così di individuare congruamente le priorità di attuazione delle azioni di mitigazione del rischio e, quindi, le aree e i processi sui quali è necessario intervenire prioritariamente.

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

Compliance Aziendale Modello di Prevenzione della Corruzione di SACBO e BGYIS

L'Unità Affari Legali e Societari della Società svolge attività trasversali e di supporto a tutte le unità aziendali e a tutta la comunità aeroportuale su tematiche legali afferenti agli obblighi derivanti dalle norme di legge e dallo Statuto Sociale fornendo supporto nell'analisi e nella revisione delle procedure aziendali, con riguardo ai profili legali e per le tematiche di competenza. Favorisce inoltre il regolare funzionamento degli organi societari.

La Responsabile dell'Unità è nominata Referente per la Prevenzione alla Corruzione e Trasparenza, è anche membro del Comitato Whistleblowing ed è membro del Comitato Data Protection.

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, e con il Comitato Etico per gli aspetti di competenza;
- Dare attuazione alle prescrizioni normative del D.lgs. 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.

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 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 SACBO, come previsto dalla Direttiva UE 2019/1937 riguardante "la protezione delle persone che segnalano violazioni del diritto dell'Unione", garantisce un elevato livello di protezione del whistleblower, che effettua segnalazioni non solo su 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 BGYIS, all'inizio dell'esercizio 2019, ha a sua volta recepito le novità normative introdotte dalla Legge 179/2017, facendo propria la Procedura Whistleblowing di SACBO, già concepita in ottica di Gruppo societario, estendendo così l'opportunità di denuncia delle condotte illecite a violazione del MOGC in tutte le sue componenti agli stakeholder dell'intero Gruppo.

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

Obblighi di Trasparenza di SACBO

Tra gli strumenti di prevenzione fondamentali introdotti dalla legge n. 190/2012, vi è la "trasparenza", nel senso di pubblicità delle informazioni. Tale norma, e la relativa necessità di trasparenza, persegue due finalità di fondo: in primo luogo, garantire il buon andamento dell'amministrazione, che è strettamente legato al diritto dei cittadini di conoscere come l'amministrazione 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 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 BGYIS

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

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

1. Controllo, esercitato da un Data Protection Officer esterno, nominato attraverso una delibera del Consiglio di Amministrazione, avente il compito di informare, fornire consulenza, sorvegliare l'osservanza del Regolamento e interfacciarsi con l'Autorità Garante quando necessario.
2. Indirizzo e Governo, funzione svolta da un Comitato Data Protection, costituito per le due Società 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 al trattamento dei dati personali e garantisce l'applicazione e il costante aggiornamento del Modello organizzativo privacy adottato.
3. Esecuzione, affidata ai Referenti interni del trattamento, ovvero i Direttori o Responsabili di unità aziendali, e dai loro incaricati, i quali, a seguito di opportuna formazione, vengono incaricati direttamente dal delegato del Titolare del trattamento con una formale lettera di nomina che li responsabilizza nella gestione e nella tutela dei dati personali trattati all'interno dei rispettivi processi aziendali.

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).

ISO 27001

Ad integrazione del Modello Organizzativo Privacy implementato, le Società del Gruppo possono contare sulle best practices per garantire la sicurezza dei dati, acquisite nel contesto della certificazione secondo lo standard ISO 27001.

Nel processo di certificazione, le Società hanno perseguito l'ottimizzazione dell'attività di comunicazione e degli strumenti utilizzati, ed all'implementazione della verifica dell'attività informativa a tutela della correttezza, qualità e, ove necessario, riservatezza dell'intera serie di dati che sono oggetto della propria attività.

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, già certificati in accordo alle norme ISO 9001, ISO 14001 e ISO 45001, riducendo i rischi all'interno dell'organizzazione, e che definiscono l'efficacia del sistema di gestione, soddisfacendo e dimostrando, allo stesso tempo, conformità ai clienti, ai partner commerciali ed organismi di controllo.

Comitato Guida per la sicurezza delle informazioni digitali

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.

SACBO ha sviluppato una strategia di cybersecurity management secondo un approccio integrato multilivello (operativo, gestionale e strategico) per la continuità operativa, la sicurezza delle informazioni e la data protection, valutando consapevolmente le decisioni di investimento nella selezione e protezione degli strumenti tecnologici, tenendo conto degli interessi degli stakeholder, della natura, delle dimensioni e dell'assetto organizzativo della Società, del framework legale nonché del rapporto tra investimenti necessari, benefici attesi e gestione dei rischi.

Nell'ambito di tale strategia, nell'anno 2022 di un comitato da hoc: "Comitato Guida Aziendale della Cybersecurity", che assicura la continua idoneità, adeguatezza ed efficacia delle attività di indirizzo, coordinamento strategico e controllo rispetto agli obiettivi di cybersecurity e si è dotata di un Advisory Team multidisciplinare, che riunisce le opportune competenze di natura legale e tecnologica in grado di supportare uno sviluppo organico e qualificato della gestione della sicurezza delle informazioni. L'istituzione del comitato è stata conseguente alla approvazione di policy interna per la sicurezza delle informazioni digitali a ottobre 2022.

Dette strutture e risorse, unitamente a quelle interne, assicurano l'implementazione dei controlli di sicurezza altresì in ambito operations ed ingegnerizzazione dei sistemi, attraverso:

- l'individuazione di una strategia di gestione dei rischi che parta da un processo di analisi e valutazione degli stessi, tenendo in debita considerazione la gestione e il controllo degli asset e della supply chain in relazione ai processi critici di business e confluisca nell'implementazione di misure di mitigazione volte alla protezione dei processi di business e degli assetti tecnologici aziendali;

- la definizione di politiche, processi e standard di sicurezza informatica da applicare all'interno dell'organizzazione per dare attuazione ad attività di esecuzione e analisi di correlazioni tra anomalie ed eventi di sicurezza, di piani di risposta agli eventuali incidenti di sicurezza informatica e di azioni di mitigation che consentano di contenerne l'impatto e assicurare un pronto ripristino delle funzionalità dei sistemi e dei servizi offerti;
- l'esecuzione di attività di monitoraggio on-going delle performance di sicurezza attraverso la definizione di KPI con riguardo sia alla realizzazione degli obiettivi programmatici individuati sia ai presidi di controllo implementati.

SACBO attribuisce inoltre fondamentale importanza alla cybersecurity awareness per la diffusione della cultura di sicurezza tra gli end-user. In questa prospettiva, garantisce e sostiene la crescita trasversale della consapevolezza sui rischi cibernetici promuovendo iniziative di sensibilizzazione e training.

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.

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 Gruppo 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.

Il Sistema di Gestione verrà approfondito al paragrafo 3.3.5; si precisa già in questo paragrafo introduttivo come SACBO abbia 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.

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 fondamentalmente sulla valutazione del rischio. Tale valutazione può essere compresa da ognuno di noi, riflettendo sulla vita di tutti i giorni: ogni volta che camminiamo per strada o che guidiamo un mezzo, ogni decisione su come agire è conseguente ad una inconscia valutazione del rischio, ovvero, 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 (ICAO) 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; ecc.). 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, ecc.), 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 Internazionale dell'Aviazione Civile (ICAO) 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.

Per l'anno 2022 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.

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 realizzato un nuovo progetto innovativo, teorizzato già nel 2021, di divulgazione ed informazione, con numerose iniziative di natura eterogenee volte 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 del Territorio (si pensi al costante e continuo dialogo con il sistema di Protezione civile e i diversi soggetti sanitari territoriali, 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.

Quanto ad un altro aspetto centrale della sicurezza, quello della sicurezza informatica, si evidenzia come il Gruppo abbia sempre posto una grande attenzione al tema: 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 sono stati realizzati diversi sistemi per aumentare il livello di sicurezza aeroportuale.

Per la protezione perimetrale dell'area sterile aeroportuale, sono state introdotte soluzioni tecnologiche all'avanguardia, tramite l'utilizzo dell'Intelligenza artificiale, così da prevenire intrusioni a carattere illecito.

Sono state ulteriormente sviluppate la control room SACBO e il Centro Operativo delle Emergenze, con la previsione di nuovi applicativi ad alta affidabilità che permettono agli operatori una visione dinamica di tutti i sistemi di sicurezza in uso e al contempo una puntuale ed efficace gestione del dispositivo di sicurezza.

Ancora, anche per l'allestimento del nuovo varco doganale in area Nord è stato scelto di installare l'innovativo sistema di "Vehicle Inspection UVEYE" che permette al personale di sicurezza un'analisi istantanea del sotto-scozza dei mezzi che accedono all'area airside.

In tema ambientale, si declinano 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 il 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 2018 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 dell'Aeroporto.

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/>.

Nel PSA2030 è prevista l'indizione di un nuovo aggiornamento della valutazione epidemiologica.



← TOILETS  IMBARCHI  Gates **A-B** →

→
 RITIRO BAGAGLI
Baggage claim

→
USCITA
Exit

→
TUTTI GLI IMBARCHI
 *All gates*

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 e BGYIS 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:

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

Nell’ambito dei report di sostenibilità il valore aggiunto (di seguito anche 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".

Si precisa che si è tenuto un benchmark di riferimento al quadriennio e non al solo triennio per poter aver un confronto effettivo atteso che il 2020 e il 2021 sono stati anni particolari in conseguenza della pandemia sanitaria.

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'esercizio⁶, 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.

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

La tabella successiva sintetizza la creazione e la distribuzione di valore aggiunto in SACBO per gli anni dal 2019 al 2022.

Tabella 2 1 Creazione e Distribuzione di Valore Aggiunto

	2019	2020	2021	2022
CREAZIONE DEL VALORE AGGIUNTO				
VALORE DELLA PRODUZIONE (+)	164.864.162	64.294.323	92.627.082	172.675.672
<i>Ricavi Aviation Gestore</i>	92.239.818	34.063.736	50.215.058	95.083.315
<i>Ricavi Commerciali</i>	46.530.934	16.526.970	23.361.136	47.480.690
<i>Ricavi per assistenza passeggeri, merci e vettori aerei</i>	23.675.427	12.395.530	16.715.399	26.635.498
<i>Altri ricavi e proventi</i>	2.388.645	1.302.837	2.230.452	3.289.065
<i>Interessi Attivi</i>	29.338	5.250	105.039	187.105
COSTI INTERMEDI DELLA PRODUZIONE (-)	84.960.084	47.537.496	59.778.926	95.758.566
<i>Costi per acquisizione di servizi</i>	80.681.817	43.975.912	56.526.840	91.040.193
<i>Costi per consumi di materie prime</i>	2.122.999	1.456.725	1.927.571	2.954.924
<i>Costi per godimento beni di terzi</i>	1.071.829	761.520	400.521	424.454
<i>Accantonamenti</i>	693.117	545.447	477.355	1.181.101
<i>Oneri diversi di gestione</i>	407.596	864.888	536.837	324.558
<i>Altri oneri finanziari</i>	4.293	2.579	5.128	4.464
<i>Variazione rimanenze</i>	(21.566)	(69.575)	(95.327)	(171.128)
VALORE AGGIUNTO ORDINARIO LORDO	79.904.078	16.756.827	32.848.157	76.917.106
Componenti straordinari di reddito	190.248	418.762	966.092	(84.228)
<i>Ricavi non ricorrenti</i>	377.155	582.290	1.210.692	229.154
<i>Costi non ricorrenti</i>	186.907	163.527	244.600	313.382
VALORE AGGIUNTO GLOBALE LORDO	80.094.326	17.175.589	33.814.248	76.832.878
DISTRIBUZIONE DEL VALORE AGGIUNTO				
Personale	29.087.524	22.268.554	23.242.688	30.857.455
<i>Costi del personale</i>	29.197.931	22.289.506	23.242.688	30.857.455
<i>Recupero costi del personale</i>	(110.407)	(20.952)	-	-
Amministrazione Pubblica	7.950.691	(6.112.852)	(18.301.779)	932.223
<i>Imposte sul reddito</i>	6.893.511	(6.988.458)	(662.812)	1.561.131
<i>Imposte e tasse in B7</i>	119	151	66	55
<i>Imposte e tasse in B14</i>	1.130.975	1.044.779	1.105.174	1.144.255
<i>Contributi Ricevuti</i>	(73.915)	(169.324)	(18.744.207)	(1.773.219)
Amministrazione Pubblica (Canoni Concessori)	10.696.600	2.769.322	4.436.800	10.019.761
<i>Canone Concessorio Aeroportuale</i>	10.212.773	2.596.834	4.229.631	9.566.700
<i>Canone Concessorio Servizi Sicurezza</i>	479.327	167.988	202.669	448.561
<i>Canone Concessorio Rogge</i>	4.500	4.500	4.500	4.500
Terzi Finanziatori	584.861	941.011	1.558.334	2.399.313
<i>Interessi Passivi</i>	584.861	941.011	1.558.334	2.399.313
Soci Azionisti	-	-	-	-
<i>Dividendo Distribuito</i>	-	-	-	-
Comunità	153.600	313.800	6.950	50.200
<i>Erogazioni</i>	153.600	313.800	6.950	50.200
Azienda	31.621.049	(3.004.246)	22.871.256	32.573.926
<i>Ammortamenti e svalutazioni</i>	15.617.843	17.591.598	21.649.690	23.128.002
<i>Accantonamento a riserva di Patrimonio</i>	14.849.675	(19.058.322)	1.263.362	6.237.491
<i>Utile netto BGY International (al netto delle rettifiche da consolidamento)</i>	1.153.530,99	(1.537.522,00)	(41.796,00)	3.208.433
TOTALE DISTRIBUITO	80.094.326	17.175.589	33.814.248	76.832.878

Come evidenziato nel prospetto sopra riportato il Gruppo ha continuato a generare valore nonostante l'attività sia stata fortemente condizionata dalla pandemia Covid-19. Nel 2022, grazie alla forte ripresa del traffico aereo registrato sullo scalo di Bergamo il Valore Aggiunto Lordo complessivo è risultato pari a 76.832.878 Euro, ritornando in tal modo su valori simili a quanto consuntivato nel 2019 ante-pandemia.

Nel 2022 il Gruppo ha contabilizzato a Bilancio contributi pubblici a fondo perduto per circa 1,5 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). Detto contributo è interamente di competenza della Società controllata BGY International Service.

La Tabella 2 1 sopra riportata mostra come una rilevante 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 2022 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 3.2.2) e l'indicatore "Increase of Vendor in Approved Vendor list" (trattato nel paragrafo 3.6.1) sono stati considerati come indicatori ESG (Environmental Sustainability Governance) ed il loro mantenimento costituisce il raggiungimento degli obiettivi contrattualizzati.

Nel 2022, grazie ai positivi risultati economici raggiunti dal Gruppo, la quota di Valore Aggiunto destinato alla comunità attraverso erogazioni liberali è tornata a crescere.

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 2019; 651.421 euro nel 2020; 318.589 euro nel 2021; 285.500 nel 2022). 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 e 2022 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: paragrafo O), dedicato al Territorio.

Infine va segnalato che dopo tre esercizi consecutivi in cui non erano stati distribuiti dividendi, l'Assemblea degli Azionisti ha deliberato la distribuzione del 50% dell'utile netto di Sacbo Spa per un importo pari a Euro 3.118.745.

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

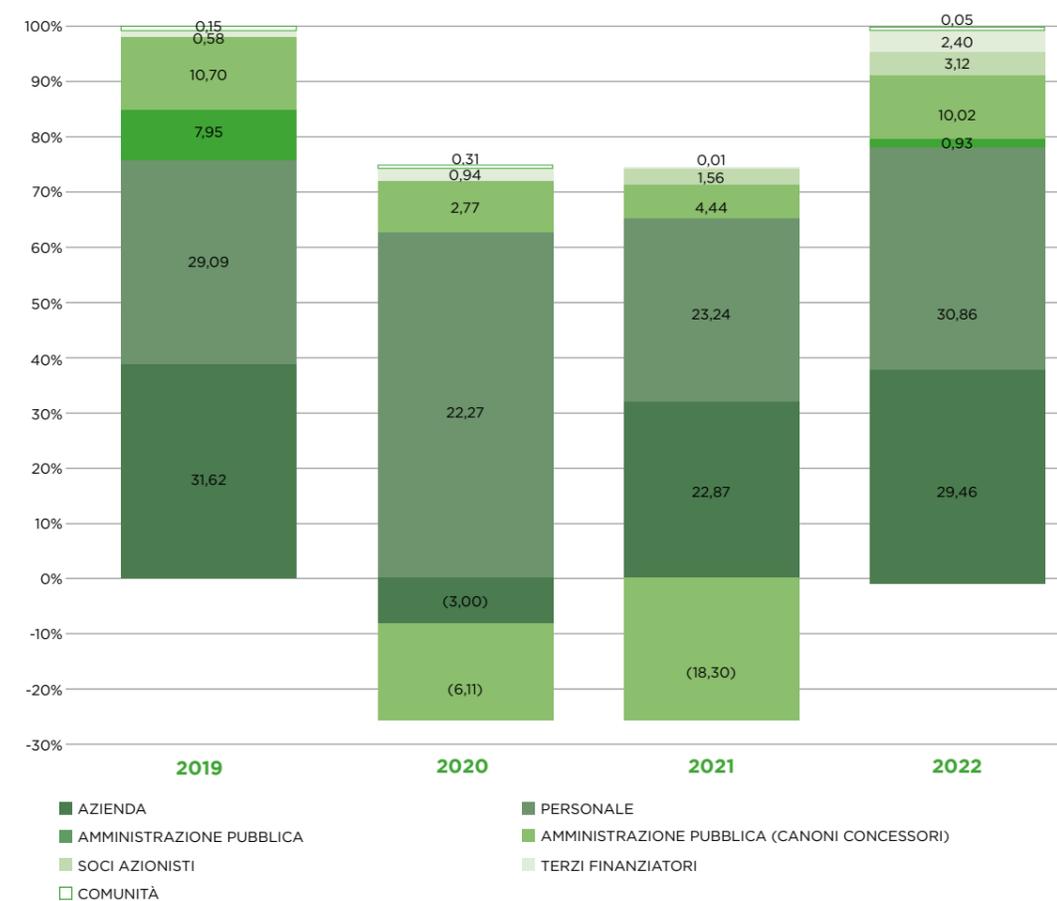


Grafico 2 2 Andamento della redistribuzione per i vari stakeholder (valori in Mil. di euro)

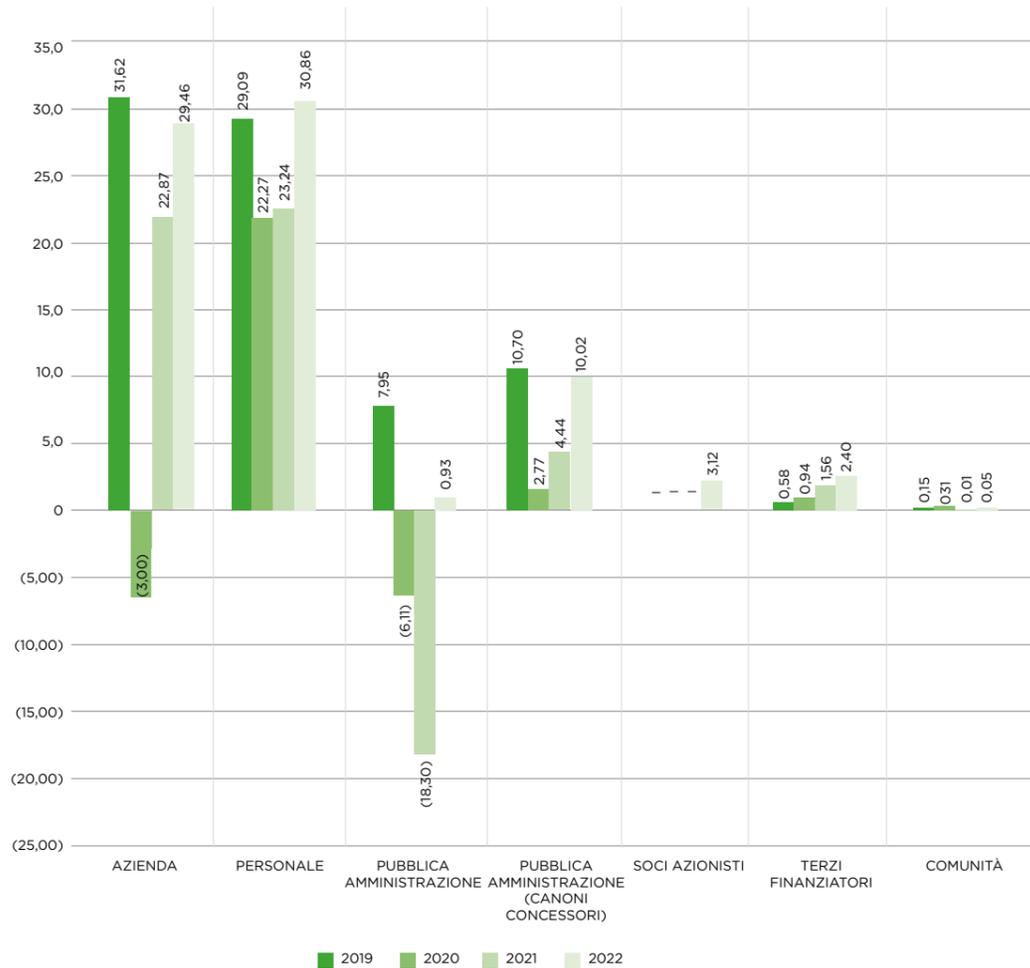
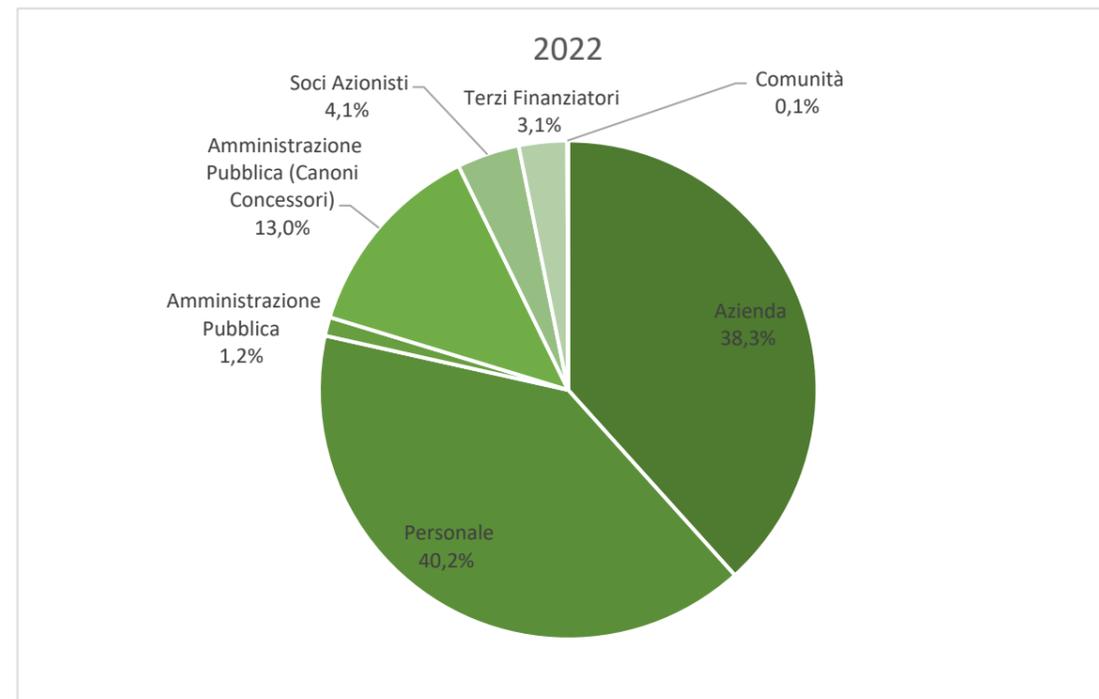


Grafico 2 3 Ripartizione percentuale del valore aggiunto nel 2022 tra gli stakeholders





↑ IMBARCHI A1 - A6
Gates A1 - A6 ✈️

TOILETS ↑
♿️

AREA FUMATORI
Smoking area

A6

A5

A3 A4

TOILETS
IMBARCHI A1 - A6
AREA FUMATORI

PRIORITY
←

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 il Gruppo 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 dal Gruppo 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 del Gruppo SACBO.

3.1 INTRODUZIONE

Come indicato nella sezione metodologica, il modello di rendicontazione per il Report di Sostenibilità 2022 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 economiche, 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 quattro 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'efficientamento delle attività operative del servizio di trasporto aereo e la salvaguardia del territorio e di ciascuna delle risorse ambientali interessata dai propri processi.

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

L'indagine della materialità svolta nel 2022 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.

Le tematiche ambientali sono trasversali a tutte le unità e a tutta la comunità aeroportuale; i profili ambientali che necessitano di azioni e si compongono di una serie di adempimenti sono gestiti da un'apposita Unità aziendale: Unità Ambiente e Territorio. L'unità si occupa sia degli adempimenti operativi che di quelli di natura amministrativa e normativa.

L'Unità Ambiente e Territorio è inquadrata nell'ambito della Direzione Infrastrutture, così riuscendo ad avere una diretta e completa conoscenza di ogni progetto che riguarda lo sviluppo dello scalo in termini infrastrutturali e così consentendo di fornire il proprio apporto per le tematiche ambientali per i nuovi interventi in corso; nonché gestendo direttamente i progetti più strettamente connessi all'ambiente (a titolo esemplificativo interventi di mitigazione con focus particolare ai bandi di mitigazione presso le abitazioni dell'intorno aeroportuale, la realizzazione di impianto fotovoltaico).

È sempre in capo all'Unità Ambiente e Territorio gestire i procedimenti autorizzatori inerenti le tematiche ambientali quali la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale per il Piano di Sviluppo Aeroportuale, la Valutazione Ambientale Strategica per il Piano di zonizzazione acustica aeroportuale ovvero le singole autorizzazioni come quelle per gli scarichi e le emissioni in atmosfera ovvero per le autorizzazioni per le movimentazioni di terre e rocce da scavo.

La stessa unità che si occupa anche dei rapporti con il Territorio e con gli Enti di riferimento per le tematiche ambientali anche in termini di partecipazioni a iniziative, convegni ed eventi (con ACI Europe, ovvero con l'università di Bergamo). È il responsabile dell'unità Ambiente e Territorio ad essere presente in rappresentanza di SACBO in seno alla Commissione Aeroportuale.

L'unità Ambiente, gestendo integralmente tutti i profili ambientali sia di SACBO che di BGYIS, crea una sinergia strategica e funzionale, come avviene per altri ruoli aziendali quali RSPP e Qualità.

Parimenti è importante la collaborazione e il supporto per ogni progetto e azione ove emergano aspetti ambientali, anche se non strettamente attinenti alla Direzione infrastrutture e quindi afferenti ad altra funzione aziendale.

È la medesima unità che redige il Report di Sostenibilità in una prima bozza interna, coordinando il lavoro di stesura in una prima fase con le varie funzioni aziendali coinvolte con apposite riunioni e interlocuzioni per poi condividere il documento con il Gruppo di lavoro interno dedicato.

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** 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 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 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 che si ispira agli stessi principi di quello adottato dalla capogruppo, condi-

videndone, per quanto di sua competenza, obiettivi e impostazioni e conformando la propria politica ambientale a quella di SACBO.

La politica ambientale della controllante SACBO è **accessibile al pubblico**, a tutte le parti interessate e a chiunque ne faccia richiesta, e sono state divulgate tramite il sito web⁷.

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

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

Un aspetto imprescindibile e strettamente correlato al Sistema di Gestione 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, 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 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 2022 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 hanno superato la verifica annuale di rispondenza in maniera puntuale, efficace ed efficiente ai requisiti richiesti.

Il Gruppo vanta anche il raggiungimento del terzo livello 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: le performance, la certificazione ACA e la sfida di nuovi progetti.

Alle certificazioni anzidette è stato inoltre aggiunto, a decorrere dalla fine del 2021, 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

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

protocollo europeo predisposto dalla ECF (**European Cyclists Federation**). Per l'approfondimento si veda il successivo paragrafo 3.2.4.

3.2.3 Procedure di Valutazione Ambientale in corso

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

Le procedure di valutazione ambientale⁸, previste dal Testo Unico dell'Ambiente (D.lgs. 152/2006), ad oggetto gli anzidetti due strumenti regolatori e al vaglio del Ministero dell'Ambiente, hanno avuto entrambe avvio nell'anno 2018. L'anno 2022 è stato segnato da importanti novità procedurali nell'ambito di entrambe le procedure.

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).

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.

Come già più volte detto nel presente e nei pregressi report, il PSA oggetto di approvazione si occupa dello sviluppo dello scalo con riferimento all'arco temporale 2016/2030 e costituisce il necessario aggiornamento di quello vigente 2002-2015, ponendosi in nuova ottica di crescita con il Territorio nella direzione di una sempre maggior sostenibilità dello scalo aeroportuale, privilegiando gli obiettivi di efficientamento e di ottimizzazione di strutture e infrastrutture.

Si ripercorre brevemente l'iter di approvazione del PSA 2030.

A seguito dell'approvazione in linea tecnica da parte ENAC in data 21 giugno 2017 della versione definitiva del progetto Masterplan Aeroportuale 2030 (PSA), nell'anno 2018 è stata promossa l'apertura della procedura di valutazione ambientale al fine di ottenere il giudizio di Compatibilità Ambientale prodromico e necessario all'adozione del PSA stesso (unitamente al giudizio di Compatibilità Urbanistica con emissione del relativo parere da parte del Ministero competente ovvero quello dei Trasporti).

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

Il progetto in esame, rispondendo efficacemente alle future previsioni di sviluppo, contempla l'adeguamento dell'infrastruttura aeroportuale nel suo complesso nell'orizzonte temporale 2016-2030, mediante la declinazione di ciascun intervento previsto, comprese le opere di mitigazione e compensazione ambientale.

A seguito dell'approvazione del PSA in linea tecnica, SACBO ha sviluppato lo Studio di Impatto Ambientale (SIA) del PSA, inviandolo ad ENAC in versione definitiva in data 16 luglio 2018.

In data 08 agosto 2018 ENAC quale autorità proponente ha presentato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ai sensi dell'art.23 del D.lgs. 152/2006, istanza per l'avvio del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto PSA 2030. A seguito della lettura delle osservazioni e dei pareri depositati da parte dei cittadini e dei pareri da parte delle Amministrazioni Interessate, in data 10 Luglio 2019 la Direzione Generale per le Valutazioni ed Autorizzazioni ambientali del Ministero ha richiesto una serie di approfondimenti ed integrazioni.

A seguito di istanza da parte di Enac per il differimento del termine di deposito attesa la complessità delle osservazioni, le controdeduzioni e le integrazioni tecniche richieste sono state depositate da ENAC in data 5 febbraio 2020; deposito cui è seguita 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 lo scalo), e richiesto una serie di ulteriori precisazioni e integrazioni che sono state adempite con pubblicazione delle stesse in data 30 aprile 2021 e 21 ottobre 2021 sul sito del Ministero.

In data 8 febbraio 2022 il Ministero della Cultura - Direzione Generale Belle Arti e Archeologia ha espresso parere favorevole per quanto di competenza al PSA 2030 imponendo una serie di adempimenti antecedentemente alla fase esecutiva degli interventi.

A definizione dell'istruttoria sopra descritta, in data 16 settembre us il Ministero della Transizione Ecologica ha pronunciato la compatibilità ambientale del PSA 2030 con l'emanazione del Decreto n. 238. Nel decreto sono previste una serie di condizioni da rispettare nell'esecuzione degli interventi e riguardanti i vari diversi profili ambientali e una serie di prescrizioni in termini di monitoraggio che si aggiungono a quelle di Regione Lombardia e del Ministero della Cultura, che il decreto richiama e fa proprie.

Sono altresì previste verifiche di ottemperanza a cura di apposito organismo in fase di creazione denominato "Osservatorio Ambientale Aeroporto di Bergamo Orio

al Serio" che sarà composto, oltre che dal Ministero dell'Ambiente che lo presiede, dalle seguenti Amministrazioni ed Enti: Ministero della Cultura, Regione Lombardia, Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente della Regione Lombardia, Provincia di Bergamo in rappresentanza dei Comuni interessati dall'opera. L'Osservatorio provvederà a coordinarsi con gli enti coinvolti nelle verifiche.

Nel primo semestre del 2023 si darà corso all'instaurazione della procedura per l'ottenimento della compatibilità urbanistica e addivenire all'approvazione definitiva del PSA2030, con l'emissione del relativo parere da parte del Ministero competente ovvero quello dei Trasporti.

Quanto al **Piano di Zonizzazione Acustica Aeroportuale**: è un piano redatto dalla Commissione Aeroportuale⁹, che suddivide l'intorno aeroportuale in zone in cui sono ammessi determinati livelli di esposizione al rumore aeroportuale (e parallelamente per ciascuna zona sono stabilite le attività e le destinazioni compatibili con la presenza dello scalo aeroportuale). Tale pianificazione è modulata anche dall'individuazione delle procedure antirumore da parte della medesima Commissione, la cui finalità è 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.

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

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

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

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

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

il deposito delle osservazioni.

Nell'ambito delle sessioni della Commissione Aeroportuale intercorse successivamente nel corso degli anni 2019, 2020 e 2021 (seppure con rallentamenti dovuti alla pandemia), è stata elaborata e studiata la proposta di Piano di Zonizzazione Acustica Aeroportuale, che consiste nell'analisi di diversi scenari per determinare quello di "minimo impatto" considerate le mutue 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 in data 13 ottobre 2022 è stata depositata presso il Ministero della Transizione Ecologica (ora Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica) nella versione definitiva condivisa tra i componenti della Commissione, unitamente alla pubblicazione dell'avviso al pubblico per l'apertura della fase di consultazione. Il termine per il deposito di osservazioni è scaduto in data 28 novembre 2022.

Seguirà la fase finale della procedura nell'ambito della quale il Ministero competente, acquisita tutta la documentazione e sulla base delle risultanze dell'istruttoria, emetterà il parere motivato che accompagnerà il piano di zonizzazione acustica aeroportuale.

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

Nel 2023 in ogni caso in considerazione dell'avvenuta emissione del decreto di compatibilità ambientale del PSA 2030 sarà dato corso ad un nuovo bando di interventi di mitigazione ambientale a favore delle abitazioni dell'intorno aeroportuale per migliorare il confort acustico, come previsto nel PSA2030 (sono stati preventivati a cadenza biennale interventi di mitigazioni a favore delle abitazioni dell'intorno aeroportuale).

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 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 ha ad oggetto il collegamento ferroviario tra lo scalo e la stazione di Bergamo. Il progetto è basato su uno studio originario di SACBO nel 2011 e di 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.

Ad ottobre 2020, il progetto è stato sottoposto alla 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.

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.

Alla fine del mese di Agosto 2022 si è conclusa positivamente la fase di Valutazione di Impatto Ambientale, mentre in data 16 Novembre 2022 con l'Ordinanza n°9 la Commissaria Straordinaria ha approvato definitivamente il progetto definitivo del collegamento ferroviario.

A fine novembre 2022 è stata pubblicata da RFI la gara di appalto integrato per la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori, che si concluderanno per il 2026.

A marzo 2023 SACBO darà avvio alla realizzazione della struttura che collegherà la futura stazione ferroviaria con il terminal aeroportuale.

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.

Per non duplicare la trattazione, si richiamano gli ulteriori interventi di ottimizzazione dell'accessibilità con la realizzazione di nuove opere da parte del gestore aeroportuale al paragrafo 3.9.2.

Si segnala 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 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.

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".

Il conseguimento di tale certificazione rende SACBO 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 aeroportuali¹⁰.

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, unitamente alla nomina del Mobility Manager¹¹ è stata avviata la predisposizione dell'aggiornamento dei dati sulla mobilità dei lavoratori tramite la realizzazione di un **questionario informatizzato** somministrato nel Dicembre 2019 e successivamente alla fine del 2022/inizio 2023 al fine di poter avere risultati sempre attuali. 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.

Da una prima analisi emerge un dato molto interessante riguardante i fattori rilevanti ai fini della scelta modale con cui è effettuato lo spostamento casa-lavoro: le condizioni di gran lunga più considerate sono l'autonomia di movimento e la riduzione dei tempi di viaggio (indicate, rispettivamente, dal 71% e 58% dei rispondenti). Seguono la riduzione del costo e l'aumento del comfort (condizioni indicate da circa il 33% dei rispondenti). Con percentuali inferiori, sono state segnalate la percezione di una maggiore sicurezza e la necessità di effettuare fermate intermedie durante il tragitto.

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

¹⁰ 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".

¹¹ 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

2021 raffrontate a quelle del biennio precedente così da averne una prospettiva e una valutazione maggiormente rappresentative.

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.

A riguardo, si richiamano, inoltre, le già sopra citate procedure e azioni di mitigazione 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 2022 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 2022 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).

Parimenti come nell'anno 2021, nel corso del 2022, la presenza di nuovi aeromobili maggiormente silenziosi e più performanti dal punto di vista ambientale (Airbus A320-NEO e A321-NEO, B737-MAX, Boeing B737-MAX 8, Boeing 737-8200) ha contribuito a una riduzione dell'impronta acustica e delle emissioni, come sarà ricordato anche nel paragrafo 3.5.1, in considerazione peraltro del fatto che nel 2022 circa il 33% del totale dei voli passeggeri è stato operato con questa tipologia di aeromobili, percentuale in forte aumento rispetto al 15% del 2021.

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

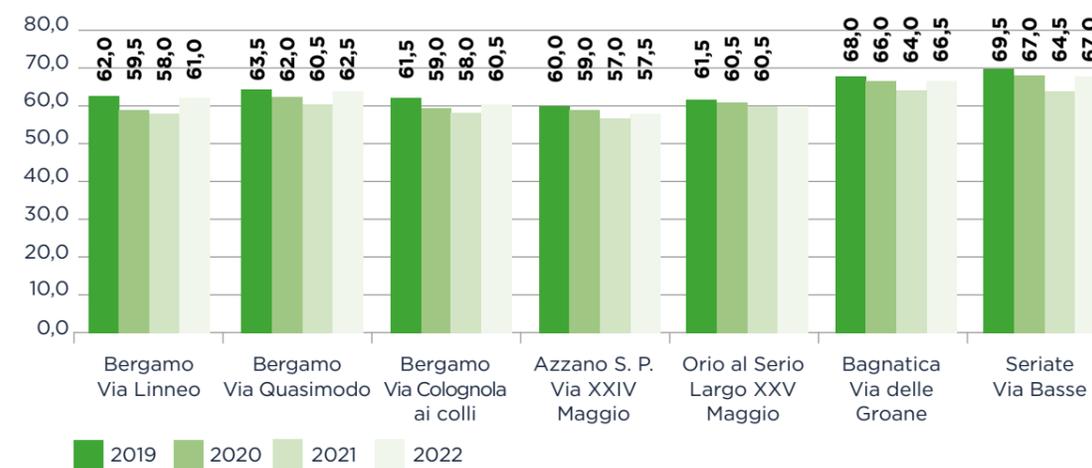
¹² Nel piano d'azione ex. d.lgs. 194/05 (da ultimo quello redatto nel maggio 2018 e la cui sintesi non tecnica è disponibile sul sito web <https://www.milanbergamoairport.it/it/clima-acustico/>), previa illustrazione del contesto normativo (stima della popolazione esposta e valori della mappatura acustica), 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	2022
Bergamo - Via Linneo	62.0	59.5	58.0	61.0
Bergamo - Via Quasimodo	63.5	62.0	60.5	62.5
Bergamo - Via Colognola ai Colli	61,5	59.0	58.0	60.5
Azzano San Paolo - Via XXIV Maggio	60.0	59.0	57.0	57.5
Orio al Serio - Largo XXV Aprile	61.5	60.5	59.5	60.5
Bagnatica - Via Delle Groane	68.0	66.0	64.0	66.5
Seriate - Via Basse	69.5	67.0	64.5	67.0

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 2022.

Grafico 3 1 Andamento indice LVA nelle postazioni della rete di monitoraggio - dB(A)



I dati acustici raccolti dalla rete mostrano una ripresa nei valori degli indicatori (tra i 0,5 e 3,0 dB(A)) dovuta alla ripartenza dell'attività volativa a seguito della conclusione dell'emergenza pandemica.

Interessante il confronto con quanto registrato nel 2019: a sostanziale parità di traffico passeggeri (13.8 del 2019 contro i 13.2 del 2022, circa il 5% in meno) si osserva una sensibile riduzione dei valori dell'indicatore compresa tra 1.0 e 2.5 dB(A), risultato della riduzione della movimentazione notturna e l'inserimento degli aeromobili di ultima generazione a basso impatto acustico nelle flotte delle compagnie aeree. Analoghi esiti emergono dal confronto con l'anno 2018 (rif. Report di sostenibilità 2020) ove si osservano riduzioni variabili tra 0.5 e 3.0 dB(A) nel 2022 a fronte di un traffico minore (12.9 mil pax nel 2018 vs 13.2 nel 2022).

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 in sostituzione di tutte le vecchie luminarie sia presso il terminal presso i parcheggi per i passeggeri, nonché presso i piazzali aeromobili).

Inoltre, è previsto l'implementazione per le aree di sosta aeromobili di nuove postazioni di carica con la rete di distribuzione di energia a 400 Hz per quanto attiene il piazzale aeromobili nord. 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.

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). Anche la flotta delle autovetture aziendali del gestore è pressoché nella loro totalità ad alimentazione elettrica.

BGYIS ha continuato, nel rispetto dei principi cardine della policy ambientale aziendale del Gruppo, a perseguire delle politiche di riduzione dei consumi e mirando ad una sempre maggiore sensibilizzazione, per tutti i casi possibili, nella fase di acquisto (e-procurement) e di gestione più orientata all'aspetto green di tutte le attrezzature aziendali. In specie la prima GPU a trazione elettrica in uso dal 2020, prima in leasing, sarà oggetto di riscatto nei primi mesi del 2023. Nel 2022 si è dato corso ad una campagna acquisti di oltre venti mezzi necessari per lo svolgimento dell'attività di Handling di varia tipologia ad alimentazione elettrica, che saranno in uso a decorrere sempre dal 2023 e che si vanno ad aggiungere al parco mezzi elettrico già esistente (saranno in uso dal 2023 ulteriori otto trattorini, quattro cargo loader, otto nastri bagagli, due scale passeggeri, nonché un muletto). Per SACBO è stato ordinato o un nuovo Ambulift per passeggeri a ridotta mobilità, elettrico, in arrivo per l'estate 2023.

Parimenti negli ultimi anni la flotta di auto aziendali a servizio dei dipendenti per ragioni di servizio è stata quasi interamente sostituita da mezzi ad alimentazione elettrica. Le prime quattro auto di servizio sono entrate in funzione a fine 2016, destinate all'operatività dentro e fuori il sedime aeroportuale. Altre due negli ultimi due anni. Una di queste viene impiegata come auto di servizio per lo svolgimento di commissioni afferenti ai Servizi Generali di SACBO e per i tragitti nello hinterland bergamasco.

Nel 2022 è stata mantenuta la 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%. Anche per l'anno 2023 la previsione è di mantenere una quota parte della fornitura di energia elettrica green, per una percentuale pari al 50% della fornitura totale dei fabbisogni elettrici dello scalo.

Di seguito si riportano i dati dei consumi dell'anno 2022 già oggetto di rendicontazione per gli anni pregressi.

Grafico 3-2 Consumo di energia elettrica

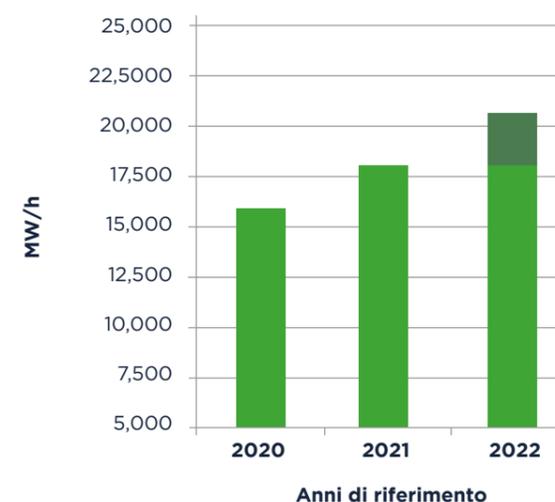
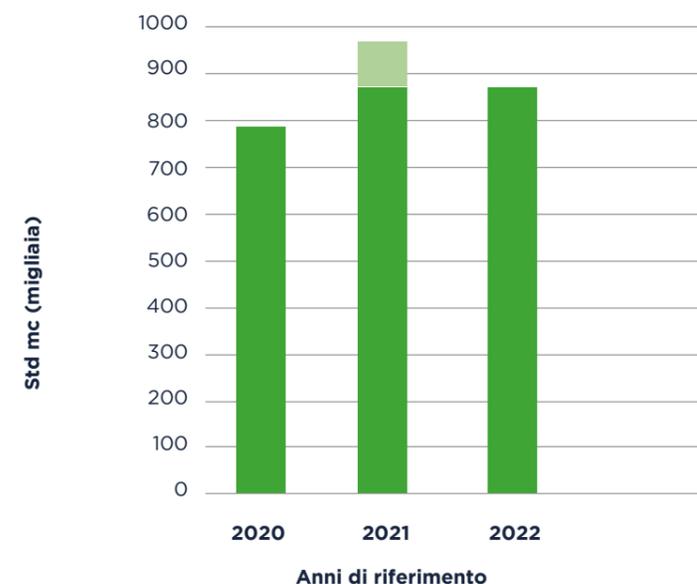


Grafico 3-3 Consumo di Gas metano



Per quanto attiene ai consumi di energia elettrica, si nota un incremento ripresa dei consumi nel 2022 in relazione alla ripresa attività volativa rispetto al 2020 e al 2021. Si aggiunga l'importante contributo in termini di domanda energetica richiesto dai nuovi ampliamenti realizzati che nel 2022 divenuti pienamente operativi per tutto l'anno (lotto 4A e Lotto 1B). Va notato come, grazie all'alta efficienza energetica conseguita nella realizzazione degli ampliamenti citati, i consumi elettrici abbiano registrato un incremento di circa il 15% rispetto al 2018 (20.967 MWh nel 2022 vs 18.240 MWh nel 2018). Risultato eccellente se raffrontato all'aumento dei volumi complessivi che gli ampliamenti hanno comportato, pari a oltre il 35%.

I consumi relativi all'approvvigionamento di gas metano mostrano una marcata riduzione nelle quantità nel 2022 rispetto al biennio precedente, grazie alle politiche di energy saving sviluppate a livello europeo cui lo scalo si è prontamente adeguato.

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 e BGYIS hanno 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		
		2020	2021	2022	2020	2021	2022
Concentrazione ioni idrogeno (pH)	6,5 - 9,5 (UNITÀ PH)	8,0	7,98	7,96	7,98	8,01	8,01
Conducibilità elettrica a 20 °C	2500,00 (Qs/cm)	243,83	242,83	289,92	243,00	231,50	291,20
Ammonio	0,50 (mg/l)	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10
Carbonio organico totale (TOC)	(mg/l)	0,52	0,41	0,46	0,71	0,57	0,45
Nitrato	50,00 (mg/l)	4,15	3,59	5,18	3,91	3,57	5,00
Cadmio	5,00 (Qg/l)	0,42	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
Cromo totale	50,00 (Qg/l)	0,73	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Ferro	200,00 (Qg/l)	32,18	27,23	18,53	23,16	21,55	13,90
Manganese	50,00 (Qg/l)	4,83	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Piombo	10,00 (Qg/l)	0,62	0,64	0,50	0,50	0,52	0,50
Batteri coliformi	0,00 (n/100ml)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Escherichia coli	0,00 (n/100ml)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Enterococchi	0,00 (n/100ml)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

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

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

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

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

ACQUE METEORICHE DI PRIMA PIOGGIA					
PARAMETRO	UM	LIMITE	2020	2021	2022
BOD5	mg O2/l	250	10	48	51
COD	mg O2/l	500	15	90	91
Azoto ammoniacale (NH4)	mg/l	30	2	1	1
Fosforo totale (come P)	mg/l	10	1	1	1
Idrocarburi totali	mg/l	10	0,5	0,1	0,5
Zinco	mg/l	1	0,20	0,13	0,21
Rame	mg/l	0,4	0,04	0,4	0,07

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

Tabella 3-4 Consumi di Materie Prime

	2020	Per Pax	2021	Per Pax	2022	Per Pax
ENERGIA - INDIRETTA Elettricità (MW/h)	16.328	0,00426	18.354	0,00284	20.967	0.00159
ENERGIA - DIRETTA Metano (MC/GAS)	842.035	0,219677	945.466	0,146192	689.278	0.05239
Mezzi GSE/Veicoli Benzina SACBO (litri)	3.338	0,003142	3.895	0,002117	4.708	0.00155
Mezzi GSE/Veicoli Benzina BGYIS (litri)	8.706		9.795		15.710	
Mezzi GSE/Veicoli Gasolio SACBO (litri)	60.064	0,081206	68.869	0.065175	71.526	0.04417
Mezzi GSE/Veicoli Gasolio BGYIS (litri)	251.204		352.634		509.505	
ACQUA (litri)	180.628	0,047124	140.666	0,021750	193.175	0.014683

Tutti gli indicatori riferibili alle attività di scalo perdono la propria rappresentatività 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 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 di riciclo.

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

Come previsto dal Sistema di Gestione sono state effettuate a campione attività di controllo su operatori terzi tramite audit di gestione ambientali per mezzo delle check-list appositamente redatte.

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, che nel 2022 sono state numerose.

In particolare, durante il 2022 è entrato nel vivo e si è concretizzato il progetto denominato **“Sfida alle plastiche - Riduzione, riciclo, riuso: pratiche sostenibili per Bergamo e il suo aeroporto”** candidato al bando “Plastic challenge: sfida alle plastiche monouso” della Fondazione CARIPLLO, che SACBO sostiene sin dalla sua ideazione nel 2019. In particolare, nel mese di marzo si è proceduto all'installazione di due macchine compattatrici di bottiglie di plastica, in affiancamento alle due posizionate l'anno precedente. Le macchine sono state installate nei pressi dei controlli di sicurezza dei passeggeri in partenza e, poiché sono in grado di separare la frazione liquida e convogliarla in fognatura, hanno contribuito significativamente sia alla diminuzione dei volumi di RSU indifferenziato, sia all'aumento della raccolta della plastica. I compattatori sono stati acquistati: uno da SACBO, uno dal Comune di Orio al Serio e due con fondi del progetto.

Sempre nell'ambito del progetto “Sfida alle plastiche” si sono tenuti numerosi incontri al fine di definire e mettere in atto le altre azioni previste dal progetto, quali, ad esempio un'approfondita analisi della qualità e della composizione dei rifiuti che vengono conferiti nei contenitori dei rifiuti aeroportuali e di quelli provenienti dagli aeromobili. Una volta definita la composizione e la qualità dei rifiuti prodotti nelle diverse aree, è stata potenziata la raccolta differenziata dei singoli esercenti e delle relative ditte di pulizie al fine di migliorare e rendere più efficiente il sistema della raccolta l'impatto generato a livello ambientale e i costi di gestione per il loro corretto recupero, anche tramite la somministrazione di un momento formativo dedicato alle imprese di pulizia operanti in aeroporto.

Tra il **18 e il 31 luglio 2022** in area airside i passeggeri hanno potuto ammirare un'**installazione** realizzata attraverso il riuso di bottiglie in plastica, denominata **“La plastica mette le ali e vola al posto giusto”**, un percorso creato per portare il visitatore a riflettere su quanto le proprie scelte in ambito di riciclo possano fare la differenza. La

mostra è stata allestita nel corso dell'estate anche presso la Sala Viscontea dell'Orto Botanico di Bergamo e nei locali del Comune di Orio al Serio ed è stata realizzata nell'ambito del progetto "Sfida alle Plastiche".



Le diverse iniziative promosse da SACBO e dal Comune di Orio al Serio hanno portato ad un significativo incremento della percentuale di rifiuti raccolti in modo differenziato (33,6%, nel 2022) rispetto agli anni precedenti la pandemia (17,6% nel 2019).

Si riporta di seguito l'indicatore relativo ai kilogrammi di rifiuti indifferenziati prodotti nell'anno per WLU trattata. La tendenza si mantiene positiva anche per il 2022.

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

	2020	2021	2022
KG DI RSU indifferenziati prodotti nell'anno/WLU	0,120	0,083	0,075

*WLU trattata = Unità di traffico, corrispondente a 1 passeggero o 100kg di merce trasportata che concorre alla produzione di RU 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 30 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).

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 al fine di un periodico aggiornamento dei dati relativi alla qualità dell'aria (Local Air Quality - 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 non mostrano criticità.

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 stati 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.

Sotto altro profilo, sempre in relazione al tema oggetto di questo paragrafo, nel 2022 è stato mantenuto presso un terreno di proprietà SACBO sito nell'intorno aeroportuale (concesso in uso gratuitamente) un allevamento di api con quaranta arnie gestito da apicoltore. È indubbio il beneficio correlato alla messa in opera di un'attività ambientalmente sostenibile quale l'apicoltura.

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 ottenuto nell'anno 2020.

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 CO₂, 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.

Anche in campo informatico, al fine di traguardare gli obiettivi dell'Airport Carbon, SACBO si è dotata di una nuova infrastruttura composta da due datacenter, con il duplice scopo di abbattere le emissioni di macchine tipicamente energivore e garantire le più alte performance in termini computazionali e di storage per supportare i processi di digitalizzazione (tra cui quelli citati al paragrafo 3.4.3).

Le Tabelle successive riportano i dati delle performance relative alle emissioni di CO₂. Nello specifico l'analisi delle emissioni di CO₂ ha permesso di determinare la "footprint" (Impronta) di SACBO nel triennio di riferimento (2020, 2021 e 2022). Una riduzione nei valori della footprint segnala una minore incidenza e quindi un minor impatto delle attività del Gruppo SACBO sull'ambiente.

Tabella 3 6 Valori relativi alle emissioni di CO₂ nel 2020

Source	Tipologia Combustibile	Quantità	Unità	CO ₂	%
Veicoli/GSE Benzina	Benzina	12.044	litri	27,8	0,4%
Veicoli/GSE Gasolio	Gasolio	311.268	litri	818,0	11,1%
Impianti Termici	Gas Naturale	842.035	stdm3	1663,9	22,5%
Alimentatori di Emergenza	Gasolio	17.350	litri	45,6	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 ₂				7.393,6	100,0%



Tabella 3-7 Valori relativi alle emissioni di CO₂ nel 2021

Source	Tipologia Combustibile	Quantità	U.M.	CO ₂	%
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	319	kg	666,1	7,8%
Totale tonnellate CO ₂				8562,8	100,0%

Tabella 3-8 Valori relativi alle emissioni di CO₂ nel 2022

Source	Tipologia Combustibile	Quantità	Unità	CO ₂	%
Veicoli/GSE Benzina	Benzina	20.418	litri	47,3	0,6%
Veicoli/GSE Gasolio	Gasolio	581.031	litri	1.526,4	19,0%
Impianti Termici	Gas Naturale	689.278	stdm3	1.368,9	17,0%
Alimentatori di Emergenza	Gasolio	17.350	litri	45,6	0,6%
Acquisto EE	Mix Nazionale	20.967	MWh	4.785,1	59,4%
CFC gas condizionamento	R410A	125,7	kg	262,5	3,3%
CFC gas condizionamento	R134A	2,5	kg	3,6	0,1%
Totale tonnellate CO ₂				8.039,4	100,0%

Tabella 3-9 Emissioni CO₂ nel triennio 2020-2022 per passeggero

	2020	2021	2022	Target
TonCO ₂	7.393	8.563	8.039	Riduzione del 10% rispetto al 2013
Nr. Passeggeri	3.831.451	6.467.296	13.155.806	
KgCO ₂ /pax	1.929	1.324	0.611	0,870

Grafico 3-4 CO₂ e Airport Efficiency

L'Indicatore di performance denominato Airport Efficiency è di rilievo nell'ambito dell'analisi dei consumi ed è assimilabile a quello dell'Airport Carbon Accreditation (ACA). Definito come i kg di CO₂ prodotti per unità di traffico gestita (1 Udt = 100 kg = 1 passeggero, PAX), l'Airport Efficiency Indicator è calcolato sin dal 2005 e mostra, come si evince dalla

Grafico 3 4, un trend in diminuzione nell'ultimo ventennio.

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

Per il 2020 e 21, ancorché il valore assoluto di tonnellate di CO₂ prodotte nell'arco dell'anno risultino in netta diminuzione, l'indicatore Airport Efficiency risulta totalmente distorto in relazione alla marcata riduzione delle attività dovuta alla pandemia.

Nel 2022 si assiste invece ad una nuova ripresa del trend di riduzione dell'indicatore che mostra valori inferiori a quanto registrato nel 2019 toccando il minimo storico degli ultimi 17 anni pari a 0.6 kgCO₂/UdT (-58% rispetto al 2005). Va rimarcato come la riduzione dell'indicatore sia stata ottenuta non solo grazie all'incremento del numero di passeggeri sullo scalo per il 2022, ma anche grazie al contenimento della produzione di CO₂ in valore assoluto grazie all'attuazione delle politiche di energy saving e di green procurement messe in atto dallo scalo.

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

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 dei gestori aeroportuali italiani maggiormente rilevanti.

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

Principali progetti in corso di sviluppo

Il presente paragrafo della sezione 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, è prevista la copertura di un settore del parcheggio a lunga sosta P3 con un impianto fotovoltaico con potenza pari a 1,8 megawatt. Nell'anno 2022 si è dato corso all'aggiornamento del progetto definitivo/esecutivo per il profilo della revisione e adeguamento dei prezzi e a fine anno si è promosso il bando per l'aggiudicazione dei lavori. La data dell'intervento è prevista nel 2023. L'impianto sarà collegato al sistema di fornitura elettrica dello scalo consentirà di provvedere al 10% del fabbisogno dello scalo aeroportuale. L'introduzione di un impianto di energia rinnovabile è un importante tassello nel percorso in atto per la riduzione delle emissioni.

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. Nei prossimi anni si ipotizza di passare alla fase della progettazione definitiva e concludere con quella di dettaglio per la fine del 2024/2025.

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 promosso da Eurocontrol di concerto con la commissione europea (nell'ambito della realizzazione del Cielo unico europeo) 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.

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.

Il monitoraggio dei dati dell'anno 2022 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.

Nel 2022 SACBO è diventata partner di un importante progetto che ha l'obiettivo di generare un sistema di mobilità a "zero emissioni" basato sulla tecnologia (DWPT) dell'induzione magnetica per la ricarica dei veicoli elettrici.

Il progetto in fase di sperimentazione è guidato da BRE.BE.MI in qualità di capofila di un consorzio di Società, Enti di ricerca ed Università ed è in corso presso l'arena del L'Arena del Futuro" di Chiari (BS), ove è stato ricreato un anello lungo un km con diverse caratteristiche di tipologie stradale così da testare la tecnologia sia con

differente tipologia di strada per l'appunto sia con diverse tipologie di mezzi. Il contesto aeroportuale rappresenta un campo di prova pratico "ideale" per l'implementazione di questa tecnologia, permettendo di massimizzare le potenzialità offerte dalla tecnologia.

In questa fase di sperimentazione, quindi, una parte del circuito dell'Arena del Futuro è stato adeguato per riprodurre fedelmente le caratteristiche del manto stradale tipico delle strade perimetrali dell'aeroporto e sono in atto dei test su bus e auto che riprodurranno le modalità di circolazione e guida tipiche del contesto aeroportuale.

Se la sperimentazione, come atteso, confermerà l'efficacia del sistema è in programma la possibilità di estendere i test ad alcune tipologie di mezzi ancora più specificatamente aeroportuali quali ad esempio, trattorini portabagagli, belt loader, attraverso il coinvolgimento dei principali costruttori di questi mezzi. Oltre agli indiscutibili vantaggi ambientali che muovono principalmente l'interesse dello scalo, non va trascurato il grande beneficio che l'implementazione di tale tecnologia può dare in termini di efficienza delle attività di scalo. Se tutti i test operativi confermeranno l'efficacia del sistema e la sua compatibilità con la realtà aeroportuale, l'ambizione finale è quella di poter implementare il sistema sul campo nel breve periodo e costituire il primo esempio aeroportuale europeo, se non mondiale, ad aver adottato questa innovativa e ambientalmente sostenibile soluzione di mobilità.

Salvaguardia della fauna

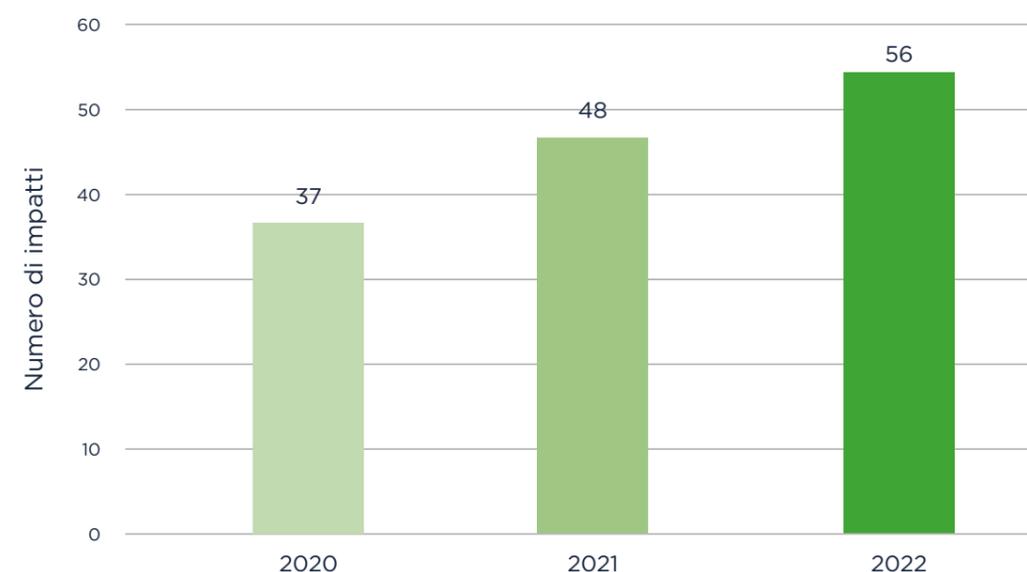
I fenomeni di bird-strike e wildlife-strike (impatti fra aeromobili e fauna selvatica) presso l'Aeroporto di Milano Bergamo sono attivamente monitorati e gestiti in quanto rappresentano una potenziale minaccia alla sicurezza dell'attività aeronautica ed aeroportuale. La procedura operativa per la gestione 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 predisponde una relazione, affidata a professionisti esterni con documentata esperienza specifica nel settore, che (attraverso rilievi sul campo e studi bibliografici e cartografici) definisce il contesto ecologico e le specie animali presenti.

La Bird Control Unit (BCU), costituita da un gruppo di operatori coordinati dal PH Area di movimento, effettua monitoraggi giornalieri all'interno del sedime e all'occorrenza segnala la presenza di fauna selvatica ed effettua interventi di allontanamento utilizzando la strumentazione a disposizione (richiami bioacustici, sirena bitonale, artifici pirotecnici, pistola acustica). Il Coordinatore del servizio BCU "Bird Control Unit" (vedi paragrafo 3.4.2) afferente alla direzione Operazioni unità Ingegneria dei processi si occupa di inviare alle autorità report periodici sulla presenza di volatili sullo Scalo e gli eventuali impatti avvenuti.

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"¹³.

¹³ 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

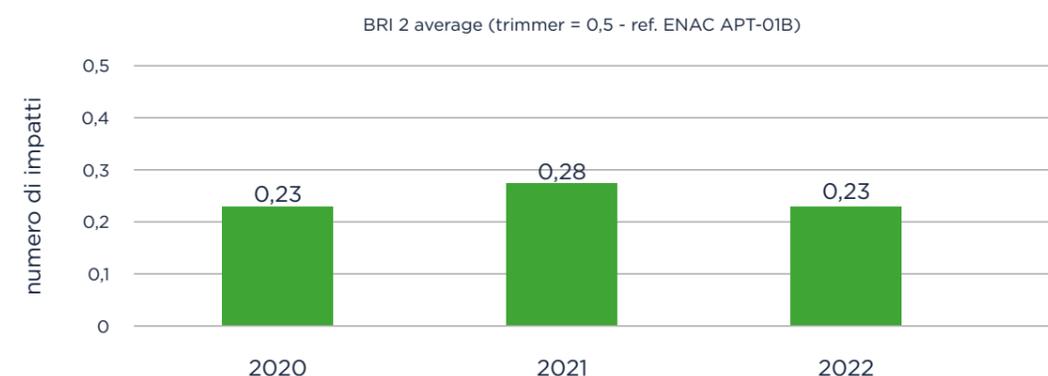


Al fine di fornire un indice univoco standardizzato che permetta di misurare il rischio di wildlife strike all'interno di ciascun aeroporto l'ENAC-BSCI ha deciso di adottare il BRI (Birdstrike Risk Index), sviluppato in collaborazione con il Dipartimento Scienze Ambientali, Informatica e Statistica dell'Università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



Il dato relativo al 2022 è sensibilmente sotto il valore di soglia e, come è possibile vedere dal grafico, il BRI per l'Aeroporto di Milano Bergamo è risultato minore rispetto ai dati del 2021 e pari al 2020.

Questo si è reso possibile grazie anche al sensibile miglioramento dei movimenti sullo scalo nonostante il numero di impatti maggiore rispetto al biennio precedente.

Nel 2022, sono stati registrati 88.689 movimenti (+72%) con n.39 impatti con volatili e n.17 impatti con altra fauna selvatica (16 lepri + 1 coniglio).

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 2023.

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

A livello universitario nel primo semestre nel 2022 è stata comunicata dall'Università degli studi di Bergamo l'avvenuta assegnazione della borsa di ricerca ad una dottoranda in merito al tema della sostenibilità aeroportuale (in relazione a cui SACBO e l'Università di Bergamo avevano sottoscritto un accordo nell'ottobre 2021). Il previsto periodo di permanenza del dottorando presso SACBO di sei mesi è iniziato nell'autunno 2022 per due mesi per poi proseguire nel primo semestre del 2023. La dottoranda ha preso parte, come narrato nella nota metodologica e introduttiva, al processo di redazione del presente report.

SACBO anche nel 2022 ha dato la sua disponibilità a partecipare al progetto "Laboratori d'Impresa anno accademico 2022-2023" promosso dall'Università degli studi di Bergamo: il progetto sarà svolto nel secondo semestre accademico ed in specie a febbraio 2023.

SACBO ha partecipato alla XX edizione di BergamoScienza nell'ambito di un evento in diretta live tenutosi in data 15 ottobre 2022 che ha visto una serie di interviste a referenti di SACBO in merito ai temi della sostenibilità e dell'efficiamento in termini energetici e digitali dello scalo bergamasco.



SACBO ha partecipato alla tavola rotonda tenutasi in data 11 novembre 2022 organizzata dall'Università degli studi di Bergamo intitolata "Stato dell'arte e nuove sfide nel settore del trasporto aereo in Europa", con intervento del Direttore Generale di SACBO.

Nel primo semestre del 2022 con il consorzio guidato da CIRA "Centro Italiano Ricerche Aerospaziali", SACBO ha dato corso alla partecipazione alla call europea HORIZON-CL5-2022-D5-01-12: TOWARDS A SILENT AND ULTRA-LOW LOCAL AIR POLLUTION AIRCRAFT con il progetto denominato AVALON finalizzato allo studio e alla successiva realizzazione di un modello di aeromobile ad alimentazione elettrica (esito in luglio 2022: valutazione - seppure positiva - non ha accolto la richiesta di finanziamento).

Come da diversi anni a questa parte, anche nel 2022 SACBO ha offerto il suo fattivo supporto alla Regione Lombardia, che ha condotto un monitoraggio sul sedime per verificare che non ci fosse presenza di specie "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 2022 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 nell'aeroporto di Milano Bergamo 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. La situazione descritta evidenzia la necessità di costruire un sistema di prevenzione/repressione finalizzato alla riduzione/eliminazione del rischio di vedere introdotte specie alloctone. Obiettivo da perseguire mediante la realizzazione di un

presidio integrato che operi sia in fase di controllo dell'ingresso di specie alloctone, coinvolgendo tutti gli attori interessati in qualità di "controllori", sia in fase preventiva, tramite l'informazione al passeggero, agli operatori di dogana, alle compagnie aeree, relativamente ai rischi di movimentazione di specie invasive. L'azione consiste nello studio e nella progettazione di un presidio integrato in aeroporto e nella definizione delle modalità operative e organizzative per gli aspetti relativi al controllo dell'ingresso di specie alloctone. Il contributo di SACBO si è tradotto nella disponibilità all'installazione di un totem informativo in aerostazione, collegato 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 Direttore Risorse Umane fanno capo le unità Sviluppo Organizzativo, Amministrazione del Personale, Diritto del lavoro e Relazioni Sindacali. L'unità Sviluppo Organizzativo assicura che la disponibilità delle Risorse Umane sia qualitativamente e quantitativamente adeguata al soddisfacimento degli obiettivi del Gruppo SACBO e supporta la Direzione nell'attivazione dei meccanismi di sviluppo, al fine di raggiungere gli obiettivi di: impresa e crescita, motivazione, fidelizzazione e attrazione delle persone. L'unità Amministrazione del personale svolge le attività connesse alla costituzione, svolgimento e interruzione del rapporto di lavoro del personale del Gruppo SACBO. Nello specifico: formalizzare gli accordi tra le parti, adempiere a quanto disposto dalla normativa contrattuale e legislativa vigente nei confronti degli enti preposti e di tutti i soggetti che interagiscono nel rapporto di lavoro. L'unità Diritto del lavoro e Relazioni Sindacali rappresenta il Gruppo SACBO nelle sedi negoziali di carattere sindacale e cura le Relazioni Sindacali in generale, ivi compresa l'applicazione degli accordi ai vari livelli di contrattazione collettiva ed i rapporti con gli Enti esterni di riferimento. Oltre al personale interno al Gruppo, nella sua funzione di Training Manager, la Direzione Risorse umane assicura che tutto il personale aeroportuale operante nell'area di movimento sia adeguatamente qualificato e addestrato, garantendo che gli interventi formativi siano conformi a quanto previsto dal Regolamento UE 139/2014 e specificati nel Training Program.

Al 31 dicembre 2022 il Gruppo SACBO ha impiegato 635 persone di cui 240 riconducibili a SACBO e 395 alla controllata BGYIS. L'organico contempla varie nazionalità: Italia, Albania, Anguilla, Bielorussia, Bolivia, Bulgaria, Ecuador, Eritrea, Filippine, Francia, Germania, Ghana, Grecia, Hong Kong, India, Kenya, Marocco, Messico, Pakistan, Paesi Bassi, Portogallo, Romania, Russia, San Marino; Senegal; Sierra Leone, Spagna, Svizzera, Togo, Tunisia, Turchia, Ucraina, 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.

Dati relativi al personale

Nell'ambito del personale in forza al 31 dicembre 2022 per un numero pari a 635 persone, 241 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.

Tabella 3 10 Organico di Gruppo al 31 dicembre anni 2020-2022 (numero dei dipendenti)

QUALIFICA	2020	2021	2022	Variazione 2021/2022	variazione % 2021/2022
Dirigenti	10	10	10	0	0,00%
Quadri	29	29	32	+3	10,00%
Impiegati	363	397	458	+61	15,00%
Operai	104	124	135	+11	9,00%
Totale	506	560	635	+75	13,00%

Tabella 3 11 Organico medio di Gruppo anni 2020-2022 (Full Time Equivalent)

QUALIFICA	2020	2021	2022	Variazione 2021/2022	variazione% 2021/2022
Dirigenti	10	10	10	0	0,00%
Quadri	29	29	31	+2	7,00%
Impiegati	328	328	364	+36	11,00%
Operai	102	103	113	+10	10,00%
Totale	469	470	518	+48	+10,00%

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 impiegatizie, mentre quello maschile, tra gli operai. Il management, con l'eccezione di BGYIS, è prevalentemente maschile.

Grafico 3 7 Composizione del personale per genere e categoria

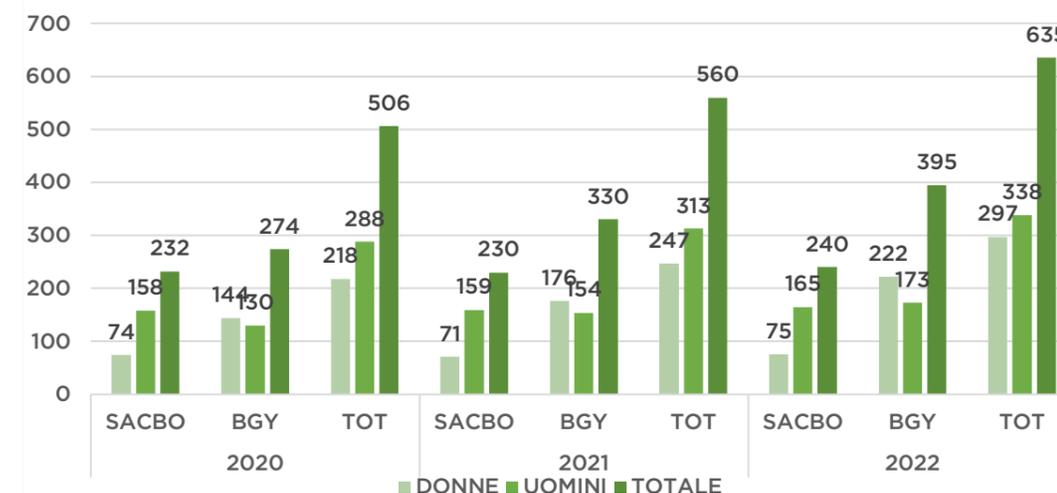


Grafico 3-8 Composizione del personale per genere e categoria

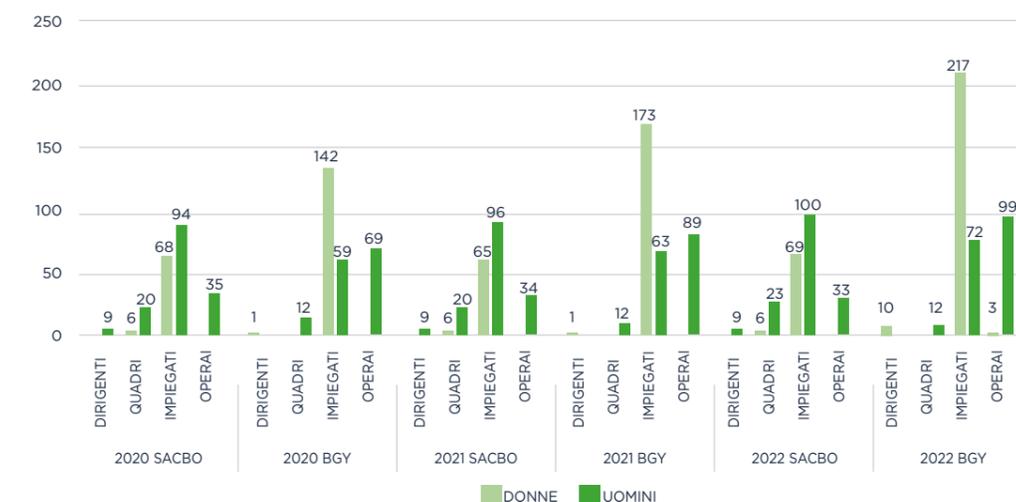
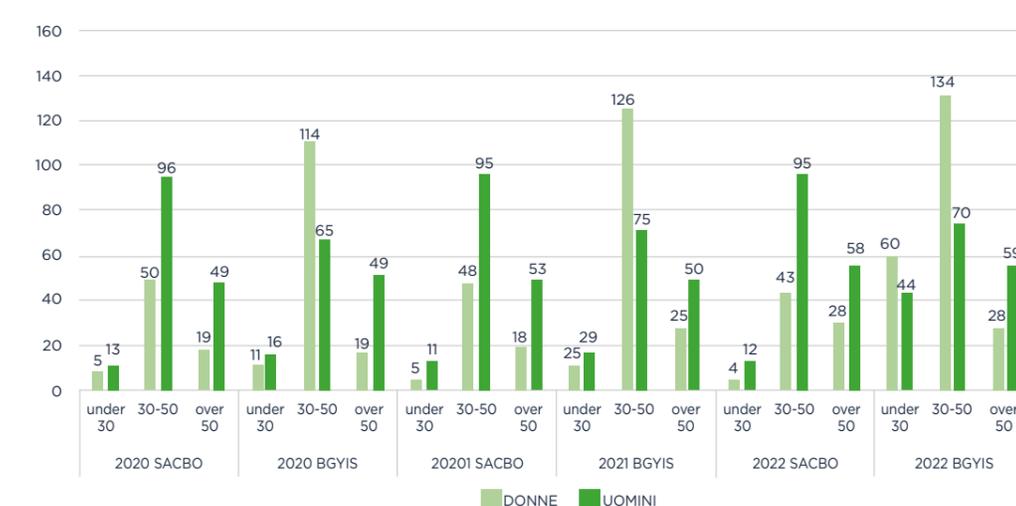


Grafico 3-9 Composizione del personale per genere e classe d'età



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 e stagionale con particolare riferimento al personale under 30 per BGYS.

Tale incremento di organico si è determinato anche grazie a 54 stabilizzazioni (trasformazioni di contratti a tempo determinato in contratti a tempo indeterminato) e a 35 trasformazioni di contratti part time in contratti full time intervenute nel corso dell'esercizio in BGYS.

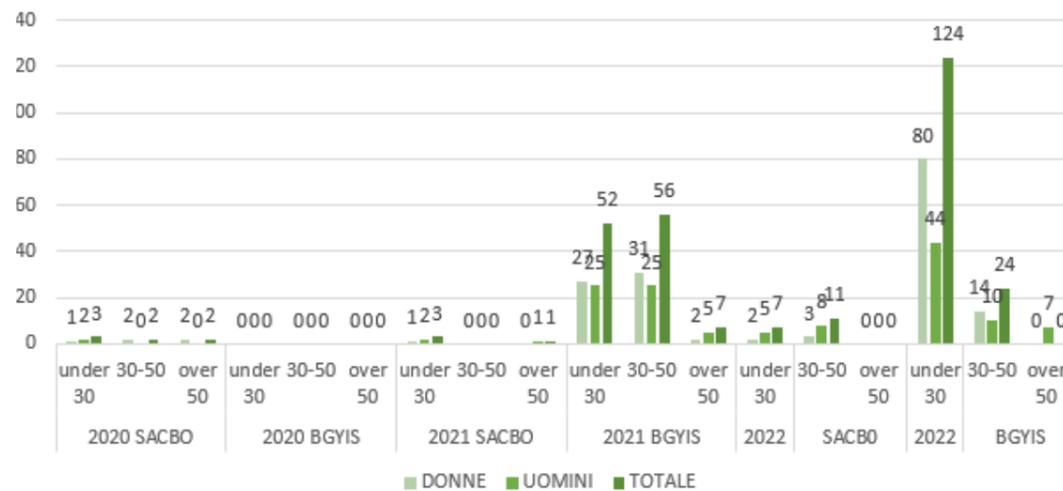
Tabella 3-12 Media dei dipendenti con contratto a tempo determinato sul totale dell'organico (dati in Full-Time Equivalent)

	2020 SACBO	2020 BGYS	2021 SACBO	2021 BGYS	2022 SACBO	2022 BGYS
Media tempo determinato	2,83	20	3	12,72	0	43,70
Media totale organico	234,41	293,70	229,42	236,25	229,80	288,04
% tempo determinato	1,20%	6,8%	1,31%	5,38%	0	15,17%

Le nuove assunzioni

Le assunzioni avvenute nel 2022 comprovano la ripresa delle attività a pieno regime, in continuità con l'anno 2021.

Grafico 3-10 Nuove assunzioni per genere e fascia d'età (anni 2020-2022)

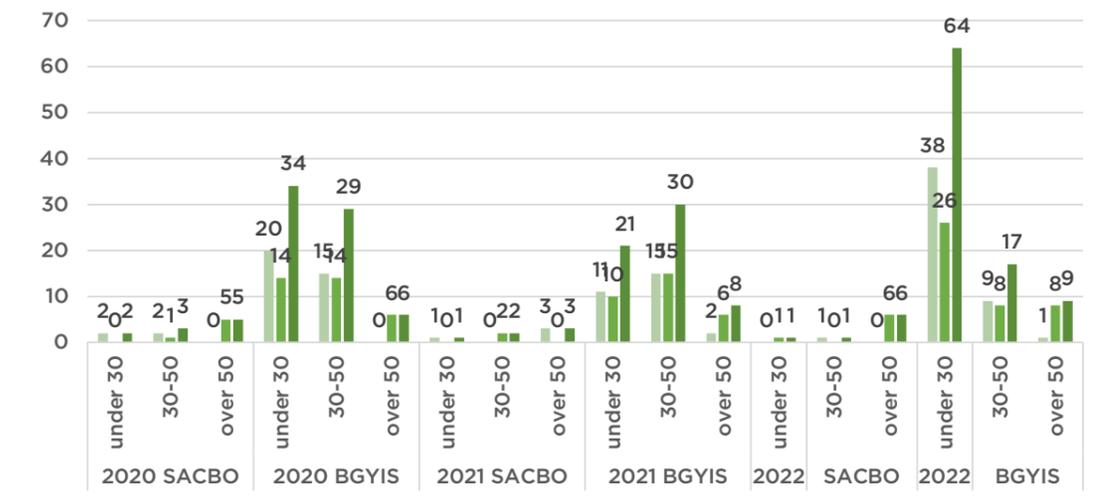


La Tabella e i Grafici sottostanti rappresentano le cessazioni per il triennio preso in esame

Tabella 3-13 Cessazioni del rapporto lavorativo anni 2020-2022 e ragioni della cessazione

	2020 SACBO	2020 BGYS	2021 SACBO	2021 BGYS	2022 SACBO	2022 BGYS
Cessione di contratto	0	3	0	0	0	2
Decesso	0	0	0	0	1	1
Dimissioni	3	1	5	17	2	25
Licenziamento	0	1	1	2	1	0
Mancato superamento periodo di prova	1	0	0	0	0	3
Pensionamento	5	2	0	1	4	6
Scadenza contratto	1	62	0	39	0	53
Totale	10	69	6	59	8	90
Totale senza cessione di contratto	10	66	6	59	8	90

Grafico 3-11 Cessazioni per genere e fascia d'età (anni 2020 -2022)



Assenteismo, astensione e tasso di ritorno al lavoro¹⁵

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

	2020 SACBO	2020 BGYIS	2021 SACBO	2021 BGYIS	2022 SACBO	2022 BGYIS
Numero e % delle ore lavorabili non sostenute per assenze infortunio	0	2021	0 0%	2.194 0,4%	0 0,00%	3.481,5 0,67%
Numero e % delle ore lavorabili non sostenute per assenze malattia	19.018 3,93%	21.885,5 4,36%	8.244	21.885,5 4,36%	8.244 1,76%	21.958 4,20%
Numero e % delle ore lavorabili non sostenute per cassa integrazione	90.211 18,63%	181.823 37,56%	86.103 18,40%	110.324 21,125	0	0
Numero di dipendenti che hanno usufruito dei permessi Lg.104	13	15	16	19	19	19
Numero di dipendenti che hanno usufruito del congedo parentale	9	37	8	55	12	54
Numero di dipendenti che hanno usufruito di congedo straordinario o aspettativa non retribuita	1	3	3	2	1	4
Numero di dipendenti non rientrati al lavoro (cessati) alla fine del periodo di maternità	0	0	0	0	0	0
Tasso di return to work	100%	100%	100%	100%	100%	100%

3.3. La formazione

Formazione del personale SACBO

Nel corso del 2022 SACBO ha erogato 7776 ore di formazione che hanno coinvolto 242 persone (ovvero il 100% dell'organico medio totale) con una media uomo di 32,1 ore. La tabella di seguito illustra la distribuzione delle ore per qualifica professionale.

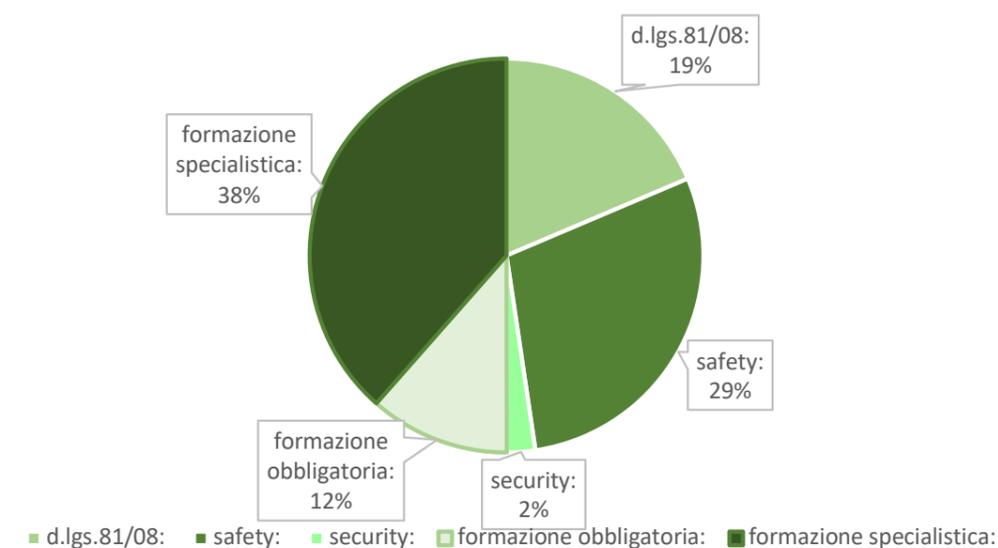
Tabella 3-14 Distribuzione delle ore per qualifica professionale

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
TOTALE	8.389	34,20	245

Le attività formative sono state indirizzate a temi di

- d.lgs.81/08: 1447,5 (19%)
- safety: 2258 (29%)
- security: 181 (2%)
- formazione obbligatoria: 895,5 (12%)
- formazione specialistica: 2994 (38%)

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 2022 sono state erogate 1447,5 ore di formazione.

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

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

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	516
PRIMO SOCCORSO	304
AGGIORNAMENTO LAVORATORI	220,5
AGGIORNAMENTO ASPP / RSPP	52
PREPOSTI	34
FORMAZIONE PER FORMATORI	126
AGGIORNAMENTO RLS	96
UTILIZZO DEFIBRILLATORI	45
AGGIORNAMENTO PER ADDETTI AI LAVORI ELETTRICI	36
SPAZI E AMBIENTI CONFINATI	2
RESP. IMP. Elett. (URI/RI) E PREP. AI LAVORI (CEI 11/27 4ED)	16
PIANO DI EMERGENZA ED EVACUAZIONE	1447,5
TOTALE	962



Formazione del personale BGYIS

Dal 01/01/2022 al 31/12/2022 BGYIS ha erogato 13.908,5 ore di formazione, coinvolgendo il 100% dell'organico con una media di 31 ore uomo:

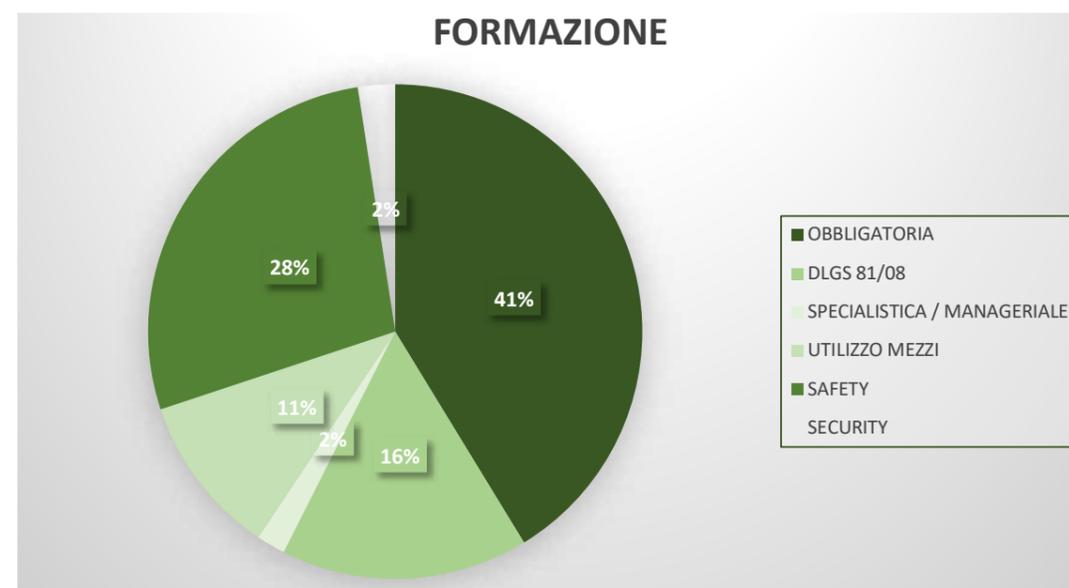
Tabella 3-16 Ore erogate per l'anno 2021 per qualifica professionale - BGYIS

RUOLO	ORE	ORE MEDIE DIPENDENTE	DIPENDENTI COINVOLTI
DIRIGENTI	19		1
QUADRI	152,5		3
IMPIEGATI	8995,5		285
OPERAI	4469		112
STAGISTI	272,5		49
TOTALE	13.908,5	31	450

Le attività formative sono state indirizzate sui seguenti temi

- Formazione manageriale e specialistica: 265,5 (2%)
- D.lgs.81/08 salute e sicurezza sul lavoro: 2251 (16%)
- Safety: 3847,5 (28%)
- Utilizzo mezzi di rampa: 1466,5 (11%)
- Security: 338 (2%)
- Formazione obbligatoria: 5740 (41%)

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



Formazione d.lgs. 81/08

Nell'ambito della formazione sulla salute e sicurezza sui luoghi di lavoro nel corso del 2022 sono state erogate 2251 ore di formazione.

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

CORSO	ORE
PIANO DI EMERGENZA ED EVACUAZIONE	52
D.LGS. 81/08 PRIMO SOCCORSO A	500
D.LGS. 81/08 ANTINCENDIO	628
D.LGS 81/08 LAVATORE GENERALE E AGGIORNAMENTO	397
D.LGS. 81/08 RLS	64
D.LGS. 81/08 UTILIZZO DEFIBRILLATORI	145
UTILIZZO CARRELLI ELEVATORI	40
P.L.E. PIATTAFORME ELEVABILI	16
D.LGS. 81/08 PREPOSTI	117
UTILIZZO TRATTORE AGRICOLO	16
HACCP E IGIENE DEGLI ALIMENTI REG. (CE) N. 852/2004	28
FORMAZIONE PER FORMATORI	226
D.LGS. 81/08 ASPP	22
TOTALE	1276,5

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

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 non scortato, anche di operatori esterni, 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 2022 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.

Gli interventi formativi predisposti dal Training Manager nel 2022 hanno raggiunto un totale di 11121 ore di formazione, coinvolgendo 2673 persone.

Tabella 3-18 Dettaglio dei corsi erogati al personale esterno reg. 139/2014

CORSI DI FORMAZIONE PER ESTERNI	ORE
ADC	3.130
AIRSIDE SAFETY	3732
MANUALE DI AERODROMO	66
HUMAN FACTOR	460
PIANO DI EMERGENZA E EVACUAZIONE	2060
PIANO DI EMERGENZA AEROPORTUALE	31
ALTRI CORSI AMBITO SAFETY	1642
TOTALE	11.121

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 2022, il Training Manager Benchmark for Aviation Safety, in modalità video conferenza. Il benchmark, tenutosi il 27 ottobre 2022 e in sessione di follow up il 24 novembre 2022, ha visto la partecipazione dei Training Manager degli aeroporti di Roma, Ancona, Olbia, Brindisi, Belfast, Riga, Heathrow, Pescara, Rimini, Torino, Milano, Bologna, Svezia, Atene, Malta, Bruxelles, Genova, Copenhagen, Pisa, Bologna, Catania nonché di due rappresentanti di Airsight, prestigiosa società di formazione in materia di Aviation Safety, collegati da Berlino.

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. In particolare ci si è concentrati sull'imminente incombenza dell'adeguamento normativo sulle language proficiency check, in vigore dal 07.01.2023.

Il regolamento delegato (UE) 2020/2148 della Commissione dell'8 ottobre 2020, che modifica il regolamento UE n. 139/2014 per quanto riguarda la sicurezza delle piste e i dati aeronautici prevede, al punto ADR.OPS. B.024, che “.. per la guida di un veicolo su qualsiasi parte dell'area di movimento o su altre aree operative di un aeroporto è necessaria un'autorizzazione rilasciata al conducente dal gestore di tale aeroporto. L'autorizzazione alla guida deve essere rilasciata a una persona che:”... **4) abbia dimostrato le proprie competenze linguistiche in conformità alla norma ADR.OPS.B.029, se tale persona intende guidare un veicolo sull'area di manovra;” Il successivo punto “ADR. OPS.B.029 Competenze linguistiche” riporta che:a) la persona che, conformemente alla norma ADR.OPS.B.024, è tenuta a dimostrare le sue competenze linguistiche**

deve dimostrare di essere competente, almeno a livello operativo, sia nell'usare le fraseologie sia nell'esprimersi in linguaggio chiaro .. nella lingua inglese; e in qualsiasi altra lingua utilizzata presso l'aeroporto ai fini delle comunicazioni radio con l'ente dei servizi di traffico aereo dell'aeroporto..... il gestore aeroportuale può rilasciare un'autorizzazione a una persona che non ha dimostrato la conformità alle lettere a) .. fino al 1) 7 gennaio 2026 per quanto riguarda la lingua inglese;2) 7 gennaio 2023 per quanto riguarda qualunque lingua diversa dalla lingua inglese.”

Il Training Management di SACBO si è fatto promotore di un questionario finalizzato alla raccolta dati relativo proprio allo stato di fatto dell'adeguamento agli adempimenti normativi sulle language proficiency; ha analizzato ed esposto i risultati della survey nella sessione di follow up del benchmark di novembre.

Si è inoltre attivamente mobilitato per chiedere ad ENAC la deroga per le english language proficiency del 07.01.2026 oltre che naturalmente predisporre, insieme al team di assessor, le italian language proficiency da attivare a partire dai primi di gennaio.

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 2022 gli Assessor di SACBO hanno effettuato 515 proficiency check ad altrettanti addetti del Gestore e degli handler nei seguenti ambiti:

- GRF per CSS ED ELETTRICISTI / ISPI2/Rilievo Condizioni Superficiali della Pista-GRF
- ISP 18 RIFORNIMENTO CARBURANTE - AGENTE DI RAMPA
- PO 25 OPERAZIONI IN CONDIZIONI METEO AVVERSE
- PO 16 CIRCOLAZIONE VEICOLI IN AIRSIDE ADC P
- PO 17 GESTIONE WILDLIFE - ADDETTO BCU
- PO 14 GESTIONE PIAZZALI - MARSHALLER
- PO 31 TRAINO AEROMOBILI AL SUOLO
- PO 14 GESTIONE PIAZZALI - ACDM AGENTE DI RAMPA
- PO 16 CIRCOLAZIONE VEICOLI IN AIRSIDE ADC R
- PO 16 CIRCOLAZIONE VEICOLI IN AIRSIDE ADC A
- ISP 18 RIFORNIMENTO CARBURANTE - ADDETTO COS
- FINAL ASSESSMENT ADDETTO FOLLOW ME
- ENGLISH LANGUAGE PROFICIENCY (INITIAL ASSESSMENT PER CAMBIO RUOLO)

Sono stati inoltre effettuati n. 238 proficiency check computer based, che verranno implementati e estesi alla comunità aeroportuale nel corso del 2023.

SACBO è da sempre particolarmente sensibile al tema della safety.

Per questo motivo anche quest'anno, 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 uno scatto effettuato in quell'occasione:



AGREEMENT CON AIRSIGHT

A giugno 2022 SACBO ha stipulato un agreement con Airsight, la prestigiosa società tedesca di formazione in ambito di aviation safety, di cui è diventata sede per lo svolgimento di alcuni corsi. La partnership prevede anche lo sviluppo di programmi di formazione condivisi, anche mediante l'impiego dei rispettivi formatori nello svolgimento dei corsi.

ALTRI EVENTI

La Direzione Risorse Umane è stata coinvolta, nel corso del 2022, in alcuni eventi speciali quali:

- Orientation meeting, incontro di avvicinamento al mondo del lavoro, tenutosi il 6 aprile con gli studenti del corso di laurea in Economia Aziendale dell'Università di Bergamo; in questa occasione, il Direttore HR Roberto Rampinelli ha illustrato agli studenti cosa significa lavorare nell'ambito della gestione delle risorse umane, quali competenze sono necessarie, come si sviluppano i percorsi di carriera e come si è evoluta la professione negli ultimi anni (di seguito una fotografia dell'incontro)



- La visita dei colleghi dell'aeroporto di Bologna, venuti a Bergamo il 01 luglio per un incontro che ha coinvolto anche il Direttore Generale, il Direttore Infrastrutture, il Direttore Acquisti, Appalti e Servizi Generali, il responsabile IT, il Responsabile Infrastrutture di volo, il Responsabile Ambiente e Territorio e il Quality Manager.



- La partecipazione alla Rubrica #123 - 1 INCONTRO, 2 VOCI, 3 DOMANDE, la nuova rubrica settimanale di Servizi Confindustria Bergamo che ogni martedì, dalle 9.00 alle 9.30, intervista un esperto per approfondire argomenti e notizie rilevanti legate al mondo innovazione, informatica e trend del mercato.
- Il 12 luglio ospite della rubrica è stata la Responsabile della Formazione e Sviluppo Organizzativo di SACBO, Laura Monteleone, che ha trattato l'importanza che l'azienda attribuisce alla formazione e alla crescita continua dei collaboratori al fine di incrementare sempre più il grado di competitività
- Nel corso del 2022, SACBO ha portato la propria testimonianza agli studenti del secondo anno della Laurea triennale in Economia Aziendale dell'Università degli Studi di Bergamo. Roberto Rampinelli, Direttore HR e Training Manager, e Laura Monteleone, Responsabile Sviluppo Organizzativo, hanno condiviso con professionalità ed entusiasmo la loro esperienza nell'ambito della gestione delle risorse umane nel contesto aeroportuale odierno.
- L'adesione alla campagna SACBO "fuoriclasse della scuola", progetto che si inserisce nella cornice del Protocollo d'Intesa siglato tra Ministero dell'Istruzione e Fondazione per l'Educazione Finanziaria e al Risparmio, mira a valorizzare i giovani talenti della scuola italiana attraverso il contributo di donazioni filantropiche. Il progetto si rivolge agli studenti dell'ultimo triennio delle scuole secondarie di II grado vincitori di alcune delle competizioni elencate nel Programma annuale per la valorizzazione delle eccellenze del MIUR in particolare:
 - Olimpiadi di: Italiano, Matematica, Fisica, Informatica, Scienze naturali, Economia e Finanza, Lingue e civiltà classiche, Astronomia, Filosofia, Statistica
 - Giochi della Chimica, Concorso New Design, Concorso Economia
 - Gara nazionale per gli alunni degli istituti professionali e per gli alunni degli istituti tecnici

Il premio per ciascun giovane campione prevede una borsa di studio in denaro finanziata da privati. L'obiettivo è quello di sostenere gli alti potenziali e far crescere una generazione di giovani eccellenti e consapevoli, rafforzando le loro competenze di cittadinanza economica il loro capitale umano individuale e aumentando, di conseguenza, il capitale

sociale del Paese. Tutto questo attraverso una nuova forma di collaborazione virtuosa tra istituzioni pubbliche e soggetti privati a sostegno dei giovani meritevoli e della scuola. La borsa di studio messa a disposizione da SACBO è stata assegnata a una studentessa del liceo classico di Prato.



3.3.4 Relazioni Industriali

SACBO

Nel mese di gennaio 2022, la RSU è decaduta per effetto del pensionamento di uno dei due componenti in carica, dando così modo alle OO.SS. di avviare la procedura delle elezioni per il rinnovo della stessa.

Il 1° giugno 2022, come da Verbale della Commissione Elettorale delle OO.SS., è stata ufficializzata la nuova RSU, composta da 3 membri, in carica per 3 anni.

Gli argomenti che hanno caratterizzato le Relazioni Industriali nella seconda metà del 2022 sono stati i seguenti:

- 1) Premio di Risultato;
- 2) Reperibilità Neve;
- 3) Flessibilità Oraria;
- 4) Ticket Restaurant;

1) Il primo incarico ufficiale della nuova RSU è stato quello di negoziare il nuovo Premio di Risultato. L'accordo raggiunto, di durata annuale, ha dato segno di continuità rispetto al passato, con l'utilizzo di indicatori già inseriti nell'accordo precedente, e con la possibilità di trasformare l'importo pattuito in beni e servizi welfare.

2) Appena prima del periodo caratterizzato dall'emergenza neve, le parti si sono incontrate ed hanno raggiunto un accordo, di durata triennale, al fine di rivedere gli importi della reperibilità per coloro che si rendono disponibili ad intervenire, in caso di "allarme neve".

3) Le novità sicuramente più importanti che vanno incontro anche ad una maggior conciliazione lavoro/vita privata sono l'introduzione di un ampliamento dell'orario flessibile, sia in entrata che in uscita, che l'aumento del valore del Ticket Restaurant.

4) Alla fine dell'anno la Direzione Aziendale e la RSU si sono impegnati ad incontrarsi nel 2023, per discutere dell'eventuale introduzione (dopo l'esperienza fatta durante il periodo emergenziale), del lavoro agile.

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 informazione, formazione ed addestramento alla 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 Documento 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 di SACBO e di BGYIS sono coincidenti al fine di consentire una strategica connessione fra i due ruoli per ambo le società. 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.

Il SPP 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 collabo-

ratori 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 e comunicazione ai lavoratori

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).

Gli RLS vengono coinvolti nella riunione periodica annuale di sicurezza prevista dalla normativa vigente e nelle riunioni mensili dedicate alla condivisione di tematiche inerenti alla sicurezza (ad esempio in caso di modifiche significative all'organizzazione del lavoro, degli spazi, delle macchine e attrezzature e più in generale a fronte di ogni richiesta avanzata dai Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza o, in alcune circostanze, direttamente dai lavoratori).

La comunicazione avviene anche attraverso l'esposizione mensile delle performance di sicurezza con grafici e statistiche aziendali e un'analisi degli infortuni accaduti ed eventuali azioni intraprese.

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 alla 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. Vista l'importanza del tema a decorrere dal corrente anno si darà conto dei seguenti dati inerenti la sorveglianza sanitaria.

Tabella 3-Dati aggregati sorveglianza sanitaria

	2022
Visite mediche	305
Percentuale Giudizi di idoneità Piena	76%
Accertamenti Sanitari integrativi (es. audiometrie, esami ematochimici, ecc..)	844

Inoltre, ai fini della promozione della salute dei lavoratori, l'azienda propone una campagna vaccinale antinfluenzale a cui nel 2022 ha aderito il 16% della popolazione lavorativa.

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				2022			
Indice di frequenza	numero di infortuni avvenuti, durante l'attività lavorativa, ogni milione di ore lavorate	Gruppo	12,5	9,4	9,4	12,4											
		SACBO	0,0	0,0	0,0	0,0											
		BGY	23,4	21,7	18,4	22,1											
Indice di gravità	numero di giornate mediamente perdute a causa di infortunio, durante l'attività lavorativa, ogni 1000 ore lavorate	Gruppo	0,4	0,3	0,4	0,1											
		SACBO	0,0	0,0	0,0	0,0											
		BGY	0,6	0,7	0,8	0,2											
Infortuni in itinere	percentuale di infortuni in itinere sugli infortuni totali	Gruppo	36,3%	0,0%	53,8%	26,7%											
		SACBO	100%	0,0%	0,0%	100%											
		BGY	15,4%	0,0%	53,8%	15,4%											

Il 2022 ha registrato un lieve incremento degli infortuni, influenzato dalla graduale ripresa del traffico aereo e conseguente alla maggiore presenza in servizio di personale operativo.

Nonostante il numero di infortuni occorsi durante l'attività lavorativa sia aumentato rispetto agli anni precedenti è possibile notare, dall'indice di gravità, che gli infortuni accaduti nel 2022 sono stati di piccola entità.

Durante l'anno 2022 sono state denunciate n° 3 malattie professionali che alla data di redazione del bilancio non sono state effettivamente riconosciute dall'INAIL.

Altre attività

Il Monitoraggio a tutela della salute dei lavoratori, in collaborazione con l'Esperto di Radioprotezione, è effettuato mediante specifiche dosimetrie ambientali delle radiazioni ionizzanti correlate alle apparecchiature radiogene.

Nel corso dell'anno sono state effettuate n°4 simulazioni di emergenza. Le prove hanno dato esito positivo sia in termini di conoscenza del Piano di Gestione delle Emergenze e delle relative procedure in essere, che in termini di tempistica e di reattività delle risposte; fra il personale coinvolto è stata verificata la corretta formazione antincendio e l'individuazione degli Addetti alla Gestione delle Emergenze presenti in turno.

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

Il gruppo SACBO ha mantenuto inalterato, anche nell'anno 2022, 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).

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 Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.), 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 MOGC, 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.

I risultati emersi dalla rivalutazione dell'indagine della materialità hanno posto e mantenuto come centrale il tema non solo della sicurezza e salute in aeroporto, ma altresì quello della qualità del servizio. 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 si pone inoltre al tema della qualità del servizio e dell'attenzione ai passeggeri con esigenze particolari, profilo in cui lo scalo di Milano Bergamo presenta aspetti di eccellenza.

Pressoché annullatisi gli effetti della pandemia Covid-19, nel 2022 sono state realizzate da SACBO azioni importanti al fine di implementare:

- la già elevata attenzione al cliente ed al suo bagaglio;
- lo sviluppo dei servizi al traffico business (Sale Vip, rapida accessibilità alle facilities ed altri servizi di interesse);
- l'attenzione alla persona a ridotta mobilità;
- il miglioramento degli indicatori tipicamente utilizzati nel settore del trasporto aereo per oggettivare la qualità del servizio offerto.

Nel Gruppo SACBO è in capo alla Direzione Operazioni e a BGYIS quale società di Handling la funzione di gestire e coordinare le operazioni quotidiane dell'aeroporto per garantire un'esperienza sicura, efficiente e piacevole per i passeggeri e il personale dell'aeroporto.

La Direzione Operazioni è composta da: Unità Programmazione Voli; Unità Coordinamento di Scalo; Unità ingegneria dei Processi; Unità Security; Unità Customer Experience; Unità a Airport Management. Nei paragrafi che seguono in base ai temi trattati sarà riportata un breve descrizione dell'unità preposta in termini di funzioni maggiormente rilevanti. Non solo tutte le unità della Direzione Operazioni operano in stretta collaborazione fra loro ma si coordinano con le altre direzioni per le questioni e

tematiche comuni.

BGYIS si occupa della gestione dei servizi a terra ed in specie di due rami di attività: servizi di rampa e assistenza a terra. Quanto ai servizi di rampa: gli addetti sono destrati e qualificati nella gestione delle operazioni di tutte le tipologie di aeromobili sia passeggeri che cargo. Le attività consistono nell'assistenza agli aeromobili (Marshalling Fornitura attrezzature di rampa - GPU, ACU, ASU; Comunicazione in cuffia Rampa/Pilota; Carico/Scarico aeromobile; Smistamento e trasporto bagagli; Trasporto merce e posta; Gestione ULD; Servizio rifornimento acqua potabile e Toilette; De-icing/Anti-icing; Pushback; Trasporto equipaggio; Pulizie aeromobile e allestimento cabina) e nel controllo dei voli e della messagistica (ad esempio: controllo della documentazione dei voli, meteorologica ed aeronautica, dei piani di volo, gestione delle irregolarità in termini di cancellazioni e ritardi e coordinamento con i fornitori di catering e di carburante). In merito ai servizi di assistenza a terra, le attività per la fase di partenza si traducono nei servizi di Biglietteria; Accettazione passeggeri; Imbarco; Accettazione al gate e gestione lista d'attesa; Assistenza passeggeri in caso di volo ritardato, cancellato o dirottato; Assistenza minori non accompagnati; Assistenze speciali; per la fase di arrivo si traducono nei servizi di Assistenza passeggeri, inclusi voli dirottati; Lost & Found e Assistenza minori non accompagnati.

Grafico 3-14 Composizione dei passeggeri

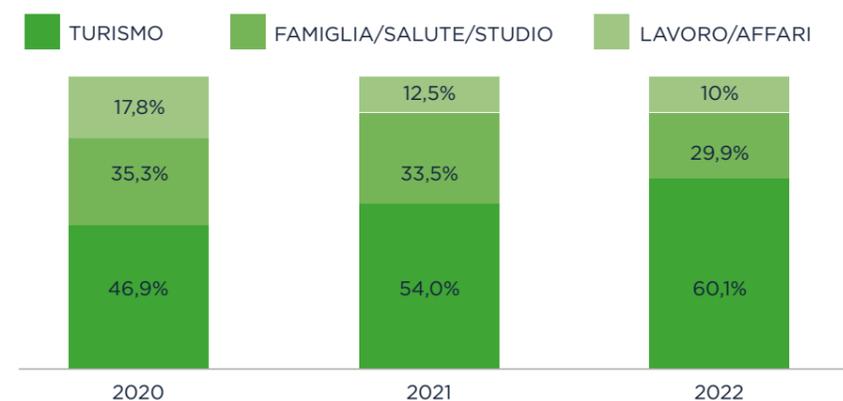


Tabella 3 22 Flussi di passeggeri per voli di aviazione commerciale (n. persone) Anno 2022

NAZIONE	PAX IN ARRIVO	PAX IN PARTENZA	PAX TOTALI
ITALIA	1.706.133	1.689.066	3.395.199
SPAGNA	832.026	838.813	1.670.839
ROMANIA	507.252	499.099	1.006.351
INGHILTERRA	446.317	448.894	895.211
POLONIA	309.757	316.484	626.241
GERMANIA	248.396	248.558	496.954
PORTOGALLO	231.696	231.680	463.376
FRANCIA	214.122	214.533	428.655
GRECIA	209.449	208.034	417.483
IRLANDA	141.790	146.648	288.438
MAROCCO	123.675	131.306	254.981
ALBANIA	125.849	127.154	253.003
BELGIO	116.972	120.762	237.734
TURKEY	113.280	113.401	226.681
OLANDA	113.372	113.287	226.659
DANIMARCA	108.180	108.092	216.272
BULGARIA	105.705	103.140	208.845
UNGHERIA	101.548	101.672	203.220
REPUBBLICA CECA	87.749	88.086	175.835
EGITTO	77.640	80.989	158.629
SVEZIA	68.966	70.636	139.602
AUSTRIA	56.094	55.096	111.190
LITHUANIA	52.221	51.993	104.214
ISRAELE	52.349	51.218	103.567
FINLANDIA	47.456	48.174	95.630
MALTA	42.647	43.180	85.827
LETTONIA	42.688	42.737	85.425
CROAZIA	38.480	38.517	76.997
SLOVACCHIA	37.905	37.133	75.038
GIORDANIA	34.009	34.590	68.599
ESTONIA	31.496	31.316	62.812
LUSSEMBURGO	30.915	30.004	60.919
NORVEGIA	26.066	25.454	51.520
MOLDAVIA	22.184	22.145	44.329
SERBIA	14.662	14.169	28.831
CIPRO	14.319	13.945	28.264
INDIA	14.953	12.637	27.590
BOSNIA ERZEGOVINA	8.988	9.117	18.105

UKRAINE	6.977	6.284	13.261
SENEGAL	3.673	3.616	7.289
CAPO VERDE	3.034	3.520	6.554
EMIRATI ARABI UNITI	998	2.944	3.942
FEDERAZIONE RUSSA	906	1.022	1.928
TUNISIA	507	264	771
CANADA	0	336	336
KOSOVO	64	0	64
ARABIA SAUDITA	22	0	22
Somma:	6.573.487	6.579.745	13.153.232

Aviazione generale

Si è reputato interessante dare un quadro - anziché del triennio - del quadriennio in termini di andamento del traffico dell'aviazione generale: si è passati dall'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) alla forte contrazione del 2020 per la pandemia con un successivo naturale assestamento nel 2021. Nell'anno 2022 si vede un risultato positivo in crescita rispetto all'anno precedente.

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

	2019	2020	2021	2022
GENNAIO	137	164	95	82
FEBBRAIO	143	139	89	197
MARZO	144	29	56	185
APRILE	140	46	99	168
MAGGIO	195	50	159	304
GIUGNO	223	95	102	214
LUGLIO	364	123	259	254
AGOSTO	471	323	188	211
SETTEMBRE	1.279	320	518	548
OTTOBRE	778	143	174	124
NOVEMBRE	101	109	270	143
DICEMBRE	106	71	116	144
TOTALE	4.081	1.612	2.125	2.574

3.4.2 L'attenzione al cliente passeggero

Prima di entrare nel merito delle innovazioni, che hanno reso l'anno 2022 di rilievo per gli efficientamenti dei servizi e le valutazioni dei passeggeri stessi, si procede a una brevissima panoramica della unità afferenti alla Direzione Operazioni, che si occupano dagli aspetti operativi dei servizi ai passeggeri.

L'unità Coordinamento di Scalo è costituita dall'Ufficio del Coordinamento Operativo di Scalo (COS), operativo senza soluzione di continuità, a cui è affidata la programmazione e l'allocazione nel breve/medio periodo delle risorse fisse del Gestore: stand, gate e nastri di riconsegna bagagli. Inoltre, il COS interviene in tempo reale per risolvere eventuali congestioni dovute a ritardi e contingenze dell'ultimo momento, operando di concerto con l'unità Customer Experience per la programmazione dei banchi check-in; con l'Ufficio Lost & Found ed eventualmente con gli Enti quali Dogana e Guardia di Finanza (solo per richieste ad hoc) per i nastri di riconsegna bagagli dei voli in arrivo. L'unità comprende anche il ruolo del Caposcalo di Servizio (CSS - Duty Manager) che rappresenta il Gestore presso l'aeroporto ed è punto di riferimento H24 per tutti gli operatori aeroportuali (Enti, handler, ENAC, ENAV) durante la normale attività operativa giornaliera e notturna.

L'Unità Customer Experience si occupa in coordinamento con il COS della programmazione dei banchi check-in e della verifica di utilizzo degli stessi banchi da parte degli handler. Svolge inoltre una funzione di supervisione sul servizio di Sala Vip in capo al Gestore e affidato a terzi, e sull'attività di Lost Properties affidato a BGY. Airfield Operations in seno all'Unità Airport Management inoltre supporta ad alcuni service affidati a terzi (Follow-me, utilizzo spazzatrice, guida mezzi PRM) e gestisce i carrelli utilizzati dai passeggeri per il trasporto dei bagagli.

Le Gestione delle Emergenze sono in capo al Direttore Operazioni responsabile della gestione delle emergenze e delle situazioni di crisi in coordinamento con ENAC e altri Enti, tra cui polizia, Vigili del fuoco e i servizi di primo soccorso aeroportuale.

Nel 2022 SACBO ha continuato a dare corso al percorso di digitalizzazione, attraverso la graduale introduzione di tecnologie innovative nei propri processi di business e l'implementazione soluzioni altamente performanti ed ecosostenibili, con un beneficio sia per l'utenza (vettori aerei e passeggeri) sia per il posizionamento competitivo di SACBO nel sistema aeroportuale nazionale e internazionale

SACBO ha concretizzato e completato uno dei progetti più importanti di digitalizzazione dei processi di gestione dei passeggeri con la realizzazione del sistema Entry Exit System (EES), dotato di tecnologia per il riconoscimento biometrico del volto dei passeggeri e selezionato attraverso un bando di gara europeo, già iniziato nel 2021.

Per la realizzazione di tale progetto, oltre agli aspetti applicativi, è stata prevista anche l'installazione dei c.d. self kiosks per la registrazione dei passeggeri Third Country Nation (TCN) che entrano ed escono dalla Comunità Europea attraverso lo scalo di Orio al Serio. Attualmente sono stati installati e collaudati 45 kiosks e a seguito della proroga emessa dal Ministero dell'Interno entreranno in funzione nel corso dell'esercizio 2023. La digitalizzazione dei processi assicura inoltre il continuo aggiornamento e sviluppo dei sistemi di core business e consente di migliorare anche le operazioni di assistenza agli aeromobili.

Per migliorare ulteriormente la customer experience e rendere più fluidi i flussi di passeggeri all'interno del terminal è stato realizzato altresì un **sistema di "self boarding" chiamato FACE 2FLY**.

Tale sistema, basato su una tecnologia di **riconoscimento biometrico** del volto e di acquisizione dei dati del passaporto elettronico per garantire la correlazione tra i documenti di identità e i titoli di viaggio, consente ai passeggeri, una volta registratisi presso le postazioni di enrollment, di effettuare i controlli di sicurezza e le operazioni di imbarco presso i gate attraverso un percorso fluido e velocizzato, il più possibile autonomo, in grado di elevare la qualità del servizio e minimizzare i tempi di attesa in coda.

Attualmente tali lettori biometrici sono stati installati ai cinque banchi gate dell'area extra Schengen.

Per le finalità di security: è stato ulteriormente incrementato l'impianto di videosorveglianza in tutta l'area aeroportuale arrivando ad un installato di circa 700 telecamere che hanno permesso di aumentare l'area sorvegliata e testare nuove tipologie di telecamere multi-ottica ad altissima risoluzione che potranno essere utilizzate per l'analisi di tutta l'area di movimento aeromobili; sono state implementate e migliorate le **tecnologie di Intelligenza Artificiale e Machine Learning** per il monitoraggio della recinzione perimetrale introducendo anche la classificazione della fauna locale.

Il progetto di ammodernamento tecnologico del "Flight Information Display" ha permesso di continuare la sostituzione dei display tradizionali a tecnologia lcd con i nuovi ledwall, più performanti e meno energivori. Nell'area check-in sono stati installati due ledwall con una superficie di visualizzazione superiore ai dieci metri quadrati.

Per migliorare l'esperienza dei passeggeri che utilizzano i servizi del parcheggio P3, è stato realizzato un sistema di monitoraggio della navetta installando, in prossimità delle pensiline, dei display a led con ampia superficie che oltre a fornire le informazioni sui voli in arrivo e partenza fornisce anche le indicazioni della posizione degli autobus e il relativo tempo di attesa.

Si ricorda che nel 2021 era già stato introdotto il nuovo 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.

L'unità sistemi informativi è composta da 6 Unità: Assistenza Informatica Operazioni Voli; Assistenza Informatica Impianti Speciali e Rete Dati; Assistenza Informatica Gestionale; Assistenza Informatica Sistemistica; Assistenza Informatica Web Solution; Cyber Security.

Il Responsabile dei Sistemi Informativi supporta l'intera azienda nella definizione, attuazione e miglioramento dei processi di gestione e di sviluppo del business aziendale, attraverso lo sviluppo di nuove soluzioni con l'utilizzo delle nuove tecnologie e della gestione dell'infrastruttura IT e delle soluzioni informatiche "turn key" realizzate in outsourcing attraverso gare pubbliche a seguito della redazione di capitolati tecnici di gara utilizzati per la progettazione dei sistemi.

Per l'anno 2022, 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 triennio sono riportati nella tabella che segue):

- 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.

Si ritiene opportuno un confronto anche con il 2019 in quanto gli anni 2020 e 2021 sono stati fortemente influenzati dalla pandemia e quindi sarà mantenuto solo per il presente anno gli indicatori del quadriennio anziché del triennio solamente per quelli in ordine alla soddisfazione del passeggero.

Tabella 3.24 Tempistiche relative al check-in, controlli di sicurezza e consegna bagagli

INDICATORE	DESCRIZIONE	2019	2020	2021	2022
Tempi di attesa per check in		11' 23"	09' 45"	13' 02"	12' 01"
Tempi di attesa controllo sicurezza		13' 36"	13'08"	11'17"	14'08"
Tempo medio consegna bagagli (voli nazionali e internazionali)	Tempi di riconsegna del primo bagaglio dal block-on dell'aeromobile	22'	20'	23'	25'
	Tempi di riconsegna dell'ultimo bagaglio dal block-on dell'aeromobile	29'	26'	28'	29'
Numero danneggiamenti e smarrimenti bagagli	Numero bagagli danneggiati causati da BGYIS	2.363	678	739	1.456
	Numero bagagli danneggiati causati ogni 1.000 passeggeri	0,39	0,40	0,25	0,24
	Numero Bagagli complessivi disguidati in partenza (non riconsegnati al nastro ritiro bagagli dell'aeroporto di destinazione) di competenza dello scalo	1.363	372	647	1.022
	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	0,16

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 2022 con l'intenzione di accertare la qualità del servizio fornito in mesi di intensa attività sono state volutamente svolte nei mesi di maggio, luglio e settembre le tre campagne di monitoraggio della Customer Satisfaction che hanno evidenziato una complessiva soddisfazione dei passeggeri dell'aeroporto di Bergamo Orio al Serio molto elevata, uguale al 96%.

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

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

I dati riportati nelle tabelle mostrano che la soddisfazione del passeggero anche per l'anno 2022 si attesta su valori assai elevati. La valutazione complessiva riportata nella tabella che segue rimane su livelli molto alti.

Tabella 3-25 Customer Satisfaction Index complessivo

INDICATORE	2019	2020	2021	2022
% passeggeri soddisfatti	96%	96%	97%	96%

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

Tabella 3-26 Soddisfazione dei passeggeri

SERVIZIO	INDICATORE	2019	2020	2021	2022
Percezione sulla disponibilità dei carrelli portabagagli.	%passeggeri soddisfatti	90%	91%	93%	94%
Percezione sull'efficienza dei sistemi di trasferimento pax (scale mobili, ascensori, people mover, ecc.).	%passeggeri soddisfatti	96%	98%	98%	98%
Percezione sull'efficienza impianti di climatizzazione.	%passeggeri soddisfatti	95%	94%	96%	96%
Percezione sul livello di comfort complessivo dell'aerostazione.	%passeggeri soddisfatti	96%	98%	97%	96%
Percezione sul livello di pulizia e funzionalità delle toilettes.	%passeggeri soddisfatti	87%	96%	97%	95,5%
Percezione sul livello di pulizia aerostazione.	%passeggeri soddisfatti	96%	98%	98%	97%

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 adeguato¹⁵.

Tabella 3-27 Numero parcheggi

INDICATORE	2019	2020	2021	2022
Parcheggi disponibili	8.020	8.020	8.020	7.575

Quanto alla scelta del parcheggio risultano importanti:

- la vicinanza dal terminal (76%)
- La sicurezza dell'auto (69%)
- La positiva esperienza passata (59%)
- 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.

L'ufficio qualità e rapporti con l'utenza cura diversi attività di SACBO e di BGYIS, tra cui la certificazione ed emissione delle procedure Qualità (ISO 9001), Ambientali (ISO 14001), Sicurezza delle informazioni (ISO 27001) e Salute e Sicurezza sui Luoghi di Lavoro (ISO 45001); redige la Carta dei Servizi Aeroportuali secondo le circolari ENAC GEN06 e GEN02B, monitora quotidianamente le prestazioni di qualità del nostro aeroporto e, per quanto di competenza, ne coordina i miglioramenti, redige e controlla i contenuti qualitativi del Contratto di Programma, certifica e verifica gli aspetti qualitativi delle attività di tutti gli handler aeroportuali, pianifica e coordina campagne di interviste relative per diversi elementi di interesse aziendale tra cui le rilevazioni effettuate da A.C.I. World, l'associazione mondiale degli aeroporti.

Inoltre, il team qualità e rapporti con l'utenza predispone e attua il piano integrativo delle verifiche interne ed a terzi, coordina gli audit effettuati a SACBO e a BGYIS da compagnie aeree ed enti istituzionali e si occupa della gestione dei reclami pervenuti in azienda.

Tabella 3 28 Livello soddisfazione relativa all'accessibilità

PARAMETRO	2019	2020	2021	2021
Adeguatezza dei collegamenti città/aeroporto	97%	97%	97%	97%
Disponibilità, frequenza e prezzo bus	96%	94%	95%	96%
Puntualità dei collegamenti bus	96%	96%	97%	96%
Disponibilità, frequenza, prezzo taxi	94%	89%	90%	89%
Chiarezza, comprensibilità efficacia segnaletica esterna	95%	95%	95%	97%

¹⁵ 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.

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)¹⁶.

In merito al tema dell'accessibilità, nel 2022 i seguenti fatti significativi:

- Nuove implementazioni sulle campagne pubblicitarie Google ads, con la predisposizione di un piano ottimizzato su Google Ads, per riuscire ad ampliare la clientela online.
- Per il 2022 le tariffe sono tornate, con alcune variazioni, sui numeri pre-pandemia, cancellando quindi le tariffe cosiddette "Covid".
- Nuovo accordo con Telepass che permette il pagamento posticipato di 3 mesi dalla sosta;
- Mantenimento polizza assicurativa che permette al cliente, con un supplemento di 1€ in fase di acquisto, di annullare la prenotazione online del parcheggio e mantenimento della possibilità per il passeggero che ha prenotato online il cambio gratuito della data di sosta del parcheggio.
- Come nel periodo pre pandemia si sono promosse diverse campagne promozionali: estiva, natalizia, pasquale e ponti, per intercettare la clientela online, sempre più attenta ai prezzi, a discapito di quella walk-in. Si è registrata, infatti, sul fronte web, una crescita molto significativa, indice di un cambio deciso nelle abitudini dei viaggiatori. Le campagne sono state condivise con i partner di Sea e implementate in tutto il network ViaMilano Parking, insieme agli scali di Linate e Malpensa.
- 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;
- Spostamento dell'intera area dei rent a car al parcheggio P3

¹⁶ 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/>.

Si ricorda che, con riferimento ai parcheggi, il gruppo SACBO ha effettuato significativi investimenti per consentire un livello di servizio idoneo e adeguato.

Quanto poi ai diversi esercizi commerciali in aerostazione, che costituiscono un importante servizio a favore del passeggero e delle sue necessità, nel 2022 le tipologie di servizi e negozi presenti sono le seguenti:

Tabella 3 29 Numero servizi per i passeggeri

TIPOLOGIA DI ESERCIZIO	2019	2020	2021	2022
TRASPORTO	6	6	8	8
NOLEGGIO VETTURE	13	11	9	9
TELEFONIA	3	3	3	3
BAGAGLI	3	3	3	3
FARMACIA/SANITARIO	2	2	2	2
CAMBIIVALUTE	1	1	1	1
FOTOTESSERE	1	1	1	1
TOTALE	30	28	27	27

Tabella 3 30 Numero di negozi e di ristoro

TIPOLOGIA DI ESERCIZIO	2019	2020	2021	2022
BAR, RISTORANTI, FAST FOOD	16	15	21	23
NEGOZI RETAIL	44	39	34	29

Anche nel 2022 sono rimaste inalterate le tipologie 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

Per il secondo anno consecutivo l'Aeroporto di Milano Bergamo è stato riconosciuto da ACI, l'Associazione Mondiale degli Aeroporti, come migliore aeroporto europeo nella categoria tra i 5 ed i 15 milioni di passeggeri annui vedendosi confermare l'ambito premio **Airport Service Quality Award** già ottenuto per i risultati conseguiti nel 2021.

Tale riconoscimento viene attribuito sulla base dell'opinione espressa dai viaggiatori in poco meno di 500.000 interviste raccolte da ACI relativamente all'esperienza di viaggio in circa 300 tra i migliori aeroporti del mondo.

All'Airport Service Quality Award l'associazione mondiale degli aeroporti ha aggiunto due ulteriori premi che qualificano Milano-Bergamo come aeroporto più gradevole e di più agevole uso in Europa (**Most Enjoyable Airport in Europe and Easiest Airport Journey in Europe**), questi riconoscimenti testimoniano una volta di più l'impegno del

nostro aeroporto nei confronti dei propri clienti.

Luis Felipe de Oliveira, Direttore Generale di ACI Europe dichiara: **“I vostri passeggeri hanno voluto comunicare e riconoscere il successo degli sforzi della vostra squadra nel fornire un’esperienza superiore al cliente. Ancora una volta rivolgo i miei sentiti ringraziamenti e le mie più calorose congratulazioni a voi ed all’intera comunità aeroportuale. Ci avete reso orgogliosi di voi!”**

Ricordando che il tempo mediamente trascorso da ogni passeggero è di circa due ore, è possibile comprendere come il giudizio sull’esperienza di viaggio aereo dipenda per una parte considerevole dalla qualità dei servizi aeroportuali.

I riconoscimenti citati sono significativi non solo perché nascono da un raffronto con la maggioranza degli aeroporti mondiali ma anche per il fatto che ACI World compara l’offerta dei vari scali per oltre 30 aspetti tra i più caratterizzanti il servizio, essi sono sinteticamente riassumibili in:

- trasporti da e per l’aeroporto e infrastrutture di accesso all’aeroporto,
- parcheggi,
- tempi di 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.

Le valutazioni del Presidente di ACI World assumono ancora più rilevanza alla luce dell’importante incremento di traffico passeggeri registrato nel 2022, raddoppiato rispetto all’anno precedente, che ha comportato la necessità per SACBO e gli altri operatori aeroportuali di adattare rapidamente la propria offerta per continuare a garantire i migliori servizi all’inizio e alla fine del volo ad una tipologia di cliente che si caratterizza per la sua giovane età (il 70% ha meno di 45 anni e circa il 50% ne ha meno di 35), per la forte presenza femminile (le donne sono il 48% del totale); la familiarità con l’uso del computer (oltre il 94% delle prenotazioni avviene via internet) ed il diffuso utilizzo di mezzi pubblici (il 35% dei nostri passeggeri ricorre al mezzo pubblico).

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 2022 ammonta a 4,4 in aumento rispetto al 2021 in cui era stato di 4,3.

IL CSI di Bergamo è superiore al valore medio europeo (4,1) e superiore al valore medio mondiale (4,3), fortemente influenzato dalla presenza nel campione di scali al top della qualità (Abu Dhabi, Bali, Canton, Hong Kong, Kuala Lumpur, Pechino, Seoul, Singapore). In generale il CSI medio evidenziato dai 42 scali utilizzati da Ryanair che fanno parte del campione ASQ è di 4,0, per gli scali italiani il CSI complessivo medio è di 4,1.

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 4,6 contro una media mondiale di 4,3 ed una media italiana ed europea

di 4,0.

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

- la qualità dei collegamenti città/aeroporto, l'accessibilità al terminal, la chiarezza dei cartelli informativi;
- il comfort del terminal, la pulizia delle aree, la facilità di raggiungimento dei gate di imbarco e la chiarezza dei tabelloni inerenti i voli (status del volo, orario e gate di partenza), per i quali ACI nelle sue rilevazioni usa le parole "ease" e "enjoy", cioè facile e gradevole,
- la cortesia dello staff aeroportuale di SACBO, degli Handler, degli addetti agli esercizi commerciali e della 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.

Attenzione per passeggeri con esigenze specifiche

L'unità Airport Management comprende la sovrintendenza del servizio di assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità) e ha a disposizione la Sala Amica, spazio presso il terminal dedicato all'accoglienza dei passeggeri a ridotta mobilità in partenza. Sacbo ha affidato all'azienda HCM specializzata nel settore della assistenza a persone con disabilità, la programmazione delle risorse (mezzi e persone) con la messa a disposizione Operatori Socio Sanitari (e non) per il servizio di assistenza.

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 del 2006).

L'assistenza speciale può riguardare passeggeri:

- con necessità di sedia a rotelle;
- con menomazione dell'udito;
- con menomazione della vista (non vedente o ipovedente);
- con problemi intellettivi o comportamentali (ad esempio autismo ed Alzheimer).

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%.

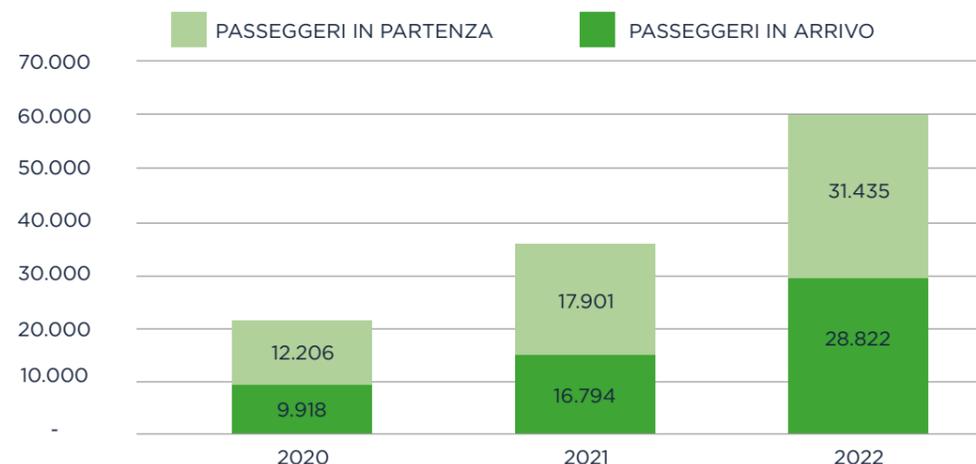
SACBO è preparata all'accoglienza di soggetti autistici, afferenti alla categoria DPNA (passeggero con problemi intellettivi o comportamentali), con strutture, servizi e personale specializzato a loro dedicati. Allo scopo di fornire un'assistenza adeguata e personalizzata, confacente ai bisogni del singolo 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 2022 sono stati assistiti 60.257 passeggeri con esigenze particolari, con una media di 165 assistenze fornite ogni giorno (+74% rispetto al 2021 e +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 (3%), vista (3%) o problemi intellettivi o comportamentali (2%)

Grafico 3-14 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 i dati disarticolati analizzati nei vari aspetti analizzati.

Tabella 3-33 Livello di soddisfazione dei PRM

INDICATORE	2019	2020	2021	2022
Percezione sullo stato e sulla funzionalità dei mezzi/ attrezzature in dotazione	96%	99%	99%	99%
Percezione sull'adeguatezza della formazione del personale	97%	98%	99%	100%
Percezione sull'efficacia e sull'accessibilità delle informazioni, comunicazioni e segnaletica aeroportuale interna	95%	98%	98%	99%
Percezione sull'assistenza PRM	95%	99%	99%	99%
Percezione del livello di accessibilità e fruibilità delle infrastrutture aeroportuali: parcheggio, citofoni di chiamata, sale dedicate, servizi igienici, ecc	92%	99%	99%	99%
Percezione sugli spazi dedicati per la sosta dei PRM (es. Sala Amica)	98%	99%	99%	99%
Percezione della cortesia del personale (infopoint, security, personale dedicato all'assistenza speciale)	97%	99%	99%	99%
Percezione sulla professionalità del personale dedicato all'erogazione delle assistenze speciali ai PRM	98,1%	97,6%	99,2%	

3.4.3 Sicurezza del passeggero

L'unità Security, di cui il responsabile è il Security manager, provvede alla predisposizione e implementazione di tutti i processi attinenti alla Security aeroportuale, tramite la gestione del Programma di Sicurezza Aeroportuale.

Nello specifico, in ossequio a quanto previsto dalla normativa sovranazionale in materia di sicurezza aeroportuale e dal Programma Nazionale per la Sicurezza dell'Aviazione civile, il Security manager e il personale dell'Unità Security sono impegnati nella determinazione delle misure di protezione fisica dell'aeroporto e delle sue infrastrutture, del tesseramento aeroportuale, della conduzione dei controlli di sicurezza da effettuarsi su passeggeri e loro bagagli, operatori aeroportuali, veicoli e forniture di beni per l'aeroporto. L'attuazione di questi controlli viene effettuata da personale appartenente a Società di Sicurezza terza, selezionata mediante gara d'appalto.

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, si è dotata di 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 3-32 Numeri relativi ai controlli sui passeggeri

Anno	Passeggeri in partenza n°	Var. %	Addetti di Sicurezza n° (GG)	Var. %	Postazioni di Sicurezza n°
2019	6.916.137	7%	210	---	15
2020*	---	---	---	---	---
2021	3.229.385	---	210	---	15
2022	6.579.745	---	210	---	15

Gli indicatori numeri rimangono costanti e allineati al 2019 pre - pandemia.

3.4.4 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'Unità Safety si occupa della gestione del Safety Management System, in particolare gestendo e sorvegliando il sistema di identificazione dei pericoli (attraverso varie attività report, gestione dei cambiamenti, investigazioni, audit, ispezioni ed esercitazioni). In tal senso l'Unità monitora le performance di Safety, segnala all'Autorità gli eventi e notifica al management eventuali necessità per il miglioramento della Safety, supportando il management all'interno del processo decisionale.

L'Unità si occupa inoltre di gestire la Safety Promotion attraverso comitati, comunicazioni e canali alternativi. Fondamentale è il coordinamento e la collaborazione che vengono effettuati da parte dell'Unità Safety con tutte le Direzioni e Unità SACBO, nonché con gli Enti aeroportuali, la cosiddetta comunità aeroportuale, al fine di sviluppare i processi per condurre l'aeroporto attraverso un percorso di continuo miglioramento in termini di efficacia ed efficienza con la priorità di mantenere i livelli di sicurezza operativa dello scalo al livello più alto possibile.

Nell'ambito della Direzione Operazioni è stata, inoltre, creata - a comprova delle sinergie tra direzione unità aziendali - l'unità Airport Management, che costituisce uno spin-off di Safety ed effettua controlli sui piazzali relativi alle operazioni sottobordo e sui piazzali da parte degli operatori aeroportuali.

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.

L'Unità Compliance Monitoring monitora la conformità ai requisiti applicabili in termini di safety, gestendo un processo di auditing, implementando verifiche di compliance su progetti e modifiche che possano incidere sulla sicurezza operativa. Rispetto alla sorveglianza da parte dell'Autorità, tale Unità è il focal point per Enac, e supporta i soggetti auditati nella gestione di rilievi e miglioramenti.

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.

3.4.5 La comunicazione esterna

L'Unità Marketing e Comunicazione di Sacbo svolge un ruolo trasversale in collaborazione con tutte le unità che compongono l'organizzazione. In particolar modo vi è uno stretto rapporto collaborativo con le unità commerciali Aviation e Non Aviation.

Il compito principale è promuovere l'aeroporto, a partire dalla gestione dei rapporti con le Compagnie Aeree, la promozione delle destinazioni tramite accordi di comarketing, le relazioni con i Tour operator operanti sullo scalo e la loro promozione attraverso l'organizzazione di workshop e roadshow, tutti i servizi e i prodotti utili ai passeggeri sia da un punto di vista commerciale che personale, servendosi di tutti i mezzi di comunicazione disponibili, a partire dal web marketing, la carta stampata, gli eventi.

L'unità marketing si occupa anche di veicolare l'immagine dell'aeroporto e i contenuti in maniera trasversale, partecipando con pubblicità e comunicazioni ad eventi organizzate da terzi soggetti.

In capo all'unità vi è inoltre lo sviluppo e la gestione di tutti canali di comunicazione: social, web, ecommerce, monitor, newsletter ecc. con creazione dei contenuti e relativa pubblicazione.

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.

Il gruppo SACBO pone particolare attenzione al dialogo con i suoi stakeholder, anche attraverso il proprio sito e i social media; le crescenti necessità di comunicazione attraverso le soluzioni e i canali web hanno portato a sviluppare nuovi contenuti sul sito web BGY, tra cui nuove sezioni di accredito per Aziende e Agenzie e ad effettuare il rifacimento della home page del sito web parcheggi (<https://www.parcheggiaeroporto.com/Estratto>), della versione mobile del sito web BGY (<https://www.milanbergamoairport.it/it/>) nonché istituire il nuovo sito web Responsabilità Sociale (<https://sustainability.milanbergamoairport.it/>). E' stata inoltre lanciato la sezione eventi sul sito web <https://events.milanbergamoairport.it/>.

Il numero di visitatori del sito e di follower è riportato nella Tabella 3 33, evidenziando un progressivo ampliamento dei canali e del numero di interlocutori interessati.

Tabella 3 33 Numero visitatori sito e social network - SACBO

PIATTAFORMA	2020	2021	2022
Visitatori sito da PC	386.355	471.832	652.678
Visitatori sito da tablet	28.659	24.949	31.856
Visitatori sito da mobile	623.730	939.935	1.650.438
Totale visitatori sito	1.033.140	1.441.786	2.332.705
Followers Facebook	44.792	46.100	47.716
Followers Instagram	4.207	4.721	5.740
Followers Twitter	1.417	1.567	1.781

I numeri del 2022 mostrano una crescita esponenziale che rispecchia quella ripresa del traffico aereo e che evidenzia 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 2022 ha dato i seguenti risultati, in termini di crescente attenzione anche per BGYIS:

Tabella 3 34 Numero visitatori sito e social network - BGYIS

PIATTAFORMA	2020	2021	2022
Visitatori sito da PC	2.206	2.335	2.090
Visitatori sito da tablet	57	41	45
Visitatori sito da mobile	1.262	1.295	1.696
Totale visitatori sito	3.525	3.669	3.831

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.

Tali attività sono svolte dalla Direzione Commerciale Aviation, preposta alla gestione dei rapporti sia con i partner commerciali già presenti sullo scalo che con i nuovi clienti potenzialmente interessati ad aprire nuovi collegamenti passeggeri o cargo.

Attraverso una stretta collaborazione con l'Unità Marketing, la Direzione Commerciale Aviation promuove l'Aeroporto di Milano Bergamo a livello nazionale ed internazionale, sia attraverso azioni di marketing e campagne pubblicitarie on-line che attraverso la partecipazione a workshop, convention e fiere di settore.

Attività fondamentale per la crescita dello scalo è sia quella di attrarre nuove compagnie aeree, sia quella di curare i rapporti con le compagnie già operanti, in modo tale da consentirne il radicamento ed il consolidamento, contribuendo così allo sviluppo del traffico nel corso degli anni. In particolare, grazie al costante lavoro di SACBO, il traffico sullo scalo di Milano Bergamo è tornato pressoché ai livelli pre-pandemici, performando meglio rispetto alla media nazionale. Per poter raggiungere tali risultati è stato fondamentale sia rinsaldare i rapporti commerciali con gli operatori già attivi sullo scalo sia ricercare nuovi partner, aprendo nuove opportunità per il nostro scalo. 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.

Il 2022 si è complessivamente chiuso con 13.155.806 passeggeri, con un delta negativo del 5% rispetto al 2019 e con volumi pressoché raddoppiati rispetto al 2021. Per quanto riguarda la distribuzione del traffico durante l'anno, il primo trimestre è stato quello più debole, complice il persistere di alcune restrizioni legate ai timori di una nuova recrudescenza del Covid-19, mentre a partire da aprile si è avuta una rapida

ripresa del traffico con un sostanziale ritorno ai volumi del 2019 ed infatti, da tale mese in poi sono stati gestiti oltre 1 milione di passeggeri. Anche il coefficiente di riempimento medio (load factor) ha rispecchiato l'andamento dei volumi passeggeri, con gennaio quale mese più basso (58% di riempimento medio) e luglio ed agosto quali mesi più alti (88% di riempimento medio).

Per quanto riguarda i movimenti complessivi, il 2022 si è chiuso con 88.846 movimenti totali, in calo del 6,9% rispetto al 2019 ed in aumento del 71,2% rispetto al 2021.

Analizzandone il dettaglio, i movimenti passeggeri sono tornati sostanzialmente ai livelli pre-pandemici (solo 37 in meno) mentre pesa ancora la riduzione dei movimenti cargo, in calo dell'80%. In leggero aumento rispetto al 2021 i movimenti di aviazione generale seppur ancora distanti dai valori del 2019.

Dal punto di vista dello sviluppo commerciale e del network, anche il 2022 è stato un anno molto positivo, caratterizzato dall'arrivo di 7 nuove compagnie aeree (Aeroitalia, Air Arabia, AnadoluJet/Turkish Airlines, Flyr, ITA Airways, SpiceJet, Transavia) per un totale di 26 compagnie aeree di linea passeggeri attive sul nostro scalo.

Il numero complessivo di destinazioni raggiunte è stato di 144 e tra queste 12 sono state quelle aggiunte nel corso dell'anno appena conclusosi (Amritsar, Dakar, Funchal, Karlsruhe, Lodz, Londra Heathrow, Newcastle, Oslo Gardermoen, Rome Fiumicino, Rotterdam, Sharjah, Tirgu Mures).

Per quanto riguarda la suddivisione del traffico passeggeri, nel 2022 si è avuta una sostanziale ed importante ripresa del traffico internazionale che è tornato a cubare quasi il 75% del traffico complessivo del nostro scalo, simile dunque ai livelli ante-Covid. I voli domestici si confermano in piena salute e, infatti, in termini di riempimento, i collegamenti nazionali hanno registrato un load factor medio leggermente superiore rispetto a quelli internazionali.

Per quanto riguarda il traffico internazionale, primo Paese in termini di volumi si conferma la Spagna con quasi 1.600.000 pax trasportati ed un riempimento medio annuale superiore all'86%. In termini di destinazioni, prima per numero di passeggeri si conferma Barcellona, seguita da Valencia e Madrid.

Secondo mercato internazionale è stato invece la Romania con oltre 1 milione di passeggeri trasportati con Bucarest e Suceava quali direttrici più trafficate. Il nostro scalo si conferma, dunque, anche per il 2022 il principale aeroporto italiano in termini di capacità offerta sulla Romania.

Regno Unito e Polonia si confermano altri due importanti mercati per il nostro aeroporto, rispettivamente terzo e quarto, con un aumento del 5% e del 10% dei posti offerti rispetto al 2019 e l'ingresso di tre nuove destinazioni (Lodz, Londra Heathrow e Newcastle).

Nel 2022, purtroppo, a causa dello scoppio del conflitto in Ucraina, a partire dal mese di marzo sono stati cancellati tutti i collegamenti con tale Paese oltre a quelli con la Russia, entrambi mercati molto importanti per il nostro scalo che nel 2019 hanno movimentato più di 360.000 passeggeri verso un totale di 6 destinazioni (1 in Russia e 5 in Ucraina).

Continuano a performare bene anche i voli verso le destinazioni c.d. “etniche” extra-UE quali Albania, Egitto, Marocco e Turchia. Per quanto riguarda quest’ultima e, in particolare, l’aeroporto di Istanbul Sabiha, si segnala un incremento di quasi 60.000 passeggeri rispetto al 2019 e questo risultato sia grazie all’apertura di un nuovo collegamento giornaliero da parte di Anadolujet/Turkish Airlines che all’impiego di aeromobili più capienti da parte del vettore Pegasus.

Il 2022 è stato, infine, un anno particolarmente importante per quanto riguarda l’accessibilità intercontinentale del nostro scalo. Infatti, per la prima volta nella sua storia, il nostro aeroporto è stato collegato con voli di linea verso l’Asia ed il Golfo Persico, nello specifico verso Amritsar in India e Sharjah negli Emirati Arabi Uniti. Inoltre, grazie all’arrivo di importanti network carrier come Anadolujet/Turkish Airlines e Air Arabia è notevolmente aumentato il ventaglio di destinazioni intercontinentali raggiungibili con un solo scalo (in questo caso Istanbul e Sharjah).

Nel 2022, infine, come già evidenziato ed argomentato nel Par. 3.2.5, è considerevolmente aumentata la percentuale dei voli passeggeri operati con aeromobili di ultima generazione (Airbus A320-NEO e A321-NEO, Boeing B737-MAX 8), velivoli più performanti, con un minore impatto acustico e minori emissioni di CO2. Lo scorso anno il 33% del totale dei voli passeggeri è stato operato con questa tipologia di aeromobili, percentuale in forte aumento rispetto al 15% del 2021.

Per quanto riguarda il traffico di aviazione generale, il risultato del 2022 è sostanzialmente in linea con quello dell’anno precedente ma ancora distante dai volumi del 2019 sia di passeggeri che di movimenti.

Ancora in contrazione il traffico cargo, principalmente a causa di un progressivo rallentamento dell’economia a livello globale. Relativamente alle merci trasportate sul nostro scalo, nel 2022 ne sono state movimentate un totale di 20.827 tonnellate, ancora in calo sia rispetto al 2019 (-82,5%) che al 2021 (-20 %).



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, si segnala un’importante ripresa nel 2022 rispetto all’anno 2021 come dimostrato ex sé dai numeri sottostanti, con l’eccezione del segmento cargo per le ragioni già illustrate in diversi paragrafi del presente report.

Tabella 3 35 Indicatori relativi al traffico aereo

INDICATORI	2020	2021	2022
Numero di compagnie aeree (passeggeri e cargo)	18	20	27
Numero di nazioni raggiunte con collegamenti diretti	42	40	42
Connettività aerea (numero di destinazioni dirette)	131	136	144
Numero di passeggeri	3.833.063	6.467.296	13.155.806
Evoluzione traffico merci (tonnellate)	51.543	26.044	20.827

Tabella 3 36 Indicatori relativi al numero di voli per fascia oraria

N.VOLI PER FASCIA ORARIA	2020	2021	2022
DALLE 00.00 ALLE 05.59	2.357	3.023	7.699
DALLE 06.00 ALLE 11.59	13.176	17.786	27.630
DALLE 12.00 ALLE 17.59	10.970	15.371	27.783
DALLE 18.00 ALLE 23.59	12.165	15.699	25.734
NUMERO TOTALE VOLI	38.668	51.879	88.846



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.

La centralità del ruolo degli stakeholder ha avuto conferma ulteriore 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 Direzione Acquisti, Appalti e Servizi Generali si occupa delle procedure di appalto in termini di selezione dei fornitori sia per SACBO che per BGY sia per l'esecuzione dei lavori e manutenzione che per le prestazioni d'opera intellettuale, degli acquisti di qualsivoglia tipologia di merce, della gestione del magazzino, della gestione dei sinistri e delle assicurazioni nonché dei servizi generali quali l'ufficio protocollo.

In specie quanto alle procedure di appalto, la selezione dei fornitori implica anche la verifica che gli stessi sia in fase di affidamento sia in corso di esecuzione dei contratti mantengano i requisiti con particolare riferimento alla regolarità contributiva e fiscale.

La Direzione, con la collaborazione delle Unità aziendali di riferimento per ciascuna tipologia di fornitura, cura il costante aggiornamento dell'albo fornitori. Sono in capo alla Direzione, oltre agli adempimenti delle procedure di gara (ad esempio stesura del disciplinare di gara), anche la stesura del contratto e le correlate verifiche in sede in sottoscrizione del contratto stesso.

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).

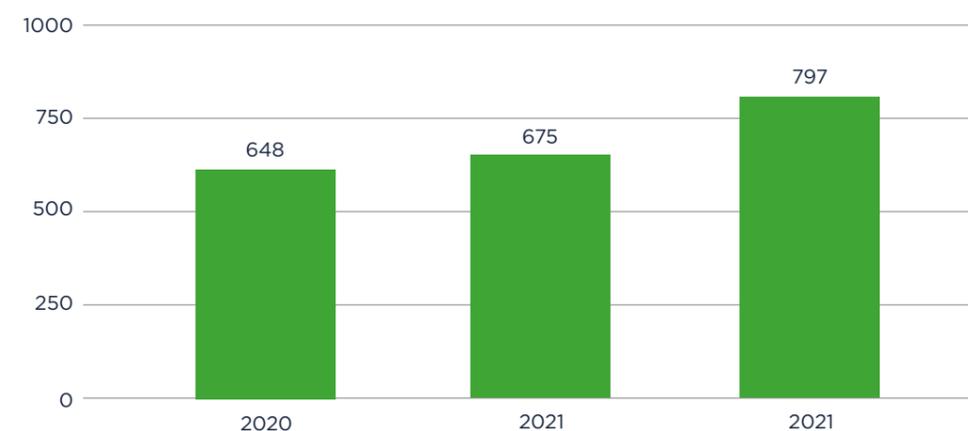
Caratteristiche delle attività di fornitura

In continuità con quanto oggetto di rendicontazione nei pregressi report, anche nell'anno 2022 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.

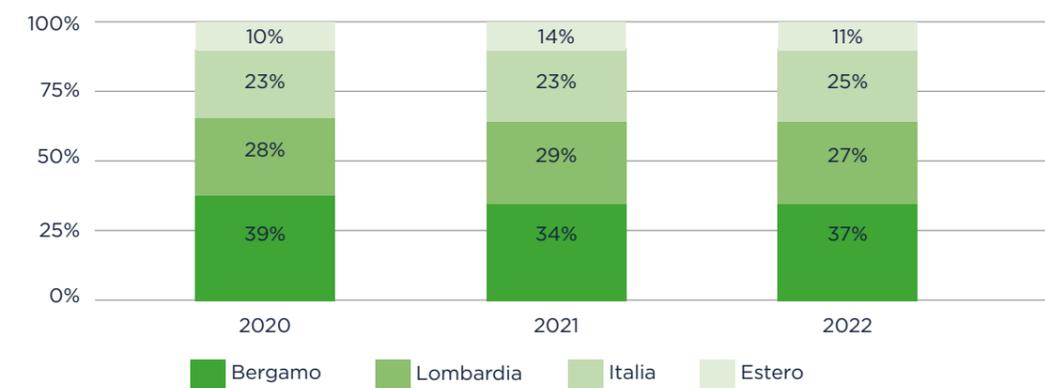
Il numero dei fornitori per l'anno 2022 è cresciuto in modo notevole da 641 del 2021 a 797 del 2022 a comprova della ripresa dell'attività; si ricorda che nel 2019 il numero di fornitori era pari a 699 e quindi seppure più elevato rispetto al biennio 2020-2021 non raggiungeva il valore del 2022.

Grafico 3-15 Andamento numero fornitori



Considerando la composizione geografica (Grafico 3 16), sempre con riferimento al Gruppo nel suo complesso, emerge che i fornitori dell'area di Bergamo anche nel 2022 rappresentano una quota considerevole mentendosi sulla medesima percentuale dell'anno 2021 ovvero circa il 36% dei fornitori totali. Significativo anche il contributo dei fornitori della regione Lombardia, che tuttavia tornano sui valori del 2020 ovvero 27% anziché 30%. Infine è costante la percentuale dei fornitori esteri, che si attestano alla soglia di poco inferiore al 10% nel 2022, pressoché al pari del dato del biennio precedente.

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 37) 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 2022 estremamente positivi

Tabella 3 37 Valutazione da parte dei fornitori

	SACBO			BGYIS		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
% fornitori con valutazione annuale positiva	98,65 %	98,91%	99,45%	99,19%	98,76%	98,93%

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 2022 l'obiettivo di crescita prefissato è pari al 4,0 % e la crescita consuntivata dei fornitori iscritti all'albo è stata pari al 4,46 %. Anche nel 2022, il positivo risultato che ha visto il raggiungimento dell'obiettivo 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.

La Direzione Commerciale Non Aviation si occupa di molteplici aspetti con l'obiettivo di sviluppare e gestire in modo ottimale gli spazi e servizi di natura commerciale. Particolare attenzione viene dedicata alla qualità ed al grado di soddisfazione dei passeggeri. Nello specifico vengono affidati a Operatori terzi gli spazi commerciali presenti presso l'aerostazione (negozi retail, food, uffici), nonché quelli con altre destinazioni d'uso esistenti sul sedime aeroportuale (hangar, magazzini, spazi per manutenzione aviation, stalli rent a car, banchine bus ecc.).

La Direzione verifica costantemente la gestione dei parcheggi dedicati ai passeggeri, suddivisi in tre specifiche aree: P1 e P2, posti in prossimità del terminal, e P3, parcheggio remoto collegato all'aerostazione da un servizio navetta h24. NAV promuove e coordina altresì la comunicazione pubblicitaria e dei servizi di collegamento da e per il terminal (taxi, ncc, bus).

La Direzione Commerciale Non Aviation svolge un importante ruolo di raccordo tra i Sub-Concessionari e le diverse Direzioni Aziendali. Ai fini della programmazione ed allestimento degli spazi vengono organizzati incontri periodici con la Direzione infrastrutture, con l'analisi delle azioni da intraprendere e la verifica dei progetti presentati sulla base delle apposite linee guida. Gli aspetti contrattuali sono definiti e gestiti in coordinamento con varie funzioni aziendali, tra le quali vanno evidenziate l'unità Affari Legali e la contabilità clienti. Con l'unità aziendale competente, viene concordato

un piano annuale di audit degli Affidatari, al fine di verificare il rispetto delle clausole contrattuali e delle specifiche normative applicate. Sono state promosse nel corso dell'anno presso i diversi punti vendita del terminal, specifiche azioni di sostenibilità ambientale (riduzione imballaggi in plastica, utilizzo di borse in carta, riduzione dei rifiuti) in collaborazione con l'unità ambiente di SACBO.

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 31.12.2022 nelle diverse tipologie di servizio sono riportate in Tabella 3 38 , oltre che al paragrafo L'attenzione al cliente passeggero. In riferimento alle tipologie di esercizi va evidenziato che nel corso del 2022 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 dicembre la conclusione della procedura di affidamento degli spazi agli operatori del settore Rent a car, con il trasferimento degli stalli auto dal fast park del P2 al settore A del P3, ed un significativo incremento del numero degli stalli affidati e degli operatori presenti sullo scalo.

Analizzando l'anno 2022, superati i primi mesi dell'anno ancora caratterizzati dalla prosecuzione dell'emergenza sanitaria, si è assistito ad una rapida e costante ripresa dei flussi passeggeri, in particolare nella stagione estiva, con positivi riscontri per gli esercizi commerciali.

I servizi offerti in aeroporto dagli affidatari SACBO sono riportati in Tabella 3 38.

Tabella 3 38 Tipologia e numero clienti

TIPOLOGIA E NUMERO CLIENTI	2019	2020	2022
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	13
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
TOTALE	60	55	61

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.

Nell'anno 2022 non si sono verificate modifiche all'azionariato.

Come già evidenziato nella prima parte della relazione, il Gruppo SACBO è formato da SACBO S.p.A. e, dal 2016, da BGYIS.

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%
TOTALE AZIONI	3.543.750	100%

Infine va segnalato che dopo tre esercizi consecutivi in cui non erano stati distribuiti dividendi, l'Assemblea degli Azionisti ha deliberato la distribuzione del 50% dell'utile netto di Sacbo Spa per un importo pari a Euro 3.118.745.

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 e della Sicurezza Energetica (ex Ministero 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.

3.9.2 Il Piano di Sviluppo Aeroportuale

Il Gruppo SACBO è parte integrante di un sistema infrastrutturale a servizio del Paese

Il nuovo PSA, oltre a rispondere ai fabbisogni infrastrutturali derivanti dal traffico stimato al 2030, ha come obiettivo l'ottimizzazione della funzionalità dello scalo. Gli investimenti previsti a carico del Gestore ammontano complessivamente nel quindicennio a oltre 450 milioni di euro, tra i quali circa 43 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 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.

I nuovi progetti di sviluppo e la manutenzione dell'infrastruttura in ogni sua componente sono seguiti dalla Direzione Infrastrutture, che è suddivisa in unità in forza di propri compiti e funzioni.

La Direzione Infrastrutture è composta da: Unità BGY2030; Unità Progettazione Costruzione Manutenzione Infrastrutture Di Volo; Unità Progettazione Costruzione e Manutenzione Delle Infrastrutture Edili; Unità Controllo Economico Degli Investimenti; Unità Terminal Utilization Planning And Styling Compliance; nonché Unità Ambiente e Territorio.

L'Unità BGY2030 con un focus in particolare sui progetti inerenti l'accessibilità (ad esempio il progetto di collegamento stazione - terminal); l'Unità Progettazione Costruzione Manutenzione Infrastrutture Di Volo con un focus in ordine ai progetti di ampliamento e ottimizzazione delle infrastrutture di volo (quali i progetti di rifacimento della pista di volo e ampliamenti della vie di rullaggio); l'Unità Progettazione Costruzione e Manutenzione Delle Infrastrutture Edili con un focus in merito ai progetti inerenti la realizzazione di nuovi edifici, come i vari progetti di ampliamento che hanno interessato il terminal negli ultimi anni e i nuovi capannoni merci in area nord.

Sia l'unità Progettazione Costruzione Manutenzione Infrastrutture Di Volo sia l'unità Progettazione Costruzione Manutenzione Infrastrutture Edili hanno al proprio interno ulteriori "sotto-unità" che si occupano della manutenzione delle varie componenti e strutture. Per quanto riguarda le Infrastrutture Di Volo la manutenzione attiene alla viabilità del sedime, pista di volo e vie di rullaggio, piazzali aeromobili e quindi a tutte le aree e le strutture della zona air side interessate dalle aree di manovra, di decollo, di atterraggio e di stazionamento degli aeromobili e infine si occupa della parte elettrica necessaria per il funzionamento delle stesse. Per le Infrastrutture Edili, la manutenzione ha ad oggetto le strutture, gli impianti del terminal e degli edifici presenti in sedime nonché delle strutture/dei mezzi necessari per le operatività (ad esempio impianto smistamento bagagli, impianto di condizionamento, manutenzione del verde, manutenzione mezzi per le operazioni invernali).

Unitamente a queste due unità, l'Unità Terminal Utilization Planning And Styling Compliance gestisce la manutenzione integrale del terminal. L'Unità Controllo Economico Degli Investimenti verifica e valuta sotto il profilo economico i progetti e quindi i relativi investimenti mediante un sinergico e continuo coordinamento con la Direzione Amministrazione e Finanza in termini di budget e previsioni di spesa. Quanto infine all'Unità Ambiente e Territorio si rimanda all'illustrazione di cui al paragrafo 3.1.

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 piazzale principale (a sud della pista) con la creazione di nuovi parcheggi per aeromobili. Complessivamente ad oggi sono presenti attualmente n. 45 stand classe C (atti a ospitare aeromobili a medio/corto raggio tipo Boeing 737-800/Airbus A320).

L'utente aeroportuale Ryanair, tramite la controllata FR Bergamo, nell'ambito del consolidamento e dell'espansione del proprio network, nell'anno 2022 ha completato la costruzione di **due nuovi hangar** per la manutenzione degli aeromobili che vanno ad aggiungersi agli altri tre hangar esistenti adibiti alla manutenzione degli aeromobili (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).

Coerentemente con il vigente Piano di Sviluppo Aeroportuale 2015 e con il Piano di Sviluppo 2030, a partire dall'anno 2017 sono state fatte una serie di acquisizioni dei terreni a nord della pista di volo sui quali nel prossimo triennio dovrebbe essere realizzato il prolungamento della via di rullaggio aeromobili Whisky e un ulteriore ampliamento del parcheggio aeromobili nord. Le suddette opere consentiranno 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. A fine dell'anno 2022 è stato redatto il progetto definitivo ed esecutivo così da poter procedere, a seguito della definizione dell'istruttoria autorizzativa, all'inizio dei lavori entro la fine del 2023.

Queste opere, pur essendo ancora in progettazione, hanno comunque comportato già lo spostamento del pregresso **radiofaro VOR/DME** che si trovava esattamente in asse al tracciato futuro della via di rullaggio W. Il nuovo radio faro è stato infatti collocato in un'area esterna al sedime aeroportuale a nord del parcheggio passeggeri P3 e l'intervento ha visto la contestuale realizzazione di un progetto di mitigazione ambientale.

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 poteva essere 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.

Un **primo ampliamento lato ovest** (lotto 1a) ha avuto la sua realizzazione nel biennio 2014-2015, nell'Ottobre 2021 si è invece concluso un **secondo ampliamento lato ovest**, lotto 1b, con la realizzazione di un nuovo volume di ampliamento dell'edificio esistente su due livelli: circa 2500mq al piano terra (area ritiro bagagli in arrivo, arrivi Schengen, presidio medico) , circa 4300 mq al primo piano (ampliamento Sala Imbarchi Schengen, comprensivi di 3 nuovi torrini d'imbarco e 6 nuovi "gates") a cui si deve aggiungere la realizzazione di una palazzina ad uso uffici per gli Enti di Stato operanti nello Scalo bergamasco.

Nel luglio 2020 si è invece concluso un **primo lotto di ampliamento del Terminal lato est (lotto 4a)** che ha visto la realizzazione di nuovi spazi sempre organizzati su due livelli: circa 4000 mq al piano terra (ampliamento sala BHS, nuovi imbarchi passeggeri extra Schengen), circa 4000 mq al primo piano (Sala imbarchi extra Schengen, controlli passarti in partenza).

Nel corso del 2022 è stato dato il via al progetto esecutivo di un **secondo ampliamento del Terminal lato est** denominato lotto 2 + 4b che prevede l'edificazione di un nuovo corpo di fabbrica che permetterà di ampliare la Sala Check - in al piano terra e prevede lo spostamento e ampliamento dell'area dei filtri di sicurezza al primo piano rispetto all'attuale posizione al piano terra.

Nei primi mesi del 2022 è stata completata la realizzazione di un ulteriore piano ad uso uffici del capannone di ricoveri mezzi di rampa, edificio che si trova ubicato tra la torre di controllo e l'edificio Dogana. Quest'opera consente di avere un ulteriore incremento di 800 mq di spazio ad uso ufficio per le compagnie aeree e per gli handler operanti nello Scalo. Sempre nel corso del 2022 è stato affidato l'incarico per la redazione del progetto di costruzione di una nuova caserma per i vigili del fuoco e un ulteriore capannone ad uso uffici e ricovero mezzi che saranno edificati nel medio periodo attraverso la demolizione degli spazi della vecchia area cargo a sud del sedime.

Lo sviluppo aeroportuale futuro 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 propria strada di collegamento tra la viabilità ordinaria e la futura area cargo nord, nel corso del 2021 sono partiti i can-

tieri per la realizzazione dei due capannoni principali che verranno destinati all'operatività cargo: il primo, con un'impronta al suolo di 5000 mq, è stato concluso nell'Estate del 2022; il secondo di 10.000 mq sarà completato nei primi mesi del 2023.

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. Nel Novembre 2022 si è conclusa la realizzazione di un nuovo varco merci nord, a cui seguirà nella Primavera del 2023 la conclusione dei lavori per la realizzazione di una prima palazzina uffici a servizio degli Enti e del Gestore aeroportuale.

Pur non essendo in programma nell'immediato la loro realizzazione, nel corso del 2022 Enac ha autorizzato l'edificazione anche di altri volumi in quest'area che si affiancheranno a quelli appena edificati e sono:

- realizzazione di una seconda palazzina uffici;
- realizzazione di un nuovo capannone merci di volumetria più contenuta;
- 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 (si ricorda tra i vari la rotatoria tra via Orio al Serio e Matteotti nel comune di Grassobbio; la rotatoria all'ingresso del P3; 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)

A Luglio 2022 è stato approvato il progetto esecutivo per la realizzazione del collegamento interrato tra il Terminal e quella che sarà la nuova stazione di arrivo della ferrovia che sarà ubicata in corrispondenza dell'esistente sottopasso autostradale. Le opere avranno inizio nei primi mesi del 2023 e avranno la durata di circa un anno.

A fine 2022 è stato dato inizio all'intervento per la realizzazione della strada futura di collegamento tra la superstrada a nord dell'aeroporto e la nuova area cargo (il progetto è stato redatto nel 2021). 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 e vedrà l'attuazione altresì di un progetto a verde di mitigazione e compensazione ambientale condiviso con il Comune di Seriate. Contestualmente sarà realizzato da SACBO anche un tratto di pista ciclabile "in parallelo" alla strada anzidetta.

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.

Due eventi che dimostrano in ambito culturale la sinergia con il Territorio e il legame del Gruppo con lo stesso sono i seguenti.

In primis l'inaugurazione nell'estate 2022 di «Hello Carrara», un progetto espositivo di SACBO e Accademia Carrara, realizzato con sei opere provenienti dalla pinacoteca orobica e allestito fino al 4 giugno 2023 all'interno della HelloSky Lounge dell'aeroporto di Milano Bergamo.

Altro progetto è stata l'installazione a fine 2021 per un periodo di cinque anni della scultura raffigurante Il Caravaggio, opera del Maestro Giacomo Manzù, a seguito di stipula di comodato gratuito fra la Provincia di Bergamo e SACBO. La scultura (bronzo del 1988, altezza cm.249, base 180 x 312), è stata collocata all'ingresso della Porta 3 dell'aerostazione.

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.

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 SACBO;

- del grado di possibile ricaduta positiva sulle attività svolte da SACBO 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 40 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	2020	2021	2022
Sponsorizzazioni	499.571	5.000	0
Erogazioni liberali	313.800	5.000	50.000
TOTALE CONTRIBUTI ALLA COMUNITÀ	813.371	10.000	50.000

Nel 2022 l'erogazione liberale pari a € 50.000,00 versata a favore della Fondazione Teatro Donizetti utilizzando la misura di Art Bonus, dimostra il proprio sostegno al patrimonio culturale pubblico.

3.10.3 Compensazioni e mitigazioni ambientali

In merito agli interventi di mitigazione e compensazione ambientale, si ritiene opportuno dare evidenza, al pari del report degli anni pregressi, delle tipologie di interventi a favore delle Pubbliche amministrazioni locali e delle popolazioni residenti nell'intorno aeroportuale, in ottemperanza al decreto VIA (Valutazione Impatto Ambientale); nonché assunte per propria determinazione da SACBO negli anni pregressi in analogia a quanto realizzato negli anni scorsi. Quanto al decreto VIA, si sottolinea come quanto realizzato in termini di interventi di mitigazioni e compensazioni ambientali fosse riferito al decreto di compatibilità ambientale del 2003; con l'emissione del decreto di compatibilità anno 2022 seguirà la messa in atto non solo di un nuovo piano di monitoraggio ma altresì un nuovo piano di interventi di mitigazione e compensazioni ambientali, ferma l'approvazione finale del PSA2030.

Nel corso dell'anno 2022 è stato realizzato, come riferito al paragrafo 3.9, l'intervento per lo spostamento dell'impianto di radioassistenza VOR (VHF Omnidirectional Range), progetto previsto nel PSA 2015. Il correlato progetto di mitigazione compensazione ambientale che vede il parziale 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 sarà ultimato all'inizio dell'anno 2023.

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 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. A riguardo si precisa che nel 2023 in concomitanza ai lavori per la realizzazione della strada futura di collegamento tra la superstrada a nord dell'aeroporto e la nuova area cargo (che hanno avuto inizio a fine 2022), sarà posto in essere un intervento di piantumazione di nuovi alberi a titolo di compensazione e mitigazione correlato all'intervento (peraltro in misura maggiore di quella prevista per legge per determinazione del gestore aeroportuale).
- 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 preveda la realizzazione di ulteriori interventi di mitigazione e compensazione.

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.

- 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 (ad esempio dal 2007 ad oggi SACBO ha concesso al Comune di Orio al Serio in comodato ad uso gratuito circa 24,000 mq per ampliamento di zona verde e realizzazione di altre opere a favore della popolazione in area estesa al confine aeroportuale).
- 4. Interventi ed attività per il contenimento e la riduzione dell'inquinamento** acustico aeroportuale in edifici residenziali.

Il Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030, prevede con cadenza biennale la promozione di interventi di mitigazione acustica presso abitazioni più prossime allo scalo e sottoposte a elevati livelli di inquinamento acustico. Attesa l'approvazione del PSA nel settembre 2022 sotto il profilo della compatibilità ambientale, nel primo semestre del 2023 SACBO si darà corso alla promozione del primo bando per la valutazione, progettazione e realizzazione di migliorie connesse al fonoisolamento ed al comfort di abitazioni localizzate in aree prossime allo scalo caratterizzate da livelli acustici di LVA superiori ai 60 dB(A) in continuità con i precedenti bandi.

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 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 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 beneficiario 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 41 riporta le opere di mitigazione, compensazione e comfort acustico realizzate nel periodo 2003-2019.

Tabella 3 41 Opere di mitigazione, compensazione e comfort acustico per comune di intervento (periodo 2003-2019)

SOGGETTO	MITIGAZIONI COMPENSAZIONI	INTERVENTI BANDI '13, '15 e '17	TOTALE
Orio al Serio	€ 913.648	€ 4.226.553	€ 5.140.201
Seriate	€ 109.000	€ 1.527.916	€ 1.636.916
Grassobbio	€ 310.466	€ 997.124	€ 1.307.590
Azzano S.P.	€ 110.000	€ 0	€ 110.000
Bergamo	€ 10.000	€ 784.316	€ 794.316
Bagnatica	€ 0	€ 292.553	€ 292.553
altri Enti Pubblici	€ 435.767	€ 0	€ 435.767
TOTALE	€ 1.888.881	€ 7.828.462	€ 9.717.343

GRUPPO DI LAVORO

PROGETTO REPORT SOSTENIBILITÀ

Gruppo SACBO

Paolo Deforza (referente)
Veronica Giavazzi (referente)
Roberto Rampinelli
Laura Monteleone
Nicola Lamera
Pierangelo Mangili



www.milanbergamoairport.it



MILAN
BERGAMO
AIRPORT | **BGY**

 **BGY**
International Services

