



Trieste Airport
Friuli Venezia Giulia

BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ 2025

Sommario

Lettera agli stakeholder	4
Highlights	5
1. La nostra identità	6
1.1. Storia e profilo di Trieste Airport.....	6
Trieste Airport – Friuli Venezia Giulia: ecco chi siamo.....	6
STORIA.....	8
1.2. Mission, vision e valori dell’azienda	10
1.3. Il Sistema di governance	11
COMPAGINE SOCIETARIA.....	11
ORGANI SOCIALI.....	11
1.4. Etica e integrità nella gestione del business	13
ETICA, INTEGRITÀ E TRASPARENZA.....	13
DATA PROTECTION E CYBERSECURITY.....	14
GESTIONE DEI RISCHI AEROPORTUALI.....	15
2. Il nostro percorso verso la sostenibilità	16
2.1 Contesto esterno, sfide e modelli.....	16
2.2 Il nostro approccio alla sostenibilità.....	17
2.3 Principali stakeholder e analisi di materialità	17
2.4 Il Piano di Sostenibilità di Trieste Airport.....	22
3. L'attenzione alla società.....	23
3.1 Il nostro impegno nei confronti della società	23
3.2 I nostri servizi ai clienti.....	27
3.3 La nostra capillarità sul territorio italiano.....	28
3.4 Focus: Relazione con il territorio e intermodalità.....	32
3.5 I nostri rapporti con la comunità locale	33
IMPATTI SULLE COMUNITÀ LOCALI	35
4. La cura delle nostre persone.....	35
4.1 Tutela della salute e della sicurezza	35
SALUTE E SICUREZZA DEI DIPENDENTI DI TRIESTE AIRPORT	37
4.2 Formazione, sviluppo e sensibilizzazione delle nostre persone	38
AMBITI DELLA FORMAZIONE	38
SISTEMI.....	39
FORMAZIONE PER I NON DIPENDENTI.....	40
4.3 Diversità, equità ed inclusione	41

TURNOVER	44
EQUITÀ RETRIBUTIVA.....	45
5. L'attenzione per l'ambiente che ci circonda.....	46
5.1 Gestione dei consumi energetici e delle emissioni	46
5.2 Il nostro rispetto per l'ambiente.....	48
Inquinamento acustico	48
Inquinamento da traffico veicolare	49
Inquinamento luminoso.....	49
APPROCCIO CONSAPEVOLE ALLE RISORSE IDRICHE	49
SALVAGUARDIA DELLA BIODIVERSITÀ	51
UTILIZZO DI MATERIALI E GESTIONE DEI RIFIUTI AEROPORTUALI.....	52
Allegati	54
1. Politica di Sostenibilità.....	54
Nota metodologica	55
PERIMETRO DI REPORTING	55
PERIODO DI REPORTING	55
MATERIALITÀ E LINEE GUIDA PER LA RENDICONTAZIONE	55
Tabelle degli indicatori.....	56
GRI Content Index	56
Ulteriori indicatori.....	59

Lettera agli stakeholder

Cari Stakeholder,

siamo lieti di presentare il quinto Bilancio di Sostenibilità di Trieste Airport, attraverso il quale rendicontiamo le principali iniziative e gli impegni della Società nei tre ambiti strategici: economico, ambientale e sociale.

Nel corso del 2025 – anno in cui la Società ha raggiunto il traguardo di oltre 1,65 milioni di passeggeri – abbiamo rafforzato l’approccio alla sostenibilità, integrando i suoi principi nei processi gestionali e nelle scelte strategiche, con l’obiettivo di contribuire allo sviluppo economico e sociale del territorio, garantendo al contempo elevati standard di sicurezza, qualità dei servizi e tutela ambientale.

In ambito ambientale, sono stati realizzati interventi di efficientamento energetico e ottimizzazione degli impianti dello scalo, insieme a iniziative volte a favorire modalità di accesso sostenibili all’aeroporto, con particolare attenzione allo sviluppo dell’intermodalità e alla promozione della mobilità ciclistica. Nel corso dell’anno, la Società ha inoltre conseguito la certificazione Airport Carbon Accreditation (ACA) di livello 3 e avviato una gap analysis finalizzata all’implementazione di un sistema di gestione ambientale conforme alla norma ISO 14001.

Parallelamente, sono state promosse iniziative dedicate alle persone e alla cultura organizzativa, tra cui l’istituzione di un gruppo di lavoro sui temi della Diversità e Inclusione e l’indagine sul clima aziendale, con l’obiettivo di rafforzare il benessere organizzativo, il coinvolgimento e la soddisfazione delle risorse.

L’obiettivo per il 2026 è continuare a migliorare le performance di sostenibilità, consapevoli che il dialogo con i nostri stakeholder rappresenta un elemento fondamentale per costruire un futuro più responsabile. In particolare, la Società proseguirà il percorso verso Net Zero 2028, con la definizione di un Carbon Management Plan funzionale al conseguimento della certificazione ACA di livello 4, e l’avvio del percorso di certificazione ISO 45001.

Rimane centrale anche il dialogo con il territorio: intendiamo rafforzare il coinvolgimento delle comunità locali, rendendole parte attiva nel processo di individuazione dei temi più rilevanti per il nostro bilancio di sostenibilità.

Ringraziamo tutti coloro che contribuiscono quotidianamente allo sviluppo sostenibile di Trieste Airport.

Cordiali saluti

Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.A.

L’Amministratore Delegato

Fabio Gallo

Highlights



Tra i principali impegni perseguiti si evidenzia la messa in esercizio di un **impianto fotovoltaico di potenza di circa 3.1 MW**, con impatto zero, su superfici non antropizzate. Il nuovo impianto fotovoltaico è stato realizzato su coperture di edifici esistenti e con installazioni a terra. Tale impianto è destinato 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**. Si è finalizzata la messa in esercizio di mezzi di rampa / air side elettrici e/o elettrificati. Si è inoltre realizzato un nuovo ricovero per i mezzi elettrici nel 2025.



Si è ottenuto il certificato **ACA livello 3 di**

Optimisation, di riconoscimento del lavoro di riduzione delle emissioni di carbonio e nel coinvolgimento di altre parti interessate a fare lo stesso, come parte della risposta del settore aeroportuale globale alla sfida del cambiamento climatico. L'impegno è continuo, nell'implementazione in corso della **certificazione ACA livello 4 Transformation**, con la definizione di un piano a lungo termine per la riduzione assoluta delle emissioni.

L'Aeroporto si impegna a ridurre le emissioni dirette entro il 2028.

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 continuo 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 confermando nel **polo multimodale** della **Regione Friuli Venezia Giulia** in cui si incrociano tutte le modalità di trasporto disponibili (treno, aereo, auto, bus e biciclette). Nel 2025 è iniziata la realizzazione della pista ciclabile fronte aerostazione di collegamento dell'aeroporto con le principali ciclabili regionali.

Il Trieste Airport ha chiuso il 2025 con un record storico, superando 1,65 milioni di passeggeri con un +25% rispetto al 2024, posizionandosi tra i primi 5 aeroporti europei per crescita nella categoria medium airports.

Punto d'attenzione è rappresentato dal Piano degli Investimenti. Il fine è quello di ottimizzare ulteriormente la gestione delle operazioni aeronautiche e migliorare l'offerta dei servizi all'utenza, attraverso interventi di efficientamento energetico degli edifici, di miglioramento della security aeroportuale, nonché ulteriori interventi rivolti alla trasformazione green e digitale dello scalo.

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 limitrofe.

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 cosiddetto "**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.



Figura 1 - Veduta aerea dell'Aeroporto e del Polo Intermodale

Con un **organico di circa 140³ 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

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.

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%.

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 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;
- 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 2 - 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 pontili telescopici ("finger"), 4 postazioni di controllo radiogeno dei

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.

passaggeri e 1 postazione di controllo radiogeno per i bagagli da stiva (la configurazione attuale permette una gestione di circa 1,5 – 2 milioni di passeggeri/anno);

- **terminal merci** indipendente, con uffici e magazzino;
- **6 aree di parcheggio auto**, di cui una multipiano coperta, con circa 2.300 posti auto;
- **collegamento intermodale** con linea ferroviaria, autostazione e pista ciclabile.

STORIA

Il primo campo di aviazione a Ronchi dei Legionari risale al 1935: esso aveva 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.

Successivamente, l'aerocampo esistente viene utilizzato per attività di volo privata ed addestrativa, in particolare dalla società Meteor, qui basata.

1954: nel **Piano Nazionale di Riqualficazione 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, che include 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 a domanda proveniente dal Nord Europa.

1968: attivazione del primo ILS (Instrumental Landing System) della pista di volo, che viene inoltre allungata fino a 2.200 metri. Per la prima volta, atterra a Ronchi dei Legionari un 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" del terminal, primo lotto della nuova aerostazione passeggeri, progettata alla fine degli Anni'80.

1996: vengono raggiunti per la prima volta i **500 mila passeggeri annui**, mentre viene costituita la Società **Aeroporto Friuli - Venezia Giulia S.p.A.**, destinata a subentrare al Consorzio nella gestione dello scalo l'anno successivo.

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" del terminal passeggeri, vengono portati a termine i lavori di costruzione del nuovo aeroporto, composto da due aerostazioni, una passeggeri (con una capacità di 2 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 bridge" o "finger", passerelle telescopiche per l'imbarco e lo sbarco in quota 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**.

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.

2023: vengono superati per la prima volta i 900mila passeggeri annui.

2024: il 02 aprile viene inaugurata la base operativa di Ryanair, con l'apertura di 7 nuove rotte. Il 07 ottobre viene per la prima volta raggiunto e superato il milione di passeggeri gestiti in un anno solare. Il 13 ottobre viene registrato il giorno più trafficato di sempre, in cui la struttura ha gestito 7.800 passeggeri, mentre l'anno si chiude con quasi 1,32 milioni di passeggeri.

2025: dalla Summer season Ryanair basa un secondo aeromobile a Trieste. In agosto, per la prima volta nella storia dell'aeroporto, il traffico internazionale mensile supera il traffico nazionale. L'anno si conclude con il record assoluto di 1.651.703 passeggeri.

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.

“Essere 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 la bellezza e la natura 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, in un quadro di legalità, correttezza, trasparenza, riservatezza e rispetto della dignità della persona.

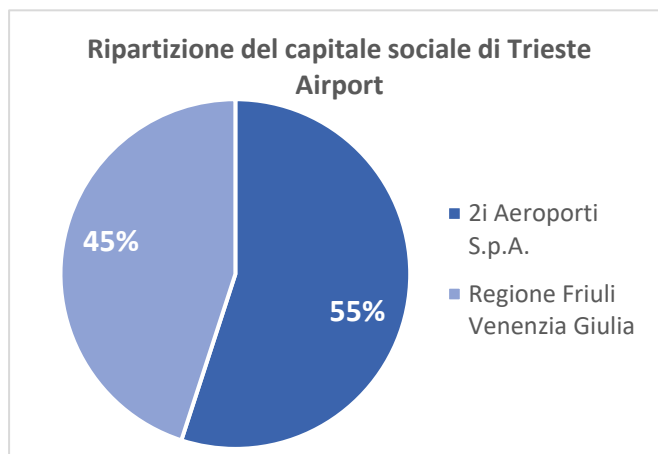
Nel Codice Etico adottato dall'azienda sono indicati i principi a cui ogni dipendente si deve ispirare e su cui si fonda anche l'operato di ogni persona che opera per conto di Aeroporto FVG. Tale codice costituisce il riferimento di base della cultura aziendale e lo standard di comportamento nella conduzione 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 fondamentali sono la legalità, l'imparzialità, la trasparenza, la riservatezza, il costante 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 Zi 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 2025, i membri del CdA sono 5, di cui 2 uomini (40%) e 3 donne (60%). Nello specifico, il CdA non ha componenti nella fascia di età inferiore a 30 anni, è composto da una donna nella fascia d'età 30-50, mentre nella fascia d'età maggiore, ossia >50, il 50% del CdA risulta composto da 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 di un **Organismo di Vigilanza** (O.d.V.) collegiale, composto da 3 membri effettivi, di cui uno interno e due professionisti esterni, esperti in materia. Nel mese di aprile 2025 il Consiglio di Amministrazione ha rinnovato la nomina dei componenti dell'Organismo di Vigilanza per il prossimo triennio.

ORGANI SOCIALI

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Antonio Marano - Presidente
 Fabio Gallo - Amministratore Delegato
 Rita Cozzi - Consigliere
 Roberta Neri - Consigliere
 Laura Pascotto - Consigliere

COLLEGIO SINDACALE

Edgardo Fattor - Presidente Collegio Sindacale
 Maurizio Di Marcotullio - Sindaco effettivo
 Attilio Lemmo - Sindaco effettivo
 Gabriella Magurano - Sindaco effettivo
 Francesca Spitale - Sindaco effettivo
 Elena Cussigh - Sindaco supplente
 Luca Aurelio Guarna - Sindaco supplente

⁵ Zi 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%, tramite una società veicolo, da Asterion Industrial Partner – investitore internazionale leader nel settore infrastrutturale europeo.

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, negli 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 e compito di assicurare la continuità delle operazioni di volo, gestendo, mantenendo e sviluppando le infrastrutture, nonché di incrementare i collegamenti aerei, 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.

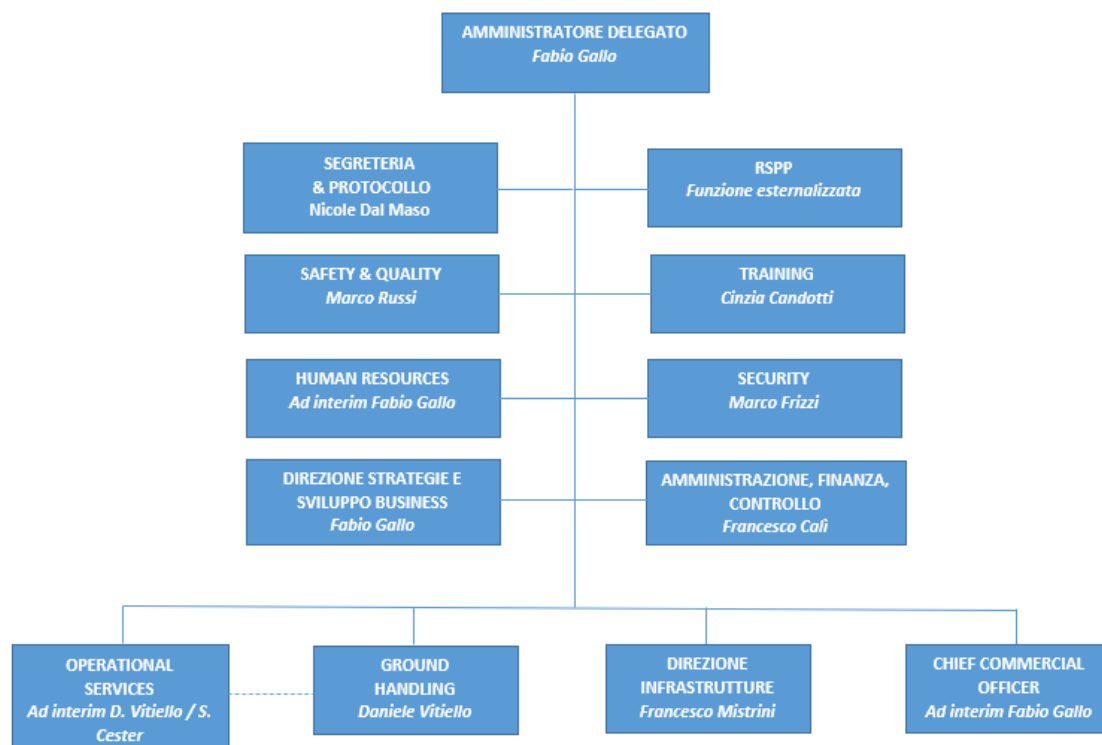
Trieste Airport gestisce inoltre direttamente anche tutto il sistema dei parcheggi, nonché l’autostazione e l’area del “Polo intermodale” in cui è presente la fermata ferroviaria di RFI Trieste Airport

In qualità di handler aeroportuale Aeroporto FVG 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, Aeroporto FVG S.p.A. si articola in differenti Funzioni aziendali che espletano tutte le attività in carico alla Società.

ORGANIGRAMMA AZIENDALE



Trieste Airport è **presente in Assaeroporti**, associazione che riunisce e rappresenta la maggior parte dei gestori degli 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.

1.4. 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**, è un elemento portante della governance aziendale, che la Società intende mantenere operante ed effettivo nei processi aziendali, per il quale è previsto per il futuro un aggiornamento del risk assessment.

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. Come previsto dal Piano ESG 2023-2025, le tematiche inerenti alla valorizzazione del capitale umano sono confluite nella Politica per Inclusione e Diversità. Il piano prevede l'adozione e pubblicazione nel prossimo anno.

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, che avviene con 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. Inoltre, con riferimento ai nuovi assunti, la Società si incarica di provvedere alla formazione di base in ambito di anticorruzione⁶.

Infine, nel corso degli 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 e Politica per Inclusione e Diversità;
- Safety policy;
- Privacy policy
- Carbon emission policy;
- Politica di Sostenibilità.

È stato istituito il gruppo di lavoro in materia di D&I "Diversity & Inclusion.

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 tramite 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 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;
- 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.

⁶ L'attività di formazione svolta fino al 2019 è stata focalizzata anche sulle politiche e procedure anticorruzione della Società. 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. Trieste Airport ha deciso di mantenere all'interno del proprio Modello Organizzativo 231 il riferimento ai principi anticorruzione.

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/>

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 iniziative da parte di Trieste Airport per l'adozione del Manuale di gestione del trattamento dei dati personali e aggiornamento dei sistemi informativi. Per il futuro l'impegno della società è volto all'aggiornamento del Modello Organizzativo per la Privacy e la certificazione ISO 27001, che definisce i requisiti per un SGSI (Sistema di Gestione della Sicurezza delle Informazioni) ed è progettata per garantire la selezione di controlli di sicurezza adeguati e proporzionati. Nel corso del 2025 è stata eseguita da parte di una società specializzata la gap analysis ISO 27001.

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 riporto, a meno che non si configuri come atto illecito, negligenza grave o volontario inadempimento a procedure e regolamenti).

Focus particolare del Safety management System aeroportuale è la gestione dei cambiamenti, nel contesto di forte sviluppo del traffico, mediante il coordinamento con gli stakeholder per la gestione delle interferenze ed i rischi correlati.

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

passenger, dei bagagli, delle merci, delle forniture e degli equipaggiamenti, gestisce invece tutta la parte di rischi di tipo "security" dell'aeroporto.

Nel corso del 2025 sono stati svolti 90 audit in totale (26 verifiche interne di Qualità di Security di Aeroporto FVG S.p.A., 40 in collaborazione con il responsabile operativo di AFVG Security srl e 24 cover test di auditor esterni incaricati da aeroporto). 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	2025	2024	2023
Numero di audit svolti in ambito Security ⁹	n.	90	82	30
Percezione complessiva sul livello di sicurezza personale e patrimoniale in aeroporto ¹⁰	%	99,9%	100%	98,3%
Numero totale di segnalazioni di anomalie di security ¹¹	n.	6	8	1
'BRI 2 (Bridstrike risk index) ¹²	index	0,08	0,06	0,04
numero di impatti, con aeromobili in decollo/atterraggio con volatili	n.	19	16	11
numero di impatti, con aeromobili in decollo/atterraggio con altra fauna	n.	0	0	0
Ground damage ¹³ a mezzi, attrezzature ed infrastrutture	n.	4	2	1
Ground damage ¹⁴ ad aeromobili con esito volo cancellato	n.	0	0	0
Runway incursion ¹⁵	n.	0	0	0
Danneggiamenti ad aeromobili da Foreign Object Debris	n.	0	0	0

2. Il nostro percorso verso la sostenibilità

2.1 Contesto esterno, sfide e modelli

La transizione verso un modello infrastrutturale sostenibile è oggetto di grande interesse nel contesto nazionale ed internazionale. I principali obiettivi riguardano principalmente l'innovazione tecnologica, l'efficientamento energetico, la digitalizzazione, l'integrazione della mobilità oltre che la trasformazione delle modalità di lavoro e l'aumentata responsabilità d'impresa.

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.

⁹ Controlli interni di Qualità su Security, secondo il Programma di Sicurezza dell'Aeroporto AFVG. (*) verifiche non pianificate, a causa delle difficoltà di presenza legate alla pandemia.

¹⁰ Indicatore valorizzato e riportato all'interno della carta dei Servizi (% di passeggeri soddisfatti).

¹¹ Eventi segnalati con Ground Safety Report di Security.

¹² 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.

¹³ Per cui si intendono danneggiamenti a terra in area di movimento.

¹⁴ Si intendono danneggiamenti a terra in area di movimento agli aeromobili, durante i servizi di assistenza.

¹⁵ Per cui si intendono incursioni di pista che hanno determinato necessità di azioni evasive o correttive per evitare una possibile collisione.

2.2 Il nostro approccio alla sostenibilità

Trieste Airport è 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. Trieste Airport si è anche posto l'obiettivo di migliorare sempre più il proprio ruolo di gestore del 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).

Lo sviluppo e la crescita dell'aeroporto sono sempre più ispirati dalle politiche e dalle programmazioni di sostenibilità, gli obiettivi ESG sono al centro della Governance aziendale.

La redazione del Bilancio di Sostenibilità è completata da Piano ESG, implementato a partire dal 2023, è gestito attraverso il processo di monitoraggio degli obiettivi e programmi. Il piano si declina con una programmazione triennale di obiettivi suddivisi nei tre pilastri Ambientale, Sociale e di Governance.

2.3 Principali stakeholder e analisi di materialità

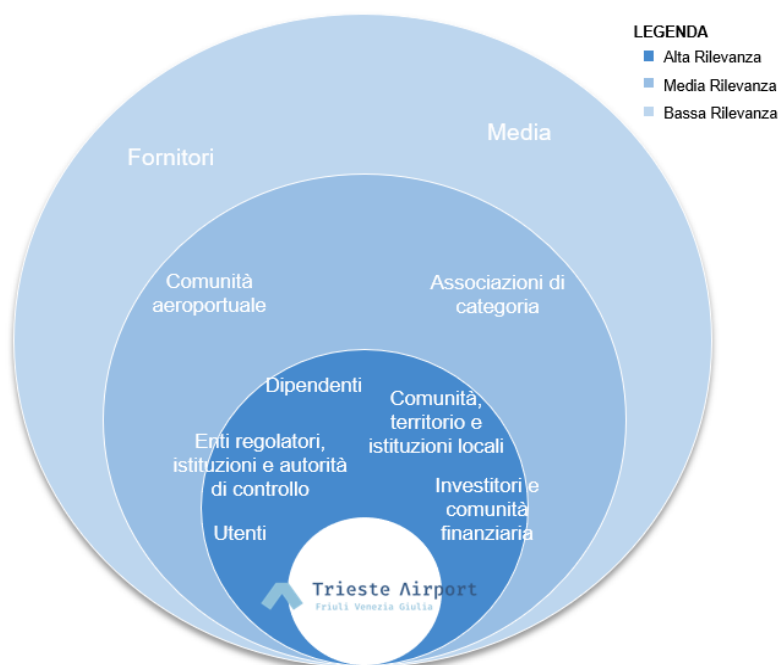
Ai fini della redazione del presente **Bilancio di Sostenibilità**, Trieste Airport ha svolto **un'apposita analisi di materialità**, ossia la rilevazione della **significatività** di un insieme di **impatti** nonché relative tematiche correlate come rilevanti per la sostenibilità economica, sociale, di governance, ambientale e di rispetto dei diritti umani per l'azienda e per i suoi stakeholder.

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;
- 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.

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.



#	Tematica	Descrizione tematica	Stakeholder di riferimento
1	Performance economica, investimenti e sviluppo	Generare valore economico derivante dalle attività di business aiutando la Società, da un lato, a raggiungere obiettivi di performance economica attraverso un costante investimento nello sviluppo delle proprie infrastrutture, dall'altro creando valore da poter distribuire ai propri stakeholder (dipendenti, fornitori, comunità aeroportuale, territorio e istituzioni locali, etc.).	<ul style="list-style-type: none"> • Investitori • Fornitori • Dipendenti • Comunità aeroportuale • Comunità, territorio e istituzioni locali
2	Sviluppo di nuove rotte e connettività territoriale	Ampliare i servizi aziendali tramite il rafforzamento delle rotte esistenti aumentandone la ratio di voli giornalieri con l'obiettivo di creare nuovi itinerari.	<ul style="list-style-type: none"> • Investitori • Comunità aeroportuale • Comunità, territorio • Utenti
3	Customer satisfaction e qualità del servizio	Migliorare il servizio offerto tramite strumenti di feedback, quali ad esempio indagini di customer satisfaction, indirizzati a tutti gli stakeholder pertinenti, per ampliare e rendere la propria offerta più efficiente e di qualità.	<ul style="list-style-type: none"> • Investitori • Comunità aeroportuali • Utenti • Media
4	Efficienza energetica, emissioni e Climate Change	Ottimizzare la gestione delle risorse energetiche tramite attività di monitoraggio e di efficienza energetica, incrementando gli investimenti per una ricerca continua in nuove tecnologie volte alla riduzione dei consumi. Elaborare piani per il contenimento delle emissioni di gas serra tramite anche l'identificazione e l'utilizzo di fonti energetiche alternative.	<ul style="list-style-type: none"> • Enti regolatori, istituzioni e autorità di controllo • Investitori • Comunità aeroportuale • Comunità, territorio e istituzioni locali • Utenti
5	Gestione ambientale	Introdurre programmi per il monitoraggio e la moderazione del rumore aeroportuale. Tutelare la biodiversità in cui è presente l'aeroporto. Ottimizzare l'uso delle risorse idriche la propria impronta ambientale. Favorire pratiche di economia circolare e riciclo.	<ul style="list-style-type: none"> • Enti regolatori, istituzioni • Comunità aeroportuale • Comunità, territorio • Utenti • Associazioni di categoria
6	Health and safety	Adottare le migliori misure di prevenzione e protezione, oltre a quanto richiesto da leggi e regolamenti vigenti, assicurando a tutti i dipendenti e collaboratori un posto di lavoro sicuro in ottica di continuo miglioramento.	<ul style="list-style-type: none"> • Dipendenti • Investitori • Fornitori • Associazioni di categoria
7	Formazione e retention dei talenti	Offrire al personale continue attività di formazione, sia di tipo professionale che trasversale, incrementando le loro conoscenze e migliorando il sistema aziendale. Inoltre, garantire ai propri dipendenti e collaboratori un sistema di welfare e well-being aziendale.	<ul style="list-style-type: none"> • Dipendenti • Investitori • Associazioni di categoria
8	Diversity, equity and inclusion (DEI)	Promuovere diversità e inclusione, anche attraverso politiche, garantendo una pari retribuzione a parità di ruolo e genere. Mettere a disposizione dei propri dipendenti canali di comunicazione per casi di discriminazione e/o corruzione.	<ul style="list-style-type: none"> • Dipendenti • Investitori • Associazioni di categoria
9	Data protection e cybersecurity	Tutelare i diritti e le libertà fondamentali delle persone fisiche, in particolare il diritto alla protezione dei dati personali tramite un robusto e sicuro sistema di gestione dati, al fine di garantirne la protezione e il trattamento contro eventuali data breach e violazioni della privacy.	<ul style="list-style-type: none"> • Investitori • Enti regolatori, istituzioni • Utenti • Dipendenti • Comunità aeroportuale

10	Gestione dei rischi aeroportuali	Adottare dei piani di prevenzione e gestione dei rischi aeroportuali che tengano in considerazione anche di eventuali situazioni atipiche ed eccezionali, oltre ad una periodica revisione delle infrastrutture, anche in ottica di gestione di eventuali emergenze.	<ul style="list-style-type: none"> • Investitori • Enti regolatori, istituzioni • Utenti • Dipendenti • Comunità aeroportuale
11	Etica, integrità e trasparenza	Perseguire obiettivi di business con trasparenza ed integrità rispettando le norme e regolamenti vigenti attraverso strumenti che aiutino la Società a raggiungere tale scopo, come ad esempio la definizione di policy, Codice etico e norme contro la corruzione.	<ul style="list-style-type: none"> • Investitori • Enti regolatori, istituzioni • Utenti • Dipendenti • Comunità aeroportuale • Fornitori
12	Rapporto con le comunità locali	Coinvolgere le comunità locali tramite un continuo dialogo e iniziative di coinvolgimento, al fine di influire in maniera positiva alla crescita della comunità.	<ul style="list-style-type: none"> • Comunità aeroportuale • Comunità, territorio • Media







STAKEHOLDER	STRUMENTI DI RELAZIONE
Investitori	Incontri periodici Bilanci di esercizio
Dipendenti	Codice Etico Programmi di formazione frontale e formazione on line Riunioni periodiche di sicurezza Incontri periodici delle organizzazioni sindacali Bacheche aziendali e Intranet aziendale - Social network
Enti regolatori, istituzioni e autorità di controllo	Partecipazione a tavoli di lavoro, incontri e riunioni Convenzioni, accordi e sviluppo di progetti coordinati Audizioni pubbliche Audit e verifiche ispettive
Comunità locale Territorio e istituzioni locali Media	Collaborazioni culturali e sociali Comitati pubblici - Confronto istituzionale Convenzioni, accordi e sviluppo di progetti coordinati Progetti con scuole e università Sito internet, Social network, Comunicati stampa
Utenti	Campagne di comunicazione e marketing Indagini di soddisfazione - Sondaggi di opinione Reclami e segnalazioni Sito internet - Social network Servizio informazioni
Comunità aeroportuale	Incontri dedicati e diretti Comitato utenti Rendicontazione Analisi di soddisfazione dei passeggeri Campagne marketing
Fornitori e partner Associazioni di categoria	Incontri periodici - Comunicati stampa Sito internet - Social network Campagne marketing - Codice Etico












I temi individuati, collocati all'interno della matrice di materialità, costituiscono le fondamenta per il Bilancio di Sostenibilità di Trieste Airport e per il piano ESG.




I temi di alta rilevanza sia per la Società che per i propri stakeholder, sono i seguenti 7 temi materiali:

Tematiche di alta rilevanza
Performance economica, investimenti e sviluppo dell'infrastruttura
Sviluppo di nuove rotte e connettività territoriale
Customer satisfaction e qualità del servizio
Gestione dei rischi aeroportuali
Etica, integrità e trasparenza
Efficienza energetica, Emissioni e Climate Change
Health and safety

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 (+) negativi (-)	Descrizione impatti Rischi/Opportunità		
		(potenziale /attuale)				
Performance economica, investimenti e sviluppo dell'infrastruttura	SDG 8, 9	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 e attirando nuove economie, rendendo così lo stesso territorio ad alta competitività internazionale.		
		(attuale)				
Sviluppo di nuove rotte e connettività territoriale						
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, ricorrendo a fornitori locali, svolgendo due diligence per il continuo monitoraggio delle performance di sostenibilità dei fornitori chiave, contribuisce allo sviluppo del territorio.		
		(attuale)				
		Impatti reputazionali		L'erogazione di servizi aeroportuali non in linea con le aspettative dell'utenza e dei passeggeri comporta impatti negativi per la società di gestione.		
		(potenziale)				
Efficienza energetica, emissioni e Climate Change	SDG 7, 13	Diminuzione al fine dell'azzeramento delle emissioni GHG dirette (Scope 1) dell'Organizzazione (attuale)		L'Organizzazione, tramite una strategia di azzeramento delle emissioni di GHG (sostituzione del parco auto a diesel/benzina con vetture elettriche, introduzione di pompe di calore nei locali controllati dall'Organizzazione...) azzerare le proprie emissioni dirette di GHG (Scope 1).		
		Emissioni GHG dirette (Scope 1) dell'Organizzazione (attuale)				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 (attuale)				
		Azzeramento delle emissioni GHG indirette (Scope 2) dell'Organizzazione (attuale)				L'Organizzazione provvede ad installare gli impianti a fonte rinnovabile per garantire il fabbisogno (o una parte) energetico aziendale, riducendo fino all'azzeramento delle emissioni GHG (Scope 2) per l'acquisto di energia elettrica.

Tema materiale	SDGs	Impatti	positivi (+) negativi (-)	Descrizione impatti Rischi/Oportunità
		(potenziale /attuale)		
		Emissioni GHG indirette per l'acquisto di energia elettrica (Scope 2) dell'Organizzazione (attuale)		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 (attuale)		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.
		Emissioni GHG indirette (Scope 3) dell'Organizzazione (attuale)		L'organizzazione attraverso lo svolgimento delle proprie attività produce indirettamente emissioni GHG (Scope 3) in atmosfera lungo la propria supply chain.
Gestione ambientale	SDG 6, 11	Acqua recuperata all'interno dei processi (attuale)		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 da eventuali inquinanti accumulati nel processo.
		Emissioni acustiche (attuale)		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 e oltre (attuale)		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 (potenziale)		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 (attuale)		L'Organizzazione, attraverso le proprie politiche e il proprio operato garantisce condizioni di lavoro dignitose ai propri lavoratori.
		Occupazione (potenziale)		Rischio di perdere personale qualificato e di non trovare adeguati sostituti.
Diversity, equity and inclusion (DEI)	SDG 5, 8	Gender diversity (attuale)		L'Organizzazione potrebbe generare un divario di genere nei diversi ruoli dell'organizzazione.
Data protection e cybersecurity	SDG 16	Perdita di dati personali (potenziale)		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.

Tema materiale	SDGs	Impatti	positivi (+)	Descrizione impatti Rischi/Oportunità
		(potenziale /attuale)	negativi (-)	
Gestione dei rischi aeroportuali	SDG 9, 11	Incidenti aeronautici (potenziale)		L'Organizzazione, nella conduzione delle proprie attività, è soggetta a pericoli correlati alle operazioni di volo che afferiscono a potenziali danni a aeromobili, mezzi ed infrastrutture aeroportuali (nei casi più gravi fino alla completa perdita e distruzione) ed a lesioni personali (nei casi più gravi fino al decesso).
Etica, integrità e trasparenza	SDG 16	Non conformità rispetto a leggi e regolamenti (potenziale)		L'Organizzazione, nella conduzione delle proprie attività, è soggetta alla possibilità di violare leggi e/o regolamenti.
Rapporto con le comunità locali	SDG 3, 11	Supporto all'economia locale (attuale)		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.

2.4 Il Piano di Sostenibilità di Trieste Airport

Come abbiamo visto nello scorso anno, a testimonianza dell'impegno della Società in ambito di Sostenibilità, Trieste Airport ha avviato 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.



Figura 3 - 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 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**.

Nel 2023 è stato costituito il Comitato ESG, con il compito di coordinare le varie funzioni aziendali nella definizione del Piano di Sostenibilità, nel monitoraggio e raggiungimento degli obiettivi.

Il piano triennale è in fase di aggiornamento per il prossimo triennio 2026-2028.

Gli impegni fondamentali sono legati ai principi fondamentali che ispirano l'azienda. *Inclusione, Diversità e Uguaglianza*, sono stati rafforzati con la definizione della specifica Politica, con la spinta al ricambio generazionale e con la centralità della formazione. La *promozione del rapporto con la comunità* ha visto l'implementazione di diverse iniziative inerenti all'intermodalità e alle partnership con imprese locali. *La lotta ai cambiamenti climatici* passa attraverso l'elettificazione dei mezzi aeroportuali, la produzione di energia rinnovabile da fotovoltaico e l'efficiamento energetico.

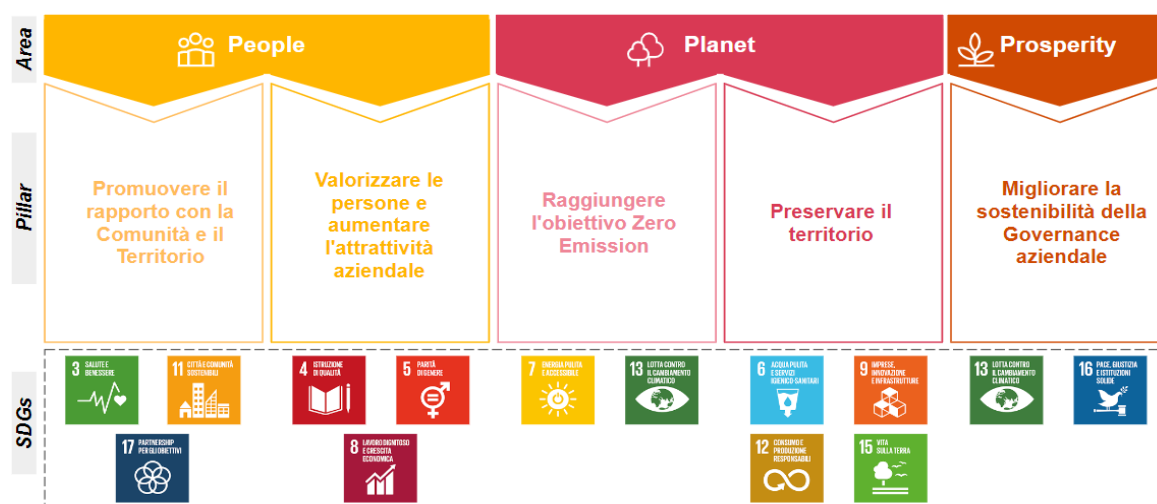


Figura 4 - Pillar di Sostenibilità di Trieste Airport

Il piano prevede obiettivi crescenti negli anni futuri, tra i quali è focus centrale la riduzione delle emissioni di gas climalteranti. Nel 2024 aeroporto ha raggiunto la certificazione ACA Level 3 con un carbon management plan di riduzione delle emissioni al 2026. Per l'anno 2025 è in corso di certificazione il piano Net Zero delle emissioni Scope 1 e Scope 2 al 2028, con il raggiungimento ACA Level 4.

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.

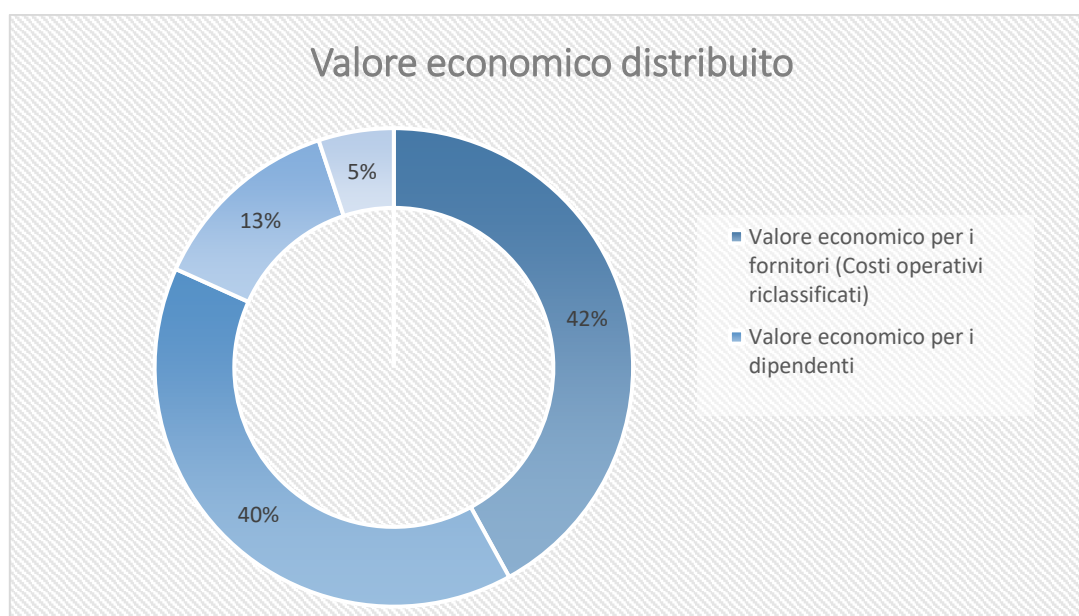
Le linee strategiche di intervento per il futuro riguardano, soprattutto, il miglioramento delle infrastrutture di volo e, attraverso l'attuazione del Piano delle Manutenzioni Straordinarie, la conservazione ed il miglioramento di infrastrutture ed impianti esistenti di particolare importanza nelle attività 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 la sostituzione di mezzi di rampa a combustione termica con analoghi veicoli a trazione elettrica e l'adeguamento tecnologico di impianti e sistemi IT.

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.

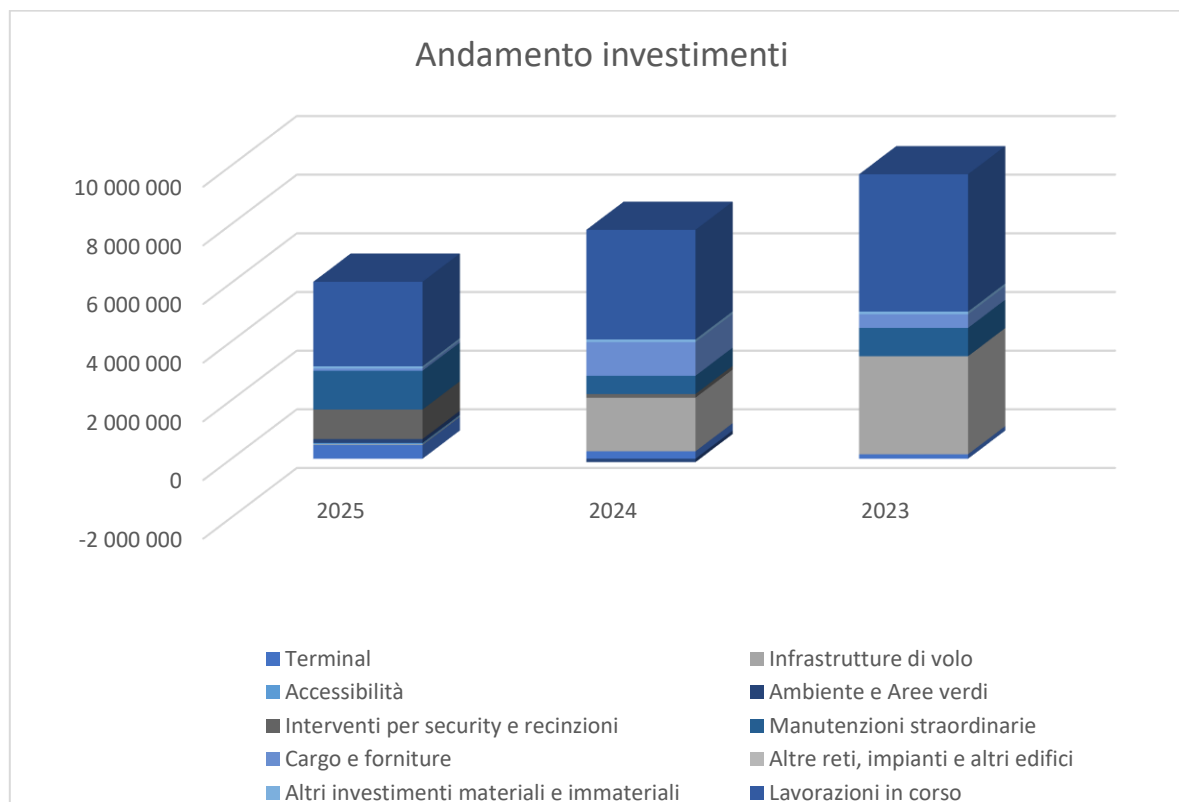
L'entità e la destinazione del Valore economico distribuito forniscono quindi un significativo ordine di grandezza del beneficio sociale che Trieste Airport concorre a far percepire ai suoi stakeholders e al territorio.

Determinazione del Valore economico direttamente generato e distribuito	2025	2024 ¹⁶	2023
Ricavi d'esercizio	15.907.418 €	14.994.675 €	16.961.127 €
Altri ricavi	8.242.181 €	7.227.636 €	6.998.071 €
Proventi finanziari e interessi	192.553 €	339.316 €	217.005 €
Valore economico direttamente Generato	24.342.152 €	22.561.627 €	24.176.203 €
Valore economico per i fornitori (Costi operativi riclassificati)	7.288.325 €	6.428.150 €	12.047.041 €
Valore economico per i dipendenti	6.952.106 €	6.085.173 €	5.503.259 €
Valore economico per la Pubblica Amministrazione	1.976.081 €	2.016.116 €	1.032.830 €
Valore economico per gli azionisti	- €	- €	- €
Valore economico per i finanziatori	175.802 €	778.861 €	356.201 €
Valore economico per la collettività	- €	- €	- €
Determinazione del Valore economico direttamente generato e distribuito	2025	2024	2023
Valore economico distribuito	16.392.314 €	15.308.300 €	18.939.331 €
Ammortamenti, svalutazioni e rettifiche	3.081.391 €	2.482.160 €	2.042.677 €
Risultato d'esercizio destinato a riserve	4.868.447 €	4.771.168 €	3.194.194 €
Valore economico trattenuto	7.949.838 €	7.253.327 €	5.236.871 €



¹⁶ Ai fini della comparazione dei valori con il periodo precedente, il bilancio al 31 dicembre 2024 è stato riesposto al fine di accogliere le novità introdotte dal OIC 34 "ricavi", che trova la sua prima applicazione per la Società con il bilancio iniziante il 1 gennaio 2025. Nello specifico, in virtù di quanto previsto al paragrafo 9 del documento sopra citato si è provveduto ad effettuare il raggruppamento dei contratti per quanto concerne i servizi di sviluppo traffico (incluso spese per marketing ex L.R. 12/2010) con le compagnie aeree, portando tali costi a diretta riduzione dei ricavi "aviation" (Ricavi di esercizio).

Con particolare riferimento agli investimenti effettuati da Trieste Airport, nel corso del triennio 2023-2025, va preliminarmente sottolineato che l'annualità 2023, caratterizzata da un basso volume di investimenti rientrava ancora nel post-periodo pandemico nel quale a seguito degli effetti dell'emergenza sanitaria 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 aveva 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 avevano impatto sui livelli di sicurezza ed operatività dello scalo.



Nel triennio 2023 - 2025 dunque la Società si è impegnata per recuperare gli investimenti e i progetti che erano stati pianificati nel Piano Quadriennale degli Interventi 2020-2023, redatto nel 2019, ma che a fronte della situazione macroeconomica, geopolitica e sanitaria in cui si è trovata ad operare non ha potuto compiere con le tempistiche prefissate. La revisione della pianificazione complessiva nel medio / lungo periodo non è mutata, ma sono state rivalutate le priorità e le capacità di effettiva realizzazione e quindi è stato previsto lo slittamento di alcuni interventi al quadriennio 2024-2027. Il 30/06/2023 la Società aveva presentato a E.N.A.C. la documentazione propedeutica alla sottoscrizione del Contratto di Programma relativamente al quadriennio 2024-2027 avendo ottenuto parere positivo da E.N.A.C. con nota prot. n. 0139065-P del 24/10/2023. L'aumento del traffico generato soprattutto dalla decisione della compagnia Ryanair di istituire una base operativa presso lo scalo di Trieste, dove tra il 2024 e il 2025 sono stati basati due aeromobili, ha avuto l'effetto di creare nuove necessità di interventi infrastrutturali legati alla nuova dimensione di traffico gestito, e una conseguente richiesta di revisione del Piano Quadriennale degli Investimenti. La revisione del PQI è stata proposta a E.N.A.C. il 25/03/2025 e ha ottenuto parere favorevole dalla stessa E.N.A.C. con nota prot. n. 0103656-P del 18/07/2025. Nel 2025 quindi sono state rideterminate le necessità e le priorità principalmente legate ad ottimizzazioni e miglioramenti funzionali nel terminal e degli impianti ad esso collegati. Nel corso dell'esercizio appena concluso sono state realizzate opere ed acquisti relativi a investimenti per complessivi 9,1 milioni di euro, di cui 3,2 milioni di euro coperti da fondi pubblici regionali / nazionali.

La maggior parte degli interventi ha riguardato soprattutto il terminal per interventi di manutenzione straordinaria sia di natura edile che impiantistica al fine di ottimizzare la gestione dei flussi, migliorare l'efficienza e il comfort dei servizi offerti all'utenza. Va segnalata la realizzazione della nuova tettoia adibita a ricovero e ricarica dei nuovi mezzi elettrici di rampa (che hanno sostituito pressoché integralmente i vecchi mezzi con propulsione termica). Tra gli interventi contribuiti da fondi regionali va segnalato l'Accordo di Programma con la Regione Friuli Venezia Giulia per lo sviluppo della mobilità ciclistica nell'area afferente al polo intermodale di Trieste Airport; l'intervento di gestione della viabilità è stato programmato all'interno di un più ampio progetto regionale, al fine di dar seguito alla forte spinta della mobilità sostenibile e prevede la realizzazione del tratto di pista ciclabile fronte aeroporto, le modifiche alla viabilità di accesso aeroportuale della SS14, la rivisitazione dei parcheggi e della viabilità fronte aerostazione interno al sedime aeroportuale e lo scavalco della SS14 con ascensori adatti ai ciclisti.

3.2I 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 trimestrale in riferimento a quanto previsto dalle Circolari ENAC GEN06 e GEN02B (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.

Le rilevazioni di customer satisfaction e qualità del servizio avvengono con il supporto di una società terza, mediante osservazioni sul campo ed interviste di customer satisfaction ai passeggeri in partenza.

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	2025	2024	2023
Tempi di riconsegna dell'ultimo bagaglio dal block on	minuti	20'10"	20'11"	20'49"
Percezione sulla regolarità e puntualità dei servizi ricevuti in aeroporto	%	99,6%	99,7%	96,0%
Percezione sulla professionalità del personale (info point e security)	%	99,7%	99,4%	97,4%
Tempo di attesa al check-in	minuti	full service: 6'38"; charter/low cost: 5'144"	full service: 8'12"; charter/low cost: 8'13"	full service: 9'30"; charter/low cost: 14'16"
Percezione del tempo di attesa al check-in	%	99,1%	99,2%	95,9%
Tempo di attesa ai controlli di sicurezza	minuti	4'08"	6'02"	5'15"
Numero totale dei reclami ¹⁷	n.	18	27	11

¹⁷ Si segnala che sono conteggiate tutte le segnalazioni pervenute in forma scritta, prescindendo dalle responsabilità su quanto evidenziato.

Tempi medi di risposta ai reclami della clientela ¹⁸	gg.	11	12	23
---	-----	----	----	----

Il Piano Quadriennale degli Investimenti 2024-2027 recepisce l'intervento di ottimizzazione della viabilità, già indicato nel piano 2020-2023, con specifico riferimento al tema dell'accessibilità dell'aerostazione. Tale progetto è stato appaltato nel 2025 e la realizzazione sarà ultimata nel 2026.

Con specifico riferimento al tema dell'accessibilità aeroportuale, nel corso dell'ultimo triennio sono stati svolti, conformemente all'operatività, i percorsi formativi al personale in tema di disabilità, anche con la formazione di nuovi addetti.

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	2025	2024	2023
Richieste di assistenza per passeggeri PRM attivate nell'anno	7304 assistenze, di cui il 93% prenotate e il 7% non prenotate	5484 assistenze, di cui il 92% prenotate e l'8% non prenotate	3887 assistenze, di cui 89% prenotate e 11% non prenotate
Indagine trimestrale sulla soddisfazione dei passeggeri che usufruiscono del servizio PRM ¹⁹	100% soddisfatti dell'efficacia dell'assistenza PRM	100% soddisfatti dell'efficacia dell'assistenza PRM	100% soddisfatti dell'efficacia dell'assistenza PRM

Inoltre, in aggiunta al consolidato processo di redazione e pubblicazione della Carta dei Servizi, la Società ha aderito al **programma Airport Service Quality - Departures Main Survey di ACI** (Airports council International), che prevede una rilevazione supplementare di customer satisfaction su base trimestrale.

3.3 La nostra capillarità sul territorio italiano

Lo **sviluppo di nuove rotte e della connettività territoriale** è estremamente rilevante per la Società, rappresenta uno degli **elementi cardine della mission aziendale**, che si prefigge, per l'appunto, l'ampliamento del network 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

¹⁸ Ossia i giorni medi intercorsi tra la ricezione del reclamo e la relativa risposta alla clientela.

¹⁹ 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.

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 da alcune aree dell'Europa Orientale

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**.

Come già negli anni precedenti, anche nel corso del 2025, Trieste Airport ha perseguito l'ampliamento del network e delle destinazioni servite attraverso la creazione di partnership con player di rilievo 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.

L'esempio più rilevante è la **partnership con Ryanair**: iniziata con la stagione estiva IATA 2023, in cui sono state aperte due nuove rotte, essa si è ulteriormente rafforzata con l'apertura della base operativa del vettore, che ha basato un aereo a Trieste a partire dalla IATA Summer 2024 e ne ha aggiunto un secondo dalla IATA Summer 2025 permettendo il rafforzamento ulteriore del network (più frequenze sui voli già esistenti) e l'apertura di nuove rotte, con ottime prospettive di crescita anche negli anni a venire.

Tuttavia, lo sviluppo del network può ancora essere migliorato. Con tale obiettivo Aeroporto FVG S.p.A. dovrà nei prossimi anni garantire servizi ai passeggeri in linea con i migliori standard di sicurezza e qualità. 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 un'ancor maggiore sinergia con l'ente regionale di promozione turistica, al fine di poter presentare, non solo a Ryanair, divenuto vettore di riferimento, ma anche ad altre compagnie aeree dei business case che siano non solo come espressioni dell'aeroporto, ma espressioni coordinate del territorio, nel suo insieme, come parte di un progetto di sviluppo di rotte e marketing territoriale.

Dopo gli ottimi risultati del 2023 e 2024 anno in cui si è superato per la prima volta il milione di passeggeri) il **traffico dello scalo** ha continuato a crescere anche nel 2025 (+25,2%), raggiungendo la nuova **cifra record di 1.651.703 passeggeri**.

Numero totale di passeggeri nell'anno, suddivisi fra passeggeri di voli internazionali e nazionali e suddivisi fra origine-destinazione, transito diretto e transito indiretto.

2025	Passeggeri ²⁰	Voli nazionali	Voli internazionali	Totale
	<i>In arrivo</i>	436.249	386.265	822.514
	<i>In partenza</i>	443.181	385.269	828.450
	Totale	879.430	771.534	1.650.964
2024	<i>In arrivo</i>	371.737	285.205	656.942
	<i>In partenza</i>	375.849	286.128	661.977
	Totale	747.586	571.333	1.318.919
2023	<i>In arrivo</i>	290.441	174.134	464.575
	<i>In partenza</i>	293.579	173.948	467.527
	Totale	584.020	348.082	932.102

Passeggeri (totale)	Origine e destinazione	Transito diretto ²¹	Transito indiretto ²²
2025	1.650.964	739	-
2024	1.318.919	861	-
2023	932.102	665	-

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

2025					
Voli Passeggeri ²³	Scopi commerciali	Scopi non commerciali	Nazionali	Internazionali	Totale
<i>In arrivo</i>	6.210	111	3.533	2.788	6.321
<i>In partenza</i>	6.203	118	3.539	2.782	6.321
Voli Merci	Scopi commerciali	Scopi non commerciali	Nazionali	Internazionali	Totale
<i>In arrivo</i>	-	-	-	-	-
<i>In partenza</i>	-	-	-	-	-
Voli aviazione commerciale	Scopi commerciali	Scopi non commerciali	Nazionali	Internazionali	Totale
<i>In arrivo</i>	6.210	111	3.533	2.788	6.321

²⁰ I dati includono i passeggeri dell'aviazione generale.

²¹ Passeggeri che arrivano in aeroporto e continuano il proprio viaggio sullo stesso aereo

²² Passeggeri che arrivano in aeroporto e continuano il proprio viaggio cambiando aereo

²³ I dati non includono i voli dell'aviazione generale.

In partenza	6.203	118	3.539	2.782	6.321
Voli aviazione generale	Generale	Di Stato	Nazionali	Internazionali	Totale
In arrivo	811	128	427	512	939
In partenza	814	128	425	517	942

2024					
Voli Passeggeri ²⁴	Scopi commerciali	Scopi non commerciali	Nazionali	Internazionali	Totale
In arrivo	5 241	151	3 245	2 147	5 392
In partenza	5 240	149	3 241	2 148	5 389
Voli Merci	Scopi commerciali	Scopi non commerciali	Nazionali	Internazionali	Totale
In arrivo	-	-	-	-	-
In partenza	1	-	-	1	1
Voli aviazione commerciale	Scopi commerciali	Scopi non commerciali	Nazionali	Internazionali	Totale
In arrivo	5.241	151	3.245	2.147	5.392
In partenza	5.241	149	3.241	2.149	5.390
Voli aviazione generale	Generale	Di Stato	Nazionali	Internazionali	Totale
In arrivo	788	181	489	480	969
In partenza	790	181	487	484	971

2023					
Voli Passeggeri ²⁵	Scopi commerciali	Scopi non commerciali	Nazionali	Internazionali	Totale
In arrivo	3.834	112	2.488	1.472	3.960
In partenza	3.854	104	2.488	1.470	3.958
Voli Merci	Scopi commerciali	Scopi non commerciali	Nazionali	Internazionali	Totale
In arrivo	-	-	-	-	-
In partenza	1	-	-	1	1
Voli aviazione commerciale	Scopi commerciali	Scopi non commerciali	Nazionali	Internazionali	Totale
In arrivo	3.834	112	2.488	1.472	3.960
In partenza	3.855	104	2.488	1.471	3.959
Voli aviazione generale	Generale	Di Stato	Nazionali	Internazionali	Totale
In arrivo	738	129	394	473	867
In partenza	738	129	397	470	867

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 fanno scalo sono operati da vettori che non prevedono il trasporto di merce aerea (ossia le low-cost) o che spesso utilizzano aerei a bassa capacità di stiva (ossia i regional jet). Una parte dei volumi cargo gestito sono poi trasportati da servizi

²⁴ I dati non includono i voli dell'aviazione generale.

²⁵ I dati non includono i voli dell'aviazione generale.

“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

2025				
	UdM	Voli per sole merci	Voli per passeggeri	Totale
Merci in arrivo	ton	-	7,73	7,73
Merci in partenza	ton	-	1,41	1,41

2024				
	UdM	Voli per sole merci	Voli per passeggeri	Totale
Merci in arrivo	ton	-	13,44	13,44
Merci in partenza	ton	22,65	77,39	100,04

2023				
	UdM	Voli per sole merci	Voli per passeggeri	Totale
Merci in arrivo	ton	-	12,46	12,46
Merci in partenza	ton	84,48	81,10	165,58

3.4 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.

L'aeroporto ha aderito a Noemix, 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 CO²**, riducendo l’inquinamento atmosferico causato dai veicoli a motore.

L’**intermodalità**, è ormai parte integrante della realtà di Trieste Airport, dov’è operativo da alcuni anni un vero e proprio polo intermodale, dov’è attiva **la fermata ferroviaria "Trieste Airport Ronchi dei Legionari"** sulla linea Trieste-Venezia e Trieste-Udine (via Cervignano del Friuli). Detta linea ferroviaria oltre alla direttrice principale Trieste-Venezia, estende i collegamenti ferroviari diretti con Udine, Tarvisio e Lubiana e, con un solo cambio, con Gorizia e Pordenone, di fatto garantendo un puntuale ed efficace collegamento del bacino di utenza aeroportuale con l'Aeroporto. 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, anche con agevolazioni tariffarie al fine di agevolare i viaggiatori pendolari, mentre i residenti a Ronchi dei Legionari, i residenti possono accedere gratuitamente all’area parcheggio per poter utilizzare il sistema integrato di trasporto pubblico proposto dal polo intermodale.

Nel suo ruolo di snodo intermodale del Friuli-Venezia Giulia, Trieste Airport è anche protagonista dell’Accordo di Programma sulla mobilità sostenibile locale. Nel 2025 è stato appaltato l’intervento per la realizzazione di una ciclovia con snodo in aeroporto, nell’interesse dei cittadini dei territori dell’intera Regione, che finanzia il progetto. I lavori del primo lotto sono in completamento. 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.

3.5I 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, portavoce e vetrina del territorio in cui opera. Tale approccio è particolarmente notato e gradito dai vettori, 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 di gestione si fa promotrice 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 che connette la regione con il mondo.

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 stakeholder.

Nell'anno 2025, in linea con l'aumento del traffico passeggeri ed il maggior utilizzo di tutti i servizi proposti dall'aeroporto, la società di gestione ha organizzato e promosso numerose iniziative territoriali e attivato nuove convenzioni e **partnership esterne di co-marketing** presso il terminal e presso gli spazi messi a disposizione da associazioni sportive ed organizzatori di eventi.

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.

Nel 2024 l'organizzazione ha attivato azioni di **co-marketing** promuovendo eventi sportivi di respiro internazionale organizzati in regione, attraverso l'esposizione di pubblicità di eventi sportivi quali la regata velica **Barcolana**, la maratona **Unesco Mytho Run**, la **Corsa dei Castelli di Trieste** e i campionati di calcio giovanili mondiali de il **Torneo delle Nazioni**.

In ambito sportivo, a livello di territorio comunale, i dipendenti della società di gestione hanno inoltre partecipato attivamente iscrivendo una squadra al campionato di Curling Bisiac 2025, il torneo di curling amatoriale organizzato dall'associazione dei commercianti di Ronchi dei Legionari; un'attività all'insegna del benessere e dell'armonia tra dipendenti aziendali.

Durante tutto l'arco dell'anno si sono susseguite le esposizioni di mostre fotografiche, pittoriche e artistiche di artisti regionali presso lo **spazio espositivo "F.Lauri"** al primo piano del terminal, spazio messo a disposizione dalla società di gestione a titolo gratuito per promuovere l'esposizione di realtà artistiche e culturali del territorio al pubblico internazionale dei passeggeri aeroportuali. Durante l'anno 2025 Trieste Airport ha collaborato con il Comune di Ronchi dei Legionari e la Biblioteca civica del Comune riservando parte dell'area espositiva "F.Lauri" al primo piano del terminal per le attività di promozione del territorio e dell'evento europeo "GO!2025 Gorizia e Nova Gorica Capitale della Cultura" ospitando numerosi eventi culturali ed esibizioni. Nello specifico il 23 marzo 2025 è stata organizzata una performance di arte e danza in occasione della mostra "Confini liquidi danza e arte" esposta per tutta la primavera 2025. Il 09 maggio 2025 Trieste Airport ha ospitato il workshop finale di confronto tra le parti relativo al progetto "TPE The Passenger Experience", finanziato dall'Unione Europea nell'ambito del Programma Interreg VI-A Italia-Slovenia 2021-2027. La mostra espositiva The passenger Experience è stata esposta per tutta la stagione estiva ed autunnale presso il primo piano del terminal aeroportuale. Il 16 dicembre 2025 Trieste Airport ha concesso i propri spazi del polo intermodale al progetto comunale denominato "Ronchi Giovani 2025", vincitore del bando sulle iniziative in ambito culturale a favore dei giovani per l'anno 2024 e 2025.

Tra le molteplici attività, inserite nel progetto e svolte a favore dei giovani, sono stati realizzati presso il polo intermodale anche 3 video clips con giovanissimi danzatori per la promozione del territorio.

La promozione culturale 2025 ha consolidato anche la scena musicale regionale: la società di gestione ha organizzato, in occasione della Giornata Internazionale della **Festa Internazionale della Musica** e in collaborazione con l'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile ed Assaeroporti, un flashmob musicale coinvolgendo gli utenti aeroportuali ed i passeggeri in arrivo grazie alla partecipazione di artisti del Piccolo Opera Festival Friuli Venezia Giulia: nell'anno dedicato ai "Mestieri nel Mondo della Musica" abbiamo festeggiato la nascita del GO! Borderless Opera Lab, un'accademia transfrontaliera per le professioni del teatro musicale fondata a Gorizia da Piccolo Opera Festival nell'ottobre 2024. Gli allievi di GO! Borderless Opera Lab si sono esibiti in Aeroporto con una dei brani più belli mai scritto per dei viaggiatori a firma del genio di Salisburgo, Wolfgang Amadeus Mozart.

Al primo piano del terminal presso la zona lounge bar, continua ad essere messo a disposizione di passeggeri ed utenti il punto di **book sharing**, gestito in collaborazione con l'associazione culturale Leali delle notizie appartenente all'albo delle associazioni del Comune di Ronchi dei Legionari e organizzatrice del Festival del Giornalismo per il quale Trieste Airport si propone sempre come partner patrocinante per eventi, conferenze ed esposizioni organizzate presso il territorio del Comune di Ronchi dei Legionari.

Nel 2025 è stato possibile pianificare, durante i diversi periodi dell'anno, **visite guidate** della struttura aeroportuale in collaborazione con scuole d'infanzia, scuole primarie e secondarie. La società di gestione aeroportuale, in capo all'ufficio commerciale, ha organizzato e gestito durante il periodo dell'anno scolastico 2024/2025 e 2025/2026 le visite d'istruzione dedicate agli istituti scolastici, ospitando alunni ed insegnanti. Per le scuole d'infanzia e le scuole primarie gli alunni facenti parte di diversi istituti della provincia di Gorizia, Trieste e Udine, hanno potuto visitare l'infrastruttura del terminal e del polo intermodale entrando in contatto con il mondo dei mezzi di trasporto; gli istituti secondari di secondo grado, oltre alla visita dell'infrastruttura, sono entrati in contatto con i dipendenti della società di gestione impiegati presso diversi reparti aeroportuali, al fine di comprendere al meglio le dinamiche turistiche e operative del mondo dell'aviazione.

In collaborazione con gli stakeholder territoriali, l'organizzazione ha rinnovato le **convenzioni riservate alle associazioni di categoria** quali Confindustria, Confapi, Università degli Studi di Udine e Confartigianato frequenti utilizzatori dell'aeroporto, al fine di fornire i migliori servizi aeroportuali in

forma agevolata. Nel 2025 è proseguita la consolidata 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, veicolazione delle eccellenze turistiche della nostra regione ai vettori aerei che operano sullo scalo, organizzazione in partnership di eventi all'estero svolti in location selezionate presso le destinazioni connesse a Trieste Airport. Nel 2025, la società di gestione si è infatti fatta promotrice della partnership tra i produttori di prodotti tipici regionali della Regione Friuli Venezia Giulia ed i titolari della subconcessione Food and beverage aeroportuale implementando l'introduzione di aziende interessate alla vendita dei loro prodotti presso il market shop presente presso l'area imbarchi i prodotti tipici del nostro territorio consentendo ai passeggeri in partenza la possibilità di acquisto di prodotti a marchio IO SONO FVG. In occasione dell'inaugurazione di **"Go! 2025 Nova Gorica e Gorizia Capitale Europea della cultura 2025"** Trieste Airport assieme al Comune di Ronchi dei Legionari ed alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia si è fatto promotore delle iniziative del territorio appartenente alla provincia Gorizia, ospitando ulteriori iniziative di esposizione mostre, attività di accoglienza ospiti e promozione del territorio.

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.

4. La cura delle nostre persone

4.1 Tutela della salute e della sicurezza

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

AFVG a tal fine supporta lo sviluppo di un Safety Management System, 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 vi è quindi il mantenimento del Safety Management System e la gap analysis propedeutica all'implementazione della certificazione 45.001 finalizzata allo sviluppo 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 sviluppato 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, in un contesto procedurale standardizzato. 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**²⁶ 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 Competente²⁷ 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

²⁶ 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.

²⁷ Il Medico Competente è inserito in una primaria organizzazione specializzata nella medicina del lavoro che lo supporta per gli aspetti organizzativi e logistici

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:

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

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.

Infortuni dipendenti	2025		2024		2023	
	N.	tasso	N.	tasso	N.	tasso
Numero di ore lavorate ²⁸	199684		183707		157933	

²⁸ 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 presenze viene stimato ad un valore standard.

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	7	35,06	3	16,33	4	25,33

Gli infortuni rilevati nel 2025 sono direttamente correlati a processi aziendali, a cui sono seguite azioni di mitigazione. Con riferimento specifico agli infortuni sul lavoro, per cui viene eseguita un'analisi di RSPP secondo la specifica procedura aziendale. 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

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 e quelli dedicati ai formatori/assessor interni;
- **“tecnica-professionale”**, 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”** alche comprende tutta la formazione di cui al D. Lgs. 81/08;
- **“prodotto”**, 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, e di Business Intelligence;
- **“compliance”** comprende i corsi correlati alla conformità dell'organizzazione a leggi o regolamenti specifici, Al proprio interno vi sono confluiti i corsi GDPR, D. Lgs. 231/01, i corsi di formazione introduttivi alla normativa in ambito fiscale, ambiente e ESG.

Nel 2025 continua il costante aumento delle ore di formazione, trainato da inserimento di nuovo personale, aumento dei voli e diversificazione dei Vettori operanti e legato all'up-skilling generale di tutto il personale in forza. Non ultimo, l'importante modifica del parco mezzi con attrezzature elettriche, ha comportato la necessità di formare lo staff operante in piazzale sulle attrezzature elettriche.

Non si tratta dunque solo di nuovo staff da formare, ma anche di un aumento delle competenze dell'intero staff. L'aumento delle ore dedicate alla formazione si concentra infatti soprattutto nelle categorie “impiegati” ed “operai”, per la necessità di soddisfare i requisiti per le operazioni di handling. Anche nel 2025, la formazione “prodotto” è quella che assorbe la maggior parte delle ore, visto anche l'incoraggiamento dell'azienda alla formazione continua e ad alcune misure per la valutazione/autovalutazione del mantenimento delle competenze. Il sistema dei *Proficiency Check*, già attivato negli anni scorsi, assume un carattere sempre più pregnante.

Sono stati organizzati percorsi altamente specializzati in informatica, per agevolare, guidare e sostenere la doppia transizione digitale e green che l'Azienda intende perseguire.

Nell'ambito del programma di sviluppo e sensibilizzazione del personale, viene ripetuta la formazione sul defibrillatore. L'attività, molto gradita dal personale per la tematica importante e per le positive ricadute anche in ambito sociale e della cerchia relazionale, vede coinvolta la quasi totalità del personale.

SISTEMI

La Direzione continua con impegno, *commitment* e *sponsorship* al sistema di gestione della formazione, in stretta e diretta connessione con il business, le strategie e l'operatività aziendali.

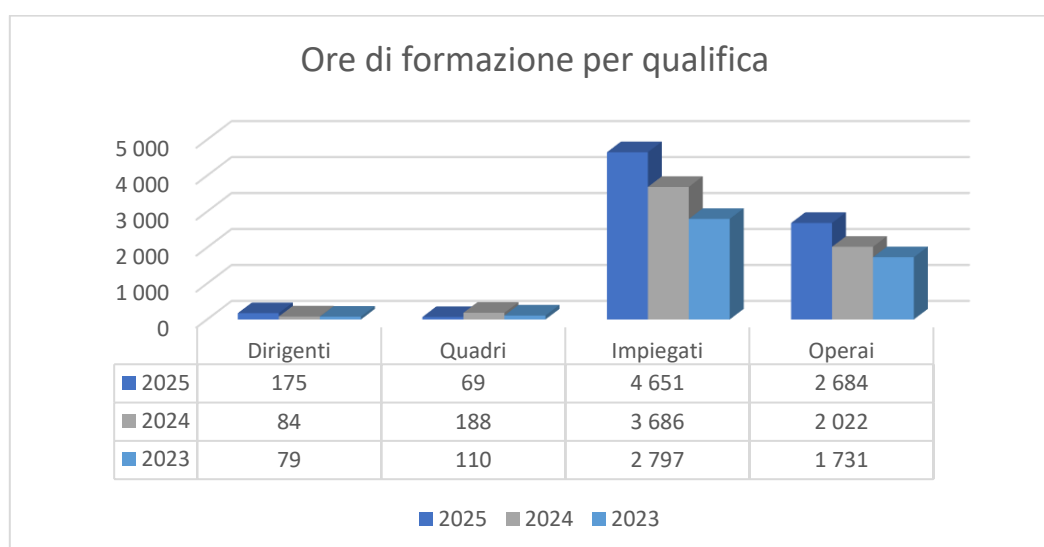
La struttura Utilizza la piattaforma Moodle per l'erogazione di corsi di formazione e la registrazione della formazione avvenuta al di fuori della piattaforma, I dati, analizzati e riassunti con Power Bi, saranno a breve oggetto di reportistiche calendarizzate ed inviate automaticamente ai responsabili delle diverse funzioni aziendali e degli enti che a qualsiasi titolo beneficiano della formazione erogata dalla Società.

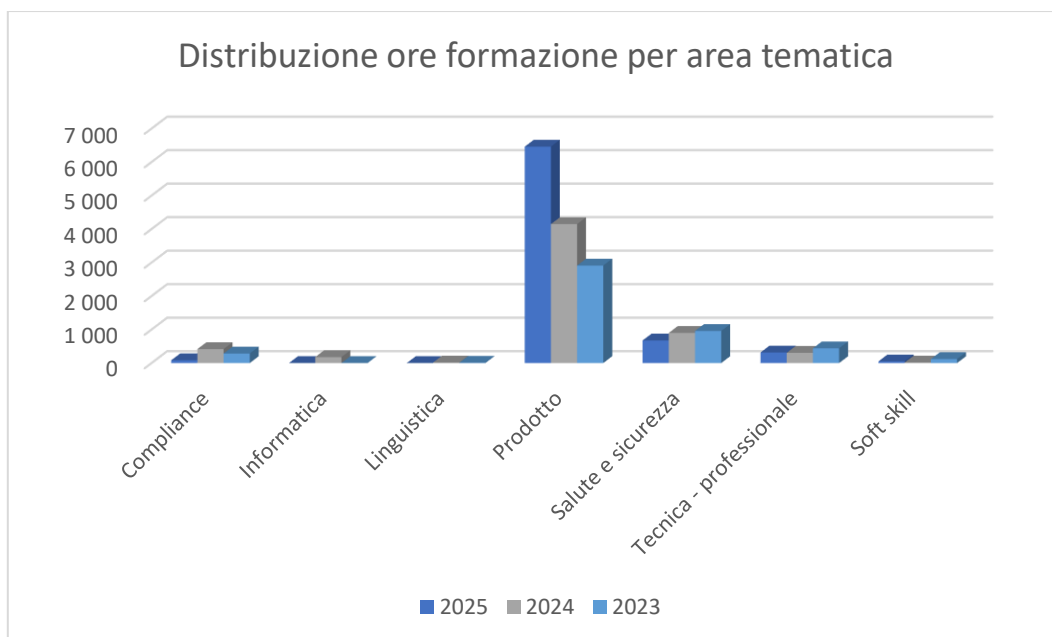
La piattaforma aziendale continua a dimostrare la propria utilità, dando l'opportunità di formare ed aggiornare il personale in un contesto, quello del 2024 connotato da un traffico intenso e da fasce orarie sempre più congestionate. La stessa piattaforma ha inoltre consentito di avviare e sostenere il percorso formativo del nuovo staff. Continua dunque il percorso verso una Accademy aziendale, che colga con immediatezza i bisogni strategici dell'organizzazione e che li trasponga in un sistema formativo capace di sostenerli. Le partnership esterne saranno utilizzate ove non esistano specifiche competenze in azienda, mentre il management sarà coinvolto attivamente nel processo formativo anche come trainer, per formazione mirata sul ruolo ed i processi.

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	2025			2024			2023		
		Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Dirigenti	Ore	44	-	21	21	-	21	26	-	25
Quadri	Ore	17	-	47	61	4	47	33	11	28
Impiegati	Ore	67	75	54	63	49	54	50	45	47
Operai	Ore	67	-	52	52	28	52	48	0	47
Totale	Ore	63	75	52	55	47	52	47	43	46

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.





FORMAZIONE PER I NON DIPENDENTI

La formazione dei non dipendenti, ha subito un'impennata, dovuta alle necessità formative connesse all'assunzione di nuovo staff nella controllata AFVG Security ed alle necessità di formare il personale dei Vigili del Fuoco. Per la prima volta, compaiono ore per personale somministrato.

Ore di formazione per i non dipendenti	UdM	2025			2024			2023		
		Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
<i>Collaboratori</i>	ore	-	-	-	7	80	87	-	-	-
<i>Somministrati</i>	ore	-	-	-	218	0	218	-	-	-
<i>Controllata AFVG SEC</i>	ore	1 462	1 105	2 567	1179	1244	2423	1.207	863	2.069
<i>Enti di Stato, Sub concessionari, personale appalto</i>	ore	1 822	86	1 908	1640	152	1792	990	39	1.029
Totale	ore	3 284	1 191	4 475	3044	1475	4519	2.197	901	3.098

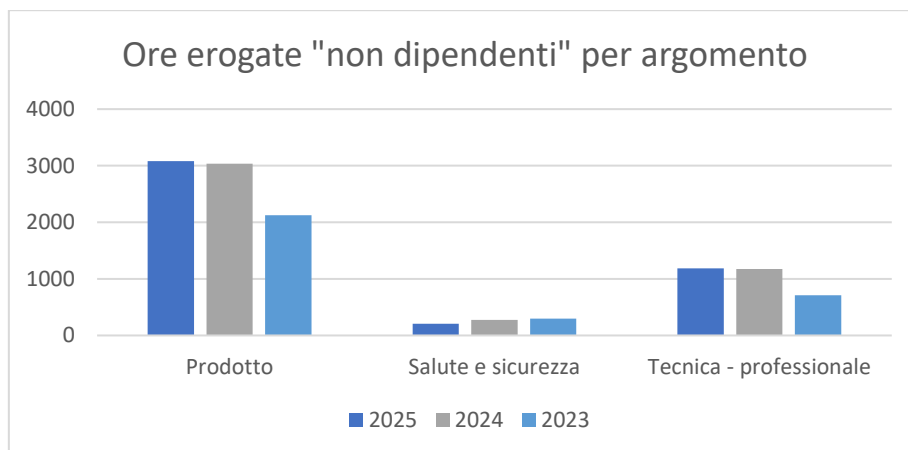
Di seguito si riportano le ore medie di formazione erogate per non dipendente.

Ore medie annue di formazione per non dipendente ²⁹	UdM	2025			2024			2023		
		Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
<i>Collaboratori</i>	ore	-	-	-	7	80	44	-	-	-
<i>Somministrati</i>	ore	-	-	-	109	-	109	-	-	-
<i>Controllata AFVG SEC</i>	ore	104	55	76	84	83	84	101	72	86

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

²⁹ Le ore medie per formazione per non dipendente possono essere identificate solo per la controllata AFVG Security S.r.l.; per le altre aziende o Enti, non conoscendo il numero di dipendenti, i dati non sono disponibili.

- per 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, dei consueti corsi legati alla alla Safety, e dall'altra dei nuovi percorsi formativi dei Vigili del Fuoco, per il conseguimento della patente aeroportuale e per la circolazione in area di manovra.



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.

Dopo che nello scorso esercizio era stata definita una specifica Politica per inclusione e diversità, nel corso del 2025, prendendo a riferimento le best practice in tema di sostenibilità sociale, è stato finalizzato l'obiettivo della creazione del gruppo di lavoro per la diversity & inclusion e sono state effettuate analisi e incontri con gli stakeholders interni per un miglioramento e la gestione del clima aziendale.

Sempre in ambito di gestione del personale e di organizzazione aziendale, al fine di allineare l'organico ai livelli di passeggeri e aeromobili gestiti nel corso dell'esercizio, la Società ha effettuato numerose assunzioni, che hanno riguardato soprattutto le aree operative ma anche quelle di staff. L'età media dei nuovi assunti, sotto i 30 anni, ha contribuito all'abbassamento complessivo dell'età media del personale in organico dando una spinta decisiva al progetto di cambio generazionale avviato negli

scorsi esercizi. Per facilitare l'incontro tra l'impresa e i giovani del territorio, a dicembre 2025 è stato realizzato il secondo Recruiting Day di Trieste Airport, all'interno del terminal passeggeri. È stata l'occasione, da un lato per l'azienda di presentarsi ai candidati illustrando la propria attività e incontrarli in approfonditi incontri conoscitivi, dall'altro per i candidati di sperimentarsi in colloqui di selezione con i responsabili HR e di funzioni operative. Il risultato è stato eccellente, durante la giornata sono stati raccolti oltre 200 curriculum vitae e realizzate più di 80 interviste con i candidati interessati soprattutto a lavorare nelle aree di Assistenza Passeggeri, Assistenza Aeromobili, Security, Centro Operativo di Scalo. Nella scia di questi positivi risultati, e sempre in un'ottica di grande attenzione verso i giovani attraverso il coinvolgimento di stakeholders del territorio, la Società ha deciso di presenziare a due eventi organizzati dal Career Center dell'Università di Udine, nell'ordine "il mercoledì del placement del dipartimento di scienze economiche e statistiche" e il "JOB Breakfast 2025" nel quale, seguendo un format ormai consolidato dell'ateneo, le aziende hanno avuto la possibilità di presentarsi a laureati e studenti dell'ateneo, raccogliendo CV ed effettuando colloqui. Sempre a conferma dell'attenzione rivolta ai giovani del territorio, Trieste Airport ha accolto in aprile 2025, tramite progetti formativi PCTO della durata di una/due settimane, studenti dell'istituto ISIS Einaudi Marconi, del liceo linguistico Michelangelo Buonarroti e dell'istituto Nautico Galvani.

Con l'obiettivo di identificare e incrementare il livello di soddisfazione dei dipendenti, è stata svolta la seconda "indagine di clima" di Trieste Airport. L'indagine di clima è uno strumento utilizzato per raccogliere feedback e opinioni da parte dei lavoratori riguardo all'ambiente di lavoro, che ha diversi obiettivi e utilizzi, tra cui misurare il livello di soddisfazione dei dipendenti riguardo a vari aspetti del lavoro, come la cultura aziendale, le relazioni interpersonali, le condizioni di lavoro e la comunicazione interna, identificando le aree di miglioramento, effettuando azioni volte ad aumentare l'engagement dei dipendenti permettendo di attuare azioni mirate volte ad aumentare il livello di soddisfazione dei dipendenti e contribuendo al successo complessivo dell'azienda.

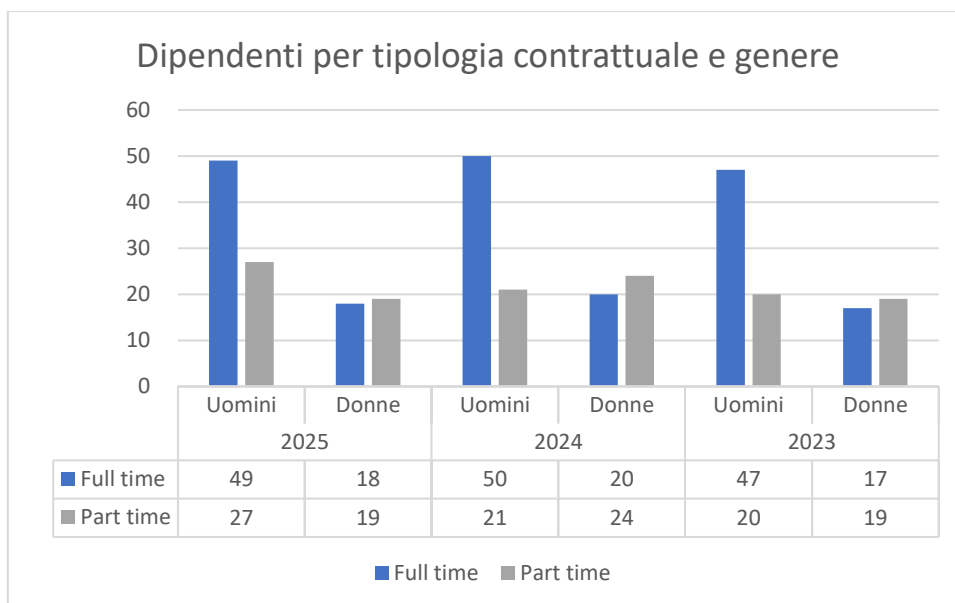
Permane il progetto di realizzazione e finalizzazione di un PDR (Premio di Risultato) legato alle performance individuali e di gruppo.

A termine del 2025, il personale di Trieste Airport è sostanzialmente stabile rispetto al 2024, anno che aveva invece registrato una crescita rispetto all'andamento degli anni precedenti.

Dipendenti per contratto di lavoro ³⁰	UdM	2025			2024			2023		
		Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Indeterminato	n	68	35	103	61	33	94	57	32	89
Determinato	n	8	2	10	10	11	21	10	4	14
Totale	n	76	37	113	71	44	115	67	36	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 27 uomini e 19 donne.

³⁰ 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.



Con specifico riferimento ai lavoratori non dipendenti, Trieste Airport registra **34 non dipendenti** afferenti alla Società controllata **AFVG Security**, con una crescita di personale femminile.

Lavoratori non dipendenti suddivisi per genere	UdM	2025			2024			2023		
		Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
<i>Collaboratori e Somministrati</i>	n	1	1	2	3	0	3	0	0	0
<i>Controllata AFVG SEC</i>	n	14	20	34	14	15	29	12	12	24
<i>Enti di Stato, Sub concessionari, personale appalto³¹</i>	n	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 AFVG Security 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 meglio rappresentata, rispetto agli anni precedenti, con le nuove assunzioni e il contratto di espansione.

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

Composizione organico con % per fasce d'età													
2025 (%)	Ud M	<30			30 - 50			>50			Totale		
		Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Dirigenti	%	-	-	-	100%	-	100%	100%	-	100%	100%	-	100%
Quadri	%	-	-	-	100%	-	100%	100%	-	100%	100%	-	100%
Impiegati	%	54%	46%	100%	43%	57%	100%	39%	61%	100%	43%	57%	100%
Operai	%	100%	-	100%	100%	-	100%	100%	-	100%	100%	-	100%
Totale	%	78%	22%	100%	65%	35%	100%	63%	37%	100%	67%	33%	100%

³¹ 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.

Composizione organico con % su totale										
2025 (%)	UdM	<30			30 - 50			>50		
		Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Dirigenti	%	0%	0%	0%	50%	0%	50%	50%	0%	50%
Quadri	%	0%	0%	0%	50%	0%	50%	50%	0%	50%
Impiegati	%	11%	9%	20%	14%	18%	32%	18%	29%	48%
Operai	%	35%	0%	35%	23%	0%	23%	43%	0%	43%
Totale	%	19%	5%	24%	19%	11%	30%	29%	17%	46%

TURNOVER

Il tasso di turnover registra i risultati degli obiettivi di ricambio generazionale di Trieste Airport del biennio 2023-2024.

Dipendenti in entrata	Ud M	2025			2024			2023		
		Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
<30	n	16	6	22	14	8	22	11	3	14
30-50	n	5	2	7	3	3	6	2	2	4
>50	n	1	0	1	0	0	0	0	0	0
Totale	n	22	8	30	17	11	28	13	5	18
Dipendenti in uscita	Ud M	2025			2024			2023		
		Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
<30	n	11	9	20	8	1	9	2	1	3
30-50	n	0	4	4	2	2	4	1	1	2
>50	n	6	2	8	3	0	3	13	0	13
Totale	n	17	15	32	13	3	16	16	2	18
Tasso di turnover	Ud M	2025			2024			2023		
		Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
<30	%	129%	250%	156%	138%	100%	124%	130%	200%	142%
30-50	%	23%	50%	32%	31%	36%	33%	14%	19%	16%
>50	%	21%	11%	17%	8%	0%	5%	37%	0%	25%
Totale	%	51%	62%	55%	42%	32%	38%	43%	19%	35%

ragioni di uscita	UdM	2025			2024			2023		
		Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Dimissioni	n	8	6	14	7	3	10	1	1	2
Pensionamenti	n	0	1	1	2	0	2	12	0	12
Licenziamenti	n	2	0	2	0	0	0	0	0	0
Altre ragioni (fine del contratto...)	n	7	8	15	4	0	4	3	1	4

EQUITÀ RETRIBUTIVA

Nel 2021 è stato introdotto un nuovo indicatore³² 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.

Gender pay gap ³³	UdM	2025	2024	2023
Dirigenti	%	-	-	-
Quadri	%	-	7%	5%
Impiegati	%	2%	-1%	0%
Operai	%	0%	22%	44%
Totale	%	13%	10%	20%

³² Indicatore PAI - Reg. 2088 SFDR

³³ Si segnala che, con riferimento al rapporto retributivo delle categorie ove non vi è presenza femminile, non se ne dà disclosure.

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.

Gli impatti reali e potenziali di emissione di gas serra hanno portato la Società a puntare su un piano di riduzione. 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. L'impianto fotovoltaico attivato è di potenza 2,77 MW a terra nel campo air side e di 340 KW su copertura del parcheggio multipiano, associato ad un sistema di storage a batteria. Si sono raggiunti complessivamente 3,3 MW di energia rinnovabile, comprendendo gli impianti su merci e parcheggio P2.

L'**impianto fotovoltaico** installato in airside, in coordinamento con la Regione Friuli Venezia Giulia, nel sito del Trieste Airport rappresenta un elemento importante per la decarbonizzazione del sistema aeroportuale, per il raggiungimento dell'obiettivo fondamentale la tutela dell'ambiente. Tale impianto fotovoltaico è finalizzato alla produzione per autoconsumo dell'aeroporto.

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

Il monitoraggio delle azioni intraprese è allineato con i requisiti dell'accreditamento ACI EUROPE - Airport Carbon Accreditation, Level 3:

- programmazione obiettivi di riduzione emissioni Scope 1 e 2;
- sviluppo di un Carbon Management Plan per raggiungere tali obiettivi;
- dimostrazione della riduzione emissioni Scope 1 e 2 su una media mobile triennale;
- inserimento nel carbon footprint delle emissioni Scope 3;
- sviluppo di uno Stakeholder Engagement Plan.

Nel 2024 è stato definito e portato alla certificazione ACA level 3 il piano di riduzione triennale al 2026. Si tratta di un piano intermedio che punta a raggiungere l'obiettivo Net zero per le emissioni di Scope 1 e Scope 2 entro il 2028, per il quale è in corso la certificazione ACA level 4.

La riduzione dei consumi nel triennio è imputabile ad azioni di miglioramento e ottimizzazione, con un netto miglioramento dei dati a partire dalla primavera del 2024 grazie all'**energia autoprodotta** con la messa in esercizio del nuovo impianto fotovoltaico di grandi dimensioni. Nel 2025 sono continuati gli interventi di riqualificazione impiantistica, al fine di proseguire nell'intento di ridurre le emissioni dell'aeroporto.

Consumi energetici indiretti ³⁴	UdM	2025	2024	2023
Energia elettrica acquistata	GJ	5.236	4.925	7.474

La produzione degli impianti fotovoltaici rispetto alla quota di energia elettrica consumata nel 2025 è pari circa al 55%.

³⁴ I dati relativi all'energia elettrica acquistata sono ricavati dai dati disponibili sul sito di e-distribuzione o del fornitore di energia per ogni punto di consegna aeroportuale.

Energia elettrica autoprodotta da fonti rinnovabili ³⁵	UdM	2025	2024	2023
Totale energia elettrica autoprodotta	GJ	14.896	11.216	760
<i>di cui consumata</i>	GJ	6.448	6.394	760

Con specifico riferimento ai consumi energetici, per il riscaldamento e i processi, la riduzione dei consumi di gas metano del triennio è associata alla realizzazione di nuovi impianti a pompa di calore ad alta efficienza, di trattamento dell'aria per grandi spazi oltre a sistemi di monitoraggio e building automation spinti ed integrati con il sistema aeroportuale.

Consumi energetici diretti - energia utilizzata per il riscaldamento e i processi ³⁶	UdM	2025	2024	2023
Gas naturale	GJ	3.623	4.205	5.196
Gasolio per gruppi elettrogeni	GJ	0	36	1
Consumi energetici diretti - autotrazione ³⁷	UdM	2025	2024	2023
Gasolio	GJ	1056	932	1.141
Benzina	GJ	16	16	1

Consumi energetici diretti e indiretti ³⁸	UdM	2025	2024	2023
Energia totale diretta consumata dall'organizzazione	GJ	11.143	11.582	7.082
Energia totale indiretta consumata dall'organizzazione	GJ	5.236	4.925	7.474
Energia totale consumata dall'organizzazione	GJ	16.379	16.507	14.555

La riduzione dell'intensità energetica è imputabile agli interventi importanti eseguiti e al denominatore dell'indice, che è riferito al numero di passeggeri gestiti, in aumento anche nel 2025.

Intensità energetica	Udm	2025	2024	2023
Numero di passeggeri	n.	1.651.703	1.319.813	932.102
Intensità energetica	Gj/n. di pax	0,010	0,013	0,016

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.

Nel 2024 si è ottenuta una **diminuzione delle emissioni di Scopo 1 e di Scopo 2 del 40%** grazie alle azioni di miglioramento e ottimizzazione, in particolar modo con la messa in esercizio dell'impianto

³⁵ I dati associati alla produzione degli impianti fotovoltaici sono ricavati da letture periodiche dei misuratori di energia installati negli impianti fotovoltaici.

³⁶ I dati di consumo del gas sono dedotti dai dati che accompagnano le fatture o da letture del valore Vb direttamente letto da Aeroporto FVG nei contatori gas.

³⁷ I dati del consumo di benzina e gasolio per autotrazione sono dedotti dalle bolle di acquisto dei prodotti.

³⁸ Si segnala che per la conversione dei consumi energetici, sono stati utilizzati i coefficienti pubblicati dal Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica: Tabella parametri standard nazionali. Coefficienti utilizzati per l'inventario delle emissioni di CO2 nell'inventario nazionale UNFCCC., oltre al DECRETO 13 febbraio 2013 - Allegato 1: Specifiche convenzionali di carburanti e biocarburanti - Massa volumica a 15° C. Ogni anno vengono aggiornati i coefficienti degli anni precedenti.

fotovoltaico di nuova realizzazione. Nel 2025, nonostante l'aumento del traffico, si è sono sostanzialmente mantenute costanti le emissioni.

<i>Emissioni dirette (Scope 1)³⁹</i>	UdM	2025	2024	2023
Gas naturale	tCO2eq	206	239	294
Gasolio per gruppi elettrogeni	tCO2eq	0	3	0
Gasolio per autotrazione	tCO2eq	79	69	83
Benzina per autotrazione	tCO2eq	1	1	1
Totale emissioni dirette da carburanti	tCO2eq	286	311	377
GAS R410-A	tCO2eq	0	21	251
GAS R410-A	tCO2eq	0	0	17
GLICOLE	tCO2eq	14	15	6
Totale emissioni dirette (Scope 1)	tCO2eq	300	347	651
<i>Emissioni indirette (Scope 2) - location based⁴⁰</i>	UdM	2025	2024	2023
Energia elettrica acquistata dalla rete per il consumo	tCO2eq	373	360	534
Totale emissioni indirette	tCO2eq	373	360	534
Totale emissioni	tCO2eq	673	707	1.185

Nei prossimi anni ci si attende un ulteriore miglioramento dell'andamento delle emissioni, mediante l'applicazione del Carbon Management Plan e l'implementazione del livello 4 ACA con la certificazione del Piano Net Zero.

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.

Inquinamento acustico

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 antirumore⁴¹ sino ad oggi adottate dall'aeroporto sono efficaci e i

³⁹ Si segnala che per il calcolo delle emissioni di scope 1 sono stati utilizzati i fattori emissivi pubblicati da parte di ISPRA - Tabella parametri standard nazionali - Coefficienti utilizzati per l'inventario delle emissioni di CO2 nell'inventario nazionale del UNFCCC. Ogni anno vengono aggiornati i coefficienti degli anni precedenti.

⁴⁰ Si segnala che per il calcolo delle emissioni di scope 2 – Location based, sono stati utilizzati i fattori di conversione ISPRA: Fattori di emissione di CO2 per la produzione elettrica, produzione di calore e dei consumi elettrici. 2023 stime preliminari Ispra. FOGLIO 14

⁴¹ 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/>

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. Trieste Airport ha attivato un monitoraggio annuale del rumore aeroportuale. Al fine di garantire massima trasparenza e terzietà delle valutazioni, l'incarico di monitoraggio è stato affidato ad ARPAFVG. 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 annuali del rumore aeroportuale non rilevano la necessità di interventi infrastrutturali o di mitigazione dell'interferenza.**

Inquinamento da traffico veicolare

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. L'attuale infrastruttura logistica del sistema aeroportuale risulta ottimizzata in termini di accessibilità, grazie anche alla stazione ferroviaria "Trieste Airport" nelle linee Trieste-Venezia, Trieste-Udine, che estendono i collegamenti ferroviari con Gorizia, Udine, Tarvisio, Pordenone e Lubiana, di fatto garantendo un puntuale ed efficace collegamento del bacino di utenza aeroportuale con l'Aeroporto. La fermata ferroviaria del Trieste Airport, realizzata dalla Società Aeroporto FVG S.p.A. e quindi successivamente gestita da RFI, attua il piano regionale dei trasporti generando nel Trieste Airport un centro di interscambio delle modalità di trasporto destinate ai pendolari regionali. L'obiettivo è quello di inserire il sistema aeroportuale in un processo di tipo fast airport, in cui la riduzione e l'ottimizzazione dei tempi e modi di accesso ai servizi aeroportuali portano ad una naturale riduzione dell'impronta ambientale dell'aeroporto stesso. L'aeroporto deve essere inserito in modo armonico nel tessuto urbano del contesto, i carichi antropici associati al processo aeroportuale devono essere sostenibili per le infrastrutture territoriali⁴². Trieste Airport intende promuovere l'intermodalità in tutte le sue forme integrandosi anche con i modelli di sviluppo regionale, per tale motivo Trieste Airport è promotore dell'iniziativa di sviluppo delle piste ciclabili integrate nel contesto intermodale.

Inquinamento luminoso

Al fine di minimizzare l'impatto potenziale negativo dell'inquinamento luminoso, nel 2023 Trieste Airport ha sostituito i sistemi di illuminazione del piazzale di sosta aeromobili privilegiando i proiettori asimmetrici che garantiscono una maggiore efficienza del cono di luce evitando fenomeni diffusivi della stessa. Nel 2023 si sono gettate le basi per il miglioramento continuo dell'efficientamento energetico degli impianti aeroportuali che trova concretezza nel piano degli investimenti 2024-2027.

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, etc. Ove disponibili, le acque meteoriche vengono opportunamente raccolte e stoccate vengono attivati gli impianti di irrigazione. Si continua a non utilizzare la risorsa in processi fortemente impattanti come, ad esempio, vettore fluido di scambio termico negli impianti di climatizzazione. I volumi di acqua prelevati si possono considerare

⁴² La politica ambientale è disponibile sul sito istituzionale della Società al link <https://triesteairport.it/it/corporate/lazienda/aeroporto-fvg/ambiente/politica-di-riduzione-delle-emissioni-di-co2/>

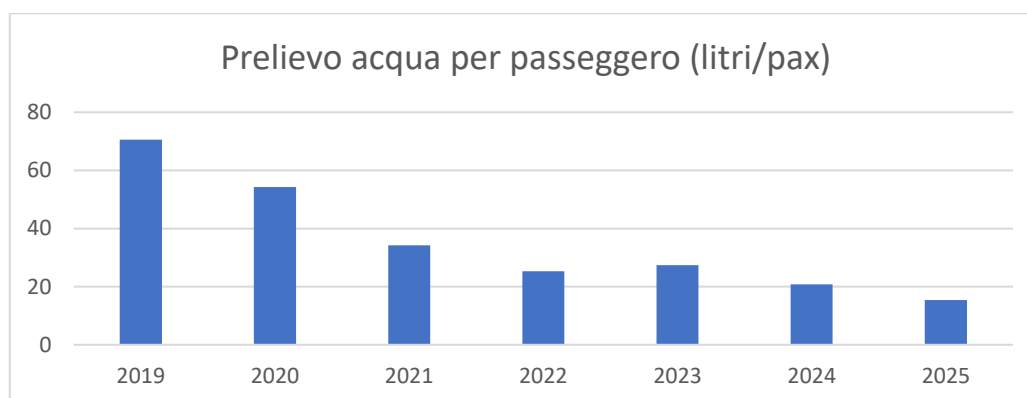
direttamente proporzionali o comunque fortemente correlati al carico antropico del sistema aeroportuale e dei passeggeri gestiti. Per valutare gli impatti degli utilizzi delle risorse idriche sono stati installati una serie di contatori per monitorare i prelievi idrici. Si mantengono le ispezioni periodiche finalizzate al rilievo dei prelievi direttamente nel punto di consegna e vengono eseguite le analisi degli scostamenti. In funzione dei risultati di dette analisi vengono attivati ulteriori approfondimenti e piani di manutenzione. Con la collaborazione di una società specializzata esterna è stata effettuata una campagna di monitoraggio della qualità delle acque sia immesse in fognatura, sia disperse al suolo, sia presenti nelle falde acquifere sottostanti il sedime. La campagna non ha evidenziato nessuna criticità. Si specifica che le acque di prima pioggia incidenti sui parcheggi autoveicoli sono disperse al suolo dopo il trattamento appropriato attraverso apposite vasche di decantazione e filtraggio. Il parcheggio multipiano coperto P7 convoglia le acque piovane incidenti sulla copertura in una cisterna interrata. L'acqua così raccolta è potenzialmente utilizzabile per l'innaffiamento delle aiuole e delle essenze esistenti al Polo Intermodale.

Il prelievo di acqua è relativamente modesto, rapportato al numero crescente di passeggeri. 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 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 ⁴³	Ud M	2025		2024		2023	
		Acqua dolce	Altre tipologie d'acqua	Acqua dolce	Altre tipologie d'acqua	Acqua dolce	Altre tipologie d'acqua
Acque sotterranee ⁴⁴	ML	n.d.	-	n.d.	-	n.d.	-
Risorse idriche di terze parti	ML	2	-	27,4	-	25,5	-
Totale acqua prelevata	ML	25,3	-	27,4	-	25,5	-

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

Visto il modesto prelievo 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. L'incremento dei prelievi, nel triennio, appare coerente con l'incremento del traffico passeggeri e dell'utilizzo del Polo Intermodale.



⁴³ 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>).

⁴⁴ 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. Si continua a mantenere un programma di monitoraggio degli scarichi attraverso analisi puntuali dei punti di immissione sia in fognatura che a terra e nelle acque di falda potenzialmente emungibili.

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. 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 non si evidenziano impatti negativi significativi.

Numero totale annuo di "Wildlife strikes" ⁴⁵ per 10.000 movimenti di aeromobili	2025	2024	2023
Numero di velivoli in movimento	14523	12721	9653
Numero totale di Wildlife strikes	19	16	11
Numero totale di Wildlife strikes per 10.000-movimenti	13,08	12,58	11,40

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 con volatili e si riferiscono ad impatti avvenuti in ambito aeroportuale, nelle fasi di decollo e atterraggio, ad una quota inferiore ai 300 piedi. A tal proposito, come da tabella riportata al paragrafo [GESTIONE DEI RISCHI AEROPORTUALI](#), in considerazione anche la gravità degli impatti, si evince che nel triennio l'indice è basso e pressoché costante.

⁴⁵ 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.

UTILIZZO DI MATERIALI E GESTIONE DEI RIFIUTI AEROPORTUALI

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

Le attività di supporto direttamente gestite 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.

È stato individuato l'indicatore della percentuale di rifiuti riciclati, sul totale dei rifiuti assimilabili agli urbani, con l'**obiettivo dell'aumento del riciclaggio**, attraverso un'apposita procedura che coinvolge anche gli stakeholder. Si attua attraverso la sensibilizzazione e il potenziamento delle pratiche di differenziazione tra i passeggeri, 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 speciali, 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 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.

Dopo il 2024, anno di considerevole aumento del traffico passeggeri e del numero di voli serviti dallo scalo, anche il 2025 ha registrato una buona crescita di traffico e passeggeri. Si una importante influenza della quantità di rifiuti destinati allo smaltimento legati all'handling aeroportuale.

Dal 2025 si registrano anche i rifiuti assimilabili agli urbani.

Rifiuti prodotti	UdM	2025	2024	2023
Materiali cartacei	ton	11,17	14,90	10,88
Altro (rifiuti destinati al recupero) ⁴⁶	ton	63,34	180,11	18,53
Altro (rifiuti destinati allo smaltimento) ⁴⁷	ton	218,42	122,80	53,89
Totale rifiuti prodotti	ton	292,93	317,81	83,30

TOTALE RIFIUTI NON DESTINATI ALLO SMALTIMENTO				
Totale rifiuti NON destinati allo smaltimento	UdM	2025	2024	2023
Materiali cartacei	Ton	11,17	14,90	10,88
Elettronica e assimilati RAE	Ton	0,07	-	-
Rifiuti misti	Ton	-	-	-
altro (rifiuti pericolosi recuperati)	Ton	12,49	168,39	5,26
altro (rifiuti non pericolosi recuperati)	Ton	50,15	11,72	13,27
Totale	Ton	75	195	29

⁴⁶ Rifiuti misti - RAE - Scarti di olio minerale per motori, filtri olio, assorbenti materiali filtranti, veicoli fuori uso.

⁴⁷ Fanghi da svuotamento degli scarichi dei bottini di bordo e altri scarichi.

Di cui pericolosi	UdM	2025	2024	2023
Preparazione per il riutilizzo	Ton	1,10	-	-
Riciclo	Ton	-	2,08	5,26
altre operazioni di recupero	Ton	11,39	166,31	-
Totale	Ton	12	168	5
Di cui NON pericolosi	UdM	2025	2024	2023
Preparazione per il riutilizzo	Ton	14,79	-	-
Riciclo	Ton	46,53	26,62	13,27
altre operazioni di recupero	Ton	0,70	-	-
Totale	Ton	62	27	13

Lo smaltimento dei materiali cartacei viene solitamente effettuato dal servizio urbano. Lo smaltimento del toner è inserito nel contratto di subappalto della multiservizi.

TOTALE RIFIUTI DESTINATI ALLO SMALTIMENTO				
Totale rifiuti destinati allo smaltimento	UdM	2025	2024	2023
altro (rifiuti pericolosi smaltiti)	ton	0,015	-	-
altro (rifiuti non pericolosi smaltiti)	ton	218,40	122,80	53,89
Totale	ton	218	123	54
Di cui pericolosi	UdM	2025	2024	2023
Preparazione per lo smaltimento	ton	-	-	-
Smaltimento	ton	-	-	-
altre operazioni di smaltimento	ton	0,015	-	-
Totale	ton	0	-	-
Di cui NON pericolosi	UdM	2025	2024	2023
Preparazione per lo smaltimento	ton	-	-	-
Smaltimento - inceneritore	ton	119,30	-	-
altre operazioni di smaltimento	ton	99,10	122,80	53,89
Totale	ton	218	123	54

I rifiuti speciali destinati allo smaltimento sono rappresentati dagli scarichi dei bottini di bordo degli aeromobili, quindi fortemente legati al traffico aereo e alle operazioni di handling collegate. In conformità con la normativa vigente i dati non vengono desunti dal registro di carico e scarico rifiuti, ma dalla fatturazione a misura del servizio. Le manutenzioni periodiche a scadenza semestrale degli impianti deoliatori del piazzale aeromobili, dei parcheggi a pagamento e dei ricoveri mezzi concorrono per un'ulteriore parte consistente di quanto prodotto.



Figura 5 - Vista panoramica dell'impianto fotovoltaico



Figura 6 - immagine dell'impianto fotovoltaico air side

Allegati

1. Politica di Sostenibilità

Nota metodologica

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, ha ad oggetto le informazioni e i dati non finanziari del triennio di rendicontazione 2025-2023 (dal 1° gennaio al 31 dicembre).

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”.

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 01.01.22 – 31.12.24 con riferimento agli Standard GRI.
Utilizzo GRI 1	GRI 1 - Principi Fondamentali – versione 2021

Standard GRI	Informativa	Ubicazione
2-1	Dettagli organizzativi	1.1. Storia e profilo di Trieste Airport
2-2	Entità incluse nella rendicontazione di sostenibilità dell'organizzazione	Nota metodologica - Perimetro di reporting
2-3	Periodo di rendicontazione, frequenza e punto di contatto	Nota metodologica - Periodo di reporting
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
2-7	Dipendenti	4.3 Diversità, equità ed inclusione
2-8	Lavoratori non dipendenti	4.3 Diversità, equità ed inclusione
2-9	Struttura e composizione della governance	1.3 Il sistema di governance
2-12	Ruolo del massimo organo di governo nel controllo della gestione degli impatti	1.3 Il sistema di governance
2-22	Dichiarazione sulla strategia di sviluppo sostenibile	Lettera agli stakeholder
2-26	Meccanismi per richiedere chiarimenti e sollevare preoccupazioni	1.3 Il sistema di governance 1.5 Etica e integrità nella gestione del business
2-28	Appartenenza ad associazioni	1.4 Struttura organizzativa e servizi offerti
2-29	Approccio al coinvolgimento degli stakeholder	2.2 Principali stakeholder e analisi di materialità
2-30	Contratti collettivi	4.3 Diversità, equità ed inclusione

GRI Standard 2021	Informativa	Ubicazione
TEMI MATERIALI		
3-1	Processo di determinazione dei temi materiali	2.3 Principali stakeholder e analisi di materialità
3-2	Elenco dei temi materiali	2.3 Principali stakeholder e analisi di materialità
Performance economica, investimenti e sviluppo dell'infrastruttura		
3-3	Gestione dei temi materiali	3.1 Il nostro impegno nei confronti della società
201-1	Valore economico direttamente generato e distribuito	3.1 Il nostro impegno nei confronti della società
203-1	Investimenti infrastrutturali e servizi finanziati	3.1 Il nostro impegno nei confronti della società
Etica, integrità e trasparenza		
3-3	Gestione dei temi materiali	1.5. Etica e integrità nella gestione del business
205-2	Comunicazione e formazione su normative e procedure anticorruzione	1.5. Etica e integrità nella gestione del business – ETICA, INTEGRITÀ E TRASPARENZA
205-3	Incidenti confermati di corruzione e misure adottate	1.5. Etica e integrità nella gestione del business – ETICA, INTEGRITÀ E TRASPARENZA

GRI Standard 2021	Informativa	Ubicazione
Efficienza energetica, emissioni e Climate Change		
3-3	Gestione dei temi materiali	5.1 Gestione dei consumi energetici e delle emissioni
302-1	Consumo di energia interno all'organizzazione	5.1 Gestione dei consumi energetici e delle emissioni
302-3	Intensità energetica	5.1 Gestione dei consumi energetici e delle emissioni
305-1	Emissioni di gas a effetto serra (GHG) dirette (Scope 1)	5.1 Gestione dei consumi energetici e delle emissioni
305-2	Emissioni di gas a effetto serra (GHG) indirette da consumi energetici (Scope 2)	5.1 Gestione dei consumi energetici e delle emissioni
Gestione ambientale		
3-3	Gestione dei temi materiali	5.2 Il nostro rispetto per l'ambiente
303-1	Interazione con l'acqua come risorsa condivisa	5.2 Il nostro rispetto per l'ambiente - APPROCCIO CONSAPEVOLE ALLE RISORSE IDRICHE
303-2	Gestione degli impatti correlati allo scarico di acqua	5.2 Il nostro rispetto per l'ambiente - APPROCCIO CONSAPEVOLE ALLE RISORSE IDRICHE
303-3	Prelievo di acqua	5.2 Il nostro rispetto per l'ambiente - APPROCCIO CONSAPEVOLE ALLE RISORSE IDRICHE
304-2	Impatti significativi di attività, prodotti e servizi sulla biodiversità	5.2 Il nostro rispetto per l'ambiente - SALVAGUARDIA DELLA BIODIVERSITÀ
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
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
306-3	Rifiuti generati	5.2 Il nostro rispetto per l'ambiente - UTILIZZO DI MATERIALI E GESTIONE DEI RIFIUTI AEROPORTUALI
306-4	Rifiuti non destinati a smaltimento	5.2 Il nostro rispetto per l'ambiente - UTILIZZO DI MATERIALI E GESTIONE DEI RIFIUTI AEROPORTUALI
306-5	Rifiuti destinati allo smaltimento	5.2 Il nostro rispetto per l'ambiente - UTILIZZO DI MATERIALI E GESTIONE DEI RIFIUTI AEROPORTUALI
Health and safety		
3-3	Gestione dei temi materiali	4.1 Tutela della salute e della sicurezza
403-1	Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	4.1 Tutela della salute e della sicurezza
403-2	Identificazione del pericolo, valutazione del rischio e indagini sugli incidenti	4.1 Tutela della salute e della sicurezza
403-3	Servizi per la salute professionale	4.1 Tutela della salute e della sicurezza
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
403-5	Formazione dei lavoratori sulla salute e sicurezza sul lavoro	4.1 Tutela della salute e della sicurezza
403-6	Promozione della salute dei lavoratori	4.1 Tutela della salute e della sicurezza

GRI Standard 2021	Informativa	Ubicazione
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
403-9	Infortuni sul lavoro	4.1 Tutela della salute e della sicurezza
Formazione e retention dei talenti		
3-3	Gestione dei temi materiali	4.2 Formazione, sviluppo e sensibilizzazione delle nostre persone
401-1	Assunzioni di nuovi dipendenti e avvicendamento dei dipendenti	4.3 Diversità, equità ed inclusione - TURNOVER
404-1	Numero medio di ore di formazione all'anno per dipendente	4.2 Formazione, sviluppo e sensibilizzazione delle nostre persone
Diversity, equity and inclusion (DEI)		
3-3	Gestione dei temi materiali	4.3 Diversità, equità ed inclusione
405-1	Diversità negli organi di governance e tra i dipendenti	1.3. Il sistema di governance 4.3 Diversità, equità ed inclusione
Rapporto con le comunità locali		
3-3	Gestione dei temi materiali	3.5 I nostri rapporti con la comunità locale
413-2	Attività con impatti negativi, potenziali e attuali significativi sulle comunità locali	3.5 I nostri rapporti con la comunità locale
Data protection e cybersecurity		
3-3	Gestione dei temi materiali	1.5. Etica e integrità nella gestione del business – DATA PROTECTION E CYBERSECURITY
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
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
Gestione dei rischi aeroportuali		
3-3	Gestione dei temi materiali	1.5. Etica e integrità nella gestione del business – GESTIONE DEI RISCHI AEROPORTUALI
Customer satisfaction e qualità del servizio		
3-3	Gestione dei temi materiali	3.2 I nostri servizi ai clienti

GRI Sector Supplement - G4 Airport Operations		
Informativa		Sezione di riferimento
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
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
AO3	Quantitativo di merce (cargo) movimentato in tonnellate	3.3 La nostra capillarità sul territorio italiano
AO9	Numero totale annuo di "Wildlife strikes" per 10.000 movimenti di aeromobili	5.2 Il nostro rispetto per l'ambiente – SALVAGUARDIA DELLA BIODIVERSITÀ

Ulteriori indicatori

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