



Trieste Airport
Friuli Venezia Giulia

BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2022

Sommario

Lettera agli stakeholder	4
Highlights 2022	5
Nota metodologica	6
PREMESSA	6
PERIMETRO DI REPORTING	6
PERIODO DI REPORTING	6
MATERIALITÀ E LINEE GUIDA PER LA RENDICONTAZIONE	6
1. La nostra identità	8
1.1. Storia e profilo di Trieste Airport	8
Trieste Airport – Friuli Venezia Giulia: ecco chi siamo.....	8
STORIA.....	11
1.2. Mission, vision e valori dell’azienda.....	14
1.3. Il sistema di governance	15
COMPAGINE SOCIETARIA.....	15
GOVERNANCE	15
ORGANI SOCIALI.....	16
1.4. Struttura organizzativa e servizi offerti.....	16
1.5. Etica e integrità nella gestione del business	18
ETICA, INTEGRITÀ E TRASPARENZA.....	18
DATA PROTECTION E CYBERSECURITY	19
GESTIONE DEI RISCHI AEROPORTUALI.....	20
2. Il nostro percorso verso la sostenibilità.....	22
2.1 Contesto esterno, sfide e modelli	22
2.2 Il nostro approccio alla sostenibilità	22
2.3 Il Piano di Sostenibilità di Trieste Airport.....	23
2.4 Principali stakeholder e analisi di materialità	25
3 L'attenzione alla società.....	30
3.1 Il nostro impegno nei confronti della società	30
3.2 I nostri servizi ai clienti.....	33
3.3 La nostra capillarità sul territorio italiano.....	35
3.3 Focus: Relazione con il territorio e intermodalità	39
3.4 I nostri rapporti con la comunità locale.....	40

IMPATTI SULLE COMUNITÀ LOCALI	41
La cura delle nostre persone.....	43
4.1 Tutela della salute e della sicurezza.....	43
SALUTE E SICUREZZA DEI DIPENDENTI DI TRIESTE AIRPORT	45
4.2 Formazione, sviluppo e sensibilizzazione delle nostre persone	47
AMBITI DELLA FORMAZIONE	49
SISTEMI.....	50
FORMAZIONE PER I NON DIPENDENTI.....	51
4.3 Diversità, equità ed inclusione.....	53
TURNOVER	55
EQUITA' RETRIBUTIVA.....	57
5. L'attenzione per l'ambiente che ci circonda	58
5.1 Gestione dei consumi energetici e delle emissioni.....	58
5.2 Il nostro rispetto per l'ambiente.....	62
APPROCCIO CONSAPEVOLE ALLE RISORSE IDRICHE	63
SALVAGUARDIA DELLA BIODIVERSITÀ	64
UTILIZZO DI MATERIALI E GESTIONE DEI RIFIUTI AEROPORTUALI.....	65
5.3 Focus: Energia rinnovabile – Il nostro impianto fotovoltaico	67
Allegati	69
1. Politica di Sostenibilità.....	69
2. Piano di Sostenibilità 2023-2025	69
Tabelle degli indicatori	70

Lettera agli stakeholder

Cari stakeholders,

questa è la seconda edizione del Bilancio di Sostenibilità del Trieste Airport. Negli ultimi anni abbiamo focalizzato il nostro interesse su un modello di sviluppo sostenibile che incida sulle scelte aziendali strategiche e sul modo di operare come parte attiva del sistema economico, sociale e ambientale. Quest'anno abbiamo come in quello precedente avviato un percorso verso la sostenibilità, adottando un approccio strutturato e sistematico.

Vista la situazione del periodo anomalo degli ultimi 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.

Trieste Airport ha come obiettivo non solo l'ampliamento del network dei collegamenti aerei, ma anche lo sviluppo delle differenti modalità di trasporto per la mobilità regionale. In aeroporto sarà sempre più presente e funzionale il trasporto pubblico locale (treno e bus) sia come modalità di accesso al trasporto aereo sia come servizio all'utenza regionale per la mobilità dei cittadini.

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 2022

Tra i principali impegni perseguiti dalla Società nel corso del 2022 si evidenzia la progettazione ed entrata in esercizio di un **impianto fotovoltaico di potenza di circa 3.2 MW**, con impatto zero, su superfici non antropizzate. Il nuovo impianto fotovoltaico sarà realizzato su coperture di edifici esistenti e con installazioni a terra. Tale impianto 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 compendio della progettualità NOEMIX si finalizzerà inoltre la **sostituzione delle autovetture a combustione dell'aeroporto con veicoli elettrici**.

Un **focus** è e rimane sempre per Trieste Airport l'**intermodalità**, in allineamento con la propria Politica e Piano di Sostenibilità, supportata anche dall'incremento di numero di passeggeri che utilizzano la stazione ferroviaria dell'aeroporto, con treni regionali e di lunga percorrenza, e bus regionali ed extraregionali. Grazie quindi a svariate iniziative che Trieste Airport sta perseguendo, la Società si sta trasformando nel **polo multimodale** della **Regione Friuli-Venezia Giulia** in cui si incrociano tutte le modalità di trasporto disponibili (treno, aereo, auto, bus e biciclette).

Un ulteriore grande progresso portato avanti nel 2022 è stato l'**incremento** della **connettività internazionale** e della **promozione turistica** tramite una partnership con Ryanair, la quale aggiunge due nuove destinazioni europee all'anno, ovvero Barcellona e Dublino.

Infine, punto d'attenzione è rappresentato anche dal **miglioramento** e la **manutenzione delle infrastrutture di volo**, oggetto dell'attuazione del Piano delle Manutenzioni Straordinarie. Il fine è quello di ottimizzare ulteriormente la gestione delle operazioni e migliorare l'offerta dei servizi all'utenza, con finalità 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, l'utilizzo delle risorse (tra cui i contributi assegnati da ENAC) destinate alle forniture, come l'acquisto di mezzi di rampa / air side elettrici e/o elettrificati e l'adeguamento tecnologico di impianti e sistemi.

Nota metodologica

PREMESSA

Il presente Bilancio di Sostenibilità (di seguito anche “Bilancio”) di Aeroporto Friuli-Venezia Giulia S.p.A. (di seguito anche “Trieste Airport” o “Aeroporto FVG S.p.A.”) rappresenta uno strumento fondamentale all’interno del percorso di sostenibilità che Trieste Airport ha intrapreso negli ultimi anni, oltre a rappresentare un processo di responsabilizzazione e comunicazione degli impegni assunti dalla Società. 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 in linea con il proprio piano strategico di sostenibilità.

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 secondo redatto e pubblicato da Trieste Airport, ha ad oggetto le informazioni e i dati non finanziari del triennio di rendicontazione 2022-2020 (dal 1° gennaio al 31 dicembre). Ove necessario, ai fini di una maggior comprensione dei dati, sono state riportate le informazioni inerenti all’anno 2019. Inoltre, eventuali eccezioni sono esplicitate all’interno del testo del documento o tramite specifiche note. Infine, a partire dal 2023, Trieste Airport prevede di dare disclosure delle performance non finanziarie con cadenza annuale, al fine anche di comunicare le proprie performance in ambito ESG oggetto di monitoraggio tramite il proprio Piano di Sostenibilità.

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 2021. In particolare, per la predisposizione del presente documento sono stati rispettati i principi fondamentali di redazione, quali accuratezza, equilibrio, chiarezza, comparabilità, completezza, contesto di sostenibilità, tempestività e verificabilità.

Il presente report è stato redatto in conformità ai GRI Standards: opzione “with reference”. 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 2021, data la peculiarità del settore in cui Trieste Airport opera, sono stati selezionati e rendicontati, in relazione ad alcune specifiche tematiche, altri indicatori afferenti al GRI G4 Airport Operations Sector Supplement nonché alcuni indicatori specifici della Società. Per maggiori dettagli si faccia riferimento alla tabella di riferimento riportate nel capitolo “Tabelle degli indicatori”.

Infine, 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, nonché i relativi impatti in ambito ESG. 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. 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.

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



Figura 1 - Vista dell'aerostazione dell'aeroporto di Ronchi dei Legionari

La Società Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.A.¹ (di seguito anche "Aeroporto FVG S.p.A." o "Trieste Airport") è titolare della gestione degli impianti e delle infrastrutture per l'esercizio dell'attività aeroportuale dell'aeroporto di Ronchi dei Legionari dal 1997, quali:

- le **aerostazioni passeggeri, merci e relative pertinenze** dell'Aeroporto di Ronchi dei Legionari, in base alla Convenzione N. 31, sottoscritta con Ente Nazionale per l'Aviazione Civile² (di seguito anche "ENAC" 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 FVG 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 Aeroporto S.p.A. ai sensi dell'art. 2497-bis Cod. Civ..

² Autorità italiana di regolamentazione tecnica, certificazione e vigilanza nel settore dell'aviazione civile sottoposta al controllo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.



Figura 2 - Veduta aerea dell'Aeroporto e del Polo Intermodale

Con un **organico di circa 120³ persone** impiegate ed un **indotto occupazionale totale** stimabile in circa **2.500 addetti**, Trieste Airport rappresenta un'importante realtà nel tessuto economico regionale, oltre che un vettore 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 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 FVG 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'Ente Nazionale per l'Assistenza al Volo⁴ (di seguito anche "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;

³ Si segnala che con riferimento all'organico sopracitato sono stati tenuti in considerazione sia i dipendenti afferenti a Trieste Airport, che i lavoratori non dipendenti di AFVG Security, controllata da Trieste Airport al 100%.

⁴ Società per azioni italiana, controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze, che opera come fornitore in esclusiva di servizi alla navigazione aerea civile nello spazio aereo di competenza italiana.

- 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.



Figura 3 - 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, stazione autobus e pista ciclabile.



Figura 4 - Mappa dei parcheggi di Trieste Airport

STORIA

La **costruzione** del campo di aviazione di **Ronchi dei Legionari** inizia **nell'aprile 1935**, con lo scopo di essere utilizzato come base di supporto all'addestramento dei velivoli del 4° Stormo Caccia basato a Gorizia. Il campo è poi stato 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 bituminoso 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.

2019: riqualifica della pista di volo e dei raccordi.

2021: Il **6 ottobre** viene registrato il **giorno più trafficato di sempre**, in cui la struttura ha gestito **7.500 passeggeri**.

2022: inizio dei lavori di manutenzione ed ampliamento del piazzale di sosta aeromobili.

1.2. Mission, vision e valori dell'azienda

Con una visione di business che punta ad offrire ai passeggeri un servizio aeroportuale integrato con il territorio che lo circonda e che rappresenti una crescita sostenibile, integrata e inclusiva, Trieste Airport è quindi impegnato nell'offrire servizi aeroportuali e multimodali ad alto contenuto di qualità e sicurezza.

“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.”

Nell'ambito delle proprie attività e nella conduzione delle proprie 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.

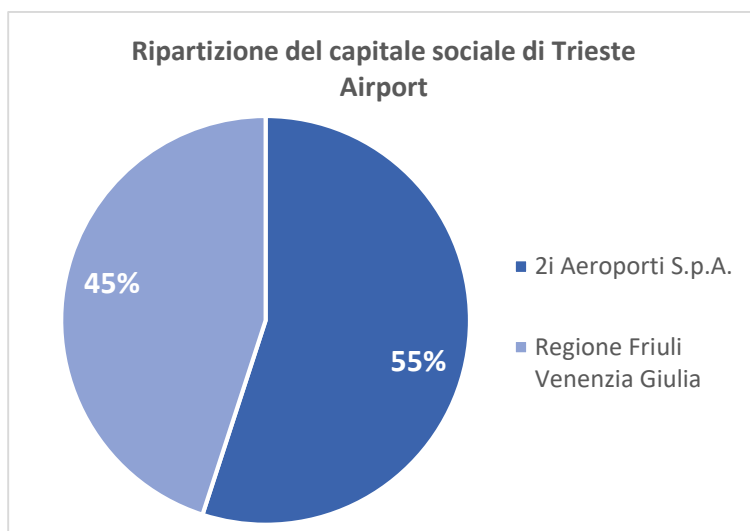
L'adozione del Codice Etico rappresenta una chiave importante verso la definizione ed implementazione dei più alti standard di rispetto delle leggi nell'assicurare una definizione chiara dei principi su cui si fonda l'operato di ogni persona di o che opera per conto di Aeroporto FVG S.p.A., costituendo 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

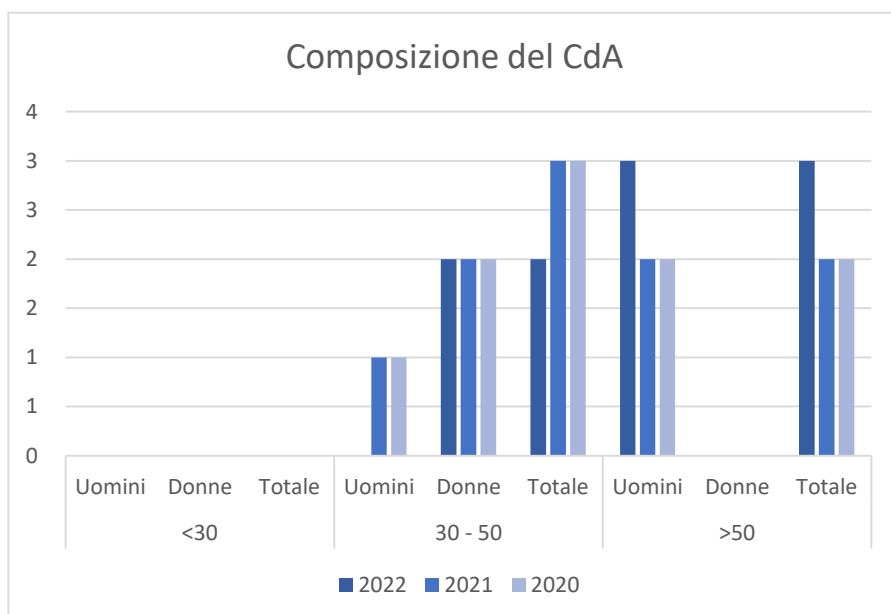
Nel 2019 la Società ha completato la procedura di gara da per la vendita del 55% del proprio pacchetto azionario, perfezionata ufficialmente l'atto di concessione in data 12/07/2019 delle quote azionarie da Regione Friuli Venezia Giulia a 2i Aeroporti S.p.A.⁵. La restante quota resta quindi detenuta dalla Regione, creando un interessante modello di partnership pubblico-privata.



Grazie a questa operazione **Trieste Airport è entrata a far parte nel maggior network aeroportuale italiano**, il quale include gli aeroporti di Napoli, Torino, Alghero, Milano (Linate e Malpensa), Olbia, Bologna ed indirettamente anche Bergamo.

GOVERNANCE

La Società è dotata di un **Consiglio di Amministrazione** (di seguito anche "CdA"), costituito da 5 membri, tra cui Presidente e Amministratore Delegato, e di un **Collegio Sindacale** costituito da 5 membri effettivi, tra cui il Presidente, oltre a due membri supplenti.



Al termine dell'esercizio 2022, i membri del CdA sono 5, in linea con il triennio oggetto di rendicontazione, di cui 3 uomini (60%) e 2 donne (40%). Nello specifico, il CdA è composto da un 33%

⁵ 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.

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 soli uomini.

Al fine di adeguarsi alle best practices in materia di governance e, soprattutto, per garantire una maggiore tutela rispetto agli interessi della stessa, Trieste Airport 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.). Nello specifico, nel corso dell'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 risulta ad oggi composto da 3 membri effettivi, di cui uno interno e due professionisti esterni esperti in materia.

ORGANI SOCIALI

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Antonio Marano Presidente
 Marco Consalvo Amministratore Delegato
 Rita Cozzi Consigliere
 Laura Pascotto Consigliere
 Luca Pecchio 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 FVG S.p.A. è una Società che ha una **duplice veste**, quella di “gestore aeroportuale” e quella di “handler aeroportuale”. Se infatti, con riferimento agli scali aerei maggiori dimensioni il ruolo di gestore e handler risultano ben distinti e indipendenti, sugli aeroporti di minori dimensioni solitamente gestore e handler corrispondono, così come accade a Trieste Airport.

Nello specifico, **in qualità di gestore**, Aeroporto FVG S.p.A. ha la funzione, da un lato, di assicurare la funzionalità dell'aeroporto (quali 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.

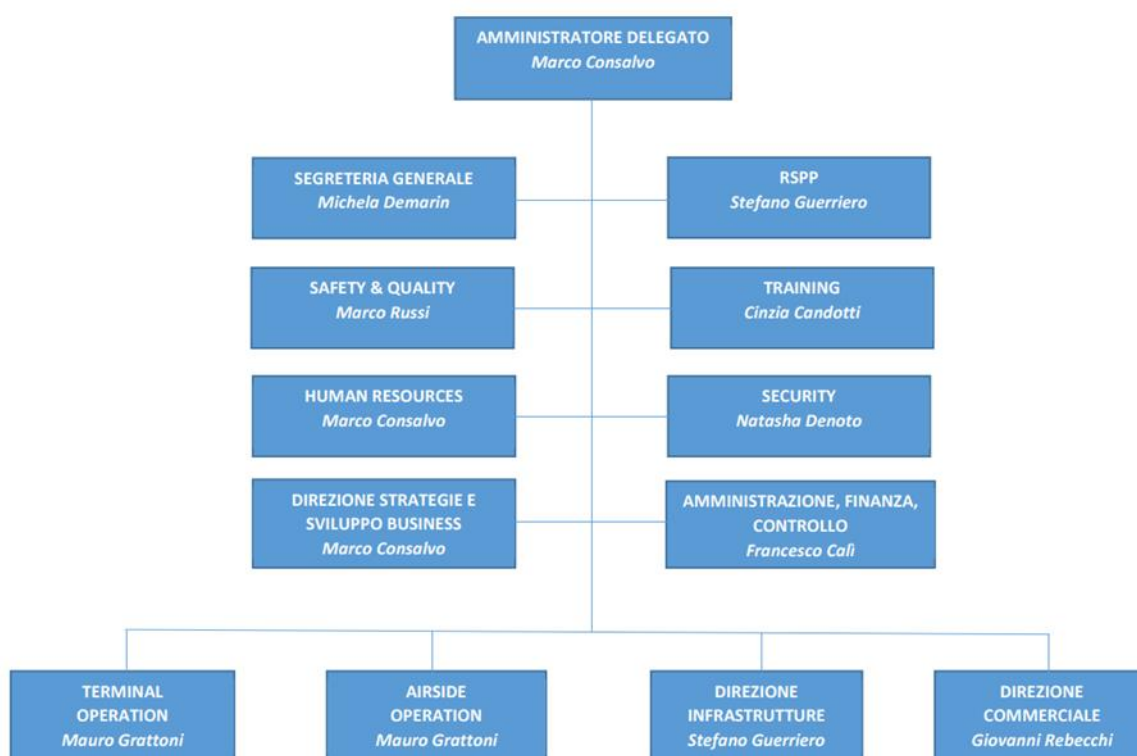
Inoltre, nel caso specifico di Trieste Airport, la stessa Società gestisce direttamente anche tutto il sistema dei parcheggi, nonché l'autostazione siti nel “Polo intermodale”, mentre la fermata ferroviaria rimane sotto la gestione di RFI – Rete Ferroviaria Italiana.

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.

Con il supporto di **AFVG Security S.r.l.**, società partecipata al 100% da Aeroporto FVG S.p.A., la Società si occupa 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.

Grazie alla propria struttura organizzativa, approvata dall'Amministratore Delegato in data 03/11/2020 e di seguito riportata, Aeroporto FVG S.p.A. ha a disposizione differenti Funzioni aziendali che espletano tutte le attività in carico alla Società.

ORGANIGRAMMA AZIENDALE



Per la corretta gestione delle proprie attività, Trieste Airport è **associata** ad **Assaeroporti**, associazione che riunisce e rappresenta la maggior parte dei gestori di tutti gli aeroporti italiani, oltre all'**Airport Council International** (di seguito anche "ACI"), la massima organizzazione mondiale di operatori aeroportuali, che riunisce circa 600 operatori che gestiscono 1.700 aeroporti in 177 Paesi.

1.5. Etica e integrità nella gestione del business

ETICA, INTEGRITÀ E TRASPARENZA

In linea con il proprio **Codice Etico e Modello Organizzativo 231** (di seguito anche “Mod 231”) redatto ai sensi del D. Lgs. 231/2001, la Società ritiene che, nella conduzione delle proprie attività aziendali, l’assunzione di comportamenti etici rappresenti un elemento fondamentale per la sua crescita e affermazione anche e soprattutto nel lungo periodo.

Tutti i dipendenti e 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. Infatti, Trieste Airport richiede ai propri dipendenti e collaboratori esterni l’osservanza delle disposizioni di mantenimento di rapporti basati su onestà e trasparenza. Eventuali condotte difformi dai principi di etica-integrità-trasparenza da parte dei propri dipendenti e collaboratori hanno potenziali sostanziali impatti sull’immagine della Società, con influenze importanti sul contesto commerciale in cui l’azienda opera.

Tale approccio è applicato anche nella ricerca di fornitori e collaboratori esterni, ai quali Trieste Airport richiede professionalità idonea e impegno alla condivisione dei principi e contenuti del Codice, promuovendo 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.

Con specifico riferimento ai rapporti con la Pubblica Amministrazione e le Pubbliche Istituzioni, Aeroporto FVG S.p.A. promuove rapporti leciti e corretti, improntati alla massima trasparenza e tracciabilità, rifiutando 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.

Il **Modello Organizzativo 231**, redatto nel corso del 2018 e per cui è previsto un **costante monitoraggio degli aggiornamenti**⁶ al contesto in cui si inserisce, è quindi un elemento portante della governance aziendale, che la Società intende mantenere operante ed effettivo nei processi aziendali.

Trieste Airport fornisce massima rilevanza e divulgazione alle tematiche concernenti l’etica, l’integrità e la trasparenza del business, anche mediante la pubblicazione sul proprio sito web e richiamo nei documenti contrattuali del proprio Modello Organizzativo e del Codice Etico.

A termine del 2022 infatti a **tutti i membri del CdA e dipendenti** di Trieste Airport sono state **comunicate le politiche e procedure in tema anticorruzione** attraverso i flussi comunicativi in uso.

Con riferimento invece al tema della formazione, a causa della caratteristica intrinseca di ciclicità dei corsi di formazione in ambito di anticorruzione, il personale, sia apicale che operativo/esecutivo, è stato coinvolto attraverso sessioni formative formalizzate e registrate, le quali hanno coperto aspetti legati alle procedure anticorruzione in abbinamento alla formazione sul MOG ex D.Lgs. 231/2001, svolta a partire dall’adozione del nuovo modello nel 2018 e nel 2019, con un richiamo per il 2023. 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

⁶ L’ultimo aggiornamento è di marzo 2022

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. Inoltre, con riferimento ai nuovi assunti, la Società si incarica di provvedere alla formazione di base in ambito di anticorruzione.

L'attività di formazione svolta fino al 2019 è stata focalizzata anche su sessioni create ad hoc sulle politiche e procedure anticorruzione della Società. Si segnala che, poiché nel corso del 2019 la Società ha dato avvio alla cessione della maggioranza delle azioni ad un azionista privato, risulta non 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, Trieste Airport ha deciso di mantenere all'interno del proprio Modello Organizzativo il riferimento ai principi anticorruzione.

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

Con specifico riferimento alle politiche in essere di Trieste Airport, si segnalano le seguenti:

- Codice etico;
- Safety policy;
- Privacy policy
- Carbon emission policy;
- Politica di Sostenibilità.

DATA PROTECTION E CYBERSECURITY

La tematica di data protection e cybersecurity è molto importante per alcuni aspetti dell'attività aeroportuale, per cui ogni giorno avviene il controllo dei sistemi antivirus, degli accessi remoti attraverso VPN e della sicurezza informatica in generale. Tutto il processo di gestione dei dati 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.

Trieste Airport, nell'ambito del rispetto del trattamento dei dati personali, ha adottato il **sistema di gestione GDPR**⁷ per il quale, per la corretta gestione dei dati attraverso un continuo monitoraggio e controllo da parte del **Data Protection Officer**⁸ (di seguito anche "DPO"), si impegna nel continuo aggiornamento tecnologico e nell'implementazione di soluzioni di sicurezza, per cui sono implementate misure di protezione elevate al fine di minimizzare il rischio di eventuali impatti negativi.

Nel compendio delle attività svolte da parte di Aeroporto FVG S.p.A. vengono quindi comprese le seguenti attività:

- 1) determinazione di una strategia specifica volta a consentire, al contempo, lo sfruttamento delle informazioni e il contenimento dei rischi;

⁷ Il regolamento generale sulla protezione dei dati (di seguito anche "GDPR" in inglese General Data Protection Regulation), ufficialmente regolamento (UE) n. 2016/679, è un regolamento dell'Unione europea in materia di trattamento dei dati personali e di privacy, adottato il 27 aprile 2016, pubblicato sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea il 4 maggio 2016 ed entrato in vigore il 24 maggio dello stesso anno ed operativo a partire dal 25 maggio 2018.

⁸ <https://triesteairport.it/it/airport/altre-informazioni/privacy-policy/>

- 2) identificazione delle 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) definizione e manutenzione di 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 231 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;
- 2021 – aggiornamento dei sistemi informativi nell’ottica di miglioramento della protezione dei dati;
- 2022 - Mantenimento ed aggiornamento dei sistemi - mantenimento del GDPR con implementazione di interviste da parte del DPO e azioni formative.

Infine, nel corso del **triennio oggetto di rendicontazione** Trieste Airport **non ha registrato** eventuali **denunce e/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** e quindi nel **Safety Management System**, gestito da un Safety Manager, il quale mantiene attivo il sistema, che pone tale aspetto alla base delle attività aziendali a salvaguardia dell'incolumità di operatori, passeggeri, beni ed infrastrutture aeroportuali, focalizzandosi sulla prevenzione di eventuali inconvenienti/incidenti. Il Safety Management System, richiesto dalla normativa internazionale applicabile agli aeroporti, rientra nel programma di sorveglianza che ENAC effettua sul Gestore aeroportuale.

La Safety Policy 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 infatti sull'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 rapporto, a meno che non si configuri come atto illecito, negligenza grave o volontario inadempimento a procedure e regolamenti).

Oggetto di focus particolare del Safety management System aeroportuale nel corso del 2022 è stato l'avvio del cantiere per la manutenzione e l'ampliamento del piazzale di sosta aeromobili, con termine previsto nel 2024. A causa di tale progetto, in particolare nei mesi precedenti all'apertura del cantiere, si è registrata un'intensa attività di condivisione e sviluppo delle procedure e misure di mitigazione funzionale a coniugare la sicurezza delle operazioni con la presenza di uomini e mezzi del cantiere, immediatamente adiacente alle aree aperte alle operazioni.

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, gestisce invece tutta la parte di rischi di tipo "security" dell'aeroporto.

Nel corso del 2022 sono ripresi i controlli interni di Qualità su Security, secondo il Programma di Sicurezza dell'Aeroporto FVG S.p.A., per i quali sono stati svolti 15 audit con una percezione complessiva sul livello di sicurezza personale e patrimoniale in aeroporto pari al 96,3%.

A prescindere dalla ripresa dei volumi di traffico, la Società intende mantenere l'obiettivo primario sulle aree di safety e security, attraverso il mantenimento e costante aggiornamento dei propri sistemi e programmi in essere.

Sicurezza delle infrastrutture e safety dell'utenza				
	UdM	2022	2021	2020
Numero totale di segnalazioni di anomalie di security ⁹	n.	2	3	1
Ground damage ¹⁰ a mezzi, attrezzature ed infrastrutture	n.	4	1	-
Ground damage ¹¹ ad aeromobili con esito volo cancellato	n.	-	-	-
Runway incursion ¹²	n.	-	-	-
Danneggiamenti ad aeromobili da Foreign Object Debris	n.	-	-	-

⁹ Eventi segnalati con Ground Safety Report di Security.

¹⁰ Per cui si intendono danneggiamenti a terra in area di movimento.

¹¹ Si intendono danneggiamenti a terra in area di movimento agli aeromobili, durante i servizi di assistenza.

¹² Per cui si intendono incursioni di pista che hanno determinato necessità di azioni evasive o correttive per evitare una possibile collisione.

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. Al fine di fornire una rappresentazione sintetica ed esauriente di come la Società sia organizzata ed operi per perseguire lo sviluppo sostenibile del proprio business, Trieste Airport ha deciso di avviare un percorso verso la sostenibilità, tramite l'adozione di un approccio strutturato e sistematico, al cui interno si collocano la definizione di una Politica di Sostenibilità, nonché del relativo Piano, e la 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 iniziative
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 3.200 KW
2022	Avvio della procedura per l'elettrificazione dei mezzi della flotta aeroportuale
2022	Avvio della predisposizione dalla Politica e del Piano di Sostenibilità di Trieste Airport

2.1 Contesto esterno, sfide e modelli

Oggetto di grande interesse per quanto riguarda la transizione verso un modello infrastrutturale sostenibile, il settore aeroportuale ha a disposizione, come principali leve per raggiungere la neutralità climatica, l'utilizzo di impianti di produzione di energia rinnovabile, la sostituzione progressiva dei carburanti tradizionali con i SAF (i.e., Sustainable Aviation Fuels), l'elettrificazione e propulsione ad idrogeno dei mezzi airside, il supporto all'intermodalità, l'efficientamento e innovazione delle infrastrutture aeroportuali, le tecnologie di compensazione di CO₂.

Risulta quindi cruciale anche il ruolo svolto da parte degli aeroporti nel fornire un servizio alla comunità, che devono tendere ad unificare i valori della società e del territorio circostante, mirando a massimizzare gli impatti positivi.

2.2 Il nostro approccio alla sostenibilità

L'Aeroporto FVG S.p.A. 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 negli ultimi 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, Trieste Airport mira a garantire dei servizi ai passeggeri in linea con i migliori standard italiani ed europei di sicurezza e di qualità degli stessi.

Per poter far ciò, la Società ha quindi intenzione di intervenire in maniera significativa sul miglioramento dell'infrastruttura aeroportuale, al fine di determinarne 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.

A comprova dell'impegno della Società per lo sviluppo intermodale della comunità in cui è presente, già nel 2019 Trieste Airport ha finalizzato le previsioni urbanistiche individuate dalla regione Friuli Venezia Giulia nel Piano Regionale dei Trasporti attivando il Polo Intermodale di 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 quindi posto l'obiettivo di migliorare sempre più il proprio ruolo di polo multimodale della Regione Friuli Venezia Giulia, in cui si incrociano tutte le modalità di trasporto disponibili (aereo, treno, gomma, auto, bus, e piste ciclabili).

2.3 Il Piano di Sostenibilità di Trieste Airport

A testimonianza dell'impegno della Società in ambito di Sostenibilità, a fine 2022 Trieste Airport ha avviato il proprio percorso per la **definizione e approvazione del Piano di Sostenibilità**, nonché della relativa **Politica**.

Il Piano è stato sviluppato in seguito ad un'attenta analisi di benchmark relativamente al contesto esterno ed interno della Società svolta da parte del Gruppo di Lavoro di Trieste Airport, nel quale sono stati tenuti in considerazione anche gli **Obiettivi di Sviluppo Sostenibile** identificati dall'UN Global Compact.

All'interno di tale ambito, nel 2015 è stata lanciata dalle Nazioni Unite l'Agenda 2030, un programma d'azione per le persone, il pianeta e la prosperità (i.e., People, Planet e Prosperity), il quale incoraggia non solo le imprese, ma tutti gli attori economici e sociali, compresi gli Stati nazionali, ad impegnarsi per il raggiungimento entro il 2030 di 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (di seguito anche "Sustainable Development Goals" o "SDGs") declinati a loro volta in 169 target.



Figura 5 - Gli Obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile dell'Agenda 2030

Per l'attuazione dell'Agenda è richiesto un forte coinvolgimento da parte di tutte le componenti della società e proprio per tale ragione, Trieste Airport ha voluto, nell'ambito del proprio percorso di sostenibilità intrapreso, analizzare nel dettaglio le richieste dei 17 goals e dei relativi target al fine di individuare quelli ai quali può maggiormente contribuire con la propria attività di business.

Ciascun pillar di sostenibilità identificato da parte di Trieste Airport è stato allocato nei vari ambiti identificati dall'UN Global Compact, quali People, Planet e Prosperity, per i quali sono stati a loro volta identificati gli SDGs dell'Agenda 2030 ai quali la Società potrebbe contribuire nel tempo.

Il **Piano di Sostenibilità** di Trieste Airport risulta quindi strutturato nei seguenti **5 pillar** di sostenibilità, quali direttrici strategiche per l'Azienda, allocati secondo le 3 aree individuate dall'UN Global Compact e a cui sono collegati **13** dei **17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile**.



Figura 6 - Pillar di Sostenibilità di Trieste Airport

2.4 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 **impatti** nonché relative tematiche correlate come rilevanti per la sostenibilità economica, sociale, di governance, ambientale e di rispetto dei diritti umani per l'azienda e per i suoi stakeholder. Infatti, lo scopo del documento è quello di includere i temi che riflettono gli impatti, sia positivi che negativi, economici, ambientali, sociali e di governance significativi dell'organizzazione, o influenzano in modo sostanziale le valutazioni e le decisioni degli stakeholder.

Per poter quindi identificare gli impatti prioritari per Trieste Airport e le relative tematiche rilevanti correlate, il Gruppo di Lavoro della Società ha:

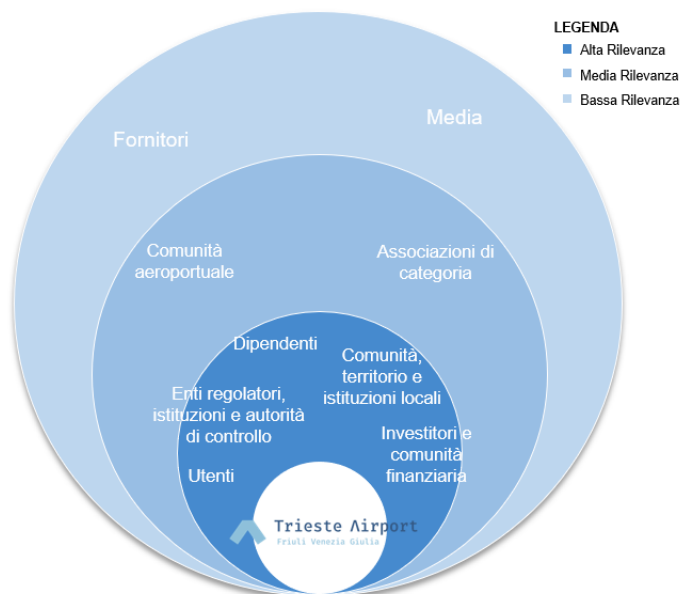
- identificato i propri stakeholder, sulla base di quanto riportato all'interno del proprio Codice Etico;
- analizzato il contesto di sostenibilità e quello del settore di riferimento attraverso lo svolgimento di un'attività di benchmark con i principali peer e competitor;
- effettuato un'attività di 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, a cui sono direttamente collegati i principali impatti, positivi e negativi, potenziali e attuali, che la Società ha o potrebbe avere relativamente gli ambiti ESG in cui opera. 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 una valutazione relativamente alla gravità e probabilità di accadimento di ciascun impatto precedentemente identificato, al fine di poter identificare un set di impatti significativi per Trieste Airport, direttamente collegati alle tematiche rilevanti per la Società.


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



Tema materiale	SDGs	Impatti positivi (+) e negativi (-)		Descrizione impatti
		(potenziale /attuale)		
Performance economica, investimenti e sviluppo dell'infrastruttura	SDG 8	Supporto all'economia locale		La presenza dell'aeroporto crea un network a diverse scale, partendo da quella locale fino ad arrivare a quella globale, portando ad uno sviluppo di una vasta area intorno ad esso, chiamata regione aeroportuale e, allo stesso tempo, attirando nuove economie, rendendo così lo stesso territorio ad alta competitività internazionale.
Sviluppo di nuove rotte e connettività territoriale	SDG 8, 9, 11	n.a.	-	-
Customer satisfaction e qualità del servizio	SDG 8	Contributo allo sviluppo socio economico del territorio		L'Organizzazione tramite l'integrazione di criteri sociali nella selezione dei fornitori o ricorrendo a fornitori locali o svolgendo due diligence per il continuo monitoraggio delle performance di sostenibilità dei fornitori chiave, contribuisce allo sviluppo del territorio in cui l'organizzazione opera.

Tema materiale	SDGs	Impatti positivi (+) e negativi (-)		Descrizione impatti
		(potenziale /attuale)		
Efficienza energetica, emissioni e Climate Change	SDG 7, 13	Azzeramento delle emissioni GHG dirette (Scope 1) dell'Organizzazione		L'Organizzazione, tramite una strategia di azzeramento delle emissioni di GHG (ad esempio sostituzione del parco auto a diesel/benzina con vetture idriche/elettriche o tramite l'introduzione di pompe di calore nei locali controllati dall'Organizzazione), azzerando le proprie emissioni dirette di GHG (Scope 1).
		Emissioni GHG dirette (Scope 1) dell'Organizzazione		L'organizzazione tramite lo svolgimento delle proprie attività (es. combustione di gas e/o carburanti) produce emissioni GHG (Scope 1) in atmosfera.
		Produzione energia elettrica da fonte rinnovabile		L'Organizzazione provvede ad installare gli impianti a fonte rinnovabile per garantire il fabbisogno (o una parte) energetico aziendale.
		Azzeramento delle emissioni GHG indirette (Scope 2) dell'Organizzazione		L'Organizzazione, tramite una strategia di azzeramento delle emissioni di GHG (ad esempio sostituzione del parco auto a diesel/benzina con vetture idriche / elettriche o tramite l'introduzione di pompe di calore nei locali controllati dall'Organizzazione), azzerando le proprie emissioni dirette di GHG (Scope 1).
		Emissioni GHG indirette per l'acquisto di energia elettrica (Scope 2) dell'Organizzazione		L'organizzazione attraverso l'acquisto di energia elettrica produce indirettamente emissioni GHG (Scope 2) in atmosfera.
		Azzeramento delle emissioni GHG indirette (Scope 3) dell'Organizzazione		L'Organizzazione tramite una strategia di azzeramento delle emissioni indirette (Scope 3) di GHG (esempio utilizzo di mezzi pubblici per i viaggi aziendali, riduzione delle tratte logistiche, integrazione dei criteri ESG nella selezione dei fornitori, carbon off setting...) ottiene migliori performance ambientali lungo l'intera catena del valore contribuendo al raggiungimento della strategia di Net Zero. Inoltre, l'utilizzo di mezzi pubblici per i viaggi aziendali piuttosto che l'utilizzo di auto private consente di avere una miglior qualità dell'aria nelle città.
		Emissioni GHG indirette (Scope 3) dell'Organizzazione		L'organizzazione attraverso lo svolgimento delle proprie attività produce indirettamente emissioni GHG (Scope 3) in atmosfera lungo la propria supply chain (es. acquisti di materie prime, utilizzo di prodotti venduti, smaltimento del prodotto venduto).

Tema materiale	SDGs	Impatti positivi (+) e negativi (-)		Descrizione impatti
		(potenziale /attuale)		
Gestione ambientale	SDG 6, 11	Acqua recuperata all'interno dei processi produttivi		L'Organizzazione che sia in grado di rispettare standard elevati in termini di qualità dello scarico idrico può determinare un impatto ambientale positivo, reimmettendo nell'ambiente acqua priva di sostanze nocive e depurata dalle sostanze inquinanti eventualmente accumulate nel processo di produzione.
		Emissioni acustiche		L'organizzazione attraverso l'espletamento della propria attività operativa produce delle emissioni acustiche nelle vicinanze della propria sede.
Health and safety	SDG 3	Contributo alla promozione della salute e sicurezza sui posti di lavoro		L'Organizzazione, attraverso attività di informazione, sensibilizzazione e partnership con società specialistiche supporta i propri lavoratori a gestire in sicurezza i principali rischi per la salute, anche non strettamente connessi al lavoro.
		Infortunio e morte sul posto di lavoro		L'Organizzazione, all'interno della propria realtà, come descritto nel DVR, presenta dei rischi legati alla sicurezza dei lavoratori che possono materializzarsi in infortuni e/o morti sul posto di lavoro.
Formazione e retention dei talenti	SDG 4, 8	Condizioni lavorative dignitose		L'Organizzazione, attraverso le proprie politiche e il proprio operato garantisce condizioni di lavoro dignitose ai propri lavoratori.
Diversity, equity and inclusion (DEI)	SDG 5, 8	Gender diversity		L'Organizzazione potrebbe generare un divario di genere nei diversi ruoli dell'organizzazione.
Data protection e cybersecurity	SDG 16	Perdita di dati personali		L'Organizzazione, gestendo e memorizzando i dati personali di clienti, fornitori e altri, è esposta al rischio di attacchi hacker e, pertanto, alla potenziale perdita di dati sensibili, con potenziali ricadute negative anche sulla reputazione aziendale.
Gestione dei rischi aeroportuali	SDG 9, 11	n.a.	-	-
Etica, integrità e trasparenza	SDG 16	Non conformità rispetto a leggi e regolamenti		L'Organizzazione, nella conduzione delle proprie attività, è soggetta alla possibilità di violare leggi e/o regolamenti.

Tema materiale	SDGs	Impatti positivi (+) e negativi (-) (potenziale /attuale)		Descrizione impatti
Rapporto con le comunità locali	SDG 3, 11	Supporto all'economia locale		La presenza dell'aeroporto crea un network a diverse scale, partendo da quella locale fino ad arrivare a quella globale, portando ad uno sviluppo di una vasta area intorno ad esso, chiamata regione aeroportuale e, allo stesso tempo, attirando nuove economie, rendendo così lo stesso territorio ad alta competitività internazionale.

3 L'attenzione alla società

3.1 Il nostro impegno nei confronti della società

L'aeroporto rappresenta un'infrastruttura fondamentale per lo sviluppo del trasporto e del turismo della regione Friuli Venezia Giulia, svolgendo a beneficio dell'intero territorio regionale il ruolo di attrattore di capitali, generatore di opportunità lavorative e attivatore o catalizzatore di iniziative.

È quindi possibile parlare di impatto diretto nel momento in cui si considerano l'insieme delle attività economiche che forniscono servizi ai passeggeri e alle merci operando all'interno del sedime aeroportuale (ad esempio: vettori, negozi, bar e ristoranti, autonoleggi, banche, spedizionieri, enti di stato, ditte appaltatrici che operano all'interno ecc.), ma anche indiretto allargando lo spettro di analisi all'incremento di domanda finale causata dalla spesa dei percettori di reddito coinvolti a vario titolo nelle attività innescate dalla presenza dell'aeroporto (quali ad esempio taxi, NCC, trasporto pubblico locale su ferro e su gomma, ecc.).

Considerando che l'insieme degli effetti statici e dinamici generati dalla presenza di un aeroporto a favore dell'attrattività e della competitività dell'area interessata dalla sua attività sono esponenziali, facendo sì che l'infrastruttura, creando connettività (in linea con uno dei cinque pillar strategici presenti all'interno del Piano di Sostenibilità di Trieste Airport), possa innescare e amplificare meccanismi di sviluppo socio-economico, il quale agisce da spinta per la **crescita economica del territorio**.

Partendo da questo presupposto è evidente, soprattutto in prospettiva, il ruolo di volano che Trieste Airport ha nei confronti di alcuni settori economici specifici, come quelli legati al turismo, ai trasporti e al commercio in un territorio dove lo sforzo preponderante oggi consiste nel cambiare tipologia di turismo, passando dall'essere una regione caratterizzata da un "turismo di prossimità" ad una regione capace di attrarre turismo internazionale facendo conoscere le proprie peculiarità e specificità locali a livello internazionale.

Grazie, infatti, 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.

Tuttavia, La pianificazione quadriennale degli investimenti è definita per garantire i migliori standard internazionali di sicurezza e ambientali preservando la sostenibilità economica dell'azienda.

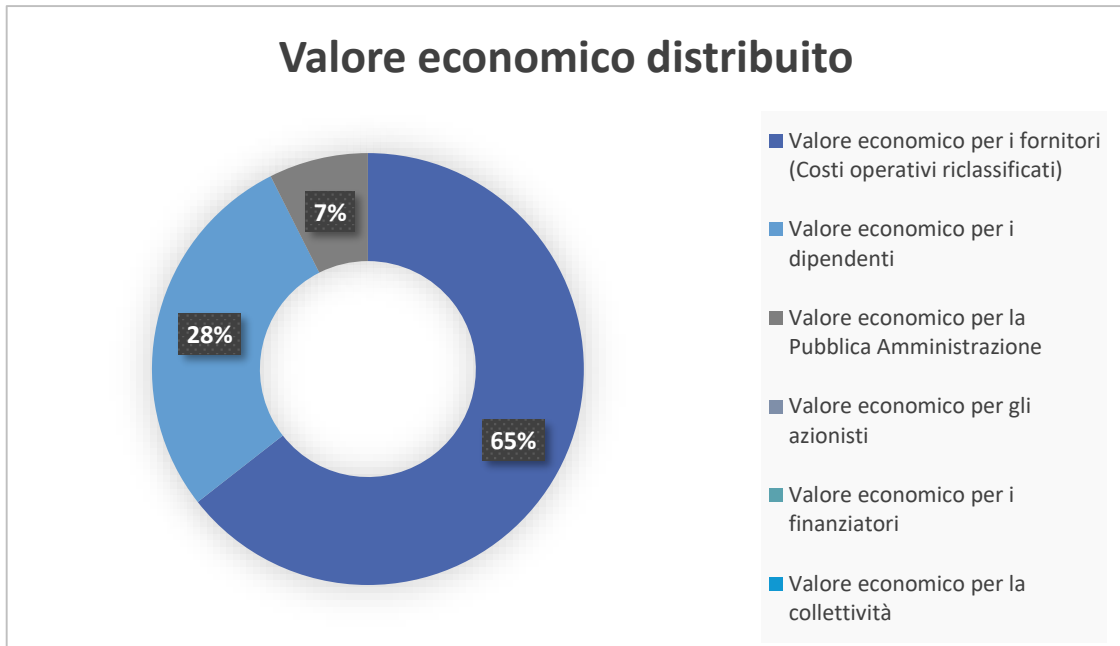
Le linee strategiche di intervento per il futuro riguardano, soprattutto, il miglioramento delle infrastrutture di volo e, attraverso l'attuazione del Piano delle Manutenzioni Straordinarie, la conservazione ed il miglioramento di infrastrutture ed impianti esistenti di particolare importanza nelle attività 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 realizzato nel corso del 2022 e che attualmente non risulta ancora del tutto operativo.

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.

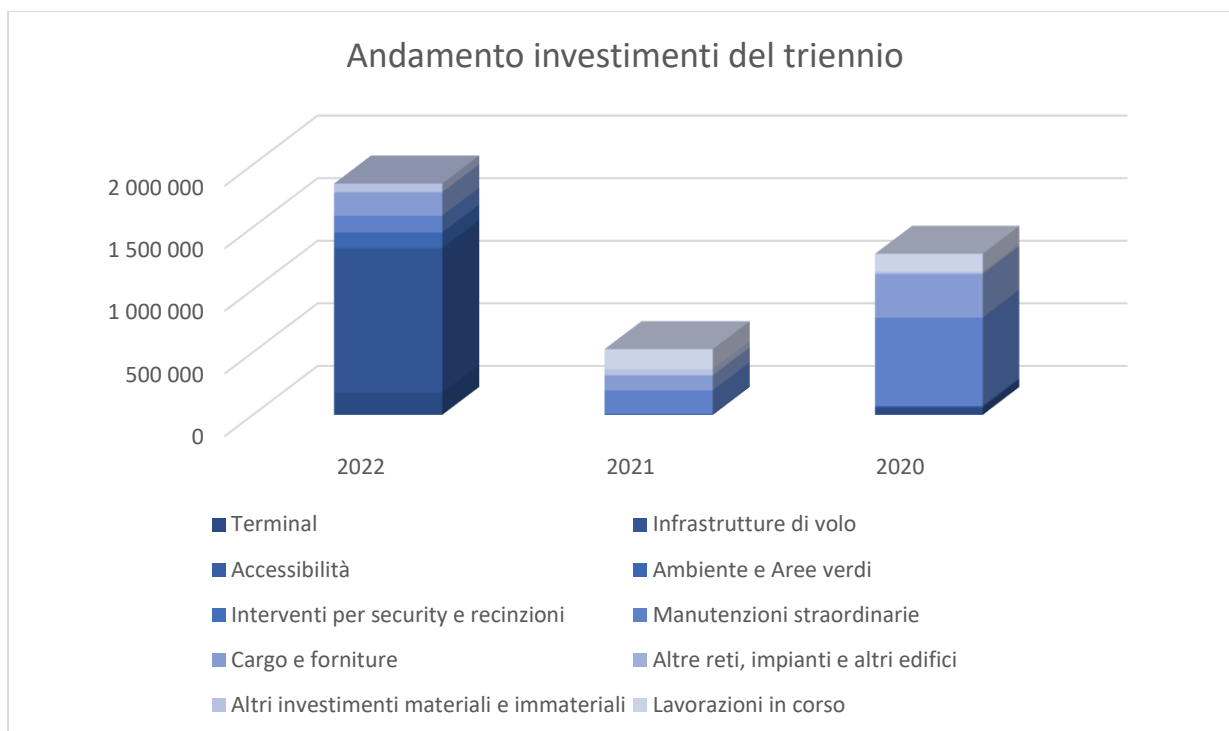
L'entità e la destinazione del Valore economico distribuito forniscono quindi un significativo ordine di grandezza del beneficio sociale che Trieste Airport concorre a far percepire ai suoi stakeholders e al territorio. Nel **2022** esso ammonta a **circa 16.000 migliaia di euro**, in **aumento del 72%** rispetto all'analogo valore registrato nel 2021, come si può evincere dalla tabella e dal grafico a seguire. Tale aumento è dettato anche dalla ripresa delle normali attività dell'aeroporto in seguito allo stabilizzarsi della crisi pandemica.

Determinazione del Valore economico direttamente generato e distribuito	2022	2021	2020
Ricavi d'esercizio	14.226.312,00 €	7.722.765,00 €	5.548.763,00 €
Altri ricavi	8.600.389,00 €	3.280.459,00 €	1.941.558,00 €
Proventi finanziari e interessi	50.294,00 €	1.753,00 €	1.272,00 €
Valore economico direttamente Generato	22.876.995,00 €	11.004.977,00 €	7.491.593,00 €
Valore economico per i fornitori (Costi operativi riclassificati)	10.238.721,00 €	6.237.316,00 €	4.465.791,00 €
Valore economico per i dipendenti	4.620.798,00 €	3.154.704,00 €	2.681.935,00 €
Valore economico per la Pubblica Amministrazione	1.115.564,00 €	104.863,00 €	492.539,00 €
Valore economico per gli azionisti	- €	- €	- €
Valore economico per i finanziatori	137.694,00 €	107.484,00 €	113.118,00 €
Valore economico per la collettività	- €	- €	- €
Valore economico distribuito	16.112.777,00 €	9.394.641,00 €	6.768.305,00 €
Ammortamenti, svalutazioni e rettifiche	1.801.477,00 €	2.189.921,00 €	2.160.731,00 €
Risultato d'esercizio destinato a riserve	4.962.741,00 €	579.585,00 €	1.437.443,00 €
Valore economico trattenuto	6.764.218,00 €	1.610.336,00 €	723.288,00 €



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. 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 del 2022 evidenzia una **crescita esponenziale degli investimenti** rispetto al biennio precedente, come si può evincere dal grafico riportato di seguito, pur rimanendo fortemente ridotti rispetto ai valori pre-pandemia.



Nel 2022 sono ripresi gli investimenti nelle infrastrutture di volo, che erano stati praticamente sospesi nel bienni 2020-2021 (dove gli investimenti si erano concentrati nel miglioramento della tutela sanitaria dei passeggeri e del personale all'interno dell'Aeroporto).

3.2 I nostri servizi ai clienti

L'attenzione alla qualità del servizio erogato e l'avvicinamento alle aspettative dei propri clienti è una priorità per la Società. Le rilevazioni di qualità erogata, attraverso interviste **customer satisfaction** e misurazione dei tempi di coda, sono solitamente svolte su **base quadrimestrale** in riferimento a quanto previsto dalle Circolari ENAC GEN06 e GEN02A (PRM), funzionali all'emissione della Carta dei Servizi dell'aeroporto, documento di sintesi dei risultati raggiunti nell'anno trascorso e degli impegni per l'anno a venire. Al fine di definire quali temi confluiscono all'interno della Carta dei Servizi, solitamente vengono coinvolti preventivamente i rappresentanti dei vettori operanti sullo scalo e le organizzazioni rappresentative delle disabilità.

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. In seguito a tale situazione, 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.

Trieste Airport nel corso del 2021 ha deciso quindi di mantenere sospese le rilevazioni di customer satisfaction e qualità del servizio, riprese nel 2022 con il supporto di una società terza mediante osservazioni sul campo ed interviste di customer satisfaction ai passeggeri in partenza. In seguito alla ripresa della customer satisfaction è stata rilevata una percentuale di **soddisfazione del 96,8%** relativamente alla **regolarità e puntualità dei servizi** ricevuti in aeroporto e del **98,9%** in merito alla percezione sulla **professionalità del personale** di info-point e security. Il campione complessivo al quale nel 2022 sono state somministrate le interviste è stato di 674 passeggeri.

Dal coinvolgimento degli stakeholder vengono quindi tratti spunti per eventuali adeguamenti dei servizi offerti e delle dotazioni ed infrastrutture aeroportuali, da poter far confluire all'interno dei programmi di investimento e sviluppo della Società.

Customer Satisfaction	UdM	2022	2021	2020
Tempi di riconsegna dell'ultimo bagaglio dal block on	minuti	20'39"	n.d.	n.d.
Tempo di attesa al check-in	minuti	full service: 13'10"; charter/low cost: 17'29"	n.d.	n.d.
Percezione del tempo di attesa al check-in	%	93,6%	n.d.	n.d.
Tempo di attesa ai controlli di sicurezza	minuti	3'07"	n.d.	n.d.
Numero totale dei reclami ¹³	n.	21	11	13
Tempi medi di risposta ai reclami della clientela ¹⁴	gg.	15	31	12

Con specifico riferimento al tema dell'accessibilità aeroportuale, nel corso dell'ultimo triennio sono stati svolti parzialmente i percorsi formativi annuali al personale in tema di disabilità.

Il Piano Quadriennale degli Investimenti 2020-2023 contiene l'intervento di ottimizzazione della viabilità, con specifico riferimento al tema dell'accessibilità. Tale progetto, tuttavia, non è ancora stato avviato.

Infine, con riferimento alle richieste di assistenza per passeggeri a mobilità ridotta (di seguito anche "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.

Customer satisfaction sui PRM	2022	2021	2020
Richieste di assistenza per passeggeri PRM attivate nell'anno	2723 assistenze, di cui 89% prenotate e 11% non prenotate	1104 assistenze, di cui 88% prenotate e 12% non prenotate	743 assistenze, di cui 94% prenotate e 6% non prenotate
Indagine mensile sulla soddisfazione dei passeggeri che usufruiscono del servizio PRM ¹⁵	98% soddisfatti dell'efficacia dell'assistenza PRM	n.d.	n.d.

Inoltre, in aggiunta al consolidato processo di redazione e pubblicazione della Carta dei Servizi, la Società ha aderito al **programma Airport Service Quality - Departures regional Survey di ACI** (Airports council International), che prevede una rilevazione supplementare di customer satisfaction i cui risultati saranno disponibili semestralmente, al termine delle stagionalità Winter e Summer.

¹³ Si segnala che sono conteggiate tutte le segnalazioni pervenute in forma scritta, prescindendo dalle responsabilità su quanto evidenziato.

¹⁴ Ossia i giorni medi intercorsi tra la ricezione del reclamo e la relativa risposta alla clientela.

¹⁵ La scala numerica dei giudizi è compresa tra 1 (giudizio inferiore) e 10 (giudizio superiore). I giudizi sono riaggregati tra soddisfatti (da 6 a 10) e insoddisfatti (da 1 a 5). La percentuale di soddisfazione è calcolata come incidenza delle risposte positive (soddisfatti) rispetto al totale.

3.3 La nostra capillarità sul territorio italiano

Lo **sviluppo di nuove rotte e della connettività territoriale** è estremamente rilevante per la Società, 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.

In tale ambito, l'Aeroporto è fondamentale anche per il suo ruolo di punto di contatto tra le strutture di promozione turistica della Regione e le Compagnie Aeree che, con i loro portali di servizi, sono oggi in grado non solo di creare promozione al territorio, ma di generare veri e propri flussi commerciali con evidenti e importanti impatti economici su tutta la filiera turistica ed il suo indotto (occupazione, sviluppo imprese, sviluppo commercio e della mobilità locale generano maggiori entrate di tributi locali per la Regione che ha poi di conseguenza maggiori risorse da investire sul territorio stesso a beneficio di tutti i cittadini).

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 lo sviluppo di nuove rotte** ha per l'organizzazione, **Trieste Airport investe** particolarmente in una **struttura commerciale dedicata**, con il preciso compito di sviluppare il traffico, anche in sinergia con i vari stakeholder locali, fra cui le associazioni industriali, l'ente regionale di promozione turistica, le compagnie crocieristiche e 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. Le ragioni della necessità di collegamento sono legate al turismo, a ragioni economiche (aree di maggior interscambio o di maggior investimenti ed interessi economici) o, infine, a particolari interessi legati alla densità demografica di persone provenienti da aree come il Sud Italia, o Est Europa.

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**.

Nel corso del 2022 Trieste Airport si è quindi posta l'obiettivo di creare valore attraverso una politica tendente ad un ampliamento consistente del network e delle destinazioni servite attraverso la **creazione di partnership con soggetti internazionali** in grado di garantire contemporaneamente maggiore connettività e maggiore visibilità ad un territorio storicamente e geograficamente isolato.

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, sullo scalo di Trieste

e 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 lungo e articolato. A tale scopo gli incaricati dello sviluppo del traffico partecipano anche agli eventi internazionali dedicati in cui gli aeroporti incontrano le compagnie aeree per discutere dello sviluppo del traffico aereo e di nuove opportunità di business.

In questa direzione, a **novembre 2022** vi è stato l'annuncio del consolidamento **della partnership con il vettore Ryanair** che, in un'ottica di medio lungo periodo, avrà un effetto positivo su questo obiettivo. Scelta strategica su cui Trieste Airport scommette molto.

Tuttavia, lo sviluppo del network può ancora essere migliorato. Con tale obiettivo l'Aeroporto FVG S.p.A. 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 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 e della connettività è l'obiettivo principale per l'Azienda. 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.

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, transito diretto e transito indiretto.

2022	Passeggeri ¹⁶	Voli nazionali	Voli internazionali	Totale
	<i>In arrivo</i>	219.304	129.057	348.361
	<i>In partenza</i>	220.576	129.231	349.807
	Totale	439.880	258.288	698.168
2021	<i>In arrivo</i>	135.007	38.996	174.003
	<i>In partenza</i>	135.614	38.301	173.915
	Totale	270.621	77.297	347.918
2020	<i>In arrivo</i>	76.387	27.342	103.729
	<i>In partenza</i>	76.302	27.734	104.036
	Totale	152.689	55.076	207.765
2019	<i>In arrivo</i>	222.046	170.465	392.511
	<i>In partenza</i>	220.551	169.044	389.595
	Totale	442.597	339.509	782.106

¹⁶ I dati includono i passeggeri dell'aviazione generale.

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 2020-2021 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 segnato un ritorno alla crescita del traffico, almeno rispetto all’anno precedente. Nel 2022 il traffico di passeggeri è aumentato tanto da tornare pressoché in linea con i livelli pre-pandemia, come si evince dalle tabelle a seguire.

Passeggeri (totale)	Origine e destinazione	Transito diretto ¹⁷	Transito indiretto ¹⁸
2022	698.168	445	-
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

2022					
Passeggeri ¹⁹	Scopi commerciali	Scopi non commerciali	Nazionali	Internazionali	Totale
In arrivo	347.696	665	219.304	129.057	348.361
In partenza	349.229	578	220.576	129.231	349.807
Merci (Kg)	Scopi commerciali	Scopi non commerciali	Nazionali	Internazionali	Totale
In arrivo	14.348	-	14.225	123	14.348
In partenza	209.492	-	41.542	167.950	209.492
Voli aviazione commerciale	Scopi commerciali	Scopi non commerciali	Nazionali	Internazionali	Totale
In arrivo	3.008	117	1.879	1.246	3.125
In partenza	3.022	102	1.880	1.244	3.124
Voli aviazione generale	Generale	Di Stato	Nazionali	Internazionali	Totale
In arrivo	789	195	511	473	984
In partenza	790	194	511	473	984

2021					
Passeggeri ²⁰	Scopi commerciali	Scopi non commerciali	Nazionali	Internazionali	Totale
In arrivo	172.974	-	135.281	37.693	172.974
In partenza	172.893	-	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

¹⁷ Passeggeri che arrivano in aeroporto e continuano il proprio viaggio sullo stesso aereo

¹⁸ Passeggeri che arrivano in aeroporto e continuano il proprio viaggio cambiando aereo

¹⁹ I dati non includono i passeggeri dell’aviazione generale.

²⁰ I dati non includono i passeggeri dell’aviazione generale.

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	-	76.194	26.989	103.183
In partenza	103.470	-	76.110	27.360	103.470
Merchi (Kg)	Scopi commerciali	Scopi non commerciali	Nazionali	Internazionali	Totale
In arrivo	3.258	-	3.258	-	3.258
In partenza	35.658	-	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

All'Aeroporto FVG S.p.A., 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 (ossia le low-cost) o che utilizzano aerei a bassa capacità di stiva (ossia i regional jet). La maggior parte dei volumi cargo gestito sono trasportati su servizi "aviocamionati" (detti anche "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

2022				
	UdM	Voli per sole merci	Voli per passeggeri	Totale
Merchi in arrivo	ton	-	14,35	14,35
Merchi in partenza	ton	167,95	41,54	209,49

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

2020				
	UdM	Voli per sole merci	Voli per passeggeri	Totale

Merchi in arrivo	ton	-	3,26	3,26
Merchi in partenza	ton	33,36	2,30	35,66

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

3.3 Focus: Relazione con il territorio e intermodalità

In una regione ad alto tasso di industrializzazione e servizi, la connettività delle imprese con i centri nevralgici dell'economia italiana rimane un fattore determinante di sviluppo e benessere dei cittadini, ponendo la sfida a Trieste Airport di collegare un territorio periferico che sconta un sensibile svantaggio per le infrastrutture, come ad esempio il treno, non competitive con il resto del Paese.

Il lavoro del management in questo senso ha ottenuto un importante riconoscimento dal **Parlamento italiano** che ha infatti **ricosciuto alla Regione Friuli-Venezia Giulia la "continuità territoriale"**, ovvero una congrua dotazione finanziaria per i prossimi tre anni che potrà consentire un **recupero di connettività attraverso la sostenibilità** di alcune **rotte ritenute cruciali per il territorio** (i.e., Milano Linate). È già stato ottenuto il via libera del Parlamento, ed è in corso la Conferenza dei Servizi, e, a tendere l'informativa a Bruxelles prima dell'avvio delle operazioni.

L'Aeroporto, inoltre, nel 2022, anno in cui sono profondamente mutate le aspettative e le abitudini delle comunità in relazione ai consumi energetici e all'impatto ambientale degli stessi, si è proposto quale soggetto in grado di attrarre investimenti e realizzare impianti energetici "green" al servizio non solo dell'autoconsumo dell'aerostazione, ma a beneficio di tutta la comunità regionale con la messa in reta dell'eccedenza di energia prodotta rispetto all'autoconsumo.

L'impegno verso una mobilità sostenibile, la decarbonizzazione e una green economy reale si è concretizzato nel 2022 con l'impegno alla realizzazione di un impianto fotovoltaico da 3,000 kW nel prossimo esercizio, impianto che tra le altre cose oltre ad essere a servizio dell'aeroporto sarà fondamentale per la realizzazione del progetto Noemix cui Trieste Airport ha aderito e che riguarda il nuovo servizio di **car sharing** per la **Pubblica Amministrazione Regionale** sviluppato da NeMo (New Mobility in Friuli Venezia Giulia), progetto europeo finanziato dal programma HORIZON 2020 che intende contribuire alla **transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio**, riducendo l'inquinamento urbano causato dai veicoli a motore.

Nell'ottica **dell'intermodalità**, dal **19.03.2018**, nel contesto di Trieste Airport è stata resa **operativa la stazione ferroviaria "Trieste Airport"** nella linea Trieste-Venezia e Trieste-Udine (via Cervignano del Friuli). 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 Rete Ferroviaria Italiana (di seguito anche "RFI"), attua il piano regionale dei trasporti, rendendo 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 l'aeroporto ha attivato formule incentivanti di riduzione dei costi di parcheggio presso la stazione Trieste Airport associate all'acquisto di viaggi in treno e bus, anche in ambito extraregionale.

Nel suo ruolo di snodo intermodale del Friuli-Venezia Giulia, Trieste Airport è stato anche protagonista nel 2022 di un Accordo di Programma che mette al centro la mobilità sostenibile. A **novembre 2022** infatti è stato siglato l'accordo tra Regione e i Comuni di Monfalcone, Ronchi dei Legionari e Staranzano, oltre a Trieste Airport, per la **promozione della mobilità ciclistica** nell'area afferente al polo intermodale di Trieste Airport, con la realizzazione di una ciclovia. L'opera verrà realizzata nell'interesse dei cittadini dei territori dell'intera Regione, che finanzia il progetto. L'obiettivo è **mettere in collegamento**, tramite una pista ciclabile, il **punto più a Nord del Mediterraneo con l'Aeroporto**, attraversando i comuni di Staranzano e Ronchi dei Legionari e agevolando una mobilità sostenibile a vantaggio dell'ambiente e della salute di chi sceglierà di utilizzare le biciclette nei percorsi casa-lavoro-scuola.

3.4 I nostri rapporti con la comunità locale

Il coinvolgimento degli stakeholder è decisivo al fine di incrementare l'efficacia delle azioni intraprese dall'Aeroporto: Trieste Airport mira ad interfacciarsi con le compagnie aeree per poter aprire nuove rotte presentandosi non solo come "aeroporto", ma come espressione e portavoce del territorio. Tale approccio è particolarmente notato e gradito dai vettori aeroportuali, anche per la possibilità di poter intraprendere azioni promozionali su larga scala su tutto il territorio locale, in collaborazione diretta non solo con l'aeroporto ma anche con gli stakeholder.

La Società si fa promotore dello sviluppo nei rapporti con il territorio rappresentando un punto di incontro e riferimento per la comunità istituzionale, associativa, artistica e aziendale 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. 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 di 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.

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.

Inoltre, 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. 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.

Per quanto riguarda le iniziative aperte al pubblico nella seconda metà dell'anno 2022 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.

Trieste Airport da diversi anni mette a **disposizione un'area espositiva** al primo piano del terminal, **ospitando ciclicamente mostre fotografiche e pittoriche del territorio aperte al pubblico**. In collaborazione con gli stakeholder 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.

Nel 2022, oltre a portare avanti le iniziative intraprese nel 2021, è stato possibile ricominciare ad organizzare visite guidate della struttura aeroportuale in collaborazione con asili, scuole primarie, secondarie e università.

Sono anche state organizzate delle mostre fotografiche all'interno dell'Aeroporto, dedicate a fotografi locali e internazionali, in collaborazione con il Urban Photography Award.

Nel 2022 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.

Una iniziativa di grande rilevanza nel 2022 è stata la firma di una convenzione tra Trieste FVG S.p.A. ed il comune di Ronchi dei Legionari per garantire sconti e la gratuità del parcheggio dell'Aeroporto per i pendolari che utilizzano il polo intermodale, depositando il proprio automezzo per proseguire il viaggio verso il proprio luogo di lavoro con i mezzi pubblici.

Infine, un'altra attività legata alla promozione delle eccellenze territoriali è costituita dall'offerta di vini di produttori regionali ai passeggeri della sala VIP, con attività promozionale degli stessi.

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 ²¹ presso le sedi operative significative assunti dalla comunità locale ²²	2022		2021		2020	
	n.	%	n.	%	n.	%
Totale	5	71%	5	71%	5	71%

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.

²¹ Per "senior manager" si intendono i dipendenti di Aeroporto FVG SpA inquadrati come dirigenti e come quadri secondo il CCNL del trasporto aereo.

²² Per "locale" si intende afferente alla Regione Friuli-Venezia Giulia nel suo insieme.

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, in linea con le normative ENAC, 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 attuate nel corso del 2022 vi è quindi 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. Tale 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 poter ottenere 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 FVG S.p.A. che per la controllata AFVG Security S.r.l.

Le procedure del Sistema Gestione Sicurezza lavoro adottate dall'aeroporto si collocano nell'ambito di applicazione del Modello 231.

L'Aeroporto per il tramite del Servizio Prevenzione e Protezione e del Safety Manager, per i processi di competenza, identifica e revisiona annualmente il **Documento di Valutazione dei Rischi** (di seguito anche "DVR") il quale è integrato e coordinato tra le Società Aeroporto FVG S.p.A. e AFVG Security S.r.l., facenti parti dello stesso Gruppo.

Tutti i lavoratori, per il tramite dei Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza e il Servizio Prevenzione e Protezione, 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.

Sia il Documento di Valutazione dei Rischi che le procedure aziendali sono disponibili a tutto il personale in un'apposita sezione del sito intranet aziendale. Invece, con specifico riferimento al Documento di Valutazione dei Rischi Interferenti, esso 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.

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.

All'interno dei diversi **canali di comunicazione** che la Società ha in essere, vi è quello inerente la **segnalazione degli incidenti e dei mancati incidenti**. Tale procedura di gestione dei **Ground Safety report**²³ è dettagliata nel Manuale di Aeroporto approvato da ENAC, al cui interno vengono inseriti i casi in cui i dipendenti hanno segnalato nel corso dell'anno eventuali criticità e mancati incidenti che possono essere oggetto di analisi e mitigazione da parte della Società. Gli incidenti e i mancati incidenti vengono quindi 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, e in funzione di dette analisi vengono attivate o meno misure mitigatrici.

Nell'ambito del Safety Management System è presente anche 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.

Inoltre, Trieste Airport attua per tutti i dipendenti il protocollo sanitario di cui all'art. 25 del D. Lgs. 81/08 individuato dal Medico Competente²⁴ 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.

FORMAZIONE SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO

Per Trieste Airport la **formazione del personale è un pilastro** necessario per eseguire gli incarichi affidati in condizioni di sicurezza ed efficienza. Tale formazione è quindi affidata tramite il Servizio Prevenzione e Protezione alla struttura aziendale Formazione Qualità Sicurezza, con riporto diretto all'Amministratore Delegato, attua e mantiene monitorati i piani di formazione aziendali.

La Società ha quindi in essere un piano di formazione di ampio respiro finalizzato ad aumentare la consapevolezza dei dipendenti nei processi aziendali rilevanti. Al fine di monitorare e valutare la qualità dei corsi erogati ai dipendenti, la Società ha attivato un sistema di controllo della abilità degli stessi a mezzo di proficiency check da cui si rileva la capacità del "saper fare", con l'obiettivo di applicarlo a tutta la popolazione nei prossimi anni, in linea anche con gli obiettivi strategici di sostenibilità che Trieste Airport si è data. I Proficiency Check vengono applicati al 100% della popolazione aziendale (esclusi i Dirigenti).

Di seguito si riportano i principali argomenti affrontati e gestiti nei corsi di formazione erogata al personale:

- RSPP (Responsabile del servizio di prevenzione e protezione) – RLS (Rappresentante dei lavoratori per la sicurezza) aggiornamento;
- formazione generale e specifica dei Lavoratori;
- formazione squadre d'emergenza antincendio alto rischio;

²³ 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.

²⁴ Il Medico Competente è inserito in una primaria organizzazione specializzata nella medicina del lavoro che lo supporta per gli aspetti organizzativi e logistici

- 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.

I corsi vengono erogati, a seconda delle mansioni, al 100% della popolazione aziendale, presso le strutture aziendali per la quasi totalità delle attività formative.

Con specifico riferimento invece al personale di Società terze, il quale accede all'aeroporto in area air side, si segnalano i seguenti corsi di addestramento specifico che sono tenuti a svolgere:

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

SALUTE E SICUREZZA DEI DIPENDENTI DI TRIESTE AIRPORT

Trieste Airport da sempre **attenta alla salute dei propri lavoratori**, promuove per tutto il personale le vaccinazioni annuali antinfluenzali facoltative, 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 sia ai fini Inail che gestionali.

Infortuni dipendenti	2022 – fini Inail/gestionali		2021 - fini Inail		2020	
	N.	tasso	N.	tasso	N.	tasso
Numero di ore lavorate ²⁵	122044,25		75073		66888,5	
Numero e tasso di decessi a seguito di infortuni sul lavoro	-	-	-	-	-	-
Numero e tasso di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze (ad esclusione dei decessi)	-	-	-	-	-	-
Numero e tasso di infortuni sul lavoro	2	16,39	2	26,6	-	-

²⁵ 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.

I due infortuni rilevati nel 2022 sono direttamente correlati a processi aziendali, in entrambi i casi il fattore umano è stato determinante. La consapevolezza del rischio e l'attenzione dell'operatore sono stati determinanti per generare le condizioni di amplificazione del rischio e la conseguente generazione del danno. Un evento è associato ad un incidente automobilistico e il secondo è un trauma per schiacciamento di un piede. Nessun infortunio imputabile al processo industriale ha avuto gravi conseguenze.

Con riferimento specifico agli infortuni sul lavoro, per cui viene eseguita un'analisi di RSPP secondo la specifica procedura aziendale, si può considerare che nel 2022 il numero complessivo di infortuni risulta in linea con lo storico degli infortuni tipici della Società negli anni "ante" pandemia Covid-19. Seppur il monte ore complessivo lavorato è ancora leggermente inferiore, l'esposizione al rischio associato agli infortuni avvenuti non è sostanzialmente mutata. Soprattutto negli anni 2021 e 2020 l'indice di frequenza determinato risulta viziato dalle specifiche condizioni al contorno che ne rendono difficile la comparazione annuale. Infatti, tali anni non potranno essere presi come base di riferimento per confronti sull'andamento degli infortuni associati al processo industriale. Tutti i pericoli presenti in azienda sono stati individuati dalla Società nello sviluppo del DVR redatto in collaborazione con il Medico Competente e con i rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza.

4.2 Formazione, sviluppo e sensibilizzazione delle nostre persone

Facente parte del sistema complesso dell'Aviazione Civile in continua evoluzione, basato su processi trasversali che non possono essere estrapolati o considerati singolarmente, la qualità di gestione dell'aeroporto è sottoposto a continua misurazione e monitoraggio, così come le sue criticità, le quali 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 con maggior incidenza, sostanziato dai dati attinenti gli incidenti aeronautici (su scala mondiale 0,65 su ogni milione di decolli) in cui sono per il 90% riconducibili al fattore umano. Investire in termini di selezione e formazione del personale diventa quindi importante e necessario per le Società che operano in tale settore.

In tale contesto, **Trieste Airport dedica un considerevole numero di ore/uomo alla crescita personale e professionale dei propri dipendenti**, attraverso una continua erogazione di attività di formazione, in linea con il proprio Piano di Sostenibilità.

La propria struttura dedicata alla formazione è 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, data anche la peculiarità dell'Aeroporto stesso che spesso vede picchi di presenze (quali ad esempio passeggeri, accompagnatori, sub concessionari, lavoratori, ecc.) la cui gestione richiede un elevato grado di preparazione e competenze.

La formazione è attuata in funzione dalle Politiche societarie per la Sicurezza. Gli impegni sono inoltre determinati dalle previsioni dei Regolamenti e Certificazioni previste per il sistema aeroportuale dalle autorità regolatrici. Con specifico riferimento alla 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.

Essendo il 55% 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 **2022**, la formazione su **piattaforma digitale**, denominata "**Moodle**" (per maggiori informazioni inerenti il sistema si rimanda al sotto capitolo "Sistemi"), mantiene una percentuale di tutto rispetto (complessivamente il 49%). La formazione a distanza è principalmente dedicata ai webinar, ed a quella

formazione che disposizioni normative e/o regolamentarie, ne impediscono la fruizione in modalità asincrona.

L'utilizzo delle piattaforme digitali offre a Trieste Airport un vantaggio indiscusso, per la possibilità di essere eseguita nei momenti di traffico meno intenso. Tale piattaforma aziendale ha consentito di erogare e gestire la formazione ad una maggiore platea di utenti, formazione, peraltro, sempre più definita sulle necessità, peculiarità ed infrastrutture aziendali, utilizzando linguaggi sempre più customizzati per il tipo di utenza, interna ed esterna. Fra questi, la realizzazione di metodi nuovi per l'Azienda, come produzione di corsi multimediali, con l'utilizzo di immagini e video, ripresi direttamente sui posti di lavoro, con l'uso delle attrezzature aziendali e con l'illustrazione di procedure e mezzi da parte dei formatori interni.

Il 2023 vedrà l'esecuzione dei corsi Compliance non ancora realizzati nel 2022, inerenti principalmente alle tematiche afferenti il D. Lgs. 231/2001 e GDPR, oltre all'obiettivo dell'allineamento allo standard IATA 1110 che fornisce direzione e guida per gli erogatori di servizi di handling su come sviluppare programma di training e soluzioni affinché il personale esegua le attività in maniera sicura, efficiente e competente.

Più in generale, l'intento è di utilizzare quella che di fatto è una academy aziendale per allineare le iniziative formative ai bisogni strategici dell'organizzazione, utilizzando gli strumenti digitali per rinforzare e migliorare l'apprendimento. Le partnership esterne saranno utilizzate per garantire la qualità di specifici focus formativi, mentre il management sarà coinvolto attivamente nel processo formativo anche come trainer, per formazione mirata sul ruolo ed i processi.

In merito alle ore di formazione erogate negli anni considerati per il presente Bilancio di Sostenibilità hanno risentito di pesanti ricadute a causa della pandemia, soprattutto nel 2020, anno in cui si sono svolti principalmente corsi relativi alla Salute e Sicurezza e ricompresi nell'argomento "prodotto". Inoltre, le procedure relative alla gestione dei passeggeri, e quindi dei voli, hanno dovuto essere ampiamente modificate per le attività legate al contenimento della pandemia. In seguito al miglioramento della crisi pandemica, il numero medio delle ore di formazione erogate da parte di Trieste Airport si sta allineando rispetto a quanto registrato negli anni antecedente. Si può notare infatti come, nel 2022 i dati non mostrano variazioni significative rispetto al 2021, anno in cui la crisi si stava già attenuando rispetto al 2020.

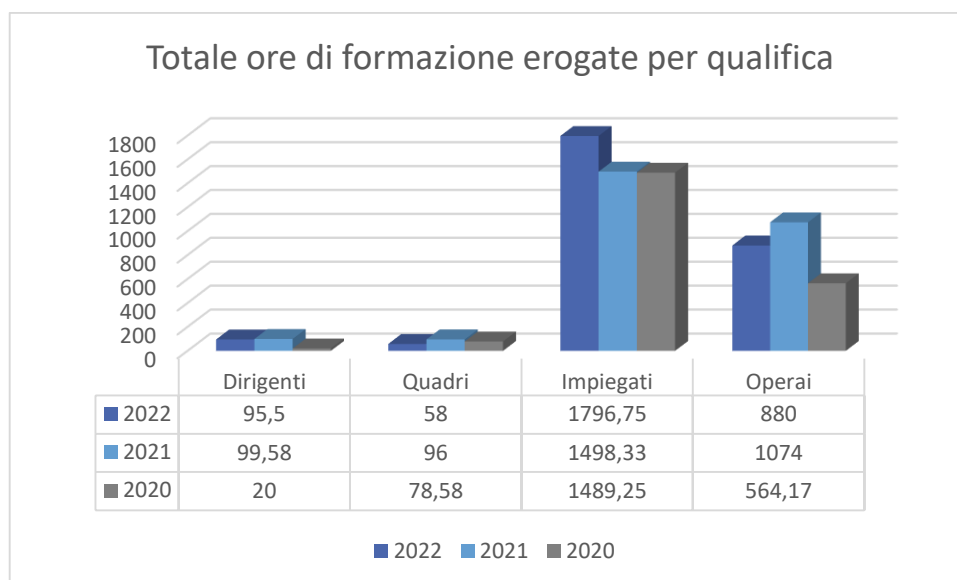
Si è registrato un leggero aumento della formazione del personale femminile, dovuto all'inserimento di nuovo personale e riqualifica dello staff femminile.

Di seguito, per completezza, si riportano le ore medie di formazione erogate da Trieste Airport nell'ultimo triennio oggetto di rendicontazione, suddivise per genere e categoria professionale.

Ore medie annue di formazione per dipendente	UdM	2022			2021			2020		
		Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Dirigenti	Ore	31,83	-	31,83	33,19	-	33,19	6,67	-	6,67
Quadri	Ore	13,92	16,25	14,50	29,50	7,50	24,00	25,67	1,58	19,65
Impiegati	Ore	31,85	30,27	30,98	35,10	20,69	27,24	19,53	31,28	26,13
Operai	Ore	23,16	-	23,16	27,54	-	27,54	14,47	-	14,47
Totale	Ore	26,36	29,85	27,48	30,57	20,27	27,41	16,42	30,38	20,89

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*.

Di seguito si riportano inoltre le ore di formazione erogate nel corso degli anni suddivise per categoria professionale, in cui particolare focus è stato posto alle categorie di impiegati e operai di Trieste Airport.



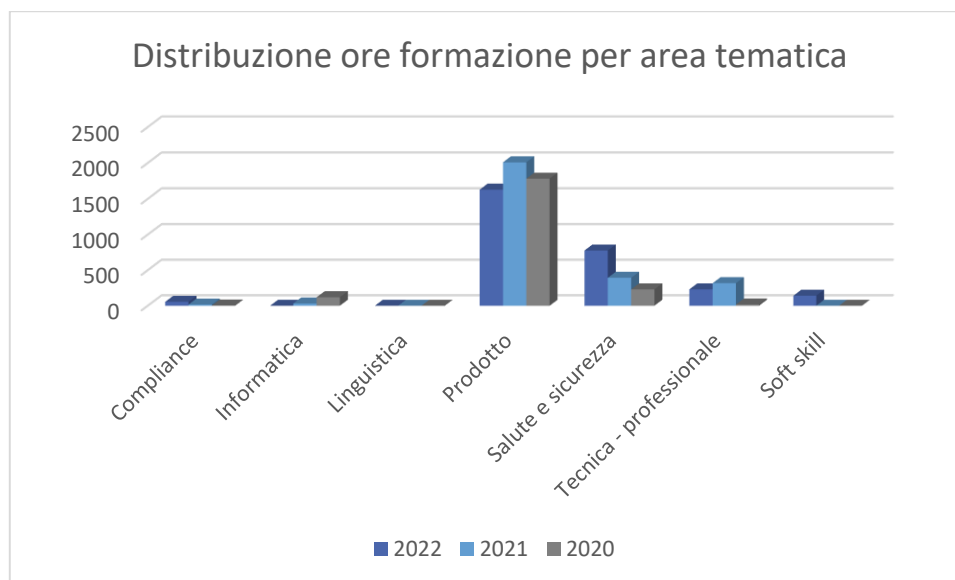
AMBITI DELLA FORMAZIONE

Tra i vari ambiti di formazione erogata a tutta la popolazione aziendale da parte di Trieste Airport di seguito vengono riportati i principali cluster:

- **“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.

Nel corso degli ultimi anni, Trieste Airport si è quindi focalizzato nell'erogare corsi di formazione in ambito "Prodotto" pari al 58% del totale e "Salute e sicurezza" pari al 27%, a seguire principalmente corsi in ambito di formazione "Tecnica-professionale" e "Soft skill".



SISTEMI

A partire dal 2020, si è scelto di adottare la **piattaforma Moodle**, la quale ha inizialmente garantito la continuità della formazione in un momento in cui la presenza in aula era impossibile o fortemente limitata causa pandemia. Moodle è un Learning Management System (LMS - sistema di gestione dell'apprendimento) online e gratuito che permette ai formatori di creare siti privati con corsi dinamici in grado di estendere l'apprendimento ovunque e in qualsiasi momento. Nel caso di Aeroporto FVG SPA, l'accesso è previsto per tutta la propria popolazione, per quella della controllata AFVG Security, e per quel personale di Aziende, Enti di Stato, Subconcessionari, che necessitano di completare i percorsi formativi previsti. L'utenza viene attivata da FQS. I corsi possono essere fruiti dai PC del Learning Centre aziendale, o da altra postazione, anche privata, dotate di browser aggiornati.

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.

Tale piattaforma ha quindi permesso 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

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

- 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** di Trieste Airport ha visto nel **2022 un forte aumento** delle relative **ore** sia per la controllata AFGV Security, che per gli Enti di Stato, sub concessionari e personale d'appalto, come si può evincere dalle tabelle sotto riportate.

Ore di formazione per i non dipendenti	UdM	2022			2021			2020		
		Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Controllata AFGV SEC	ore	1.263	607	1.869	315	215	529	379	270	649
Enti di Stato, Sub concessionari, personale appalto	ore	945	88	1.032	344	32	376	205	27	232
Totale	ore	2.207	694	2.902	658	247	905	584	297	881

Nel 2022 le ore di formazione ai non dipendenti sono aumentate consistentemente. In forte aumento le ore erogate a fornitori, per nuovi requisiti per il tesseramento, e circolazione in *airside* sui cantieri insistenti. Per la controllata AFGV Security sono stati tenuti corsi per l'inserimento di nuovo staff: 984 ore sono state erogate ai dipendenti prima dell'assunzione.



Di seguito si riportano le ore medie di formazione erogate per non dipendente.

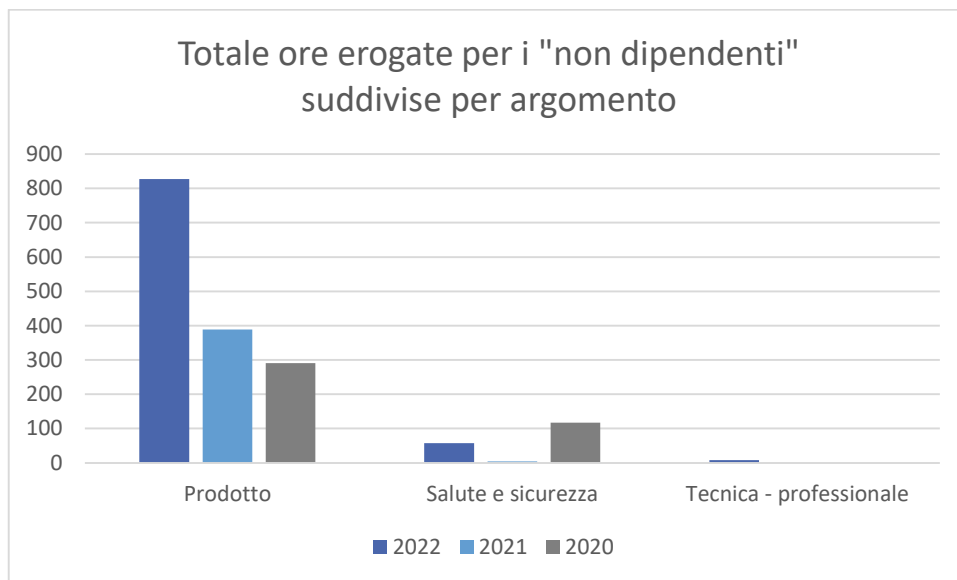
Ore medie annue di formazione per non dipendente	UdM	2022			2021			2020		
		Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Controllata AFGV SEC	ore	105	55	81	12	12	24	12	10	22
Enti di Stato, Sub concessionari, personale appalto ²⁶	ore	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.

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

²⁶ Le ore medie per formazione per non dipendente possono essere identificate solo per la controllata AFGV Security S.r.l.; per le altre aziende o Enti, non conoscendo il numero di dipendenti, i dati non sono disponibili.

- per la controlla AFVG Security, di corsi per la Sicurezza dell'Aviazione Civile, PRM, DGR, Procedure del Manuale di Aeroporto (Safety e Patenti Aeroportuali);
- per Enti di Stato, Sub concessionari e personale appalto, di corsi legati alla Safety ed al conseguimento della patente aeroportuale.

Le ore per la categoria prodotto sono per lo più relative alla formazione a fornitori (cantieri) ed Enti di Stato, in linea con quanto erogato anche ai dipendenti diretti di Trieste Airport. Residuali risultano le ore negli altri argomenti in tutto il triennio di rendicontazione.



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 Trieste Airport 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.

In linea con il proprio Piano di Sostenibilità, uno degli obiettivi dell’Azienda per il futuro è quello 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.

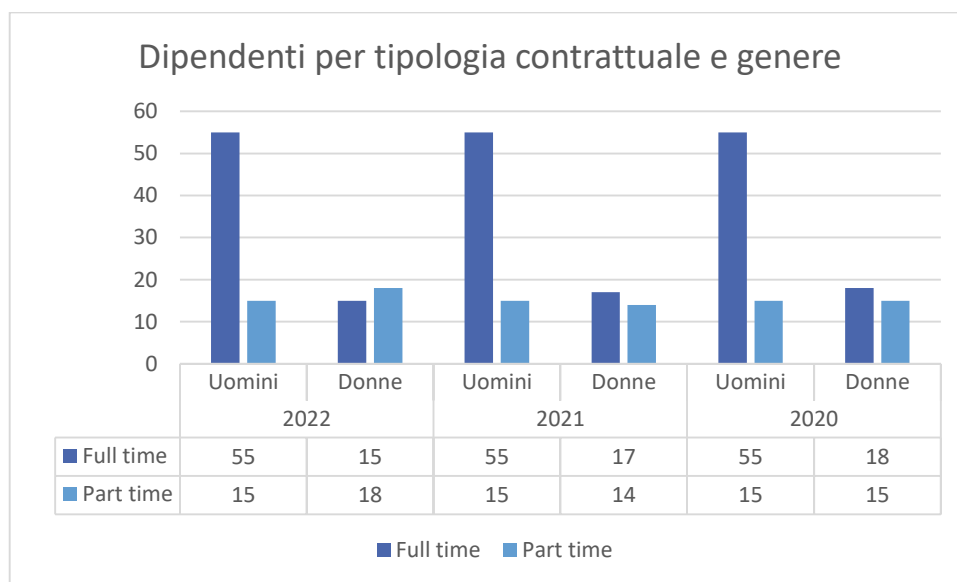
A termine del 2022, il **personale** di Trieste Airport è in **linea** rispetto all’andamento degli anni precedenti, il quale vede una presenza di **103 dipendenti, tutti con contratto a tempo indeterminato**, e una **presenza femminile** che si attesta a **circa il 31%**.

Dipendenti per contratto di lavoro ²⁷	UdM	2022			2021			2020		
		Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Indeterminato	n	70	33	103	70	31	101	69	33	102

²⁷ Si segnala che, con riferimento alle categorie “Altro” e “Non divulgato” richieste dagli standard di rendicontazione adottati, ad oggi non risultano dipendenti afferenti a tali categorie all’interno di Trieste Airport.

Determinato	n	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Totale	n	70	33	103	70	31	101	70	33	103

Sempre in linea con il triennio di rendicontazione, i dipendenti con contratto part time risultano essere equamente suddivisi tra uomini e donne, rispettivamente pari a 15 uomini e 18 donne.



Con specifico riferimento ai lavoratori non dipendenti, Trieste Airport registra **23 non dipendenti** afferenti alla Società controllata **AFVG Security**, equamente suddivisi nel genere.

Lavoratori non dipendenti suddivisi per genere	UdM	2022			2021			2020		
		Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
<i>Controllata AFVG SEC</i>	<i>n</i>	12	11	23	12	12	24	12	10	22
<i>Enti di Stato, Sub concessionari, personale appalto²⁸</i>	<i>n</i>	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.

Tutto il personale sia di Trieste Airport che della controllata Aeroporto Fvg risulta 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.

²⁸ Con riferimento alle presenti tipologie di lavoratori non dipendenti di Trieste Airport, si segnala che la Società non è in possesso delle informazioni inerenti il relativo ammontare.

2022 – Composizione organico per fasce d'età													
2022 (%)	Ud M	<30			30 - 50			>50			Totale		
		Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Dirigenti	%	-	-	-	-	-	-	100%	-	100%	100%	-	100%
Quadri	%	-	-	-	100%	-	100%	67%	33%	100%	75%	25%	100%
Impiegati	%	-	-	-	39%	61%	100%	50%	50%	100%	45%	55%	100%
Operai	%	100%	-	100%	100%	-	100%	100%	-	100%	100%	-	100%
Totale	%	100%	-	100%	59%	41%	100%	73%	27%	100%	68%	32%	100%

2022 – Composizione organico per fasce d'età													
2021 (%)	Ud M	<30			30 - 50			>50			Totale		
		Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Dirigenti	%	-	-	-	33%	-	33%	67%	-	67%	100%	-	100%
Quadri	%	-	-	-	33%	-	25%	67%	100%	75%	75%	25%	100%
Impiegati	%	-	-	-	44%	50%	47%	56%	50%	53%	45%	55%	100%
Operai	%	5%	-	5%	33%	-	33%	62%	-	62%	100%	-	100%
Totale	%	3%	-	2%	37%	48%	41%	60%	52%	57%	69%	31%	100%

2022 – Composizione organico per fasce d'età													
2020 (%)	Ud M	<30			30 - 50			>50			Totale		
		Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Dirigenti	%	-	-	-	33%	-	33%	67%	-	67%	100%	-	100%
Quadri	%	-	-	-	33%	100%	50%	67%	-	50%	75%	25%	100%
Impiegati	%	-	-	-	44%	50%	47%	56%	50%	53%	44%	56%	100%
Operai	%	5%	-	5%	41%	-	41%	54%	-	54%	100%	-	100%
Totale	%	3%	-	2%	41%	52%	45%	56%	48%	53%	68%	32%	100%

TURNOVER

Negli anni precedenti allo scoppio della pandemia, le buone prospettive di crescita dell'aeroporto fornivano la possibilità di assunzioni nella fascia di età giovane, purtroppo il periodo di ristrettezze legate alla crisi pandemica ha modificato gli obiettivi, portando Trieste Airport a concentrarsi sul mantenimento della forza lavoro in essere.

Tuttavia, in linea anche con il Piano di Sostenibilità, Trieste Airport punta a riattivare le proprie partnership con scuole e università del territorio circostante, con un duplice obiettivo. In primis per poter attrarre al proprio interno nuovi talenti giovani e volenterosi di imparare, in secondo luogo, per poter accrescere la propria presenza, nonché rilevanza, all'interno del territorio e della comunità in cui opera.

In merito alle numeriche, di seguito riportate, si evince come il tasso di turnover registrato da parte di Trieste Airport nell'ultimo triennio risulti essere molto inferiore rispetto ai livelli pre-Covid-19. Il tasso del 2022 comunque mostra i segni della cauta ripresa.

Dipendenti in entrata	UdM	2022			2021			2020		
		Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
<30	n	-	-	-	-	-	-	-	-	-
30-50	n	1	3	4	-	-	-	-	1	1
>50	n	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Totale	n	1	3	4	-	-	-	1	1	2

Dipendenti in uscita	UdM	2022			2021			2020		
		Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
<30	n	-	-	-	-	-	-	-	2	2
30-50	n	-	-	-	-	-	-	-	3	3
>50	n	1	1	2	-	2	2	2	-	2
Totale	n	1	1	2	-	2	2	2	5	7

Tasso di turnover	UdM	2022			2021			2020		
		Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
<30	%	-	-	0%	-	-	0,00%	-	-	100,00%
30-50	%	4%	18%	10%	-	-	0,00%	-	23,53%	8,70%
>50	%	2%	6%	3%	-	12,50%	3,45%	7,69%	-	5,45%
Totale	%	3%	12%	6%	-	6,45%	1,98%	4,29%	18,18%	8,74%

Si segnala inoltre che, le principali ragioni di uscita da parte dell'Azienda sono imputabili tutti a casi di pensionamenti.

n. ragioni di uscita	UdM	2022			2021			2020		
		Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Dimissioni	n	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pensionamenti	n	1	1	2	-	2	2	1	-	1
Licenziamenti	n	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Altre ragioni (fine del contratto...)	n	-	-	-	-	-	-	1	5	6
Totale	n	1	1	2	-	2	2	2	5	6

EQUITA' RETRIBUTIVA

Nel 2021 è stato introdotto un nuovo indicatore²⁹ per rendicontare le informazioni inerenti al rapporto salariale delle donne rispetto agli uomini per ciascuna categoria professionale. Per ogni categoria di dipendenti sono richiesti i salari effettivi erogati ai dipendenti uomini e dipendenti donna, intesi come somma di tutti i salari, e le ore totali contrattualizzate dei dipendenti uomini e dipendenti donne, intese come somma delle ore di tutti i dipendenti della categoria.

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.

Gender pay gap ³⁰	UdM	2022	2021
Dirigenti	%	-	-
Quadri	%	13%	2%
Impiegati	%	7%	3%
Operai	%	-	-

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 prima del 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. Nel 2022 tale influenza è risultata maggiore rispetto al 2021 in quanto l'azienda è rientrata ad orari di lavoro molto simili a quelli pre pandemia.

²⁹ Indicatore PAI - Reg. 2088 SFDR

³⁰ Si segnala che, con riferimento al rapporto retributivo delle categorie di dirigenti e operai Trieste Airport non ne dà disclosure in quanto non vi è presenza femminile all'interno delle suddette categorie.

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, in linea con la propria Politica e Piano di Sostenibilità.

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 stessa nell'esercizio, garantendo nel contempo i necessari standard qualitativi. In tale ambito, lo scalo è stato assegnatario sul finire del 2022, come già menzionato in precedenza all'interno del presente documento, di una congrua dotazione finanziaria da parte di ENAC a seguito di partecipazione ad Avviso pubblico per la concessione di contributi pubblici per l'acquisto di autovetture e/o mezzi di air side a trazione elettrica negli aeroporti regionali (art. 56 bis Reg. UE 651/2014). Si tratta di un importantissimo risultato che consentirà Trieste Airport di rinnovare completamente nel corso del 2023, con termine nel 2024, dei mezzi di rampa e air side in generale, enfatizzando la svolta green avviata già negli scorsi esercizi.

In merito sempre al contesto delle emissioni generate da parte della Società, l'organizzazione ha **attivato un piano di investimenti finalizzato alla produzione diretta di energia elettrica da fonti rinnovabili** (per approfondimenti si veda il capitolo "*5.3 Focus: Energia rinnovabile – Il nostro impianto fotovoltaico*"), 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 che possa essere monitorato e comparato nel corso del tempo. L'andamento anomalo del traffico aereo nell'ultimo triennio causato dalla pandemia Covid-19 implica che suddetto indicatore non sia 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. Inoltre, grazie a tale piano quadriennale degli interventi Trieste Airport realizza gli obiettivi aziendali individuati dall'Alta Direzione Aziendale attraverso gli uffici tecnici che ne danno attuazione operativa.

A causa della situazione pandemica da Covid-19, la Società non ha potuto dare seguito in toto al piano degli investimenti 2020-23 pianificato nel 2019. Tuttavia, si è comunque impegnata nella gestione attiva del sito, **monitorando e gestendo in modo attento e consapevole tutti i vettori energetici e di rilevanza ambientale**.

Inoltre, nel corso del 2022 al fine di dare seguito a quanto indicato nel Piano Ambiente, hanno preso avvio i 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, porterà alla sostituzione dei proiettori tradizionali con lampade di tipo sodio ad alta pressione e degli Aiuti Visivi Luminosi (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.

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, in linea con uno degli obiettivi strategici afferenti il Piano di Sostenibilità di Trieste Airport.

Con specifico 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**. Attualmente i valori inerenti i consumi del 2022 non risultano ancora comparabili al quantitativo registrato negli anni antecedenti il 2020.

Consumi energetici diretti - energia utilizzata per il riscaldamento e i processi	UdM	2022	2021	2020
Gas naturale	GJ	6.555,14	6.871,01	6.322,09
Gasolio per gruppi elettrogeni	GJ	0,00	0,00	0,00
Consumi energetici diretti - autotrazione	UdM	2022	2021	2020
Gasolio	GJ	1.235,47	953,26	680,76
Benzina	GJ	8,74	15,70	11,09

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. Tale modalità di funzionamento degli impianti di climatizzazione risulta difatti estremamente energivora, in quanto la quota di recupero energetico è estremamente limitata.

Nel corso del **2022** sono **umentati i consumi di gasolio e benzina, imputabili 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, per cui nel corso 2022, hanno registrato una variazione positiva grazie all'aumento del traffico di passeggeri.

Consumi energetici indiretti	UdM	2022	2021	2020
Energia elettrica acquistata	GJ	8.143	7.412	5.964

Così come per il resto dei consumi sopra citati, l'aumento dei consumi di energia elettrica acquistata è anch'esso imputabile alla parziale ripresa del traffico aereo susseguente alle minori restrizioni associate alla pandemia Covid-19. Tuttavia, i consumi di energia non sono proporzionali al numero di passeggeri gestiti dall'aeroporto, diversamente dai consumi di combustibili fossili per autotrazione. La

necessità di garantire la ventilazione meccanica degli ambienti ha infatti aumentato i consumi energetici, nonostante il limitato fattore di utilizzazione delle aree aperte al pubblico.

Con riferimento specifico all'**energia autoprodotta** da impianto fotovoltaico, 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%.

Energia elettrica autoprodotta da fonti rinnovabili	UdM	2022	2021	2020
Totale energia elettrica autoprodotta	GJ	871,20	798,44	731,65
<i>di cui consumata</i>	GJ	871,20	798,44	731,65

Nel corso del **2022** Trieste Airport ha quindi consumato un **totale di 16.814 GJ**, in lieve aumento rispetto ai valori del 2021, contro un aumento del 23% rispetto ai consumi del 2020, con un'**intensità energetica pari a 0,024 GJ/n. passeggeri**, in controtendenza rispetto ai consumi, grazie all'aumento del numero di passeggeri trasportati.

Consumi energetici diretti e indiretti ³¹	UdM	2022	2021	2020
Energia totale diretta consumata dall'organizzazione	GJ	7.799	7.840	7.014
Energia totale indiretta consumata dall'organizzazione	GJ	9.015	8.211	6.696
Energia totale consumata dall'organizzazione	GJ	16.814	16.051	13.710

Intensità energetica	UdM	2022	2021	2020
Consumo assoluto di energia	Gj	16.814	16.051	13.710
Numero di passeggeri	n.	698.168	347.918	207.765
Intensità energetica	Gj/n. di pax	0,024	0,05	0,07

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.

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 sotto evidenziano in modo chiaro la relazione passeggeri – emissioni.

Emissioni dirette (Scope 1) ³²	UdM	2022	2021	2020
Gas naturale	tCO ₂ eq	375,56	386,19	365,90
Gasolio per gruppi elettrogeni	tCO ₂ eq	0,00	0,00	0,00

³¹ Si segnala che per la conversione dei consumi energetici diretti e indiretti, sono stati utilizzati i coefficienti pubblicati da parte dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (di seguito anche "ISPRA"), nello specifico la Tabella dei parametri standard nazionali 2021.

³² Si segnala che per il calcolo delle emissioni di scope 1 sono stati utilizzati i fattori emissivi pubblicati da parte del Department for Environment, Food & Rural Affairs - GOV.UK. (di seguito anche "DEFRA"), quali Green house gas reporting: conversion factors 2021 - DEFRA 2021.

Gasolio per autotrazione	tCO2eq	95,49	70,46	50,03
Benzina per autotrazione	tCO2eq	0,60	1,15	0,81
Totale emissioni dirette	tCO2eq	471,65	457,80	416,74
<i>Emissioni indirette (Scope 2) - location based³³</i>	UdM	2022	2021	2020
Energia elettrica acquistata dalla rete per il consumo	tCO2eq	628,85	572,39	494,05
Totale emissioni indirette	tCO2eq	628,85	572,39	494,05
Totale emissioni	tCO2eq	1100,50	1.030,19	910,79

³³ Si segnala che per il calcolo delle emissioni di scope 2 – Location based sono stati utilizzati i fattori di conversione ISPRA 2021 – Tabella parametri standard nazionali.

5.2 Il nostro rispetto per l'ambiente

All'interno della superficie complessiva occupata di circa 300 ettari in cui Trieste Airport opera, sono presenti quattro comuni (Ronchi dei Legionari, San Pier d'Isonzo, San Canzian d'Isonzo e Turriaco) la cui popolazione potenzialmente coinvolta dagli impatti ambientali scaturiti dall'operatività dell'Azienda è di circa 22.500 persone. I due maggiori centri abitati, quali Turriaco e Ronchi dei Legionari, si trovano inoltre 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. Pertanto, poiché la Società pone molta attenzione alla comunità circostante, come anche sostanziato dalle attività presenti nel proprio Piano di Sostenibilità, mantiene costantemente **attiva la campagna di monitoraggio del rumore aeroportuale** valutando le eventuali deviazioni dei dati rilevati rispetto alle previsioni approvate.

Le procedure antirumore³⁴ sino ad oggi adottate dall'aeroporto sono efficaci e i predetti monitoraggi non hanno messo in evidenza criticità rilevanti. Sono inoltre attivi tavoli congiunti con ARPA e gli enti territoriali limitrofi al fine di evitare l'instaurarsi di impatti negativi sulla comunità.

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.

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.

In termini di accessibilità al sito aeroportuale, sostanzialmente l'attuale infrastruttura logistica del sistema aeroportuale risulta ottimizzata, grazie anche resa operativa nel 2019 della stazione ferroviaria "Trieste Airport" nella linea Trieste-Venezia, in linea con 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 e i carichi antropici associati al processo aeroportuale devono essere sostenibili per le infrastrutture territoriali.

³⁴ 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/analisi-tecniche-misure-ambientali/>

APPROCCIO CONSAPEVOLE ALLE RISORSE IDRICHE

In linea con la politica aziendale di approccio consapevole alle risorse idriche da acquedotto, l'aeroporto non utilizza acqua nei processi industriali, né tantomeno per irrigare aiuole e giardini. Ad oggi, infatti, il principale utilizzo dell'acqua è imputabile solo ai fini igienico sanitari, quali ad esempio WC, docce, uso acqua sanitaria bar e ristoranti, fluido vettore per impianti di riscaldamento, etc.. Ove disponibili, le acque meteoriche vengono opportunamente raccolte e stoccate vengono attivati gli impianti di irrigazione.

Pertanto, i volumi di acqua consumati sono direttamente proporzionali al carico antropico del sistema aeroportuale e dei passeggeri gestiti. Sono stati tuttavia attivati dei sistemi di monitoraggio in continuo degli impianti al fine di individuare potenziali criticità o perdite occulte.

L'aeroporto dispone anche 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 contatori 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 48 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.

Acqua prelevata da tutte le aree ³⁵	UdM	2022		2021		2020	
		Acqua dolce	Altre tipologie d'acqua	Acqua dolce	Altre tipologie d'acqua	Acqua dolce	Altre tipologie d'acqua
Acque sotterranee ³⁶	ML	n.d.	-	n.d.	-	n.d.	-
Risorse idriche di terze parti	ML	17,7	-	11,9	-	11,3	-
Totale acqua prelevata	ML	17,7	-	11,9	-	11,3	-

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

³⁵ Si segnala che nessuna delle zone di presenza dell'Azienda risulta in aree a stress idrico, così come debitamente segnalato tramite il tool Aqueduct Water Risk Atlas rilasciato dal World Resources Institute (<https://www.wri.org/aqueduct>).

³⁶ Si segnala che, con riferimento alle acque sotterranee, ad oggi Trieste Airport non ha in essere un sistema di monitoraggio che le permetta di quantificare il proprio prelievo idrico.

L'eventuale inquinamento dovuto alla presenza di aeromobili e altri veicoli sulle pavimentazioni aeroportuali viene 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.

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.

L'incremento dei consumi del 2022, al netto di due interventi per l'eliminazione di perdite occulte, appare coerente con l'incremento del traffico passeggeri. Si rileva che la gestione delle acque nell'anno 2022 è stata decisamente più attenta rispetto al 2019, anno di comparazione rispetto ai passeggeri gestiti.

SALVAGUARDIA DELLA BIODIVERSITÀ

La politica di Trieste Airport 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. In tale contesto non si segnalano impatti negativi significativi né da parte di enti né tantomeno da parte di associazioni di settore.

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

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, per cui si evidenziano impatti negativi significativi.

Numero totale annuo di "Wildlife strikes" ³⁷ per 10.000 movimenti di aeromobili	2022	2021	2020
Numero di velivoli in movimento	8217,00	5553,00	4595,00
Numero totale di Wildlife strikes	9,00	3,00	-

³⁷ 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.

Numero totale di Wildlife strikes per 10.000-movimenti	10,95	5,40	-
--	-------	------	---

Si può notare il rapporto che vi è tra il numero di velivoli in movimento e il numero totale di Wildlife strikes che si verificano all'anno.

Gli impatti indicati sono avvenuti principalmente con volatili 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	UdM	2022	2021	2020
BRI 2 ³⁸ (Bridstrike risk index)	n.	0,06	0,03	0,01
Numero di impatti confermati in fase di decollo/atterraggio con volatili	n.	7	3	-
Numero di impatti confermati in fase di decollo/atterraggio con altra fauna	n.	2	-	-

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, i quali generano principalmente rifiuti assimilabili agli urbani la cui quantità risulta correlata alla quantità di traffico passeggeri processati. Le attività di supporto direttamente gestite 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.

Una buona pratica da poter implementare all'interno di Trieste Airport è 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.

Per la gestione dei rifiuti, l'organizzazione ad oggi 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. In tutti i casi l'organizzazione si avvale di società terze specializzate per cui 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. Mentre, nella scelta della fornitura di nuovi materiali, si tengono in considerazione le caratteristiche di longevità, durabilità, riparabilità, smontaggio e riciclabilità. Si predilige la fornitura

³⁸ Questo indice, la cui formulazione matematica 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 consente di determinare il rischio cui è esposto un aeroporto su una scala di valori che va da 0 a 2. 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. Il valore di attenzione dell'indice è di 0,05.

di materiali non pericolosi, in considerazione del proprio fine vita. Con specifico riferimento alle stampanti presenti negli uffici, si utilizza un servizio, che estende la responsabilità al fornitore.

A termine del 2022, in linea con tutte la ripresa della normale funzionalità aeroportuale e in linea con la maggior parte delle numeriche ambientali sopra presentate, il **totale dei rifiuti prodotti** è notevolmente aumentato rispetto agli anni precedenti, per un valore pari a **circa 79 tonnellate, di cui circa 39 tonnellate destinate allo smaltimento**.

Rifiuti prodotti	UdM	2022	2021	2020
Materiali cartacei	ton	0,68	0,58	0,84
Lampade LED	ton	-	-	-
Toner	ton	-	0,01	-
Altro (rifiuti destinati al recupero) ³⁹	ton	38,19	1,00	17,28
Altro (rifiuti destinati allo smaltimento) ⁴⁰	ton	40,08	3,00	23,00
Totale rifiuti prodotti	ton	78,95	5,59	41,12

Dal punto di vista organizzativo nel 2022 non si segnalano variazioni significative rispetto alle indicazioni riportate nell'anno precedente. Il dato dei **rifiuti destinati al recupero è fortemente influenzato da delle attività di manutenzione straordinaria** che hanno portato alla demolizione di una pensilina in acciaio e vetro del peso complessivo di circa 24,6 ton.

TOTALE RIFIUTI NON DESTINATI ALLO SMALTIMENTO				
Totale rifiuti NON destinati allo smaltimento	UdM	2022	2021	2020
Materiali cartacei	Ton	0,68	0,58	0,84
Elettronica e assimilati RAE	Ton	1,46	-	1,52
Rifiuti misti	Ton	0,78	-	4,20
altro (rifiuti pericolosi recuperati)	Ton	-	1,01	4,47
altro (rifiuti non pericolosi recuperati)	Ton	35,70	-	7,10
Totale	Ton	38,62	1,59	18,13
Di cui pericolosi	UdM	2022	2021	2020
Preparazione per il riutilizzo	Ton	-	-	-
Riciclo	Ton	5,49	1,00	5,99
altre operazioni di recupero	Ton	-	0,01	-
Totale	Ton	5,49	1,01	5,99
Di cui NON pericolosi	UdM	2022	2021	2020
Preparazione per il riutilizzo	Ton	-	-	-
Riciclo	Ton	32,70	0,58	0,84
altre operazioni di recupero	Ton	-	-	11,29
Totale	Ton	32,70	0,58	12,13

Parimenti i dati anomali relativi ai **rifiuti destinati allo smaltimento si possono attribuire alle attività di manutenzione periodica pluriennale** dei sistemi deoliatori a servizio di parcheggi autovetture e aeromobili, svolto con cadenza quinquennale, che hanno generato circa 30 ton di rifiuto non pericoloso prodotto e destinato allo smaltimento.

³⁹ Rifiuti misti - RAE - Scarti di olio minerale per motori, filtri olio, assorbenti materiali filtranti, veicoli fuori uso.

⁴⁰ Fanghi da svuotamento degli scarichi dei bottini di bordo e altri scarichi.

TOTALE RIFIUTI DESTINATI ALLO SMALTIMENTO				
Totale rifiuti destinati allo smaltimento	UdM	2022	2021	2020
Materiali cartacei	ton	-	-	-
Lampade LED	ton	-	-	-
Toner	ton	-	-	-
altro (rifiuti pericolosi smaltiti)	ton	-	-	-
altro (rifiuti non pericolosi smaltiti)	ton	40,08	3,00	23,00
Totale	ton	40,08	3,00	23,00
Di cui pericolosi	UdM	2022	2021	2020
Preparazione per il riutilizzo	ton	-	-	-
Riciclo	ton	-	-	-
altre operazioni di recupero	ton	-	-	-
Totale	ton	-	-	-
Di cui NON pericolosi	UdM	2022	2021	2020
Preparazione per il riutilizzo	ton	-	-	-
Riciclo	ton	-	-	-
altre operazioni di recupero	ton	40,08	3,00	23,00
Totale	ton	40,08	3,00	23,00

Dal punto di vista organizzativo nulla cambia rispetto agli anni precedenti: lo smaltimento dei materiali cartacei viene effettuato dal servizio urbano e i dati riportati sono quelli forniti da Isontina Ambiente che effettua il servizio sul territorio. Lo smaltimento del toner è inserito nel contratto di subappalto della multiservizi, si ritiene più significativa come indicatore la produzione di rifiuti misti.

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. La normativa in materia è variata nel corso dell'anno, e considera ora come produttore del rifiuto la ditta che effettua il servizio. I dati non vengono quindi desunti dal registro di carico e scarico rifiuti, come in passato, ma dalla fatturazione a misura del servizio. Una parte residuale di quanto prodotto è rappresentata dalle operazioni di disotturazione di condutture che viene effettuata alla bisogna da società specializzate.

5.3 Focus: Energia rinnovabile – Il nostro impianto fotovoltaico

In seguito alla finalizzazione delle attività di coordinamento con la Regione Friuli Venezia Giulia nel 2021 per formalizzare un finanziamento regionale destinato alla realizzazione di un impianto fotovoltaico da realizzare nel sito del Trieste Airport. Tale **progetto Zen Airport** per la realizzazione di un **impianto fotovoltaico** per un importo di **circa 5,7 milioni di euro**, è un finanziamento che permetterà quindi a Trieste Airport l'abbattimento delle proprie emissioni di scope 2, ossia quelle derivanti dal consumo di energia elettrica e/o termica.

Il progetto prevede quindi 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.

Nel 2023 è prevista quindi la realizzazione di un impianto fotovoltaico di potenza 3.2 MW, con impatto zero, su superfici non antropizzate. Il nuovo impianto fotovoltaico sarà realizzato su coperture di edifici

esistenti e a terra in area air side. Inoltre, si precisa che detto impianto non consumerà porzioni di suolo destinate ad uso agricolo.

Tale 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.



Figura 7 - Vista panoramica dell'impianto fotovoltaico

Allegati

1. Politica di Sostenibilità
2. Piano di Sostenibilità 2023-2025

Tabelle degli indicatori

GRI Content Index

Dichiarazione d'uso	Trieste Airport ha rendicontato le informazioni citate in questo indice dei contenuti GRI per il periodo 01.01.21 – 31.12.22 con riferimento agli Standard GRI.
Utilizzo GRI 1	GRI 1 - Principi Fondamentali – versione 2021

Standard GRI	Informativa	Ubicazione	Pag.
2-1	Dettagli organizzativi	1.1. Storia e profilo di Trieste Airport	8-10
2-2	Entità incluse nella rendicontazione di sostenibilità dell'organizzazione	Nota metodologica - Perimetro di reporting	6
2-3	Periodo di rendicontazione, frequenza e punto di contatto	Nota metodologica - Periodo di reporting	6
2-6	Attività, catena del valore e altri rapporti di business	1.5 Etica e integrità nella gestione del business - ETICA, INTEGRITÀ E TRASPARENZA 5.2 Il nostro rispetto per l'ambiente - UTILIZZO DI MATERIALI E GESTIONE DEI RIFIUTI AEROPORTUALI	18-19 65-67
2-7	Dipendenti	4.3 Diversità, equità ed inclusione	53-54
2-8	Lavoratori non dipendenti	4.3 Diversità, equità ed inclusione	54
2-9	Struttura e composizione della governance	1.3 Il sistema di governance	15-17
2-12	Ruolo del massimo organo di governo nel controllo della gestione degli impatti	1.3 Il sistema di governance	15-17
2-22	Dichiarazione sulla strategia di sviluppo sostenibile	Lettera agli stakeholder	4
2-26	Meccanismi per richiedere chiarimenti e sollevare preoccupazioni	1.3 Il sistema di governance 1.5 Etica e integrità nella gestione del business	15-16 18-21
2-28	Appartenenza ad associazioni	1.4 Struttura organizzativa e servizi offerti	17
2-29	Approccio al coinvolgimento degli stakeholder	2.2 Principali stakeholder e analisi di materialità	22-23
2-30	Contratti collettivi	4.3 Diversità, equità ed inclusione	54

GRI Standard 2021	Informativa	Ubicazione	Pag.
TEMI MATERIALI			
3-1	Processo di determinazione dei temi materiali	2.4 Principali stakeholder e analisi di materialità	25-29
3-2	Elenco dei temi materiali	2.4 Principali stakeholder e analisi di materialità	25-29
Performance economica, investimenti e sviluppo dell'infrastruttura			
3-3	Gestione dei temi materiali	3.1 Il nostro impegno nei confronti della società	30-33
201-1	Valore economico direttamente generato e distribuito	3.1 Il nostro impegno nei confronti della società	30-32
203-1	Investimenti infrastrutturali e servizi finanziati	3.1 Il nostro impegno nei confronti della società	33

GRI Standard 2021	Informativa	Ubicazione	Pag.
Etica, integrità e trasparenza			
3-3	Gestione dei temi materiali	1.5. Etica e integrità nella gestione del business	18-21
205-2	Comunicazione e formazione su normative e procedure anticorruzione	1.5. Etica e integrità nella gestione del business – ETICA, INTEGRITÀ E TRASPARENZA	18-19
205-3	Incidenti confermati di corruzione e misure adottate	1.5. Etica e integrità nella gestione del business – ETICA, INTEGRITÀ E TRASPARENZA	18-19
Efficienza energetica, emissioni e Climate Change			
3-3	Gestione dei temi materiali	5.1 Gestione dei consumi energetici e delle emissioni	58-61
302-1	Consumo di energia interno all'organizzazione	5.1 Gestione dei consumi energetici e delle emissioni	59-60
302-3	Intensità energetica	5.1 Gestione dei consumi energetici e delle emissioni	60
305-1	Emissioni di gas a effetto serra (GHG) dirette (Scope 1)	5.1 Gestione dei consumi energetici e delle emissioni	60-61
305-2	Emissioni di gas a effetto serra (GHG) indirette da consumi energetici (Scope 2)	5.1 Gestione dei consumi energetici e delle emissioni	61
Gestione ambientale			
3-3	Gestione dei temi materiali	5.2 Il nostro rispetto per l'ambiente	62-68
303-1	Interazione con l'acqua come risorsa condivisa	5.2 Il nostro rispetto per l'ambiente - APPROCCIO CONSAPEVOLE ALLE RISORSE IDRICHE	63-64
303-2	Gestione degli impatti correlati allo scarico di acqua	5.2 Il nostro rispetto per l'ambiente - APPROCCIO CONSAPEVOLE ALLE RISORSE IDRICHE	63-64
303-3	Prelievo di acqua	5.2 Il nostro rispetto per l'ambiente - APPROCCIO CONSAPEVOLE ALLE RISORSE IDRICHE	63-64
304-2	Impatti significativi di attività, prodotti e servizi sulla biodiversità	5.2 Il nostro rispetto per l'ambiente - SALVAGUARDIA DELLA BIODIVERSITÀ	64-65
306-1	Generazione di rifiuti e impatti significativi correlati ai rifiuti	5.2 Il nostro rispetto per l'ambiente - UTILIZZO DI MATERIALI E GESTIONE DEI RIFIUTI AEROPORTUALI	65-67
306-2	Gestione di impatti significativi correlati ai rifiuti	5.2 Il nostro rispetto per l'ambiente - UTILIZZO DI MATERIALI E GESTIONE DEI RIFIUTI AEROPORTUALI	65-67
306-3	Rifiuti generati	5.2 Il nostro rispetto per l'ambiente - UTILIZZO DI MATERIALI E GESTIONE DEI RIFIUTI AEROPORTUALI	65-67
306-4	Rifiuti non destinati a smaltimento	5.2 Il nostro rispetto per l'ambiente - UTILIZZO DI MATERIALI E GESTIONE DEI RIFIUTI AEROPORTUALI	65-67
306-5	Rifiuti destinati allo smaltimento	5.2 Il nostro rispetto per l'ambiente - UTILIZZO DI MATERIALI E GESTIONE DEI RIFIUTI AEROPORTUALI	65-67
Health and safety			
3-3	Gestione dei temi materiali	4.1 Tutela della salute e della sicurezza	43-46

GRI Standard 2021	Informativa	Ubicazione	Pag.
403-1	Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	4.1 Tutela della salute e della sicurezza	41-42
403-2	Identificazione del pericolo, valutazione del rischio e indagini sugli incidenti	4.1 Tutela della salute e della sicurezza	41-42
403-3	Servizi per la salute professionale	4.1 Tutela della salute e della sicurezza	45-46
403-4	Partecipazione e consultazione dei lavoratori in merito a programmi di salute e sicurezza sul lavoro e relativa comunicazione	4.1 Tutela della salute e della sicurezza	43-46
403-5	Formazione dei lavoratori sulla salute e sicurezza sul lavoro	4.1 Tutela della salute e della sicurezza	44
403-6	Promozione della salute dei lavoratori	4.1 Tutela della salute e della sicurezza	43-46
403-7	Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro direttamente collegati da rapporti di business	4.1 Tutela della salute e della sicurezza	43-46
403-9	Infortuni sul lavoro	4.1 Tutela della salute e della sicurezza	45-46
Formazione e retention dei talenti			
3-3	Gestione dei temi materiali	4.2 Formazione, sviluppo e sensibilizzazione delle nostre persone	47-52
401-1	Assunzioni di nuovi dipendenti e avvicendamento dei dipendenti	4.3 Diversità, equità ed inclusione - TURNOVER	55-56
404-1	Numero medio di ore di formazione all'anno per dipendente	4.2 Formazione, sviluppo e sensibilizzazione delle nostre persone	48-49
Diversity, equity and inclusion (DEI)			
3-3	Gestione dei temi materiali	4.3 Diversità, equità ed inclusione	53-55
405-1	Diversità negli organi di governance e tra i dipendenti	1.3. Il sistema di governance 4.3 Diversità, equità ed inclusione	15-16 53-55
Rapporto con le comunità locali			
3-3	Gestione dei temi materiali	3.5 I nostri rapporti con la comunità locale	40-42
202-2	Proporzione di senior manager assunti dalla comunità locale	3.5 I nostri rapporti con la comunità locale	42
413-2	Attività con impatti negativi, potenziali e attuali significativi sulle comunità locali	3.5 I nostri rapporti con la comunità locale	40-42
Data protection e cybersecurity			
3-3	Gestione dei temi materiali	1.5. Etica e integrità nella gestione del business – DATA PROTECTION E CYBERSECURITY	18-21
418-1	Denunce comprovate riguardanti le violazioni della privacy dei clienti e perdita di dati dei clienti	1.5. Etica e integrità nella gestione del business – DATA PROTECTION E CYBERSECURITY	19-20
Sviluppo di nuove rotte e connettività territoriale			
3-3	Gestione dei temi materiali	3.3 La nostra capillarità sul territorio italiano 3.4 Focus: Relazione con il territorio e intermodalità	35-40

GRI Standard 2021	Informativa	Ubicazione	Pag.
Gestione dei rischi aeroportuali			
3-3	Gestione dei temi materiali	1.5. Etica e integrità nella gestione del business – GESTIONE DEI RISCHI AEROPORTUALI	20-21
Customer satisfaction e qualità del servizio			
3-3	Gestione dei temi materiali	3.2 I nostri servizi ai clienti	33-34

GRI Sector Supplement - G4 Airport Operations			
Informativa		Sezione di riferimento	Pag.
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	3.3 La nostra capillarità sul territorio italiano	36
AO2	Numero totale annuo di movimenti di aeromobili diurni e notturni, suddivisi per voli commerciale passeggeri, commerciale cargo, aviazione generale e aviazione di stato	3.3 La nostra capillarità sul territorio italiano	37-38
AO3	Quantitativo di merce (cargo) movimentato in tonnellate	3.3 La nostra capillarità sul territorio italiano	38
AO9	Numero totale annuo di "Wildlife strikes" per 10.000 movimenti di aeromobili	5.2 Il nostro rispetto per l'ambiente – SALVAGUARDIA DELLA BIODIVERSITÀ	64-65

Ulteriori indicatori

ULTERIORI INDICATORI NON-GRI		
Informativa	Sezione di riferimento	Pag.
Sicurezza delle infrastrutture e safety dell'utenza	1.5 Etica e integrità nella gestione del business – GESTIONE DEI RISCHI AEROPORTUALI	21
	5.2 Il nostro rispetto per l'ambiente – SALVAGUARDIA DELLA BIODIVERSITÀ	65
Accessibilità	3.2 I nostri servizi ai clienti	34
Customer Satisfaction	3.2 I nostri servizi ai clienti	34
Rapporti con la comunità e sviluppo del territorio	3.4 Focus: Relazione con il territorio e intermodalità	40-41
Ore medie di formazione annua per lavoratori non dipendenti	4.2 Formazione, sviluppo e sensibilizzazione delle nostre persone - FORMAZIONE PER I NON DIPENDENTI	51-52
Investimenti infrastrutturali per aumentare l'efficienza energetica	5.1 Gestione dei consumi energetici e delle emissioni	58-61
Investimenti infrastrutturali per diminuire le emissioni	5.1 Gestione dei consumi energetici e delle emissioni	58-61