

Garda Aeroporti

Bilancio di Sostenibilità



2022



Bilancio di **Sostenibilità**

2022

Sommario

Lettera agli stakeholder	6
Introduzione e Nota Metodologica	8
Identità	15
Passeggeri	44
Sostenibilità economica	52
Sostenibilità ambientale	64
Safety Management System Aeroportuale.....	84
Sostenibilità sociale	98
GRI Content Index.....	123
Relazione della Società di Revisione	130

Lettera agli stakeholder



Lettera agli stakeholder

Il 2022 rappresenta l'anno dell'inizio della ripresa dopo i due anni segnati dalla pandemia che hanno duramente colpito il settore del trasporto aereo.

Negli anni della pandemia la Catullo ha fronteggiato la situazione emergenziale in modo consapevole e responsabile, con un'attenzione ai costi ma mettendo sempre al primo posto la tutela della salute e del lavoro dei propri collaboratori e garantendo la continuità operativa in piena sicurezza.

La ripresa sullo scalo di Verona è iniziata con la stagione estiva del 2022 che ha registrato volumi di traffico vicini a quelli del 2019. L'anno si è chiuso con quasi 3 milioni di passeggeri che corrisponde a circa l'82% di quanto realizzato nel 2019.

Il dato relativo al cargo movimentato presso l'Aeroporto di Brescia mostra una flessione del 2% rispetto all'esercizio precedente ma mantiene un incremento del 27% rispetto al 2019.

Tuttavia il contesto attuale è purtroppo caratterizzato da forte instabilità geopolitica e pone tutti noi davanti a sfide ancora più impegnative, nelle quali costruire le condizioni per rispondere alle nuove esigenze dei cittadini di oggi e di domani.

Sentiamo di dover dispiegare competenze e nuove idee al servizio del benessere generale, dello sviluppo dei processi organizzativi, inclusivi e volti ad innalzare la qualità dell'ambiente. Lo sviluppo sostenibile guiderà, pertanto, il nostro percorso di crescita.

Pietra miliare di questo percorso è il Progetto Romeo che prevede un nuovo terminal passeggeri di ultima generazione per lo scalo di Verona anche in vista delle Olimpiadi Invernali 2026.

La nuova infrastruttura sarà realizzata in un'ottica di sostenibilità ambientale, alta manutenibilità e risparmio energetico, e sarà contraddistinta da un'immagine complessivamente rinnovata del terminal sia per gli aspetti architettonici e informatici, che per quelli relativi agli spazi commerciali che amplieranno la loro offerta.

La Catullo ha iniziato inoltre un percorso di progressiva riduzione delle proprie emissioni di CO2 con l'obiettivo di rendere l'attività aeroportuale più sostenibile, diminuendo la propria impronta di carbonio e aderendo al programma Airport Carbon Accreditation (ACA). Le attività messe in atto per il miglioramento della propria Carbon Footprint sono sia di tipo gestionale che tecnologico.

Attualmente è stato assegnato allo scalo di Verona il livello 2-Riduction della certificazione Airport Carbon Accreditation. Sono in corso le attività per ottenere l'upgrade della certificazione ACA al liv. 3+-Neutrality.

Consapevoli di avere intrapreso la giusta strada, vi invitiamo a leggere questo documento, chiara testimonianza delle strategie attuate e della consapevolezza delle finalità da perseguire.

Paolo Arena
Presidente del Consiglio di Amministrazione

Alessandra Bonetti
Amministratore Delegato



Introduzione e Nota Metodologica



Introduzione

Il Bilancio di Sostenibilità di Garda Aeroporti, riferito all'esercizio 2022 (periodo 1° gennaio-31 dicembre 2022), testimonia l'impegno assunto da tutto il *management* verso uno sviluppo sostenibile, economico, sociale ed ambientale. Tale documento è stato redatto secondo il principio di *accountability* del “*triple bottom line*”, che evidenzia contestualmente le *performance* economiche, sociali e ambientali, mirando a completare l'informativa fornita dal Bilancio di Esercizio e Consolidato.

Questo Bilancio di Sostenibilità ambisce, inoltre, a fornire a tutti gli *stakeholder* le chiavi di lettura per comprendere le *performance* dell'azienda, rendendo accessibile la conoscenza anche delle tematiche ambientali e sociali e dando evidenza dei cosiddetti “*real corporate values*”.

Nota Metodologica

Il Bilancio di Sostenibilità 2022 di Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A. e della sua controllata Gabriele D'Annunzio Handling S.p.A. (di seguito insieme anche il “Gruppo”, “Aeroporti sistema del Garda” oppure “Garda Aeroporti”) è stato redatto secondo i “*Global Reporting Initiative Standards*” (*GRI Standards*) nella versione aggiornata al 2021, pubblicati dal *Global Reporting Initiative* (GRI). L'approccio scelto per la rendicontazione del presente Bilancio di Sostenibilità è quello c.d. “*in accordance*”.

Processo e ambito oggetto di rendicontazione

Il documento permette di inquadrare, in un contesto di sostenibilità, la tipologia di attività condotta dal Gruppo, illustrando gli aspetti rilevanti per il settore e individuando l'ambito territoriale di riferimento.

Per facilitare la consultazione del lettore, nell'impostazione editoriale del documento si è scelto di adottare un linguaggio chiaro e semplice e di presentare i dati utilizzando grafici e tabelle per rendere maggiormente comprensibile e interattivo il testo. Gli indicatori rappresentativi dei risultati riflettono la misurazione delle *performance*, indipendentemente dall'andamento positivo o negativo delle stesse; i dati presenti all'interno del documento sono stati elaborati e forniti dai vari responsabili di funzione.

Il processo di definizione dei contenuti si è basato sui principi di *reporting* definiti dal GRI: contesto di sostenibilità, completezza, accuratezza, equilibrio, chiarezza, comparabilità, verificabilità e tempestività.

In appendice al documento è possibile consultare il *GRI Content Index* dove sono riportati gli indicatori GRI associati ad ogni tematica materiale.



I contenuti del presente documento, inoltre, sono stati predisposti coerentemente con le linee guida definite dal GRI 3 per la determinazione delle tematiche materiali (come descritto nel paragrafo “Analisi di materialità”).

Il presente Bilancio di Sostenibilità è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione di Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A. in data 16/10/2023 ed è stato sottoposto a giudizio di conformità (“*limited assurance engagement*” secondo i criteri indicati dal principio ISAE 3000 *Revised*) da parte di Deloitte & Touche S.p.A.. La verifica è stata svolta secondo le procedure indicate nella “Relazione della Società di Revisione Indipendente”, inclusa nel presente documento.

Il Bilancio di Sostenibilità viene pubblicato con cadenza annuale sul sito internet della Catullo: <https://www.aeroporto.verona.it/azienda/ambiente/bilancio-di-sostenibilita.html>

Perimetro di reporting

Il perimetro di rendicontazione ed il periodo di riferimento del presente documento coincidono con il Bilancio Consolidato 2022 di Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A..

Le società appartenenti al Gruppo sono la capogruppo Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A. (in seguito “**Catullo**”), che si occupa della gestione dell’Aeroporto di Verona e dell’Aeroporto di Brescia, e Gabriele D’Annunzio Handling S.p.A., (di seguito “**GDA**”), che si occupa della gestione dei servizi di handling per l’Aeroporto di Brescia.

Il perimetro dei dati e delle informazioni ambientali e sociali risulta essere composto dalle società in cui la società capogruppo ha un controllo diretto o indiretto quale definito dall’art. 26 del D. Lgs. 127/91 e che conseguentemente devono essere integralmente consolidate ad eccezione delle società che in accordo con il disposto dell’art. 28 2° comma del D. Lgs. 127/91, possono essere escluse dall’area di consolidamento. Si è pertanto provveduto a consolidare la controllata GDA.

All’interno di tale documento è opportunamente segnalato se il dato riportato è stato generato attraverso stime che, se presenti, sono fondate sulle migliori metodologie disponibili e opportunamente segnalate.

Analisi di materialità

Il documento illustra gli impatti più significativi dell’organizzazione sull’economia, l’ambiente e le persone, compresi gli impatti sui diritti umani.

Nel 2022 il Gruppo ha condotto un’analisi di materialità volta a identificare ed assegnare priorità alle tematiche considerate rilevanti e significative per sé stesso e per i propri *stakeholder*, ovvero i soggetti che attribuiscono valore all’organizzazione, influenzando e venendo influenzati dalle decisioni del Gruppo.



I temi materiali individuati sono considerati significativi perché riflettono gli impatti economici, sociali e ambientali, compresi gli impatti sui diritti umani, oppure perché possono influenzare le decisioni degli *stakeholder* e quindi meritano di essere inclusi nella rendicontazione. Successivamente tali temi materiali sono stati sottoposti al giudizio dei propri *stakeholder* attraverso una *survey on line*. In particolare, nella definizione delle tematiche materiali sono state integrate le indicazioni del *management* e le aspettative degli *stakeholder* provenienti dai canali e dagli strumenti attraverso i quali il Gruppo si relaziona con essi.

Si presenta di seguito la prioritizzazione delle tematiche materiali, e la relativa descrizione dei principali impatti associati e, qualora negativi, una spiegazione delle principali azioni intraprese per porvi rimedio qualora si siano già verificati, o preventiva – mitigativa nel caso debbano ancora realizzarsi. Maggiori informazioni di dettaglio per la mitigazione degli impatti negativi sono dettagliate nei singoli paragrafi del presente documento riferiti ai temi materiali.



INTRODUZIONE E NOTA METODOLOGICA

<i>Tematica materiale</i>	<i>Impatto negativo</i>	<i>Descrizione</i>	<i>Classificazione</i>	<i>Impatto positivo</i>	<i>Descrizione</i>	<i>Classificazione</i>
Efficientamento energetico				Utilizzo di tecnologie all'avanguardia e promozione di iniziative di approvvigionamento energetico sostenibile	L'ulteriore allargamento della produzione e dell'approvvigionamento di energia elettrica da fonti rinnovabili può comportare un ritorno reputazionale oltre a un minor impatto delle infrastrutture aeroportuali sull'ambiente	Attuale
Salute e sicurezza sul lavoro				Promozione di adeguata formazione e consapevolezza relativa alla salute e sicurezza sul lavoro	Un Gruppo attento a promuovere la salute e sicurezza dei lavoratori ha un ritorno reputazionale ed economico	Attuale
Emissioni di gas serra	Contributo al cambiamento climatico attraverso le emissioni dirette/indirette di gas a effetto serra	Il Gruppo con le proprie attività produce emissioni dirette e indirette pertanto deve prodigarsi nell'utilizzo e nell'implementazione di nuove tecnologie e di nuove prassi per la riduzione delle emissioni di GHG	Attuale	Iniziativa di sensibilizzazione rispetto agli impatti ambientali dell'attività di volo	Un Gruppo che si dimostra attento alla dimensione ambientale delle attività di volo (sensibilizzando le compagnie aeree, i fornitori e i passeggeri) può avere un ritorno reputazionale e contribuire alla riduzione delle emissioni, in via indiretta	Attuale
Gestione dei Rifiuti	Inquinamento dell'ambiente dovuto alla produzione di rifiuti pericolosi e non pericolosi	Le attività di business generano rifiuti, per il Gruppo sono in gran parte derivanti dai passeggeri che transitano negli scali aeroportuali	Attuale	Promozione di una cultura di riduzione del rifiuto e di scelta di prodotti ecocompatibili secondo un approccio circolare	Un Gruppo che promuove iniziative di limitazione della produzione di rifiuti e/o del loro corretto smaltimento può avere un ritorno reputazionale e determinare un minor impatto ambientale	Potenziale
Gestione sostenibile dei consumi idrici e degli scarichi idrici	Alta intensità di utilizzo dell'acqua e controllo della qualità degli scarichi	L'uso intenso della risorsa idrica (ad esempio per le attività di pulizia degli spazi aeroportuali dagli inquinanti,) determina un depauperamento della stessa per il territorio su cui il Gruppo opera, in particolar modo in situazioni di siccità o scarsa disponibilità della risorsa. Controllo della qualità degli scarichi idrici prima della reimmissione in corpo idrico	Attuale	Promozione dell'efficiamento dei prelievi idrici e del controllo sugli scarichi idrici anche attraverso investimenti mirati	Il Gruppo effettua investimenti mirati all'efficiamento dell'utilizzo della risorsa idrica, ed implementa buone pratiche per la riduzione dei propri impatti sulla risorsa idrica utilizzando le migliori tecnologie disponibili.	Attuale
Strategia di sviluppo di nuove rotte				Promozione di nuovi territori, collegamenti con nuovi Paesi e ricadute sul contesto economico e sociale	L'implementazione di nuove rotte determina una maggiore circolazione di persone con conseguente sviluppo di nuovi collegamenti economici e sociali	Attuale
Performance economica	Mancato raggiungimento di risultati economici positivi	Erosione del valore dell'organizzazione e mancata redistribuzione del valore agli stakeholder	Potenziale	Generazione di valore economico per il territorio e per gli stakeholder	La presenza degli aeroporti del Gruppo Save sul territorio genera un ritorno economico ed occupazionale diretto per lo stesso e per le attività economiche locali	Attuale
Qualità e relazioni con i passeggeri e con i clienti cargo				Costanza di dialogo e attenzione nei confronti del passeggero e della sua soddisfazione, rispetto degli obiettivi della Carta dei servizi	Un costante dialogo/ascolto con i passeggeri genera un vantaggio reputazionale ed economico diretto	Attuale
Viaggiatori con necessità particolari	Inadeguata attenzione alle necessità dei passeggeri con disabilità e necessità particolari	Una scarsa considerazione dei bisogni dei passeggeri con disabilità e necessità particolari può generare un danno reputazionale ed economico anche a seguito del mancato rispetto delle normative vigenti	Potenziale			
Valorizzazione, tutela e sviluppo del capitale umano	Mancata o inadeguata valorizzazione del personale attraverso formazione e altri programmi di sviluppo, turnover e perdita dei talenti e di conoscenze chiave	Una scarsa attenzione alla formazione e sviluppo dei dipendenti può generare un danno reputazionale ed economico (alto turnover del personale e perdita di conoscenze chiave con impatti indiretti sugli stakeholder)	Potenziale			
Sicurezza, salute e privacy dei passeggeri				Business customer oriented	Un Gruppo, operante nel settore del trasporto, che considera prioritarie la salute, sicurezza e privacy dei passeggeri ha un ritorno reputazionale ed economico	Attuale



INTRODUZIONE E NOTA METODOLOGICA

<i>Tematica materiale</i>	<i>Impatto negativo</i>	<i>Descrizione</i>	<i>Classificazione</i>	<i>Impatto positivo</i>	<i>Descrizione</i>	<i>Classificazione</i>
Lotta alla corruzione attiva e passiva	Comportamenti non etici ed integri rispetto al tipo di business	L'adozione di comportamenti non etici/integri può comportare multe o sanzioni oltre a un danno reputazionale al Gruppo	Potenziale	Promozione di una cultura dell'etica e dell'integrità	La scelta di promuovere attività e corsi di formazione sulla cultura dell'etica in azienda comporta un ritorno reputazionale ed economico, interno ed esterno	Attuale
Investimenti e Benefici economici indiretti				Sviluppo di investimenti infrastrutturali e promozione del territorio	Misure quali la stipula di nuovi accordi con compagnie aeree possono determinare un maggiore afflusso di persone che raggiungono il territorio e vi apportano un arricchimento. Investimenti in nuove infrastrutture quali ad esempio il collegamento ferroviario possono apportare impatti sulle comunità e sull'economia locale.	Attuale
Cybersecurity				Tutela delle informazioni di dipendenti, fornitori, e passeggeri.	L'attivazione di misure a protezione dei dati personali dei dipendenti, delle aziende con la quale opera e dei passeggeri permette di avere un ritorno reputazionale come realtà attenta e sensibile verso le persone interne ed esterne	Attuale
Tutela dell'occupazione, relazioni industriali e diritti dei lavoratori	Mancata attenzione ai diritti dei lavoratori e alle forme di tutela dell'occupazione	Una scarsa attenzione alla tutela dei diritti dei lavoratori può generare un danno reputazionale ed economico	Potenziale			
Amministrazione trasparente	Mancata trasparenza rispetto alle attività/scelte dell'amministrazione verso l'esterno	L'assenza di trasparenza nelle attività e scelte del Gruppo può comportare un danno reputazionale	Potenziale			
Pratiche di approvvigionamento sostenibili	Impatti negativi di carattere sociale ed ambientale generati lungo la supply chain, con svantaggi indiretti per i lavoratori e le relative comunità	I fornitori potrebbero con le proprie attività generare impatti negativi sull'ambiente e sulle persone, anche mediante il mancato rispetto dei diritti umani e dei diritti dei lavoratori	Potenziale	Miglioramento della performance ESG dei fornitori	Il Gruppo potrebbe pretendere dei propri fornitori prestazioni più alte dei limiti di legge inserendo requisiti di selezioni collegati a performance ESG	Potenziale
Sviluppo delle comunità locali				Promozione dello sviluppo del territorio ed attuazione di iniziative in ambito sociale e culturale	Un Gruppo attento a promuovere il territorio e le sue peculiarità (a livello produttivo e sociale) può avere un ritorno reputazionale ed economico	Attuale
Riduzione dell'impatto acustico	Generazione di impatto acustico derivante dalle attività di volo nelle aree circostanti agli scali	Alcuni scali si trovano in prossimità di centri abitati e le attività di volo possono essere negative per l'inquinamento acustico	Attuale	Riduzione e controllo dell'inquinamento acustico mediante attività specifiche	Implementazione di soluzioni tecnologiche e pratiche (voli orari diurni) che permettano di migliorare l'impatto acustico e utilizzo di tecnologie efficienti dedicate al monitoraggio	Attuale
Well-being	Assenza di politiche di well-being per il personale, scarsa attrattività e retention	Una scarsa attenzione al benessere dei dipendenti può generare un danno reputazionale ed economico	Potenziale	Aumento del benessere dei dipendenti grazie all'implementazione di benefit, smart working, azioni a tutela del benessere	I dipendenti che possono accedere a benefit e forme di tutela del proprio benessere personale e del work life balance si avvicinano all'azienda con un legame di fiducia e di fedeltà.	Attuale
Coinvolgimento e dialogo con il territorio	Scarso ascolto e coinvolgimento del territorio	Una scarsa considerazione del territorio e dei suoi attori può generare un danno reputazionale ed economico	Potenziale			



Sustainable Development Goals

A settembre 2015 l'ONU ha approvato i 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (*SDGs* o *Sustainable Development Goals*) validi per il periodo 2015-2030, che hanno sostituito gli obiettivi di sviluppo del Millennio (*MDG* o *Millennium Development Goals*), scaduti alla fine del 2015.

Gli SDGs sono stati creati e promossi come i nuovi obiettivi globali di sviluppo sostenibile per supportare la definizione di obiettivi e strategie correlate alle priorità di *business* e rappresentano una sfida ambiziosa per la comunità internazionale.



Il settore della mobilità aerea è rappresentato dal *network* globale di operatori di aeromobili commerciali, aeroporti, fornitori di servizi di navigazione aerea e produttori di aeromobili e di tutti i loro componenti. È il settore responsabile per i collegamenti globali a livello economico e sociale, fornendo milioni di posti di lavoro e rendendo possibile la moderna qualità della vita connessa a livello globale.

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

L'aviazione globale rappresenta un motore di sviluppo sostenibile, che riunisce persone, imprese e comunità e sostiene il commercio e il turismo internazionale. Il trasporto aereo sicuro, affidabile, efficiente ed economico è una componente essenziale di una più ampia strategia di mobilità per aiutare a realizzare l'Agenda 2030 delle Nazioni Unite per lo sviluppo sostenibile.

Identità



Gruppo Garda Aeroporti

L'attività del Gruppo Garda Aeroporti è costituita dalla gestione degli aeroporti Valerio Catullo di Verona Villafranca e Gabriele D'Annunzio di Brescia Montichiari, il primo dedicato principalmente al traffico passeggeri, e il secondo destinato per lo più alla movimentazione delle merci. In aggiunta, la GDA si occupa della gestione dei servizi aeroportuali e delle attività connesse dell'Aeroporto di Brescia.

Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A.

Aeroporto Valerio Catullo

L'Aeroporto "Valerio Catullo di Verona Villafranca" (di seguito "**Aeroporto di Verona**") nasce come aeroporto militare durante il secondo conflitto mondiale.

Nel 1961 inizia la sua attività di scalo civile con alcuni voli *charter* dal Nord Europa e con collegamenti quotidiani con Roma, per un totale di 192 voli e 3.404 movimenti di passeggeri effettuati in quell'anno.

Nel 1978 viene costituita la Società di gestione "Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A." - partecipata anche dai comuni su cui insiste l'Aeroporto, Villafranca e Sommacampagna, dal Comune di Verona, dalla Provincia di Verona, di Trento, di Brescia, di Bolzano, di Mantova e da altri enti istituzionali ed economici del territorio come le Camere di Commercio e le Confindustrie del bacino - che inizia ad operare in un'area inizialmente limitata all'aerostazione ed alle limitrofe aree adibite a parcheggio, che ora si estende all'*airside* con la consegna delle aree demaniali da parte dell'Aeronautica Militare al Demanio Civile – Ramo trasporti in seguito al cambio di status da militare a civile avvenuto con decreto del Ministro della Difesa, di concerto con il Ministero dei Trasporti e il Ministero dell'Economia e delle Finanze in data 11 settembre 2008.





Attualmente, l'Aeroporto di Verona è gestito in forza dell'originaria Convenzione n° 3606 del 11/12/1980 stipulata con il Ministero dei Trasporti e del successivo rilascio della Concessione di gestione totale per la durata di quarant'anni dalla data del decreto di affidamento emesso dal Ministero dei Trasporti, di concerto con il Ministero della Difesa e il Ministero dell'Economia e delle Finanze, in data 02.05.2008

L'evoluzione dello sviluppo aeroportuale ha inizio con i primi lavori di ristrutturazione e ampliamento del complesso terminale, effettuati in base alla legge 825, che vengono completati il 21 Gennaio 1980, data in cui il nuovo scalo viene riattivato e risulta in grado di accogliere e gestire il traffico aereo di tutti i tipi di aeromobili, compresi i *Wide Bodies*.

Gli inizi del nuovo decennio vedono nascere nel bacino veronese importanti strutture commerciali: Il Quadrante Europa, il Centro Intermodale e l'Agricenter; le quali rendono indispensabile la creazione di strutture per la movimentazione delle merci, anticipazione dell'attuale Cargo Center.

Il notevole incremento del mercato turistico degli anni Novanta della regione veneta ha fatto sì che lo scalo si attestasse al secondo posto nazionale per il traffico charter, mentre allo stesso tempo si è registrata una considerevole crescita anche del traffico commerciale verso l'Europa centrale.

Tale crescita ha comportato una ristrutturazione totale dell'aerostazione nel 1990, un incremento considerevole dei piazzali di sosta aeromobili ed un ampliamento notevole dei parcheggi auto, nonché una nuova configurazione viaria che ha permesso un collegamento più opportuno dell'infrastruttura con le nuove tangenziali cittadine.

Sono questi gli anni in cui si registra una svolta decisiva nello sviluppo aeroportuale ed un'apertura verso una rilevanza internazionale.

Così l'Aeroporto, che nel 1990 registrava un traffico di circa 553.000 passeggeri/anno e 12.200 movimenti aeromobili, ha visto crescere costantemente i propri volumi di traffico fino a superare i 3.000.000 passeggeri ed i 39.000 movimenti aeromobili nel 2006.

Per far fronte a tale incremento della domanda, nel corso degli anni si sono succeduti continui ed importanti interventi su tutta l'area aeroportuale, in particolare impiantistici per incrementare l'agibilità

operativa della pista di volo ed infrastrutturali per ampliare la capacità dei piazzali di sosta aeromobili e quella del complesso terminale (aerostazione passeggeri e merci, parcheggi veicolari e viabilità di accesso). Oggi lo scalo veronese è un elemento importante del polo aeroportuale del Nord-Est per importanza e traffico, con interessanti prospettive di ulteriore sviluppo.



La Catullo ha ottenuto con Decreto Interministeriale del 2 maggio 2008 n. 133/T la gestione totale dell'Aeroporto di Verona con durata quarantennale (recentemente prorogata di ulteriori 2 anni a seguito dell'emendamento all'art. 202 comma 1-bis del cd. "Decreto Rilancio" convertito in legge in data 17 luglio 2020). Il decreto interministeriale con il quale l'Aeroporto di Verona assume lo stato giuridico di aeroporto civile viene firmato l'11 settembre 2008. Esso comporta che la capacità di accoglienza e gestione del traffico dello scalo possa aumentare fino a quattro volte, rispetto alle condizioni allora esistenti, attraverso una progressiva conversione degli spazi di proprietà dell'Aeronautica Militare a spazi civili. L'ottenimento del passaggio di status da militare a civile è stato un risultato fondamentale per poter attuare la progettualità di sviluppo dello scalo di lungo periodo.

Dal 1° gennaio 2011 l'Aeroporto di Verona aderisce ad *Assoclearence* acquisendo gli *standard* nella pianificazione dell'operatività dei voli a cui sono attestati i maggiori scali italiani. Tra le principali altre associazioni di appartenenza vi sono: Aeroporti 2030, ACI Europe, Confcommercio Verona, Confindustria Verona e Brescia, *Italian Fly Safety* e *The International Air Cargo Association*.

Il passaggio del radar sotto il controllo di ENAV ha segnato un traguardo di crescita importante per l'Aeroporto di Verona, nel potenziamento delle infrastrutture e dei servizi offerti. Dopo la firma delle convenzioni, il 29 maggio 2014 i controllori militari del traffico aereo hanno trasferito ai controllori civili l'esercizio tecnico operativo delle radio assistenze per la navigazione aerea, l'atterraggio strumentale e la responsabilità della gestione del traffico aereo dello scalo.



Con Decreto Ministeriale 191 del 27/07/2017 il Piano di Sviluppo Aeroportuale di Verona, già approvato da ENAC, ottiene il Decreto di Compatibilità Ambientale.

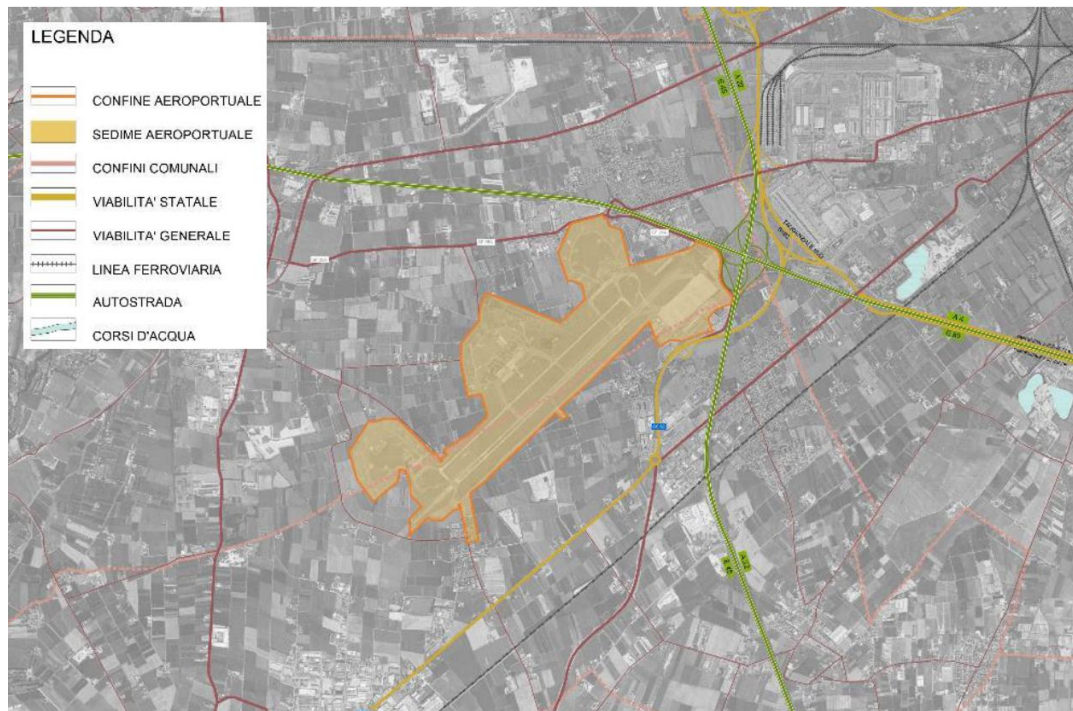
L'Aeroporto di Verona è situato a 12 km dal centro della città di Verona, a cavallo dei comuni di Sommacampagna e Villafranca di Verona, in prossimità dell'intersezione di due importanti arterie autostradali, l'autostrada del Brennero e la Serenissima, che rappresentano due dei corridoi di interesse strategico europeo. L'Aeroporto, infatti, opera al servizio di uno fra i più importanti comprensori in Europa, trovandosi al centro di un'area che comprende le province di Brescia, Mantova, Rovigo, Vicenza, Trento, Bolzano e Verona che, con circa quattro milioni di abitanti raggiunge il 12% del PIL nazionale. Grazie alla sua localizzazione vantaggiosa può essere considerato come una sorta di polo intermodale per lo sviluppo delle attività produttive dell'area veneta.

Il rapporto con l'area circostante al sedime aeroportuale è caratterizzato dalla vicinanza del tessuto edificato urbano, con prevalente funzione residenziale, unitamente alla barriera fisica, a est e a sud, costituita dalle arterie autostradali sopra citate, fattori questi che condizionano l'espansione dello scalo nell'area *landside*.

Potenzialità di espansione dell'area civile sono rappresentate dal contiguo sedime militare, di dimensioni simili, per superficie, rispetto a quello civile, senza impatto aggiunto sull'ambiente.

Lo scalo veronese è quindi inserito in una maglia stradale che ne rende facile l'accessibilità, che sarà ulteriormente migliorata dagli interventi infrastrutturali stradali e ferroviari previsti o in corso di realizzazione.





L'Aeroporto di Verona dispone di una pista di volo di 3.067,5 x 45 m, disposta secondo la giacitura 040°/220°, dotata di banchine laterali “*shoulders*” della larghezza di 7,5 m ciascuna.

L'aerostazione passeggeri è costituita da 2 volumi principali staccati tra loro che rappresentano il terminal arrivi posizionato più a nord e terminal partenze e si sviluppano per una lunghezza complessiva di quasi 400 metri, mentre la profondità dei corpi di fabbrica è piuttosto contenuta e misura mediamente circa 40 metri.

Il terminal si sviluppa su tre livelli, di cui il piano terra è quello dove si concentrano tutte le principali funzioni legate alla gestione del passeggero in arrivo e partenza, mentre il piano interrato ospita locali tecnici e magazzini e il piano secondo principalmente uffici tra i quali quelli della Catullo.

La superficie lorda complessiva considerando tutti e tre i livelli, interrato, terra e primo, misura circa 25.000 mq.

L'esercizio oggetto di analisi ha visto, in ambito aerostazione, l'intervento di riqualifica ed ampliamento del terminal partenze (c.d. Progetto “Romeo”), l'avvio dei lavori con posa della prima pietra avvenuto nel luglio 2021 e la prosecuzione dei lavori nel corso del 2022 con realizzazione delle strutture dell'avancorpo land side, del fabbricato air side e dei torrini.

Aeroporto Gabriele D'Annunzio

L'Aeroporto Gabriele D'Annunzio di Brescia Montichiari (di seguito “**Aeroporto di Brescia**”) ha origini lontane: già nel settembre 1909 il campo aereo (dotato di hangar, officine e recinzioni) ospita il Primo Circuito Aereo di Brescia.

Con lo scoppio della Grande Guerra sorgono campi di volo a Ghedi, Castenedolo e Ponte San Marco, in seguito potenziati durante la Seconda Guerra Mondiale, quando viene realizzato un sistema aeroportuale a Montichiari e Ghedi.

Nel 1942 viene realizzata la pista di volo a Brescia nella sua attuale giacitura a supporto della vicina base militare di Ghedi, mentre tra il 1946 ed il 1972 il Demanio Militare ne potenzia le strutture, che diventano sede di reparti dell'Aeronautica Militare.

Nel 1972 l'Aeroporto di Brescia viene operativamente rilasciato dall'Aeronautica Militare, alla quale nel 1974 subentra l'Aeroclub di Brescia. Nasce quindi un consorzio fra Camera di Commercio, Provincia e Comune di Brescia, nonché Comune di Montichiari ed Aeroclub di Brescia, per riavviare le strutture.

La Regione Lombardia approva nel 1993 lo studio “Sviluppo del Trasporto aereo minore in Lombardia”, che prevede lo sviluppo di collegamenti di III livello per lo scalo bresciano, che si integrano con le funzioni di I e II livello degli altri aeroporti.

Nel 1997 la temporanea chiusura dello scalo di Verona Villafranca, in occasione dei lavori di rifacimento della pista, pone il problema del dirottamento temporaneo del traffico aereo (passeggeri e merci) verso uno scalo alternativo, che, una volta attivato, avrebbe poi mantenuto un ruolo autonomo in termini tanto di passeggeri quanto di merci. È in questa occasione che viene avviato un progetto per consentire a Brescia Montichiari di poter gestire il proprio traffico commerciale.

Il “Progetto Montichiari” nasce con l'obiettivo di fornire una risposta alla crescente domanda di trasporto merci rilevata nella provincia di Brescia e, maggiormente, nella Regione del Garda, cerniera storicoculturale ed economico-turistica tra Lombardia, Veneto e Trentino-Alto Adige.

Nel maggio del 1998 viene sottoscritto un protocollo d'intesa per l'apertura al traffico aereo civile dell'Aeroporto di Brescia, che prende nome in quest'occasione di “Gabriele D'Annunzio”; il protocollo viene stipulato tra il Ministero dei Trasporti e della Navigazione, il Ministero della Difesa, il Ministero dell'Ambiente, l'Ente Navigazione dell'Aviazione Civile (ENAC), la Direzione Generale dell'Aviazione Civile (DGAC), l'Ente Nazionale di Assistenza al Volo (ENAV), la Regione Lombardia, la Provincia di Brescia, il Comune di Montichiari, la Camera di Commercio di Brescia e la Società Aeroporto “Valerio Catullo” di Verona Villafranca S.p.A..



Con il Decreto Ministeriale del 18 marzo 2013 la gestione è stata affidata per un periodo quarantennale alla Catullo.

La Società veronese intende sviluppare le potenzialità dell'Aeroporto per il trasporto delle merci in accordo con quanto già indicato nel Piano Nazionale degli Aeroporti in modo tale da fornire una risposta alla crescente domanda di trasporto della provincia di Brescia e, maggiormente, della Regione del Garda, cerniera storico-culturale ed economico-turistica tra Lombardia, Trentino alto Adige e Veneto.

L'Aeroporto di Brescia, posizionato nel cuore del Nord Italia, in una delle aree più dinamiche del nostro Paese sotto il profilo economico, ospita un gran numero di piccole e medie imprese e racchiude nel suo bacino di utenza una molteplicità di marchi internazionali che primeggiano a livello mondiale nei rispettivi settori di appartenenza.

È localizzato a Sud-Est della città di Brescia all'interno del territorio comunale di Montichiari ed al confine con i comuni di Montichiari, Ghedi, Montirone e Castenedolo in una posizione geografica baricentrica rispetto a tutta l'Italia Settentrionale, ed è vicino e ben collegato con tutte le altre reti di comunicazione (l'Aeroporto dista 18 km dal centro di Brescia e risulta particolarmente vicino agli altri aeroporti lombardoveneti. Infatti, risulta a 58 km dallo scalo di Verona, 70 da quello di Bergamo, 112 da Milano Linate e 153 da Milano Malpensa e 182 da Venezia).

Il sedime aeroportuale ha un'estensione di 350 Ha e ricade quasi interamente nell'area comunale di Montichiari, in particolare in zona di territorio agricolo-produttivo, caratterizzata da una presenza rilevante di cave.

La sua localizzazione consente di avere un elevato grado accessibilità poiché si risiede all'intersezione di due principali arterie autostradali, la A4 Milano-Venezia e la A21 Piacenza-Brescia, e all'incrocio tra la principale linea ferroviaria nel Nord Italia, la Milano-Venezia, e la Brescia-Cremona-Piacenza-Fidenza, nonché nelle immediate vicinanze della linea ferroviaria Parma-Brescia.





- | | | | |
|-------------------------------|---------------------------|--|-----------------|
| ① Pista di volo principale | ④ TWR | ⑦ VVF | ⑩ Area militare |
| ② Piazzale e vie di rullaggio | ⑤ Aerostazione passeggeri | ⑧ Hangar aeromobili | |
| ③ Piazzale Cargo | ⑥ Aerostazione merci | ⑨ Infrastrutture complementari asservite all'aeroporto | |

L'Aeroporto di Brescia dispone di una pista di volo di 2.990 x 45 m, disposta secondo la giacitura 320°/140°, dotata di banchine laterali della larghezza di 7,5 m ciascuna.

La concessione dell'Aeroporto di Brescia, di cui al Decreto Interministeriale n. 104 del 18 marzo 2013, divenuta poi efficace nel 2016 e anch'essa recentemente prorogata, scadrà nel 2055.

Gabriele D'Annunzio Handling S.p.A.

A seguito del rilascio definitivo della concessione di Brescia Montichiari alla Catullo, la Gabriele D'Annunzio S.p.A., nata nel giugno 2002, nel corso del 2014 ha ridotto le attività previste da statuto riconducendole principalmente a quelle di gestione dei servizi aeroportuali (handling) ed eliminando quelle relative alla gestione in concessione dello scalo. Inoltre, la denominazione sociale è stata variata da Aeroporto Gabriele D'Annunzio SpA in Gabriele D'Annunzio Handling SpA siglabile GDA Handling S.p.A..

GDA ha come unico azionista la controllante Catullo.

I valori

Catullo intende essere strumento di sviluppo del territorio attraverso la promozione della mobilità, anche mediante forme di intermodalità, ricercando sempre la trasparenza, il rispetto reciproco, la sicurezza, la qualità, il rispetto delle risorse e dell'ambiente, nell'ambito della salvaguardia degli equilibri economici, finanziari e patrimoniali.

Catullo è consapevole che nel condurre le proprie attività va evitata anche solo l'apparenza di comportamenti meno che corretti, e pertanto opera nella convinzione che la legalità ed eticità nella conduzione degli affari siano tanto importanti quanto i risultati raggiunti.

Ha pertanto adottato un proprio Codice Etico, con la funzione di carta dei valori aziendali a cui tutti i destinatari, costituiti da dipendenti, management, componenti degli organi sociali, e collaboratori in genere della Società, sono tenuti ad attenersi.

I valori dichiarati nel Codice Etico di Catullo, in cui la stessa si identifica e che persegue sono:

- **trasparenza**, ossia chiarezza, analiticità e completezza dell'informazione e delle attività svolte;
- **rispetto degli interlocutori**;
- **legalità e correttezza**;
- **professionalità e imprenditorialità**;
- **difesa e benessere dell'ambiente**.

La Catullo intende creare valore per tutti i propri portatori di interessi, ivi inclusi passeggeri, personale, operatori, clienti, azionisti, fornitori, finanziatori, autorità, comunità locali e società civile in genere, in modo stabile; si ispira pertanto ai principi di responsabilità sociale aziendale, nelle tre dimensioni economica, ambientale e sociale.

Quanto all'ambiente di lavoro, Catullo si impegna ad assicurare che sia favorevole allo sviluppo del potenziale di ciascun dipendente ed alla sua crescita professionale (ad esempio, mediante l'assenza di discriminazioni, la formazione, etc.), sicuro, salubre e decoroso, rispettoso della libertà, dignità e inviolabilità della persona.

Il personale e più in generale i Destinatari del Codice Etico sono tenuti a comportamenti rispettosi degli obblighi di fedeltà aziendale, anche nel senso della lealtà, riservatezza, assenza di conflitti di interesse e protezione del patrimonio della Società.

Quanto all'operato del *management*, il Codice Etico prevede che la conduzione dell'impresa nel perseguimento degli obiettivi di creazione di valore sia responsabile, assicurando la documentazione e



verificabilità dei processi decisionali unitamente alla affidabilità e regolarità delle registrazioni contabili e dell'informativa societaria.

I rapporti con la pubblica amministrazione ed altri soggetti pubblici in senso lato sono improntati a correttezza, integrità e trasparenza, e comunque riservati ai soggetti a ciò autorizzati, ivi inclusa la gestione di eventuali contributi ed erogazioni.

Agli organi ed organismi con compiti di controllo è garantito l'accesso ai documenti ed alle informazioni necessarie per lo svolgimento delle attività di competenza.

I rapporti con il personale e con i terzi si attengono a criteri di non discriminazione, pari opportunità trasparenza e correttezza; i rapporti con i passeggeri ed i clienti in genere sono orientati ad assicurare la loro piena soddisfazione.

Sono destinatari del Codice Etico anche i soggetti con i quali la Catullo intrattiene stabili e strutturati rapporti d'affari (come fornitori, clienti, consulenti, mandatarî/procuratori e partner contrattuali istituzionali); in tal caso il Codice sarà considerato come parte integrante del relativo contratto.

Catullo considera il rispetto del Codice Etico espressione del dovere di adempiere alle obbligazioni derivanti dal rapporto di lavoro, e la sua violazione illecito disciplinare (art. 2106 c.c.).

La violazione delle disposizioni del Codice da parte dei prestatori di lavoro dipendente costituisce pertanto inadempimento delle obbligazioni contrattuali e potrà determinare le conseguenti sanzioni disciplinari, oltre all'eventuale risarcimento del danno.

Costituisce altresì violazione del Codice Etico qualsiasi forma di ritorsione nei confronti di chi ha fatto segnalazioni in buona fede di possibili violazioni dello stesso o richieste di chiarimento sulle sue modalità applicative. Parimenti, costituisce violazione del Codice il comportamento di chi dovesse accusare altri dipendenti di violazione del Codice con la consapevolezza che tale violazione non sussiste.

Il Codice Etico e di Comportamento del Gruppo è reperibile sul sito internet del Gruppo all'indirizzo <https://www.aeroporto.verona.it/azienda/informazioni-istituzionali/codice-etico.html>.

È richiesto a tutti i dipendenti in posizione di responsabilità di segnalare tempestivamente al Servizio Risorse Umane e Organizzazione ogni caso di mancata osservanza del Codice; i segnalanti in buona fede sono tutelati.

Inoltre, come previsto al capito 8 della Parte Generale del Modello 231 della Società:

- *“l'Organismo di Vigilanza deve essere tempestivamente informato, mediante apposito sistema di comunicazione interna in merito a quegli atti, comportamenti od eventi che possono determinare una violazione del Modello o che, più in generale sono rilevanti ai fini del D. Lgs 231/2001;*

- *coerentemente con quanto stabilito dal Codice Etico, se un dipendente desidera o deve segnalare una violazione del Modello, deve riferire al suo diretto superiore. Qualora la segnalazione non dia esito, o il dipendente si senta a disagio nel rivolgersi al suo diretto superiore per la presentazione della segnalazione, può riferirsi direttamente all'OdV;*
- *le segnalazioni dei dati e dei fatti effettuate direttamente all'OdV, dovranno essere fatte pervenire attraverso comunicazioni scritte; eventuali segnalazioni verbali ai componenti l'Organismo di Vigilanza saranno riportate all'Organismo per valutazione collegiale”.*

Le segnalazioni possono essere inviate in cartaceo, indicando espressamente che la corrispondenza è riservata all'Organismo di Vigilanza (“OdV”), all'indirizzo della Società, oppure inviando un messaggio di posta elettronica all'indirizzo riservato dell'OdV; si precisa che la Società ha in corso di attuazione le attività di adeguamento al D. Lgs. 24/2023 sul cd. “*whistleblowing*”, al cui esito sarà disponibile un canale di segnalazione *online* che garantirà la riservatezza circa l'identità del segnalante anche mediante crittografia.

Nel corso dell'esercizio non sono stati rilevati comportamenti corruttivi interni all'organizzazione né sono stati avviati procedimenti di indagine in tal senso da parte delle autorità preposte. Nel 2022 non sono pervenute all'OdV segnalazioni concernenti fatti o eventi relativi a violazioni e/o condotte non conformi al Modello 231 della Società.

Assetto societario

Sulla base delle risultanze del Libro soci, alla data del 31 dicembre 2022, la composizione del capitale sociale di Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A. è la seguente:

Azionista	% Possesso
SAVE SpA	43,46%
Camera di Commercio I.A.A. di Verona	18,82%
Provincia Autonoma di Trento	14,24%
Provincia di Verona	9,92%
Comune di Verona	4,68%
Fondazione Cassa di Risparmio VR VI BL AN	3,01%
Provincia Autonoma di Bolzano	2,17%
Provincia di Brescia	2,15%
Comune di Villafranca di Verona	0,44%
Promofin Srl	0,39%
Camera di Commercio I.A.A. di Trento	0,22%
Comune di Mantova	0,21%
Comune di Sommacampagna	0,12%
Comune di Sona	0,08%

Veneto Sviluppo SpA	0,06%
A.T.V. Azienda Trasporti Verona Srl	0,03%
Comune di Lazise	0,01%
Comunità del Garda	0,00%
TOTALE	100,00%

Corporate Governance e Controllo Interno

La Catullo è una Società per Azioni, partecipata dalla Pubblica Amministrazione, con sede in Caselle di Sommacampagna, Verona.

La Catullo opera in Italia.

Adotta il modello di governo societario tradizionale basato su Assemblea di Soci, Consiglio di Amministrazione e Collegio Sindacale.

Il massimo organo di governo, responsabile del processo decisionale strategico e della supervisione degli organi delegati è il Consiglio di Amministrazione; sono organi delegati il Presidente del Consiglio di Amministrazione e l'Amministratore Delegato, a cui, nei limiti dei poteri delegati, è attribuita la gestione complessiva della Società, ivi inclusa la responsabilità della gestione degli impatti dell'organizzazione sull'economia, sull'ambiente e sulle persone.

L'identificazione degli impatti dell'organizzazione sull'economia, sull'ambiente e sulle persone è stata effettuata nell'ambito dell'analisi di materialità che ha preceduto la predisposizione del Bilancio di Sostenibilità.

Il Consiglio di Amministrazione è composto da nove membri; la composizione del Consiglio di Amministrazione evidenzia un'ampia rappresentazione di diverse competenze di natura tecnico-aeroportuale, economico-finanziaria e strategica anche in relazione allo sviluppo sostenibile; sotto il profilo della diversità di genere, al genere meno rappresentato appartiene un terzo dei consiglieri, ivi incluso l'Amministratore Delegato.

Sono esecutivi il Presidente del Consiglio di Amministrazione e l'Amministratore Delegato, non esecutivi i restanti consiglieri; non sono stati costituiti comitati interni al Consiglio di Amministrazione; Catullo non è soggetta ad obblighi concernenti l'indipendenza dei Consiglieri di Amministrazione.

Il Consiglio di Amministrazione è nominato dall'Assemblea degli azionisti e resta in carica tre anni. Il mandato del Consiglio di Amministrazione in carica per il triennio 2020-2022 è scaduto con l'Assemblea di approvazione del bilancio al 31/12/2022.

Il Consiglio di Amministrazione non effettua attività di autovalutazione.

Le valutazioni sulle attività del Consiglio di Amministrazione, per quanto attiene agli impatti sull'economia, sull'ambiente e sulle persone, sono rimesse, in coerenza con le norme di diritto societario applicabili, all'Assemblea degli Azionisti.

Le valutazioni sulle *performances* della Società, per quanto attiene a tali ambiti, sono effettuate dal Consiglio di Amministrazione, sulla base delle informative rese dagli organi delegati ai sensi di legge e secondo le prassi aziendali; l'insieme di tali prestazioni è inoltre riepilogato nel bilancio di sostenibilità portato all'attenzione del Consiglio di Amministrazione per le proprie valutazioni e determinazioni con frequenza annuale.

L'Assemblea dei Soci, a norma di statuto, stabilisce il compenso degli Amministratori.

Inoltre, il Consiglio di Amministrazione stabilirà un compenso da riconoscere all'Amministratore Delegato a fronte delle deleghe conferite ai sensi dell'art 2381 C.C..

Consiglio di Amministrazione

Si riporta di seguito la composizione del Consiglio di Amministrazione al 31 dicembre 2022, nominato dall'Assemblea degli azionisti del 7 luglio 2020 ed in carica sino all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 22. Il Consiglio di Amministrazione del 13 luglio 2020 ha nominato la Dott.ssa Monica Scarpa come Amministratore Delegato per il triennio del mandato.

NOMINATIVO	CARICA
ARENA PAOLO	Presidente
MALOSSINI MARIO	Vicepresidente
SCARPA MONICA	Amministratore Delegato
BONETTI ALESSANDRA	Consigliere
BRICOLO FEDERICO	Consigliere
CARISANO RITA PAOLA MARIA	Consigliere
CORRA' MIRKO	Consigliere
GAVA FABIO	Consigliere
PIVA FLAVIO	Consigliere

Indicatori di diversità negli organi di governo per fascia d'età

Componenti del Consiglio di Amministrazione (%)		
	Uomini	Donne
Genere	66,67%	33,33%

Componenti del Consiglio di Amministrazione (n.)			
	<30	30-50	>50
Fascia d'età	0	0	9

Collegio Sindacale

Si riporta di seguito la composizione del Collegio Sindacale in carica al 31 dicembre 2022, nominato dall'Assemblea degli azionisti del 7 luglio 2020 ed in carica sino all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2022.

NOMINATIVO	CARICA
SALVINI ANGELA	Presidente
BIANCHI MAURO	Sindaco effettivo
DALL'OCA MARTINO	Sindaco effettivo
PEDERZOLI ALESSANDRA	Sindaco effettivo
PINTER ALEXIA	Sindaco effettivo
DE LUCA ALBERTO	Sindaco supplente

Controllo interno e gestione dei rischi

Il sistema di controllo interno e gestione dei rischi di Catullo è basato sugli assetti di *governance* definiti dal Codice Civile e da specifiche clausole di Statuto, nonché sulla adeguatezza degli assetti organizzativo, amministrativo e contabili ai sensi degli artt. 2086, 2381 e 2403 del Codice Civile, di cui il sistema di controllo interno e gestione dei rischi costituisce parte integrante.

Esso è costituito dai regolamenti, procedure, direttive, istruzioni e prassi operative adottate allo scopo di conseguire i seguenti principali obiettivi:

- strategici, per il conseguimento dell'oggetto sociale, la salvaguardia del patrimonio aziendale e la tutela degli interessi degli stakeholder;
- operativi, volti a garantire l'efficacia e l'efficienza delle attività operative aziendali;
- di reporting, volti a garantire l'attendibilità e affidabilità dell'informativa societaria;
- di conformità, volti ad assicurare la conformità delle attività aziendali alle leggi e ai regolamenti in vigore.

La gestione dei rischi, nell'ambito del sistema di controllo interno, assicura un adeguato processo di identificazione, valutazione, trattamento e monitoraggio dei rischi a cui la società è esposta nell'ambito delle proprie attività e rispetto al conseguimento dei propri obiettivi.

Il Consiglio di Amministrazione è informato regolarmente in merito alla gestione dei rischi aziendali e ad eventuali aspetti di attenzione concernenti i controlli interni nell'ambito delle informative rese al Consiglio di Amministrazione dagli organi delegati ai sensi di legge.

Inoltre, il Consiglio di Amministrazione è informato con cadenza semestrale in merito al funzionamento del modello organizzativo volto a prevenire rischi attinenti l'applicazione del decreto legislativo 231/2001, dall'Organismo istituito per la Vigilanza sul funzionamento di tale modello, l'OdV.

Infine, i principali rischi concernenti la gestione aziendale sono oggetto di rendicontazione nel fascicolo di bilancio e pertanto esaminati e valutati formalmente dal Consiglio di Amministrazione con cadenza almeno annuale.

Il modello di governance di Catullo è di tipo tradizionale, in cui l'amministrazione della società è demandata al Consiglio di Amministrazione, ed il Collegio Sindacale è responsabile della vigilanza sugli atti e sulle operazioni sociali in termini di legalità e conformità allo statuto e ai principi di corretta amministrazione.

Il Consiglio di Amministrazione – come già più sopra riferito- è composto, ai sensi di Statuto, da nove membri eletti dall'Assemblea mediante una votazione basata su liste; gli amministratori durano in carica tre esercizi e sono rieleggibili.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione è eletto dall'Assemblea ed è il primo dei candidati eletti dalla lista che ha ottenuto il maggiore numero di voti; sono previsti fino a due Vicepresidenti.

Il Consiglio di Amministrazione delega, ai sensi dell'art. 2381 del C.C., parte dei propri poteri e delle proprie attribuzioni al Presidente.

Il Consiglio di Amministrazione nomina, altresì, l'Amministratore Delegato a maggioranza qualificata, attribuendo le relative deleghe; l'Amministratore Delegato deve essere scelto tra gli amministratori eletti



da una delle liste non presentate o votate da soci fondatori ovvero da società dagli stessi partecipate; è prevista la possibilità di un Comitato Esecutivo composto fino ad un massimo di quattro amministratori, fra cui di diritto il Presidente.

Lo Statuto prevede che talune materie siano riservate alla competenza dell'Assemblea o del Consiglio di Amministrazione; per altre materie rilevanti sono previste specifiche maggioranze qualificate sia per l'Assemblea che per il Consiglio di Amministrazione, in relazione alle rispettive competenze.

Il Collegio Sindacale dura in carica tre esercizi e si compone di cinque sindaci effettivi, di cui tre eletti dall'Assemblea mediante una votazione basata su liste, uno nominato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed uno nominato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, che assume altresì le funzioni di Presidente del Collegio Sindacale; sono previsti due sindaci supplenti.

Il Collegio Sindacale vigila sull'amministrazione della Società anche rispetto all'adeguatezza degli assetti organizzativo, amministrativo e contabile della Società, nonché sul loro concreto funzionamento, come caso specifico di applicazione dei principi di corretta amministrazione.

Resta fermo che l'adeguatezza di tali assetti è responsabilità dell'organo di governo, il quale è altresì tenuto a vigilare sull'esercizio delle deleghe conferite ai propri componenti con funzioni esecutive.

La funzione di controllo contabile è affidata ad un revisore legale o ad una Società di Revisione, nominati dall'Assemblea su proposta motivata del Collegio Sindacale; l'incarico di revisione dura tre esercizi sociali.

In ragione delle norme e regolamenti applicabili, nonché delle dimensioni, complessità e profilo di rischio dell'impresa, agli organi societari si affiancano le funzioni aziendali con specifici compiti di controllo.

Ai fini dell'adeguatezza e del funzionamento del proprio assetto organizzativo, la Società si è dotata di un organigramma e di direttive e procedure utili ad assicurare che il potere decisionale sia assegnato ed effettivamente esercitato a un appropriato livello di competenza e responsabilità, e che i controlli interni siano definiti, attuati e monitorati.

La struttura organizzativa è coerente rispetto alla natura e alle dimensioni delle attività aziendali; assicura la rilevazione tempestiva degli indizi di eventuali crisi così come dell'eventuale rischio di perdita della continuità aziendale, al fine di consentire agli amministratori una sollecita adozione delle misure più idonee.

I controlli operativi e manageriali sono affidati al personale ed al *management* di linea di tutti i livelli, e sono per lo più definiti dalle procedure operative aziendali ed aeroportuali.

In particolare, la Società applica criteri di segregazione dei compiti e di contrapposizione degli interessi per quanto possibile rispetto alla struttura ed alle dimensioni dell'organico; la struttura dei poteri delegati è chiaramente definita.



L'organigramma aziendale prevede le funzioni ed i flussi informativi richiesti dalla legge e dai regolamenti, ivi inclusi le norme ed i regolamenti specificamente applicabili ai gestori aeroportuali.

I controlli di conformità e gestione dei rischi sono affidati ad unità organizzative aventi compiti specifici di controllo e gestione dei rischi, fra cui il Safety & Compliance Manager, a presidio in particolare dei rischi di safety e di compliance alle norme ed ai regolamenti concernenti l'operatività aeroportuale, il Security & Quality Manager, responsabile dell'implementazione, sviluppo e verifica delle misure e procedure di security aeroportuale, il Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione e il Data Protection Officer.

Il sistema di controllo interno e gestione dei rischi aziendali include altresì, integrandolo, il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.lgs. 231/2001 aggiornato da ultimo a maggio 2019; l'Organismo di Vigilanza ex d.lgs. 231/2001 è collegiale e costituito da tre componenti esterni esperti della materia.

Sin dal 2017, Catullo ha ritenuto, pur in assenza di un obbligo normativo, in coordinamento con l'Organismo di Vigilanza, al fine di rafforzare i presidi anticorruzione previsti nel Modello 231 di adottare delle "Linee Guida in materia di Anticorruzione e Trasparenza" in cui vengono promossi dei protocolli di legalità che disciplinano specifiche misure idonee a prevenire i fenomeni di corruzione e illegalità perpetrabili nel contesto aziendale ed in materia di trasparenza.

A presidio di tale sistema, è stato individuato all'interno della propria organizzazione un Referente cui affidare i compiti di vigilanza sul rispetto delle Linee Guida Catullo, che, in coordinamento con l'Odv, elabori e aggiorni le Linee Guida, verifichi l'attuazione delle stesse e segnali all'Amministratore Delegato i casi di mancato o ritardato adempimento.

Tali presidi contribuiscono alla prevenzione ed alla mitigazione dei conflitti di interesse, anche in relazione agli *stakeholder*.

Sicurezza Informatica

Il processo di digitalizzazione ha subito una brusca accelerazione negli ultimi anni, legando sempre di più le aziende ai sistemi digitali. Questo fenomeno ha portato a notevoli vantaggi in termini di automazione e produttività; tuttavia, ha portato anche ad un incremento di potenziali rischi informatici a cui le aziende si espongono. Inoltre, nell'ultimo anno si è verificato anche un forte aumento delle probabilità di attacchi, dovuti alla situazione geopolitica mondiale. Nel caso delle strutture produttive e delle infrastrutture che offrono servizi al pubblico, un attacco informatico potrebbe causare conseguenze rilevanti per intere comunità. Nell'ultimo periodo, la società ha affinato e ottimizzato i propri processi di gestione della



sicurezza delle informazioni e i propri presidi tecnologici sulla base dello standard ISO 27001. In particolar modo sulla base di un'attenta valutazione del rischio, sono state rafforzate le misure di sicurezza per il contrasto delle minacce derivanti dal *social engineering* e dalla diffusione di *malware*. Inoltre, sono stati introdotti processi basati sul paradigma di sicurezza “*zero trust*”. Tale approccio è diventato una prerogativa fondamentale affinché le organizzazioni possano affrontare i nuovi scenari di rischio. Tale modello riguarda anche la catena di approvvigionamento, all'interno della quale è necessario considerare attentamente le interdipendenze con organizzazioni esterne, infrastrutture e servizi gestiti al fine di evitare le possibili ripercussioni di un attacco informatico. In ottica futura, la società prevede di continuare nello sviluppo dei processi di sicurezza basati sullo standard ISO 27001 con particolare attenzione al processo di gestione strutturata degli eventi di sicurezza, attraverso l'uso di tecnologie avanzate.

Cambiamenti climatici

Il Gruppo è consapevole dell'importanza delle politiche volte alla comprensione ed alla gestione degli effetti derivanti dai cambiamenti climatici ivi e per contribuire alla riduzione del surriscaldamento globale ha deciso di calcolare e tenere monitorata la propria carbon footprint.

La Catullo ha iniziato un percorso di progressiva riduzione delle proprie emissioni di CO₂ con l'obiettivo di rendere l'attività aeroportuale più sostenibile, diminuendo nel tempo la propria impronta di carbonio e aderendo al programma *Airport Carbon Accreditation* attualmente al “livello 2 - *Reduction*”.

Quanto al rischio fisico derivante dal cambiamento climatico e correlato al possibile intensificarsi in frequenza e magnitudo di eventi climatici estremi, quali nubifragi di grande intensità non prevedibili, il Gruppo è consapevole che eventi di tale natura potrebbero comportare interruzioni temporanee delle attività aeroportuali. Le infrastrutture del Gruppo, tuttavia, sono state progettate, realizzate e costantemente mantenute nel rispetto dei requisiti di legge i quali includono specifici parametri volti ad assicurare la resistenza a tali eventi atmosferici; sono inoltre previste opportune procedure volte alla gestione di tali emergenze ed alla minimizzazione dei rischi operativi ad esse associati.

Presidio dei rischi

Catullo identifica, valuta, gestisce e monitora i rischi cui sono potenzialmente esposte le Società del Gruppo prevalentemente mediante l'attività delle proprie funzioni di direzione e di staff, a cui è affidata per competenza la gestione di specifici ambiti di rischio.

Il modello organizzativo concernente la gestione dei rischi è quindi di tipo decentrato e federato, in cui ciascun responsabile è chiamato ad individuare e gestire i rischi attinenti il proprio ambito di



responsabilità, evidenziando alle Direzioni di competenza ed all'Alta Direzione eventuali profili di rischio di specifica attenzione.

I rischi di livello strategico sono presidiati in particolare dall'organo di governo, dagli organi di controllo e dai responsabili delle principali direzioni e funzioni aziendali, con particolare riferimento ai rischi connessi alle condizioni generali di mercato, all'andamento del traffico presso gli scali anche in relazione alla concentrazione del traffico rispetto ai vettori, ed all'evoluzione del quadro normativo, ad esempio in tema di concessioni e tariffe.

I rischi ambientali (es.: per sversamenti, gestione dei rifiuti, gestione delle terre e rocce da scavo, procedimenti autorizzativi), così come i rischi attinenti salute e sicurezza sul lavoro (es.: per conformità alle norme di tutela dei lavoratori e prevenzione degli incidenti) sono presidiati dalla funzione Ambiente e Sicurezza.

I rischi di conformità alle norme e ai contratti sono presidiati dalle funzioni responsabili di ciascuna area operativa, con il supporto dell'Ufficio Affari Legali, ove necessario; in particolare, la conformità al Codice dei Contratti è affidata alla responsabilità dell'Ufficio Acquisti, la conformità alla Convenzione di concessione è assicurata dal personale incaricato dei ruoli ENAC, la conformità alle norme in tema di protezione dei dati personali dal *Data Protection Officer*, etc.

I rischi attinenti la responsabilità amministrativa degli enti sono presidiati anche mediante il Modello organizzativo ex D. Lgs. 231/2001 unitamente all'operato del relativo Organismo di Vigilanza; i rischi concernenti specificamente la prevenzione della corruzione e la trasparenza sono presidiati mediante il relativo regolamento e l'operato del Referente per la prevenzione della corruzione e la trasparenza.

I rischi attinenti la *security* aeroportuale sono presidiati dalla funzione *Security*, unitamente, per ragioni organizzative, ai rischi di qualità concernenti il rispetto della Carta dei Servizi e la gestione dei reclami.

I rischi attinenti la *safety* aeroportuale e la *compliance* alle norme in tema di *safety* aeroportuale sono presidiati dalle funzioni *Safety Management System* e *Compliance Monitoring*, affidate alla responsabilità del *Safety & Compliance Manager*, il quale opera in stretta collaborazione con il personale dedicato alle attività di Safety.

I rischi trasferibili a terzi, ivi incluso in particolare i rischi attinenti la responsabilità civile verso terzi in ambito Aviation sono presidiati in collaborazione con la Direzione Affari Legali e Societari di SAVE S.p.A..

I rischi finanziari di tasso, credito e liquidità sono presidiati dalla Direzione Amministrazione, Finanza e Controllo; la Società non è esposta a particolari rischi finanziari di cambio e mercato.



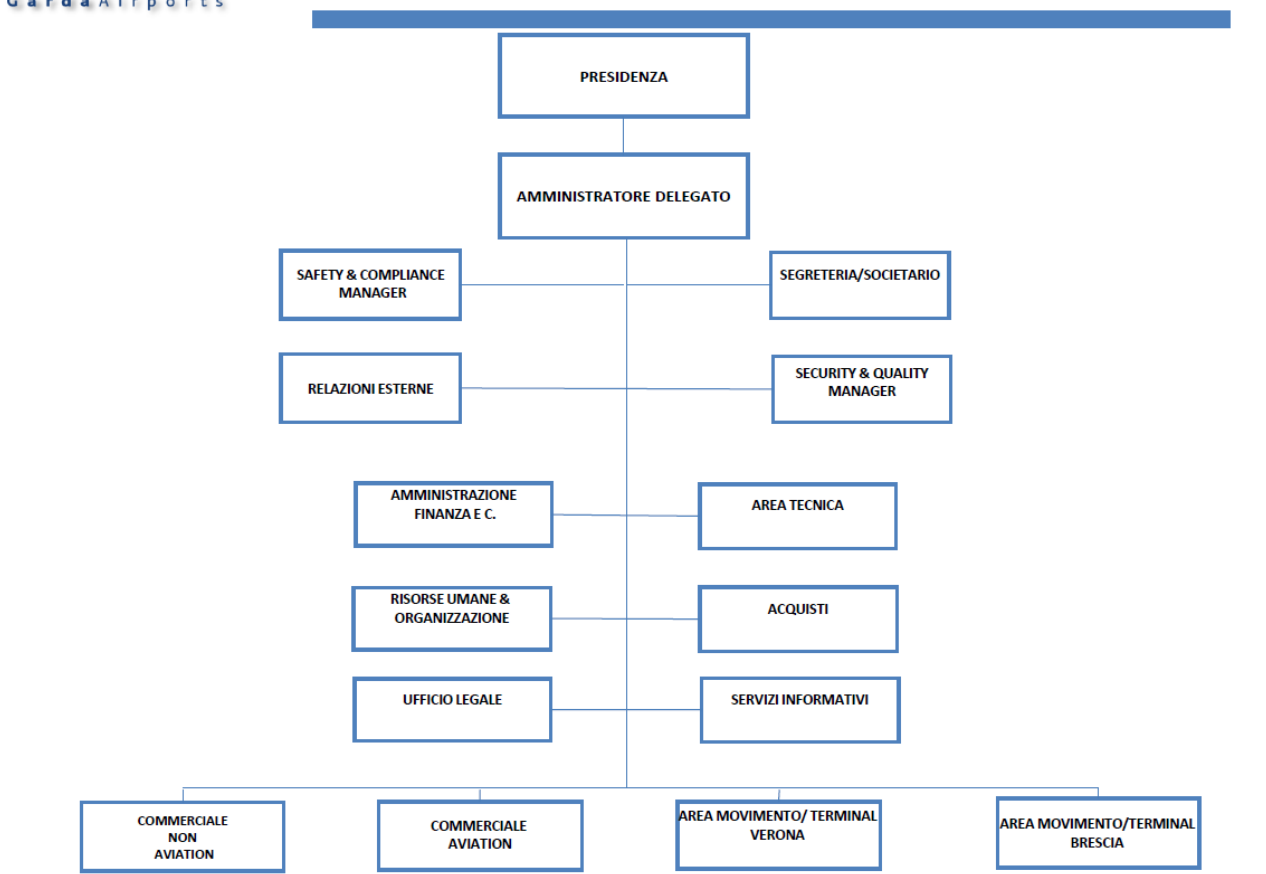
Per ulteriori ambiti e presìdi di rischio si rinvia alla Relazione sulla gestione al bilancio d'esercizio e consolidato al 31/12/2022 e al Bilancio e Nota Integrativa al 31/12/2022, individuale e consolidato.

Si segnala che nel corso del 2022 non si sono registrati casi significativi di non conformità a leggi e regolamenti.

Organigramma



Risorse Umane e Organizzazione



Contesto

Bacino d'utenza

VERONA

Verona si colloca strategicamente nel Nord-Est italiano, all'incrocio di due delle autostrade più trafficate d'Europa (A4 & A22), con la A22 che collega Innsbruck e l'area del Tirolo austriaco in meno di 2,5 ore dall'Aeroporto. Lo scalo è situato all'interno di uno dei bacini di utenza più competitivi a livello europeo, all'intersezione dei Corridoi Europei 1 e 5 e dei treni ad alta velocità.

Dati economici

L'Aeroporto scaligero si colloca al secondo posto in Italia per ricchezza del bacino d'utenza dopo Milano/Bergamo (le *catchment areas* sono parzialmente sovrapposte).

Nel 2020 il valore aggiunto di Verona, secondo i dati dell'Istituto Tagliacarne, è pari a 26.605,4 milioni di euro (1,8% del valore aggiunto nazionale e 19,5% di quello del Veneto). Il PIL pro-capite è pari a 28.809 euro (-7,7% rispetto al 2019), dato più elevato rispetto alla media regionale (27.989 euro) e nazionale (25.074 euro); Verona si posiziona al quattordicesimo posto nella graduatoria delle province italiane e prima a livello regionale.

Oltre 400mila sono le imprese attive del bacino d'utenza, con marchi riconosciuti *worldwide* e con elevata propensione all'export; nell'area di Verona sono situati gli headquarters italiani di molte aziende multinazionali.

Verona è anche un importante polo fieristico a livello internazionale. Con un programma annuale di oltre 70 fiere internazionali nel corso di tutto l'anno, la Fiera di Verona è tra le principali a livello europeo. Con oltre 1,1 milioni di visitatori (dati VeronaFiere 2019), le manifestazioni più importanti sono: Vinitaly, che è la più grande fiera mondiale legata al mondo dei vini; Fieracavalli, che è la principale mostra internazionale di cavalli; Marmomac, che è la maggiore esposizione internazionale di marmo e pietre dure.

Popolazione / Residenti stranieri

La popolazione dell'area è di quasi 5 milioni di abitanti (8% del totale nazionale). Il territorio della sola provincia di Verona si estende su una superficie di 3.096,39 kmq, con 927.108 abitanti.

Circa 540mila sono i residenti stranieri (11% dei residenti stranieri in Italia), con flussi di traffico VFR costanti nel corso dell'anno. La principale comunità presente sul territorio è quella dell'Est Europa, in particolare rumena (oltre 100mila residenti nell'area); la seconda comunità è quella del Nord-Centrafrica (principalmente Marocco, con 50mila residenti).



Dati turistici

Verona è la seconda città più visitata del Veneto dopo Venezia, anche grazie all'Arena e alla sua famosa stagione operistica e alla celebre Casa di Giulietta (Romeo & Juliet).

Quasi 5 milioni sono stati gli arrivi di turisti nell'area veronese nel 2022 (-5% rispetto al 2019, anno di riferimento pre-pandemia); di questi quasi 3 milioni hanno scelto il lago di Garda come destinazione di vacanza. La componente straniera complessiva è stata del 61% nel 2022 (principale mercato: Germania, con quasi 1,3 milioni di arrivi di turisti, pari al 27% degli arrivi totali).

Dallo scalo veronese è raggiungibile anche la più vasta area sciistica italiana (Dolomiti SuperSki, con 12 aree sciistiche per oltre 1.200 km di piste collegate tra loro).

BRESCIA

La città di Brescia è collocata al centro del Nord Italia, all'interno di una fra le più importanti aree economiche ed industriali d'Europa. La sua posizione geografica e la sua vicinanza alle principali reti autostradali Est-Ovest (A4-A35-A21) e Nord-Sud (A22) la favoriscono dal punto di vista logistico come ideale snodo di scambi fra il mercato italiano e quelli dell'Europa Centrale.

Dati economici

L'Aeroporto di Brescia, che ha sviluppato il proprio *business* nel segmento "cargo", si trova nel cuore del sistema industriale italiano ed ospita l'hub del *network* aereo e stradale postale nazionale oltre ad un importante *gateway* aereo e hub camionistico internazionale di una delle maggiori società courier express mondiali.

Secondo le elaborazioni del Centro Studi Confindustria basate su dati ISTAT e Prometeia 2022, Brescia è la quinta Provincia italiana per valore aggiunto complessivo, quarta nell'agricoltura, quarta nell'industria, sesta nelle costruzioni, settima nei servizi, terza per addetti nell'industria manifatturiera, seconda nel settore metalmeccanico, quinta nella gomma e plastica. Nel dettaglio, la Provincia di Brescia si colloca al sesto posto nazionale per Import (14.315 Mio Eur), al quarto posto per export (22.317 Mio Eur) e per saldo commerciale manifatturiero (9.807 Mio Eur). Nell'anno 2022, la classifica dei paesi vede al comando per l'import rispettivamente Germania (2.680 Mio Eur), Cina (1.392 Mio Eur) e Francia (1.181 Mio Eur), mentre per l'export ancora la Germania (4.503 Mio Eur) seguita da Francia (2.460 Mio Eur) e Stati Uniti (1.699 Mio Eur). Nel 2020 (ultimo dato disponibile) gli addetti del settore privato esclusa l'agricoltura superavano i 441.000 (circa 112.000 unità locali) di cui oltre 146.000 per il solo manifatturiero (oltre 13.200 unità locali).



Popolazione / Residenti stranieri

Secondo i dati ISTAT, nel 2022 la popolazione di Brescia e Provincia è di circa 1.254.000 persone, fra cui vi sono circa 153.000 stranieri residenti, che rappresentano il 12,2 % circa del totale. La comunità più numerosa è quella proveniente dalla Romania (24.900) con circa il 16% di tutti gli stranieri presenti sul territorio, seguita dall'Albania, circa l'11,0% e dall'India, circa il 9,0.

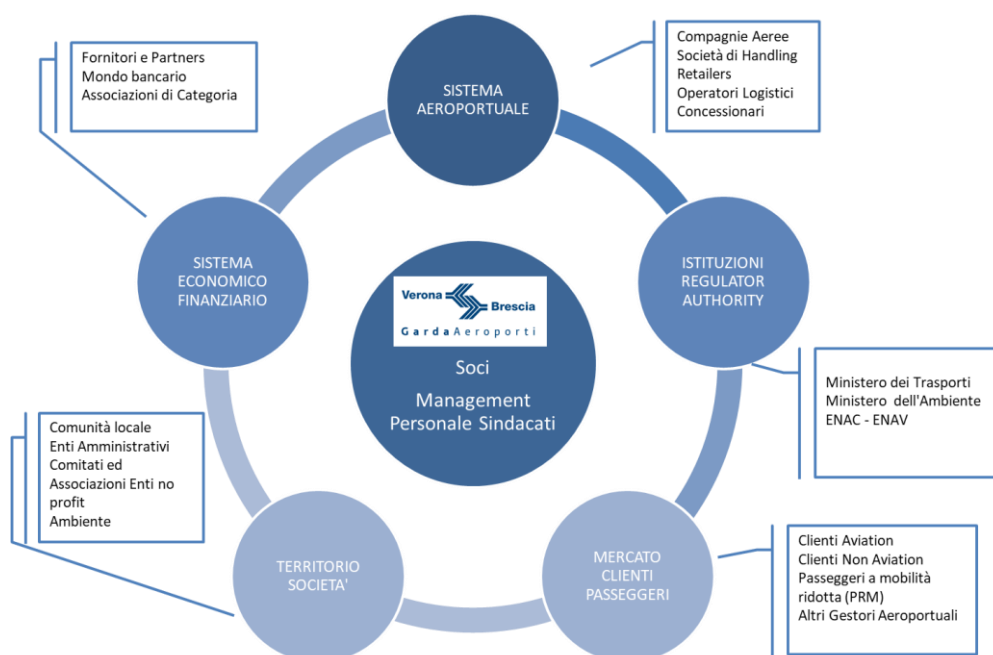
Dati turistici

Il turismo rappresenta una importante risorsa per la Provincia di Brescia, che ha registrato nel 2021 circa 8.000.000 di presenze di cui oltre 5.000.000 di provenienza estera e circa 2.900.000 dall'Italia. Al primo posto assoluto la Germania con 3.108.683 presenze. (dati ISTAT).

Gli stakeholder dell'Aeroporto

Gli *stakeholder* sono tutti i soggetti presenti all'interno/esterno di un'organizzazione che manifestano un interesse inerente al raggiungimento degli obiettivi preposti da parte dell'organizzazione stessa. Il Gruppo assegna fondamentale importanza all'ascolto dei propri *stakeholder* e si impegna a tenersi informato, valutando ed eventualmente integrando, all'interno delle proprie decisioni di *business*, le istanze di essi. Fra gli impegni del Gruppo vi sono, la verifica della concessione di adeguati spazi e servizi agli operatori aeroportuali, assicurando al contempo ai passeggeri voli sicuri, efficienti e continui.

Il lavoro di identificazione e mappatura dei principali *stakeholder* della Società e l'approccio che si intende adottare nei loro confronti è emerso nell'ambito dell'analisi di materialità condotta; in seguito, sono state validate e confermate le seguenti categorie di *stakeholder*.



Le attività di coinvolgimento degli *stakeholder* adottate dal Gruppo sono proseguite principalmente attraverso l'indagine per analisi della materialità svolta nel 2022 e la comunicazione e coinvolgimento dei dipendenti attraverso la redazione di una newsletter.

A seguito degli esiti e dei rilievi emersi dalle attività di “*stakeholder engagement*” intraprese con i propri *stakeholder* il Gruppo si impegna a valutare e integrare per quanto possibile tali indicazioni all'interno dei propri piani di *business*.

Stakeholder engagement		
Stakeholder	Strumenti di ascolto	Impegni
Soci	Incontri periodici: (Assemblee degli azionisti; CdA);	Compliance con la normativa Sviluppo economico diretto Investimenti Sviluppo di nuove rotte.
Passeggeri	Indagini continue di customer satisfaction. Segnalazioni e reclami; sito web istituzionale; Social Web (Facebook, Twitter, Instagram, Youtube) Carta Servizi	Qualità del servizio Viaggiatori con necessità particolari (PRM), Continuità del business Sviluppo di nuove rotte.
Settore aeroportuale	Adesione ad ACI Europe; Adesione ad Aeroporti 2030; Questionario per materialità; Partecipazione a corsi e convegni.	Gestione del sistema aeroportuale Compliance con la normativa Sviluppo di nuove rotte.
Le risorse umane	Relazioni industriali; Questionario per materialità; Los@i; Consigliera di fiducia; Segnalazioni dei lavoratori e controllo diretto.	Relazioni industriali Assunzioni e turnover Salute e sicurezza Training.
I fornitori e partners	Processo di selezione e qualificazione dei fornitori; Questionario per materialità	Compliance con la normativa, Anticorruzione e gestione degli appalti Gestione del sistema aeroportuale, Gestione fornitori.

<p>Comunità ed ambiente</p>	<p>Continui confronti istituzionali, Questionario per materialità; sito web.</p>	<p>Sviluppo delle comunità locali, Benefici economici indiretti Comunicazione trasparente e continua, riduzione degli impatti ambientali (rifiuti prodotti, acque meteoriche, efficientamento energetico, consumo idrico, influenza sull'ecosistema ed emissioni), Spese e investimenti ambientali.</p>
<p>Vettori - handlers e comunità aeroportuale</p>	<p>Comitato Utenti; Questionario per materialità; Riunione mensile qualità dei servizi Riunione mensile ENAC (Comitato di sicurezza aeroportuale Conferenza Servizi); Riunione semestrale ENAC per <i>Clearance</i> aeroportuale</p>	<p>Gestione della qualità del servizio, <i>Customer satisfaction</i> Gestione del sistema aeroportuale, Compliance con la normativa, Salute e sicurezza degli operatori.</p>



Il Progetto “Romeo”

Presso l'Aeroporto di Verona nel corso del 2022 sono ripartiti a pieno regime gli investimenti infrastrutturali con l'obiettivo di aumentare la sicurezza e la capacità dello scalo verso un sempre più consolidato aumento del traffico passeggeri in linea con il piano di sviluppo, dopo la ripianificazione resasi necessaria a seguito della ripianificazione a seguito della pandemia da Covid-19.



In ambito aerostazione l'intervento di riqualifica e ampliamento del terminal partenze (c.d. Progetto “Romeo”), ha visto la prosecuzione dei lavori dopo la posa della prima pietra avvenuta a luglio 2021: esso porterà nelle successive fasi alla realizzazione di interventi mirati al risparmio energetico con l'utilizzo di materiali conformi ai criteri ambientali minimi.

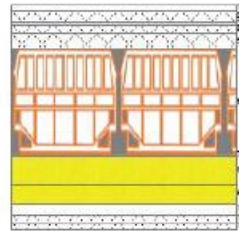
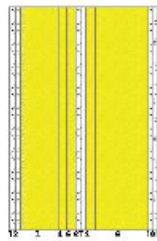
Tra i principali interventi previsti dal progetto: la riqualificazione architettonica della hall check-in, dove i banchi accettazione passeranno dagli



attuali 40 a 46 comprensivi di postazioni *self check-in* e *self baggage drop*; la realizzazione di nuove sale d'imbarco al primo piano (dagli attuali 13 ai 19 *gates* di imbarco in totale) con nuovi torrini; la realizzazione di un nuovo sistema BHS (per lo *screening* dei bagagli da

stiva) di ultima generazione con apparecchiature tomografiche Standard III ; la realizzazione di nuovi controlli di sicurezza al primo piano nonché la rivisitazione di tutti i flussi dei passeggeri per migliorare la sicurezza e la godibilità degli spazi.

La nuova infrastruttura sarà realizzata in un'ottica di sostenibilità ambientale, alta manutenibilità e risparmio energetico, e sarà contraddistinta da un'immagine complessivamente rinnovata del *terminal* sia per gli aspetti architettonici e per quelli informatici, che per quelli relativi agli spazi commerciali che amplieranno la loro offerta che consentiranno di raggiungere nuovi *standard* qualitativi e ambientali. L'elevata attenzione all'ambiente e alla sostenibilità, la scelta delle tecnologie di ultima generazione e la qualità dei materiali consentiranno, infatti, di abbassare significativamente il fabbisogno energetico degli edifici (meno 80.000 kWh all'anno grazie al fotovoltaico), di ridurre le emissioni di Co2 di circa 700 (settecento) tonnellate/anno e di risparmiare complessivamente oltre 1.2 milioni di kWh all'anno grazie all'efficientamento energetico.



LIGHT		ENERGY	
Transmission	27	Solar factor	17
Reflection	26	Reflection	20



Il Progetto Romeo rappresenta anche un grande intervento architettonico pensato per il maggiore *comfort* dei passeggeri, fino a un flusso di oltre 5 milioni l'anno, e una maggiore fruibilità degli spazi a disposizione con un'area commerciale all'ingresso del tutto nuova e un duty free più ampio, con spazi dove acquistare i migliori prodotti dell'enogastronomia locale ma anche artigianato e prodotti

Made in Italy di grande qualità.



Il progetto Romeo prevede l'impiego di pareti vetrate continue e pareti opache aerate, realizzate con materiali altamente performanti, che consentono un livello ottimale di efficienza energetica. Sulla copertura dell'edificio saranno installati 200 moduli fotovoltaici antiriflesso di ultima generazione. I materiali

usati per i lavori edili saranno provenienti da materiali riciclati (circa 40%), e a loro volta riciclabili dal 30% (prodotti cementizi) al 100% (prodotti ferrosi). L'illuminazione sarà realizzata con sistemi a LED ad alta efficienza e interamente automatizzata tramite sensori che consentono la parzializzazione elettrica zona per zona e quindi la riduzione dei consumi. Particolare attenzione è stata posta anche agli impianti meccanici con una centrale termofrigorifera innovativa che condiziona l'aria calda tramite condensatori "naturali" e tratta l'aria avvalendosi di inverter per la riduzione della velocità dei ventilatori in funzione degli effettivi carichi termici. La centrale termofrigorifera è strutturata per il futuro allacciamento alla centrale di trigenerazione.

Il 2022 ha visto la realizzazione delle opere civili dell'avancorpo *land side* e dell'avancorpo *air side* con l'entrata in esercizio del BHS provvisorio.

La quota parte attribuibile alla sostenibilità ambientale può essere stimata in circa 29,11 milioni di euro, che per effetto dell'aumento dei materiali, c.d. Codice Aiuti aumenta a 37,81 milioni di euro per la sola parte lavori.

TYPE OF INNOVATION	TOTAL (M€)
Pareti esterne ad alto isolamento	4,90
Pannelli Fotovoltaici	0,21
Materiali da costruzioni realizzato con materiali riciclati e riciclabili.	7,00
Materiali impianti Elettrici	5,00
Materiali impianti meccanici	9,45
Materiali impianti idrici	0,49
Impianto BHS	8,36
Macchine tomografiche std.3	2,40
TOTALE	37,81

Passeggeri



I Passeggeri

TRAFFICO	2022	2021	2019	% 2022/2021	% 2022/2019
Passeggeri Verona	2.982.060	1.458.738	3.637.991	104,4%	-18,0%
Passeggeri Brescia	7.245	5.454	17.004	32,8%	-57,4%
TOTALE	2.989.305	1.464.192	3.654.995	104,2%	-18,2%
Cargo Verona (tons)	653	2.187	659	-70,1%	-0,9%
Cargo Brescia (tons)	38.947	39.603	30.695	-1,7%	26,9%
TOTALE	39.600	41.790	31.354	-5,2%	26,3%
Movimenti Verona	25.047	15.378	33.138	62,9%	-24,4%
Movimenti Brescia	13.224	12.334	10.953	7,2%	20,7%
TOTALE	38.271	27.712	44.091	38,1%	-13,2%

Scalo di Verona

L'Aeroporto di Verona ha registrato quasi 3 milioni di passeggeri nel corso del 2022, recuperando l'82% dei volumi di traffico del 2019. Un risultato ancor più positivo se si considera che nel 2019 il mercato russo, oggi totalmente assente a causa del conflitto russo-ucraino, contava oltre 235 mila passeggeri, circa il 6,5% del traffico complessivo.

Si segnala che i dati risentono di un primo trimestre ancora fortemente condizionato dalla diffusione della nuova variante Omicron con un recupero del traffico del 58% sul 2019, progressivamente in aumento nei mesi successivi (nel secondo semestre 88% con punte oltre il 90% nei mesi estivi).

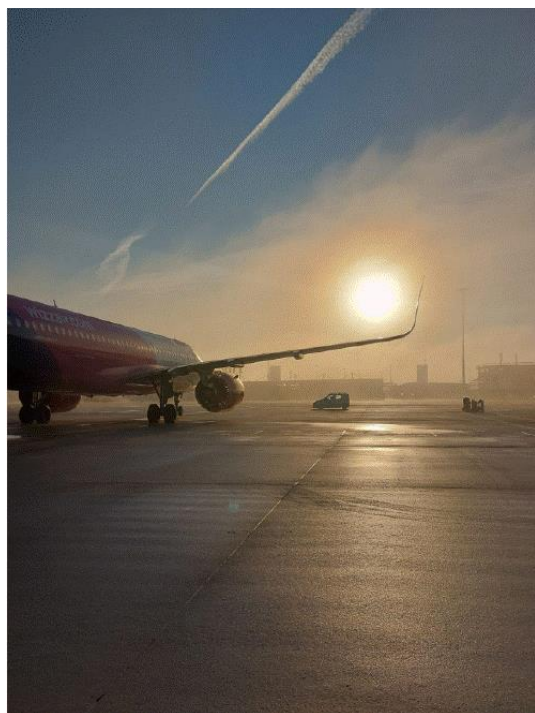
Ryanair è stato il primo vettore dello scalo per traffico passeggeri nel corso del 2022, con 950 mila passeggeri (32% del traffico complessivo), seguito da Volotea, Neos e Wizz Air.

Il principale mercato è stato quello domestico, con quasi 1,4 milioni di passeggeri (46% del traffico complessivo); per quanto riguarda il traffico internazionale, è stato il mercato inglese a guidare la classifica, seguito da Germania, Albania, Spagna, Egitto e Grecia.

Principali destinazioni sono state Catania, Palermo, Bari, Cagliari e Londra.

Nel corso dell'anno è ripresa l'operatività sulle destinazioni turistiche di lungo raggio, che hanno movimentato circa 30 mila passeggeri (principali mercati: Repubblica Dominicana, Maldive, Tanzania e Kenya).

La base di Volotea, vettore di riferimento per lo scalo veronese, insieme ai crescenti investimenti di Ryanair e Wizz Air, hanno contribuito a soddisfare le esigenze del bacino d'utenza. Nell'estate, il traffico



internazionale è decollato con 6 nuove destinazioni: Parigi CDG, Barcellona, Amburgo, Malta, Porto e Palma di Maiorca.

La base veronese di Neos continua ad offrire un ventaglio di rotte domestiche (prevalentemente estive verso l'Italia insulare e meridionale) e internazionali di medio e lungo raggio, confermando la leadership del Catullo nel mercato turistico outgoing.

La capillarità dei collegamenti con le principali destinazioni europee conferma la vocazione internazionale del Catullo e la capacità del territorio veronese di attrarre importanti flussi di traffico.

Scalo di Brescia

Il dato relativo al cargo movimentato presso l'Aeroporto di Brescia, con quasi 39 mila tonnellate, mostra una flessione del 2% rispetto all'esercizio precedente ma mantiene un incremento del 27% rispetto al 2019.

Nel dettaglio, le merci via aerea, pari a 14,4 mila tonnellate, hanno registrato un decremento dell'1% rispetto al 2021 dovuto in particolare al comparto general cargo che ha risentito del conflitto russo-ucraino e della recrudescenza del virus Covid-19 in Cina.

La posta, che nel 2022 ha rappresentato il 63% dei volumi complessivi, mostra una flessione del 2% rispetto al 2021, sia per la ripresa del commercio di prossimità (presso i negozi fisici), superate le principali restrizioni dovute al Covid-19, sia per un ridimensionamento delle spese per gli acquisti.

Di seguito sono riportati i principali indicatori del traffico 2022 sullo scalo di Brescia.

TRAFFICO	2022	2021	% 2022/2021
CARGO (tons)	38.947	39.603	-1,7%
PASSEGGERI	7.245	5.454	32,8%
MOVIMENTI	13.224	12.334	7,2%

Passeggeri a ridotta Mobilità (PRM)

L'Aeroporto di Verona, in qualità di gestore aeroportuale, attraverso l'impiego di personale specializzato ed adeguatamente formato si è impegnato a garantire quanto previsto dal Regolamento (CE) n. 1107/2006 relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo. La normativa si basa sul principio che nel trasporto aereo, le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta hanno gli stessi diritti di tutti gli altri cittadini.

Al momento della prenotazione o dell'acquisto del biglietto, il passeggero con necessità speciali deve premurarsi sempre di segnalare all'agenzia di viaggio o alla compagnia aerea le proprie difficoltà motorie. E' necessario comunque che il vettore aereo, un suo agente o l'operatore turistico (nel caso di voli charter) riceva una notifica di richiesta di assistenza almeno quarantotto ore prima dell'ora di partenza del volo pubblicata, così da poter trasmettere le informazioni in tempo utile al gestore degli aeroporti di partenza, arrivo e transito e al vettore aereo effettivo.

Servizi a disposizione del passeggero con necessità speciali presso l'Aeroporto di Verona:

Parcheggi: in aeroporto sono disponibili posti auto riservati e gratuiti per i viaggiatori con capacità di deambulazione impedita o sensibilmente ridotta munite di contrassegno di parcheggio per disabili di cui al DPR 151/2012.



Colonnine con citofono: colonnine con citofono per la richiesta di assistenza si trovano presso i parcheggi dedicati ai disabili e presso tutte le porte di accesso all'aerostazione partenze e arrivi.

Sala amica: è presente presso il Terminal partenze del Catullo una saletta, denominata Sala Amica, dedicata all'attesa e all'accoglienza dei passeggeri con disabilità o mobilità ridotta.

Accessibilità ai piani superiori e inferiori: l'accesso al piano interrato e al piano primo è consentito dalla presenza di un ascensore dotato anche di comandi per non vedenti, situato a lato dei check-in, dietro le scale mobili. Anche l'accesso al ristorante situato al primo piano è consentito dalla presenza di un ascensore.

Servizi igienici per disabili: sono presenti servizi igienici per disabili sia all'interno delle sale di imbarco sia prima dei controlli di sicurezza nel piano interrato e al primo piano.

Servizi per passeggeri in partenza: in caso di passeggero segnalato da compagnia aerea o agenzia di viaggi, il personale aeroportuale preposto provvederà ad accompagnarlo al check-in. Nel caso in cui il passeggero

arrivasse in aeroporto non segnalato da alcun operatore, avrà la possibilità di richiedere assistenza al personale aeroportuale preposto tramite le colonnine con citofono presenti nei parcheggi dedicati e presso tutti gli ingressi dell'aerostazione. Il personale preposto provvederà quindi ad accompagnare ed assistere il passeggero per le operazioni di check-in, controllo di sicurezza e passaporto fino all'imbarco. Il trasferimento a bordo dell'aeromobile sarà effettuato con mezzi speciali.

Servizi per passeggeri in arrivo: il personale aeroportuale preposto attenderà il passeggero all'aereo, lo accompagnerà al controllo passaporti, al ritiro bagagli, al controllo doganale e infine al mezzo di trasporto scelto per raggiungere la sua destinazione finale.

In transito: il passeggero viene assistito da personale preposto attraverso tutte le fasi previste per il cambio di aeromobile.

Telefoni pubblici: non sono presenti telefoni pubblici dedicati ai disabili ma è disponibile un telefono nella sala amica con l'intervento dell'addetto per l'eventuale assistenza nella composizione del numero.

Bus navetta attrezzati per il trasporto disabili verso la Stazione Ferroviaria: è possibile verificare la disponibilità e gli orari dei bus sul sito dell'Azienda Trasporti Verona (www.atv.verona.it). Tutti i bus da/per aeroporto sono dotati di pedana per disabili.

Nel 2022 sono stati assistiti n. 16.112 passeggeri PRM di cui n. 2.784 non notificati correttamente al gestore (i.e. alla Catullo).

Progetto Autismo

L'Aeroporto di Verona aderisce al progetto ENAC "*Autismo – In viaggio attraverso l'aeroporto*". Il progetto, attuato con il coinvolgimento dell'Associazioni Ants Onlus per l'Autismo, offre un'assistenza adeguata ai soggetti con autismo e alle loro famiglie, per aiutarli a prepararsi e ad affrontare serenamente il loro viaggio.

Inoltre, i passeggeri con disabilità invisibili che vogliono viaggiare in autonomia, o i loro accompagnatori, potranno chiedere uno speciale laccetto con i girasoli da indossare all'interno dell'aeroporto. Il laccetto girasole è usato per aiutare con discrezione le persone che ne fanno richiesta, infatti, permette al personale aeroportuale di riconoscere una necessità particolare e di prestare aiuto o di essere pronto a concedere un po' di tempo in più al passeggero che lo indossa e ai suoi accompagnatori.



Qualità



La Catullo è dotata, dal 2001, della Carta dei Servizi, che, a decorrere dall'entrata in vigore del nuovo Codice della Navigazione, è poi diventata obbligatoria. Con la propria Carta dei Servizi ogni gestore aeroportuale determina annualmente quali sono gli standard qualitativi minimi di tutti i servizi offerti nel suo scalo e si impegna a farli osservare; tale strumento permette di informare il cliente sugli standard di servizio e rendere confrontabili tra i vari scali aeroportuali gli indicatori di qualità. Gli standard vengono identificati da una serie di parametri stabiliti e approvati da Enac. La Carta dei Servizi viene verificata ed approvata prima della pubblicazione da Enac che, nel corso dell'anno, procede ad effettuare attività di monitoraggio sui livelli dei servizi erogati ai passeggeri, attraverso la locale Direzione di Aeroporto, e un'attività di audit, attuata dalla sede centrale, che sottopone a

verifica i servizi di assistenza speciale erogati ai passeggeri con disabilità e gli aspetti organizzativi e procedurali necessari ad una corretta gestione delle infrastrutture centralizzate.

Customer Satisfaction scalo dell'Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca

In merito ai rilevamenti qualitativi, nell'anno 2022 sono state condotte n. 1.181 interviste complete direttamente somministrate alla clientela. Il processo di effettuazione delle interviste è stato sviluppato tenendo in considerazione la diversificazione della popolazione oggetto dello studio in merito alla nazionalità (italiani e stranieri) ed al motivo della presenza in aeroporto (in arrivo, in partenza, altro).

Il 31,3% delle interviste è stato effettuato nelle giornate di sabato e domenica. Relativamente ai rilevamenti soggettivi emerge che non tutti e 25 gli indicatori monitorati ottengono una soddisfazione superiore al 90%; tuttavia confrontando gli stessi indicatori con quelli dell'anno 2019 (ultimo anno in cui sono state effettuate le rilevazioni prima della pandemia) si evidenzia una generalizzata tendenza al miglioramento. In conclusione, i fattori di soddisfazione che non raggiungono una soddisfazione pari al 90% sono meno rispetto a quelli dell'anno 2019; in particolare:

- pulizia e funzionalità delle toilette: 89,4%;
- disponibilità, qualità prezzi di bar e ristoranti: 78,1%;
- disponibilità, qualità di prezzi, di negozi e edicole: 80,8%;
- connettività Wi-Fi: 76,3%.

A livello complessivo il 98,5% degli utenti intervistati nell'anno di riferimento 2022 esprime un giudizio positivo in merito all'esperienza vissuta in aerostazione, valore in aumento dell'8,8% rispetto allo stesso periodo dell'anno 2019.

Le performance degli indicatori quantitativi conseguite nel 2022 presso l'aeroporto di Verona evidenziano un andamento, per certi aspetti, in miglioramento rispetto all'anno 2019. La comparazione tra gli anni 2022 e 2019 mostra:

- un miglioramento dei tempi di riconsegna bagagli;
- qualche lieve fluttuazione del tempo di attesa al check-in, con andamento in miglioramento;
- un generale aumento del tempo di attesa ai varchi security e al controllo passaporti.

Sono migliorati in confronto ai risultati 2019:

- bagagli disguidati (da 0,29‰ a 0,26‰);
- tempi di riconsegna primo bagaglio (da 22'30" a 21'51");
- tempi di riconsegna dell'ultimo bagaglio (da 30'42" a 28'00");
- tempi di attesa tax refund (da 03'18" a 02'54").

Sistema di Gestione della Qualità dell'Aeroporto Gabriele D'Annunzio di Brescia Montichiari

Relativamente all'Aeroporto di Brescia, non è stata redatta la carta dei servizi, come previsto dalla Circolare ENAC GEN-06 del 31/10/2014 art. 5. APPLICABILITÀ, che stabilisce la pubblicazione su base volontaria per gli scali con traffico commerciale inferiore a 50.000 passeggeri.

Tuttavia, è stato implementato un Sistema di Gestione per la Qualità, mantenuto attivo, sistematicamente aggiornato e migliorato costantemente, in coerenza con i requisiti della norma UNI EN ISO 9001:2015, come strumento gestionale per assicurare che i servizi erogati siano conformi o superiori ai requisiti cogenti, a quelli definiti negli standard contrattuali, alle procedure richieste dai singoli vettori, al manuale IATA e a ogni altro documento applicabile.

L'approccio aziendale è orientato verso la comprensione e il soddisfacimento delle esigenze del cliente. Inoltre c'è sempre stata una spinta all'ottimizzazione dei processi e al contenimento dei costi, pur nella ricerca di standard di qualità sempre maggiori.

Le principali azioni intraprese a tal fine sono:

- la corretta comprensione delle esigenze del cliente assicurando che i requisiti siano compresi e soddisfatti con regolarità e in conformità alle leggi e normative vigenti;
- il mantenimento della focalizzazione in merito alla crescita della soddisfazione del cliente;



- le attività di gestione dei reclami;
- il monitoraggio periodico del livello di erogazione del servizio da parte del Responsabile Operativo, cui conseguono le eventuali azioni correttive e preventive finalizzate a eliminare eventuali situazioni sfavorevoli.

Inoltre, essendo il settore dei Prestatori di Servizi Aeroportuali di Assistenza a Terra costantemente monitorato sia dal gestore aeroportuale nel suo ruolo di garante che dall'ENAC in qualità di responsabile dei Diritti del Passeggero, è continua la verifica delle attività svolte e dei risultati ottenuti.

La corrispondenza con i vettori è giornaliera e qualunque situazione sfavorevole segnalata è gestita in tempo reale.

GDA inoltre pianifica ed effettua le Verifiche Ispettive (Audit) Interne per accertare che le attività aventi influenza sulla qualità soddisfino le condizioni previste e per definire l'attuazione e l'efficacia del Sistema Gestione Qualità, in accordo alla normativa UNI EN ISO 19011.

Il miglioramento del SGQ della Società è basato su un ciclo di attività che, partendo dagli obiettivi definiti, pianifica le azioni, definisce le risorse, consuntiva i risultati e analizza gli scostamenti definendo i nuovi obiettivi. A supporto, utilizza gli indicatori di prestazione e i risultati delle verifiche interne. Il SGQ è valutato sullo stato di adeguatezza rispetto alle esigenze aziendali (Politica della Qualità e obiettivi di qualità) e di mercato, nel corso dei *meeting* con la Direzione. L'efficacia, per quanto possibile, è valutata con sistematicità, con la verifica dell'andamento degli indicatori e il rispetto degli elementi in uscita dai *meeting* con la Direzione.



Sostenibilità economica



Analisi dei risultati reddituali consolidati

L'esercizio 2022 si chiude con un utile consolidato di € 2.598.721, mostrando un miglioramento di € 13.283.379 rispetto il risultato dell'esercizio precedente.

CONTO ECONOMICO	<i>31/12/2022</i>	<i>31/12/2021</i>
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	40.698.624	26.343.865
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	422.739	414.282
Altri ricavi e proventi	12.638.301	1.850.792
Totale valore della produzione	53.759.664	28.608.939
Costi per il personale	11.936.594	10.523.597
Costi operativi	28.863.986	22.310.674
EBITDA	12.959.084	(4.225.332)
Ammortamenti	6.043.750	4.365.322
Accantonamenti e svalutazioni	3.654.087	1.667.669
EBIT	3.261.247	(10.258.323)
Proventi e Oneri finanziari	(641.266)	(767.873)
Rettifiche di valore di attività finanziarie	-	-
Risultato prima delle imposte	2.619.981	(11.026.196)
Imposte	(21.260)	341.538
Utile (Perdita) dell'esercizio	2.598.721	(10.684.658)

Di seguito le principali variazioni economiche.

Il valore della produzione, pari a € 53,8 milioni, è in aumento rispetto al dato dello scorso esercizio di € 25,2 milioni.

I ricavi delle vendite e delle prestazioni, pari a € 40,7 milioni e composti da attività aviation e non aviation, sono in incremento di € 14,4 milioni principalmente grazie all'aumento del volume di passeggeri sullo scalo di Verona.

La voce "altri ricavi e proventi", pari a € 12,6 milioni, è in incremento rispetto all'esercizio precedente di € 10,8 milioni. A tal proposito si segnala la contabilizzazione del contributo di 7,7 milioni per i danni subiti a causa del Covid-19 incassato nel primo semestre 2022 e l'effetto positivo relativo ad alcuni stralci di passività non più dovute e/o esigibili.

I costi operativi consolidati, pari a € 28,9 milioni, presentano un incremento di € 6,6 milioni (+29%) rispetto al 2021. Tale incremento, distribuito in quasi tutte le tipologie di costo, è dovuto principalmente alla ripresa del traffico sullo scalo di Verona.

Il costo del personale, pari a € 11,9 milioni è in aumento di € 1,4 milioni rispetto all'esercizio precedente. La Capogruppo, dopo aver ricorso alla CIGS per tutto il 2021 sullo scalo di Verona, ha esteso l'utilizzo degli ammortizzatori sociali sino al 31/05/22 per poi tornare a regime con la ripresa importante del traffico durante il periodo estivo; si rimanda a tal proposito al paragrafo "Il Personale, l'organizzazione e le relazioni industriali".

L'EBITDA, positivo per € 13 milioni, è in miglioramento di € 17,2 milioni rispetto al 2021 per quanto sopra esposto.

Gli ammortamenti, pari a € 6 milioni, sono in aumento di € 1,7 milioni rispetto allo scorso esercizio; a tal proposito si ricorda che per l'esercizio 2021 la Capogruppo si è avvalsa di quanto previsto dal Decreto legge n.15/2022, applicando una sospensione parziale degli ammortamenti relativi alle immobilizzazioni materiali afferenti lo scalo di Verona che ha comportato una riduzione del carico di tale voce pari ad € 1,5 milioni.

Gli accantonamenti e svalutazioni, pari a € 3,7 milioni, sono in incremento di € 2 milioni principalmente per un aumento del fondo rischi della Capogruppo relativo alla causa con ENAV, per la quale si rimanda al paragrafo della nota integrativa "Il Contenzioso".

L'EBIT è in miglioramento di € 13,5 milioni, attestandosi su un valore positivo di € 3,3 milioni.

La gestione finanziaria, che ha comportato oneri netti pari a € 0,6 milioni, è in diminuzione di € 0,1 milioni per il decremento dell'esposizione bancaria media della Capogruppo rispetto al precedente esercizio parzialmente compensato da un innalzamento dei tassi di interesse, in parte indicizzati ad un tasso variabile.

La fiscalità è negativa per € 21 mila e si riferisce a:

- imposte correnti a carico dell'esercizio per € 26,6 mila;
- adeguamento positivo relativo all'IRAP riferita agli esercizi precedenti per € 5,3 mila.



Analisi della struttura patrimoniale consolidata

STATO PATRIMONIALE	<i>31/12/2022</i>	<i>31/12/2021</i>
Immobilizzazioni immateriali	2.732.213	3.079.996
Immobilizzazioni materiali	103.497.791	92.478.146
Immobilizzazioni finanziarie	74.733	76.891
Totale Immobilizzazioni	106.304.737	95.635.033
Rimanenze	155.073	19.996
Crediti	33.523.524	32.736.696
Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	540.444	5.355
Disponibilità liquide	20.114.013	29.066.577
Totale attivo circolante	54.333.054	61.828.624
Ratei e risconti attivi	132.143	122.524
Totale attivo	160.769.934	157.586.181
Patrimonio Netto	51.680.059	48.673.772
Fondi per rischi ed oneri	27.022.783	23.564.564
TFR	1.232.792	1.330.868
Debiti	80.525.762	83.735.800
Ratei e risconti passivi	308.538	281.177
Totale passivo	160.769.934	157.586.181

Di seguito le principali variazioni patrimoniali.

Le attività immobilizzate, pari a € 106,3 milioni, sono incrementate di € 10,7 milioni principalmente nella voce Immobilizzazioni materiali per maggiori investimenti effettuati nell'anno.

I crediti, pari a € 33,5 milioni, sono in aumento di € 0,8 milioni principalmente nella voce crediti verso clienti e nella voce crediti tributari grazie ai crediti di imposta maturati per le forniture di energia elettrica e gas.

Le Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni, pari a € 0,5 milioni, riguardano l'iscrizione del fair value al 31/12/22 del Contratto SWAP stipulato dalla Capogruppo nel 2020 al fine di tutelarsi dal rischio tasso.

Il patrimonio netto consolidato, pari a € 51,7 milioni, è incrementato di € 3 milioni principalmente grazie al risultato dell'esercizio derivante per la totalità dalla Capogruppo.

I debiti, pari a € 80,5 milioni, sono diminuiti di € 3,2 milioni principalmente nella voce debiti verso banche della Capogruppo per i rimborsi delle rate dei finanziamenti previsti dai piani di ammortamento; si segnala

un incremento nella voce debiti verso fornitori di € 0,7 milioni per la maggiore attività e per gli investimenti realizzati nell'ultima parte dell'anno.

I fondi per rischi e oneri, pari a € 27 milioni, sono in incremento di € 3,5 milioni principalmente per un aumento del fondo rischi della Capogruppo relativo alla causa con ENAV, per la quale si rimanda al paragrafo della nota integrativa “Fondi per rischi ed oneri”, e un incremento del fondo di rinnovamento sui beni in concessione e gratuitamente devolvibili.



Investimenti sul sedime aeroportuale

Nel corso dell'esercizio precedente sono stati riavviati sullo scalo di Verona gli interventi infrastrutturali con obiettivo di aumentare la sicurezza e la capacità dello scalo verso un sempre più consolidato aumento del traffico passeggeri – nel 2022 in fase di netta ripresa - in linea con il piano di sviluppo, dopo la ripianificazione causata dall'emergenza sanitaria.

Nell'ambito infrastrutture di volo è stato completato l'intervento di adeguamento dei manufatti presenti nella strip della pista di volo alla normativa EASA, quale seconda fase successiva alla prima eseguita nel 2019. Sul piazzale aeromobili è stato effettuato l'intervento di manutenzione straordinaria del sistema di dispersione delle acque meteoriche.

In ambito aerostazione dell'intervento di riqualifica e ampliamento del terminal partenze (Progetto "Romeo") si è già detto in precedenza.

È stata inoltre completata la progettazione del nuovo sistema Entry Exit System e delle coperture delle aree di pre-imbarco, i cui lavori sono programmati nel 2023.

Nel comparto parcheggi sono stati effettuati solo interventi di manutenzione o finalizzati ai lavori dell'aerostazione.

Per procedere in futuro con l'espansione prevista nel Piano di Sviluppo, è proseguita la procedura espropriativa per l'acquisizione di nuove aree esterne al sedime. In particolare, sono state corrisposte le indennità ai proprietari dei terreni da acquisire in prima fase, destinati alla nuova Caserma dei Vigili del Fuoco e al nuovo deposito carburanti in area torre di controllo.

Per quanto concerne le reti e gli impianti è stata perfezionata la progettazione della nuova cabina di Media Tensione a servizio dell'aerostazione e completati i lavori per garantire la continuità assoluta dei sistemi AVL.

Sono stati inoltre eseguiti gli interventi tecnici di manutenzione degli impianti, delle reti e degli spazi destinati ai passeggeri e agli Enti operanti in aeroporto, sempre con l'attenzione alle soluzioni che garantiscano i prescritti livelli di sicurezza e la massima tutela dell'ambiente, il risparmio energetico (con, come già riportato, utilizzo di LED) nonché il massimo livello di *comfort*, in particolare nelle varie fasi di avanzamento del cantiere Romeo.

Sullo scalo di Brescia è proseguita la procedura di Valutazione Impatto Ambientale (VIA) del Master Plan al 2030 approvato da ENAC con la produzione degli approfondimenti richiesti dagli Enti territoriali.

Nel corso dell'anno è stato collaudato l'intervento di conversione di gran parte del terminal passeggeri in magazzino cargo. Sono stati anche completati i lavori per garantire la continuità assoluta dei sistemi AVL. È stata altresì predisposta l'area che ospiterà l'*hangar* a servizio dell'elicottero dell'Agenzia Regionale



Emergenza Urgenza, con i relativi allacciamenti impiantistici e la predisposizione del nuovo varco doganale di accesso.

Inoltre, sono stati completati a cura di DHL i lavori di adeguamento delle tendostrutture ad esso subconcesse e sono in corso i lavori di adeguamento del magazzino. È stata realizzata la cabina per la consegna in Media Tensione da parte di ENEL della potenza necessaria alle attività cargo, in particolare di DHL.

Gli ulteriori interventi realizzati sono principalmente di carattere manutentivo o miglioramento degli impianti e delle reti.

Erogazioni pubbliche

Obblighi di trasparenza previsti dalla Legge n. 124 del 2017

Soggetto ricevente	Soggetto erogante	Importo (Euro)	Causale
AEROPORTO VALERIO CATULLO SPA – P.IVA 00841510233	ENAC - Ministero dell'economia e delle finanze	7.659.534 €	Contributo Covid Decreto Ristori
AEROPORTO VALERIO CATULLO SPA – P.IVA 00841510233	Ministero dell'economia e delle finanze	415.597 €	Fruizione del credito d'imposta energia elettrica 2022
AEROPORTO VALERIO CATULLO SPA – P.IVA 00841510233	Ministero dell'economia e delle finanze	122.947 €	Fruizione del credito d'imposta gas 2022
AEROPORTO VALERIO CATULLO SPA – P.IVA 00841510233	FONDIRIGENTI	6.466 €	FDIR 28520 – Modello 231, Performance Management, Guidare le persone e gestire le performance
AEROPORTO VALERIO CATULLO SPA – P.IVA 00841510233	Comune di Sommacampagna	27.569 €	Ristoro Covid 2020/2021
GABRIELE D'ANNUNZIO HANDLING SPA – P.IVA 02313790988	FONDIMPRESA – C.F. 97278470584	8.010 €	ID 296295 - FORMAZIONE DAE
GABRIELE D'ANNUNZIO HANDLING SPA – P.IVA 02313790988	FONDIMPRESA – C.F. 97278470584	6.090 €	ID 293901 – CORSI PNS
GABRIELE D'ANNUNZIO HANDLING SPA – P.IVA 02313790988	FONDIMPRESA – C.F. 97278470584	1.806 €	ID 290013 – corso RLS + corso Quality Manager
	Totale	8.248.019 €	

Valore economico direttamente gestito

La distribuzione del valore economico rappresenta l'impatto economico dell'attività del Gruppo per le principali categorie di *stakeholder*. Nella distribuzione del valore economico è importante osservare come tali ricadute siano prevalentemente sul **territorio**, in particolare con riferimento al personale, ai fornitori e agli enti pubblici.

Per mostrare la ricchezza generata e distribuita dal Gruppo, sono stati ricavati i dati dal Bilancio Consolidato e riclassificati, seguendo la metodologia proposta dall'indicatore “Valore economico direttamente generato e distribuito” (201-1) dei GRI *Sustainability Reporting Standards* (2016).

Valore economico generato e distribuito in Euro migliaia:

Valori espressi in € / 000	DESCRIZIONE	2022	2021	2020	Variazione 2022 -2021	
VALORE ECONOMICO DIRETTAMENTE GENERATO						
a) Ricavi	Ricavi delle vendite	53.760	28.609	24.273	25.151	88%
b) Proventi finanziari	Interessi attivi e proventi finanziari	57	30	3	27	88%
(A) Totale Valore economico direttamente generato		53.816	28.639	24.276	25.177	88%
VALORE ECONOMICO DISTRIBUITO						
a) Costi operativi	Valore Economico distribuito ai fornitori	25.741	20.454	19.891	5.287	26%
b) Costi del personale	Valore Economico distribuito ai dipendenti	12.173	10.682	10.403	1.491	14%
c) Dividendi	Valore Economico distribuito ai fornitori di capitale (azionisti)	-	-	-	-	-
d) Interessi passivi e oneri finanziari	Valore Economico distribuito ad altri fornitori di capitale	698	798	639	(100)	-13%
e) Imposte e tasse	Valore Economico distribuito in imposte, tasse, canone di concessione	2.800	1.244	1.027	1.556	125%
f) Donazioni, contributi associativi	Valore Economico distribuito per donazioni, contributi associativi, sport, cultura	107	112	143	(5)	-4%
(B) Totale Valore economico distribuito		41.520	33.291	32.104	8.229	25%
(A-B) VALORE ECONOMICO TRATTENUTO		12.297	(4.652)	(7.828)	16.948	364%

Impatto occupazionale

La presenza di un aeroporto in una regione è elemento centrale e determinante nello sviluppo economico della regione stessa.

Al fine di rappresentare l'impatto economico e occupazionale diretto generato dal Gruppo a beneficio del territorio si è scelto di fare riferimento alle metodologie proposte dall'Airports Council International Europe (ACI Europe).

Possiamo suddividere l'impatto economico e occupazionale generato dall'aeroporto in quattro categorie:

Impatto diretto: con riferimento all'occupazione ed al PIL associati all'attività e alla gestione delle attività negli aeroporti, comprese le imprese in loco presso l'aeroporto e le attività connesse agli aeroporti situate altrove vicino all'aeroporto.

Ciò include le attività dell'operatore aeroportuale, delle compagnie aeree, del controllo del traffico aereo dell'aeroporto, dell'aviazione generale, dei servizi di assistenza a terra, della sicurezza aeroportuale, dell'immigrazione e delle dogane, della manutenzione degli aeromobili e di altre attività nell'aeroporto.

Impatto indiretto: è l'occupazione e il PIL generato dalle industrie a valle che forniscono e supportano le attività aeroportuali. Ad esempio, questi potrebbero includere: grossisti che forniscono cibo per il catering in volo, attività di raffinazione del petrolio per carburante, società che forniscono servizi contabili e legali alle compagnie aeree, agenzie di viaggio che prenotano voli, ecc.

Impatto indotto: ci si riferisce all'attività economica generata dai dipendenti delle imprese direttamente o indirettamente collegate all'aeroporto che spendono il loro reddito nell'economia nazionale. Ad esempio, un dipendente di una compagnia aerea potrebbe spendere le proprie entrate in generi alimentari, ristoranti, servizi per l'infanzia, servizi dentistici, ristrutturazioni domestiche e altri oggetti che, a loro volta, generano impiego in un'ampia gamma di settori dell'economia generale.

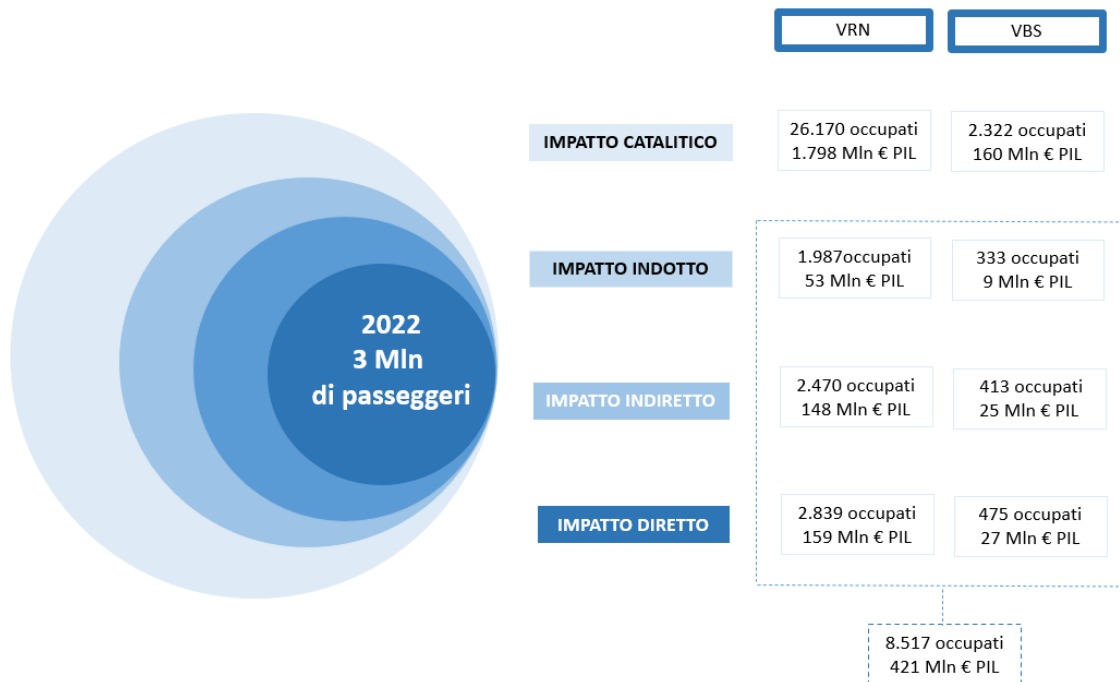
Impatto catalitico: è il modo in cui l'aeroporto, con la sua presenza, facilita le attività di business di altri settori dell'economia favorendone l'attrattività e la competitività nell'area interessata dalle attività aeroportuali. In quanto tale, il trasporto aereo facilita l'occupazione e lo sviluppo economico nell'economia nazionale attraverso una serie di meccanismi (ad esempio commercio, investimenti, turismo e produttività).

Secondo lo studio commissionato dall'ACI Europe (InterVISTA, Economic Impact of European Airports, 2015), l'occupazione diretta generata dagli aeroporti è influenzata dalle dimensioni dell'aeroporto, dal modello di traffico e dal mix di traffico gestito. La crescita dimensionale dell'aeroporto avrebbe un'incidenza inversamente proporzionale sulla capacità dello stesso di generare occupazione,



così come la significativa presenza di compagnie *low cost* nello scalo indurrebbe un impatto minore sull'occupazione diretta rispetto al traffico prodotto da vettori tradizionali.

Attraverso un calcolatore elaborato proprio sulla base dello studio InterVISTA del 2015 è possibile stimare l'impatto occupazionale e gli effetti sul PIL generati sul territorio di Garda Aeroporti.



Fonte: stima effettuata attraverso un calcolatore elaborato da ACI Europe sulla base di uno studio effettuato da InterVISTA nel 2015. Sul sito di ACI Europe, all'interno dell'area membri, è possibile calcolare i 4 differenti impatti generati dagli aeroporti avvalendosi del sopracitato calcolatore

Impatto sui fornitori locali

Il Gruppo considera la relazione con i propri fornitori un aspetto chiave del processo di sostenibilità. La gestione dei fornitori e le modalità di selezione sono governate da procedure acquisti dettagliate in conformità con la normativa di volta in volta vigente. Nel rispetto del quadro normativo vigente (comunitario e nazionale), il processo di aggiudicazione delle forniture prevede, in funzione della tipologia di attività da svolgere, lavori piuttosto che forniture e servizi, differenti modalità di pubblicizzazione della richiesta di fornitura e di selezione degli aggiudicatari, in base all'importo della fornitura.

Albo fornitori e sostenibilità

Le prestazioni e i servizi dei fornitori devono garantire, oltre ai necessari livelli qualitativi, il rispetto dei migliori standard in termini di diritti umani, condizioni di lavoro, salute e sicurezza dei lavoratori, etica e rispetto dell'ambiente. Comportamenti contrari ai suddetti principi, espressi anche nel Codice Etico, sono considerati grave inadempimento ai doveri di correttezza e buona fede nell'esecuzione del contratto, motivo di lesione del rapporto fiduciario e giusta causa di risoluzione dei rapporti contrattuali.

Nell'ottica di garantire gli standard di cui sopra, il Gruppo ha istituito un sistema di qualificazione dei fornitori che consente la valutazione delle imprese che intendano partecipare alle procedure di approvvigionamento di tipo negoziato senza previa indizione di una gara. La qualificazione è richiesta in particolare per i fornitori che operano in attività c.d. *core*. Per qualificarsi, le imprese devono dimostrare, attraverso la presentazione di una serie di documenti, il possesso di specifici requisiti di competenza e affidabilità legale, economico-finanziaria e tecnico-organizzativa, oltre a informazioni sulle modalità di gestione della sostenibilità da parte dei fornitori. In merito a quest'ultimo aspetto, sono richieste al fornitore qualificato informazioni relativamente alle seguenti aree di interesse:

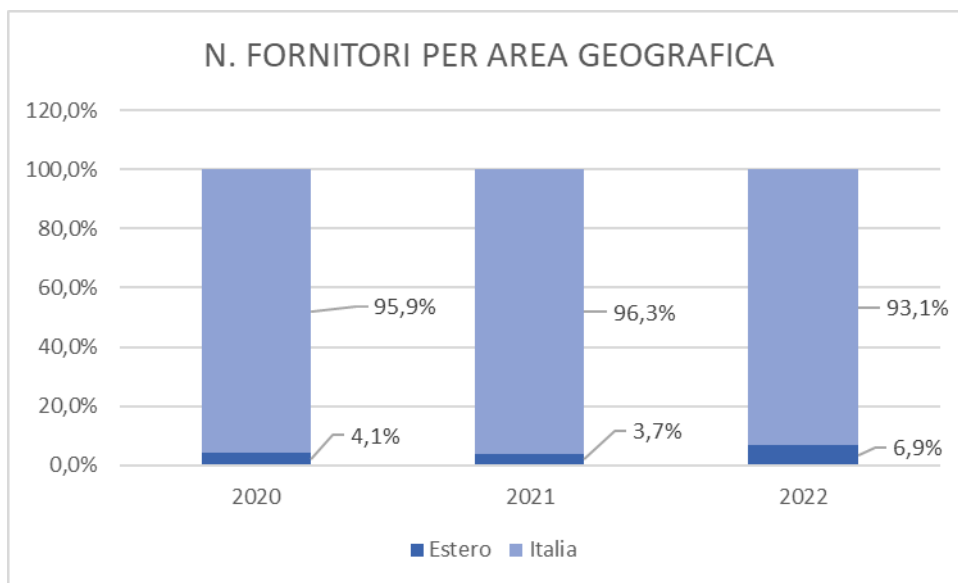
- Area risorse umane: osservanza del Modello 231, adozione di un proprio codice etico aziendale, eventuale rating di legalità AGCM;
- Area sistema di qualità ambientale: adozione di un sistema di qualità ambientale, eventuale certificazione da parte di ente terzo, eventuale valutazione di impatto ambientale dei propri processi;
- Area gestione della sicurezza e della salute dei lavoratori: adozione di un sistema di gestione della sicurezza e della salute dei lavoratori, eventuale certificazione da parte di ente terzo;
- Area gestione della responsabilità sociale: adozione di un sistema di gestione della responsabilità sociale, eventuale certificazione da parte di ente terzo;
- Area bilancio di sostenibilità e codice etico: produzione di un proprio bilancio di sostenibilità, specificando se redatto secondo uno standard riconosciuto e se in aderenza a programmi



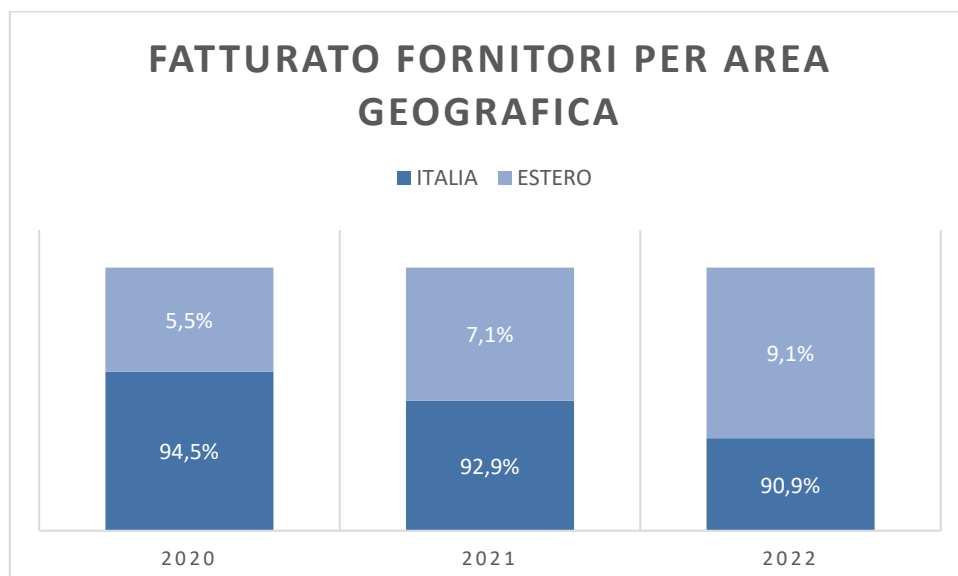
nazionali o internazionali, dichiarazione sul fatto che l'azienda consideri tematiche riguardanti i diritti umani (lavoro minorile, lavoro forzato, non discriminazione, libertà sindacale) nel proprio codice etico o in altro documento aziendale.

Il Gruppo ha analizzato la ricchezza distribuita ai fornitori diretti in modo da valutare il proprio impatto su di essi.

L'analisi ha evidenziato come il 93,1% dei fornitori siano fornitori nazionali ed il 6,9% fornitori esteri. Sebbene i vincoli derivanti dalle gare ad evidenza pubblica e le precise scelte del Gruppo sugli aspetti qualitativi, economici e di sostenibilità delle varie forniture non intendano privilegiare specifiche categorie di fornitori, è tuttavia evidente l'impatto del Gruppo sul territorio nazionale.



Relativamente alla proporzione di spesa verso fornitori locali, ovvero fornitori appartenenti al perimetro italiano, si rileva poi che il 90,9% del fatturato è riferibile a fornitori nazionali ed il 9,1% a fornitori esteri.



Sostenibilità ambientale



Introduzione

L'Aeroporto di Verona, come già detto, è situato a 12 km dal centro della città di Verona, a cavallo dei comuni di Sommacampagna e Villafranca di Verona, in prossimità dell'intersezione di due importanti arterie autostradali, l'autostrada del Brennero e la Serenissima, che rappresentano due dei corridoi di interesse strategico europeo.

Il rapporto con l'area circostante al sedime aeroportuale è caratterizzato dalla vicinanza del tessuto edificato urbano, con prevalente funzione residenziale, unitamente alla barriera fisica, a est e a sud, costituita dalle arterie autostradali sopra citate, fattori questi che condizionano l'espansione dello scalo nell'area *landside*.

Attualmente le aree limitrofe al sedime aeroportuale sono prevalentemente di tipo agricolo (circa il 65%) e di tipo urbanizzato (circa il 33%); la superficie destinata ad aree verdi costituisce solo il 2%.

I siti tutelati più vicini (IT3210012 – “Val Galina e Progno Borago”, IT3210042 - “Fiume Adige tra Verona Est e Badia Polesine” e IT3210043 – “Fiume Adige tra Belluno Veronese e Verona Ovest” insistenti sul corso del fiume Adige rispettivamente a monte ed a valle di Verona) si trovano a distanze di 5-6 km.

Inoltre:

- non sono presenti aree soggette a vincolo paesaggistico (D.Lgs. n. 42/2004)
- l'area non risulta espressamente classificata come “zona di interesse archeologico”;
- non sono espressi vincoli specifici in nessuno degli strumenti di pianificazione esaminati

L'Aeroporto di Brescia, situato a sud-est rispetto all'area metropolitana di Brescia, si trova in prevalenza nel comune di Montichiari, occupando anche porzioni di territorio appartenenti al comune di Castenedolo.

Il contesto territoriale all'interno del quale si colloca l'area aeroportuale è quello del paesaggio della pianura irrigua, che per orientamento culturale prevalente è di tipo cerealicolo (parte centrale e orientale della bassa pianura).

Il sistema irriguo, derivato dai fiumi e dai fontanili, è alla base della vocazione agricola, della sua organizzazione e, dunque, del paesaggio. Vi predomina in larga parte della sua sezione centrale, la cascina capitalistica, che si configurava fino a qualche anno fa come centro gestionale di grandi aziende a conduzione salariale. La “cascina” padana assumeva spesso il carattere di insediamento autosufficiente e popolato.



Il paesaggio risulta intensamente influenzato dalla presenza dell'uomo che nel corso dei secoli ha disegnato la trama del territorio agricolo con siepi e filari alberati a fare da divisione ai campi coltivati. Il paesaggio agricolo diffuso risulta disconnesso e interferito dallo sviluppo urbano e da una rete viabilistica complessa.

Sono stati identificati i siti Natura 2000 più vicini all'Aeroporto: la ZSC "Altopiano di Cariadeghe", con distanza dal più vicino sito di intervento di 14,9 km e il SIC "Complesso Morenico di Castiglione delle Stiviere" a 11,1 km.



I dati archeologici su una scala abbastanza ampia sono relativamente abbondanti, specie per quanto riguarda le zone attorno a Montichiari e lungo il corso del Chiese. Qui, sono emerse diverse testimonianze soprattutto di età romana che attestano la presenza di insediamenti rustici molto grandi; altrettanto numerose le evidenze del periodo altomedievale.

Nelle vicinanze dell'Aeroporto, si nota una rarefazione dei ritrovamenti, se non una totale assenza: i siti che risultano più vicini si trovano a oltre 1,5 km di distanza dai limiti dell'Aeroporto e se individuamo come limite occidentale i villaggi di Ro, San Bernardino e Santa Giustina della zona centuriata la distanza scende a non meno di 800 metri.



La gestione dell'ambiente: valutazione impatto ambientale e piano di monitoraggio ambientale

Con Decreto n. 191 del 27.07.2017 l'Aeroporto di Verona ha ottenuto la compatibilità ambientale del Piano di Sviluppo al 2030, ed ha definito nell'ambito delle prescrizioni e delle relative verifiche di ottemperanza le azioni da mettere in atto al verificarsi di determinati scenari di traffico e di attuazione di interventi infrastrutturali destinati allo sviluppo.

In particolare, a seguito interlocuzione con gli enti territoriali, sono state condivise le modalità di attuazione delle misure di mitigazione e compensazione oltre che del monitoraggio delle componenti rumore e atmosfera nelle aree di indagine individuate nello studio d'impatto ambientale.

Nel corso del 2022, così come negli anni precedenti, vista la contrazione del traffico aereo a seguito della pandemia COVID 19, è stato richiesto all'allora Ministero MITE (Ministero della Transizione Ecologica), ora MASE (Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica) la sospensione delle attività di monitoraggio della fase di esercizio delle componenti atmosfera e rumore.

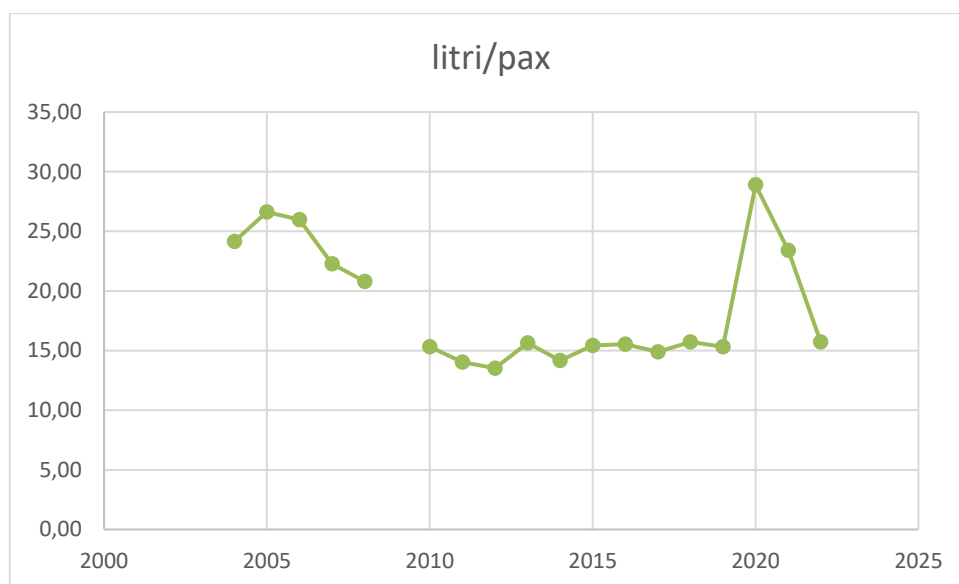
L'Aeroporto di Brescia ha avviato nel 2019 la procedura di valutazione d'impatto ambientale sul Piano di Sviluppo al 2030 e dopo aver partecipato nel 2021 a tavoli di lavoro con gli enti del territorio (Regione, Provincia e comuni circostanti il sedime) per individuare le misure di mitigazioni, nel 2022 sono state inviate le integrazioni richieste dalla CTVIA (Commissione tecnica di valutazione impatto ambientale).

Risorsa idrica

Il fabbisogno idrico alle infrastrutture dell'Aeroporto di Verona è garantito dall'acquedotto pubblico tramite tre distinte utenze, di cui una principale che gestisce tutte le infrastrutture aeroportuali, ad esclusione dell'hangar aeromobili e di un parcheggio multipiano che sono dotati di un contatore autonomo; si aggiunge una quarta utenza dedicata all'impianto antincendio dell'hangar aeromobili.

Nel corso degli anni la costante attenzione per ridurre sprechi di acqua potabile ha reso stabile il consumo a circa 15 litri/pax, con oscillazioni +/- 1 litro; nel corso del 2022 il dato è stato di 15,72 litri/pax, confermando il trend degli ultimi anni, ad esclusione di quanto monitorato nel 2020 e 2021 dove il drastico calo del traffico per la pandemia sanitaria ha evidenziato la % più significativa correlata alla gestione dello scalo non legata al traffico (manutenzioni e pulizie, servizi primari comunque garantiti):





L'acqua necessaria al funzionamento dell'impianto d'irrigazione delle aree verdi land side e dell'impianto antincendio viene invece prelevata da due pozzi, la cui derivazione è autorizzata dalla Regione Veneto. Annualmente, entro il 15 gennaio vengono comunicati i quantitativi da approvvigionamento autonomo; il quantitativo consumato nel corso degli anni ha registrato una notevole variabilità, mantenendosi sempre su valori nettamente inferiori a quelli autorizzati che sono i seguenti:

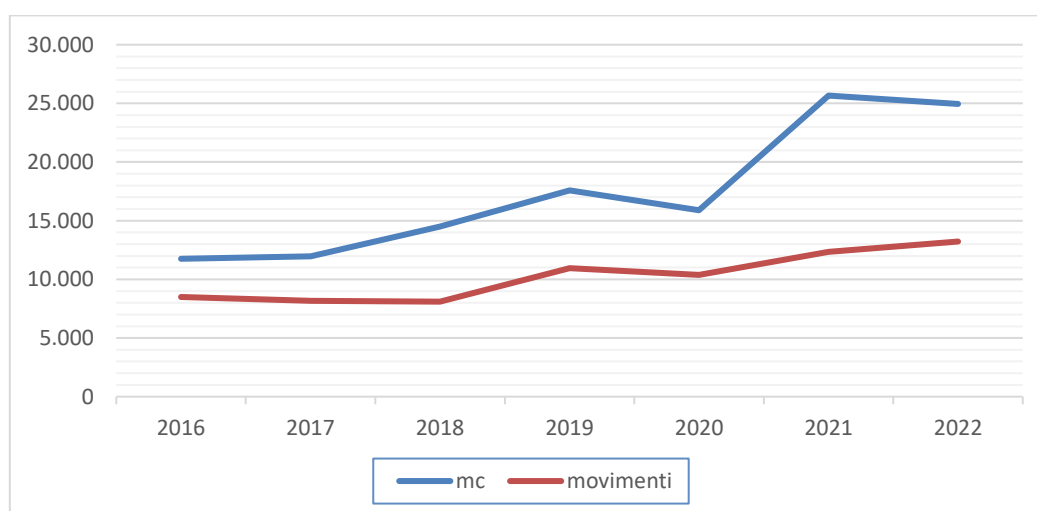
- pozzo uso antincendio: mod 0,011 massimi discontinui ragguagliati a medi mod. 0,006 (1 mod = 100 l/sec)
- pozzo uso irrigazione: autorizzati medi mod. 0,03 e massimi mod 0,18

In particolare, rispetto al pozzo ad uso irrigazione nel corso degli anni si è ridotto notevolmente il prelievo ad uso irriguo, intervenendo con maggior tempestività sull'impostazione dell'impianto in funzione delle effettive necessità di irrigazione; si evidenzia anche in questa analisi la non significatività del dato del 2020, nel quale l'Aeroporto è stato chiuso per diversi mesi oltre ad aver ridotto i costi per attività non prioritarie e collegate a motivi di sicurezza:

ANNO	pozzo uso antincendio	pozzo uso irriguo
	D/1571	D/11003
	mc/anno	mc/anno
2020	2.311	231
2021	5.483	3.640
2022	3.536	1.518

Il fabbisogno di acqua presso l'Aeroporto di Brescia è garantito dall'acquedotto pubblico, attraverso due utenze, una dedicata all'anello antincendio l'altra alla distribuzione di acqua alle infrastrutture aeroportuali.

Nel corso degli ultimi anni, molta attenzione è stata posta nell'intervento tempestivo sulla base delle analisi dei consumi per riparare le perdite che si sono riscontrate in diversi tratti della rete di distribuzione, anche dell'anello antincendio; dal 2016 il consumo è diminuito e si è mantenuto sostanzialmente stabile fino al 2021, dove l'incremento del traffico è stato accompagnato anche da un aumento delle attività sullo scalo e dei cantieri:



Per quanto riguarda l'anello dell'antincendio, a seguire la tabella dei consumi:

anno	mc
2020	3.566
2021	3.172
2022	2.932

A seguire la tabella di riepilogo:

Prelievi idrici per fonte (megalitri)	2020		2021		2022	
	Tutte le aree	Aree a stress idrico	Tutte le aree	Aree a stress idrico	Tutte le aree	Aree a stress idrico
Acque sotterranee (totale) _VRN	2,54	-	9,12	-	5,05	-
<i>Acqua dolce (≤ 1000 mg/L solidi disciolti totali)</i>	2,54	-	9,12	-	5,05	-
<i>Altra acqua (> 1000 mg/L solidi disciolti totali)</i>	-	-	-	-	-	-
Acque sotterranee (totale) _VBS	-	-	-	-	-	-
<i>Acqua dolce (≤ 1000 mg/L solidi disciolti totali)</i>	-	-	-	-	-	-
<i>Altra acqua (> 1000 mg/L solidi disciolti totali)</i>	-	-	-	-	-	-
Acqua di parti terze_ Acquedotto (totale) _VRN	30,06	-	34,12	-	46,87	-
<i>Acqua dolce (≤ 1000 mg/L solidi disciolti totali)</i>	30,06	-	34,12	-	46,87	-
<i>Altra acqua (> 1000 mg/L solidi disciolti totali)</i>	-	-	-	-	-	-
Acqua di parti terze _ Acquedotto (totale) _VBS	19,45	-	28,84	-	27,90	-
<i>Acqua dolce (≤ 1000 mg/L solidi disciolti totali)</i>	19,45	-	28,84	-	27,90	-
<i>Altra acqua (> 1000 mg/L solidi disciolti totali)</i>	-	-	-	-	-	-
Totale prelievo d'acqua	52,05	-	72,08	-	79,82	-

Con riferimento al prelievo e allo scarico di acqua in aree soggette a stress idrico, Catullo si avvale dell'Aqueduct Tool sviluppato dal World Resources Institute per identificare le aree potenzialmente a rischio. Ai sensi di tale analisi, nessuno dei due scali aeroportuali è risultato situato in aree a stress idrico. Lo strumento del WRI è disponibile online alla pagina web: <https://www.wri.org/our-work/project/aqueduct>. Per l'analisi, sono stati tenuti in considerazione i risultati emersi nella colonna "baseline water stress" e per aree a stress idrico si intendono quelle con un rischio alto e estremamente alto.

Gli Scarichi Idrici

La gestione degli scarichi idrici sull'Aeroporto di Verona è effettuata sulla base di quanto previsto dall'Autorizzazione Unica Ambientale n. 3155/18 e riguarda:

1) acque meteoriche provenienti dal dilavamento del piazzale aeromobili e dei parcheggi auto land side che recapitano su suolo a seguito trattamento di disabbatura e disoleazione;

2) reflu industriale proveniente da:

- acque meteoriche piazzola del distributore dei mezzi di rampa e dell'officina,
- piazzola lavaggio mezzi,
- depuratore dei bottini di bordo;

tali reflui scaricano in fognatura e sono controllati trimestralmente attraverso un autocampionatore che in continuo raccoglie un'aliquota di reflu rappresentativo delle 24 h. I risultati delle analisi del 2021 hanno evidenziato il rispetto dei limiti imposti dal dlsg 81/08.

3) acque reflue civili provenienti dalle infrastrutture aeroportuali, recapitate nella fognatura comunale.

I limiti allo scarico sono definiti dal dlgs 152/06, in base al diverso recapito; i quantitativi scaricati in fognatura sono riepilogati nella tabella seguente:

mc anno	reflui civili	reflui industriali
2022	34.876	51
2021	23.791	53
2020	18.987	110

Periodicamente vengono eseguite analisi di controllo sul punto di scarico, per verificare il rispetto dei limiti per i parametri individuati nell'autorizzazione; nella tabella seguente le analisi dell'ultimo triennio:

	U.M.	limiti	18/06/2020	11/09/2020	23/04/2021	04/10/2021	10/05/2022	13/10/2022
pH	unità di pH	5,5 - 9,5	7,87	7,53	7,78	7,41	7,37	8
COD	mg/l	≤ 500	< 10	< 10	13,8	< 10	10,4	26
BOD5	mg/l	≤ 250	4,8	4,2	5,6	4	6	6
Solidi sospesi totali	mg/l	≤ 200	3	< 1	10	5	3,2	2
tensioattivi totali	mg/l	≤ 4	< 0,075	< 0,075	< 0,075	< 0,075	0,351	n.r.
fosforo totale	mg/l	≤ 10	0,084	0,08	0,04	< 0,001	0,121	n.r.
idrocarburi totali	mg/l	≤ 10	< 0,1	< 0,1	< 0,1	< 0,1	< 0,1	n.r.
azoto totale	mg/l		5,85	2,8	5,89	7,5	5,95	8,7
azoto ammoniacale	mg/l	≤ 30	< 0,04	0,528	< 0,04	< 0,04	< 0,04	n.r.
azoto nitroso	mg/l	≤ 0,6	< 0,001	< 0,001	0,007	0,005	0,004	n.r.
azoto nitrico	mg/l	≤ 30	5,25	1,8	5,6	7,2	5,7	8,4
rame	mg/l	≤ 0,4	< 0,001	< 0,001	0,0689	0,176	0,0125	n.r.
ferro	mg/l	≤ 4	0,0191	< 0,01	< 0,01	< 0,01	0,137	n.r.
piombo	mg/l	≤ 0,3	< 0,001	< 0,001	< 0,001	0,00406	< 0,001	n.r.
zinco	mg/l	≤ 1	0,0328	0,0361	0,129	0,318	0,173	0,2
cromo totale	mg/l	≤ 4	< 0,001	< 0,001	< 0,001	0,00336	0,00157	n.r.
cromo esavalente	mg/l	≤ 0,2	< 0,0005	< 0,0005	< 0,0005	< 0,0005	< 0,0005	n.r.
cadmio	mg/l	≤ 0,02	< 0,0005	< 0,0005	< 0,0005	< 0,0005	< 0,0005	n.r.
nicel	mg/l	≤ 4	< 0,001	< 0,001	< 0,001	0,00533	0,00192	n.r.
manganese	mg/l	≤ 4	0,00329	< 0,001	0,00195	0,00642	0,0038	0,01
mercurio	mg/l	≤ 0,005	< 0,0005	< 0,0005	< 0,0005	< 0,0005	< 0,0005	n.r.

Anche presso l'Aeroporto di Brescia è vigente l'Autorizzazione Unica Ambientale (n. 11/2017) che disciplina lo scarico in corpo idrico superficiale delle acque provenienti dal depuratore biologico. La funzionalità dell'impianto è demandata a ditta specializzata che due volte alla settimana è presente in Aeroporto per verificare il corretto funzionamento e il rispetto dei limiti allo scarico. Le quantità di refluo depurato scaricato nel torrente Garza sono state le seguenti:

mc anno	reflui civili
2022	5.798
2021	6.656
2020	5.334

Nella tabella seguente si riportano i risultati delle analisi chimiche effettuate sui parametri individuati nell'autorizzazione unica ambientale e relative all'ultimo triennio:

	U.M.	limiti	06/11/2020	11/04/2022	02/11/2022
pH	unità di pH	5,5 - 9,5	7,51	7,6	7,8
COD	mg/l	≤ 160	17	< 10	12
BOD5	mg/l	≤ 40	4,7	5,5	n.r.
Solidi sospesi totali	mg/l	≤ 80	18	< 1	3
tensioattivi totali	mg/l	≤ 2	0,201	0,8	n.r.
zinco	mg/l	≤ 0,5	0,118	0,179	0,03
fosforo totale	mg/l	≤ 10	4,91	9	9,06
idrocarburi totali	mg/l	≤ 5	< 0,1	< 0,1	n.r.
azoto ammoniacale	mg/l	≤ 15	3,84	< 0,5	n.r.
azoto nitroso	mg/l	≤ 0,6	0,1	0,007	n.r.
azoto nitrico	mg/l	≤ 20	17,1	12,6	1,8
Valutazione della tossicità con Daphnia magna	% effetto	<50	< 3	< 3	3

Le acque meteoriche sono raccolte in reti separate e recapitate negli strati superficiali dopo trattamento con impianti di dissabbiatura e disoleazione.

Gli impianti vengono periodicamente sottoposti a pulizia mediante ditta di spurgo, avviando i rifiuti prodotti ad impianto autorizzato.

Energia e riduzione Emissioni CO₂

Si riporta di seguito il consumo energetico del Gruppo, nel triennio oggetto di studio.

<i>Consumi energetici [GJ] *</i>	2020	2021	2022
Combustibile non rinnovabile consumato	30.453	37.382	34.083
<i>di cui:</i>			
<i>Metano</i>	25.423	30.503	27.240
<i>Gasolio</i>	4.963	6.732	6.647
<i>Benzina</i>	54	128	176
<i>GPL</i>	13	19	20
Combustibile rinnovabile consumato	0	0	0
Elettricità, riscaldamento, raffrescamento e vapore acquistato per autoconsumo	36.335	38.649	41.687
<i>di cui:</i>			
<i>Energia elettrica rinnovabile</i>	36.335	38.649	41.687
<i>Energia elettrica non rinnovabile</i>	0	0	0
Energia elettrica, riscaldamento, raffrescamento e vapore autoprodotti	0	0	0
Energia elettrica, riscaldamento e vapore venduto	0	0	0

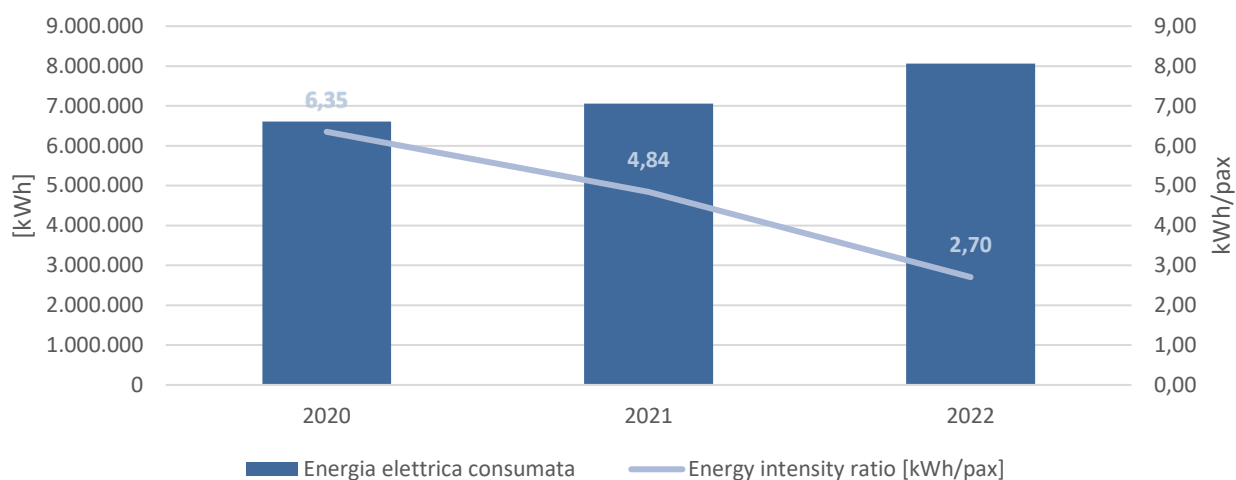
* I consumi di energia sono riportati in GJ secondo le indicazioni del GRI. Per la conversione dei consumi energetici in GJ sono stati utilizzati valori derivanti da diverse fonti: per il gas metano il documento di riferimento è la "Tabella dei parametri standard nazionali" redatta da ISPRA, mentre per quanto riguarda il gasolio, la benzina ed il GPL si sono prese in considerazione le densità ed i poteri calorifici inferiori indicati nel "UK Government GHG Conversion Factors for Company Reporting" di DEFRA.

Energy intensity ratio (kJ/pax)	2020	2021	2022
Consumi diretti di energia [GJ]	66.788	76.031	75.770
Numero di passeggeri	1.044.429	1.464.192	2.989.305
Energy intensity ratio [kJ/pax]	63.947	51.927	25.347

I dati di consumo dell'energia elettrica per l'Aeroporto di Verona e l'Aeroporto di Brescia risultano:

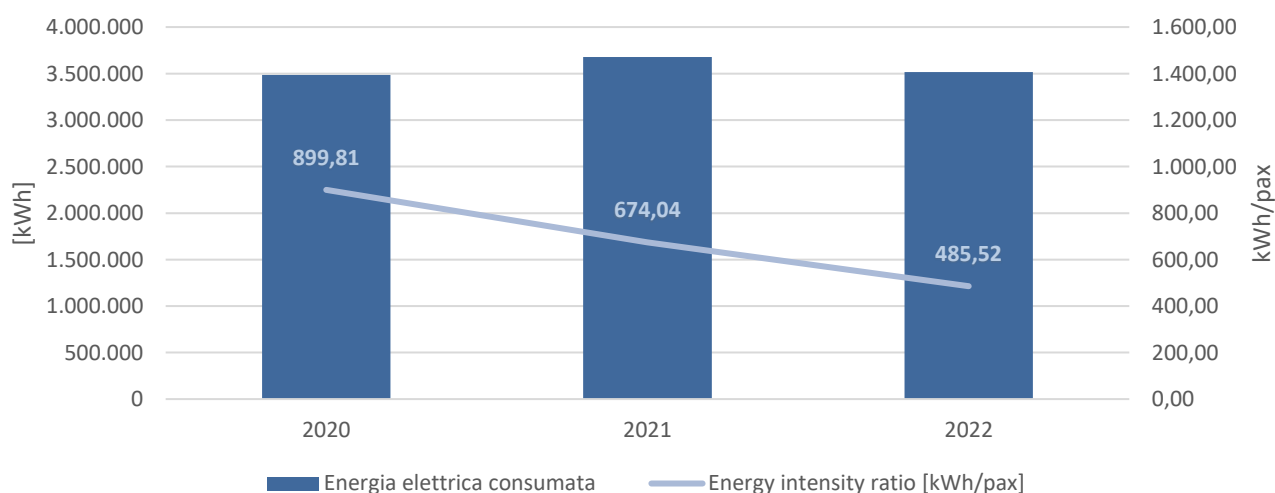
Verona: Energy intensity ratio (kWh/pax)	2020	2021	2022
Energia elettrica consumata [kWh]	6.607.179	7.059.562	8.062.202
Numero di passeggeri	1.040.555	1.458.738	2.982.060
Energy intensity ratio [kWh/pax]	6,35	4,84	2,70

**Consumi energia elettrica
Aeroporto di Verona**



Brescia: Energy intensity ratio (kWh/pax)	2020	2021	2022
Energia elettrica consumata [kWh]	3.485.864	3.676.206	3.517.573
Numero di passeggeri	3.874	5.454	7.245
Energy intensity ratio [kWh/pax]	899,81	674,04	485,52

**Consumi energia elettrica
Aeroporto di Brescia**



In entrambi gli scali non sono presenti impianti fotovoltaici collegati alla rete e pertanto l'energia elettrica acquistata e quella consumata coincidono.

Si precisa che l'Aeroporto di Brescia è uno scalo dedicato principalmente alle merci e non al traffico passeggeri e pertanto l'*Energy Intensity ratio* risulta molto maggiore rispetto a quello dell'Aeroporto di Verona.

Negli ultimi anni, a livello nazionale ed internazionale, diversi obiettivi di medio e lungo termine volti alla riduzione delle emissioni sono stati fissati. Questi riguardano il raggiungimento della neutralità carbonica al 2050.

La quantificazione delle emissioni dei gas ad effetto serra (GHG) a livello di Gruppo, è in linea con lo standard ISO 14064:2018.

È necessario precisare che a seconda dei confini operativi ed organizzativi dell'aeroporto, le emissioni vengono così distinte:

- **Scope 1 / emissioni dirette:** emissioni derivanti dalla combustione diretta dei combustibili fossili acquistati per il riscaldamento, per la produzione di energia elettrica e termica, per il rifornimento di veicoli di trasporto. Tali fonti sono generalmente possedute e controllate direttamente dall'organizzazione;
- **Scope 2 / emissioni indirette da consumo energetico:** emissioni derivanti dalla produzione di energia elettrica importata e consumata dall'organizzazione per le apparecchiature elettriche, il riscaldamento e l'illuminazione all'interno degli edifici; l'importatore è indirettamente responsabile per le emissioni generate dal fornitore per la produzione dell'energia elettrica richiesta;
- **Scope 3 / altre emissioni indirette:** emissioni diverse dalle emissioni indirette dei gas ad effetto serra da consumo energetico. Queste sono conseguenza delle attività di un'organizzazione ma scaturiscono da sorgenti di proprietà o controllate da altre organizzazioni. A titolo d'esempio ricadono in questa categoria le emissioni connesse ai viaggi di lavoro, alla mobilità dei dipendenti, al ciclo LTO degli aeromobili, ecc.. Sono emissioni che una società di gestione aeroportuale può guidare ed influenzare.

Emissioni a livello di Gruppo scope 1 e 2 (tCO ₂) *	2020		2021		2022	
	Location based method	Market based method	Location based method	Market based method	Location based method	Market based method
Metano	1.424		1.714		1.546	
Gasolio per riscaldamento	95		179		219	
Gasolio per mezzi	257		306		260	
Gasolio per gruppi elettrogeni	14		11		12	
Benzina per mezzi	4		9		12	

GPL	1		1		1	
Totale consumi diretti	1.794		2.222		2.051	
Energia elettrica	2.574	0	2.744	0	2.960	0
Totale consumi diretti ed indiretti	4.368	1.794	4.966	2.222	5.011	2.051

* Per il calcolo delle emissioni di CO₂ è stato utilizzato il fattore di emissione riportato nel National Inventory Report 2023 per il metano. Lo stesso documento è stato preso come riferimento per i fattori di emissione di gasolio, benzina e GPL oltre a “UK Government GHG Conversion Factors for Company Reporting” di DEFRA per la definizione della densità. Per quanto riguarda l’energia elettrica, per il location based method, considerato che il perimetro di rendicontazione insiste su territorio italiano, si fa riferimento a quanto pubblicato da ISPRA nel suo documento “Fattori di emissione per la produzione e il consumo di energia elettrica in Italia (aggiornamento al 2021 e stime preliminari al 2022)” che espone i dati su base nazionale. Per il Market based method invece si è utilizzato il fattore di emissione indicato dal fornitore.

Nel 2009 ACI EUROPE ha lanciato l’*Airport Carbon Accreditation* (ACA), un programma che permette di valutare e riconoscere gli sforzi degli aeroporti che vi partecipano, nella gestione e riduzione delle proprie emissioni di CO₂. L’Aeroporto di Verona ha aderito a questa iniziativa volontaria entrando a far parte di questo programma attraverso il livello “Reduction” nel 2016.

La Catullo ha iniziato così un percorso volto alla lotta ai cambiamenti climatici con l’obiettivo di rendere l’attività aeroportuale più sostenibile e diminuendo la propria impronta di carbonio.

Il programma *Airport Carbon Accreditation*, inoltre, ha adottato da maggio 2016, la Guida GHG Protocol sullo Scope 2 che definisce due metodologie di calcolo per le emissioni: il location based method ed il market based method. Il primo approccio riflette le emissioni medie di energia elettrica del paese o regione in cui l’aeroporto si trova ed utilizza un fattore medio di emissione specifico della rete elettrica. L’approccio basato sul mercato riflette invece le emissioni provenienti da fonti e prodotti di energia elettrica che sono stati volutamente scelti e consente l’utilizzo di un fattore di emissione che è direttamente associato al tipo di energia elettrica acquistata.

Le attività messe in atto per il miglioramento della Carbon Footprint dell’Aeroporto di Verona sono sia di tipo gestionale che tecnologico e perseguono i seguenti obiettivi:

- Riduzione del 30% delle emissioni di CO₂ per passeggero entro il 2030 rispetto all’anno 2012;
- Realizzazione di interventi utili alla riduzione delle emissioni di CO₂ attraverso l’impiego di tecnologie sempre più evolute;
- Approvvigionamento del 100% di Energia Elettrica da fonti rinnovabili;
- Promozione, supporto ed incentivazione di comportamenti virtuosi volti al risparmio energetico ed alla sostenibilità da parte di dipendenti, fornitori, passeggeri ed operatori aeroportuali;
- Controllo delle emissioni indirette esteso ai principali stakeholders aeroportuali (noto come Scope 3)

La Carbon Footprint dell'Aeroporto di Verona che rendiconta le emissioni di scope 1 e 2 secondo le regole del suddetto programma (cioè includendo anche le emissioni di processo ed escludendo il quantitativo di energia elettrica monitorata ed utilizzata dagli *stakeholder*) risulta:

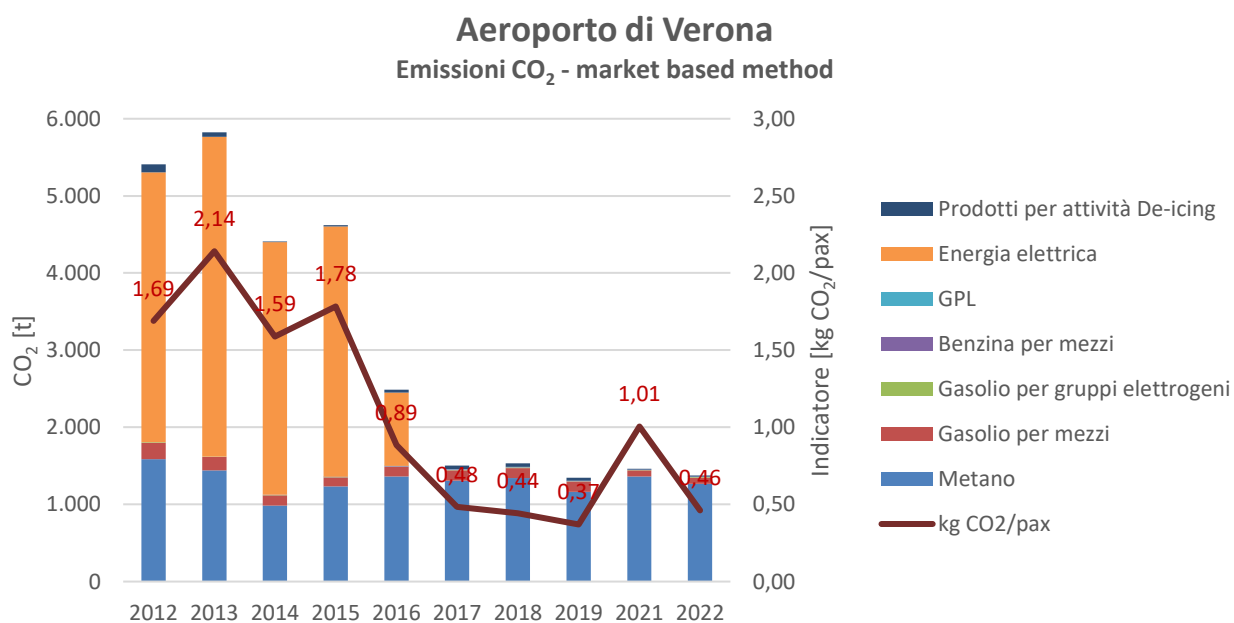
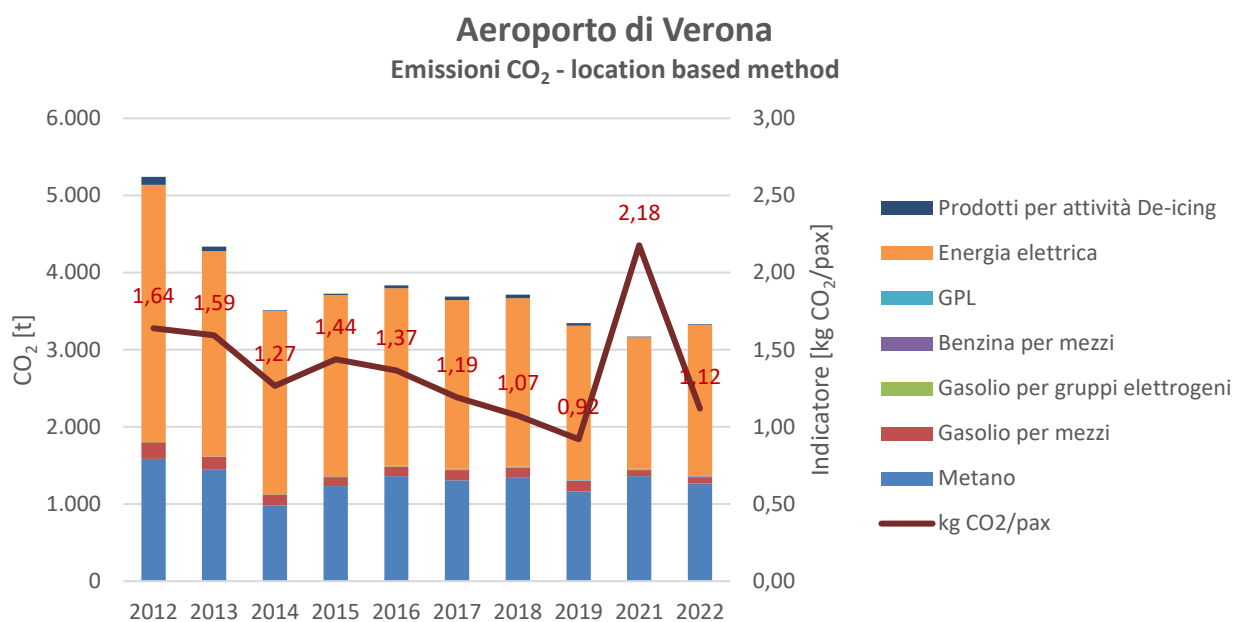
Verona: Emissioni – scope 1 e 2 (tCO ₂) *	2019		2021		2022	
	Location based method	Market based method	Location based method	Market based method	Location based method	Market based method
Metano	1.163		1.363		1.268	
Gasolio per mezzi	134		79		80	
Gasolio per gruppi elettrogeni	5		5		6	
Benzina per mezzi	7		6		10	
GPL	1		1		1	
Prodotti per attività de-icing	36		6		10	
Totale consumi diretti	1.346		1.461		1374	
Energia elettrica	2.001	0	1.708	0	1.958	0
Totale consumi diretti ed indiretti	3.347	1.346	3.176	1.461	3.332	1.374

* Per il calcolo delle emissioni di CO₂ è stato utilizzato il fattore di emissione riportato nel National Inventory Report 2023 per il metano. Lo stesso documento è stato preso come riferimento per i fattori di emissione di gasolio, benzina e GPL oltre a “UK Government GHG Conversion Factors for Company Reporting” di DEFRA per la definizione della densità. La versione n.6 dell'ACI's Airport Carbon and Emissions Reporting Tool (ACERT) restituisce i fattori di emissione dovuti alle emissioni di processo causate dall'utilizzo dei prodotti per le attività di de-icing. Per quanto riguarda l'energia elettrica, per il location based method, considerato che il perimetro di rendicontazione insiste su territorio italiano, si fa riferimento a quanto pubblicato da ISPRA nel suo documento “Fattori di emissione per la produzione e il consumo di energia elettrica in Italia (aggiornamento al 2021 e stime preliminari al 2022)” che espone i dati su base nazionale. Per il market based method invece si è utilizzato il fattore di emissione indicato dal fornitore.

Come definito dallo standard, al fine di mantenere l'integrità dell'Airport Carbon Accreditation durante il periodo caratterizzato dall'emergenza COVID-19, i dati sulle emissioni del 2020 sono stati esclusi dal calcolo dell'impronta di carbonio.

L'Aeroporto di Brescia invece non è ancora stato oggetto di certificazione.

Di seguito si riporta l'andamento delle emissioni di CO₂ e dell'indicatore (emissioni di CO₂/passenger):



Analizzando i risultati del *market based method* si può notare che le emissioni derivanti dall'approvvigionamento di energia elettrica si riducono nel 2016 fino ad azzerarsi. Questo è dovuto al fatto che dal 1° maggio 2016 l'acquisto di questo vettore energetico viene certificato da Garanzie d'Origine che attestano che la produzione elettrica deriva da fonti rinnovabili.

L'indicatore cresce bruscamente ovviamente nel 2020 a causa del crollo del traffico di passeggeri.

Gli interventi di efficientamento energetico messi in atto negli ultimi anni presso l'Aeroporto di Verona sono stati indirizzati principalmente nel *relamping* che consiste nella sostituzione dei corpi illuminanti tradizionali con più moderne lampade a LED. Le aree di intervento hanno riguardato il terminal, la pista ed il piazzale portando ad un saving energetico annuo pari a 261.000 kWh. Per ottimizzare inoltre la gestione dell'illuminazione al park 4 sono stati inseriti dei sensori volumetrici che producono un risparmio pari a 52.000 kWh/anno.

Gestione dei rifiuti

La gestione dei rifiuti urbani presso l'Aeroporto di Verona è regolata da una specifica convenzione con il Comune di Sommacampagna, che ha reso possibile personalizzare le modalità di raccolta e gestione delle diverse frazioni di rifiuto a servizio di tutti gli operatori presenti sullo scalo.

Vengono separate le seguenti frazioni di rifiuto: carta/cartone, plastica, imballaggio misto/secco, umido, vetro, metalli, RAEE, ingombranti, legno. Un ulteriore passaggio per ridurre il quantitativo di rifiuto avviato a smaltimento è effettuato sull'imballaggio misto da un impianto di selezione, in grado di recuperare un ulteriore 88% di rifiuto.

Rispetto alle quantità prodotte, nel confronto con il 2020 e 2021 si evidenzia non solo la ripresa del traffico ma anche un miglioramento nella qualità della raccolta che ha permesso di tenere distinti gli imballaggi in plastica da quelli misti:

ton anno	imballaggi misti	Carta/cartone	Imballaggi plastica
2022	238,5	35,62	39,18
2021	166,87	21,26	
2020	132,91	18,22	

Le altre frazioni di rifiuto rientrano nel servizio di raccolta sul territorio da parte del comune e non sono disponibili i quantitativi; tutte le tipologie di rifiuto separate in aeroporto sono state avviate a recupero.

Presso l'Aeroporto di Brescia, vista la specifica attività svolta, in questi anni è stata posta particolare attenzione al recupero delle frazioni di rifiuto generate dalle attività di magazzino, imballaggi di legno, carta e plastica. I quantitativi di rifiuto indifferenziato avviato a smaltimento sono stati i seguenti:

anno	Indifferenziato (ton)
2022	23,34
2021	20,40
2020	27,07

Si affianca a quanto sopra la produzione di rifiuti speciali, che vengono gestiti attraverso ditte autorizzate al trasporto, intermediazione e/o recupero / smaltimento; essendo stati raccolti in forma differenziata, tali rifiuti sono stati avviati quasi completamente a recupero.

Rilevante è il quantitativo di scarti di bancali di legno derivanti dalle attività di magazzino / logistica, destinati interamente a recupero; anche i rifiuti generati da attività di manutenzione dei mezzi (oli lubrificanti in particolare) vengono avviati a recupero, attraverso società che fanno riferimento al consorzio nazionale che rigenera gli oli esausti.

La tabella seguente riepiloga i quantitativi totali di rifiuti, sia urbani che speciali, in base alle caratteristiche di pericolosità e all'operazione di trattamento effettuata, recupero o smaltimento, al netto dei rifiuti generati dalla pulizia delle reti fognarie e dallo smaltimento dei bottini di bordo, di cui il Gruppo non è più produttore da agosto 2021 a seguito modifica del comma 5 dell'art 230 del dlgs 152/06 con legge di conversione del DL 77/2021:

gestione rifiuto (ton)	2020			2021			2022		
	Verona	Brescia	Totale	Verona	Brescia	Totale	Verona	Brescia	Totale
rifiuti pericolosi	2,66	4,85	7,51	0,95	2,25	3,2	12,25	8,6	12,36
smaltimento	-	-	-	-	-	-	1,85	0,11	1,96
recupero	2,66	4,85	7,51	0,95	2,25	3,2	10,4	8,49	10,4
rifiuti non pericolosi	260,58	46,54	307,12	230,03	125,26	355,29	441,64	124,25	565,89
smaltimento	105,17	44,55	149,72	36,68	108,4	145,08	83	114,03	197,03
recupero	155,41	1,99	157,4	193,35	16,86	210,21	358,64	10,22	368,86
totale	263,24	51,39	314,63	230,98	127,51	358,49	453,89	132,85	578,25

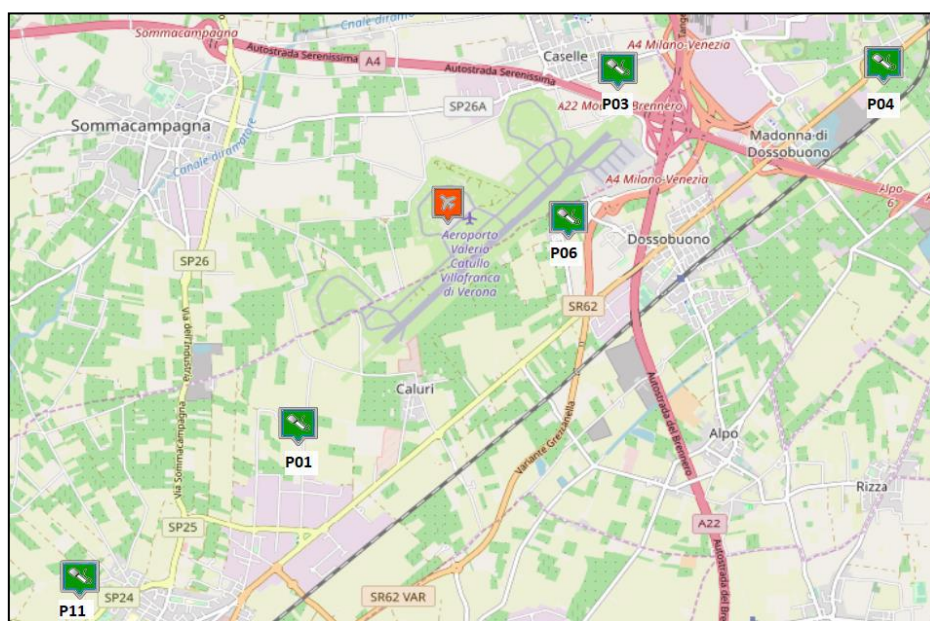
Riduzione dell'impatto acustico

Il monitoraggio dell'impatto acustico è strumento utilizzato per valutare gli effetti delle attività aeroportuali sul territorio e valutare la necessità di interventi finalizzati alla sua riduzione.

Il sistema fonometrico è connesso ad un software (SARA - Sistema Analisi Rumore Aeroportuale) attraverso il quale in maniera automatica, o manuale qualora si rendesse necessario, è possibile gestire i dati acquisiti e permettere la valutazione del rumore indotto dagli aeromobili in termini di LVA, quale indicatore di riferimento per la caratterizzazione acustica dell'aeroporto.

Le correlazioni tra eventi rumorosi e operazioni di volo utilizzando informazioni relative alla cronologia degli accadimenti (eventi e passaggio nei pressi della cabina di un tracciato) e informazioni relative alla geometria del sistema (collocazione dei tracciati radar e delle postazioni di rilevamento).

L'Aeroporto di Verona è dotato di 5 centraline posizionate sul territorio dei comuni di Villafranca di Verona, Sommacampagna e Verona, per monitorare non solo il rispetto dei limiti previsti dalla zonizzazione acustica aeroportuale, ma anche il contributo che le attività aeroportuali determinano al raggiungimento dei limiti di immissione definito dalla zonizzazione acustica comunale, nel rispetto di quanto determinato dalla procedura di compatibilità ambientale e successivo Piano di monitoraggio.

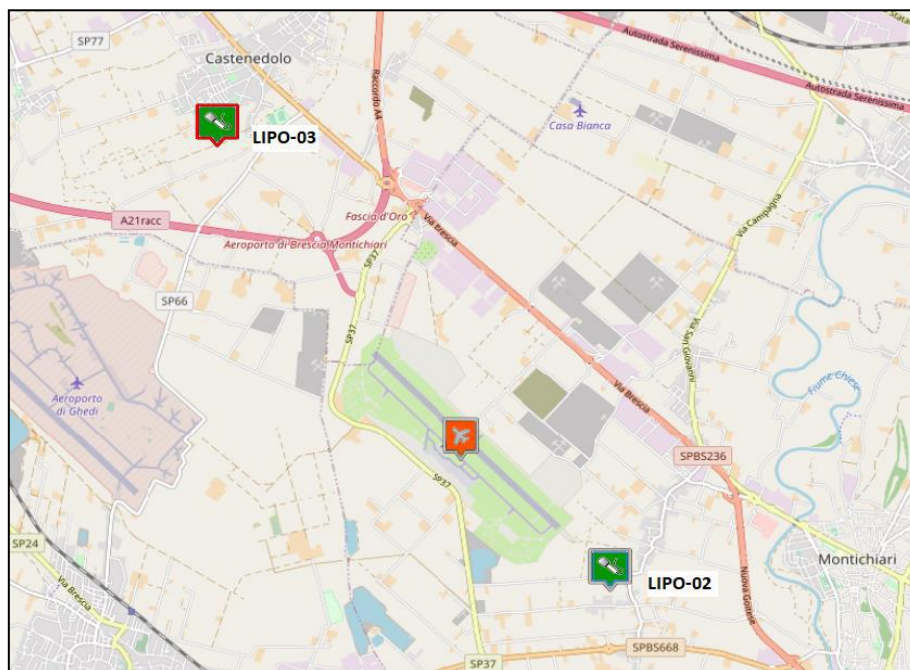


Gli indici acustici sono riportati nella tabella seguente:

ID CENTRALINA	LIPX-01	LIPX-11	LIPX-06	LIPX-03	LIPX-04
DENOMINAZIONE CENTRALINA	Colombare Fiorio	Agriturismo Aver	Calzoni	STA Servizi	Forte Gisella
LVA 2020	60,5	54	56	47,5	41
LVA 2021	60	53,5	55,5	50	42,5
LVA 2022	62,5	54,7	55,5	52,6	47,4
VALORE LIMITE	65	60	65	60	60

L'Aeroporto di Brescia è dotato di un sistema di monitoraggio acustico aeroportuale composto da due centraline conformi a tutte le prescrizioni normative vigenti definite dal DM 16.03.1998 e DM 31.10.1997.

Le due centraline sono posizionate in prossimità dell'Aeroporto in modo da rilevare movimenti in atterraggio e decollo sia nella direzione 14 che 32: nel corso del 2021 la postazione LIPO01 è stata spostata, dall'interno del sedime in posizione laterale alla pista di volo in prossimità della testata 14, nel territorio del comune di Castenedolo (LIPO03); l'altra (LIPO02) è rimasta invariata, lungo l'asse pista 32 ad una distanza di circa 1.000 m dalla testata sud.



A seguire si riportano gli indici acustici in Lva; non essendo stata ancora approvata la zonizzazione acustica aeroportuale che definisce i limiti delle zone A, B e C, il confronto è stato effettuato con lo scenario previsto nella procedura di valutazione d'impatto ambientale del Piano di Sviluppo:

ID CENTRALINA	LIPO-01	LIPO-02	LIPO-03
DENOMINAZIONE CENTRALINA	interna sedime	contrada della nonna	Castenedolo
LVA 2020	72,5	64	
LVA 2021		52,5	53,5
LVA 2022		63,5	48,5
VALORE LIMITE DI RIFERIMENTO		65	60

Safety Management System Aeroportuale



Il Safety Management System

In conformità alla normativa europea la Società Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A. per gli aeroporti di Verona e Brescia si è dotata di un Safety Management System (SMS) centralizzato il cui scopo principale è quello dell'identificazione e il controllo di eventi o condizioni indesiderate lungo tutto il ciclo di vita di un progetto, programma o attività.

L'obiettivo principale è la prevenzione degli incidenti. La prevenzione di incidenti può essere conseguita tramite l'identificazione, la valutazione, l'eliminazione o il controllo dei cosiddetti safety-related hazards fino a livelli considerati accettabili e controllabili.

Un SMS è un approccio sistematico e proattivo alla gestione dei rischi sulla safety che comprende strutture organizzative, politiche, processi e procedure. Le attività di gestione dei rischi sono al centro degli SMS, compresa l'individuazione delle problematiche che potrebbero interessare la safety, la valutazione dei rischi e la loro mitigazione, il tutto supportato dai processi di Safety Assurance che verificano l'efficacia delle mitigazioni, monitorano le prestazioni relative alla safety e la gestione dei cambiamenti.

Infatti, l'SMS ha il compito di accompagnare tutti i cambiamenti di natura organizzativa, infrastrutturale e documentale attraverso una procedura sistematica di Gestione del Cambiamento, atta a garantire il perfezionamento dei processi di cambiamento nei prestabiliti livelli di safety, senza che i processi stessi contribuiscano in maniera negativa alla sicurezza operativa dello scalo.

Infine, l'SMS effettua e favorisce le attività di safety promotion, garantendo il mantenimento delle competenze del personale (formazione) e la condivisione delle informazioni attinenti alla safety all'interno dell'organizzazione e con le organizzazioni esterne con le quali l'organizzazione si interfaccia (comunicazione), svolgono un ruolo chiave nell'attuazione di un SMS efficace.

Il Reporting System, rappresenta uno degli elementi cardine del sistema SMS, in quanto attraverso la raccolta dei dati è possibile attuare un'attività di monitoraggio e controllo degli standard di sicurezza.

Dall'elaborazione e dall'analisi dei dati pervenuti, il Safety Manager può evincere le performance inerenti alla Safety aeroportuale ed avere un adeguato feedback sulle prestazioni del sistema.

Il Gestore aeroportuale, attraverso il proprio Safety Management System, si avvale dei processi di analisi retrospettiva al fine di analizzare in modo puntuale e tempestivo ogni singolo evento segnalato attraverso il GSR (Ground Safety Report).

Il GSR rappresenta lo strumento cardine del sistema di Reporting System in quanto le informazioni ivi contenute ricoprono un'importanza fondamentale e strategica per l'effettuazione delle analisi necessarie



ad individuare tutte le eventuali criticità in termini di safety presenti nel sistema aeroportuale. Il processo di gestione del GSR si compone di tre fasi principali:

- segnalazione all'SMS dell'evento occorso mediante GSR;
- analisi mediante la metodologia ERC (Event Risk Classification);
- classificazione mediante tassonomia ADREP durante il data entry nel software di gestione;
- valutazione delle misure da intraprendere in funzione dei risultati dell'analisi.

Affinché il Reporting System abbia però efficacia deve essere in primo luogo condiviso ed essere utilizzato da tutti gli attori aeroportuali.

A tale scopo è stato sviluppato e implementato un apposito software per consentire una tempestiva e facilitata segnalazione degli eventi occorsi a tutta la popolazione aeroportuale.

Tale software consente successivamente un'analisi sistematica degli eventi occorsi ivi compresa la registrazione di tutte le azioni correttive/preventive messe in atto al fine di prevenire il ripetersi di quanto registrato.

Gli indicatori del Safety Management System

Wildlife strike e biodiversità

Gli aeroporti di Verona e Brescia si impegnano nella tutela della biodiversità, eseguono uno studio naturalistico sostitutivo della ricerca quinquennale e producono la Relazione Annuale Wildlife Strike.

La Procedura Operativa PO-BCU "Piano di Prevenzione e Controllo del rischio Wildlife Strike" messa in atto dal Gestore concorre alla riduzione dei rischi associati alle operazioni aeree causati dalla presenza di fauna/avifauna in aeroporto o nelle sue immediate vicinanze.

Tale procedura oltre a contenere le istruzioni operative per gli addetti BCU in merito all'esecuzione dei monitoraggi continuativi nel periodo compreso tra le effemeridi per 365 giorni all'anno esplicita la GESTIONE ECOLOGICA DEL SEDIME al fine di ridurre le fonti attrattive per la fauna selvatica.

Tra le misure contemplate in tal senso vi è la gestione dei prati con l'implementazione delle Long or Tall Grass policy e del Poor grass regime.

Di seguito, una descrizione sommaria delle attività del presente Piano:

- monitoraggio delle specie animali;
- riporto all'ENAC di ogni evento di *bird/wildlife strike*;



- aggiornamento di uno studio di tipo naturalistico-ambientale, comprensivo di *risk assessment* (o in alternativa un adeguato piano di monitoraggio, valutato favorevolmente dall'ENAC) e relativa trasmissione all'ENAC;
- elaborazione del Report Annuale Wildlife Strike (eventualmente accompagnato dal Piano di monitoraggio, preventivamente valutato dall'ENAC, laddove si scelga di non aggiornare la ricerca di tipo naturalistica) e relativa trasmissione all'ENAC;
- la localizzazione di eventuali fonti attrattive all'interno del sedime aeroportuale;
- segnalazione all'ENAC e agli Enti competenti delle fonti attrattive di fauna selvatica identificate al di fuori del sedime aeroportuale.

Nell'ambito della definizione e attuazione delle misure descritte, il Gestore si avvale anche della collaborazione di società specializzata nel settore che opera in altri aeroporti civili italiani.

Ai fini del monitoraggio e allontanamento il Gestore si avvale di proprio personale (BCU – Bird Control Unit), presente H24 in aeroporto.

Il personale BCU non interviene solo nel momento dell'allontanamento, ma esercita sul sedime un'azione continua di vigilanza, monitoraggio e disturbo della fauna/avifauna con modalità tali da indurla a considerare l'aeroporto un luogo sgradevole e non sicuro.

Il personale BCU, conformemente a quanto previsto dalla normativa in vigore, ha accesso ad ogni settore dell'aeroporto, è abilitato alla guida (ADP Airside Driving Permit) in area di movimento, possiede tutte le competenze necessarie all'utilizzo di apparati ricetrasmittenti ed è in contatto radio continuo con la Torre di Controllo sul canale radio UHF TWR.

Presso l'Aeroporto di Verona la BCU è dotata di 3 veicoli tipo pick-up 4x4 con pianale posteriore, al fine di permettere il trasporto del personale preposto e dell'equipaggiamento necessario.

Tutti i veicoli sono dotati dei dispositivi necessari all'ingresso in area di movimento, inclusa radio rice-trasmittente veicolare ed almeno un apparato portatile per ciascun operatore sulle frequenze di UHF TWR.

Le dotazioni necessarie agli interventi, a bordo di ogni mezzo BCU, constano di:

- 1 radio veicolare sul canale radio UHF TWR;
- 2 radio portatili sul canale radio UHF TWR e frequenze aeroportuali;
- 1 palmare GPS con fotocamera e software dedicato;
- 1 cellulare di servizio;
- 1 binocolo 10x50 oppure 8x42;
- 1 Manuale riconoscimento volatili.



I dispositivi per l'allontanamento incruento operati dal personale BCU sono:

- revolver Bruni Olympic Top Firing a salve, con relative munizioni;
- cannoncino a Gas Petrolio Liquido (GPL) semoventi radiocomandati e autoalimentati;
- richiami d'angoscia (distress call) veicolare del tipo "Airport Safety 2013".

Presso l'Aeroporto di Brescia la BCU è dotata di appropriati veicoli, parte essenziale di ogni programma di controllo della avifauna/fauna, al fine di permettere il trasporto del personale preposto e dell'equipaggiamento necessario, ovvero:

- 1 veicolo tipo autovettura van;
- 1 veicolo tipo pick-up 4x4 con pianale posteriore.

Entrambi i veicoli sono dotati dei dispositivi necessari all'ingresso in area di movimento, inclusa radio rice-trasmittente veicolare ed almeno un apparato portatile per ciascun operatore sulle frequenze di UHF di TWR, mentre la dotazione particolare per le operazioni BCU consta di:

- n° 1 Digital Bird Dispersal System Premier 1500 installato su autoveicolo, con sirena bitonale;
- n° 1 Digital Bird Dispersal System Patrol portatile, con sirena bitonale;
- n°1 cannoncino a gas montato all'occorrenza sul mezzo BCU e pronto all'uso in 5 minuti circa;
- n° 1 pistola a salve;
- n° 1 macchina fotografica;
- n° 1 cellulare di servizio.

In caso di avaria ad uno dei veicoli su menzionati, il Gestore mette a disposizione ulteriori veicoli assegnati al nucleo SAFETY, parimenti dotati dei dispositivi necessari all'ingresso in area di movimento. In tal caso, non essendo dotati di dispositivi particolari per le operazioni BCU, il personale opererà con dispositivi portatili.

Al fine di fornire un indice univoco standardizzato che permetta di misurare il rischio di bird/wildlife strike all'interno di ciascun aeroporto l'ENAC-BSCI ha deciso di adottare il BRI 2 (Birdstrike Risk Index).

Questo indice, la cui formulazione matematica viene descritta in allegato alla Circolare ENAC APT-1B consente, sulla base 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, di determinare il rischio cui è esposto un aeroporto su una scala di valori che va da 0 a 2.

AEROPORTO VERONA VILAFRANCA

Di seguito si riporta l'andamento dell'indicatore "Birdstrike Risk Index 2" presso l'Aeroporto di Verona (2020-2022).

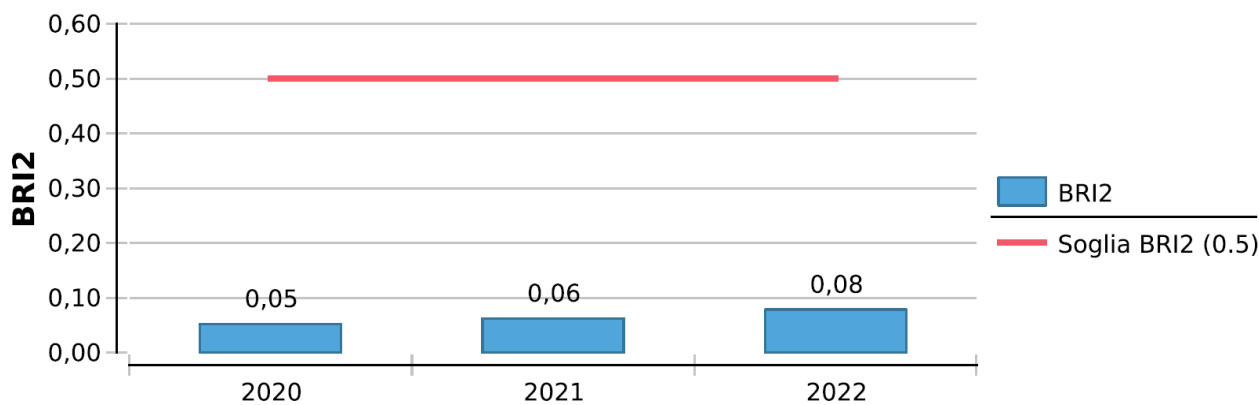


Grafico a.6

Il numero degli impatti, rapportato al volume di traffico, numero dei volatili e di altra fauna, agli effetti sul volo, consente di stimare, secondo i parametri menzionati su Circolare ENAC APT-01B, un Bird Risk Index 2 (BRI2) pari a 0.08.

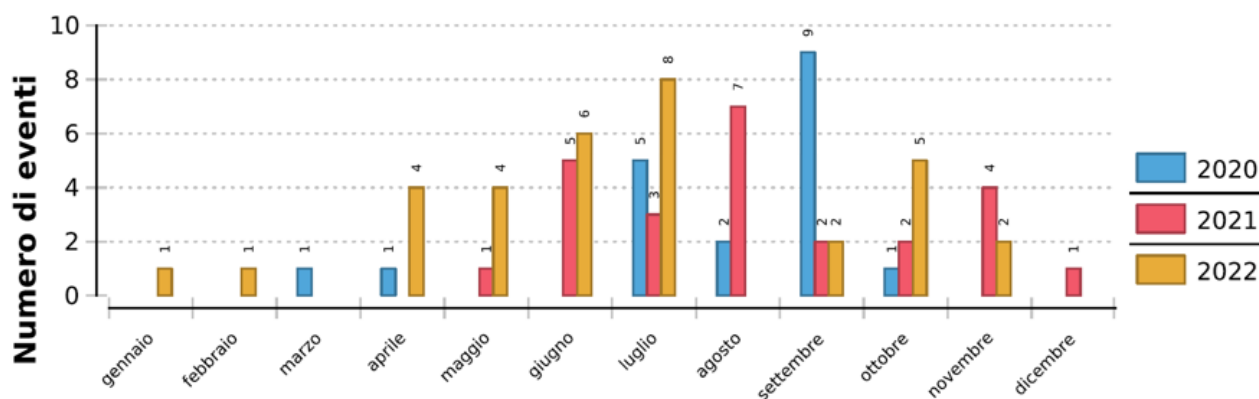
L'analisi della tendenza del BRI2 per l'anno 2022 (0.08) confrontata all'anno 2021 (0.06) è in aumento.

Confrontando le specie coinvolte nei wildlife strike per l'anno 2022 con l'anno 2021 si evidenzia un aumento del gabbiano comune da 2 a 8, del gheppio da 2 a 4, e una diminuzione della rondine da 7 a 5.

I mesi con prevalenza di eventi di Bird strike sono stati giugno e luglio.

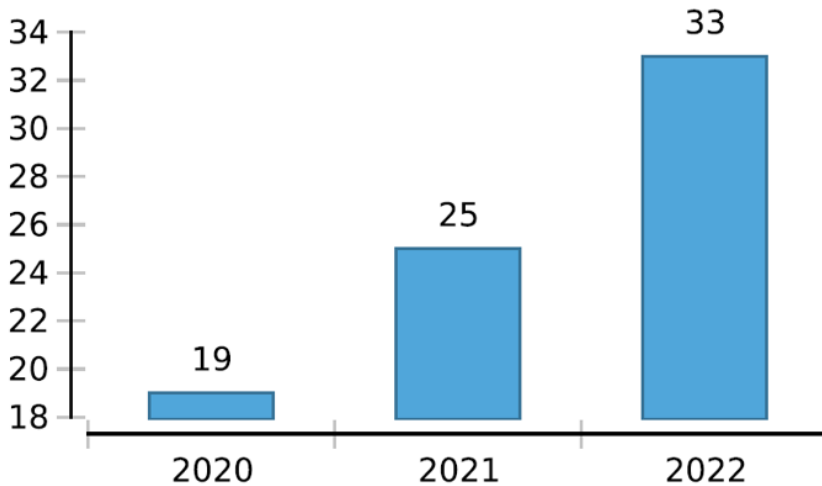
Di seguito si fornisce la distribuzione degli impatti per mese negli ultimi tre anni e l'andamento degli impatti totali per anno.

ANDAMENTO DEGLI IMPATTI PER MESE NEGLI ULTIMI TRE ANNI



Prendendo invece come riferimento il numero assoluto di eventi occorsi.

ANDAMENTO DEL NUMERO DI IMPATTI NEGLI ULTIMI TRE ANNI



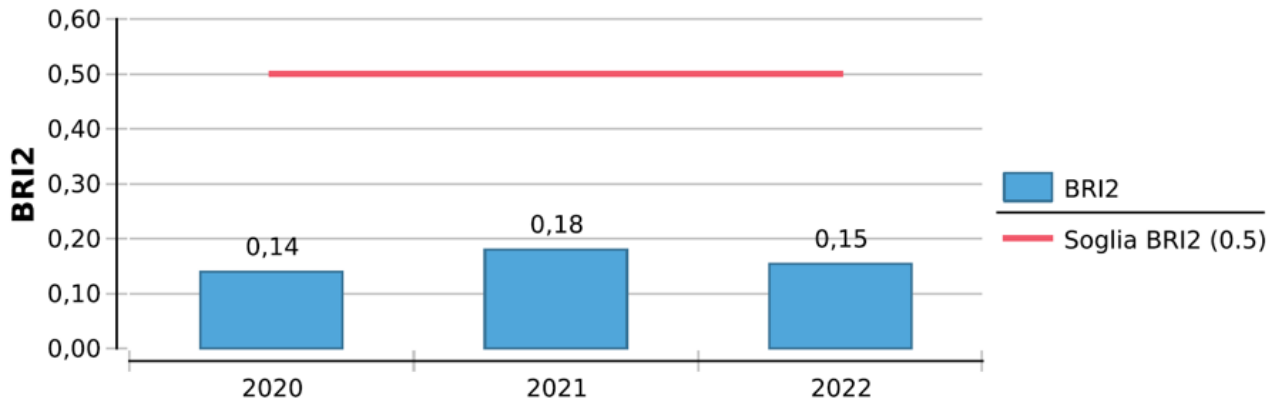
Nell'ambito delle misure per la gestione e la mitigazione del rischio presenza avifauna che insiste sul sedime aeroportuale e vicinanze, nel 2022 l'Aeroporto di Verona ha introdotto in via sperimentale un sistema di telecamere associate all'Intelligenza artificiale, quale strumento per perseguire lo scopo citato.

Il sistema di telecamere è in grado di rilevare, localizzare e tracciare fauna in volo a partire dalla taglia micro, ed in grado di operare indistintamente di giorno o di notte.

Tale sistema consentirà il supporto all'unità di Bird Control in ambito aeroportuale, segnalando la presenza di volatili che possano mettere a rischio la sicurezza degli aeromobili in fase di avvicinamento e decollo.

AEROPORTO BRESCIA MONTICHIARI

Di seguito si riporta l'andamento dell'indicatore "Birdstrike Risk Index 2" presso l'Aeroporto di Brescia (2020-2022).



Il numero degli impatti, rapportato al volume di traffico, alla abbondanza dei volatili e di altra fauna, agli effetti sul volo consente di stimare, secondo i parametri menzionati su Circolare ENAC APT-01B, un Bird Risk Index (BRI2) pari a 0.15.

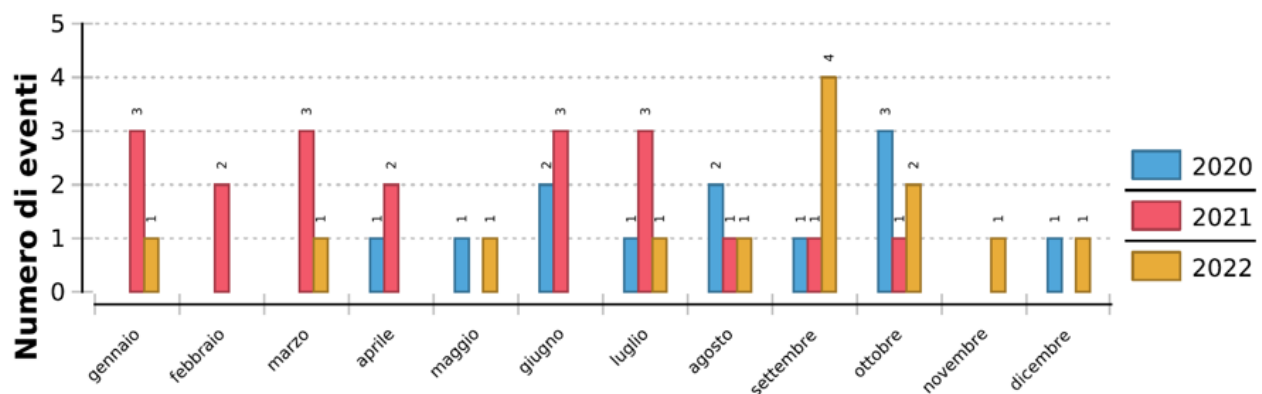
L'analisi della tendenza del BRI2 per l'anno 2022 (0.15) confrontato con il BRI.2 dell'anno 2021 (0.18) rende un trend in diminuzione.

Confrontando le specie coinvolte nei wildlife strike per l'anno 2022 con l'anno 2021 si evidenzia un aumento del gabbiano reale da 1 a 3, del gheppio da 2 a 4, e una netta diminuzione della lepre da 7 a 1.

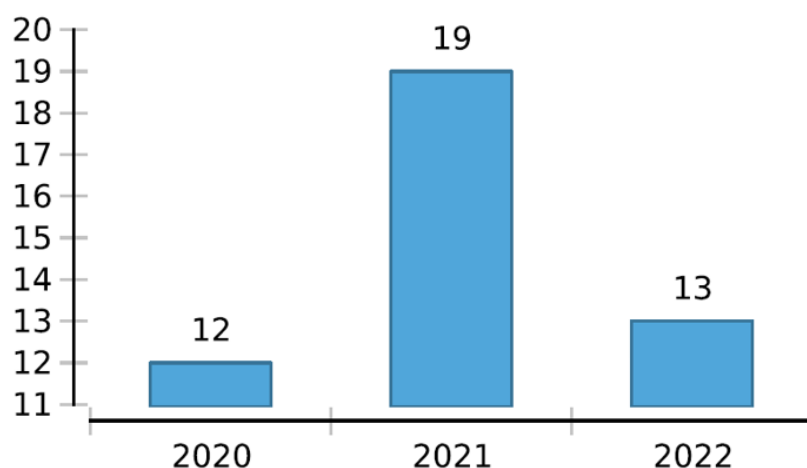
I mesi con prevalenza di eventi di Bird strike sono stati settembre e ottobre.

Di seguito si fornisce la distribuzione degli impatti per mese negli ultimi tre anni e l'andamento degli impatti totali per anno.

ANDAMENTO DEGLI IMPATTI PER MESE NEGLI ULTIMI TRE ANNI



ANDAMENTO DEL NUMERO DI IMPATTI NEGLI ULTIMI TRE ANNI



Safety Risk Management

La società di gestione degli Aeroporti di Verona e Brescia, in ottemperanza a quanto previsto dal Reg.UE 139/2014 e da quanto indicato dall'ICAO nel documento DOC 9859, ha sviluppato dei processi formali i quali consentono l'identificazione degli Hazard e l'individuazione dei rischi associati alle operazioni aeroportuali.

I processi formali sopra citati sono sostanzialmente costituiti da un'analisi del rischio, la quale consente di individuare i pericoli presenti e valutarne le probabilità e le conseguenze con le quali gli stessi si potrebbero manifestare; questo processo consente di valutare se i rischi presenti sono accettabili o necessitano di azioni correttive al fine di renderli tali.

Tale metodologia si sviluppa secondo una sequenza che comporta l'applicazione di diversi metodi che percorrono le tre fasi principali di analisi ovvero *Hazard Identification, Risk Assessment and evaluation e Mitigation process*.

Il processo è iterativo e soggetto ad aggiornamenti poiché l'organizzazione aeroportuale stessa è in costante cambiamento, con la potenziale continua introduzione di nuovi hazard e la modifica nel tempo di quelli già esistenti e dei livelli di rischio ad essi associati. Inoltre, l'efficacia delle strategie di mitigazione del rischio già implementate deve essere oggetto di costante monitoraggio per determinare l'eventuale necessità di ulteriori azioni di controllo. Pertanto, l'obiettivo che in questo ambito ci si pone è quello di ridurre il livello di rischio *as low as reasonably practicable (A.L.A.R.P.)*

Safety Performance Indicator

Per effettuare una corretta analisi del sistema aeroportuale è importante avere a disposizione degli strumenti per misurare il livello di sicurezza esistente.

A tale scopo sulla base dei dati derivanti dall'analisi degli eventi, sono stati elaborati appositi indicatori di safety performance del sistema.

Al fine di rendere espliciti i livelli accettabili di prestazione di safety complessiva e rendere immediata la relativa valutazione sono stati elaborati tre appositi indicatori di seguito rappresentati:

- Overall Level of Safety Performance (Overall LoSP);
- Overall Alert;
- Overall Target.

Nel corso del 2022 sono stati registrati i seguenti risultati:

AEROPORTO VERONA VILAFRANCA

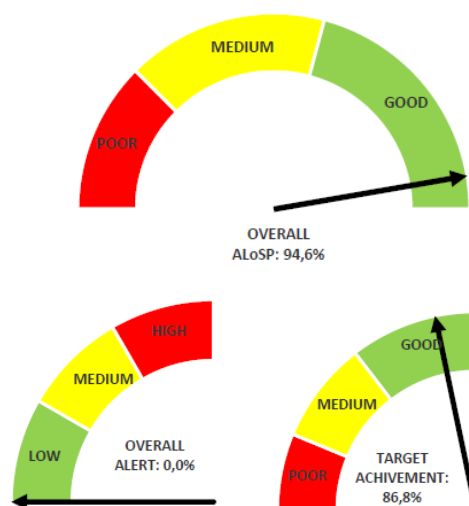
N° Report Voluntary: 311

N° Report Mandatory: 130

Overall Level of Safety Performance: 94,6%

Overall Alert: 0%

Overall Target: 86,8%



AEROPORTO BRESCIA MONTICHIARI

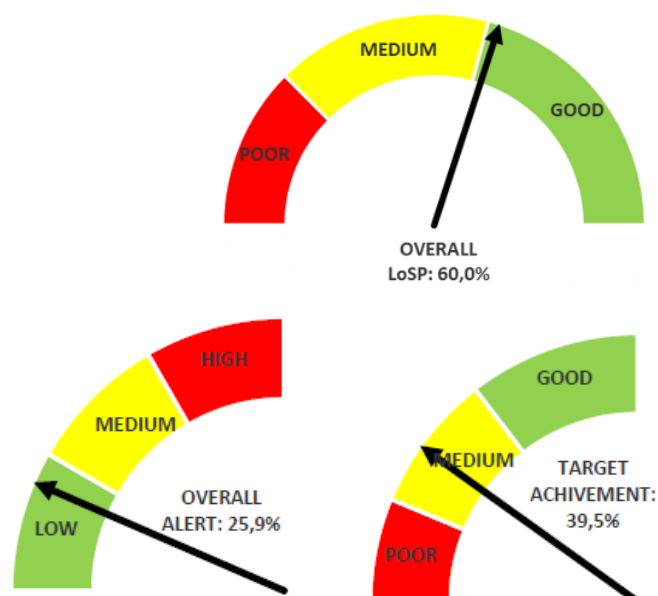
N° Report Voluntary: 308

N° Report Mandatory: 66

Overall Level of Safety Performance: 60%

Overall Alert: 25,9%

Overall Target: 39,5%



Gli indicatori di livello di performance complessiva sono ricavati dall'andamento di n°11 *Safety Performance Indicator* con *High Consequences* (SPH) associate e da n°5 con *Low Consequences associate* (SPL) di seguito riportati.

In accordo a quanto previsto dal ICAO Doc 9859, ad ognuno dei SPI al fine di monitorare periodicamente l'andamento degli indicatori di *safety* sopra elencati, sono stati definiti per ogni indicatore applicabile un livello di target (*target level*), e tre corrispondenti livelli di allerta (*alert level*).

I valori sono basati sulle performance ottenute in un determinato periodo precedente di riferimento (annuale o pluriennale) e dipendono da una riduzione percentuale della media (i target) o dalla deviazione standard rispetto alla media (gli *alert*) che caratterizza i dati considerati, per ciascun indicatore.

I livelli di target definiscono il valore e/o la tendenza relativa ad uno specifico periodo di monitoraggio rispetto al quale è desiderabile che l'indicatore si mantenga al di sotto, al fine del raggiungimento degli obiettivi di *safety* stabiliti.

Il superamento di un livello di target non implica necessariamente una situazione anomala ma può rappresentare il mantenimento di una tendenza in linea, sebbene non migliorativo, rispetto al periodo precedente di riferimento.

I livelli di allerta definiscono invece il valore e/o la tendenza relativa ad uno specifico periodo di monitoraggio superato il quale risulta necessario valutare delle azioni correttive. In particolare, un livello di allerta si intende superato qualora una delle seguenti situazioni dovesse verificarsi durante il periodo di monitoraggio trimestrale:

- Un singolo punto (valore mensile) dovesse trovarsi al di sopra (o al di sotto a seconda degli obiettivi) dell'*alert level 3* ($\text{target}+3\sigma$);
- Due punti consecutivi (valori mensili) dovessero trovarsi al di sopra (o al di sotto a seconda degli obiettivi) dell'*alert level 2* ($\text{target}+2\sigma$);
- Tre punti consecutivi (valori mensili) dovessero trovarsi al di sopra (o al di sotto a seconda degli obiettivi) dell'*alert level 1* ($\text{target}+\sigma$).

Quando un'allerta si attiva, appropriate azioni di mitigazione vengono valutate nell'ambito del Safety Action Group competente ed eventualmente messe in atto a fronte di un'analisi specifica volta ad analizzare le cause della tendenza anomala.

L'andamento degli SPI viene elaborato con cadenza mensile e raccolto in appositi Safety Performance Summary e comunicati periodicamente ai rispettivi Safety Board di Verona Villafranca e Brescia Montichiari.

Inoltre, annualmente viene redatto un Safety Performance Summary complessivo dell'anno appena trascorso.



Si riportano di seguito i risultati registrati per l'anno 2022:

AEROPORTO DI VERONA VILLAFRANCA

HIGH CONSEQUENCES		LOW CONSEQUENCES	
CODICE	REF. HAZARD GENERICO	CODICE	REF. HAZARD GENERICO
SPH1	H01 FOD H15 Aerodrome works	SPL1	H06 Visual aids failure
SPH2	H02 Jet blast	SPL2	H07 Surfaces condition (Apron)
SPH3	H03 Incursion (Apron) H15 Aerodrome works	SPL3	H11 Sversamenti H15 Aerodrome works
SPH4	H03 Incursion (Taxiway) H15 Aerodrome works	SPL4	H12 Condizioni climatiche invernali
SPH5	H03 Incursion (Runway) H15 Aerodrome works	SPL5	H14 Handling operations
SPH6	H04 Excursion H15 Aerodrome works		
SPH7	H07 Surfaces condition (Runway and Taxiway)		
SPH8	H08 Riduzione di separazione		
SPH9	H09 Avifauna H15 Aerodrome works		
SPH10	H10 Interferenze in volo H15 Aerodrome works		
SPH11	H13 Ostacoli H15 Aerodrome works		

Indicatori al di sotto del livello di Target.

Indicatori al di sopra dei livelli di allerta

AEROPORTO DI BRESCIA MONTICHIARI

HIGH CONSEQUENCES		LOW CONSEQUENCES	
CODICE	REF. HAZARD GENERICO	CODICE	REF. HAZARD GENERICO
SPH1	H01 FOD H15 Aerodrome works	SPL1	H06 Visual aids failure
SPH2	H02 Jet blast	SPL2	H07 Surfaces condition (Apron)
SPH3	H03 Incursion (Apron) H15 Aerodrome works	SPL3	H11 Sversamenti H15 Aerodrome works
SPH4	H03 Incursion (Taxiway) H15 Aerodrome works	SPL4	H12 Condizioni climatiche invernali
SPH5	H03 Incursion (Runway) H15 Aerodrome works	SPL5	H14 Handling operations
SPH6	H04 Excursion H15 Aerodrome works		
SPH7	H07 Surfaces condition (Runway and Taxiway)		
SPH8	H08 Riduzione di separazione		
SPH9	H09 Avifauna H15 Aerodrome works		
SPH10	H10 Interferenze in volo H15 Aerodrome works		
SPH11	H13 Ostacoli H15 Aerodrome works		

Indicatori al di sotto del livello di Target.

Indicatori al di sopra dei livelli di allerta

Technical Training Management

Il *Training Management System* del Gruppo opera negli aeroporti di Verona e Brescia, condividendo procedure e strumenti di formazione.

Il 2022 ha visto la definitiva normalizzazione delle attività di training tecnico-operativo dopo i notevoli limiti e i problemi portati dalla pandemia, anche se durante il 2021 è stata riscontrata una notevole produzione in termini di formazione.

Le informazioni che seguono sono relative alle attività degli aeroporti di Verona e Brescia.

Formazione su temi operativi

Il *Training Management* si occupa soprattutto dell'organizzazione, della costruzione e della gestione della formazione operativa. In particolare:

- ✈️ la formazione che ha lo scopo di fornire e mantenere le qualifiche professionali necessarie alle diverse figure operative. A titolo di esempio:
 - ✈️ airside Driving Permit;
 - ✈️ mezzi utilizzati dagli operatori delle diverse aree (esempio: Operazioni Safety);
 - ✈️ operazioni safety (esempio: ispezioni, aderenza, deicing, ecc.);

➔ la formazione che ha lo scopo di fornire e mantenere le qualifiche professionali necessarie alle diverse figure previste dalla certificazione, come i Post Holder e i loro deputy.

La misurazione dei dati è iniziata in modo più preciso nel 2021 pertanto, i dati degli anni precedenti non sono comparabili.

In ambito operativo, per tutta la popolazione aeroportuale di Verona sono state erogate 4.306 ore di formazione nel corso del 2022 (contro le 3.378 registrate nel 2021). Di queste ore di formazione, 1.930 sono state erogate ai dipendenti dell'aeroporto e 2.376 ai lavoratori esterni.

Relativamente alla popolazione aeroportuale di Brescia sono state erogate 2.104 ore di formazione nel corso del 2022 (contro le 1.993 registrate nel 2021). Di queste ore di formazione, 1.506 sono state erogate ai dipendenti dell'aeroporto e 598 ai lavoratori esterni.

Formazione in ambito *safety*

Questo tipo di formazione è obbligatorio per coloro che sono in possesso di badge (TIA) che abilita all'accesso senza scorta in airside. Parliamo sia degli operatori del Gruppo, sia degli operatori delle altre organizzazioni.

L'obbligatorietà dei corsi di *safety* era già prevista dalla prima certificazione 139/EASA del 2016. Tale requisito è stato rinforzato nel 2021 dal nuovo Piano Nazionale di Sicurezza, che per l'ottenimento del TIA ora prevede non solo la formazione in ambito *security*, ma anche la formazione aeroportuale di *safety*.

I corsi di *safety* sono tarati in base alle differenti mansioni e responsabilità degli operatori. A seconda dei destinatari, quindi, varia l'approfondimento di alcuni argomenti di *airside safety* e *safety management system* (per esempio: reporting system, gestione e valutazione del rischio, responsabilità, change management, promozione, fattori umani).

Per i corsi *Airside Safety* e *Safety Management System* è previsto un corso *recurrent* ogni due anni.

I corsi *Airside Safety* e *Safety Management System* vengono erogati in modalità online da marzo 2020 insieme ai corsi in presenza, ma con il perdurare della pandemia i corsi vengono ora erogati solo in modalità elettronica, che ha una durata inferiore rispetto allo stesso corso in presenza. Per questo motivo le ore di formazione diminuiscono, mentre il numero delle persone può aumentare.

Relativamente alla formazione in ambito *safety* destinata al personale del Gruppo, nel corso del 2022 sono state erogate 103 ore di formazione presso l'Aeroporto di Verona e 71 ore di formazione in quello di Brescia.



La formazione *Airside Safety e Safety Management System* viene erogata dal Gruppo anche agli operatori delle altre organizzazioni che accedono all'area di movimento. Parliamo, ad esempio, del personale degli handler, degli enti di Stato, dei cantieri, dei rifornitori, delle compagnie aeree, ecc. Il Manuale di Training e la normativa ENAC stabiliscono l'obbligatorietà di questi corsi per coloro che devono accedere autonomamente in area di movimento. Per quanto riguarda la formazione in ambito safety destinata ai lavoratori esterni, sono state erogate nel corso del 2022 un totale di 2.431 ore di formazione.

Attività online

La formazione online continua a rappresentare un notevole strumento di supporto al training, contribuendo al mantenimento di alcuni obblighi formativi in concomitanza delle difficoltà portate dalla pandemia in passato e dall'importante operatività in questo periodo.

Il training Management si occupa direttamente della creazione e della gestione delle attività online sulla piattaforma etraining.save.eu. I corsi creati sono relativi sia a settori specifici che alla formazione trasversale.

Alcuni esempi di attività online:

- Corsi trasversali come (Airside Safety e SMS, Piano di Emergenza Aeroportuale, Parte teorica del corso ADP per l'ottenimento delle patenti aeroportuali, ecc.)
- Corsi per formare su alcuni argomenti obbligatori specifici: Reg. 39/2014, Manuale di Aeroporto, Tratta degli esseri umani.

In generale, nel corso del 2022, sono state erogate 8.423 ore di formazione online a tutta la popolazione aeroportuale di Verona e Brescia (2.332 partecipanti), in aumento del 46% rispetto al 2021.



Sostenibilità sociale



Risorse Umane

Premessa

I primi mesi del 2022 sono stati ancora fortemente impattati dagli effetti della pandemia con conseguenti effetti sui flussi turistici e rallentamenti delle attività sullo scalo di Verona.

La Catullo ha proceduto con l'utilizzo degli ammortizzatori sociali fino al 31/05/2022, con l'intervento del Fondo di Solidarietà del Trasporto Aereo, così come fatto nei due anni precedenti, per tutelare i livelli occupazionali e sostenere i livelli di reddito del personale dipendente.

La permanenza di questa situazione ha continuato a produrre effetti pesanti dal punto di vista organizzativo, con la necessità di mantenere negli scali le misure restrittive e i protocolli sanitari a tutela della salute e sicurezza di dipendenti e passeggeri.

A partire dal secondo trimestre e con l'avvio della stagione summer si è vista una progressiva ripresa e ritorno alla normalità con un allentamento delle misure restrittive che ha fatto registrare un incremento dei passeggeri.

Inalterato è rimasto il contesto dell'Aeroporto di Brescia che in questi anni, in ragione della specificità dell'attività svolta, nonostante il quadro economico a livello mondiale, non ne ha fortemente risentito.

Il Gruppo, dal punto di vista organizzativo ha reso strutturale l'uso di nuove tecnologie e di forme flessibili per lo svolgimento della prestazione lavorativa estendendo a tutte le funzioni aziendali della Catullo e GDA, la cui attività fosse compatibile, l'utilizzo dello *smart working*.

Organizzazione del lavoro e comunicazione interna

Dal punto di vista dell'organizzazione del lavoro, sono state confermate anche nei primi mesi del 2022 le misure di prevenzione imposte dai protocolli sanitari, continuando pertanto a lavorare per migliorare l'efficienza di attività e processi di funzionamento dell'organizzazione, sfruttando soluzioni tecnologiche e soluzioni organizzative più flessibili.

Sono proseguite le collaborazioni con le autorità sanitarie, per continuare a fronteggiare l'emergenza sanitaria e prevenire il diffondersi del contagio negli ambienti di lavoro. Sono stati costantemente aggiornati e pubblicati, a favore dei dipendenti, i protocolli aziendali e le istruzioni operative, con particolare attenzione agli operatori adibiti ai servizi operativi che hanno garantito il presidio di infrastrutture e servizi ai passeggeri.

Una comunicazione trasparente e capillare è stata considerata come priorità per garantire il costante aggiornamento dei dipendenti sulle norme e prescrizioni introdotte e sui continui aggiornamenti



normativi. Questo ha consentito inoltre di poter sempre più efficientare procedure e processi per il funzionamento dell'organizzazione.

La prima parte dell'anno, caratterizzata ancora dagli effetti della pandemia, ha imposto ancora prudenza e un conseguente utilizzo dello *smart working*. Tale strumento utilizzato principalmente per le figure di staff e, in generale, l'uso della tecnologia, hanno in ogni caso giocato un ruolo molto importante, non solo come misura di risposta allo stato emergenziale, ma come vera soluzione organizzativa che ha aiutato l'organizzazione a ricercare più fluidità nei processi decisionali e di gestione, più rapidità ed efficienza nel gestire le varie problematiche lavorative e i rapporti tra le varie funzioni aziendali. Anche le riunioni, che prima si svolgevano in presenza, con tempi lunghi ed inefficienti dovuti a ritardi, rinvii e difficoltà logistiche, adesso in modalità telematica hanno una durata più breve e risultano più efficaci e tempestive.

Un modo di lavorare diverso, più flessibile e maggiormente orientato agli obiettivi, ha rappresentato per tutti un'opportunità per utilizzare al meglio il proprio tempo, conciliando meglio impegni di lavoro ed esigenze legate alla propria vita privata.

Nel corso del 2022 le ore di lavoro svolte in modalità "agile" dal personale non turnista (compatibilmente con le mansioni svolte) sono state, nei due scali, complessivamente 15.447,25 pari al 5,22% delle ore lavorate. L'incidenza su Catullo è pari al 7,63% mentre per GDA 0,85%.

Nei mesi successivi, al termine degli ammortizzatori sociali, confortati dal positivo andamento dei flussi turistici e dal miglioramento della situazione sanitaria, si è ritornati a pianificare strategie e attività orientate all'efficientamento dell'organizzazione e allo sviluppo delle risorse.

Sono riprese le attività di ricerca e selezione di personale, sia per rinforzare gli organici e supportare il progetto di ristrutturazione dell'aerostazione di Verona sia per reintegrare alcune posizioni rimaste scoperte durante la pandemia a causa del turnover per pensionamenti e dimissioni di personale in ruoli specifici. Ricerche rivelatesi talvolta difficoltose da un mercato del lavoro sul territorio in forte ripresa.

Dal punto di vista dei processi HR, sono riprese attività di progettazione di percorsi formativi dedicati al personale (da svilupparsi anche nel 2023) con un utilizzo maggiore dell'e-learning divenuto molto più efficiente dal punto di vista dei costi organizzativi e dei tempi di esecuzione.

All'interno del Gruppo si è sviluppata l'attività di organizzazione di un progetto finalizzato all'implementazione del processo di *performance management* aziendale, finalizzata a strutturare l'azienda verso un modello di organizzazione basato su maggiore collaborazione, orientamento agli obiettivi e miglioramento continuo delle performance e competenze.



Risorse Umane

Visto il perdurare della crisi, causata dalla variante Omicron del Coronavirus, anche nei primi mesi del 2022, è proseguito l'utilizzo della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (CIGS) per il personale dipendente della Capogruppo fino alla fine del mese di maggio.

Nel mese di agosto '22 sono stati siglati, per i dipendenti appartenenti alle funzioni di staff all'interno del Gruppo, gli Accordi individuali per lo *smart working* che, con decorrenza 01/09/22, ne prevedeva l'introduzione in pianta stabile come nuovo modello di organizzazione del lavoro. L'accordo regola i principi generali di applicazione, le regole applicative, nonché i diritti e i doveri dei dipendenti che accedono a tale modalità di lavoro.

L'organico aziendale, a livello di gruppo, è rimasto pressoché invariato rispetto agli anni precedenti. Di seguito la suddivisione dell'organico nel triennio 2020-2021-2022 in forza alla data del 31.12 per categoria.

Categoria/Anno	2020	2021	2022
Dirigenti	3	3	3
Quadri	15	15	14
Impiegati	138	138	135
Operai	44	43	46
TOTALE	200	199	198

Di seguito si riporta la tabella riepilogativa a livello di gruppo del numero di dipendenti in forza alla data del 31/12 impiegati nel triennio 2020-2021-2022, con indicazione dei dati relativi a genere, qualifica e tipologia di contratto. Si segnala che tutti i dipendenti del Gruppo operano in Italia e che sono inquadrati in Contratti Collettivi Nazionali di Lavoro (CCNL del Trasporto Aereo – parte specifica gestori aeroportuali); inoltre, non vi sono dipendenti a orario non garantito.

SOSTENIBILITA' SOCIALE

Numero di dipendenti suddiviso per inquadramento, genere, tipologia professionale e tipologia di contratto

	Uomini	Donne	Totale	%	Uomini	Donne	Totale	%	Uomini	Donne	Totale	%
Dirigenti	2	1	3	1,50%	2	1	3	1,50%	2	1	3	1,52%
Quadri	8	7	15	7,50%	8	7	15	7,54%	8	6	14	7,07%
Impiegati	63	75	138	69,00%	64	74	138	69,35%	63	72	135	68,18%
Operai	44	0	44	22,00%	43	0	43	21,61%	46	0	46	23,23%
TOTALE	117	83	200	100%	117	82	199	100%	119	79	198	100%
Lavoratori a tempo indeterminato	117	83	200	100,00%	112	80	192	96,48%	116	79	195	98,48%
Lavoratori a tempo determinato	0	0	0	0,00%	5	2	7	3,52%	3	0	3	1,52%
TOTALE	117	83	200	100%	117	82	199	100%	119	79	198	100%
Lavoratori con contratto part-time	8	13	21	10,50%	8	12	20	10,05%	10	13	23	11,62%
Lavoratori con contratto full-time	109	70	179	89,50%	109	70	179	89,95%	109	66	175	88,38%
TOTALE	117	83	200	100%	117	82	199	100%	119	79	198	100%

Percentuale dipendenti per categoria professionale e genere

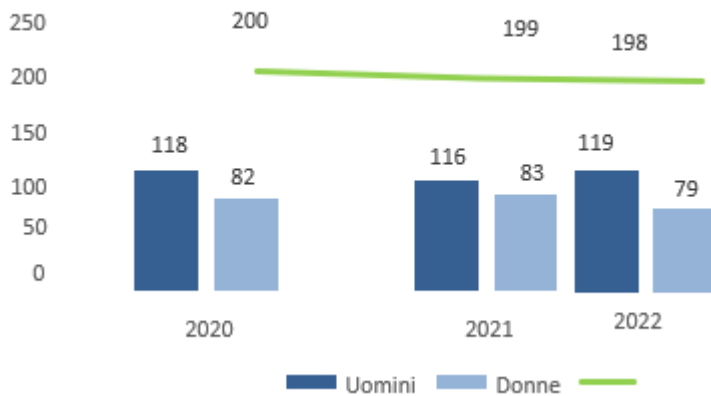
	2022		
	Uomini	Donne	Tot. categoria/Tot. dipendenti
Dirigenti	66,67%	33,33%	1,52%
Quadri	57,14%	42,86%	7,07%
Impiegati	46,67%	53,33%	68,18%
Operai	100,00%	0,00%	23,23%
TOTALE	60,10%	39,90%	100%

Nel 2022 le persone (teste) che alla data del 31/12 lavorano all'interno del Gruppo sono 198. Di queste la quasi totalità il 98,48% pari a nr. 195 hanno un contratto di lavoro a tempo indeterminato e solo l'1,52% pari a nr.3 unità sono impiegati con contratto a tempo determinato.

Per quanto concerne la presenza di personale femminile all'interno del Gruppo, la stessa nell'anno 2022 ha un'incidenza del 39,90% sul totale dei lavoratori impiegati.

Se prendiamo a riferimento i singoli aeroporti riscontriamo una presenza femminile pari al 50,40% sulla Catullo e il 21,92% su GDA.

Dipendenti suddivisi per genere



Il Gruppo si impegna ad assicurare a tutti i dipendenti, senza distinzioni, le stesse opportunità di lavoro e carriera garantendo un trattamento equo basato su criteri di merito.

Particolare attenzione è rivolta a monitorare e intervenire se necessario al fine di garantire l'integrità morale e psicologica del personale, contrastando qualsiasi atteggiamento o comportamento discriminatorio o lesivo della persona e ciò in linea con i principi contenuti nel Codice Etico.

Numero di dipendenti al 31 dicembre suddiviso per inquadramento e fascia d'età

		< 30	30-50	> 50	Totale
2020	Dirigenti	0	1	2	3
	Quadri	0	8	7	15
	Impiegati	9	87	42	138
	Operai	1	26	17	44
	Totale	10	122	68	200
2021	Dirigenti	0	1	2	3
	Quadri	0	7	8	15
	Impiegati	10	80	48	138
	Operai	1	25	17	43
	Totale	11	113	75	199
2022	Dirigenti	0	1	2	3
	Quadri	0	7	7	14
	Impiegati	10	72	53	135
	Operai	1	29	16	46
Totale		11	109	78	198

Percentuale dipendenti per categoria professionale e fascia d'età

	< 30	30-50	> 50	Totale
Dirigenti	0,00%	33,33%	66,67%	1,52%
Quadri	0,00%	50,00%	50,00%	7,07%
Impiegati	7,41%	53,33%	39,26%	68,18%
Operai	2,17%	63,04%	34,78%	23,23%
Totale	5,56%	55,05%	39,39%	100%

La tabella sopra riportata indica che la popolazione del Gruppo rientra in una fascia di età media che si avvicina ai 50 anni, i dipendenti con un'età compresa da 30-50 risultano pari al 55,05% mentre hanno più di 50 anni il 39,39% dei dipendenti.

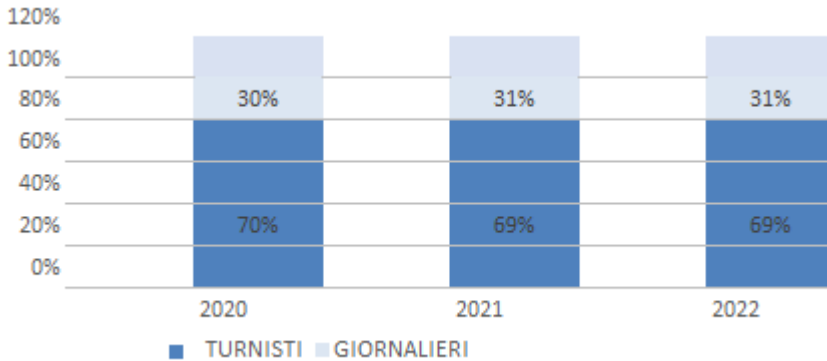
Numero di dipendenti al 31 dicembre suddiviso per area geografica di residenza

	2020	2021	2022
VERONA	107	106	101
MANTOVA	11	12	12
BRESCIA	78	79	81
Altre Italia	4	2	4
Totale	200	199	198

Non esistono procedure specifiche che favoriscono l'assunzione di personale locale, tuttavia, per prassi si predilige l'assunzione di personale proveniente da zone limitrofe agli aeroporti, garantendo maggiore efficienza ed efficacia ad entrambe le parti. Nella tabella sopra riportata si segnala la suddivisione geografica dei dipendenti. Come si evince, la maggioranza dei dipendenti proviene dalla provincia di riferimento. Soltanto il 2% dei dipendenti proviene da altre province Italiane.

Poiché l'attività operativa si esplica in un regime di 24 ore, la presenza di lavoratori turnisti è di gran lunga superiore a quella dei giornalieri come evidenziato dal grafico seguente.

Suddivisione del personale per orario di attività al 31 dicembre



Nuovi assunti e cessazioni, suddivise per genere e fascia d'età

Fascia d'età alla data dell'assunzione	2020		2021		2022	
	Uomini	Donne	Uomini	Donne	Uomini	Donne
<30	10	4	1	1	4	0
30-50	12	2	1		6	0
>50	4	0	0	0	0	0
Totale	26	6	2	1	10	0
Totale per anno	32		3		10	
TESTE AL 31.12	200		199		198	
Turnover (% sul totale della forza lavoro)	16,00%		1,51%		5,05%	



Fascia d'età alla data della cessazione	2020		2021		2022	
	Uomini	Donne	Uomini	Donne	Uomini	Donne
<30	12	4	1	0	2	0
30-50	16	2	1	0	3	0
>50	6	0	2	0	2	4
Totale	34	6	0	0	7	4
Totale per anno	40		4		11	
TESTE AL 31.12	200		199		198	
Turnover (% sul totale della forza lavoro)	20,00%		2,01%		5,56%	

Dalla tabella riportata di seguito, che presenta i dati relativi al tasso di ritorno al lavoro dopo il congedo parentale, si desume che la popolazione femminile trova nelle società del gruppo un ambiente favorevole al rientro lavorativo. Si segnala infatti che anche nel 2022 la totalità dei dipendenti che hanno usufruito del diritto di congedo parentale sono rientrati al lavoro alla fine di tale periodo.

Congedi parentali

	2020	2021	2022
Numero di dipendenti con diritto di congedo parentale	200	199	198
Uomini	117	117	119
Donne	83	82	79
Numero di dipendenti che hanno usufruito del diritto di congedo parentale	9	4	6
Uomini	0	0	1
Donne	9	4	5
Numero di dipendenti che sono tornati al lavoro alla fine del congedo parentale	9	4	6
Uomini	0	0	1
Donne	9	4	5

SOSTENIBILITA' SOCIALE

Numero di dipendenti che sono tornati al lavoro dopo il congedo parentale e che erano ancora impiegati dodici mesi dopo il rientro al lavoro	9	4	6
Uomini	0	0	1
Donne	9	4	5
Tasso di return to work	100,00%	100,00%	100,00%

Di seguito si riportano i dati relativi al numero di dipendenti appartenenti a categorie protette, divisi per genere, al 31 dicembre.

	2020			2021			2022		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
N. Lavoratori dipendenti appartenenti a categorie protette	6	4	10	5	4	9	5	4	9
N. TESTE AL 31.12	117	83	200	117	82	199	119	79	198
% sul totale dipendenti	5,13	4,82	5	4,27	4,88	4,52	4,20	5,06	4,55

Di seguito si riportano i dati relativi rapporto tra salario di base e retribuzione delle donne rispetto agli uomini¹.

Rapporto tra Retribuzione Annuale Lorda (RAL) delle donne rispetto agli uomini	2020	2021	2022
Quadri	84,26	84,35	83,42
Impiegati	98,53	97,39	95,67
Operai	N/A	N/A	N/A

¹ Per il calcolo del rapporto tra salario di base e retribuzione delle donne rispetto agli uomini è stato considerato il personale dell'intero anno, non solo i dipendenti in forza al 31.12.22. Si segnala che sono stati esclusi dal calcolo i dirigenti e che il dato non è disponibile per la categoria "Operai" in quanto non sono presenti per la categoria Donne.

Rapporto tra Retribuzione Globale Annuo (RGA) delle donne rispetto agli uomini ²	2022
Quadri	79,57
Impiegati	89,43
Operai	N/A

Le relazioni industriali

Le relazioni industriali nel 2022, per effetto della situazione ancora impattata dalla pandemia di Covid19, si sono divise in due fasi.

Durante i primi mesi dell'anno, con le rappresentanze dei lavoratori ci si è focalizzati sugli strumenti necessari per garantire la tutela occupazionale. Diversamente lo scalo di Brescia, dove i dipendenti Catullo ivi operanti e i collaboratori di GDA non sono stati interessati all'attivazione di alcun ammortizzatore sociale.

Successivamente, l'arrivo della primavera ha, fortunatamente, invertito la negatività di inizio anno consentendo, via via un graduale ritorno alla normalità, ciò ha consentito la chiusura dell'ammortizzatore sociale a fine maggio con il ritorno alla piena operatività di tutto il personale in forza.

Il positivo andamento ha ri-orientato il focus delle relazioni industriali consentendo la riapertura di tavoli di confronto e negoziazione, dopo oltre due anni di sospensione, con le Organizzazioni Sindacali, tornando ad occuparsi di tematiche e necessità operative e di benessere dei dipendenti.

In chiusura di anno al fine di garantire l'agibilità aeroportuale in caso di eventi atmosferici durante il periodo così detto invernale oltre che interventi di ripristino della stessa al di fuori di tale periodo con le Organizzazioni Sindacali è stato sottoscritto un verbale di accordo da applicarsi al personale dei servizi operativi interessati.

Nell'anno, gli incontri di confronto e negoziazione sono proseguiti anche per l'Aeroporto di Brescia con la sottoscrizione di un accordo per l'introduzione di politiche incentivanti e strumenti di welfare aziendali. Lo stesso aveva contenuti di produttività, qualità e presenza utile a supportare ulteriormente lo sviluppo

² Il dato relativo al rapporto tra la retribuzione delle donne rispetto agli uomini non è disponibile per gli anni precedenti al 2022.



delle attività della società andando a premiare il personale sulla base di parametri chiari, trasparenti e misurabili.

Formazione

Nel 2022 la formazione del personale si è essenzialmente concentrata su corsi legati alla formazione obbligatoria tecnica aeroportuale e su quelli dedicati alla sicurezza sul lavoro. Si veda a tal proposito il paragrafo dedicato alla formazione operativa.

Nell'ottica del mantenimento di un ambiente lavorativo sano e sicuro per tutte le persone che lavorano all'interno del nostro Gruppo, anche nel 2022 sono stato erogati inoltre i necessari corsi di formazione per la prevenzione dei rischi nell'ambito della sicurezza sul lavoro, ai sensi del D.Lgs 81/08, oltre alla formazione sull'aggiornamento antincendio e primo soccorso, PLE e Carrelli Industriali Semoventi.

Per quanto riguarda la formazione non obbligatoria, focalizzata su competenze tecniche e trasversali-comportamentali, durante l'anno appena trascorso, l'azienda ha organizzato delle sessioni formative di Performance Management finalizzate al miglioramento delle competenze di ruolo e crescita professionale con l'obiettivo di rinforzare alcune competenze trasversali necessarie ad affrontare, con proattività, un contesto profondamente modificato.

Dopo un biennio fortemente condizionato dalla pandemia, si è potuto ritornare a regime con le attività a partire dal secondo trimestre e ciò ha indotto ad attendere l'anno seguente per erogare ulteriori iniziative di formazione oltre a quella obbligatoria prevista dalla normativa vigente.

Attraverso l'attività del *Technical Training Management*, sono stati mantenuti i corsi relativi alla Safety aeroportuale erogati sia alla popolazione aziendale che agli operatori di società terze operanti nel sedime aeroportuale (si veda parte specifica).

Vengono utilizzati i fondi di finanziamento tramite Fondimpresa e Fondirigenti per la formazione continua, specialmente per iniziative formative finalizzate a rendere la nostra organizzazione più moderna, flessibile ed efficiente.

Per quanto riguarda GDA, nel rispetto del manuale di aeroporto, del manuale addestramento di GDA (MOQ-ADD) e delle procedure in vigore presso lo scalo di Brescia nel corso del 2022 sono stati erogati tutti i corsi necessari al corretto espletamento delle attività aziendali.

Complessivamente la formazione erogata ai dipendenti del Gruppo è risultata la seguente.

Cattulo	operai			impiegati			quadri			dirigenti			TOTALE		
	n.	ore form.	ore per persona	n.	ore form.	ore per persona	n.	ore form.	ore per persona	n.	ore form.	ore per persona	n°	ore form.	ore per persona
donne				72	1.995	28	6	278	46	1	72	72	79	2.345	30
uomini	46	710	15	63	2.292	36	8	658	82	2	245	123	119	3.905	33
TOTALE	46	710	15	135	4.287	32	14	936	67	3	317	106	198	6.250	32

Welfare

Nonostante anche il 2022 sia stato in parte impattato dagli effetti della pandemia, l'azienda ha portato avanti le iniziative di welfare già lanciate nel 2021, in alcuni casi sviluppandole e arricchendole con ulteriori iniziative.

Per entrambe le società è sempre attiva la collaborazione, per il terzo anno consecutivo, con la dott.ssa Francesca Torelli, la nostra Consigliera di Fiducia, insignita recentemente del titolo di Consigliera di Parità Regionale del Veneto. Oltre alla possibilità per i dipendenti di rivolgersi alla Consigliera di parità e godere del suo servizio di consulenza, con la dottoressa sono stati progettati interventi formativi per tutto il personale su temi legati alla gestione dei rapporti interpersonali in azienda, che verranno sviluppati e svolti nel corso del 2023.

Continua la convenzione a prezzi particolarmente vantaggiosi con la scuola di inglese Wall Street English delle sedi di Verona e Brescia per andare incontro alle esigenze di studio dei dipendenti e dei loro familiari.

Abbiamo rinnovato per il secondo anno l'accordo con Sicily by Car, per dare modo a tutti coloro che sono in possesso del badge aziendale di poter noleggiare un'auto in velocità, comodità e a prezzi estremamente vantaggiosi.

È ancora attivo il contratto con Corporate Benefits per accedere ad un portale di convenzioni aziendali che offre sconti e offerte su una gamma molto ampia di prodotti e servizi dei marchi più prestigiosi sul mercato.

È in corso, inoltre, la stipula di un ulteriore accordo con un grande player del settore per ampliare maggiormente le possibilità vantaggiose di acquisto on line per tutti i dipendenti, collaboratori e loro familiari.

È stata attivata una nuova convenzione con Findomestic Banca sia per accedere a prestiti a condizioni economiche vantaggiose, sia per aprire un conto corrente a condizioni agevolate.

Canali digitali e Social Media

La comunicazione sui canali digitali degli aeroporti di Verona e Brescia viene preventivamente condivisa nel Comitato di Redazione, appuntamento quindicinale particolarmente utile per il coordinamento delle persone che in azienda si occupano di comunicazione e di cui fa parte anche l'Amministratore Delegato.

La comunicazione online degli Aeroporti ha visto come protagonista la ripresa del traffico aereo, seguita dalla comunicazione delle destinazioni che progressivamente tornavano raggiungibili con volo diretto, con focus sulle tratte intercontinentali.





All'attività è stato dato un seguito con la campagna "Sbocciano nuove destinazioni", che ha presentato le nuove tratte con un concept fresco e ispirato metaforicamente alla primavera e al rinascere dei fiori dopo il gelo dell'inverno.



Durante tutto il 2022, nonostante forti segnali di miglioramento della situazione sanitaria globale, sono continuate le comunicazioni tempestive relative agli aggiornamenti sulle disposizioni ministeriali in tema Covid-19.

Parallelamente è stata data visibilità alle attività dei vettori più attivi sullo scalo come, ad esempio, Volotea, Eurowings, Neos e Wizz Air e agli eventi organizzati in ambito trade, come quello dedicato a compagnie ed enti che operano sulle destinazioni Israeliane organizzato a Venezia.





In qualità di aeroporto facente parte del sistema aeroportuale del Nord Est, l'Aeroporto di Verona ha inoltre collaborato con il museo M9 di Mestre in occasione della mostra “Gusto! Gli italiani a tavola”, dando visibilità alla manifestazione sui propri canali.

Ha avuto grande rilevanza la comunicazione degli avanzamenti del Progetto Romeo, ambizioso progetto di ristrutturazione e ampliamento del Catullo la cui prima pietra è stata posata il 28 luglio 2021, che hanno riscosso approvazione da parte dell'audience.



Nell'ultima parte dell'anno è stata migliorata la gestione delle campagne sponsorizzate, rivedendone strategie e tattiche, ottimizzando gli aspetti tecnici e abbassando così i costi pubblicitari. Le implementazioni hanno consentito di promuovere il network in maniera più consistente ed efficace. *Complessivamente, i canali social dell'Aeroporto (Facebook e Instagram) hanno raggiunto 7.490.906 persone, con un tasso di interazione del 6,13%. Il post di maggior successo si è rivelato quello relativo

all'inaugurazione della tratta Verona – Londra GTW di Wizz Air, che ha raggiunto su Facebook 331.520 utenti senza l'utilizzo di budget media.

**Il sito web dell'Aeroporto di Verona è stato visitato da 790.016 utenti, mentre quello dell'Aeroporto di Brescia da 81.250.

*Fonte: Hootsuite, Meta Business Suite

**Fonte: Google Analytics

I touchpoint digitali ufficiali attivi sono i seguenti:

Sito web Aeroporto di Verona

<https://www.aeroportoverona.it/>

Sito web Aeroporto di Brescia

<https://www.aeroportobrescia.it/>

Canale Facebook

<https://www.facebook.com/AeroportiVeronaBrescia/>

Canale Instagram

<https://www.instagram.com/aeroportiveronabrescia/>

Salute e Sicurezza sul Lavoro

Il 2022 ha visto il completamento della revisione del DVR generale per l'Aeroporto di Verona, con l'aggiornamento delle schede di valutazione dei rischi per luogo di lavoro, attrezzature utilizzate e mansione svolta, attraverso sopralluoghi e il supporto di società specializzata.

Il supporto del medico competente nell'identificazione dei pericoli e riduzione dei rischi, si è esplicitato sia attraverso riunioni sugli specifici argomenti (stress lavoro correlato, riunione annuale) sia attraverso sopralluoghi degli ambienti di lavoro. Sulla base degli aggiornamenti dei documenti di valutazione dei rischi è stato rivisto anche il protocollo sanitario, che definisce tipologia di visite/esami e periodicità in base alla mansione.

In base alla frequenza e all'entità del danno, viene identificato il livello di rischio e la conseguente priorità nell'attuazione delle misure di miglioramento.



I pericoli presenti nell'ambiente di lavoro aeroportuale vengono portati a conoscenza degli operatori attraverso documenti dedicati alle ditte in appalto o ai subconcessionari, raggiungendo tutti gli operatori aeroportuali con il Regolamento di Scalo, diffuso sul sito internet aziendale.

Lo svolgimento dei compiti che possono influenzare la salute e la sicurezza del lavoro richiede adeguata competenza, da verificare ed alimentare attraverso la somministrazione di informazione, formazione ed addestramento finalizzati ad assicurare che tutto il personale, ad ogni livello, sia consapevole dell'importanza della conformità delle proprie azioni e delle possibili conseguenze dovute a comportamenti che si discostino dai principi generali.

In generale, le attività di informazione, formazione ed addestramento sono inoltre organizzate periodicamente secondo esigenze tecniche, organizzative o normative; nel corso del 2022 i corsi hanno interessati 556 lavoratori presso lo scalo di Verona e 24 a Brescia.

Nello specifico, le ore di formazione in materia di Salute e Sicurezza sul lavoro che sono state erogate nel corso del 2022 sono pari a 786. Nello specifico, i corsi hanno riguardato la formazione obbligatoria prevista dal decreto legislativo 81/08 e in linea con il nuovo Accordo Stato-Regioni, corsi antincendio e corsi di Primo Soccorso. Si segnala che alcuni dati relativi alla formazione indicata dal D. Lgs. 81/08 non sono completi in quanto non è presente una registrazione completa dei dati relativi alla GDA, anche se la formazione è stata effettuata secondo i termini di legge.

Categoria	Persone formate		Durata (h)		TOTALE persone formate	TOTALE Durata (h)
	Donne	Uomini	Donne	Uomini		
Impiegato	27	19	362	337	46	699
Operaio	1	3	6	47	4	53
Quadro	1	3	6	28	4	34
Totale complessivo	29	25	374	412	54	786

81/08, antincendio, accordi Stato/Regioni, primo soccorso (Gruppo escluso GDA)

La partecipazione dei lavoratori e del loro rappresentante per la sicurezza è stata garantita in particolare attraverso la partecipazione ai sopralluoghi finalizzati agli aggiornamenti dei documenti di valutazione dei rischi.

Nel corso del 2022 si è riunito anche il comitato COVID per fare il punto sull'efficacia delle misure di prevenzione adottate, che ha visto la presenza dei referenti aziendali direttamente interessati e anche delle rappresentanze sindacali aziendali.

L'accesso dei lavoratori a servizi di assistenza medica e sanitaria non relativi al lavoro, con limiti sull'entità delle richieste, è facilitato con l'adesione facoltativa al Fondo di assistenza integrativa FASI OPEN; le modalità di utilizzo e la rete di istituti convenzionati sono descritti nel Manuale Piano Blue.

Dal 2021 è stata istituita anche la figura della Consigliera di Fiducia il cui compito è quello di prevenire, gestire e risolvere efficacemente casi di molestie, mobbing e discriminazioni che si possano verificare sul posto di lavoro; il dipendente che si ritenga vittima di molestie può rivolgersi, anche verbalmente, alla Consigliera di fiducia per essere assistita nelle procedure dirette al superamento della situazione di disagio e/o di violenza, fatto salvo il diritto di rivolgersi all'autorità giudiziaria.

Nel 2022 non si sono verificati infortuni che abbiano coinvolto dipendenti Catullo né a Verona né a Brescia. Si riportano di seguito gli infortuni dei dipendenti a livello di Gruppo occorsi nel 2022 e i relativi indici infortunistici. Gli infortuni in itinere sono esclusi dal calcolo per legare gli indici alla reale attività lavorativa. Vengono inoltre esclusi gli infortuni non riconosciuti dall'INAIL in termini d'indennizzo. Gli infortuni accaduti, che non hanno portato a giornate di assenza, ovvero per i quali il personale non ha lasciato il lavoro, pur avendo denunciato l'accaduto al proprio responsabile, non sono stati conteggiati.

Totale Gruppo	Ore lavorate	Numero infortuni >3gg	Tasso di infortuni registrabili	Tasso infortuni con gravi conseguenze*	Tasso decessi
2022	295.703,92	2	1,35	0,00	0,00

Nota: Tasso di decessi risultanti da infortunio sul lavoro: (numero di decessi risultanti da infortuni sul lavoro / numero di ore lavorate) * 200.000

Tasso di infortunio sul lavoro con gravi conseguenze (ad esclusione dei decessi): (numero di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze / numero di ore lavorate) * 200.000

Tasso di infortunio sul lavoro con gravi conseguenze (ad esclusione dei decessi): (numero di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze / numero di ore lavorate) * 200.000

Tasso di infortuni sul lavoro registrabili: (numero di infortuni sul lavoro registrabili / numero di ore lavorate) * 200.000

Al fine di avere una gestione più efficace dei processi sopra descritti, nel corso del 2022 la Catullo ha affidato un incarico a società specialistica per impostare e successivamente certificare un sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro secondo la norma ISO 45001, da attuare in primis sullo scalo di Verona ed estendere successivamente a quello di Brescia. L'obiettivo per il 2023 è di sensibilizzare i lavoratori e valutare l'efficacia nell'applicazione delle procedure, sia dai dipendenti Catullo che dai terzi interessati e coinvolti.

GDA Handling S.p.A.

Nonostante la GDA non abbia un sistema di gestione in materia di salute e sicurezza sul lavoro, sono state introdotte procedure sul tema rispondenti all'art. 30 del D. lgs. 81/08 e successive modificazioni ed integrazioni applicabili a tutto il personale in forza.

La necessità di effettuare la valutazione dei rischi è individuata dalla normativa cogente applicabile in materia di SSL quale dovere non delegabile del datore di lavoro di qualsiasi tipologia e dimensione di azienda.

È pertanto dovere del datore di lavoro, provvedere alla valutazione dei rischi per la SSL e individuare le misure di tutela, assicurandone il continuo aggiornamento in relazione agli adempimenti di legge attuali e alle future evoluzioni.

Dal punto di vista metodologico, il processo di valutazione deve essere condotto secondo le quattro fasi di seguito indicate:

- fase preliminare: raccolta dati ed informazioni;
- fase di avvio dell'analisi e individuazione dei pericoli/rischi: comprende la verifica della conformità legislativa, l'individuazione dei pericoli e dei rischi e l'analisi delle mansioni;
- fase di valutazione dei rischi: comprende la scelta dei criteri per la valutazione e la stima del rischio, l'identificazione dei lavoratori esposti;
- fase di pianificazione e programmazione delle misure di prevenzione e protezione.

Come precisato nell'art. 29 comma 3 del D.lgs. 81/2008, la VDR deve risultare costantemente aggiornata dal datore di lavoro e pertanto deve essere ripetuta/aggiornata in occasione di:

- modifiche del processo produttivo o della organizzazione del lavoro significative ai fini della salute e sicurezza dei lavoratori;
- in relazione al grado di evoluzione della tecnica, della prevenzione o della protezione;
- a seguito di infortuni significativi;
- quando i risultati della sorveglianza sanitaria ne evidenzino la necessità;
- modifiche e/o scadenze normative.

Il datore di lavoro, in collaborazione con il responsabile dei lavoratori per la sicurezza e medico competente esegue la valutazione del rischio, garantendo la collaborazione per quanto opportuno di preposti e dirigente delegato.

Il datore di lavoro coinvolge, secondo le indicazioni di legge, i responsabili dei lavoratori sulla sicurezza mantenendo adeguata verbalizzazione, in collaborazione con il Responsabile Servizio Prevenzione e Protezione (RSPP).



I seguenti documenti sono stati oggetto di revisione nel 2022:

- Documento di Valutazione dei Rischi – parte generale;
- Documento di Valutazione dei Rischi radiologico (movimentazione radiofarmaci);
- Appendice emergenza nuovo Coronavirus (covid-19);
- Documento di Valutazione dei Rischi derivante dal lavoro fuori sede con uso di attrezzature munite di videoterminali.

Le azioni di miglioramento messe in atto sono state le seguenti:

- revisione organigramma della sicurezza e diffusione dello stesso a tutti i soggetti aziendali;
- pubblicazione procedura sulla gestione dei prodotti chimici (SPP-CHI);
- *remind* divieto di fumo e obbligo DPI;
- verifica e revisione della cartellonistica Covid-19 in tutti gli ambienti di lavoro al fine di renderla coerente con il protocollo in vigore;
- sensibilizzazione sulla salita/discesa dalle banchine di carico;
- istruzioni sull'utilizzo delle protezioni installate in banchina;
- *remind* sul corretto utilizzo dei mezzi e sulle attività in magazzino C a valle delle analisi degli eventi infortunistici;
- indicazioni per le attività lavorative con esposizione prolungata a temperature elevate;
- introdotto vestiario tecnico al personale operativo per miglior confort termico;
- informativa sulle uscite di emergenza del magazzino DDI DHL.

In occasione della riunione art. 35 viene definito il piano di miglioramento.

Grazie a due strumenti importanti presenti in azienda il personale ha modo di segnalare condizioni pericolose:

- report quasi infortunio;
- GSR Ground Safety report.

Il primo è uno strumento specifico introdotto negli ultimi anni da GDA al fine di ridurre gli infortuni sul lavoro nell'ottica di agire sugli eventi "preludio" dell'infortunio; il secondo strumento (GSR) è disponibile a tutta la popolazione aeroportuale: ciascun soggetto operante all'interno del sedime aeroportuale ha il dovere e l'opportunità di segnalare alla Società di Gestione un qualsiasi evento da lui percepito come pericoloso o potenzialmente tale per la sicurezza delle operazioni.

Con la procedura relativa agli infortuni/quasi infortuni oltre a quanto stabilito per legge relativamente alla denuncia di infortunio, GDA ha l'obiettivo di analizzare ogni singolo evento in modo da individuare criticità e mettere in atto azioni correttive e/o di miglioramento al fine di garantire la salute e sicurezza dei lavoratori.



Si riepilogano di seguito gli eventi registrati nel 2022:

DETTAGLIO QUASI INFORTUNI GDA – 2022	
ADDETTI COINVOLTI	ORIGINE CAUSA
Impiegati centraggio rampa (1)	Infrastruttura
Impiegati cargo (1)	Infrastruttura
Operatori rampa (5)	Infrastruttura, attrezzature, movimentazione manuale dei carichi
Operatori cargo (9)	Infrastruttura, interazione con mezzi, proiezione di oggetti

GDA garantisce ai lavoratori la sorveglianza sanitaria secondo quanto previsto dal D.lgs. 81/2008. Le visite periodiche vengono eseguite dal medico competente secondo quanto previsto dai protocolli sanitari per mansione lavorativa.

Nel 2022 sono state effettuate 103 visite mediche, di cui:

- 75 idonei;
- 27 idonei con prescrizioni/limitazioni.

GDA considera l'informazione e la formazione dei lavoratori sulla sicurezza come un elemento fondamentale della politica di prevenzione degli infortuni.

GDA vanta un canale di comunicazione dedicato, denominato HSE notice (Health Safety Environment notice) al fine di diffondere tutte le informazioni al personale, mantenendo traccia delle informative e chiedendo al personale operativo feed-back attraverso la modalità “read & sign” entro 15 giorni dalla data di emissione dell'informativa. Laddove nasca la necessità di diffondere le informazioni in tempi brevi, vengono specificati i tempi per il completamento del read&sign. Per il personale rientrato da una lunga assenza e per il personale neoassunto, durante l'erogazione della formazione, vengono approfondite tutte le informative ancora in vigore dal 2020 e viene illustrato il protocollo Covid19 in vigore al momento della formazione.

Nel 2022 sono state emesse 14 HSE notice.

Prosegue invece il mantenimento del fascicolo informativo “*Fascicolo Per L'informazione E La Formazione Dei Lavoratori Sui Rischi Residui E Sulle Misure Di Tutela Applicate*”. Il fascicolo viene consegnato in fase di assunzione. Le HSE notice e il fascicolo informativo sono pubblicati sulla rete intranet aziendale, per una pratica e sempre disponibile consultazione.

La formazione viene erogata secondo quanto previsto dal D.lgs. 81/2008 e i successivi accordi Stato-Regioni in materia.

In tema di SSL erogata in GDA nel 2022 i partecipanti sono stati complessivamente 79 per 27 moduli formativi erogati.

Come previsto dal CCNL GDA mette a disposizione di tutto il personale un servizio di assistenza sanitaria complementare denominato FASI Open.

Dal 2021, come già più sopra riportato, è stata istituita la figura della Consigliera di Fiducia il cui compito è quello di prevenire, gestire e risolvere efficacemente casi di molestie, mobbing e discriminazioni che si possano verificare sul posto di lavoro.

L'attenzione è pertanto a quanti, tra personale e collaboratori, vogliono affidarsi ad un soggetto terzo e indipendente, presso il quale trovare ascolto ed eventualmente ottenere supporto e assistenza nella risoluzione di dinamiche lavorative che determinano l'insorgere di situazioni di disagio.

La gestione della sicurezza relativamente alle ditte esterne che operano presso l'aeroporto riguarda la riduzione dei rischi interferenziali che si possono avere non solo nei confronti dei lavoratori della GDA. Per questo risulta fondamentale la redazione di volta in volta di appositi documenti (DUVRI – documento unico di valutazione dei rischi interferenziali).

Nel corso del 2022 si sono verificati 3 infortuni al personale assunto presso la Cooperativa CFMO operante sullo scalo di Brescia, due legati alla movimentazione manuale dei carichi ed uno in itinere. Non essendo le ore lavorate dei lavoratori esterni sotto il controllo diretto dell'organizzazione, non è stato possibile calcolare i dati relativi agli indici infortunistici.

Nel 2022 presso la GDA si sono verificati due infortuni sul lavoro:

DETTAGLIO INFORTUNI GDA – 2022 (non in itinere)			
Addetti coinvolti	Danno	Evento	Assenza gg
1 operatore cargo	piede	Impatto carrello elevatore/transpallet	18
1 addetta centraggio rampa	Tronco e arti superiori	Inciampo	7

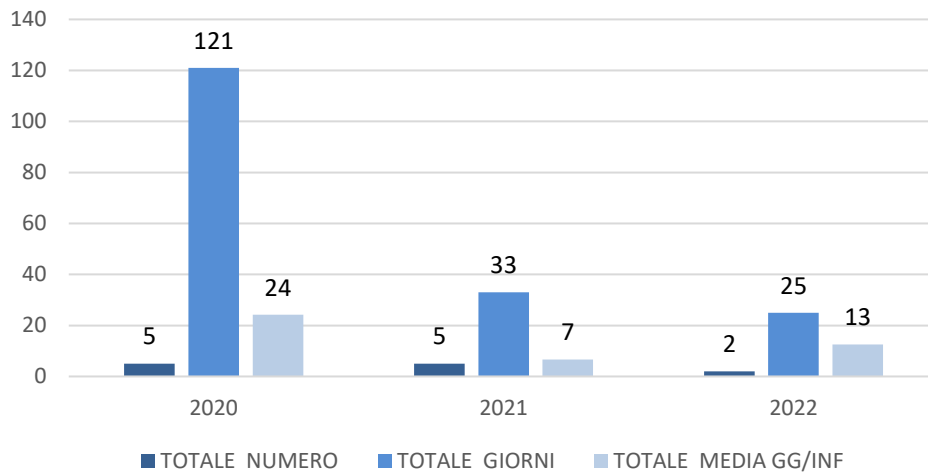
Si conferma l'assenza di un elemento ricorrente che individui una particolare causa di infortunio, gli eventi occorsi sembrano piuttosto legati alla normale attività lavorativa (movimentazione manuale dei carichi, utilizzo attrezzature, etc.). Nel 2022 il numero di passeggeri è aumentato e le tonnellate movimentate

hanno praticamente raggiunto il dato del 2020. Pertanto, il numero di infortuni riportato a tali dati è da ritenersi molto positivo.

Si riportano di seguito un dettaglio degli infortuni dei dipendenti occorsi presso la GDA nel 2022 ed i relativi indici infortunistici. Gli infortuni in itinere sono esclusi dal calcolo per legare gli indici alla reale attività lavorativa. Vengono inoltre esclusi gli infortuni non riconosciuti dall'INAIL in termini d'indennizzo. Gli infortuni accaduti, che non hanno portato a giornate di assenza, ovvero per i quali il personale non ha lasciato il lavoro, pur avendo denunciato l'accaduto al proprio responsabile, non sono stati conteggiati.

ANNO	2022
Numero totale degli infortuni, esclusi in itinere	2
<i>di cui numero totale di infortuni mortali</i>	-
<i>di cui numero totale di infortuni gravi</i>	-
Totale giorni persi per infortunio	25
Giorni medi di assenza per infortunio	13
Tasso di infortuni sul lavoro registrabili	3,81
Tasso di decessi	-
Tasso di infortuni con gravi conseguenze	-
Ore lavorate	104.977,54
Indice di Gravità	0,24

GDA - dati infortunistici dipendenti 2020-2022



Dalla tabella e dal grafico si nota una riduzione di entrambi gli indici, sia il numero di infortuni sia i giorni di infortunio sono diminuiti.

Territorio e comunità locale

Il Gruppo Garda Aeroporti rappresenta un asset strategico per l'economia e l'occupazione, dato l'importante ruolo di asse portante nel territorio in cui gli aeroporti di Verona e Brescia insistono.

I nostri scali, come già riferito sopra, giocano infatti un ruolo di particolare rilievo nello sviluppo economico della regione, poiché la gestione delle attività aeroportuali genera un elevato valore economico non solo diretto ma anche indiretto ed indotto. L'Aeroporto non viene considerato più solo come un'infrastruttura ma anche come un polo che attrae attività commerciali e flussi turistici; l'integrazione di questi due ruoli genera sinergie positive e vantaggiose per l'economia locale.

Il Gruppo esprime il proprio impegno sul territorio con attività di dialogo costante, coinvolgimento e comunicazione con le comunità locali, anche attraverso la collaborazione con istituti scolastici ed alcune università, attivando progetti e stage curricolari.

Tra le iniziative poste in essere nel 2022 ricordiamo:

- **Open Factory:** il 27 novembre 2022, il management dei tre scali del Polo Aeroportuale del Nord Est ha guidato un centinaio di partecipanti in percorsi dedicati, permettendo loro di conoscere il “dietro le quinte” della complessa macchina organizzativa di un aeroporto. L'aeroporto di Verona, oltre ai visitatori iscritti, ha ospitato studenti e ricercatori del progetto Academy, programma intensivo di formazione sui temi della cultura industriale e manifatturiera curato da Goodnet Territori in Rete. La visita, molto articolata, ha riguardato le diverse aree e attività dello

scalo, dal terminal passeggeri, al piazzale aeromobili, all'hangar. Fondamentale anche in questo caso la disponibilità degli Enti di Stato, con il coinvolgimento dei Vigili del Fuoco, che hanno simulato un loro intervento, e della Guardia di Finanza con una dimostrazione da parte dell'unità cinofila. La Polizia di Frontiera e l'Agenza delle Dogane hanno illustrato le rispettive procedure di controllo in ambito aeroportuale.

- **Studenti in visita all'Aeroporto di Verona:** nell'ambito del corso triennale di Promozione e accoglienza turistica dell'Istituto Enaip Impresa Sociale di Verona, 38 studenti delle classi 3^A e 2^A, accompagnati dai loro docenti, hanno potuto visitare l'aeroporto in due visite articolate, che si sono svolte il 21 aprile e il 19 maggio. Dopo una prima presentazione della storia del Catullo, gli studenti sono partiti alla scoperta dello scalo, prima nell'area partenze landside – dove il passeggero, munito di biglietto, documento di identità e bagaglio si presenta al banco della compagnia aerea con cui volerà per effettuare la registrazione – quindi ai controlli di sicurezza e all'area gate per assistere all'imbarco dei voli. A bordo del bus interpista, gli studenti si sono poi spostati sul piazzale aeromobili dove hanno assistito al decollo dei voli e hanno visitato l'hangar e l'aeromobile Boeing 787 di Neos parcheggiato per essere sottoposto ai programmati controlli di manutenzione. Infine, sono giunti al Terminal Arrivi dove hanno seguito lo sbarco dei passeggeri e la fase di riconsegna dei bagagli.



GRI Content Index



PERIMETRO ED IMPATTO DELLE TEMATICHE MATERIALI

Dichiarazione d'uso	Il Gruppo Garda Aeroporti ha presentato una rendicontazione in conformità agli Standard GRI per il periodo dal 01/01/2022 al 31/12/2022.
GRI 1 utilizzati	GRI 1: Foundation 2021
Standard di settore GRI pertinenti	N/A

GRI STANDARD	INFORMATIVA	UBICAZIONE	OMISSIONE			N. DI RIF. STANDARD DI SETTORE GRI
			REQUISITI OMESSI	RAGIONE	SPIEGAZIONE	
Informativa Generale 2021						
GRI 2: Informativa Generale 2021	2-1 Dettagli organizzativi	27				Un riquadro grigio indica una voce non pertinente. Si riferisce esclusivamente alle colonne 'Omissione' e 'N. di Rif. degli Standard di settore GRI'.
	2-2 Entità incluse nella rendicontazione di sostenibilità dell'organizzazione	10				
	2-3 Periodo di rendicontazione, frequenza e punto di contatto	9-10, 134				
	2-4 Revisione delle informazioni	10				
	2-5 Assurance esterna	10, 131- 133				
	2-6 Attività, catena del valore e altri rapporti di business	16-23, 62-63				
	2-7 Dipendenti	101-102				
	2-8 Lavoratori non dipendenti	L'informazione risulta non disponibile	a), b), c)	Dati non raccolti negli esercizi precedenti	L'organizzazione si è impegnata a fornire l'informazione per i prossimi esercizi	
	2-9 Struttura e composizione della governance	27-29				
	2-10 Nomina e selezione del massimo organo di governo	27-28				
	2-11 Presidente del massimo organo di governo	27				
	2-12 Ruolo del massimo organo di governo nel controllo della gestione degli impatti	27-28				
	2-13 Delega di responsabilità per la gestione di impatti	27-28				
	2-14 Ruolo del massimo organo di governo nella rendicontazione di sostenibilità	9-13, 27-28				

	2-15 Conflitti d'interesse	31-32				
	2-16 Comunicazione delle criticità	24-26				
	2-17 Conoscenze collettive del massimo organo di governo	27-28				
	2-18 Valutazione della performance del massimo organo di governo	27-28				
	2-19 Norme riguardanti le remunerazioni	28				
	2-20 Procedura di determinazione della retribuzione	28				
	2-21 Rapporto di retribuzione totale annuale	L'informazione risulta non disponibile	a), b), c)	Incompletezza dei dati	L'organizzazione si è impegnata a fornire l'informazione per i prossimi esercizi	
	2-22 Dichiarazione sulla strategia di sviluppo sostenibile	7				
	2-23 Impegno in termini di policy	24-26, 29-35				
	2-24 Integrazione degli impegni in termini di policy	24-26, 29-35				
	2-25 Processi volti a rimediare impatti negativi	10-13, 29-35				
	2-26 Meccanismi per richiedere chiarimenti e sollevare preoccupazioni	24-26				
	2-27 Conformità a leggi e regolamenti	35				
	2-28 Appartenenza ad associazioni	18				
	2-29 Approccio al coinvolgimento degli stakeholder	38-40				
	2-30 Contratti collettivi	101				
Temi materiali						
GRI 3: Temi materiali 2021	3-1 Processo di determinazione dei temi materiali	10-13	<i>Una cella grigia indica che non sono ammessi motivi di omissione per la divulgazione o che non è disponibile un numero di riferimento allo standard settoriale GRI.</i>			
	3-2 Elenco di temi materiali	10-13				
Serie economica						
PERFORMANCE ECONOMICA						
GRI 3: Temi materiali 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	10-13, 53-61				
GRI 201: Performance Economica	201-1 Valore economico direttamente generato e distribuito	59				
	201-4 Finanziamenti significativi ricevuti dalla Pubblica Amministrazione	58				
INVESTIMENTI/BENEFICI ECONOMICI INDIRETTI						

GRI 3: Temi materiali 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	10-13, 41-43, 57-58				
GRI 203: Impatti economici indiretti	203-1 Investimenti infrastrutturali e servizi supportati	41-43, 57-58				
PRATICHE DI APPROVVIGIONAMENTO SOSTENIBILI						
GRI 3: Temi materiali 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	10-13, 62-63				
GRI 204: Pratiche di approvvigione	204-1 Proporzione della spesa effettuata a favore di fornitori locali	63				
LOTTA ALLA CORRUZIONE ATTIVA E PASSIVA						
GRI 3: Temi materiali 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	10-13, 24-26, 29-32				
GRI 205: Anticorruzione	205-3 Incidenti confermati di corruzione e misure adottate	Nel periodo di rendicontazione non sono stati segnalati casi di corruzione				
AMMINISTRAZIONE TRASPARENTE						
GRI 3: Temi materiali 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	10-13, 24-26, 29-32				
GRI 206: comportamento anticompetitivo	206-1 Azioni legali relative a comportamento anticompetitivo, attività di trust e prassi monopolistiche	Nel periodo di rendicontazione non sono stati segnalati casi di azioni legali riferite a concorrenza sleale, anti-trust, pratiche di monopolio				
Serie ambientale						
EFFICIENTAMENTO ENERGETICO						
GRI 3: Temi materiali 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	10-13, 73-80				
GRI 302: Energia	302-1 Consumo di energia interno all'organizzazione	74-75				
	302-3 Intensità energetica	74-75				
GESTIONE SOSTENIBILE DEI CONSUMI E DEGLI SCARICHI IDRICI						
GRI 3: Temi materiali 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	10-13, 67-73				
GRI 303: Acqua ed effluenti	303-1 Interazioni con l'acqua come risorsa condivisa	67-73				
	303-2 Gestione degli impatti legati allo scarico dell'acqua	71-73				
	303-3 Prelievo idrico	70				
EMISSIONI DI GAS SERRA						
GRI 3: Temi	3-3 Gestione dei temi materiali	10-13, 73-80				

materiali 2021						
GRI 305: Emissioni	305-1 Emissioni di gas a effetto serra (GHG) dirette (Scope 1)	76-78				
	305-2 Emissioni di gas a effetto serra (GHG) indirette da consumi energetici (Scope 2)	76-78				
GESTIONE DEI RIFIUTI						
GRI 3: Temi materiali 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	10-13, 80-81				
GRI 306: Rifiuti	306-1 Generazione di rifiuti e impatti significativi correlati ai rifiuti	80-81				
	306-2 Gestione di impatti significativi correlati ai rifiuti	80-81				
	306-3 Rifiuti generati	81				
	306-4 Rifiuti non conferiti in discarica	81				
	306-5 Rifiuti conferiti in discarica	81				
Serie sociale						
TUTELA DELL'OCCUPAZIONE, RELAZIONI INDUSTRIALI E DIRITTI DEI LAVORATORI						
GRI 3: Temi materiali 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	10-13, 101-108				
GRI 401: Occupazione	401-1 Assunzioni di nuovi dipendenti e avvicendamento dei dipendenti	105-106				
GRI 402: Gestione del lavoro e delle relazioni sindacali	402-1 Periodi minimi di preavviso in merito alle modifiche operative	Il periodo minimo di preavviso è stabilito sulla base del CCNL				
WELL-BEING						
GRI 3: Temi materiali 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	10-13, 106-108, 110				
GRI 401: Occupazione	401-2 Benefici per i dipendenti a tempo pieno che non sono disponibili per i dipendenti a tempo determinato o part-time	110				
	401-3 Congedo parentale	106-107				
SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO						
GRI 3: Temi materiali 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	10-13, 95-97, 113-121				
GRI 403: Salute e sicurezza	403-1 Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	115-116				

sul lavoro 2018	403-2 Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	113-115				
	403-3 Servizi per la salute professionale	113-119				
	403-4 Partecipazione e consultazione dei lavoratori in merito a programmi di salute e sicurezza sul lavoro e relativa comunicazione	113-119				
	403-5 Formazione dei lavoratori sulla salute e sicurezza sul lavoro	95-97, 114				
	403-6 Promozione della salute dei lavoratori	113-121				
	403-7 Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro direttamente collegati da rapporti di business	113-121				
	403-9 Infortuni sul lavoro	115, 119-121				
VALORIZZAZIONE TUTELA E SVILUPPO DEL CAPITALE UMANO						
GRI 3: Temi materiali 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	10-13, 29, 95-97, 99-113				
GRI 404: Formazioni e istruzione	404-1 Numero medio di ore di formazione all'anno per dipendente	109				
GRI 405: Diversità e pari opportunità	405-1 Diversità negli organi di governance e tra i dipendenti	29, 103-104				
	405-2 Rapporto tra salario di base e retribuzione delle donne rispetto agli uomini	107-108				
SVILUPPO DELLE COMUNITA' LOCALI						
GRI 3: Temi materiali 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	10-13, 36-38, 60-61, 121-122				
GRI 413: Comunità locali	413-2: Operazioni con rilevanti impatti effettivi e potenziali sulle comunità locali	36-38, 60-61, 121-122				
CYBERSECURITY						
GRI 3: Temi materiali 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	10-13, 32-33				
GRI 418: Privacy dei clienti	418-1: Fondati reclami riguardanti violazioni della privacy dei clienti e perdita di loro dati	Non si sono verificati casi di reclami riguardanti la violazione della privacy e la perdita dei dati dei clienti				
QUALITÀ E RELAZIONI CON I PASSEGGERI E CON I CLIENTI CARGO						
GRI 3: Temi materiali 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	10-13, 45-51				

GRI 417: Marketing ed etichettatura	417-3: Episodi di non conformità concernenti comunicazioni di marketing	Nel periodo di rendicontazione non sono stati segnalati casi di non conformità relativi all'attività di marketing				
TEMI MATERIALI NON CORRELATI A SPECIFICHE DISCLOSURE DEI GRI STANDARD						
STRATEGIA DI SVILUPPO DI NUOVE ROTTE						
GRI 3: Temi materiali 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	10-13, 16-23, 45-46				
RIDUZIONE IMPATTO ACUSTICO						
GRI 3: Temi materiali 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	10-13, 81-83				
VIAGGIATORI CON NECESSITA' PARTICOLARI						
GRI 3: Temi materiali 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	10-13, 47-48				
SICUREZZA, SALUTE E PRIVACY DEI PASSEGGERI						
GRI 3: Temi materiali 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	10-13, 32-33, 85-97				
COINVOLGIMENTO E DIALOGO CON IL TERRITORIO						
GRI 3: Temi materiali 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	10-13, 121-122				



Relazione della Società di Revisione





Deloitte & Touche S.p.A.
Via Fratelli Bandiera, 3
31100 Treviso
Italia

Tel: +39 0422 5875
Fax: +39 0422 587812
www.deloitte.it

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE INDIPENDENTE SUL BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ

Al Consiglio di Amministrazione di
Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A.

Siamo stati incaricati di effettuare un esame limitato (*"limited assurance engagement"*) del Bilancio di Sostenibilità di Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A. e della sua controllata Gabriele D'Annunzio Handling S.p.A. (di seguito anche il "Gruppo" o "Aeroporti sistema del Garda") relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022.

Responsabilità degli Amministratori per il Bilancio di Sostenibilità

Gli Amministratori di Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A. sono responsabili per la redazione del Bilancio di Sostenibilità in conformità ai *"Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards"* definiti dal GRI - *Global Reporting Initiative* (*"GRI Standards"*), come descritto nel paragrafo *"Nota metodologica"* del Bilancio di Sostenibilità.

Gli Amministratori sono altresì responsabili per quella parte del controllo interno da essi ritenuta necessaria al fine di consentire la redazione di un Bilancio di Sostenibilità che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono inoltre responsabili per la definizione degli obiettivi del Gruppo in relazione alla performance di sostenibilità, nonché per l'identificazione degli *stakeholder* e degli aspetti significativi da rendicontare.

Indipendenza della società di revisione e controllo della qualità

Siamo indipendenti in conformità ai principi in materia di etica e di indipendenza del *Code of Ethics for Professional Accountants* emesso dall'*International Ethics Standards Board for Accountants*, basato su principi fondamentali di integrità, obiettività, competenza e diligenza professionale, riservatezza e comportamento professionale.

La nostra società di revisione applica l'*International Standard on Quality Control 1 (ISQC Italia 1)* e, di conseguenza, mantiene un sistema di controllo qualità che include direttive e procedure documentate sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e dei regolamenti applicabili.

Ancona Bari Bergamo Bologna Brescia Cagliari Firenze Genova Milano Napoli Padova Parma Roma Torino Treviso Udine Verona

Sede Legale: Via Tortona, 25 - 20144 Milano | Capitale Sociale: Euro 10.328.220,00 I.v.

Codice Fiscale/Registro delle Imprese di Milano Monza Brianza Lodi n. 03049560166 - R.E.A. n. MI-1730239 | Partita IVA: IT 03049560166

Il nome Deloitte si riferisce a una o più delle seguenti entità: Deloitte Touche Tohmatsu Limited, una società inglese a responsabilità limitata ("DTTL"), le member firm aderenti al suo network e le entità a esse correlate. DTTL e ciascuna delle sue member firm sono entità giuridicamente separate e indipendenti tra loro. DTTL (denominata anche "Deloitte Global") non fornisce servizi ai clienti. Si invita a leggere l'informativa completa relativa alla descrizione della struttura legale di Deloitte Touche Tohmatsu Limited e delle sue member firm all'indirizzo www.deloitte.com/about.

© Deloitte & Touche S.p.A.



Responsabilità della società di revisione

È nostra la responsabilità di esprimere, sulla base delle procedure svolte, una conclusione circa la conformità del Bilancio di Sostenibilità rispetto a quanto richiesto dai GRI Standards. Il nostro lavoro è stato svolto secondo i criteri indicati nel *"International Standard on Assurance Engagements ISAE 3000 (Revised) - Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information"* (di seguito anche *"ISAE 3000 Revised"*), emanato dall'*International Auditing and Assurance Standards Board* (IAASB) per gli incarichi di *limited assurance*. Tale principio richiede la pianificazione e lo svolgimento di procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che il Bilancio di Sostenibilità non contenga errori significativi.

Pertanto, il nostro esame ha comportato un'estensione di lavoro inferiore a quella necessaria per lo svolgimento di un esame completo secondo l'*ISAE 3000 Revised* (*"reasonable assurance engagement"*) e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti e le circostanze significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di tale esame.

Le procedure svolte sul Bilancio di Sostenibilità si sono basate sul nostro giudizio professionale e hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale della Società responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nel Bilancio di Sostenibilità, nonché analisi di documenti, ricalcoli ed altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure:

1. analisi del processo di definizione dei temi rilevanti rendicontati nel Bilancio di Sostenibilità, con riferimento alle modalità di identificazione in termini di loro priorità per le diverse categorie di stakeholder e alla validazione interna delle risultanze del processo;
2. comparazione tra i dati e le informazioni di carattere economico-finanziario riportati nel capitolo Sostenibilità economica, del Bilancio di Sostenibilità e i dati e le informazioni incluse nel Bilancio consolidato del Gruppo;
3. comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative significative incluse nel Bilancio di Sostenibilità.

In particolare, abbiamo svolto interviste e discussioni con il personale della Direzione di Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A. e abbiamo svolto limitate verifiche documentali, al fine di raccogliere informazioni circa i processi e le procedure che supportano la raccolta, l'aggregazione, l'elaborazione e la trasmissione dei dati e delle informazioni di carattere non finanziario alla funzione responsabile della predisposizione del Bilancio di Sostenibilità.





Inoltre, per le informazioni significative, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo:

- a livello di Gruppo:
 - a) con riferimento alle informazioni qualitative contenute nel Bilancio di Sostenibilità abbiamo effettuato interviste e acquisito documentazione di supporto per verificarne la coerenza con le evidenze disponibili;
 - b) con riferimento alle informazioni quantitative, abbiamo svolto sia procedure analitiche che limitate verifiche per accertare su base campionaria la corretta aggregazione dei dati;
- per Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A. – scalo di Verona (VR) che abbiamo selezionato sulla base della sua attività, del suo contributo agli indicatori di prestazione a livello consolidato e della sua ubicazione, abbiamo effettuato visite in loco nel corso delle quali ci siamo confrontati con i responsabili e abbiamo acquisito riscontri documentali su base campionaria circa la corretta applicazione delle procedure e dei metodi di calcolo utilizzati per gli indicatori.

Conclusioni

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che il Bilancio di Sostenibilità di Aeroporti sistema del Garda relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 non sia stato redatto, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dai GRI Standards come descritto nel paragrafo "Nota metodologica" del Bilancio di Sostenibilità.

Altri aspetti

I dati comparativi presentati nel Bilancio di Sostenibilità in relazione agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2020 e al 31 dicembre 2021 non sono stati sottoposti a verifica.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.

Filippo Verardo
Socio

Treviso, 20 ottobre 2023



Garda Aeroporti Bilancio di Sostenibilità 2022

realizzato con la collaborazione delle Direzioni e Funzioni aziendali.

Questo bilancio è stato redatto unicamente in formato digitale
Per maggiori informazioni: sustainability@aeroportoverona.it

