



Trieste Airport
Friuli Venezia Giulia

BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2021

Indice

Lettera agli stakeholder	3
Highlights 2021	4
Nota metodologica	5
1. La nostra identità	6
1.1. Storia e profilo di Trieste Airport	6
1.2. Mission, vision e valori dell'azienda	12
1.3. Il sistema di governance	13
1.4. Struttura organizzativa e servizi offerti	15
1.5. Etica e integrità nella gestione del business	17
2. Il nostro percorso verso la sostenibilità	21
2.1 Il nostro approccio alla sostenibilità	22
2.2 Principali stakeholder e analisi di materialità	23
2.3 Matrice di materialità	27
3. L'attenzione alla società	28
3.1 Il nostro impegno nei confronti della società	28
3.2 I nostri servizi ai clienti	31
3.3 La nostra capillarità sul territorio italiano	32
3.4 Focus: Community	36
4. La cura delle nostre persone	40
4.1 Tutela della salute e della sicurezza	40
4.2 Formazione, sviluppo e sensibilizzazione delle nostre persone	44
4.3 Diversità, equità ed inclusione	51
5. L'attenzione per l'ambiente che ci circonda	57
5.1 Gestione dei consumi energetici e delle emissioni	57
5.2 Il nostro rispetto per l'ambiente	61
Content Index	68

Lettera agli stakeholder

Cari stakeholders,

questa è la prima edizione del Bilancio di Sostenibilità del Trieste Airport, il punto di partenza per la rappresentazione delle performance di sostenibilità, che abbiamo avuto in questo ultimo triennio 2019-2021. Negli ultimi anni abbiamo infatti focalizzato l'interesse su un modello di sviluppo sostenibile che incida sulle scelte strategiche e sul modo di operare come parte attiva del sistema economico, sociale e ambientale. Quest'anno abbiamo deciso di avviare un percorso verso la sostenibilità, adottando un approccio strutturato e sistematico.

Vista la situazione del periodo anomalo degli ultimi due anni, caratterizzato dalle restrizioni generate dalla pandemia Covid-19 e dalla crisi che ha colpito il nostro settore, i dati riportati sono però anomali. Sarà necessario continuare nelle misurazioni nei prossimi anni per disporre delle necessarie rilevazioni che descrivano l'andamento delle scelte in campo. Nonostante le limitazioni, abbiamo comunque lavorato su obiettivi sfidanti, ponendo un'attenzione crescente verso la sostenibilità, sono infatti programmati interventi significativi ai fini della transizione ecologica.

Gli interventi infrastrutturali realizzati negli ultimi anni, tra i quali la realizzazione del Polo Intermodale, la riqualifica dell'aerostazione passeggeri e la riqualifica delle infrastrutture di volo sono rappresentativi dell'impegno di uno sviluppo in chiave moderna, sostenibile ed integrata nel territorio. In questa direzione Trieste Airport si rende attiva nella programmazione costante degli investimenti sulle infrastrutture, con un focus importante sull'incremento dei collegamenti per consentire lo sviluppo economico e sociale della regione, garantendo servizi ai passeggeri in linea con i migliori standard europei di sicurezza e di qualità.

La sicurezza è alla base delle nostre attività aziendali e desideriamo confermare il massimo impegno per il mantenimento e il miglioramento del sistema sicurezza all'interno dell'aeroporto, così come la politica per la sicurezza, per l'ambiente e il codice etico rappresentano un cardine su cui poniamo un'attenzione particolare con l'obiettivo del benessere di tutte le persone, dipendenti, comunità aeroportuale, passeggeri, comunità territoriale, che ruotano attorno alla nostra realtà.

Con tale spirito, assicuriamo che i temi della sostenibilità saranno sempre più al centro del nostro operato con l'obiettivo di crescere insieme alla comunità in cui operiamo.

Marco Consalvo

Amministratore Delegato Trieste Airport

Highlights 2021

Tra gli impegni salienti della società, che sono programmati nel 2022, si evidenzia la progettazione ed entrata in esercizio di un impianto fotovoltaico di potenza di circa 2 MW, con impatto zero, su superfici non antropizzate. Il nuovo impianto fotovoltaico sarà realizzato su coperture di edifici esistenti, su nuove pensiline di copertura dei parcheggi auto a raso esistenti e realizzato in parte con installazioni a terra. Il nuovo impianto fotovoltaico è finalizzato alla produzione per autoconsumo dell'aeroporto e per il bilanciamento dei consumi elettrici del nuovo parco auto elettriche dell'amministrazione regionale programmato nell'ambito del progetto Europeo Noemix. Sempre nel progetto Europeo NOEMIX si finalizzerà la sostituzione delle autovetture dell'aeroporto in veicoli elettrici.

Un focus è e rimane per Trieste Airport l'intermodalità, evidenziato dall'incremento di numero di passeggeri che utilizzano la stazione ferroviaria dell'aeroporto, con treni regionali e di lunga percorrenza, con medie giornaliere di 35 coppie (partenze/arrivi). Trieste Airport si è trasformato nel polo multimodale della Regione Friuli Venezia Giulia in cui si incrociano tutte le modalità di trasporto disponibili (treno, aereo, auto, bus).

Nota metodologica

PREMESSA

Il presente Bilancio di Sostenibilità (di seguito anche Bilancio) di Aeroporto Friuli Venezia Giulia SpA (di seguito anche “Trieste Airport”) rappresenta uno strumento fondamentale ai fini dello sviluppo del processo di responsabilizzazione e comunicazione degli impegni assunti dalla Società nei confronti della sostenibilità. Infatti, obiettivo del presente Bilancio è quello di fornire una rappresentazione chiara e trasparente delle attività poste in essere da Trieste Airport in ambito sociale, ambientale ed economico, definendo un sistema robusto sotteso al proprio percorso di reporting.

PERIMETRO DI REPORTING

Il perimetro della rendicontazione del presente Bilancio di Sostenibilità coincide con quello del Bilancio finanziario di Trieste Airport. Eventuali eccezioni di perimetro sono adeguatamente esplicitate in nota alle informazioni rendicontate.

PERIODO DI REPORTING

Il presente Bilancio, il primo redatto da Trieste Airport ad uso interno, ha ad oggetto le informazioni e i dati non finanziari del triennio di rendicontazione 2021-2019 (dal 1° gennaio al 31 dicembre). Eventuali eccezioni sono esplicitate all’interno del testo del documento o tramite specifiche note. A partire dal 2022, Trieste Airport prevede di dare disclosure delle performance non finanziarie con cadenza annuale.

MATERIALITÀ E LINEE GUIDA PER LA RENDICONTAZIONE

Il processo di reporting e l’elaborazione del documento sono stati coordinati dal Gruppo di Lavoro costituito dalle principali funzioni direttive di Trieste Airport. La raccolta dei dati si è basata sui processi di reporting in essere, laddove esistenti.

Per la redazione del Bilancio di Sostenibilità sono stati utilizzati i principi di rendicontazione del “GRI Sustainability Reporting Standards” pubblicati dal “GRI - Global Reporting Initiative” nel 2016 e successive versioni. In particolare, i principi relativi a Inclusività degli stakeholder, Contesto di sostenibilità, Materialità, Completezza con riferimento al contenuto, e ai principi di Accuratezza, Equilibrio, Chiarezza, Comparabilità, Affidabilità e Tempestività con riferimento alla qualità.

Il presente report è stato redatto in conformità ai GRI Standards: opzione Referenced. Per l’elenco degli indicatori GRI rendicontati, con relativi paragrafi e pagine di riferimento, si rimanda alla tabella “GRI Content Index” in coda al presente documento all’interno del capitolo “Tabelle degli indicatori”. In aggiunta ai GRI Standards sono stati selezionati e rendicontati, in relazione ad alcune specifiche tematiche, altri indicatori dal GRI G4 Airport Operations Sector Supplement nonché agli indicatori non GRI. Per maggiori dettagli si faccia riferimento alla tabella di riferimento riportate nel capitolo “Tabelle degli indicatori”.

Come richiesto dagli standard adottati, il presente Bilancio di Sostenibilità contiene le informazioni considerate materiali per il Management della Società e per i suoi stakeholder. Il Gruppo di Lavoro ha coordinato il processo di analisi per la definizione delle tematiche materiali. Per il dettaglio dell’analisi si rimanda alla sezione “2.0 Il nostro percorso verso la sostenibilità”.

1. La nostra identità

1.1. Storia e profilo di Trieste Airport

Trieste Airport – Friuli Venezia Giulia: ecco chi siamo.

Unico scalo aereo aperto al traffico commerciale della regione Friuli Venezia Giulia, il Trieste Airport occupa un posto di primo piano nel sistema dei trasporti regionali e delle aree vicine.

La società di gestione Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.A. (di seguito anche “Aeroporto FVG S.p.A.” o “Trieste Airport”) è titolare della gestione dell'aeroporto di Ronchi dei Legionari dal 1997. In data 12 luglio 2019 2i Aeroporti S.p.A. ha acquisito il 55% del capitale sociale dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia che continua a detenere la quota del 45%.



Vista dell'aerostazione dell'aeroporto di Ronchi dei Legionari

Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.A.¹ gestisce gli impianti e le infrastrutture per l'esercizio dell'attività aeroportuale, quali:

- le aerostazioni passeggeri, merci e relative pertinenze dell'Aeroporto di Ronchi dei Legionari, in base alla Convenzione N. 31, sottoscritta con E.N.A.C. (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) in data 31/05/2007, approvata con Decreto N. 128/T del Ministro dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, registrato alla Corte dei Conti in data 23/11/2007;
- il “Polo Intermodale” annesso all'aeroporto, in base alla Convenzione per la concessione in diritto di superficie a favore della società “Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.A.” su aree del Comune di Ronchi dei Legionari.

¹ Società con sede in Via Aquileia 46 – CAP 34077 Ronchi dei Legionari (Gorizia), Capitale Sociale di € 8.500.00,00 i.v., R.E.A. GO-58460, Registro delle Imprese VENEZIA GIULIA - P. IVA/C.F. n. 00520800319 – Società soggetta alla Direzione e Coordinamento di 2i Aeroporti S.p.A. ai sensi dell'art. 2497-bis Cod. Civ..



Veduta aerea dell'Aeroporto e del Polo Intermodale

Con un organico di circa 120 persone impiegate ed un indotto occupazionale totale stimabile in circa 2.500 addetti, rappresenta un'importante realtà nel tessuto economico regionale, oltre che un'opportunità di crescita e sviluppo del territorio. La Società ha ottenuto da ENAC la certificazione al "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti", convertita in certificazione europea nel 2017, che attesta la conformità delle infrastrutture aeroportuali e dell'organizzazione del gestore ai requisiti che garantiscono la sicurezza delle operazioni nonché la Concessione per la Gestione Quarantennale dell'Aeroporto di Trieste (dal 2007). Per Aeroporto FVG S.p.A. si aprono nuove prospettive, anche a lungo termine, di sviluppo del traffico, dei servizi e delle infrastrutture. L'Aeroporto è intanto impegnato in continui interventi di miglioramento delle infrastrutture e costante rinnovo dei mezzi, per offrire sia ai vettori che ai passeggeri, una sempre più alta qualità del servizio.

Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.a. quale gestore aeroportuale è il soggetto cui, tra l'altro è affidato il compito di:

- amministrare e gestire le infrastrutture e gli impianti aeroportuali;
- assicurare la presenza dei servizi di assistenza a terra, fornendoli direttamente o coordinando e controllando le attività dei vari operatori presenti nell'aeroporto;
- fornire tempestive notizie all'ENAC, all'ENAV, ai vettori ed agli altri enti interessati in merito a riduzioni del livello del servizio e ad interventi sull'area di movimento dell'aeroporto, nonché sulla presenza di ostacoli o di altre condizioni di rischio per la navigazione aerea afferenti al sedime in concessione, ciò anche al fine di una corretta e tempestiva informazione agli utenti;
- assegnare, sotto la vigilanza dell'ENAC e coordinandosi con ENAV, le piazzole di sosta agli aeromobili;
- assicurare l'ordinato movimento degli altri mezzi e del personale sui piazzali, al fine di non interferire con l'attività di movimentazione degli aeromobili.

Il ruolo del gestore si esplicita, inoltre, nell'assicurare l'accesso alle infrastrutture aeroportuali secondo criteri di efficienza, efficacia, trasparenza ed equità, affinché tutti gli operatori privati assicurino condizioni di attività operative in sicurezza adeguate agli standard fissati per lo scalo.

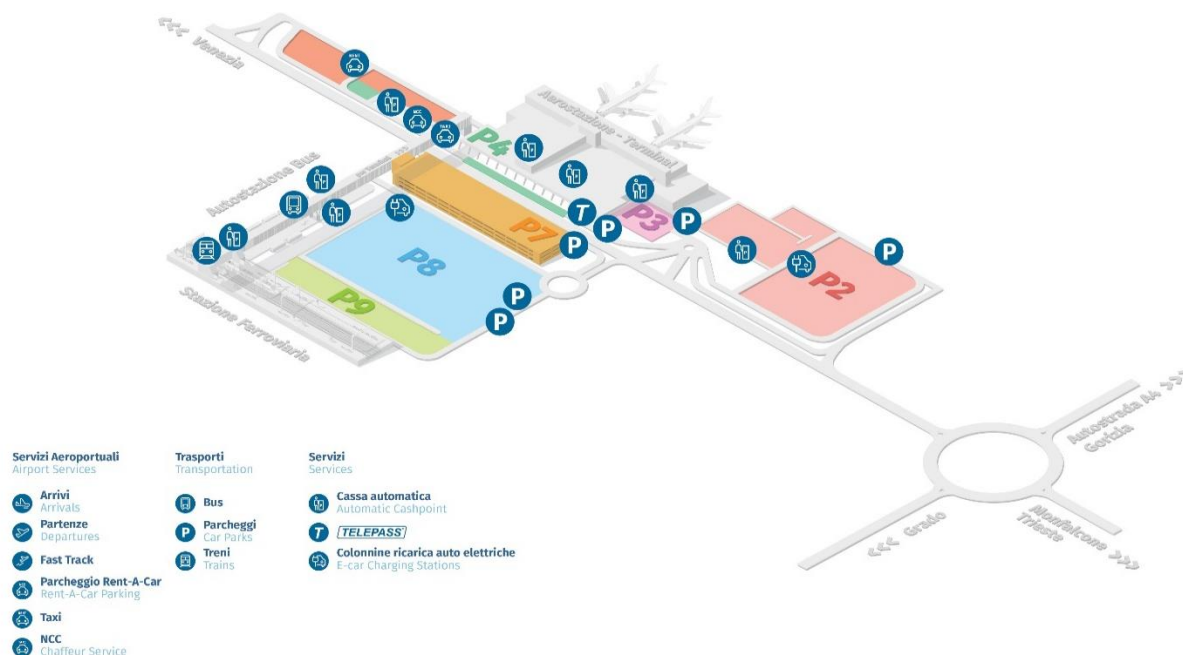
Come società di Handling, Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.A. fornisce i servizi di assistenza a terra per passeggeri, merci ed aeromobili delle varie compagnie aeree che operano sullo scalo di Ronchi dei Legionari.



Vista del sedime aeroportuale

L'infrastruttura aeroportuale dispone di:

- Pista di volo della lunghezza di 3.000 metri e larghezza di 45 metri;
- 32 piazzole di sosta aeromobili;
- terminal passeggeri, che si estende su una superficie complessiva di 11.000 metri quadrati, con 1.600 metri quadrati di aree commerciali e servizi alla ristorazione, una vip lounge, 12 banchi check-in, 9 gates, 2 fingers, 4 postazione di controllo radiogeno dei passeggeri e 1 postazione di controllo radiogeno per i bagagli da stiva. La configurazione attuale permette una gestione di circa 1.500.000 – 2.000.000 passeggeri/anno;
- terminal autonoleggi, inserito nel terminal passeggeri;
- 6 aree parcheggi, coperti e scoperti, con circa 2.300 posti auto;
- collegamento intermodale con linea ferroviaria e stazione autobus.



STORIA

È nell'aprile del 1935 che inizia la costruzione del campo di aviazione di Ronchi dei Legionari, utilizzato come base di supporto all'addestramento dei velivoli del 4° Stormo Caccia basato a Gorizia. Esso è poi bombardato dagli Alleati durante la Seconda Guerra Mondiale e successivamente presidiato dalla Royal Air Force britannica fino al 1947.

L'aeroporto viene quindi utilizzato per attività di volo privata ed addestrativa, in particolare dalla società Meteor, qui basata.

1954: nel Piano Nazionale di Riqualificazione dei Trasporti del dopoguerra, viene riconosciuta l'importanza strategica dell'aeroporto di Ronchi dei Legionari per lo sviluppo del Nordest, essendo esso collocato in posizione ideale rispetto sia alla rete stradale, capace di favorire collegamenti semplici e veloci con Trieste, Gorizia e Udine, sia ferroviaria, per la vicinanza della stazione di Monfalcone.

1956: viene costituito il Consorzio per l'Aeroporto Giuliano per "dotare le Province di Trieste, Gorizia e Udine di un aeroporto moderno a carattere commerciale oltre che turistico" (Articolo 3 dello Statuto del Consorzio per l'Aeroporto Giuliano). Dopo un assenso da parte del Ministero della Difesa, il Consorzio elabora un programma di sviluppo dello scalo di Ronchi dei Legionari, come "aeroporto militare aperto al traffico civile".

1961: il 2 dicembre 1961, con l'arrivo da Roma del primo aereo - un Douglas DC3 della SAM-Società Aerea Mediterranea - viene avviata l'attività aerea commerciale dell'aeroporto che, inizialmente è limitata ai soli servizi da/per la capitale con scalo intermedio a Venezia, mentre una baracca di legno funge da aerostazione per i passeggeri.

1962: la pista in erba viene ricoperta di "grelle" metalliche che ne garantiscono l'agibilità anche in caso di pioggia e maltempo.

1965: viene inaugurato il primo lotto di opere strutturali del nuovo aeroporto: il primo tronco della pista di volo, la pista di raccordo ed una moderna aerostazione passeggeri. Al volo giornaliero da/per Venezia si aggiunge il volo da/per Cortina d'Ampezzo, operato con un velivolo Pilatus PC6 della società Aeralpi.

1966: viene costruita la nuova torre di controllo, mentre la pista in grelle viene sostituita da una pista in conglomerato bitumoso che permette l'apertura di collegamenti aerei utilizzando aeromobili di nuova generazione: il 1° novembre iniziano così i voli diretti per Roma operati da un bimotore turboelica Fokker F27 dell'ATI – Aero Trasporti Italiani.

1967: primo volo internazionale, un servizio charter della tedesca LTU – Luft Transport Unternehmen, sempre con Fokker F27, proveniente da Düsseldorf, che apre una fase di sviluppo del traffico aereo a domanda proveniente dal Nord Europa.

1968: attivazione del primo ILS – Instrumental Landing System della pista di volo, che viene inoltre allungata a 2.200 metri. Atterra a Ronchi dei Legionari il primo aereo commerciale a reazione, un Douglas DC9-30 di Alitalia.

1970: vengono raggiunti e superati per la prima volta i 100 mila passeggeri annui.

1971: l'aeroporto ospita il primo volo intercontinentale diretto, un volo speciale per Toronto operato da un Douglas DC8-62 di Alitalia.

1972: il 6 ottobre ha luogo il primo dirottamento di un volo civile in Italia, un volo ATI per Bari, che viene fatto rientrare a Ronchi dei Legionari da un estremista di destra armato che, successivamente, viene ucciso dalla Polizia.

1974: il Consorzio Giuliano cambia nome in Consorzio per l'Aeroporto Friuli Venezia Giulia.

1975: il 16 settembre, il Dottor Franco Basaglia organizza la "Gita aerea dei 100 trasvolatori dell'OPP" portando i suoi pazienti psichiatrici in volo sopra Trieste a bordo di un DC9 dell'ATI.

1976: è l'8 aprile quando, per la prima volta, un aereo wide-body (a fusoliera larga), un Boeing B747-200 di Alitalia, atterra sullo scalo giuliano.

1977: l'aeroporto di Ronchi dei Legionari viene dichiarato "aeroporto civile statale" perdendo il suo status di "aeroporto militare aperto al traffico civile".

1978: la pista di volo viene allungata fino a 3.000 metri.

1981: viene inaugurata la nuova torre di controllo.

1984: l'aerostazione originale viene ampliata con l'aggiunta di un terminal dedicato alle partenze.

1987: con l'apertura del volo su Monaco da parte di Lufthansa, parte il primo collegamento aereo di linea internazionale.

1990: in occasione dei campionati Mondiali di Calcio Italia '90 entra in funzione l'attuale sezione "arrivi", primo lotto del nuovo terminal aeroportuale.

1996: vengono raggiunti per la prima volta i 500 mila passeggeri annui.

Viene costituita la Società Aeroporto Friuli - Venezia Giulia S.p.A., destinata a subentrare al Consorzio nella gestione dello scalo.

1997: a partire dal 1° luglio 1997 Aeroporto Friuli – Venezia Giulia S.p.A. sostituisce il Consorzio nella gestione dell'aeroporto: essa è partecipata per il 51% dal Consorzio per l'Aeroporto Friuli Venezia Giulia e per il 49% dalla Regione Autonoma Friuli – Venezia Giulia.

1998: con l'apertura della sezione "partenze", vengono portati a termine i lavori di costruzione del nuovo aeroporto, composto da due aerostazioni, una passeggeri - con una capacità di 1,5 milioni di transiti annuali - ed una merci.

1999: dal 1° giugno la Società Aeroporto Friuli – Venezia Giulia S.p.A. opera in regime di concessione governativa totale provvisoria, sulla base dell'art. 17 Legge 67/1997.

2001: atterra a Ronchi dei Legionari, il primo volo di linea low-cost, proveniente da Londra ed operato da un Boeing B737-800 di Ryanair.

Vengono superati per la prima volta i 600 mila passeggeri annui.

2003: installazione ed entrata in funzione di due loading bridges, passerelle telescopiche per l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri.

2007: il 3 agosto Aeroporto Friuli – Venezia Giulia S.p.A. ottiene la Concessione totale quarantennale per la gestione dell'aeroporto di Ronchi dei Legionari.

Vengono superati per la prima volta i 700 mila passeggeri annui.

L'aeroporto di Ronchi dei Legionari viene intitolato all'esploratore di origine friulana Pietro Savorgnan di Brazzà (1852-1905).

2010: la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia diviene socio unico della società di gestione aeroportuale.

2011: vengono superati per la prima volta gli 800 mila passeggeri annui.

2012: si registrano 882.146 passeggeri, record annuale assoluto di traffico.

2013: il 26 novembre, in occasione del Summit Italia – Russia che si tiene a Trieste ed al quale partecipa il Presidente russo Vladimir Putin, vengono gestiti 71 movimenti aerei, il maggior numero mai registrato dallo scalo in un giorno.

2017: posa della prima pietra del cantiere per la costruzione l'infrastruttura del Polo Intermodale, infrastruttura che farà diventare Trieste Airport uno dei pochi aeroporti italiani collegati con la rete ferroviaria.

2018: entrata in funzione, il 19 marzo, del Polo Intermodale di Trieste Airport, nodo intermodale passeggeri che include una fermata ferroviaria, un'autostazione, un parcheggio multipiano coperto e nuovi parcheggi a raso, il tutto collegato da una passerella sopraelevata di 425 metri. Contemporaneamente si concludono i lavori di rinnovamento ed ammodernamento del terminal passeggeri.

2019: la società di gestione passa sotto il controllo privato: il fondo F2i SGR ne acquisisce infatti il 55% divenendone socio di maggioranza, mentre il restante 45% rimane in capo alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia. Trieste Airport entra così a far parte del più grande network aeroportuale italiano, che comprende gli scali di Linate, Malpensa, Torino, Napoli, Alghero ed Olbia.

Il 6 ottobre viene registrato il giorno più trafficato di sempre, in cui la struttura ha gestito 7.500 passeggeri.

1.2. Mission, vision e valori dell'azienda

La mission che Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.A. si è data, nel ricoprire il ruolo di gestore totale dello scalo, è:

Divenire il punto di riferimento nel sistema della mobilità regionale attraverso l'offerta di servizi aeroportuali e multimodali ad alto contenuto di qualità e sicurezza, recitando un ruolo attivo anche nel processo di internazionalizzazione della regione. Coniugare con efficienza le esigenze di mobilità aerea delle persone e delle aziende con uno sviluppo sostenibile del territorio.

Dalla mission, così come definita, risulta che la sicurezza rappresenta un presupposto fondamentale nello sviluppo del business aziendale, perseguito congiuntamente alla qualità del servizio erogato ed alla riduzione degli impatti indesiderati delle attività aeroportuali sull'ambiente.

Nell'ambito delle sue attività e nella conduzione delle sue operazioni la Società assume, come principi ispiratori, il rispetto della legge e delle normative del territorio in cui opera, nonché delle norme interne, in un quadro di legalità, correttezza, trasparenza, riservatezza e rispetto della dignità della persona.

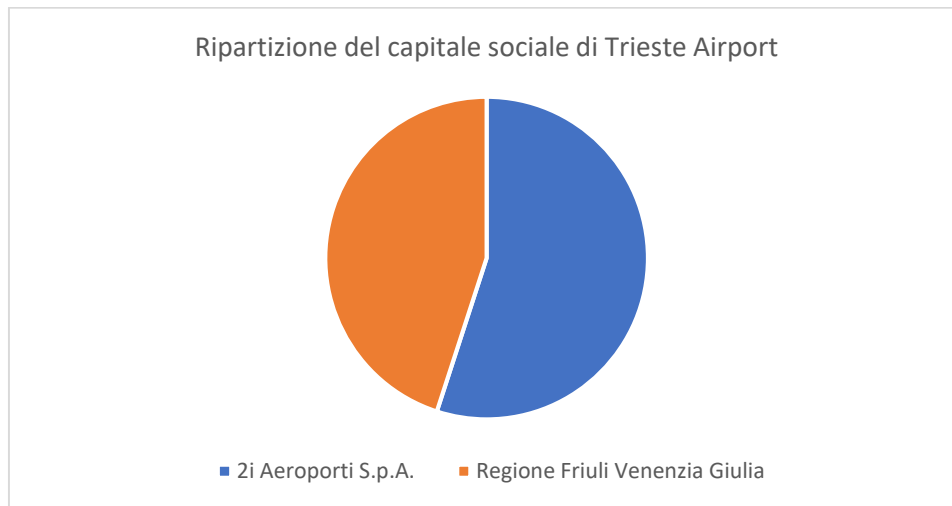
L'adozione del Codice etico rappresenta una chiave importante verso la definizione ed implementazione dei più alti standard di rispetto delle leggi nell'assicurare una definizione chiara dei principi su cui si fonda l'operato di ogni persona di o che opera per conto di Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.A. e costituendo l'elemento base della cultura aziendale, nonché lo standard di comportamento nella conduzione delle attività e degli affari aziendali.

I principi espressi nel Codice etico rappresentano una guida per affrontare coerentemente ed efficacemente le sfide future. La Società ritiene infatti che, nella conduzione delle attività aziendali, l'assunzione di comportamenti etici rappresenti un elemento fondamentale per la sua crescita e affermazione anche e soprattutto nel lungo periodo. I principi assunti dalla società, su cui basa il proprio operato si possono sintetizzare in legalità, imparzialità, trasparenza, riservatezza, rispetto della sicurezza, dell'ambiente e delle generazioni future.

1.3. Il sistema di governance

COMPAGINE SOCIETARIA

La Società ha completato nell'esercizio 2019 la procedura di gara da per la vendita del 55% del pacchetto azionario e in data 12/07/2019 è stato perfezionato ufficialmente l'atto di cessione delle quote azionarie rappresentative del 55% del Capitale Sociale da Regione Friuli Venezia Giulia a 2i Aeroporti S.p.A.. Regione continua a detenere il 45% delle quote, creando un interessante modello di partnership pubblico-privata.



Grazie a questa operazione, infatti, Trieste Airport è entrata a far parte nel maggior network aeroportuale italiano, che include gli aeroporti di Napoli, Torino, Alghero, Milano (Linate e Malpensa), Olbia, Bologna ed indirettamente Bergamo. 2i Aeroporti S.p.A. è controllata al 51 % da F2i Fondi Italiani per le Infrastrutture - SGR, società che gestisce i principali fondi di investimento in infrastrutture e asset infrastrutturali in Italia, e al 49% da Ardian Infrastructure – investitore internazionale leader nel settore infrastrutturale europeo.

GOVERNANCE

La Società è dotata di un Consiglio di Amministrazione e di un Collegio Sindacale.

Il Consiglio di Amministrazione è costituito da 5 membri, tra cui Presidente e Amministratore Delegato, mentre il Collegio Sindacale è costituito da 5 membri effettivi, tra cui il Presidente, oltre a due membri supplenti.

La Società, al fine di adeguarsi alle best practices in materia e, soprattutto, per garantire una maggiore tutela rispetto agli interessi della stessa, si è dotata di appositi modelli di organizzazione e gestione conformi ai dettati di cui al D. Lgs. 231/2001 e contestualmente ha anche provveduto alla nomina dell'Organismo di Vigilanza (O.d.V.). Nell'adunanza del Consiglio di Amministrazione di data 06/12/2019 è stata deliberata la modifica dell'organo da monocratico a collegiale, pertanto, l'Organismo di Vigilanza è composto da 3 membri effettivi di cui uno interno e due professionisti esterni esperti in materia.

[GRI 405-1 a] Composizione del CdA

Fasce d'età											
	UdM	<30			30 - 50			>50			Totale
		Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	
2021	N	0	0	0	1	2	3	2	0	2	5
2020	N	0	0	0	1	2	3	2	0	2	5
2019	N	0	0	0	1	2	3	2	0	2	5

Nel corso di tutti e tre gli anni di rendicontazione i membri del CdA sono 5, di cui 3 uomini (60%) e 2 donne (40%). Il CdA è composto da un 33% di uomini e da un 67% di donne nella fascia d'età 30-50, mentre nella fascia d'età maggiore, ossia >50, il 100% del CdA risulta composto da uomini.

ORGANI SOCIALI

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Antonio Marano Presidente
 Marco Consalvo Amministratore Delegato
 Rita Cozzi Consigliere
 Laura Pascotto Consigliere
 Daniele Rizzolini Consigliere

COLLEGIO SINDACALE

Gaetano Proto Presidente Collegio Sindacale
 Antonia Coppola Sindaco effettivo
 Gabriella Magurano Sindaco effettivo
 Carmine Meoli Sindaco effettivo
 Paolo Salotto Sindaco effettivo
 Elena Cussigh Sindaco supplente
 Luca Aurelio Guarna Sindaco supplente

1.4. Struttura organizzativa e servizi offerti

Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.A. è una società che ha una duplice veste, quella di “gestore aeroportuale” e quella di “handler aeroportuale”. Se infatti sugli scali aerei maggiori tali ruoli sono ben distinti ed indipendenti e, a fronte di un singolo gestore, esistono generalmente più handler, sugli aeroporti minori gestore e handler di solito corrispondono, come accade a Trieste Airport.

In qualità di gestore, Aeroporto FVG S.p.A. ha la funzione, da un lato, di assicurare la funzionalità dell’aeroporto (terminal, sistemi, piazzali), gestendone, mantenendone e sviluppandone le infrastrutture, dall’altro, di svilupparne il traffico, stringendo accordi commerciali con i vari operatori aerei. In questo contesto, è opportuno citare che nel 2007 la società ha ottenuto dal Ministero dei Trasporti e da ENAC la cosiddetta “gestione totale” dell’aeroporto per un periodo di 40 anni.

Nel caso di Trieste Airport, la stessa società gestisce direttamente anche tutto il sistema dei parcheggi, nonché l’autostazione, mentre la fermata ferroviaria rimane sotto la gestione di RFI – Rete Ferroviaria Italiana.

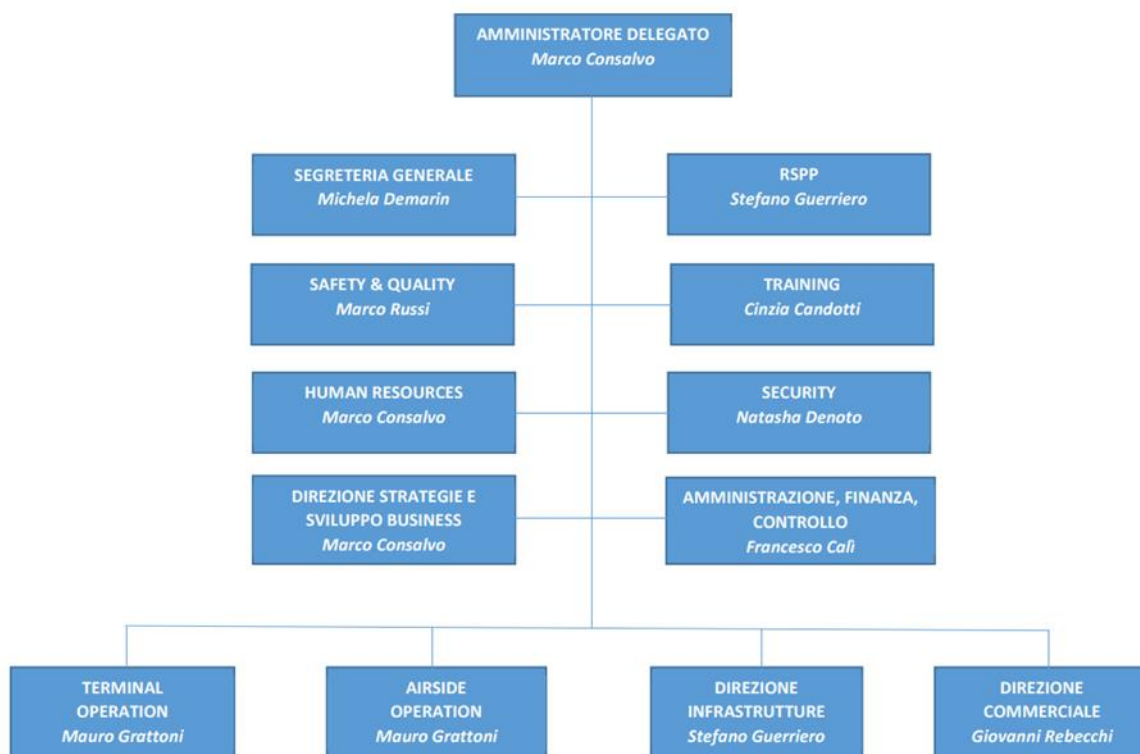
In qualità di handler aeroportuale, invece, Aeroporto FVG S.p.A. si occupa direttamente della gestione dei singoli voli, fornendo quindi assistenza agli aeromobili, ai passeggeri ed alle merci, occupandosi delle procedure di check-in, imbarco e sbarco, pulizia, etc.

AFVG Security S.r.l., società partecipata al 100% da Aeroporto FVG S.p.A., si occupa invece della sicurezza aeroportuale, non solo per quanto riguarda i controlli a merci e passeggeri ed eventualmente aeromobili, ma anche per quanto concerne la sorveglianza e la sicurezza della struttura aeroportuale in senso lato.

Aeroporto FVG S.p.A. è associata ad Assaeroporti, l’associazione che riunisce e rappresenta la maggior parte dei gestori di tutti gli aeroporti italiani, e ad ACI – Airport Council International, la massima organizzazione mondiale di operatori aeroportuali, che riunisce circa 600 operatori che gestiscono 1.700 aeroporti in 177 Paesi.

Qui di seguito, viene riportato l’organigramma della società, approvato dall’Amministratore Delegato in data 03/11/2020, dove vengono evidenziate le varie funzioni aziendali:

ORGANIGRAMMA AZIENDALE



1.5. Etica e integrità nella gestione del business

ETICA, INTEGRITÀ E TRASPARENZA

Il tema dell'etica-integrità-trasparenza è un punto fondamentale del Codice Etico della Società. La Società ritiene infatti che, nella conduzione delle attività aziendali, l'assunzione di comportamenti etici rappresenti un elemento fondamentale per la sua crescita e affermazione anche e soprattutto nel lungo periodo. I Collaboratori sono tenuti a rispettare la trasparenza, intesa come chiarezza, completezza e pertinenza delle informazioni, evitando situazioni ingannevoli nelle operazioni compiute per conto della Società. La Società promuove la massima trasparenza, affidabilità ed integrità delle informazioni inerenti la contabilità aziendale. Ogni operazione e transazione deve essere verificabile, legittima, coerente e congrua ed inoltre correttamente registrata, ed autorizzata. La Società esige dai propri dipendenti e collaboratori esterni l'osservanza delle disposizioni di mantenimento di rapporti basati su onestà e trasparenza. Si impegna inoltre a ricercare nei fornitori e collaboratori esterni professionalità idonea e impegno alla condivisione dei principi e contenuti del Codice e promuove la costruzione di rapporti duraturi per il progressivo miglioramento della performance nella tutela e promozione dei principi e contenuti del Codice stesso. I processi di selezione e scelta dei fornitori sono quindi improntati ai principi di legalità, correttezza e trasparenza. Nei rapporti con la Pubblica Amministrazione e le Pubbliche Istituzioni, i Destinatari promuovono rapporti leciti e corretti improntati alla massima trasparenza e tracciabilità e rifiutano qualunque forma di promessa od offerta di pagamenti o beni per promuovere o favorire qualsiasi interesse o vantaggio. In ogni caso, i rapporti con la Pubblica Amministrazione e le Pubbliche Istituzioni dovranno essere tenuti dalle specifiche funzioni aziendali nell'ambito delle proprie competenze e/o delle rispettive autorizzazioni. A tal fine i Destinatari devono rispettare tutte le misure tese a prevenire ed evitare fenomeni di corruzione (indipendentemente dal fatto che il Destinatario sia soggetto attivo o soggetto passivo) e altre condotte idonee a integrare il pericolo di commissione dei reati.

Tra le principali iniziative della Società nell'anno 2021 vi è stato il mantenimento del Modello Organizzativo (L. 231/2001), mentre per il futuro l'organizzazione punterà sull'implementazione della formazione Compliance (in particolare, L. 231/2001).

A tutti i membri del CdA sono state comunicate le politiche e procedure anticorruzione, prima della delibera di adozione da parte dello stesso organo di governo, attraverso i flussi comunicativi in uso. Si intende per formazione che il CdA è stato coinvolto per la adozione del modello e delle procedure.

È stato coinvolto tutto il personale, anche tramite la pubblicazione dei documenti sul sito web e sulla intranet aziendale. Il personale, sia apicale che operativo/esecutivo, è stato coinvolto attraverso sessioni formative formalizzate e registrate, che hanno coperto aspetti legati alle procedure anticorruzione in abbinamento alla formazione sul MOG ex D.Lgs. 231/2001. Tale formazione è stata svolta a partire dall'adozione del nuovo modello nel 2018, nel 2019. Mentre negli anni successivi, anche per le restrizioni derivanti dalla pandemia in corso, non è stata svolta attività di aggiuntiva.

Dipendenti	2021		2020		2019	
	n.	%	n.	%	n.	%
Dirigenti	3	100%	3	100%	3	100%
Quadri	4	100%	4	100%	4	100%
Impiegati	56	100%	59	100%	63	100%
Operai	39	100%	39	100%	39	100%
Totale	102	100%	105	100%	109	100%

L'attività di formazione svolta fino al 2019 è stata focalizzata anche su sessioni di formazione specificamente focalizzate sulle politiche e procedure anticorruzione. Nel 2019 la Società ha dato avvio alla cessione della maggioranza delle azioni ad azionista privato. A seguito di tale cessione la Società non è più assoggettata all'obbligo di redazione del Piano Triennale Anticorruzione e alla nomina del relativo Responsabile. Tuttavia, per politica societaria legata al proprio Modello 231, la Società ha deciso di mantenere all'interno del proprio Modello Organizzativo il riferimento ai principi anticorrotivi. Sebbene nel corso degli esercizi 2020 e 2021 non sia stata svolta ulteriore specifica attività di formazione, anche per le restrizioni derivanti dalla pandemia in corso, non c'è comunque stata la necessità di una attività formativa ed informativa ulteriore poiché non si è determinata la necessità di aggiornare le procedure già adottate, che risultano correttamente comunicate.

Infine, nel corso dei tre anni di rendicontazione non sono stati accertati episodi di corruzione.

DATA PROTECTION E CYBERSECURITY

Con specifico riferimento al data protection e cybersecurity, tematica molto importante per alcuni aspetti dell'attività aeroportuale, si segnala che il relativo processo tiene in considerazione sia del valore delle informazioni nell'ambito dell'operatività aziendale e delle possibilità di sfruttarle nel modo più efficiente garantendone la sicurezza, sia delle strategie volte a contenere i rischi, in linea con le complessità dell'organizzazione e la sua operatività. Vengono comprese le seguenti attività:

- 1) determinare una strategia specifica volta a consentire, al contempo, lo sfruttamento delle informazioni e il contenimento dei rischi;
- 2) identificare le informazioni che possono rappresentare un asset per l'organizzazione, alla luce delle attività concretamente svolte e definire: obiettivi, priorità e piani per la valorizzazione di tale asset;
- 3) definire e mantenere un adeguato livello di raccolta di informazioni, nell'ambito di appropriate strutture di controllo e sicurezza.

Nello svolgimento di tale attività i principi generali seguiti sono:

- rispetto, da parte di tutti i Destinatari, dei principi stabiliti nella Privacy Policy - Regolamento aziendale;
- divieto di porre in essere comportamenti che possano indurre qualsiasi soggetto a presentare dichiarazioni non vere;
- gestione documentale degli elementi in ingresso del Modello di Organizzazione e Gestione della Privacy;
- aggiornamento della documentazione pertinente a cura del Responsabile del sistema;
- obbligo da parte di tutti i responsabili di fornire le informazioni richieste nelle modalità prescritte e in modo completo, esaustivo e veritiero;
- richieste di modifica, integrazione o chiarimenti in merito ai documenti pertinenti possono essere inoltrate dai responsabili dei singoli settori.

Nel corso dei diversi anni sono state poste in essere le seguenti iniziative da parte di Trieste Airport:

- 2019 - adozione del nuovo Manuale di gestione del trattamento dei dati personali, con relativa formazione;
- 2020 – mantenimento;

- 2021 – aggiornamento dei sistemi informativi nell’ottica di miglioramento della protezione dei dati.

Per quanto riguarda i progetti futuri, Trieste Airport si concentrerà sull’implementazione della formazione Compliance, con particolare riferimento al Regolamento (UE) 2016/679 in materia di GDPR.

Infine, nel triennio 2019-2021 non vi sono state denunce o segnalazioni afferenti violazioni o perdite di dati in ambito privacy dei dati gestiti.

GESTIONE DEI RISCHI AEROPORTUALI

Trieste Airport è da sempre attenta alla gestione e preventiva identificazione di tutti i possibili rischi aeroportuali. In questo contesto vengono difatti presi in considerazione sia i rischi "safety", correlati a possibili anomalie accidentali legati alle operazioni degli aeromobili, che i rischi di tipo "security", correlati ad atti di interferenza illecita. Documento cardine per la "safety" è la Safety Policy della Società, inserita nel Manuale di Aeroporto, che pone tale aspetto alla base delle attività aziendali a salvaguardia dell'incolumità di operatori, passeggeri, beni ed infrastrutture aeroportuali. È focalizzata sulla responsabilizzazione di tutti gli operatori, ponendo particolare attenzione alla formazione ed informazione, favorendo in un'ottica di prevenzione il riporto di ogni evento potenzialmente dannoso. Si basa sulla identificazione dei pericoli, la valutazione dei rischi e l'attuazione di misure di mitigazione e gestione degli stessi. Promuove inoltre quella che si definisce just culture (ossia la garanzia che nessuna misura sanzionatoria o punitiva venga intrapresa nei confronti di chi abbia effettuato un riporto, a meno che non si configuri come atto illecito, negligenza grave o volontario inadempimento a procedure e regolamenti). La "security" invece è gestita attraverso il Programma di Sicurezza dell'Aeroporto, corredato da procedure che coprono gli ambiti legati al controllo della sicurezza aeroportuale, quali il tesseramento, la sicurezza degli aeromobili, dei passeggeri, dei bagagli, delle merci, delle forniture e degli equipaggiamenti.

Durante l'anno 2021, seppur ancora correlato a volumi di traffico notevolmente inferiori ai volumi pre-pandemia e caratterizzato da una operatività giornaliera nelle fasce orarie con voli programmati, inframezzati da chiusure dello scalo nelle fasce con assenza di traffico, sono state confermate tutte le procedure a presidio della safety delle operazioni e di security dello scalo.

A prescindere dalla ripresa dei volumi di traffico, la società mantiene l'obiettivo primario su safety e security, attraverso il mantenimento dei propri sistemi e programmi.

Le risposte della Società alla crisi dovuta alla pandemia hanno riguardato le misure a tutela della sicurezza dei passeggeri, dei dipendenti e di tutta la community aeroportuale. Tra queste la misurazione della temperatura corporea al terminal e negli uffici attraverso la dotazione di termoscanner, l’installazione di erogatori di gel igienizzante, l’affissione di cartellonistica e segnaletica sulle misure igieniche da rispettare e sulle precauzioni da adottare, la suddivisione dei flussi dei passeggeri per garantire il distanziamento, la sanificazione regolare e periodica delle aree, l’installazione di plexiglass, la dotazione di sistemi di aerazione del terminal e dei locali ed uffici aeroportuali con filtri ad alta efficienza. Nei confronti dei dipendenti è stata data massima priorità alla tutela sanitaria mediante la predisposizione di accurati protocolli operativi

Sicurezza delle infrastrutture e safety dell'utenza

	Descrizione	2021	2020	2019
Numero totale di segnalazioni di anomalie di security	Eventi segnalati con Ground Safety Report di Security.	3	1	13
Ground damage a mezzi, attrezzature ed infrastrutture	Danneggiamenti a terra in area di movimento.	1	0	0
Ground damage ad aeromobili con esito volo cancellato	Danneggiamenti a terra in area di movimento agli aeromobili, durante i servizi di assistenza.	0	0	0
Runway incursion	Incursioni di pista che hanno determinato necessità di azioni evasive o correttive per evitare una possibile collisione.	0	0	0
Danneggiamenti ad aeromobili da FOD	Danni ad aeromobili derivanti da FOD (Foreign Object Debris) in area di movimento.	0	0	0
Percentuale di passeggeri soggetta a misurazione della temperatura corporea	La misurazione della temperatura corporea è una misura introdotta a seguito dell'emergenza Covid.	100%	100%	-
Numero di audit svolti in ambito Security	Controlli interni di Qualità su Security, secondo il Programma di Sicurezza dell'Aeroporto AFVG.	Dato in fase di elaborazione	12 ²	39
Percezione complessiva sul livello di sicurezza personale e patrimoniale in aeroporto ³	Indicatore valorizzato e riportato all'interno della carta dei Servizi (% di passeggeri soddisfatti).	n.d.	n.d.	97,2%

² Verifiche non pianificate, a causa delle difficoltà di presenza legate alla pandemia da Covid-19.

³ In seguito alla pandemia da Covid-19 nel corso degli anni 2020 e 2021 non è stato possibile svolgere survey di customer satisfaction ai passeggeri. Pertanto i dati non sono disponibili per gli ultimi due anni di rendicontazione.

2. Il nostro percorso verso la sostenibilità

Negli ultimi anni si è assistito ad un aumento della consapevolezza verso un modello di sviluppo sostenibile che incide sulle scelte strategiche di organizzazioni e imprese e sul loro modo di operare come parti attive del sistema economico, sociale e ambientale.

In Trieste Airport l'attenzione verso la sostenibilità è crescente e sono allo studio interventi in ambito di sostenibilità ambientale. Ad oggi era appena iniziata una rappresentazione sintetica ed esauriente di come la Società sia organizzata ed operi per perseguire lo sviluppo sostenibile del proprio business. Per i motivi sopra indicati, Trieste Airport ha deciso di avviare un percorso verso la sostenibilità, tramite l'adozione di un approccio strutturato e sistematico, alla predisposizione del presente bilancio di sostenibilità.

A titolo di esempio si riportano le principali iniziative afferenti la sostenibilità ambientale messe in campo dalla Società.

Anno	Descrizione
2011	Sostituzione di tutta l'illuminazione pubblica tradizionale con sistemi LED
2012	Messa in esercizio Impianto fotovoltaico 128 KW
2014	Introduzione progressiva di sistemi di building automation
2017	Riqualificazione sistematica dell'illuminazione interna degli edifici con tecnologia LED
2017	Rinnovo della centrale termica con introduzione di un impianto con pompa di calore
2018	Messa in esercizio Impianto fotovoltaico 75 KW
2021	Avvio progetto ZEN - impianto fotovoltaico 1.800 KW

2.1 Il nostro approccio alla sostenibilità

L'aeroporto rappresenta un'infrastruttura fondamentale per lo sviluppo del trasporto e del turismo della Regione Friuli Venezia Giulia, collocandosi al centro della programmazione infrastrutturale territoriale e della politica turistica del nord-est.

L'obiettivo principale dell'aeroporto è di proseguire con la linea di indirizzo presa in questi anni, continuando a lavorare per divenire una moderna infrastruttura di trasporto aereo integrato con le altre modalità di trasporto presenti in regione. A tale fine, l'Aeroporto Friuli Venezia Giulia mira a garantire dei servizi ai passeggeri in linea con i migliori standard italiani ed europei di sicurezza e di qualità degli stessi.

La Società di gestione dell'Aeroporto FVG interverrà quindi in maniera significativa sul miglioramento dell'infrastruttura aeroportuale per determinare efficienza ed economicità aziendale, incrementando il proprio network di destinazioni per superare il milione di passeggeri e per offrire ai propri clienti servizi di elevata qualità.

La Società nel 2019 ha finalizzato le previsioni urbanistiche individuate dalla regione Friuli Venezia Giulia nel Piano Regionale dei Trasporti attivando il Polo Intermodale del Trieste Airport.

L'infrastruttura si pone l'obiettivo di ottimizzare gli spostamenti dei pendolari e degli utenti del Sistema aeroportuale nelle principali direttrici regionali.

Trieste Airport si è trasformato nel polo multimodale della Regione Friuli Venezia Giulia, in cui si incrociano tutte le modalità di trasporto disponibili (aereo, treno, gomma, auto, bus, e in un prossimo futuro saranno connesse anche le piste ciclabili).

2.2 Principali stakeholder e analisi di materialità

Ai fini della redazione del presente Bilancio di Sostenibilità, Trieste Airport ha svolto un'apposita analisi di materialità, ossia la rilevazione della significatività di un insieme di tematiche individuate come rilevanti per la sostenibilità economica, sociale, di governance e ambientale per l'azienda e per i suoi stakeholder. Infatti, il documento deve includere temi che riflettono gli impatti economici, ambientali, sociali e di governance significativi dell'organizzazione, o influenzano in modo sostanziale le valutazioni e le decisioni degli stakeholder.

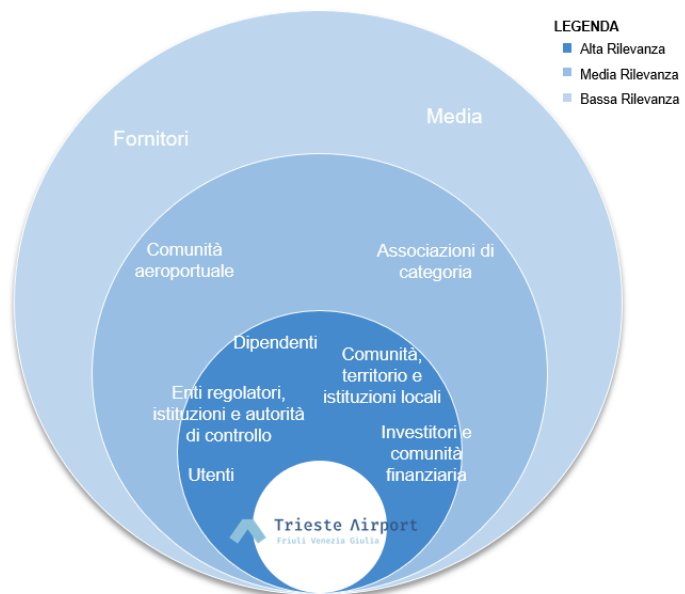
Per identificare le tematiche più rilevanti da inserire all'interno del presente Bilancio, la Società ha:

- identificato i propri stakeholder, utilizzando come base la lista già presente nel proprio Codice Etico;
- analizzato il contesto di sostenibilità e quello del settore di riferimento attraverso lo svolgimento di un'attività di benchmark con i principali peer e competitor;
- effettuato un'attività di media analysis.

A seguito delle attività sopra indicate sono stati individuati nove cluster di stakeholder di riferimento e dodici tematiche di sostenibilità, ritenute rilevanti per Trieste Airport e per i suoi stakeholder. Si riporta a lato la classificazione dei cluster di stakeholder per Trieste Airport suddivisi in base alla loro classe di rilevanza nei confronti della Società.

Successivamente, al fine di poter definire l'importanza delle tematiche individuate in precedenza, è stata svolta un'analisi di materialità delle tematiche di sostenibilità attraverso un'attività di stakeholder engagement interno che ha previsto il coinvolgimento delle principali funzioni direttive e del management aziendale, cui è stato richiesto di attribuire una priorità alle tematiche identificate, valutando la rilevanza delle stesse sia dal punto di vista di Trieste Airport che dal punto di vista dei suoi stakeholder di riferimento.

Di seguito, per completezza, si riporta una tabella di correlazione tra i temi materiali e le relative descrizioni, l'ambito di appartenenza e gli stakeholder direttamente ascrivibili ad essi per Trieste Airport.



Tematiche rilevanti Trieste Airport				
#	Tematica	Ambito	Descrizione tematica	Stakeholder di riferimento
1	Performance economica, investimenti e sviluppo dell'infrastruttura	Economico	Generare valore economico derivante dalle attività di business aiutando la Società, da un lato, a raggiungere obiettivi di performance economica attraverso un costante investimento nello sviluppo delle proprie infrastrutture, dall'altro creando valore da poter distribuire ai propri stakeholder (dipendenti, fornitori, comunità aeroportuale, territorio e istituzioni locali, etc.).	<ul style="list-style-type: none"> - Investitori e comunità finanziaria - Fornitori - Dipendenti - Comunità aeroportuale - Comunità, territorio e istituzioni locali
2	Sviluppo di nuove rotte e connettività territoriale	Economico	Ampliare i servizi aziendali tramite il rafforzamento delle rotte esistenti aumentandone la ratio di voli giornalieri con l'obiettivo di creare nuovi itinerari.	<ul style="list-style-type: none"> - Investitori e comunità finanziaria - Comunità aeroportuale - Comunità, territorio e istituzioni locali - Utenti
3	Customer satisfaction e qualità del servizio	Economico	Migliorare il servizio offerto tramite strumenti di feedback, quali ad esempio indagini di customer satisfaction, indirizzati a tutti gli stakeholder pertinenti, per ampliare e rendere la propria offerta più efficiente e di qualità.	<ul style="list-style-type: none"> - Investitori e comunità finanziaria - Comunità aeroportuale - Utenti - Media
4	Efficienza energetica, emissioni e Climate Change	Ambiente	Ottimizzare la gestione delle risorse energetiche tramite attività di monitoraggio e di efficienza energetica, incrementando gli investimenti per una ricerca continua in nuove tecnologie volte alla riduzione dei consumi. Elaborare piani per il contenimento delle emissioni di gas serra tramite anche l'identificazione e l'utilizzo di fonti energetiche alternative, contribuendo efficacemente alla lotta contro il cambiamento climatico.	<ul style="list-style-type: none"> - Enti regolatori, istituzioni e autorità di controllo - Investitori e comunità finanziaria - Comunità aeroportuale - Comunità, territorio e istituzioni locali - Utenti
5	Gestione ambientale	Ambiente	Introdurre programmi per il monitoraggio e la moderazione del rumore tramite attività e/o iniziative all'interno delle infrastrutture aeroportuali e degli ambienti in cui esso è presente. Tutelare la biodiversità in cui è presente l'aeroporto attuando misure di prevenzione e tutela di flora e fauna. Ottimizzare l'uso delle risorse idriche riducendo eventuali sprechi idrici e così anche la propria impronta ambientale. Favorire pratiche di economia circolare e riciclo migliorando e ottimizzando i sistemi di raccolta e gestione dei rifiuti.	<ul style="list-style-type: none"> - Enti regolatori, istituzioni e autorità di controllo - Comunità aeroportuale - Comunità, territorio e istituzioni locali - Associazioni di categoria - Utenti

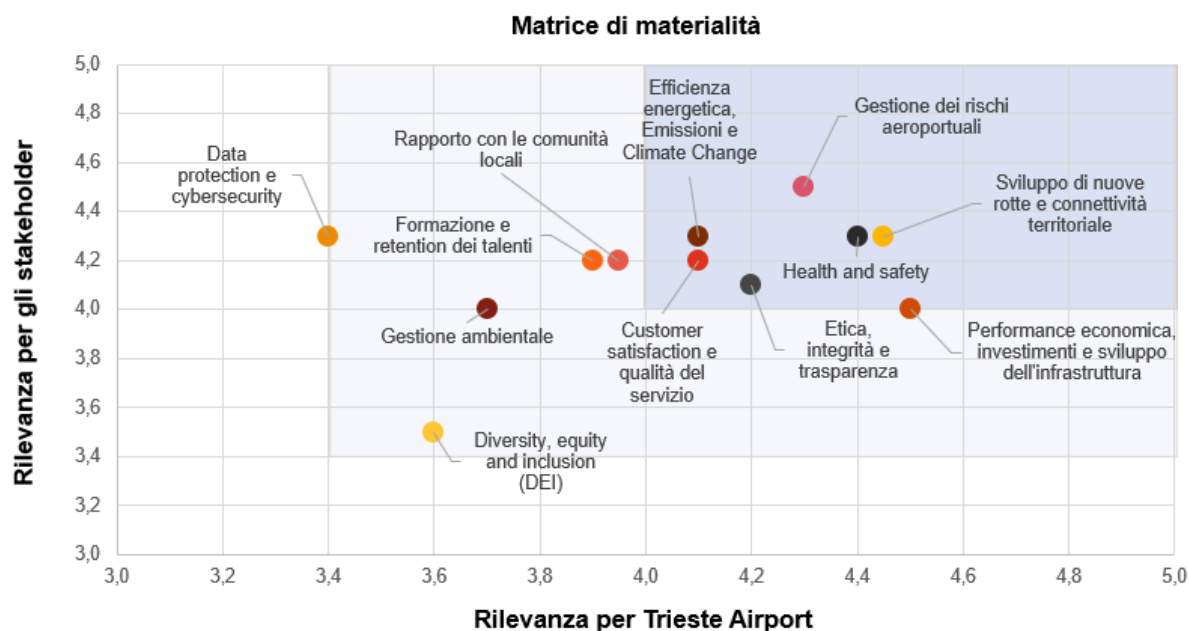
6	Health and safety	Sociale	Adottare le migliori misure di prevenzione e protezione, oltre a quanto richiesto da leggi e regolamenti vigenti, assicurando a tutti i dipendenti e collaboratori un posto di lavoro sicuro in ottica di continuo miglioramento.	<ul style="list-style-type: none"> - Investitori e comunità finanziaria - Dipendenti - Associazioni di categoria
7	Formazione e retention dei talenti	Sociale	Offrire al personale continue attività di formazione, sia di tipo professionale che trasversale, incrementando le loro conoscenze e migliorando il sistema aziendale. Inoltre, garantire ai propri dipendenti e collaboratori un sistema di welfare e well-being aziendale ampio e ben strutturato, al fine di aumentare la retention dei propri talenti.	<ul style="list-style-type: none"> - Investitori e comunità finanziaria - Dipendenti - Associazioni di categoria
8	Diversity, equity and inclusion (DEI)	Sociale	Promuovere diversità e inclusione, anche attraverso politiche, garantendo una pari retribuzione a parità di ruolo e genere. Mettere a disposizione dei propri dipendenti canali di comunicazione per casi di discriminazione e/o corruzione, al fine di poter identificare prontamente eventuali azioni discriminatorie e porre in essere azioni di mitigazione.	<ul style="list-style-type: none"> - Investitori e comunità finanziaria - Dipendenti - Associazioni di categoria
9	Data protection e cybersecurity	Governance	Tutelare i diritti e le libertà fondamentali delle persone fisiche, in particolare il diritto alla protezione dei dati personali tramite un robusto e sicuro sistema di gestione dati, al fine di garantirne la protezione e il trattamento contro eventuali data breach e violazioni della privacy.	<ul style="list-style-type: none"> - Investitori e comunità finanziaria - Enti regolatori, istituzioni e autorità di controllo - Comunità aeroportuale - Dipendenti - Utenti
10	Gestione dei rischi aeroportuali	Governance	Adottare dei piani di prevenzione e gestione dei rischi aeroportuali che tengano in considerazione anche di eventuali situazioni atipiche ed eccezionali, oltre ad una periodica revisione delle infrastrutture, anche in ottica di gestione di eventuali emergenze.	<ul style="list-style-type: none"> - Enti regolatori, istituzioni e autorità di controllo - Investitori e comunità finanziaria - Comunità aeroportuale - Dipendenti - Utenti
11	Etica, integrità e trasparenza	Governance	Perseguire obiettivi di business con trasparenza ed integrità rispettando le norme e regolamenti vigenti attraverso strumenti che aiutino la Società a raggiungere tale scopo, come ad esempio la definizione di policy, Codice etico e norme contro la corruzione.	<ul style="list-style-type: none"> - Enti regolatori, istituzioni e autorità di controllo - Investitori e comunità finanziaria - Comunità aeroportuale - Fornitori - Dipendenti - Utenti - Media

12	Rapporto con le comunità locali	Community	Coinvolgere le comunità locali tramite un continuo dialogo e iniziative di coinvolgimento, al fine di influire in maniera positiva alla crescita della comunità.	<ul style="list-style-type: none"> - Comunità aeroportuale - Comunità, territorio e istituzioni locali - Media
----	--	-----------	--	---

2.3 Matrice di materialità

I temi individuati, collocati all'interno della matrice di materialità, costituiscono le fondamenta su cui è stata edificata la redazione del Bilancio di Sostenibilità di Trieste Airport e rappresentano il punto di partenza per le future attività della Società in ambito ESG.

La matrice di materialità è costruita su due assi cartesiani, di cui l'asse delle ascisse riporta il grado di rilevanza del tema materiale per la Società (prospettiva interna), mentre l'asse delle ordinate il grado di rilevanza della tematica per gli stakeholder di riferimento.



Con specifico riferimento all'area colorata in blu, sono evidenziati i temi di alta rilevanza sia per la Società che per i propri stakeholder, ossia i seguenti 7 temi materiali altamente rilevanti per Trieste Airport. Tra questi, in ragione delle gravi difficoltà generate dalla pandemia, è emersa con forza l'esigenza di massimizzare le performance economiche e riprendere una programmazione costante degli investimenti sulle infrastrutture. Di vitale importanza rimane la necessità di un incremento dei collegamenti per consentire lo sviluppo economico e sociale della regione. Inoltre, in considerazione del consistente piano di contenimento dei costi si è ritenuto prioritario mantenere una precisa valutazione dei connessi rischi aeroportuali. La costante attenzione ai processi e alle performance di health and safety rimangono in ogni caso tra le priorità aziendali. Come precedentemente segnalato, la sensibilità nei processi di transizione ecologica è fortemente cresciuta e verrà concretizzata attraverso la progettazione di un nuovo impianto di produzione di energia elettrica da fotovoltaico. Etica, integrità e trasparenza, oltre all'attenzione al cliente, sono sempre al centro dell'attenzione dell'azienda e rimangono obiettivi prioritari da perseguire.

3. L'attenzione alla società

3.1 Il nostro impegno nei confronti della società

L'aeroporto rappresenta una infrastruttura fondamentale per lo sviluppo del trasporto e del turismo della regione Friuli Venezia Giulia, detto nodo logistico, è al centro della programmazione infrastrutturale territoriale e della politica turistica del nord-est. L'obiettivo principale dell'aeroporto è di essere una moderna infrastruttura di trasporto aereo integrato con le altre modalità di trasporto presenti in regione. Grazie agli interventi infrastrutturali realizzati negli ultimi anni, tra i quali la realizzazione del Polo Intermodale, la riqualifica dell'aerostazione passeggeri e la riqualifica delle infrastrutture di volo i risultati attesi si stanno concretizzando. Lo sviluppo del network può ancora essere migliorato. Con tale obiettivo l'aeroporto FVG dovrà nei prossimi anni garantire servizi ai passeggeri in linea con i migliori standard italiani ed europei di sicurezza e di qualità degli stessi. La società di gestione dell'aeroporto FVG continuerà ad intervenire sull'infrastruttura aeroportuale per mantenere elevati standard di sicurezza, efficienza ed economicità aziendale, con l'obiettivo del costante incremento del network di destinazioni. Il miglioramento costante della qualità dei servizi offerti ai clienti è l'obiettivo principale per l'Azienda. La pianificazione quadriennale degli investimenti è definita per garantire i migliori standard internazionali di sicurezza e ambientali preservando la sostenibilità economica dell'azienda.

Le linee strategiche di intervento per il futuro riguardano, soprattutto, il miglioramento delle infrastrutture di volo e, attraverso l'attuazione del Piano delle Manutenzioni Straordinarie, la conservazione ed il miglioramento di infrastrutture ed impianti esistenti di particolare importanza nelle attività aeroportuali di supporto logistico. Al fine di ottimizzare ulteriormente la gestione delle operazioni e migliorare l'offerta dei servizi all'utenza sono previste, quindi, delle attività di miglioramento nell'aerostazione passeggeri. A compendio sono previste anche delle attività riferite ad altri edifici, alla sistemazione della viabilità Land Side, alla security, al cargo, attività rivolte all'ambiente e, infine, risorse destinate alle forniture, come l'acquisto di mezzi di rampa e l'adeguamento tecnologico di impianti e sistemi. Grande rilievo ha inoltre la progettazione del nuovo impianto fotovoltaico che verrà realizzato entro il 2022.

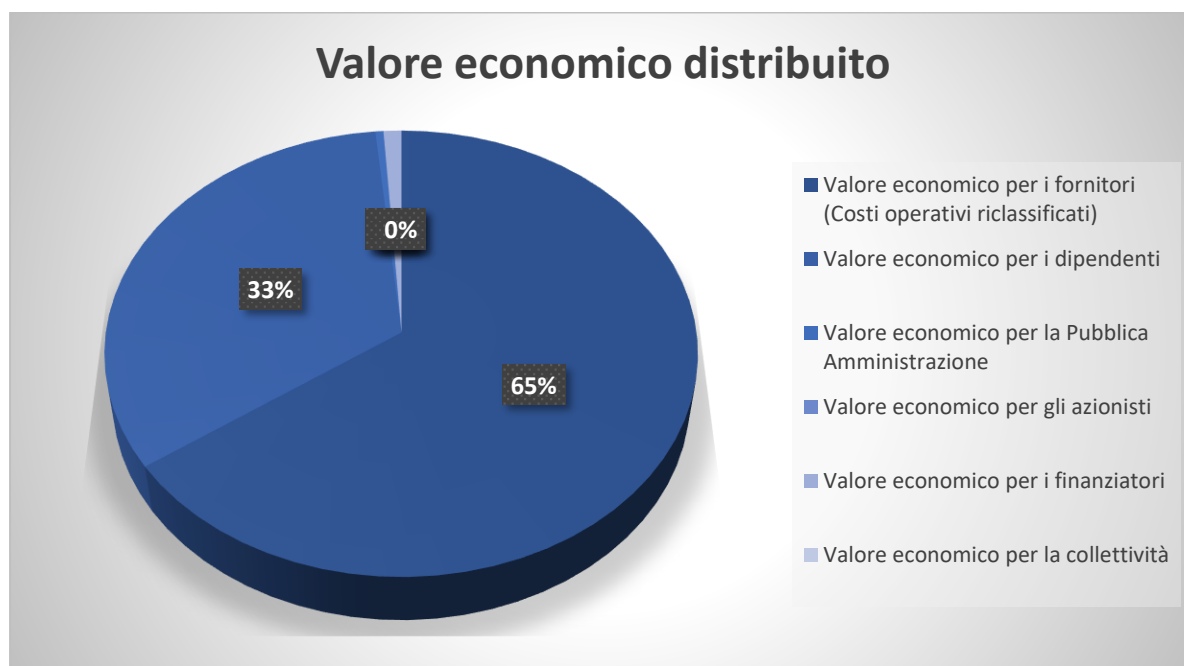
Per lo svolgimento della sua attività di impresa Trieste Airport si interfaccia continuamente con i suoi portatori di interesse: è quindi possibile calcolare la quantità di Valore economico creato che viene "distribuito" ad alcuni di essi:

- le risorse umane, mediante la corresponsione delle retribuzioni e di tutti gli oneri a esse correlate;
- i fornitori, remunerati a seguito dell'acquisto di prodotti e servizi;
- la Pubblica Amministrazione, per il tramite del pagamento delle imposte correnti, degli oneri tributari, dei canoni di concessione governativa;
- la Collettività, comprendente i costi e gli ammortamenti sostenuti per gli investimenti ambientali maggiormente significativi, le sponsorizzazioni, le liberalità e le collaborazioni con enti del territorio, le imposte e tasse di concessione locali;
- i finanziatori e gli azionisti, attraverso la distribuzione dei dividendi e il pagamento degli oneri finanziari del capitale di debito.

L'entità e la destinazione del Valore economico distribuito forniscono quindi un significativo ordine di grandezza del beneficio sociale che il Gruppo Trieste Airport concorre a far percepire ai suoi

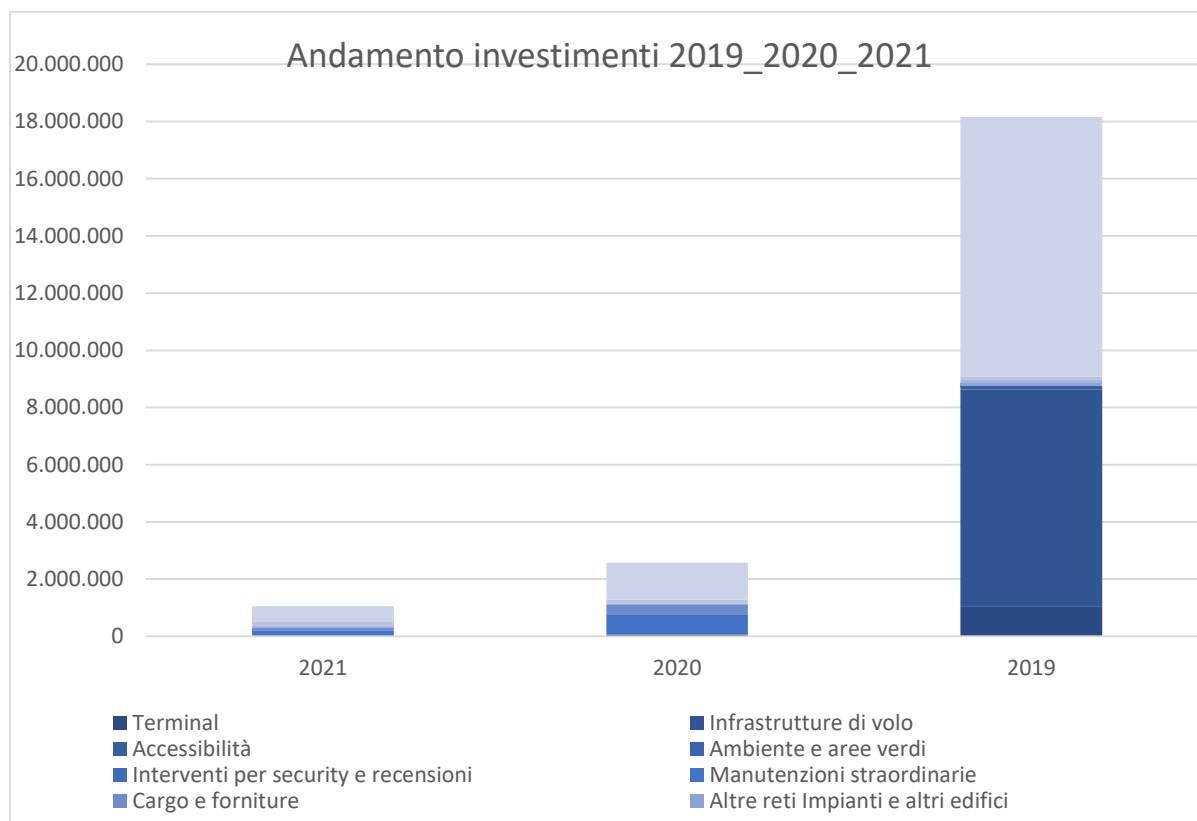
stakeholders e al territorio. Nel 2021 esso ammonta a 9.464 migliaia di euro, in aumento del 38% rispetto all'analogo valore registrato nel 2020, come si può evincere dalla tabella e dal grafico a seguire.

Determinazione del Valore economico direttamente generato e distribuito	2021	2020	2019
<i>Ricavi d'esercizio</i>	7.722.765,00 €	5.548.763,00 €	14.356.510,00 €
<i>Altri ricavi</i>	3.280.459,00 €	1.941.558,00 €	2.828.637,00 €
<i>Proventi finanziari e interessi</i>	1.753,00 €	1.272,00 €	29.067,00 €
Valore economico direttamente Generato	11.004.977,00 €	7.491.593,00 €	17.214.214,00 €
<i>Valore economico per i fornitori (Costi operativi riclassificati)</i>	6.237.316,00 €	4.465.791,00 €	6.872.620,00 €
<i>Valore economico per i dipendenti</i>	3.154.704,00 €	2.681.935,00 €	5.498.272,00 €
<i>Valore economico per la Pubblica Amministrazione</i>	- 104.863,00 €	- 492.539,00 €	826.111,00 €
<i>Valore economico per gli azionisti</i>	- €	- €	- €
<i>Valore economico per i finanziatori</i>	107.484,00 €	113.118,00 €	45.850,00 €
<i>Valore economico per la collettività</i>	- €	- €	- €
Valore economico distribuito	9.394.641,00 €	6.768.305,00 €	13.242.853,00 €
<i>Ammortamenti, svalutazioni e rettifiche</i>	2.189.921,00 €	2.160.731,00 €	1.612.075,00 €
<i>Risultato d'esercizio destinato a riserve</i>	- 579.585,00 €	- 1.437.443,00 €	2.359.286,00 €
Valore economico trattenuto	1.610.336,00 €	723.288,00 €	3.971.361,00 €



Con particolare riferimento agli investimenti effettuati da Trieste Airport, nel corso degli esercizi 2020 e 2021 si è verificato un notevole ridimensionamento degli importi dovuto agli effetti dell'emergenza sanitaria in corso legata alla diffusione, a livello globale, del virus Covid-19. Evento definito dalla normativa di emergenza sanitaria nazionale quale fattispecie eccezionale ed imprevedibile (sussumibile nella "forza maggiore") e di grave turbamento per l'economia ai sensi dell'art. 107 del Trattato dell'Unione Europea. L'impatto diretto sull'economia mondiale e, nello specifico, sul settore del trasporto aereo e sugli scali aeroportuali incluso quello di Trieste è stato ed è tuttora, ad oltre due anni dall'inizio della pandemia, di grande rilevanza. Tra le principali misure poste in atto per fronteggiare la crisi il management della Società ha avviato una puntuale analisi del fabbisogno finanziario, con l'obiettivo di mettere in sicurezza la liquidità dell'azienda e aumentarne la capacità di resilienza nel tempo al protrarsi di una situazione incerta dal punto di vista dei ricavi e degli incassi, concentrandosi sulla revisione delle tempistiche di realizzazione degli investimenti e degli interventi di sostituzione/rinnovamento che non rivestono carattere di urgenza e che non hanno impatto sui livelli di sicurezza ed operatività dello scalo.

Il risultato evidenzia quindi una diminuzione in valore assoluto rispetto al 2019 degli importi complessivamente investiti nel 2020 del - 85% e del -94% rispetto al 2021, come si può evincere dal grafico riportato di seguito.



Gli investimenti eseguiti nel biennio 2020-2021 hanno riguardato prevalentemente interventi essenziali ai fini della sicurezza dell'infrastruttura e della tutela sanitaria dei passeggeri e del personale operante all'interno dell'aeroporto. Sempre in conseguenza dell'emergenza sanitari Covid-19 sono stati effettuati i necessari investimenti associati ai sistemi IT, al fine di garantire continuità aziendale anche con l'attivazione dello Smart Working garantendo nel contempo i necessari livelli di sicurezza informatica. Sono state altresì avviate alcune attività (oneri di progettazione) propedeutiche alla realizzazione di interventi da realizzarsi nel momento in cui l'auspicato ritorno alla normalità farà tornare il traffico dello scalo ai livelli pre-pandemici del 2019.

3.2 I nostri servizi ai clienti

Le rilevazioni di qualità erogata (interviste customer satisfaction e misurazione dei tempi di coda) sono state svolte su base quadrimestrale in riferimento a quanto previsto dalle Circolari ENAC GEN06 e GEN02A (PRM), funzionali all'emissione della Carta dei Servizi. In seguito allo scoppio della pandemia nel marzo 2020 e in concomitanza alla prevista prima sessione di rilevamenti dell'anno, le interviste di customer satisfaction sono state sospese, sia per la drastica riduzione dei volumi di traffico sia per la sostanziale inapplicabilità di gran parte degli indicatori oggetto di rilevazione. ENAC stessa ha riconosciuto il sostanziale superamento di molti degli aspetti a cui erano ispirate le Circolari e la Carta dei Servizi, attivando un percorso per l'aggiornamento di tali documenti al mutato scenario.

La società nel corso del 2021 ha deciso di mantenere sospese le rilevazioni di customer satisfaction e qualità del servizio. In seguito ai nuovi dettami regolamentari, tuttora in fase di predisposizione, la società si conformerà adattando le rilevazioni di qualità al mutato scenario del traffico aereo e le nuove direttive che saranno emesse.

Customer Satisfaction

	UdM	2021	2020	2019
Numero totale dei reclami ⁴	n.	11	13	25
Tempi medi di risposta ai reclami della clientela	gg.	19	31	12

Con specifico riferimento al tema dell'accessibilità aeroportuale, nel corso degli ultimi due anni sono stati svolti parzialmente i percorsi formativi annuali al personale in tema di disabilità, mentre nel corso del 2019 la società è riuscita a formare tutto il personale addetto.

A livello di iniziative di accessibilità sostenibile nel 2019 sono stati ultimati gli interventi, contenuti all'interno del Piano Quadriennale degli Interventi PQI 2016-2019, relativi all'ambito dell'accessibilità. Il nuovo PQI 2020-2023 contiene l'intervento di ottimizzazione della viabilità, che interessa anche il tema dell'accessibilità. Questo progetto non è ancora stato avviato.

Infine, con riferimento alle richieste di assistenza per passeggeri PRM attivate nell'anno si è ormai consolidata su livelli alti la percentuale di assistenze prenotate, favorendo in questo modo la possibilità di pianificare il servizio da erogare. Nella tabella sottostante si riportano le relative numeriche.

	2021	2020	2019
Richieste di assistenza per passeggeri PRM attivate nell'anno	1104 assistenze, di cui 88% prenotate e 12% non prenotate	743 assistenze, di cui 94% prenotate e 6% non prenotate	3103 assistenze, di cui 91% prenotate e 9% non prenotate

⁴ All'interno del numero totale dei reclami sono conteggiate tutte le segnalazioni pervenute in forma scritta, prescindendo dalle responsabilità su quanto evidenziato.

3.3 La nostra capillarità sul territorio italiano

Lo sviluppo di nuove rotte e della connettività territoriale è estremamente rilevante per l'organizzazione, in quanto rappresenta uno degli elementi cardine della mission aziendale, che si prefigge, per l'appunto, l'ampliamento del portafoglio delle destinazioni raggiungibili dallo scalo e, per i collegamenti già esistenti, l'aumento delle frequenze dei voli. Questo, al fine di migliorare l'accessibilità globale del territorio di riferimento. Allo stesso modo, lo sviluppo della rete di collegamenti di superficie (bus e treno) all'interno del bacino d'utenza aeroportuale sono tesi al miglioramento dell'accessibilità locale sfruttando le possibilità intermodali disponibili in aeroporto.

L'impatto dello sviluppo di nuove rotte sull'organizzazione è fondamentale, in quanto da esso dipende gran parte dell'evoluzione dei costi e dei ricavi (quindi del bilancio) aziendali così come l'utilizzazione delle proprie risorse e la pianificazione futura delle stesse e delle infrastrutture aeroportuali. Si può affermare che lo sviluppo di nuove rotte sia quindi il driver fondamentale dell'attività dell'organizzazione. A livello di stakeholder, esso risulta importante in quanto garantisce, quando va a buon fine, un incremento della connettività locale-globale che si traduce in maggiori opportunità di business per le aziende regionali, possibilità di attrarre più traffico turistico incoming e generare più traffico turistico outgoing, favorire il traffico etnico, aumentare l'interconnessione del territorio con i diversi mercati domestici ed internazionali, abbassando costo e tempi di viaggio.

Proprio per il valore che tale attività ha per l'organizzazione, la stessa investe particolarmente in una struttura commerciale dedicata, con il preciso compito di sviluppare il traffico, anche in sinergia con i vari stakeholder locali, quali ad esempio tra i più rilevanti si trovano le associazioni industriali, l'ente regionale di promozione turistica, le compagnie crocieristiche, le agenzie di viaggio.

Le politiche di sviluppo di nuove rotte vengono principalmente orientate dal mercato, ovvero dalla domanda di mobilità da/per una determinata area, nonché dalle necessità di collegamento richieste dal territorio e dagli stakeholder, come ad esempio mercati rilevanti dal punto di vista turistico (sia per l'incoming che per l'outgoing), economico (aree di maggior interscambio o di maggior investimenti ed interessi economici) o, ancora, aree ad alta densità di interesse sociale/demografico, ovvero aree da cui provengono immigrati residenti nell'area aeroportuale (Sud Italia, alcuni stati dell'est Europa) o che contano comunità di emigranti locali. Tali politiche si inseriscono poi in un contesto più vasto che è il sistema dell'industria del trasporto aereo, con le sue regole di mercato.

Tale attività implica un impegno continuo e costante di monitoraggio delle necessità/richieste del bacino locale e delle tendenze del mercato, in vista di eventuali opportunità che si potranno concretizzare. Compito della struttura è quindi quello di mantenere costante ed alta l'attenzione dei vettori nei confronti dell'aeroporto e delle potenzialità del suo territorio.

Obiettivo e traguardo di tale attività sono l'aumento costante delle rotte e l'aumento delle frequenze sulle tratte già servite e, di conseguenza, la crescita complessiva del traffico. In questo contesto, obiettivi concreti di breve e medio termine sono, rispettivamente, il ritorno del traffico ai livelli pre-pandemici, ricostruendo il network andato perduto a causa del Covid-19, ed il raggiungimento del milione di passeggeri annui, prima soglia target del piano industriale dell'azienda. L'organizzazione interna si avvale, per lo sviluppo commerciale dei collegamenti, dei dati di traffico storici e correnti, delle informazioni di mercato, economiche, turistiche, demografiche e sociali da diverse fonti disponibili (tra questi, specifici database gestiti da software specializzati).

Le azioni specifiche che vengono intraprese per tale attività si basano su monitoraggio dei trend dell'industria e sullo studio del traffico e della domanda e della loro evoluzione, non solo sullo scalo di

Trieste, ma anche sugli scali limitrofi. In caso si ravvisi la potenzialità per nuove rotte lo studio delle stesse viene approfondito con l'apporto di ulteriori dati di tipo economico, demografico, turistico, etc., con una previsione di traffico sulla base di una simulazione del livello di servizio ipotizzabile sulla rotta per capirne il potenziale ed infine una valutazione economica della stessa. Il business case così predisposto viene poi presentato ad una o più compagnie aeree ritenute idonee per tale mercato e discusso con le stesse in più riprese, a vari livelli, in un processo di confronto che può durare mesi o, il più delle volte, anni. A tal scopo chi si occupa di sviluppo del traffico partecipa anche agli eventi internazionali dedicati in cui gli aeroporti incontrano le compagnie aeree per discutere proprio di sviluppo traffico e di nuove opportunità di business.

La misura più ovvia ed immediata dell'efficacia dell'organizzazione nel gestire l'argomento è la crescita di network e del traffico, nel contesto in cui opera l'aeroporto.

La società, anche in tempo di pandemia, ha lavorato senza sosta allo sviluppo del traffico, cercando di ricostruire - per quanto possibile - il network ed il traffico pre-pandemico e cercando di sfruttare quelle opportunità che il Covid-19 stesso ha creato o facilitato. Sono quindi stati elaborati e presentati diversi business case ai vari vettori, partecipando agli incontri di settore, tutti organizzati da remoto.

Per il futuro ci si adopererà, e già si sta lavorando sempre più in tal senso, per una maggior sinergia con l'ente regionale di promozione turistica, al fine di poter presentare al vettore un business case non solo come espressione dell'aeroporto, ma come espressione coordinata del territorio, nel suo insieme, come progetto di sviluppo di rotte ed assieme di marketing territoriale.

Il traffico dello scalo, generalmente, si mantiene su livelli che variano tra i 700 e gli 800 mila passeggeri annui: a fronte di un 2019 che può essere quindi considerato come un anno "normale" dal punto di vista del traffico, il 2020 ed il 2021 sono stati degli anni decisamente particolari.

Numero totale di passeggeri nell'anno, suddivisi fra passeggeri di voli internazionali e nazionali e suddivisi fra origine-destinazione e trasferimento, incluso i passeggeri in transito

	Passeggeri⁵	Voli nazionali	Voli internazionali	Totale
2021	In arrivo	135.007	38.996	174.003
	In partenza	135.614	38.301	173.915
	Totale	270.621	77.297	347.918
2020	In arrivo	76.387	27.342	103.729
	In partenza	76.302	27.734	104.036
	Totale	152.689	55.076	207.765
2019	In arrivo	222.046	170.465	392.511
	In partenza	220.551	169.044	389.595
	Totale	442.597	339.509	782.106

Lo scalo – come tutto il settore del trasporto aereo – ha infatti subito gli effetti della pandemia di Covid-19, che ha causato un notevole calo di domanda ed offerta addirittura a livello mondiale. I dati di traffico di entrambi gli anni sono quindi influenzati da tale evento e risultano essere poco indicativi per quanto riguarda le caratteristiche dello scalo e del suo traffico. Va però segnalato un recupero più sostenuto del traffico domestico rispetto a quello internazionale, gravato da numerose restrizioni di viaggio, che sta tutt'ora performando a livelli decisamente inferiori al passato. Il 2021 ha comunque

⁵ I dati includono i passeggeri dell'aviazione generale.

segnato un ritorno alla crescita del traffico, almeno rispetto all'anno precedente e si conta che tale trend positivo vada ulteriormente consolidandosi nel 2022.

Passeggeri (totale)	Origine e destinazione	Trasferimento	Transito
2021	347.918	979	-
2020	207.765	1.350	-
2019	782.106	1.077	-

Numero totale annuo di movimenti di aeromobili diurni e notturni, suddivisi per voli commerciale passeggeri, commerciale cargo, aviazione generale e aviazione di stato

2021					
Passeggeri⁶	Scopi commerciali	Scopi non commerciali	Nazionali	Internazionali	Totale
In arrivo	172.974	0	135.281	37.693	172.974
In partenza	172.893	0	134.462	38.431	172.893
Merci (Kg)	Scopi commerciali	Scopi non commerciali	Nazionali	Internazionali	Totale
In arrivo	6.541	482	7.016	7	7.023
In partenza	3.442	482	3.924		3.924
Voli aviazione commerciale	Scopi commerciali	Scopi non commerciali	Nazionali	Internazionali	Totale
In arrivo	1.827	87	1.393	521	1.914
In partenza	1.824	93	1.396	521	1.917
Voli aviazione generale	Generale	Di Stato	Nazionali	Internazionali	Totale
In arrivo	735	125	487	373	860
In partenza	738	125	470	393	863

2020					
Passeggeri	Scopi commerciali	Scopi non commerciali	Nazionali	Internazionali	Totale
In arrivo	103.183	0	76.194	26.989	103.183
In partenza	103.470	0	76.110	27.360	103.470
Merci (Kg)	Scopi commerciali	Scopi non commerciali	Nazionali	Internazionali	Totale
In arrivo	3.258	0	3.258	0	3.258
In partenza	35.658	0	2.300	33.358	35.658
Voli aviazione commerciale	Scopi commerciali	Scopi non commerciali	Nazionali	Internazionali	Totale
In arrivo	1.334	64	1.017	381	1.398
In partenza	1.320	78	1.020	378	1.398
Voli aviazione generale	Generale	Di Stato	Nazionali	Internazionali	Totale
In arrivo	849	51	669	231	900
In partenza	852	51	428	475	903

2019					
Passeggeri	Scopi commerciali	Scopi non commerciali	Nazionali	Internazionali	Totale

⁶ I dati non includono i passeggeri dell'aviazione generale.

In arrivo	389.252	2.144	221.684	169.712	391.396
In partenza	388.225	228	220.193	168.260	388.453
Merci (Kg)	Scopi commerciali	Scopi non commerciali	Nazionali	Internazionali	Totale
In arrivo	28.304	80	27.006	1.378	28.384
In partenza	40.305	0	5.023	35.282	40.305
Voli aviazione commerciale	Scopi commerciali	Scopi non commerciali	Nazionali	Internazionali	Totale
In arrivo	4.223	103	2.381	1.945	4.326
In partenza	4.218	108	2.380	1.946	4.326
Voli aviazione generale	Generale	Di Stato	Nazionali	Internazionali	Totale
In arrivo	2.491	88	2.072	507	2.579
In partenza	2.493	88	2.072	509	2.581

Al Trieste Airport, così come accade in tutti gli aeroporti regionali, il settore cargo ricopre un ruolo marginale all'interno dell'attività dello scalo. I voli che vi operano sono operati da vettori che non prevedono il trasporto di merce aerea (le low-cost) o che utilizzano aerei a bassa capacità di stiva (regional jet). La maggior parte dei volumi cargo gestito sono trasportati su servizi "aviocamionati" (detti RFS), con merce aerea che effettivamente viaggia su strada. In un contesto del genere, il peso che anche un solo volo all-cargo in più o in meno rispetto all'anno precedente può avere è quindi determinante: da qui i notevoli sbalzi del traffico della merce "avio" nei vari anni.

Quantitativo di merce (cargo) movimentato in tonnellate

2021				
	UdM	Voli per sole merci	Voli per passeggeri	Totale
Merci in arrivo	ton	0,48	6,54	7,02
Merci in partenza	ton	0,48	3,44	3,92

2020				
	UdM	Voli per sole merci	Voli per passeggeri	Totale
Merci in arrivo	ton	0,00	3,26	3,26
Merci in partenza	ton	33,36	2,30	35,66

2019				
	UdM	Voli per sole merci	Voli per passeggeri	Totale
Merci in arrivo	ton	0	28,38	28,38
Merci in partenza	ton	35,28	5,02	40,3

3.4 Focus: Community

Il rapporto con la comunità costituisce tema centrale in quanto Trieste Airport è l'unico aeroporto commerciale della regione, pertanto costituisce punto di riferimento per i trasporti regionali da/per il resto della nazione e del mondo e rappresenta una vetrina del territorio a servizio delle comunità territoriali promuovendo iniziative culturali, sociali e sportive interagendo con il tessuto sociale e veicolando pubblicità territoriali. Gli impatti diretti sull'organizzazione si evidenziano in un rafforzamento del senso di appartenenza della comunità aziendale grazie all'adesione alle iniziative territoriali ed alla promozione di eventi. Gli stakeholder considerano Trieste Airport un punto di riferimento territoriale per la propria attività sia da un punto di vista business che da un punto di vista valoriale in quanto viene riconosciuto quale promotore del sistema di trasporto. L'organizzazione gestisce i rapporti con la comunità proponendosi in prima persona come attore promotore di sviluppo del territorio proponendo collaborazioni, stipulando convenzioni e mantenendo sempre un dialogo attivo con le istituzioni e gli stakeholders. Vengono attuate politiche di sviluppo e cooperazione istituzionale grazie ad incontri, cooperazioni ed azioni di co-marketing territoriale, l'organizzazione si impegna nel promuovere le eccellenze e le realtà territoriali presso la propria infrastruttura e sui propri canali di comunicazione ponendosi l'obiettivo di prolungare nel tempo partnership istituzionali e commerciali utili alla valorizzazione delle iniziative della comunità in ambito regionale, nazionale ed anche internazionale grazie alla tipologia di traffico aereo attivo sullo scalo. L'organizzazione è direttamente responsabile, mediante le funzioni della direzione commerciale ed il reparto non-aviation, delle azioni da portare a termine per la costante interazione con la comunità e la realizzazione di nuovi progetti ed eventi utilizzando le dotazioni che l'infrastruttura mette a disposizione per l'advertising, le conferenze pubbliche e promuovendo iniziative sui canali di comunicazione web e incontrando di persona, o mediante incontri via webcall, i principali attori territoriali al fine di promuovere la regione Friuli Venezia Giulia. L'efficacia delle attività dell'organizzazione nei rapporti con le comunità locali si verifica principalmente grazie al continuo rinnovo delle collaborazioni di promozione del territorio, dei servizi connessi all'organizzazione aziendale e del trasporto, attuando sempre buone pratiche per il dialogo e la collaborazione con gli stakeholder e le organizzazioni locali.

IMPATTI SULLE COMUNITÀ LOCALI

L'aeroporto è inserito all'interno del territorio dagli anni 1960 e lo sviluppo del tessuto locale è avvenuto in parallelo ed in coerenza con il sistema aeroportuale. L'esistenza della realtà stessa e lo sviluppo dell'intermodalità contribuiscono ad ampliare gli scambi e i movimenti all'interno della comunità locale, migliorando le condizioni di isolamento fisico ed economico.

Il livello di sviluppo socioeconomico, all'interno della comunità, risente degli impatti positivi diretti, indiretti e indotti dall'aeroporto, in termini di occupazione, PIL e attività economica generata. È necessario rilevare però che purtroppo il biennio 2020-2021 ha risentito negativamente della situazione pandemica da Covid-19, portando una netta riduzione dei valori degli impatti economici sul territorio, a causa dei divieti di spostamento, alle restrizioni imposte dai vari governi e ai cambiamenti di abitudini delle persone agli spostamenti stessi.

All'interno degli impatti sulle comunità locali vi è appunto l'impiego di persone afferenti la regione Friuli Venezia Giulia, per cui Trieste Airport è da sempre attenta. Si consideri che, essendo la struttura della società di piccole dimensioni, il numero di senior manager è contenuto. Ne deriva che ogni piccola variazione numerica apporta un contributo rilevante in termini di percentuale.

Percentuale di senior manager presso le sedi operative significative assunti dalla comunità locale

n. e % di di senior manager ⁷ presso le sedi operative significative assunti dalla comunità locale ⁸	2021		2020		2019	
	n.	%	n.	%	n.	%
Totale	5	71%	5	71%	4	57%

Gli "assunti nella comunità locale" sono coloro i quali, indipendentemente dal luogo di nascita e da residenze precedenti, erano già residenti in regione (ovvero facevano già parte della comunità locale) prima della loro assunzione presso Aeroporto FVG SpA. Gli assunti esterni alla comunità locale, invece, sono coloro i quali non erano residenti in regione al momento della loro assunzione in Aeroporto FVG SpA.

RAPPORTI CON IL TERRITORIO

Trieste Airport si fa promotore dello sviluppo nei rapporti con il territorio rappresentando un punto di incontro e riferimento per la community istituzionale, associativa, artistica e business della regione. In tale ottica propone, presso la propria infrastruttura, l'organizzazione di eventi, di iniziative culturali e di attività di promozione pubblicitaria volte ad approfondire e arricchire le relazioni del tessuto sociale tra vari enti presenti sul territorio e a promuovere la regione Friuli Venezia Giulia presso il terminal aeroportuale. Nell'anno 2021, visto il protrarsi dell'emergenza sanitaria, si è dato maggiormente spazio alle partnership esterne di co—marketing promuovendo istituzionalmente iniziative territoriali e di promozione presso il terminal e presso gli spazi messi a disposizione da associazioni sportive, come ad esempio l'esposizione della pubblicità della regata velica Barcolana e degli eventi della società Udinese Calcio, ed enti collaboratori.

Per quanto riguarda le iniziative aperte al pubblico nella seconda metà dell'anno è stato possibile riproporre al pubblico aeroportuale le iniziative di Trieste Airport in collaborazione con le associazioni culturali ed artistiche. Le partnership con le associazioni territoriali vantano un rapporto pluriennale con lo scopo di promuovere la cultura in aeroporto e presso i comuni e le città limitrofe: il punto di book sharing "Flying Books" presente al primo piano del terminal e gestito in partnership in collaborazione con l'associazione comunale Leali delle Notizie, organizzatrice del Festival del giornalismo per il quale Trieste Airport si propone sempre come partner patrocinante, riscuote grande successo tra i passeggeri che possono accedere ad uno scambio completamente gratuito di volumi della letteratura internazionale, ma anche di storia e turismo locale. La cultura e l'artisticità del territorio vengono inoltre promosse da anni grazie alla messa a disposizione da parte della società dell'area espositiva al primo piano del terminal che ciclicamente ospita mostre fotografiche e pittoriche del territorio aperte al pubblico. In collaborazione con gli stakeholders territoriali l'organizzazione ha rinnovato le convenzioni riservate alle associazioni di categoria quali Confindustria e Confapi, frequenti utilizzatori dell'aeroporto, al fine di fornire i migliori servizi aeroportuali in forma agevolata. L'evento di maggior successo ed affluenza per l'anno 2021 è stato l'evento "TOP 100 FVG" organizzato da gruppo GEDI editoriale che ha scelto la partnership e la location di Trieste Airport per lo svolgimento dell'evento di presentazione delle migliori aziende del territorio regionale, un evento che ha visto la partecipazione di numerosi stakeholder e che ha rafforzato il ruolo di Trieste Airport

⁷ Per "senior manager" si intendono i dipendenti di Aeroporto FVG SpA inquadrati come dirigenti e come quadri secondo il CCNL del trasporto aereo.

⁸ Per "locale" si intende afferente alla Regione Friuli Venezia Giulia nel suo insieme.

quale punto di incontro di riferimento per tutta la regione, consentendo un'interazione diretta tra i partecipanti promotori dell'economia territoriale.

Nel 2021 si è continuato lo sviluppo della partnership con l'agenzia di promozione turistica regionale, Promoturismo FVG, attraverso azioni di pubblicità presso il terminal, promozione del territorio sui canali di comunicazione aeroportuali e veicolazione delle eccellenze turistiche della nostra regione ai vettori aerei che operano sullo scalo.

Di seguito si riporta una breve sintesi delle attività svolte nel corso degli ultimi anni coi diversi attori della comunità.

Rapporti con la comunità e sviluppo del territorio

Attori della comunità	2021	2020	2019
	Descrizione delle attività di coinvolgimento		
<i>Istruzione (università, scuole secondarie e primarie)</i>	-	-	Visite guidate alla struttura e lezioni sull'aeroporto ed il trasporto aereo
<i>Società ed associazioni sportive</i>	Co-marketing con Barcolana ed Udinese Calcio	Co-marketing con Barcolana ed Udinese Calcio	<ul style="list-style-type: none"> • Co-marketing con Barcolana ed Udinese Calcio; • supporto logistico e promozionale per Torneo delle Nazioni (nazionali giovanili di calcio) ed Europei di Calcio Under21
<i>Associazioni culturali</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Booksharing (Flying books); • co-marketing con Festival del Giornalismo; mostre fotografiche in aeroporto 	-	<ul style="list-style-type: none"> • Booksharing (Flying books); • co-marketing con Festival del Giornalismo, evento è-Storia e Teatro Rossetti; • mostre fotografiche in aeroporto
<i>Stakeholder turismo (PromoTurismoFVG)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Installazioni pubblicitarie e multimediali in aeroporto e presso il polo intermodale; • supporto alla promozione turistica regionale con vettori aerei; coordinamento per una strategia condivisa di sviluppo traffico dell'aeroporto 	<ul style="list-style-type: none"> • Installazioni pubblicitarie e multimediali in aeroporto e presso il polo intermodale; • supporto alla promozione turistica regionale con vettori aerei; coordinamento per una strategia condivisa di sviluppo traffico dell'aeroporto 	<ul style="list-style-type: none"> • Installazioni pubblicitarie e multimediali in aeroporto e presso il polo intermodale; • supporto alla promozione turistica regionale con vettori aerei; coordinamento per una strategia condivisa di sviluppo traffico dell'aeroporto

<p><i>Stakeholder business (associazioni di categoria)</i></p>	<p>Sede dell'evento "Top100" - Gruppo GEDI Editoriale; convenzioni sconti parcheggio Confindustria e ConfAPI</p>	<p>Convenzioni sconti parcheggio Confindustria e ConfAPI</p>	<p>Convenzioni sconti parcheggio Confindustria e ConfAPI</p>
<p><i>Associazioni musicali</i></p>	<p>-</p>	<p>-</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Co-marketing Piccolo Opera Festival FVG e flash-mob in aeroporto; • co-marketing Amici della Musica ed evento Festa della Musica in aeroporto

4. La cura delle nostre persone

4.1 Tutela della salute e della sicurezza

Trieste Airport pone la sicurezza e la safety alla base delle attività aziendali, a salvaguardia dell'incolumità di operatori, passeggeri, beni ed infrastrutture aeroportuali. Si impegna pertanto a sviluppare e migliorare i propri processi per garantire che le attività, nell'ambito di una ripartizione equilibrata delle risorse, si svolgano in funzione dei più alti livelli di sicurezza e safety, nel rispetto delle normative nazionali ed internazionali applicabili, dell'erogazione di servizi ispirati ai migliori standard di sicurezza operativa.

AFVG a tal fine supporta lo sviluppo di un Safety Management System che persegue gli obiettivi di analisi e gestione dei rischi afferenti le interferenze tra le operazioni degli aeromobili e il sistema aeroportuale gestito dalla Società.

Fra le principali iniziative nel 2021 vi è il mantenimento del Safety Management System e nel prossimo futuro si prevede l'aggiornamento del Sistema di Gestione della Sicurezza e Salute sul Lavoro, all'interno del Modello Organizzativo e Gestionale adottato dall'Azienda. Il processo comprende l'aggiornamento dei documenti di valutazione dei rischi e di tutte le procedure del sistema di gestione, al fine del miglioramento del livello di conoscenza e di cultura organizzativa sulla salute e sicurezza sul lavoro. Un obiettivo importante del sistema è l'elevato coinvolgimento a tutti i livelli dell'organizzazione, per raggiungere un continuo miglioramento. Si intende inoltre integrare il sistema nei processi di gestione del cambiamento organizzativo e tecnologico.

In tema di sistema di gestione della salute e della sicurezza sul lavoro, l'art. 30 del D.Lgs. 81/08 relativo all'attuazione di un modello organizzativo di gestione della sicurezza è attuato per il tramite di una serie di procedure adottate dalla Società. In generale tutti i lavoratori svolgono le mansioni affidate all'interno del perimetro aziendale. Il Servizio Prevenzione e Protezione è affidato ad una struttura organizzativa della Società ed è comune sia per la Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.A. che per la controllata AFVG Security S.r.l.

Nel contesto del complesso dei rischi gestiti dall'Aeroporto, i rischi afferenti la Safety aeroportuale (rischi associati ed interferenti con le operazioni di volo e i movimenti a terra degli aeromobili) sono strutturati e gestiti da un Safety Manager che mantiene attivo il Safety Management System chiesto dalle normative ENAC.

Le procedure del Sistema Gestione Sicurezza lavoro adottate dall'aeroporto si collocano nell'ambito di applicazione del Modello Organizzativo di cui al D.Lgs. 231/2001. L'Aeroporto ha nominato l'Organismo di Vigilanza formato da tre tecnici.

L'Aeroporto per il tramite del Servizio Prevenzione e Protezione e del Safety Manager, per i processi di competenza, identifica e revisiona periodicamente il Documento di Valutazione dei Rischi.

Al fine di dare piena attuazione alle misure di prevenzione e protezione interferenti tra le due Società facenti parte dello stesso gruppo e che operano nello stesso stabilimento, il Documento di Valutazione dei Rischi è integrato e coordinato tra le Società Aeroporto FVG S.p.A. e AFVG Security S.r.l.

Il Documento di Valutazione dei Rischi è il risultato di confronti diretti tra i Rappresentanti dei lavoratori per la Sicurezza e il Servizio Prevenzione e Protezione.

In generale l'Aeroporto ha attivato un sistema organizzato di segnalazione degli incidenti e dei mancati incidenti. La procedura di gestione dei Ground Safety report è dettagliata nel Manuale di Aeroporto approvato da ENAC. Gli incidenti e i mancati incidenti vengono riepilogati e analizzati annualmente in sede di riunione annuale della sicurezza di cui all'art. 35 del D.Lgs. 81/08 o in Safety Board, in funzione di dette analisi vengono attivate o meno misure mitigatrici.

In generale, ogni contratto stipulato dalla Società, che prevede interferenze tra le maestranze o l'infrastruttura, comporta un confronto diretto tra l'Aeroporto e il contractor per l'analisi dei rischi interferenti sulla base del Documento Unico di Valutazione dei Rischi interferenti, contestualizzato nella specifica attività affidata.

Nell'ambito del Safety Management System è attivata una modalità anonima di segnalazione delle anomalie, per procedura aziendale, dette segnalazioni mantengono la gestione anonima al fine di tutelare i dipendenti da eventuali ritorsioni o pressioni.

L'Aeroporto attua per tutti i dipendenti il protocollo sanitario di cui all'art. 25 del D.Lgs. 81/08 individuato dal Medico Competente incaricato dal Datore di Lavoro. Il Medico Competente, supportato dal Responsabile del Servizio di Protezione e Prevenzione (di seguito anche "RSPP"), analizza per mansione i rischi aziendali e redige il protocollo di sorveglianza sanitaria da attuare per ogni lavoratore.

Il Medico Competente incaricato dalla Società è inserito in una primaria organizzazione specializzata nella medicina del lavoro che lo supporta per gli aspetti organizzativi e logistici.

I lavoratori, per il tramite dei Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza, partecipano attivamente alla redazione del Documento di Valutazione dei Rischi e al riepilogo annuale del piano di azione aziendale, discusso in sede di riunione annuale della sicurezza di cui all'art. 35 del D.Lgs. 81/08.

Con i Ground Safety report, i dipendenti possono segnalare eventuali criticità e mancati incidenti che possono essere oggetto di analisi e mitigazione da parte della Società.

Tutti i soggetti relazionati con il sistema aeroportuale possono attivare lo strumento del Ground Safety Report, infatti la relativa modulistica e le modalità di segnalazione sono riportate pubblicamente sul sito web della Società.

Con riferimento invece al Documento di Valutazione dei Rischi e le procedure aziendali, essi sono resi disponibili a tutto il personale in una apposita sezione del sito intranet aziendale.

Il Documento di Valutazione dei Rischi Interferenti è disponibile a vari contraenti sin dalle prime fasi delle procedure di affidamento e di emissione dell'ordine di lavoro direttamente dal sito web della Società.

FORMAZIONE SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO

Per quanto attiene la formazione, il Servizio Prevenzione e Protezione si avvale della struttura aziendale FQS che attua e mantiene monitorati i piani di formazione aziendali.

La Società ha stabilito che la formazione del personale è un pilastro necessario per eseguire gli incarichi affidati in condizioni di sicurezza ed efficienza. A dimostrazione della strategicità del processo, la struttura aziendale FQS riferisce direttamente all'Amministratore Delegato.

Inoltre, la Società ha attivato un piano di formazione di ampio respiro finalizzato ad aumentare la consapevolezza dei dipendenti nei processi aziendali rilevanti. Annualmente viene rivisto con spirito critico il Documento di Valutazione dei Rischi in cui si attivano le misure mitigatrici. La Società ha

attivato un sistema di controllo della abilità dei dipendenti a mezzo di proficiency check da cui si rileva la capacità del "saper fare". Le attività sottobordo vengono monitorate e analizzate dal responsabile di servizio, eventuali anomalie rappresentano uno spunto di miglioramento del processo.

Per quanto attiene le attività svolte, si rimanda direttamente alle tabelle di sintesi redatte da FQS. Di seguito i principali argomenti affrontati e gestiti nei corsi di formazione erogata al personale:

- RSPP - RLS aggiornamento;
- formazione generale e specifica dei Lavoratori;
- formazione squadre d'emergenza antincendio alto rischio;
- Primo Soccorso Aziende gruppo A;
- formazione e addestramento utilizzo attrezzature;
- conduzione e squadre emergenza sistemi di trasporto ad uso pubblico;
- lavori elettrici;
- aspetti di Safety correlate alle attività operative;
- formazione e addestramento sulle procedure aziendali.

Con specifico riferimento invece al personale di Società terze il quale accede all'aeroporto in area air side si segnala che deve comunque svolgere dei corsi di addestramento specifico, di seguito elencati:

- Aerodrome Driving Permit;
- Airside Safety e Safety Management System;
- Safety Net.

SALUTE E SICUREZZA DEI DIPENDENTI DI TRIESTE AIRPORT

La Società promuove per tutto il personale le vaccinazioni annuali antinfluenzali facoltative, dette vaccinazioni vengono eseguite direttamente dalla struttura di supporto del Medico Competente.

Nell'ambito degli esami clinici eseguiti nel protocollo sanitario da parte del Medico Competente, per alcune mansioni, viene eseguito anche un set di esami dell'emocromo finalizzati ad uno screening di base del dipendente, dette analisi corredate da un breve commento sono direttamente a disposizione del dipendente.

La Società ha inoltre attivato per tutti i dipendenti una convenzione con il FASI (Fondo Assistenza Sanitaria Integrativa) per prestazioni sanitarie integrative.

Nella gestione degli affidamenti di attività a Società terze, vengono attivate misure di coordinamento, in continuità con le prescrizioni del Documento di Valutazione dei Rischi Interferenti.

Con riferimento agli incidenti sul lavoro, è stata svolta una statistica degli infortuni con due finalità.

La prima statistica è stata eseguita ai fini Inail, in relazione agli aspetti assicurativi, per cui sono stati registrati tutti gli infortuni occorsi in azienda. Tra questi un infortunio specifico è stato causato da un'aggressione ad una addetta da parte di un passeggero. La seconda statistica, legata all'analisi gestionale del sistema, non incasella l'aggressione come infortunio, in quanto non è governabile dal sistema stesso, ma è causata da un evento totalmente esterno. Il secondo evento è relativo ad un dipendente che si è procurato una distorsione al ginocchio scendendo le scale dell'ufficio in cui operava. Secondo questa metodologia, si trovano due volte i dati relativi al 2021, con le relative colonne. Si considerano significative le colonne indicate con "2021 - fini gestionali".

Infortuni dipendenti	2021 - fini inail		2021 - fini gestionali		2020		2019	
	N.	tasso	N.	tasso	N.	tasso	N.	tasso
Numero di ore lavorate ⁹	75073		75073		66888,5		169487	
Numero e tasso di decessi a seguito di <u>infortuni sul lavoro</u>	0	-	0	-	0	-	0	-
Numero e tasso di <u>infortuni sul lavoro con gravi conseguenze</u> (ad esclusione dei decessi)	0	0	0	-	0	-	0	-
Numero e tasso di <u>infortuni sul lavoro</u>	2	26,6	0	-	0	-	2	11,8

Si può inoltre considerare che nel 2021 il numero complessivo di infortuni è in linea con lo storico degli infortuni tipici della Società negli anni "ante" pandemia Covid-19. Anche se il monte ore complessivo lavorato è diminuito, l'esposizione al rischio associato agli infortuni avvenuti non è sostanzialmente mutata. L'indice di frequenza determinato risulta viziato dalle specifiche condizioni al contorno che ne rendono difficile la comparazione annuale. Gli anni 2020 e 2021 non potranno essere presi come base di riferimento per confronti sull'andamento degli infortuni associati al processo industriale.

I pericoli sono stati individuati dalla Società nello sviluppo del Documento di valutazione dei Rischi redatto in collaborazione con il Medico Competente e con i rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza.

Nessun infortunio imputabile al processo industriale ha avuto gravi conseguenze.

Gli infortuni vengono segnalati alla Società a mezzo dei Ground Safety Report che circostanziano l'evento e ne danno una prima valutazione di magnitudo. I dati associati agli infortuni vengono registrati dall'ufficio del personale su apposito registro in cui si rilevano anche gli effetti degli infortuni. Ad ogni infortunio segue un'analisi di RSPP secondo la specifica procedura aziendale.

⁹ Il monte ore lavorato è dedotto dal sistema di rilevazione presenze ad eccezione del personale esonerato dalla "timbratura". Il monte ore lavorato del personale esente dalla rilevazione presenza viene stimato ad un valore standard.

4.2 Formazione, sviluppo e sensibilizzazione delle nostre persone

L'aeroporto fa parte del più ampio sistema dell'Aviazione Civile, un sistema complesso ed in continua evoluzione, basato su processi trasversali che non possono essere estrapolati o considerati singolarmente. La qualità di gestione di tali processi si misura in base all'efficienza dell'insieme, mentre le sue criticità risiedono essenzialmente nelle dinamiche dell'interazione fra i vari attori. Fra le tre componenti essenziali (i.e., uomo, macchina, ambiente) l'elemento umano è quello che incide sempre di più. Gli incidenti aeronautici (su scala mondiale 0,65 su ogni milione di decolli) sono per il 90% riconducibili al fattore umano; per questo investire in termini di selezione e formazione del personale diventa importante e necessario.

Pertanto, la società dedica un considerevole numero di ore/uomo alla formazione. Inoltre, l'aeroporto (e le sue immediate vicinanze) è un luogo di potenziale rischio per la salute e sicurezza, dati i rischi associati alla presenza di aeromobili e di combustibili. Infine, l'aeroporto è un luogo molto frequentato; passeggeri, accompagnatori, sub concessionari, lavoratori, etc., affollano questo ambiente rischioso, spesso con picchi di presenze la cui gestione richiede un elevato grado di preparazione e competenze.

Trieste Airport ha creato una struttura dedicata alla formazione flessibile, snella, capace di accedere a risorse esterne per il trasferimento delle diverse competenze tecniche e gestionali e di un continuo aggiornamento delle risorse interne, a seconda delle necessità e dei temi affrontati.

La formazione è attuata in funzione delle Politiche societarie per la Sicurezza. Gli impegni sono inoltre determinati dalle previsioni dei Regolamenti e Certificazioni previste per il sistema aeroportuale dalle autorità regolatrici. Per la parte di Salute e Sicurezza, Fiscale, etc. il management di area è quindi chiamato al rispetto della Compliance societaria.

I piani di formazione vengono elaborati, presentati ed approvati annualmente dai vertici societari, e periodicamente sono oggetto di revisione. La responsabilità finale è identificata in capo all'Amministratore Delegato. L'ufficio FQS e i trainer interni sono tenuti al coordinamento e all'erogazione del piano di formazione aziendale annuale del personale interno. Il processo di erogazione della formazione è in ogni caso oggetto di specifica procedura. Periodicamente, la valutazione d'efficacia è garantita dalle analisi del Safety Board e dalle attività di auditing di organismi interni e degli stakeholder intesi come clienti, fornitori, Enti regolatori.

Con specifico riferimento al 2021, i programmi attuati per la formazione dei propri dipendenti sono stati i seguenti:

- implementazione della formazione a distanza con l'utilizzo della piattaforma Moodle;
- implementazione di parte dei corsi "Prodotto" e "Salute e Sicurezza" realizzati internamente, grazie alle maggiori competenze acquisite dai formatori interni;
- risultati, contenimento dei costi e adattamento dei contenuti alle specificità dell'aeroporto di Trieste;
- realizzazione di corsi che tengano in maggior conto della tipologia di discente (Andragogia);
- implementazione dei Proficiency Check per la verifica del mantenimento delle competenze.

Essendo il 60,2 % della popolazione aziendale composta da operai/impiegati/quadri di età media maggiore di 50 anni, per i suddetti è prevista un'adeguata formazione non solo funzionale alle skill tecnico/operative, ma anche di tipo gestionale/organizzativa. I contenuti dei corsi infatti si stanno sempre più focalizzando sull'accrescimento della consapevolezza di gestire sistemi e processi integrati,

alla base dei quali viene richiamata costantemente l'obiettivo della mitigazione del rischio e la massima consapevolezza di come gestire tali rischi. Il mantenimento delle competenze knowledge e skills operative viene, e verrà sempre più controllato, attraverso un sistema di proficiency check brevi e puntuali. Per raggiungere l'obiettivo, si è ritenuto necessario continuare in un efficace piano di formazione dei formatori interni.

Nel corso dei prossimi anni, Trieste Airport ha intenzione di implementare la formazione Compliance (in particolare, L. 231/2001, GDPR) e, in generale, ottimizzare la formazione delle Soft Skills, per la riduzione di errori dovuti a scarsa consapevolezza ed organizzazione. Con riferimento alla parte più strettamente operativa, la Società ha intenzione di realizzare moduli formativi (e di verifica mantenimento competenze) che rispondano alle regole base dell'andragogia e che promuovano la consapevolezza dei fattori umani in aviazione e dell'importanza di competenze, quali comunicazione efficace, empatia, flessibilità, problem solving, capacità di fare squadra e di riuscire a gestire i conflitti.

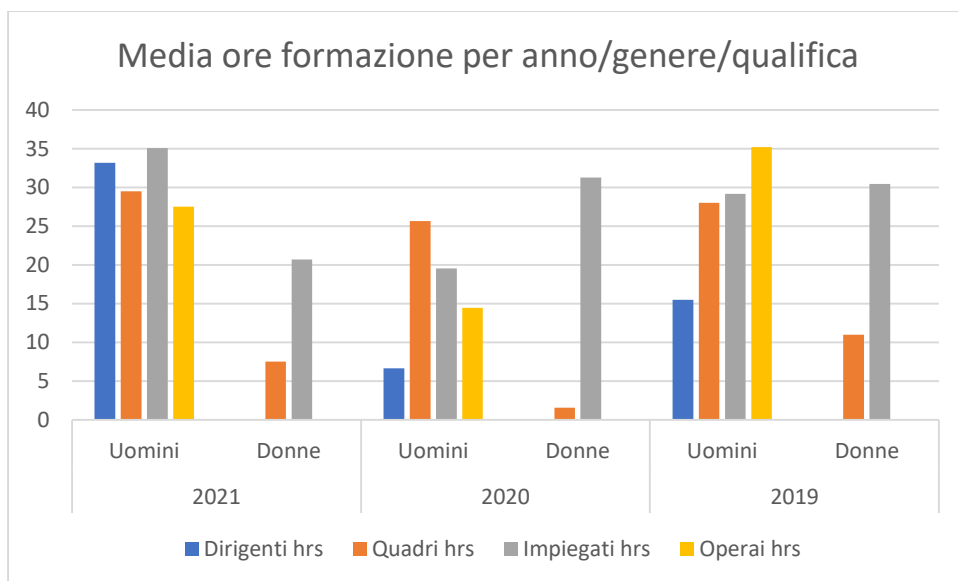
Infine, si ha l'intenzione di realizzare internamente corsi con utilizzo di formule alternative, quali videocorsi, one-slide courses, simulazioni.

Gli anni considerati per il presente Bilancio di Sostenibilità hanno risentito, per quanto riguarda la formazione, di pesanti ricadute a causa della pandemia. La cancellazione di intere linee e la chiusura dell'Aeroporto hanno inciso direttamente ed indirettamente sull'erogazione di corsi, soprattutto nel 2020.

Se nel 2019 si è potuto dar corso, almeno parzialmente, alle attività formative programmate, registrando interventi formativi in quasi tutte le aree. L'andamento della pandemia e delle attività di volo rimaste operative ha comportato per il 2020 l'effettuazione dei corsi relativi alla Salute e Sicurezza e di corsi ricompresi nell'argomento "prodotto". Le procedure relative alla gestione dei passeggeri, e quindi dei voli, hanno dovuto essere ampiamente modificate per le attività legate al contenimento della pandemia.

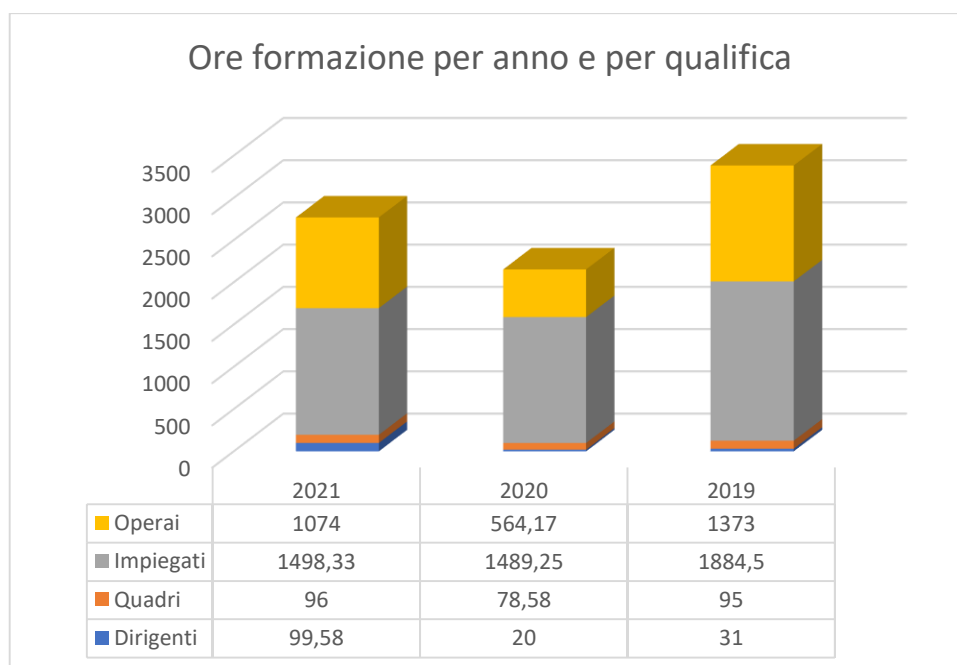
Di seguito si riportano le ore medie di formazione erogate da Trieste Airport negli ultimi anni di rendicontazione suddivise per genere e categoria professionale.

Ore medie di formazione per dipendente	UdM	2021			2020			2019		
		Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Dirigenti	Ore	33,19	-	33,19	6,67	-	6,67	15,50	-	15,50
Quadri	Ore	29,50	7,50	24,00	25,67	1,58	19,65	28,00	11,00	23,75
Impiegati	Ore	35,10	20,69	27,24	19,53	31,28	26,13	29,17	30,47	29,91
Operai	Ore	27,54	-	27,54	14,47	-	14,47	35,21	-	35,21
Totale	Ore	30,57	20,27	27,41	16,42	30,38	20,89	32,05	29,95	31,33



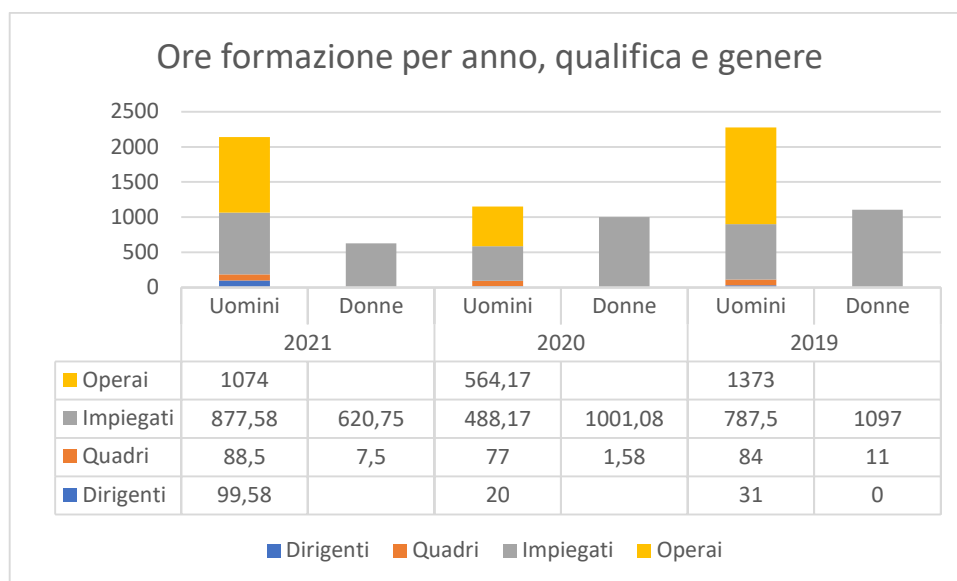
Come si evince dalle numeriche sopra riportate, nel corso degli ultimi anni le ore medie di formazione hanno avuto una flessione causata dalla pandemia da Covid-19, che ha avuto una forte incidenza soprattutto sull'operatività del settore aeroportuale. Nel corso del 2021 il ripristino di alcune rotte dopo molti mesi di inattività ha comportato una corposa attività di aggiornamento procedurale, mentre nuove modalità di controllo piste hanno richiesto una robusta formazione operativa. In materia di Salute e Sicurezza, si è dato corso ad attività di aggiornamento programmate, soprattutto per aggiornamento della Squadra d'Emergenza.

Di seguito si riportano le ore di formazione erogate nel corso degli anni suddivise per categoria professionale.



Dopo la forte flessione del 2020, la ripresa delle attività formative segna un aumento delle ore erogate agli uomini. Sono infatti state privilegiate attività formative relative alla safety in area airside, area a densa presenza maschile, e relative alla squadra d'emergenza (rif. D. Lgs. 81/08), anch'essa connotata

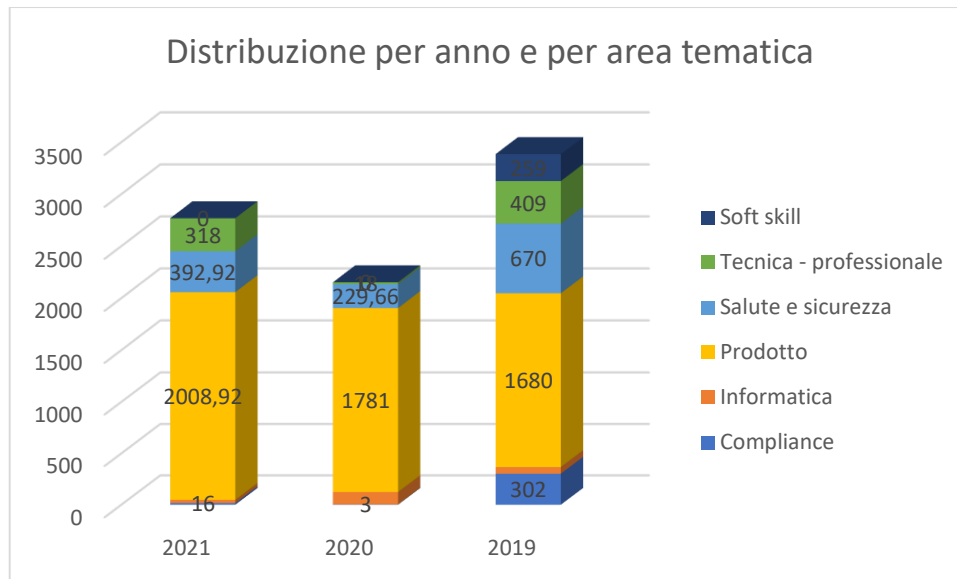
da una forte presenza maschile. La diminuzione delle ore “Donne” è dovuta allo stabilizzarsi delle procedure legate alle attività operative landside.



AMBITI DELLA FORMAZIONE

Tra i vari ambiti di formazione erogata da parte dei Trieste Airport i principali sono i seguenti:

- “soft skill” al cui interno sono presenti i corsi sui fattori umani;
- “tecnica-professionale”, dopo il vistoso calo del 2020, ha segnato una ripresa: si tratta di azioni formative specialistiche, il cui riverbero sul mantenimento, accrescimento e trasferimento del know-how aziendale è da considerarsi strategico;
- “salute e sicurezza” al cui interno vi sono i corsi di Sicurezza dell’Aviazione Civile, PRM, Procedure dei Vettori, Merci pericolose, Procedure Gestore Aeroportuale ed Handler;
- “prodotto”, pur nelle sue oscillazioni percentuali rispetto agli anni di riferimento, è la categoria che registra un trend in continua crescita. Al suo interno vi sono ricompresi i corsi correlati al ciclo di vita del servizio, una volta che tale servizio è effettivamente disponibile per essere usufruito, e pertanto soggetto a normative e codici di regolamentazione riguardanti la sicurezza dei servizi medesimi, accomunati da un gruppo di caratteristiche che soddisfano le esigenze del mercato;
- “informatica” in cui sono ricompresi i corsi Power Bi, Excel, PowerPoint ed altri di programmazione;
- “compliance”, anch’essa oggetto di restrizioni nel 2020 e 2021, comprende i corsi correlati alla conformità dell’organizzazione a leggi o regolamenti specifici, dichiarazioni internazionali, le convenzioni e i trattati, nonché i regolamenti nazionali, subnazionali, regionali e locali. La compliance può fare riferimento, tra l’altro, alla presenza di frodi contabili e fiscali, corruzione, concussione, concorrenza, alla fornitura di prodotti e servizi, o a questioni lavorative. Al proprio interno vi sono confluiti i corsi GDPR, D. Lgs. 231/01, i corsi di formazione introduttivi alla normativa in ambito fiscale, Reg. EU 139/2014, e ambiente;



SISTEMI

I dati sulla formazione sono stati inseriti in passato in un programma informatico customizzato, che poteva produrre solo report predefiniti.

L'adozione di una piattaforma per l'erogazione di corsi a distanza realizzati internamente, ha creato la necessità e dato l'opportunità di modificare il sistema finora adottato per creare una banca dati completa, flessibile, adattabile alle più varie richieste degli stakeholder (siano essi Enti, clienti o fornitori), data anche la continua attività di controllo e di auditing interno ed esterno.

Si è scelto di utilizzare Power Bi per trasformare i dati output della piattaforma Moodle e quelli depositati nel software, le cui origini non erano ovviamente correlate, in un insieme di informazioni coerenti, e disponibili dunque per qualsiasi tipo di elaborazione.

La scelta di adottare la piattaforma Moodle, a partire dal 2020, ha inizialmente garantito la continuità della formazione in un momento in cui la presenza in aula era impossibile o fortemente limitata causa pandemia.

Unitamente alla formazione di trainer ed assessor interni, Moodle ha successivamente dato l'opportunità di produrre ed erogare corsi interni:

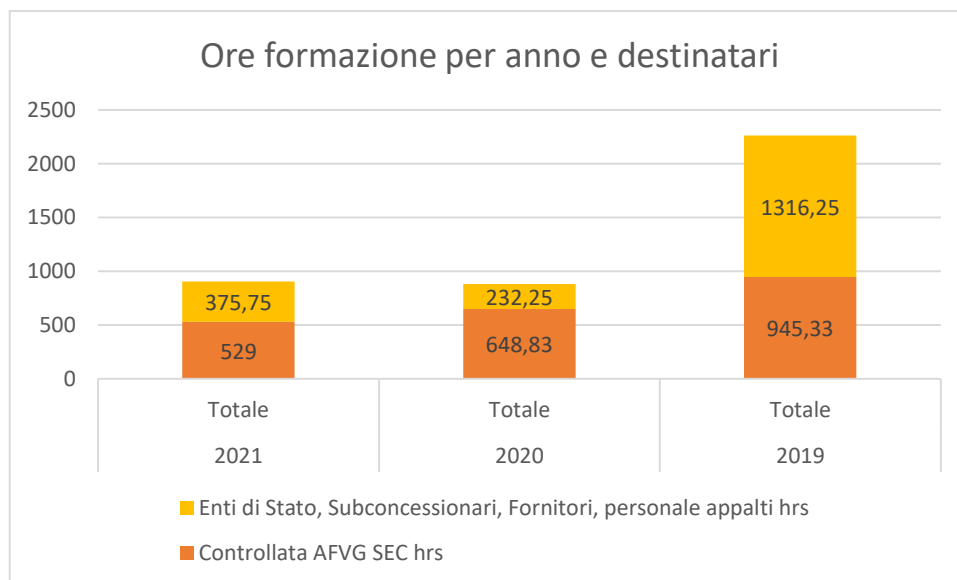
- customizzati su strutture e procedure interne;
- adattabili al tipo di utenza che contraddistingue la Società (andragogia);
- facilmente erogabili anche a Enti di Stato, controllata, Clienti, Fornitori.

FORMAZIONE PER I NON DIPENDENTI

La formazione dei "Non dipendenti" ha visto nel triennio:

- un monte ore alto nel 2019 per la formazione degli addetti ai cantieri per il rifacimento della pista; il successivo rialzo del 2021 è correlato a formazione erogata agli Enti di Stato;

- un trend negativo delle ore dedicate alla formazione della controllata AFVG Security, causa la riduzione del numero degli addetti in forza ed alla cancellazione delle azioni formative ritenute differibili.



n. ore di formazione	UdM	2021			2020			2019		
		Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
<i>Controllata AFVG SEC</i>	ore	315	215	529	379	270	649	509	437	945
<i>Enti di Stato, Sub concessionari, personale appalto</i>	ore	344	32	376	205	27	232	1.294	23	1.316
Totale	ore	658	247	905	584	297	881	1.802	460	2.262

ore medie di formazione per dipendente	UdM	2021			2020			2019		
		Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
<i>Controllata AFVG SEC</i>	ore	12	12	24	12	10	22	15	16	31
<i>Enti di Stato, Sub concessionari, personale appalto¹⁰</i>	ore	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Totale	ore	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.

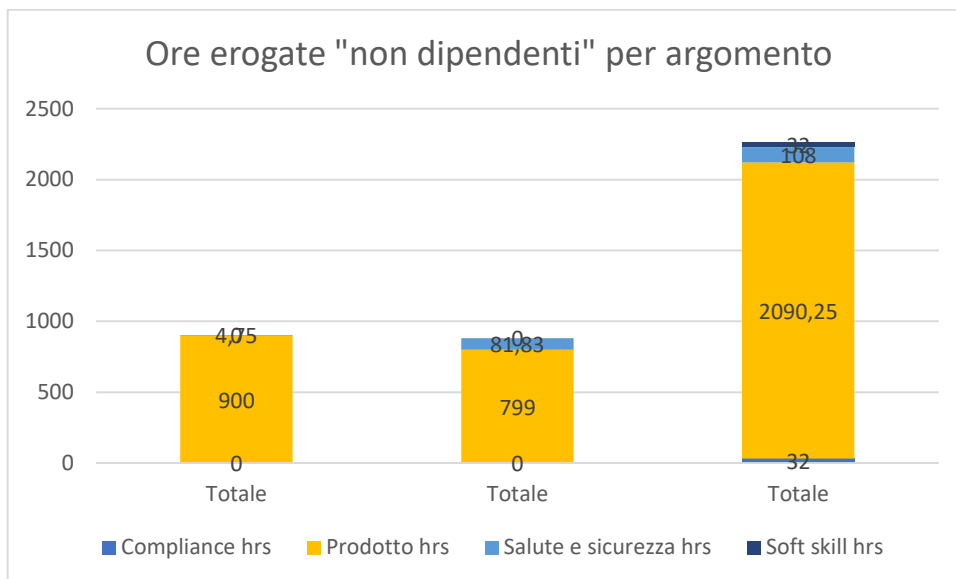
Quasi la totalità delle ore erogate ai non dipendenti hanno avuto come oggetto le tematiche legate ai servizi di Trieste Airport, argomento “Prodotto”, trattandosi:

- per la controllata AFVG Security, di corsi per la Sicurezza dell’Aviazione Civile, PRM, DGR, Procedure del Manuale di Aeroporto (Safety e Patenti Aeroportuali);

¹⁰ Le ore medie per formazione per dipendente possono essere identificate solo per la controllata Afvg Security S.r.l.; per le altre aziende o Enti, non conoscendo il numero di dipendenti, i dati non sono disponibili.

- per Enti di Stato, Sub concessionari e personale appalto, di corsi legati alla Safety ed al conseguimento della patente aeroportuale.

Sono residuali le ore negli altri argomenti.



4.3 Diversità, equità ed inclusione

Il tema dell'Imparzialità e non discriminazione è un punto fondamentale del Codice Etico della Società:

Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.A. nel perseguimento della sua attività e nei rapporti con gli interlocutori opera secondo criteri di imparzialità, obiettività e trasparenza.

In particolare, non ammette alcun genere di discriminazione in base ad età, sesso, orientamento sessuale, stato di salute, razza, nazionalità, religione, opinioni politiche o altro aspetto della vita personale di ciascun collaboratore. Si aspetta tale forma di rispetto anche da parte dei responsabili di funzione nei confronti di tutte le maestranze. Si promuovono il rispetto dei principi di eguaglianza e di pari opportunità nelle attività di selezione e reclutamento del personale, rifiutando qualunque forma di favoritismo, nepotismo o clientelismo. Ogni Collaboratore ha uguale diritto ad una crescita professionale basata sulla valorizzazione delle proprie competenze professionali, delle capacità personali e dell'apporto conferito e ad una formazione professionale e culturale adeguata. Per questo la Società promuove la crescita professionale e culturale dei Destinatari mediante opportuni strumenti e piani formativi e individua i migliori percorsi di crescita all'interno della Società. Nella carta dei servizi, il ruolo del gestore si esplicita, inoltre, nell'assicurare l'accesso alle infrastrutture aeroportuali secondo criteri di efficienza, efficacia, trasparenza ed equità, affinché tutti gli operatori privati assicurino condizioni di attività operative in sicurezza adeguate agli standard fissati per lo scalo.

Nella gestione della situazione contingente dovuta alla pandemia, nei confronti dei dipendenti è stata data massima priorità alla tutela dei livelli occupazionali, avviando un piano di smaltimento delle ferie arretrate e accedendo con tempestività e regolarità agli ammortizzatori sociali messi a disposizione del settore dal Governo e dagli enti preposti. È stato incentivato il ricorso allo Smart Working per i lavoratori delle aree di staff ed inoltre è stata adottata una configurazione operativa dello scalo adattandola radicalmente in funzione della massima flessibilità del personale, legando la presenza all'andamento effettivo dei voli operati, con apertura del terminal e presenza fisica del personale «turnista» prevista quasi esclusivamente in concomitanza dei voli schedulati.

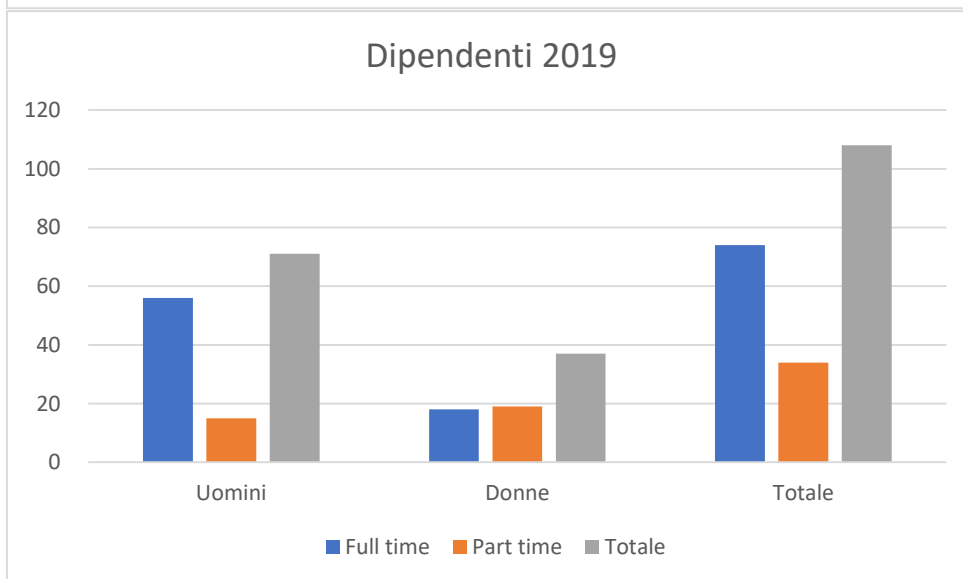
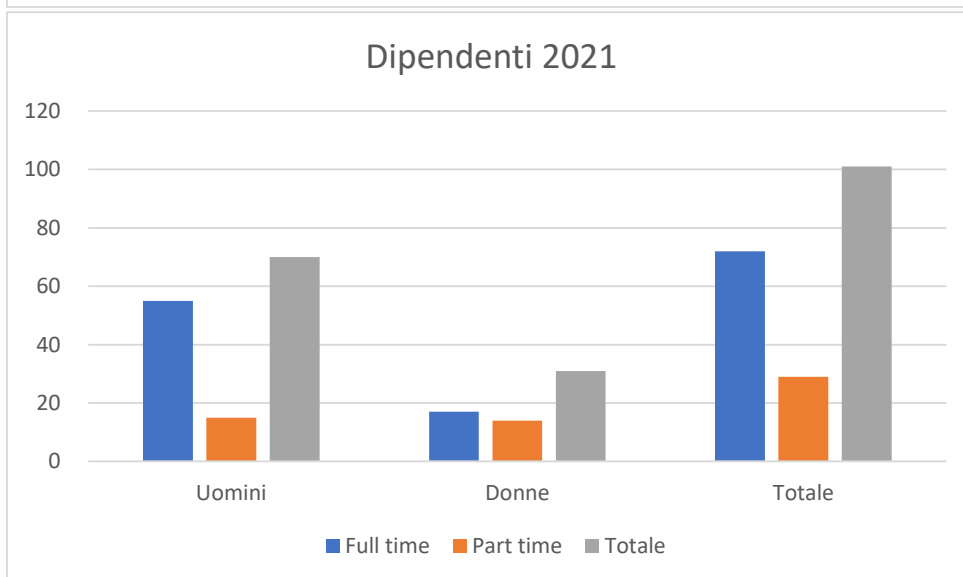
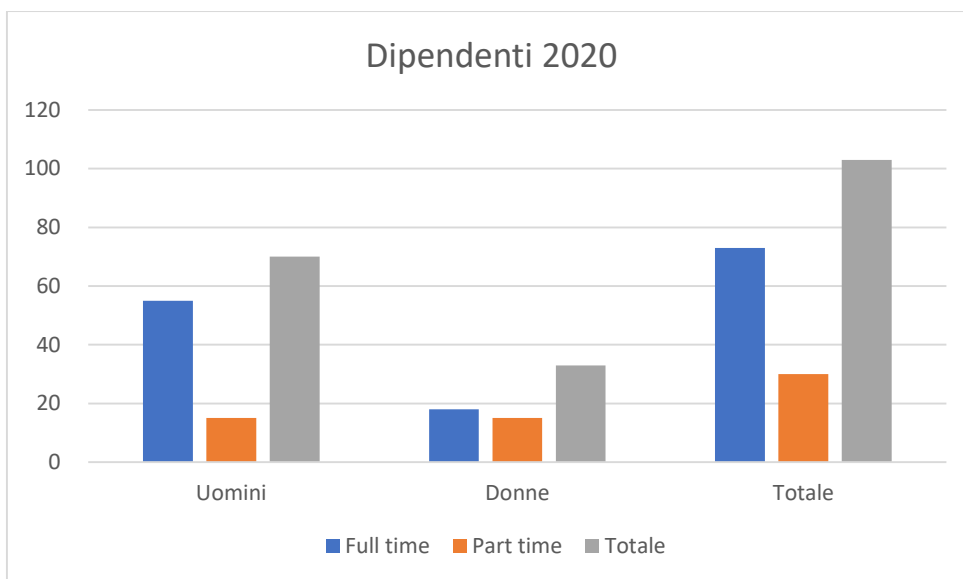
Considerata la situazione correlata alla emergenza sanitaria, non si sono potuti finalizzare particolari programmi o progetti specifici.

Uno degli obiettivi dell'Azienda pro futuro è di procedere con la definizione di contratti di espansione a favore di personale presente all'interno della fascia di età più alta, al fine di promuovere il cambio generazionale. Un altro progetto da sviluppare in futuro, che ha avuto un percorso che non si è finalizzato negli anni precedenti, è quello di inserire un PDR (premio di risultato) basato su determinati obiettivi raggiunti e misurabili ed eventualmente legato ad un sistema di welfare aziendale.

n. dipendenti per contratto di lavoro	UdM	2021			2020			2019		
		Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Indeterminato	n	70	31	101	69	33	102	70	33	103
Determinato	n	0	0	0	1	0	1	1	4	5
Totale	n	70	31	101	70	33	103	71	37	108

n. dipendenti per tipologia di impiego	UdM	2021			2020			2019		
		Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Full time	n	55	17	72	55	18	73	56	18	74
Part time	n	15	14	29	15	15	30	15	19	34
Totale	n	70	31	101	70	33	103	71	37	108

La presenza femminile si attesta a circa il 31%.



n. dipendenti per categoria di impiego	Ud M	2021			2020			2019		
		Uomi ni	Donn e	Tota le	Uomi ni	Donn e	Tota le	Uomi ni	Donn e	Tota le
<i>Controllata AFVG SEC</i>	<i>n</i>	12	12	24	12	10	22	15	16	31
<i>Enti di Stato, Sub concessionari, personale appalto¹¹</i>	<i>n</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	n	12	12	24	12	10	22	15	16	31

Tutto il personale di Aeroporto Fvg è coperto da accordi di contrattazione collettiva di primo livello.

Con riferimento alla suddivisione del personale per fascia di età, la fascia < 30 anni risulta essere poco rappresentata, in quanto le principali assunzioni storiche dell'azienda, sono contenute nelle fasce di età superiore. Questo è rappresentativo del rapporto di fedeltà tra dipendenti e società, per i dipendenti storici.

Per quanto riguarda il genere, escludendo la categoria degli operai e dei dirigenti, le quali sono rappresentate esclusivamente da personale maschile, si ha quasi un bilanciamento tra uomini e donne all'interno delle categorie centrali di impiegati e quadri.

Fasce d'età													
2021 (%)	Ud M	<30			30 - 50			>50			Totale		
		Uomi ni	Donn e	Totale	Uomi ni	Donn e	Totale	Uomi ni	Donn e	Totale	Uomi ni	Donn e	Total e
Dirigenti	%	0%	-	0%	33%	-	33%	67%	-	67%	100%	0%	100%
Quadri	%	0%	0%	0%	33%	0%	25%	67%	100%	75%	75%	25%	100%
Impiegati		0%	0%	0%	44%	50%	47%	56%	50%	53%	45%	55%	100%
Operai	%	5%	-	5%	33%	-	33%	62%	-	62%	100%	0%	100%
Totale	%	3%	0%	2%	37%	48%	41%	60%	52%	57%	69%	31%	100%

Fasce d'età													
2020 (%)	Ud M	<30			30 - 50			>50			Totale		
		Uomi ni	Donn e	Totale	Uomi ni	Donn e	Totale	Uomi ni	Donn e	Totale	Uomi ni	Donn e	Total e
Dirigenti	%	0%	-	0%	33%	-	33%	67%	-	67%	100%	0%	100%
Quadri	%	0%	0%	0%	33%	100%	50%	67%	0%	50%	75%	25%	100%
Impiegati		0%	0%	0%	44%	50%	47%	56%	50%	53%	44%	56%	100%
Operai	%	5%	-	5%	41%	-	41%	54%	-	54%	100%	0%	100%
Totale	%	3%	0%	2%	41%	52%	45%	56%	48%	53%	68%	32%	100%

¹¹ Con riferimento alle altre aziende o Enti Trieste Airport non è in possesso delle informazioni inerenti il numero di dipendenti.

Fasce d'età													
2019 (%)	UdM	<30			30 - 50			>50			Totale		
		Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Dirigenti	%	0%	-	0%	50%	-	50%	50%	-	50%	100%	0%	100%
Quadri	%	0%	0%	0%	67%	100%	75%	33%	0%	25%	75%	25%	100%
Impiegati		0%	6%	3%	41%	56%	49%	59%	39%	48%	43%	57%	100%
Operai	%	5%	-	5%	49%	-	49%	46%	-	46%	100%	0%	100%
Totale	%	3%	5%	4%	46%	57%	50%	51%	38%	46%	66%	34%	100%

Rispetto al 2019, dove vi era una leggera presenza femminile nella fascia d'età <30, nel corso del 2020 e 2021 tale presenza è andata ad annullarsi.

TURNOVER

Se nel 2019 nonché l'inizio del 2020 le buone prospettive di crescita dell'aeroporto avrebbero fornito la possibilità di assunzioni nella fascia di età giovane, purtroppo il periodo di ristrettezze legate alla pandemia, ha modificato gli obiettivi, concentrandosi sul mantenimento della forza lavoro in essere. Come si evince dalle numeriche sotto riportate infatti il tasso di turnover registrato da parte di Trieste Airport negli ultimi due anni risulta essere molto inferiore rispetto a quello del 2019.

n. dipendenti in entrata	UdM	2021			2020			2019		
		Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
<30	n	0	0	0	0	0	0	2	4	6
30-50	n	0	0	0	0	1	1	1	5	6
>50	n	0	0	0	1	0	1	0	0	0
Totale	n	0	0	0	1	1	2	3	9	12

n. dipendenti in uscita	UdM	2021			2020			2019		
		Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
<30	n	0	0	0	0	2	2	0	2	2
30-50	n	0	0	0	0	3	3	0	3	3
>50	n	0	2	2	2	0	2	0	0	0
Totale	n	0	2	2	2	5	7	0	5	5

Tasso di turnover	UdM	2021			2020			2019		
		Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
<30	%	0,00%	-	0,00%	0,00%	-	100,00%	100,00%	300,00%	200,00%
30-50	%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	23,53%	8,70%	3,03%	38,10%	16,67%
>50	%	0,00%	12,50%	3,45%	7,69%	0,00%	5,45%	0,00%	0,00%	0,00%
Total	%	0,00%	6,45%	1,98%	4,29%	18,18%	8,74%	4,23%	37,84%	15,74%

n. ragioni di uscita	UdM	2021			2020			2019		
		Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Dimissioni	n	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pensionamenti	n	0	2	2	1	0	1	0	0	0
Licenziamenti	n	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altre ragioni (fine del contratto...)	n	0	0	0	1	5	6	0	5	5
Totale	n	0	2	2	2	5	7	0	5	5

Una grossa fetta di uscite è legata alla situazione contingente della pandemia, quando i contratti a termine non sono stati confermati, per ragioni di forza maggiore.

EQUITA' RETRIBUTIVA

Con riferimento alle categorie di dirigenti e operai non è stato possibile effettuare il calcolo del rapporto retributivo donna/uomo, in quanto all'interno di tali categorie professionali vi sono solamente uomini. Inoltre, con specifico riferimento alla categoria dei quadri, essendo presente una sola donna all'interno dell'organico di Trieste Airport, si è ritenuto non dare disclosure di tale rapporto.

Rapporto dello stipendio base delle donne rispetto agli uomini	UdM	2021	2020	2019
Dirigenti	%	-	-	-
Quadri	%	-	-	-
Impiegati	%	99%	98%	96%
Operai	%	-	-	-
Rapporto della retribuzione totale delle donne rispetto agli uomini	UdM	2021	2020	2019
Dirigenti	%	-	-	-
Quadri	%	-	-	-
Impiegati	%	94%	94%	89%
Operai	%	-	-	-

Per quanto concerne la fascia degli impiegati, si nota che nello stipendio base (paga base e contingenza) si ha un equilibrio tra i generi.

Nella retribuzione totale, per entrambe le categorie, le differenze sono legate a tipologie di contratti stipulate in epoche diverse. I contratti di vecchia data prevedono migliori condizioni per scatti legati

all'anzianità di servizio (fino al 1993 gli scatti erano illimitati) e per contrattazione di secondo livello (associabili solo agli assunti pre 2008). La percentuale di personale con anzianità maggiore, e migliori condizioni, è superiore nel genere maschile. Questo dato influenza il rapporto tra le retribuzioni donna/uomo, come sopra riportato.

5. L'attenzione per l'ambiente che ci circonda

5.1 Gestione dei consumi energetici e delle emissioni

L'efficienza energetica rappresenta un obiettivo prioritario della Società, perseguito costantemente attraverso adeguamenti tecnologici e miglioramenti organizzativi.

La visione aziendale nel lungo periodo è quella di tendere, per i processi di diretta pertinenza, ad un aeroporto a zero emissioni. I consumi energetici non rappresentano solo un costo da inserire nel bilancio aziendale, ma un indicatore dell'efficienza aziendale e dell'impatto della stessa sul territorio in cui è inserita.

La Società ha attivato un costante controllo dei parametri di consumo di energia elettrica, gas e prodotti petroliferi per autotrazione che permette di gestire e contenere le emissioni complessive della Società nell'esercizio, garantendo nel contempo i necessari standard qualitativi.

L'organizzazione ha attivato un piano di investimenti finalizzato alla produzione diretta di energia elettrica da fonti rinnovabili, efficientamento energetico a mezzo di tecnologia LED di illuminazione di grandi spazi e di efficientamento termico degli edifici.

L'obiettivo della Società è quello di costruire un indicatore significativo dei consumi energetici rapportato al singolo passeggero gestito. L'andamento anomalo del traffico aereo negli anni 2020-21 causato dalla pandemia Covid-19 implica che suddetto indicatore non è rappresentativo della realtà aeroportuale in condizioni ordinarie. Tuttavia, questa analisi permetterà di valutare gli effetti della pandemia nel contesto dei consumi energetici e dell'impatto ambientale associato.

La pianificazione quadriennale degli investimenti adottata dalla Società permette di pianificare gli interventi nel breve-medio periodo garantendone, in condizioni ordinarie, adeguata sostenibilità economica. Il piano quadriennale degli interventi realizza gli obiettivi aziendali individuati dall'Alta Direzione Aziendale attraverso gli uffici tecnici che ne danno attuazione operativa.

La situazione contingente associata alla pandemia Covid-19 non ha permesso alla Società di dare seguito al piano degli investimenti 2020-23 pianificato nel 2019. La Società, comunque, si è impegnata nella gestione attiva del sito, monitorando e gestendo in modo attento e consapevole tutti i vettori energetici e di rilevanza ambientale.

Nel 2021 sono state finalizzate le attività di coordinamento con la Regione Friuli Venezia Giulia per formalizzare un finanziamento regionale destinato alla realizzazione di un impianto fotovoltaico da realizzare nel sito del Trieste Airport.

Nel 2022 è prevista la realizzazione di un impianto fotovoltaico di potenza 1,8 MW, con impatto zero, su superfici non antropizzate. Il nuovo impianto fotovoltaico sarà realizzato su coperture di edifici esistenti e su nuove pensiline di copertura dei parcheggi auto a raso esistenti. Si segnala che detto

impianto non consumerà porzioni di suolo destinate ad uso agricolo. Il nuovo impianto fotovoltaico è finalizzato alla produzione per autoconsumo dell'aeroporto e parte per un'integrazione con il sistema regionale di auto elettriche gestite dalla Regione e facenti parte del progetto Europeo Noemix.

Sempre nel 2022 si finalizzerà la fornitura di veicoli elettrici in sostituzione di quelli a motore endotermico. Questa attività, realizzata nell'ambito di una collaborazione con la Direzione Ambiente della Regione Friuli Venezia Giulia, attua le previsioni del progetto Europeo Noemix di cui la Società è partner.

Inoltre, nel corso del 2022 è previsto l'avvio dei lavori di riqualificazione dell'illuminazione tradizionale del piazzale di sosta aeromobili con corpi illuminanti ad alta efficienza a LED. L'investimento di circa 1 milione di euro avverrà con la sostituzione dei proiettori e la sostituzione degli AVL di bordo piazzale con nuovi a LED. L'intervento persegue sia l'obiettivo di riduzione dell'energia consumata a parità di ore di utilizzo dell'impianto che quello della riduzione dell'inquinamento luminoso. L'intervento è realizzato al fine di dare seguito a quanto indicato nel Piano Ambiente, mediante l'installazione di proiettori a LED a sostituzione degli attuali proiettori tradizionali con lampade di tipo sodio ad alta pressione.

Il piano degli investimenti 2020-23, approvato da ENAC, prevede inoltre anche altre attività di efficientamento energetico dell'involucro edilizio e di adeguamento tecnologico degli impianti aeroportuali finalizzati all'ottimizzazione e al contenimento energetico.

Con riferimento ai consumi energetici per il riscaldamento e i processi, come si evince dalla tabella a seguire, l'andamento dei consumi diretti di gas naturale si sono ridotti nel corso degli anni della pandemia, registrando un piccolo incremento nel corso del 2021.

Consumi energetici diretti - energia utilizzata per il riscaldamento e i processi	UdM	2021	2020	2019
Gas naturale	GJ	6.871,01	6.322,09	7.746,80
Gasolio	GJ	0,00	0,00	0,00

Le misure di mitigazione del rischio Covid incidono sostanzialmente nei consumi di gas naturale destinato al riscaldamento. Nonostante il minore carico antropico aeroportuale e la riduzione di orario di apertura delle aree aperte al pubblico, i consumi di gas si mantengono sostenuti. Detta situazione è imputabile all'attivazione degli impianti centralizzati di ventilazione meccanica in modalità tutta aria esterna. Detta modalità di funzionamento degli impianti di climatizzazione è estremamente energivora, in quanto la quota di recupero energetico è estremamente limitata.

Consumi energetici diretti - autotrazione	UdM	2021	2020	2019
Gasolio	GJ	953,26	680,76	1.533,46
Benzina	GJ	15,70	11,09	9,51

L'aumento dei consumi di gasolio e benzina è imputabile alla parziale ripresa del traffico aereo susseguente alle minori restrizioni associate alla pandemia Covid-19. I consumi di gasolio e benzina per autotrazione sono proporzionali al numero di passeggeri gestiti dall'aeroporto.

Energia elettrica autoprodotta da fonti rinnovabili	UdM	2021	2020	2019
Totale energia elettrica autoprodotta	GJ	798,44	731,65	427,27
<i>di cui consumata</i>	GJ	798,44	731,65	427,27

L'incremento del 10% della produzione degli impianti fotovoltaici aeroportuali è associabile ad efficientamenti organizzativi e tecnologici che hanno ridotto i fermi per manutenzioni e indisponibilità di impianto. La produzione degli impianti fotovoltaici rispetto alla quota di energia elettrica acquistata nel 2021 è pari circa al 10,7%.

Consumi energetici indiretti	UdM	2021	2020	2019
Energia elettrica acquistata	GJ	7.412	5.964	9.912

L'aumento dei consumi di energia elettrica acquistata è imputabile alla parziale ripresa del traffico aereo susseguente alle minori restrizioni associate alla pandemia Covid-19. I consumi di energia non sono proporzionali al numero di passeggeri gestiti dall'aeroporto anche a causa delle misure di prevenzione attuate per mitigare l'emergenza Covid-19. La necessità di garantire la ventilazione meccanica degli ambienti ha aumentato i consumi energetici nonostante il limitato fattore di utilizzazione delle aree aperte al pubblico.

Consumi energetici diretti e indiretti	UdM	2021	2020	2019
Energia totale diretta consumata dall'organizzazione	GJ	7.840	7.014	9.290
Energia totale indiretta consumata dall'organizzazione	GJ	8.211	6.696	10.340
Energia totale consumata dall'organizzazione	GJ	16.051	13.710	19.629

Intensità energetica	Udm	2021	2020	2019
Consumo assoluto di energia	Gj	16.051	13.710	19.629
Parametro specifico dell'organizzazione [numero di passeggeri - rif. AO1]	Numero di passeggeri	347.918	207.765	782.106
Intensità energetica	Gj/numero di passeggeri	0,05	0,07	0,03

L'indicatore "Intensità energetica" rappresenta in condizioni ordinarie l'efficacia della gestione energetica aeroportuale rispetto all'unità di prodotto erogato. Detto parametro sarà il KPI monitorato nelle successive annualità.

Emissioni dirette (Scope 1)	UdM	2021	2020	2019
Gas naturale	tCO2 eq	386,19	365,90	445,64
Gasolio per gruppi elettrogeni	tCO2 eq	0,00	0,00	0,00
Diesel	tCO2 eq	70,46	50,03	113,09
Benzina	tCO2 eq	1,15	0,81	0,70
Totale emissioni dirette	tCO2 eq	458	417	559

Emissioni indirette (Scope 2) - location based	UdM	2021	2020	2019
Energia elettrica acquistata dalla rete per il consumo	tCO2 eq	572	494	821
Totale emissioni indirette	tCO2 eq	572	494	821
Totale emissioni	tCO2 eq	1.030	911	1.381

Ferma restando una base strutturale di emissioni aeroportuali, l'andamento delle stesse è direttamente proporzionale al numero di passeggeri gestiti dall'aeroporto. Le tabelle di cui sopra evidenziano in modo chiaro la relazione passeggeri – emissioni.

L'inquinamento dovuto alla presenza di aeromobili e altri veicoli sulle pavimentazioni aeroportuali è gestito nel piazzale aeromobili con gli impianti di trattamento delle acque di prima pioggia. Le analisi chimiche di caratterizzazione dei terreni eseguite per gli interventi di riqualifica dei sistemi di volo, non hanno messo in evidenza impatti dell'attività aeronautica sull'ecosistema. Le sostanze non presenti in natura introdotte per antighiaccio e per diserbo, viste le modeste quantità utilizzate, hanno un basso impatto ambientale.

Ai fini dell'abbattimento delle emissioni da parte di Trieste Airport, come detto pocanzi, nel corso del 2022 verrà avviato il progetto Zen Airport, per la realizzazione di un impianto fotovoltaico per un importo di circa 3,7 milioni di euro. Il progetto prevede la realizzazione di un impianto fotovoltaico costituito da due sottoinsiemi realizzati nel sito del Trieste Airport al fine di perseguire la decarbonizzazione del sistema aeroportuale, con obiettivo fondamentale la tutela dell'ambiente e lo sviluppo della mobilità sostenibile.

L'obiettivo è la realizzazione dell'impianto fotovoltaico nelle aree del "polo intermodale" di potenza complessiva di 900 kW+900kW.

5.2 Il nostro rispetto per l'ambiente

Il Trieste Airport insiste su quattro comuni (Ronchi dei Legionari, San Pier d'Isonzo, San Canzian d'Isonzo e Turriaco) la superficie complessiva occupata è di circa 300 ettari. La popolazione dei quattro comuni potenzialmente coinvolta è di circa 22.500 persone. I due maggiori centri abitati dei comuni di Turriaco e Ronchi dei Legionari si trovano sulle direttrici di decollo e arrivo dell'aeroporto, pertanto le interferenze legate al rumore aeroportuale devono essere attentamente monitorate e gestite.

Il rumore aeroportuale rappresenta un parametro fondamentale di attenzione della Società, infatti è il principale indicatore dell'interferenza aeroportuale con il territorio su cui insiste. La Società mantiene costantemente attiva la campagna di monitoraggio del rumore aeroportuale valutando le eventuali deviazioni dei dati rilevati rispetto alle previsioni approvate.

Le procedure antirumore¹² sino ad oggi adottate dall'aeroporto sono efficaci e i predetti monitoraggi non hanno messo in evidenza criticità rilevanti.

La logistica della viabilità del territorio favorisce la minimizzazione dell'impatto dell'aeroporto sul territorio. In particolare, l'aeroporto si trova in prossimità dell'uscita "Ronchi dei Legionari" dell'autostrada A4 e la bretella di collegamento tra aeroporto e autostrada non interessa il centro abitato di Ronchi dei Legionari, di fatto minimizzando il traffico veicolare imputabile al sistema aeroportuale sulle comunità limitrofe.

Dal 2019, nel contesto del Trieste Airport è stata resa operativa la stazione ferroviaria "Trieste Airport" nella linea Trieste-Venezia. Detta linea ferroviaria oltre alla direttrice principale Trieste-Venezia, estende i collegamenti ferroviari con Gorizia, Udine, Tarvisio, Pordenone e Lubiana, di fatto garantendo un puntuale ed efficace collegamento del bacino di utenza aeroportuale con l'Aeroporto. La fermata ferroviaria del Trieste Airport realizzata dalla Società Aeroporto FVG S.p.A. e quindi successivamente gestita da RFI attua il piano regionale dei trasporti generando nel Trieste Airport un centro di interscambio delle modalità di trasporto destinate ai pendolari regionali. Al fine di promuovere l'intermodalità dei trasporti per i pendolari regionali sono state attivate forme di incentivazione all'interscambio (esempio particolari sconti per i parcheggi destinati a i pendolari). Sempre nella visione di riduzione del trasporto su gomma, l'aeroporto promuove l'interscambio gomma treno anche per tratte a media percorrenza con l'ausilio del treno. L'aeroporto ha attivato inoltre formule incentivanti di riduzione dei costi di parcheggio associate all'acquisto di viaggi in treno, anche in ambito extraregionale.

Sostanzialmente l'attuale infrastruttura logistica del sistema aeroportuale risulta ottimizzata in termini di accessibilità al sito aeroportuale ed è il risultato di un lento ma costante percorso di attuazione delle indicazioni contenute nel Piano dei Trasporti Regionale e delle strategie aziendali.

L'obiettivo è quello di inserire il sistema aeroportuale in un processo di tipo fast airport, in cui la riduzione e l'ottimizzazione dei tempi e modi di accesso ai servizi aeroportuali portano ad una naturale riduzione dell'impronta ambientale dell'aeroporto stesso. L'aeroporto deve essere inserito in modo armonico nel tessuto urbano del contesto, i carichi antropici associati al processo aeroportuale devono essere sostenibili per le infrastrutture territoriali.

¹² Tutti i dati e le informazioni afferenti il rumore aeroportuale sono disponibili sul sito istituzionale della Società al link: <https://triesteairport.it/it/corporate/lazienda/aeroporto-fvg/ambiente/>.

Nel 2021 è stato dato seguito, con ARPA FVG, al monitoraggio del rumore aeroportuale. Detta attività attua le disposizioni del 18/02/2008 della Commissione Ambiente di cui all'art. 5 del D.M. 31/10/1997 presieduta da ENAC. Lo studio vuole analizzare le variazioni dell'impatto dei movimenti degli aeromobili rispetto alle previsioni della zonizzazione acustica approvata in sede di Commissione Ambiente.

I monitoraggi del rumore aeroportuale non rilevano la necessità di interventi infrastrutturali o di mitigazione dell'interferenza, comunque il fenomeno dovrà essere rianalizzato con l'auspicata ripresa del traffico aereo susseguente alla cessazione degli effetti della pandemia associata al Covid-19.

APPROCCIO CONSAPEVOLE ALLE RISORSE IDRICHE

Il sistema aeroportuale utilizza l'acqua solo ai fini igienico sanitari, quali ad esempio WC, docce, uso acqua sanitaria bar e ristoranti, fluido vettore per impianti di riscaldamento, etc.. Ad oggi l'aeroporto non utilizza acqua nei processi industriali (ad esempio l'acqua non viene utilizzata come fluido di scambio termico negli impianti di climatizzazione), quindi i volumi di acqua consumati sono direttamente proporzionali al carico antropico del sistema aeroportuale e dei passeggeri gestiti. Sono stati attivati dei sistemi di monitoraggio in continuo degli impianti al fine di individuare potenziali criticità o perdite occulte. Le acque di scarico vengono conferite nella fognatura cittadina.

La politica aziendale di approccio consapevole alle risorse idriche impone di non utilizzare l'acqua prelevata da acquedotto per irrigare aiuole e giardini. Solo se disponibili acque meteoriche opportunamente raccolte e stoccate vengono attivati gli impianti di irrigazione.

L'aeroporto dispone di un pozzo artesiano destinato esclusivamente a riserva idrica di back up dell'impianto antincendio, che, se non utilizzato in caso di incidente, non produce impatto nei consumi.

Per valutare gli impatti degli utilizzi delle risorse idriche sono stati installati una serie di contabilizzatori per monitorare i consumi idrici. Periodicamente vengono eseguite delle ispezioni finalizzate al rilievo dei consumi direttamente nel punto di consegna e vengono eseguite le analisi degli scostamenti dei consumi. In funzione dei risultati di dette analisi vengono attivati ulteriori approfondimenti e piani di manutenzione.

In termini assoluti il consumo di acqua è relativamente modesto, si attesta in circa 35-40 mc/gg. La gestione della risorsa idrica è comune per tutti i fornitori che hanno sede in aeroporto, la Società per il tramite dei sistemi di monitoraggio dei consumi e in caso di sostanziali scostamenti riesce ad intervenire sui singoli fornitori. I servizi bar e ristorazione rappresentano i maggiori consumatori di acqua, per contro la loro richiesta è direttamente proporzionale al carico antropico del sistema aeroportuale.

Visto il modesto consumo giornaliero di acqua sanitaria e lo scarico nella pubblica fognatura, non si ritiene che ad oggi l'aeroporto sia un soggetto sostanziale nella gestione del bacino idrografico in cui è inserito.

Considerata la natura delle acque associate agli scarichi ad uso sanitario di fatto assimilabili a scarichi domestici, non sono attivati particolari monitoraggi all'immissione delle stesse nella pubblica fognatura.

Acqua prelevata da tutte le aree	UdM	2021		2020		2019	
		Acqua dolce (≤1.000 mg/l di solidi disciolti totali)	Altre tipologie d'acqua (>1.000 mg/l di solidi disciolti totali)	Acqua dolce (≤1.000 mg/l di solidi disciolti totali)	Altre tipologie d'acqua (>1.000 mg/l di solidi disciolti totali)	Acqua dolce (≤1.000 mg/l di solidi disciolti totali)	Altre tipologie d'acqua (>1.000 mg/l di solidi disciolti totali)
Acque sotterranee	ML	n.d.	0	n.d.	0	n.d.	0
Risorse idriche di terze parti	ML	11,9	0	11,3	0,0	55,2	0
Totale acqua prelevata	ML	12	0	11	0	55	0

I dati sono rilevati a mezzo di ispezioni periodiche e contatori automatici inseriti nel sistema di supervisione aeroportuale.

L'intervento gestionale inserito nel 2019 ha concretizzato gli effetti nel 2020 e nel 2021 con una riduzione dei consumi del 80%. La risorsa idrica è stata messa sotto controllo introducendo analisi di scostamento su dati inseriti in un database centralizzato. Contestualmente è stata responsabilizzata una risorsa aziendale che segue il ciclo delle acque nel suo complesso. Sostanzialmente non vi sono state variazioni tra il 2020 e il 2021 in quanto l'incremento di passeggeri, anche se importante, non è stato sostanziale rispetto ai consumi associati alla base di esercizio dell'infrastruttura.

Inoltre, nessuna delle zone di presenza dell'Azienda è in aree a stress idrico.

SALVAGUARDIA DELLA BIODIVERSITA'

La politica della società è basata sui principi di rispetto della salute e dell'ambiente e si pone gli obiettivi di salvaguardare le risorse naturali e condivise sulle comunità locali. In quest'ottica avviene il controllo delle attività e la gestione di azioni anti inquinamento, al fine di non avere impatti sul territorio circostante.

L'utilizzo delle infrastrutture di volo è legato, per ragioni di sicurezza, alla protezione e all'allontanamento dalle aree degli animali selvatici. Trieste Airport ha implementato diverse iniziative per prevenire il bird strike in modo non cruento e nel rispetto della fauna. È stato abbandonato quindi l'utilizzo del falconiere a favore di cattura e rilascio in natura e di sistemi di dissuasione ottico-acustici. Non si segnalano impatti negativi significativi (da parte di enti e/o associazioni di settore).

Il controllo degli effetti dell'attività aeronautica sull'ecosistema viene condotto per minimizzare gli impatti sulla biodiversità.

Infine, con riferimento alla gestione dell'impatto acustico delle attività aeroportuali, sono attivi tavoli congiunti con ARPA e gli enti territoriali limitrofi al fine di evitare l'instaurarsi di impatti negativi sulla comunità.

Nell'ambito delle operazioni di prevenzione del pericolo del Wildlife strikes, vi è un progetto per il rilascio in natura degli animali che vengono catturati all'interno del sedime.

Con particolare riferimento alla protezione della specie interessate, quali lepre e gheppio, vi è una procedura per cattura e rilascio in natura dei capi presenti all'interno del sedime aeroportuale. I volatili presenti vengono dissuasi alla permanenza nelle aree circostanti alle infrastrutture di volo, che comunque non sono aree di nidificazione per la mancanza di alberature e sfalcio controllato delle aree a verde. Non si evidenziano impatti negativi significativi.

Numero totale annuo di "wildlife strikes"¹³ per 10.000 movimenti di aeromobili

	2021	2020	2019
Numero di velivoli in movimento	5553,00	4595,00	13810,00
Numero totale di Wildlife strikes	3,00	0,00	8,00
Numero totale di Wildlife strikes per 10.000-movimenti	5,40	0	5,79

Gli impatti indicati sono tutti relativi a volatili (non ci sono stati nell'ultimo triennio impatti con altra fauna) e si riferiscono ad impatti avvenuti in ambito aeroportuale, nelle fasi di decollo e atterraggio, ad una quota inferiore ai 300 piedi. L'andamento nel triennio non restituisce valori significativi, visto il basso numero di movimenti. A tal proposito, come da tabella a seguire, in considerazione anche la gravità degli impatti, si evince che nel triennio l'indice è basso e pressoché costante.

Sicurezza delle infrastrutture e safety dell'utenza

	Descrizione	2021	2020	2019
BRI 2 (Bridstrike risk index) ¹⁴	Questo indice consente di determinare il rischio cui è esposto un aeroporto su una scala di valori che va da 0 a 2. Il valore di attenzione dell'indice è di 0,05.	0,02	0,01	0,04
Numero di impatti confermati con volatili	Impatti con aeromobili in decollo/atterraggio.	3	0	8
Numero di impatti confermati con altra fauna	Impatti con aeromobili in decollo/atterraggio.	0	0	0

UTILIZZO DI MATERIALI E GESTIONE DEI RIFIUTI AEROPORTUALI

L'attività principale dell'organizzazione verte nella gestione aeroportuale dei servizi di Hadling e nella gestione dei mezzi e delle infrastrutture. L'attività correlata alla gestione stretta delle attività aeroportuali genera principalmente rifiuti assimilabili agli urbani la cui quantità risulta correlata alla quantità di traffico passeggeri processati. Le attività di supporto direttamente gestite

¹³ Con il termine wildlife strike si intende qualunque collisione tra un velivolo e un uccello o un altro animale, sia a terra che in volo, nei pressi o nelle vicinanze dell'aeroporto.

¹⁴ La formulazione matematica del presente indice tiene conto delle abbondanze medie delle specie presenti in aeroporto, del numero degli impatti per specie, degli effetti sul volo dei suddetti impatti e del traffico aereo. Inoltre, tiene conto sia della frequenza che della gravità degli impatti: la prima è correlata al traffico sull'aeroporto, al numero di uccelli (o altra fauna) presenti ed al loro comportamento; la seconda al numero di impatti registrato, alle specie coinvolte (soprattutto in termini di massa corporea) e alla gravità degli eventi.

dall'organizzazione sono assimilabili ad attività amministrative, officina mezzi meccanici e attività di facility management. A sua volta, quest'ultimo viene assolto sia con risorse interne direttamente afferenti alla Direzione Infrastrutture, sia con contratti di affidamento, anche in appalto. Un indicatore potenziale potrebbe essere individuato nella produzione del secco residuo indifferenziato rapportato al numero di passeggeri transitanti. Una buona pratica da implementare potrebbe essere la sensibilizzazione e il potenziamento delle pratiche di differenziazione tra i dipendenti diretti, i soggetti in subconcessione e tutti i soggetti che a vario titolo, privato o istituzionale, gravitano attorno alla struttura.

L'organizzazione applica il dettato delle normative vigenti, in particolare dal D.Lgs. 152/06. Le azioni principali svolte sono indirizzate al deposito temporaneo in luogo idoneo dei rifiuti separati per tipologia, ivi compresi i rifiuti assimilati al solido urbano generato dall'utenza. Il peso totale dei rifiuti pericolosi avviati a riciclo è stato pari a 1.000 Kg. Non vi sono stati rifiuti pericolosi smaltiti con altre modalità. Il peso totale dei rifiuti non pericolosi avviati a riciclo è stato pari a 40 Kg, Il peso totale dei rifiuti avviati a smaltimento è stato pari a 3.000 Kg. In questo caso si tratta essenzialmente di liquami di fanghi di fosse settiche generati dallo svuotamento delle toilette di bordo degli aeromobili o da operazioni di disotturazione di tubature. In tutti i casi l'organizzazione di avvale di società terze specializzate e non si segnalano inadempienze da parte delle imprese di smaltimento incaricate.

Nella scelta dei fornitori di servizi, nei bandi di gara è valutata la compatibilità ambientale con la gestione dei rifiuti. Nella scelta della fornitura di nuovi materiali, si tengono in considerazione le caratteristiche di longevità, durabilità, riparabilità, smontaggio e riciclabilità. Si predilige la fornitura di materiali non pericolosi, in considerazione del proprio fine vita. Per le stampanti presenti negli uffici, si utilizza un servizio, che estende la responsabilità al fornitore.

Rifiuti prodotti

	udm	2021	2020	2019
Materiali cartacei	ton	0,580	0,840	4,140
Lampade LED	ton	0,000	0,000	0,000
Toner	ton	0,004	0,000	0,000
Altro (rifiuti destinati al recupero) ¹⁵	ton	1,000	17,280	10,875
Altro (rifiuti destinati allo smaltimento) ¹⁶	ton	3,000	23,000	29,000
Totale rifiuti prodotti	ton	5	41	44

I rifiuti pericolosi non destinati a smaltimento sono circa 1 ton, mentre i rifiuti pericolosi non destinati a smaltimento in preparazione per il riutilizzo sono pari a 0 ton. Con riferimento ai rifiuti pericolosi non destinati a smaltimento messi in riserva per essere sottoposti ad ulteriori operazioni di recupero sono circa 1 ton. Lo smaltimento dei materiali cartacei viene effettuato dal servizio urbano, mentre lo smaltimento del toner è inserito nel contratto di subappalto della multiservizi. Vista la tipologia dei rifiuti richiesti e quella dei prodotti dalla organizzazione, non si ritiene significativa la dismissione delle lampade LED. Di seguito verrà, invece, dettagliato lo smaltimento o il recupero dei rifiuti riconducibili a tipologie RAE.

¹⁵ Rifiuti misti - RAE - Scarti di olio minerale per motori, filtri olio, assorbenti materiali filtranti, veicoli fuori uso.

¹⁶ Fanghi da svuotamento degli scarichi dei bottini di bordo e altri scarichi.

a. Totale rifiuti non destinati allo smaltimento

	udm	2021	2020	2019
Materiali cartacei	ton	0,580	0,840	4,140
Elettronica e assimilati RAE	ton	0,000	1,518	1,619
Rifiuti misti	ton	0,000	4,200	7,946
altro (rifiuti pericolosi recuperati)	ton	1,004	4,469	0,000
altro (rifiuti non pericolosi recuperati)	ton	0,000	7,093	1,160
Totale	ton	2	18	15

b. Totale rifiuti pericolosi non destinati allo smaltimento

	udm	2021	2020	2019
Preparazione per il riutilizzo	ton	0,000	0,000	0,000
Riciclo	ton	1,000	5,987	1,619
altre operazioni di recupero	ton	0,004	0,000	0,000
Totale	ton	1	6	2

c. Totale rifiuti non pericolosi non destinati allo smaltimento

	udm	2021	2020	2019
Preparazione per il riutilizzo	ton	0,000	0,000	0,000
Riciclo	ton	0,580	0,840	4,140
altre operazioni di recupero	ton	0,000	11,293	9,106
Totale	ton	1	12	13

Nell'anno 2021 non sono stati effettuati servizi di smaltimento di rifiuti elettronici o assimilabili RAE né di rifiuti misti.

a. Totale rifiuti destinati allo smaltimento

	udm	2021	2020	2019
Materiali cartacei	ton	0,000	0,000	0,000
Lampade LED	ton	0,000	0,000	0,000
Toner	ton	0,000	0,000	0,000
altro (rifiuti pericolosi smaltiti)	ton	0,000	0,000	0,150
altro (rifiuti non pericolosi smaltiti)	ton	3,000	23,000	29,000
Totale	ton	3	23	29

b. Totale rifiuti pericolosi destinati allo smaltimento

	udm	2021	2020	2019
Preparazione per il riutilizzo	ton	0,000	0,000	0,000
Riciclo	ton	0,000	0,000	0,000
altre operazioni di recupero	ton	0,000	0,000	0,150
Totale	ton	0	0	0

c. Totale rifiuti non pericolosi destinati allo smaltimento

	udm	2021	2020	2019
Preparazione per il riutilizzo	ton	0,000	0,000	0,000
Riciclo	ton	0,000	0,000	0,000
altre operazioni di recupero	ton	3,000	23,000	29,000
Totale	ton	3	23	29

I rifiuti speciali destinati allo smaltimento sono rappresentati quasi interamente dagli scarichi dei bottini di bordo degli aeromobili, quindi fortemente legati al traffico aereo e alle operazioni di Handling collegate. Una parte residuale è rappresentata dalle operazioni di disotturazione di condotte che viene effettuata alla bisogna da società specializzate.

Tabelle degli indicatori

GRI Content Index

Informativa	Sezione di riferimento	Pag.	Note
GRI 102: Informativa generale 2016			
Profilo dell'organizzazione			
102-1 Nome dell'organizzazione	Storia e profilo di Trieste Airport		-
102-2 Attività, marchi, prodotti e servizi	Struttura organizzativa e servizi offerti		-
102-3 Luogo della sede principale	Storia e profilo di Trieste Airport		-
102-4 Luogo delle attività	Storia e profilo di Trieste Airport		-
102-5 Proprietà e forma giuridica	Storia e profilo di Trieste Airport		-
102-6 Mercati serviti	Struttura organizzativa e servizi offerti		-
102-7 Dimensioni dell'organizzazione	Storia e profilo di Trieste Airport		-
102-8 Informazioni sui dipendenti e gli altri lavoratori	Diversità, equità ed inclusione		-
102-11 Principio di precauzione	Il sistema di governance		-
102-12 Iniziative esterne	Il nostro approccio alla sostenibilità		-
102-13 Partecipazione ad associazioni	Il sistema di governance		-
Strategia			
102-14 Dichiarazione di un alto dirigente	Lettera agli stakeholder		-
102-15 Impatti chiave, rischi e opportunità	Il nostro approccio alla sostenibilità		-
Etica e integrità			
102-16 Valori, principi, standard e norme di comportamento	Mission, vision e valori dell'azienda		-
102-17 Meccanismi per ricercare consulenza e segnalare criticità relativamente a questioni etiche	Il sistema di governance		-
Governance			
102-18 Struttura della governance	Il sistema di governance		-
102-21 Consultazione degli stakeholder su temi economici, ambientali e sociali	Principali stakeholder e analisi di materialità		-
Coinvolgimento degli stakeholder			
102-40 Elenco dei gruppi di stakeholder	Principali stakeholder e analisi di materialità		-
102-41 Accordi di contrattazione collettiva	Diversità, equità ed inclusione		-
102-42 Individuazione e selezione degli stakeholder	Principali stakeholder e analisi di materialità		-
102-43 Modalità di coinvolgimento degli stakeholder	Principali stakeholder e analisi di materialità		-
102-44 Temi e criticità chiave sollevati	Principali stakeholder e analisi di materialità		-
Pratiche di rendicontazione			
102-45 Soggetti inclusi nel bilancio consolidato	Nota metodologica		Il perimetro del Bilancio di Sostenibilità coincide

			con quello del Bilancio finanziario.
102-46 Definizione del contenuto del report e perimetri dei temi	Nota metodologica		-
102-47 Elenco dei temi materiali	Matrice di materialità		-
102-50 Periodo di rendicontazione	Nota metodologica		-
102-51 Data del report più recente	Nota metodologica		Indicatore non applicabile in quanto si tratta del primo Bilancio di Sostenibilità di Trieste Airport
102-52 Periodicità della rendicontazione	Nota metodologica		Annuale
102-53 Contatto per richiedere informazioni riguardanti il report	Nota metodologica		-
102-54 Dichiarazione sulla rendicontazione in conformità ai GRI Standard	Nota metodologica		-
102-55 Indice dei contenuti GRI	GRI Content index		-

STANDARD SPECIFICI 2020

Informativa	Sezione di riferimento	Pag.	Note
Tema materiale: Etica, integrità e trasparenza			
GRI 103: Modalità di gestione			
103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	Etica e integrità nella gestione del business		-
103-2 La modalità di gestione e le sue componenti	Etica e integrità nella gestione del business		-
103-3 Valutazione delle modalità di gestione	Etica e integrità nella gestione del business		-
GRI 205: Anticorruzione			
205-2 Comunicazione e formazione in materia di politiche e procedure anticorruzione	Etica e integrità nella gestione del business		-
205-3 Episodi di corruzione accertati e azioni intraprese	Etica e integrità nella gestione del business		-
Tema materiale: Gestione dei rischi aeroportuali			
GRI 103: Modalità di gestione			
103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	Etica e integrità nella gestione del business		-
103-2 La modalità di gestione e le sue componenti	Etica e integrità nella gestione del business		-
103-3 Valutazione delle modalità di gestione	Etica e integrità nella gestione del business		-
Tema materiale: Data protection e cybersecurity			
GRI 103: Modalità di gestione			
103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	Etica e integrità nella gestione del business		-
103-2 La modalità di gestione e le sue componenti	Etica e integrità nella gestione del business		-
103-3 Valutazione delle modalità di gestione	Etica e integrità nella gestione del business		-
GRI 418: Privacy dei clienti			
418-1 Denunce comprovate riguardanti le violazioni della privacy dei clienti e perdita di dati dei clienti	Etica e integrità nella gestione del business		-

Tema materiale: Performance economica, investimenti e sviluppo dell'infrastruttura			
GRI 103: Modalità di gestione			
103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	Il nostro impegno nei confronti della società		-
103-2 La modalità di gestione e le sue componenti	Il nostro impegno nei confronti della società		-
103-3 Valutazione delle modalità di gestione	Il nostro impegno nei confronti della società		-
GRI 201: Performance economiche			
201-1 Valore economico direttamente generato e distribuito	Il nostro impegno nei confronti della società		-
GRI 203: Impatti economici indiretti			
203-1 Investimenti infrastrutturali e servizi finanziati	Il nostro impegno nei confronti della società		-
Tema materiale: Customer satisfaction e qualità del servizio			
GRI 103: Modalità di gestione			
103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	I nostri servizi ai clienti		-
103-2 La modalità di gestione e le sue componenti	I nostri servizi ai clienti		-
103-3 Valutazione delle modalità di gestione	I nostri servizi ai clienti		-
Tema materiale: Sviluppo di nuove rotte e connettività territoriale			
GRI 103: Modalità di gestione			
103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	La nostra capillarità sul territorio italiano		-
103-2 La modalità di gestione e le sue componenti	La nostra capillarità sul territorio italiano		-
103-3 Valutazione delle modalità di gestione	La nostra capillarità sul territorio italiano		-
Tema materiale: Rapporto con le comunità locali			
GRI 103: Modalità di gestione			
103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	Focus: Community		-
103-2 La modalità di gestione e le sue componenti	Focus: Community		-
103-3 Valutazione delle modalità di gestione	Focus: Community		-
GRI 202: Presenza sul mercato			
202-2 Proporzioni di senior manager assunti dalla comunità locale	Focus: Community		-
GRI 413: Comunità locali			
413-2 Attività con impatti negativi, potenziali e attuali significativi sulle comunità locali	Focus: Community		-
Tema materiale: Health & Safety			
GRI 103: Modalità di gestione			
103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	Tutela della salute e della sicurezza		-
103-2 La modalità di gestione e le sue componenti	Tutela della salute e della sicurezza		-
103-3 Valutazione delle modalità di gestione	Tutela della salute e della sicurezza		-
GRI 403: Salute e sicurezza sul lavoro			
403-1 Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	Tutela della salute e della sicurezza		-
403-2 Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	Tutela della salute e della sicurezza		-

403-3 Servizi di medicina del lavoro	Tutela della salute e della sicurezza		
403-4 Partecipazione a consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro	Tutela della salute e della sicurezza		
403-5 Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro	Tutela della salute e della sicurezza		-
403-6 Promozione della salute dei lavoratori	Tutela della salute e della sicurezza		-
403-7 Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali	Tutela della salute e della sicurezza		-
403-9 Infortuni sul lavoro	Tutela della salute e della sicurezza		-
Tema materiale: Formazione e retention dei talenti			
GRI 103: Modalità di gestione			
103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	Diversità, equità ed inclusione		-
103-2 La modalità di gestione e le sue componenti	Diversità, equità ed inclusione		-
103-3 Valutazione delle modalità di gestione	Diversità, equità ed inclusione		-
GRI 401: Occupazione			
401-1 Nuove assunzioni e turnover	Diversità, equità ed inclusione		-
GRI 404: Formazione e istruzione			
404-1 Ore medie di formazione annua per dipendente	Formazione, sviluppo e sensibilizzazione delle nostre persone		-
Tema materiale: Diversity, equity and inclusion (DEI)			
GRI 103: Modalità di gestione			
103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	Diversità, equità ed inclusione		-
103-2 La modalità di gestione e le sue componenti	Diversità, equità ed inclusione		-
103-3 Valutazione delle modalità di gestione	Diversità, equità ed inclusione		-
GRI 405: Diversità e pari opportunità			
405-1 Diversità negli organi di governo e tra i dipendenti	Il sistema di governance Diversità, equità ed inclusione		-
405-2 Rapporto dello stipendio base e retribuzione delle donne rispetto agli uomini	Diversità, equità ed inclusione		-
Tema materiale: Efficienza energetica, emissioni e Climate Change			
GRI 103: Modalità di gestione			
103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	Gestione dei consumi energetici e delle emissioni		-
103-2 La modalità di gestione e le sue componenti	Gestione dei consumi energetici e delle emissioni		-
103-3 Valutazione delle modalità di gestione	Gestione dei consumi energetici e delle emissioni		-
GRI 302: Energia			
302-1 Energia consumata all'interno dell'organizzazione	Gestione dei consumi energetici e delle emissioni		-
302-3 Intensità energetica	Gestione dei consumi energetici e delle emissioni		-
GRI 305: Emissioni			
305-1 Emissioni dirette di GHG (Scope 1)	Gestione dei consumi energetici e delle emissioni		-

305-2 Emissioni indirette di GHG da consumi energetici (Scope 2)	Gestione dei consumi energetici e delle emissioni		-
305-4 Intensità delle emissioni di GHG	Gestione dei consumi energetici e delle emissioni		-
Tema materiale: Gestione ambientale			
GRI 103: Modalità di gestione			
103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	Il nostro rispetto per l'ambiente		-
103-2 La modalità di gestione e le sue componenti	Il nostro rispetto per l'ambiente		-
103-3 Valutazione delle modalità di gestione	Il nostro rispetto per l'ambiente		-
GRI 303: Acqua e scarichi idrici			
303-1 Interazione con l'acqua come risorsa condivisa	Il nostro rispetto per l'ambiente		-
303-2 Gestione degli impatti correlati allo scarico di acqua	Il nostro rispetto per l'ambiente		-
303-3 Prelievo idrico	Il nostro rispetto per l'ambiente		-
GRI 304: Biodiversità			
304-2 Impatti significativi di attività, prodotti e servizi sulla biodiversità	Il nostro rispetto per l'ambiente		-
GRI 306: Rifiuti			
306-1 Produzione di rifiuti e impatti significativi connessi ai rifiuti	Il nostro rispetto per l'ambiente		-
306-2 Gestione degli impatti significativi connessi ai rifiuti	Il nostro rispetto per l'ambiente		-
306-3 Rifiuti prodotti	Il nostro rispetto per l'ambiente		-
306-4 Rifiuti non destinati a smaltimento	Il nostro rispetto per l'ambiente		-
306-5 Rifiuti destinati a smaltimento	Il nostro rispetto per l'ambiente		-

GRI Sector Supplement - G4 Airport Operations				
Informativa		Sezione di riferimento	Pag.	Note
AO1	Numero totale di passeggeri nell'anno, suddivisi fra passeggeri di voli internazionali e nazionali e suddivisi fra origine-destinazione e trasferimento, incluso i passeggeri in transito	La nostra capillarità sul territorio italiano		
AO2	Numero totale annuo di movimenti di aeromobili diurni e notturni, suddivisi per voli commerciale passeggeri, commerciale cargo, aviazione generale e aviazione di stato	La nostra capillarità sul territorio italiano		
AO3	Quantitativo di merce (cargo) movimentato in tonnellate	La nostra capillarità sul territorio italiano		

AO9	Numero totale annuo di "Wildlife strikes" per 10.000 movimenti di aeromobili	Il nostro rispetto per l'ambiente		
------------	--	-----------------------------------	--	--

ULTERIORI INDICATORI NON-GRI			
Informativa	Sezione di riferimento	Pag.	Note
Sicurezza delle infrastrutture e safety dell'utenza	Etica e integrità nella gestione del business Il nostro rispetto per l'ambiente		
Accessibilità	I nostri servizi ai clienti		
Customer Satisfaction	I nostri servizi ai clienti		
Rapporti con la comunità e sviluppo del territorio	Focus: Community		
Ore medie di formazione annua per lavoratori non dipendenti	Formazione, sviluppo e sensibilizzazione delle nostre persone		
Investimenti infrastrutturali per aumentare l'efficienza energetica	Gestione dei consumi energetici e delle emissioni		
Investimenti infrastrutturali per diminuire le emissioni	Gestione dei consumi energetici e delle emissioni		