

# Bilancio di sostenibilità 2022

**Crescita, connettività e sostenibilità**

*«Lo sviluppo sostenibile della Rete Aeroportuale Campana,  
motore economico per il territorio e driver per  
la transizione ecologica e la rigenerazione urbana»*

NAPOLI  
SALERNO  
AIRPORTS  
GES/AC



NAPOLI  
SALERNO  
AIRPORTS  
GES/AC



## Lettera agli stakeholder

Il **Bilancio di Sostenibilità** di GE.S.A.C. giunge alla sua quinta edizione, con l'intento di raccontare le iniziative in campo di crescita sostenibile attuate da GE.S.A.C. nel corso del 2022 e di relazionarle al più ampio programma di interventi previsti a breve e medio termine.

Possono così essere evidenziate tre diverse linee strategiche di azione, ed ovvero la ripresa del traffico, gli interventi di sostenibilità ambientale introdotti a supporto della crescita operativa, e la programmazione di un sistematico e dettagliato programma di attività da completare nel prossimo triennio per contribuire al raggiungimento dei Sustainable Development Goals delle Nazioni Unite.

Per quanto riguarda il traffico, il 2022 è stato caratterizzato dalla piena ripresa dei volumi pre-pandemia, facendo registrare a fine anno **11 milioni di passeggeri** ed un +0,5 % rispetto il traffico 2019, mentre la media nazionale mostrava ancora un -18%. In particolare, nel corso dell'estate 2022 l'Aeroporto di Napoli è stato il migliore in assoluto in termini di ripresa del traffico, tanto da meritarsi il titolo di primo della classe nel gruppo degli aeroporti europei battezzati "*fast&furious*", proprio per la loro repentina e significativa ripresa del traffico. Nei mesi estivi, infatti, il traffico ha segnato dei valori di crescita superiori di circa il 10% rispetto i volumi del 2019, contribuendo significativamente alla piena ripresa del settore turistico della regione Campania. Allo stesso tempo la Società di Gestione si è impegnata nella realizzazione di numerose e significative azioni a salvaguardia dell'ambiente, con particolare riferimento alla riduzione delle emissioni di CO2 e del rumore di origine aeronautica.

L'aeroporto di Napoli ha infatti ottenuto il livello **4+ Transition** del Programma Airport Carbon Accreditation di ACI Europe, che hanno solo 18 società di gestione aeroportuale al mondo. L'ACA 4 + prevede che l'Aeroporto rediga specifici accordi per la riduzione di CO2 anche con i diversi stakeholder operanti in aeroporto, ed il livello conseguito dimostra che lo scalo non solo ha gestito, ridotto ed infine neutralizzato le emissioni di CO2, ma ha svolto un ruolo attivo nella riduzione dei gas climalteranti promuovendo iniziative anche da parte di terzi. L'Aeroporto di Napoli, infatti, sin dall'adesione al programma ACA nel 2013, ha ridotto le emissioni dirette di CO2 per passeggero di oltre il 65%, con un target di riduzione previsto per i prossimi di oltre l'80%.

Sul piano programmatico, nel dicembre 2022, la GE.S.A.C. ha presentato il **Piano Triennale ESG** per gli anni 2023/2025, e la relativa policy di ESG, che definisce in maniera prospettica le azioni da implementare nel triennio per una piena maturità nella gestione dei temi ambientali, di inclusione e di responsabilità sociale.

Il Piano è basato sui 17 Sustainable Development Goals delle Nazioni Unite applicabili in abito aeroportuale, attraverso la definizione di 11 "pilastri" strategici di riferimento (che rappresentano la strategia di medio e lungo periodo) e 35 temi materiali, ed ovvero ambiti di applicazione delle strategie che hanno un possibile impatto dal punto di vista sociale, economico o ambientale, così come di influenza decisionale dei diversi stakeholder. A tali temi materiali corrispondono 142 obiettivi, ed ovvero azioni concrete da completare nel corso del triennio, per contribuire a raggiungere i 10 Sustainable Development Goals di riferimento per l'Azienda, scelti tra i 17 totali delle Nazioni Unite.

Tra le 142 azioni concrete, è importante segnalare l'avvio di una nuova **Procedura di Salita Iniziale** verso Nord, che consentirà non solo la riduzione delle persone esposte al rumore di origine aeronautica, ma contribuirà significativamente anche alla decarbonizzazione dei voli operati da Napoli.

Come è noto, la GE.S.A.C. è impegnata anche nella realizzazione del **Sistema Aeroportuale Campano**, i cui lavori di allungamento della pista a 2.000 metri sono entrati a pieno regime nel corso del 2022. Conformemente alle prescrizioni del VIA, la GE.S.A.C. sta conducendo i previsti monitoraggi ambientali, in linea con quanto previsto dal Piano di Monitoraggio approvato dall'ARPA Campania, così come le attività di esproprio delle aree da annettere al sedime per l'ampliamento dell'Aeroporto di Salerno, di cui ha completato la fase 1 prevista dal Piano di Sviluppo. Parallelamente, è stata completata la progettazione del Terminal di Aviazione Generale dell'Aeroporto di Salerno, che verrà realizzato nel corso del 2023, ed è iniziata la progettazione del nuovo Terminal di Aviazione commerciale, affidata ad un pool internazionale di progettisti. Entrambi i terminal saranno realizzati in maniera da ottenere la più alta sostenibilità ambientale possibile, come ad esempio facendo ricorso alla produzione di energia rinnovabile in situ, per ottenere il più basso livello di emissione di gas climalteranti.

## Profilo del Report

Il **Bilancio di Sostenibilità** di GE.S.A.C. è stato redatto secondo le “Sustainability Reporting Guidelines”, versione G4, e le Linee Guida di settore relative agli operatori aeroportuali (*G4 Sector Disclosures – Airport Operators*) promosse dal *Global Reporting Initiative* (GRI).

Le argomentazioni trattate nel Bilancio di Sostenibilità di GE.S.A.C. seguono i contenuti declinati negli indicatori delle linee guida GRI G4, seguendo l'approccio “In Accordance Core”. Dati e informazioni si riferiscono al periodo 1 gennaio – 31 dicembre 2022. Sono inoltre riportate politiche, progetti e iniziative attivati nel 2022 i cui effetti ricadono negli anni successivi, oltre alle linee di guida strategiche emanate negli anni precedenti all'attuazione del piano.

Il processo di reporting delle performance di sostenibilità di GE.S.A.C. si ispira all'approccio *triple bottom line*: rendicontazione delle performance economiche, sociali e ambientali.

Il Bilancio di Sostenibilità ha l'obiettivo di illustrare le strategie di sostenibilità di GE.S.A.C., il suo modello organizzativo e gestionale, i risultati delle attività e degli obiettivi aziendali e il loro impatto quantitativo e qualitativo sul contesto economico, sociale ed ambientale. Per quanto riguarda i dati economici, il perimetro di rendicontazione risulta essere lo stesso del Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2022.

Nel presente documento sono dunque descritte le principali politiche praticate dall'impresa, i modelli di gestione e i risultati conseguiti dalla Società durante il 2022 relativamente ai temi espressamente richiamati dal D. Lgs. 254/2016 (ambientali, sociali, attinenti al personale, rispetto dei diritti umani, lotta alla corruzione), nonché i principali rischi identificati, generati o subiti, connessi ai suddetti temi e le relative modalità di gestione.

Le informazioni qualitative e quantitative sono state raccolte con la collaborazione di tutte le funzioni dell'azienda, che hanno fornito documenti di supporto e dati pertinenti alle loro attività con completezza e puntualità. I dati sono stati elaborati mediante estrazioni, aggregazioni e calcoli puntuali, oppure elaborati mediante stime.

Al fine di permettere la comparabilità dei dati nel tempo, è stato effettuato, dove possibile, il confronto tra i dati relativi all'anno 2022 e i trend di performance relativi al triennio 2017-2019 (periodo di massimo sviluppo del traffico prima della pandemia), il 2013 (anno in cui sono state definite le nuove linee strategiche della Società) e il 2020-2021 (il biennio caratterizzato dalla pandemia da Covid-19).

GE.S.A.C. ha fondato il suo programma di crescita sostenibile su quattro diversi “aspetti”, ed ovvero la **Sostenibilità economica, sociale ed ambientale**, e la **Responsabilità di Governance**, sulla base dei quali, è stato articolato in sei sezioni principali lo schema di bilancio.

Nel Bilancio sono riportate, in particolare, le seguenti tematiche:

1. l'identità della **Società di Gestione**, che presenta la missione aziendale, la mappatura degli stakeholder, il codice etico ed il modello organizzativo della Società.
2. la sintesi del nuovo **Piano Strategico ESG 2023-2025** in cui viene analizzato il contesto di riferimento e dove sono definite le linee guida strategiche e gli impatti sul territorio delle politiche attuate in termini economici, ambientali e sociali.
3. la **relazione sociale**, dove vengono descritte le principali attività svolte nel 2022, i rapporti di scambio tra GE.S.A.C. ed i principali soggetti di riferimento (stakeholder) e come GE.S.A.C. abbia sostenuto e guidato la ripresa del traffico già nella seconda parte del 2021 e per tutto il 2022.
4. la gestione della **crescita sostenibile**, in cui vengono riportate tutte le azioni messe in campo da GE.S.A.C. al fine di sostenere una ripresa del traffico ai livelli pre-crisi, garantendo sempre la piena sostenibilità ambientale, sociale ed economica della Società e dei due scali.
5. la descrizione degli **Aeroporti di Napoli e Salerno**, in cui si riportano i dati relativi alle infrastrutture aeroportuali, le modalità operative in cui operano in maniera sinergica i due scali e i principali dati di traffico, di operatività e di qualità.

## 01 LA SOCIETÀ

Gestire la ripresa del traffico in modo sostenibile continuando a generare valore per il territorio

## 02 LA STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ

Lo scenario di riferimento e il programma di sostenibilità dell'Aeroporto

## 03 LA CRESCITA SOSTENIBILE

Attenzione per l'ambiente e le comunità locali

## 04 GESTIRE LA RIPRESA DEL TRAFFICO

Sostenibilità e valore per il territorio

## 05 GLI AEROPORTI DI NAPOLI E SALERNO

Le infrastrutture sostenibili e la sicurezza delle operazioni

## 06 LA RESPONSABILITÀ DI GOVERNANCE

Integrità, trasparenza e valorizzazione delle persone



## LETTERA AGLI STAKEHOLDER E PROFILO DEL REPORT

01

### LA SOCIETÀ

*Gestire la ripresa del traffico in modo sostenibile continuando a generare valore per il territorio*

La Società di Gestione e l'assetto societario

#### Highlights – L'Aeroporto in cifre

Key Figures degli Aeroporti di Napoli e Salerno  
GE.S.A.C. e il sistema aeroportuale campano  
Il contesto e i nostri valori

Mission aziendale, corporate governance e modello di business  
Mappa degli stakeholder e modalità di coinvolgimento  
Modello organizzativo, approccio etico e certificazioni

02

### LA STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ

*Lo scenario di riferimento e il programma di sostenibilità dell'Aeroporto*

Lo scenario di riferimento  
La sostenibilità del trasporto aereo  
Le principali sfide per il settore del trasporto aereo  
Le principali sfide per GE.S.A.C.  
Linee guida strategiche e Materiality Matrix  
Il Piano Strategico di Sostenibilità  
Il contributo dell'Aeroporto di Napoli sugli SDG

#### Highlights – Le principali iniziative ESG del 2022

03

### LA CRESCITA SOSTENIBILE

*Attenzione per l'ambiente e le comunità limitrofe*

La strategia di sostenibilità  
**Highlights – Le chiavi della sostenibilità**  
Utilizzo efficiente e sostenibile delle risorse  
La riduzione dei consumi energetici  
La gestione del rumore aeroportuale  
La riduzione delle emissioni  
Il Piano di Monitoraggio Ambientale  
L'impegno per il territorio

La Società



Strategie di Sostenibilità



Crescita sostenibile



Gestire la ripresa del traffico



Gli aeroporti di Napoli e Salerno



Responsabilità di Governance



04

### GESTIRE LA RIPRESA DEL TRAFFICO

*Sostenibilità e valore per il territorio*

La ripresa del traffico

#### Highlights – Dati di traffico

Il traffico passeggeri in Italia e in Europa  
Sviluppo di un network sostenibile  
Promozione della destinazione  
Il contributo della Rete Aeroportuale al territorio

05

### GLI AEROPORTI DI NAPOLI E SALERNO

*Le infrastrutture sostenibili e la sicurezza delle operazioni*

**Highlights – Le infrastrutture aeroportuale in cifre**  
Gli interventi infrastrutturali nell'Aeroporto di Napoli  
Il Piano di Sviluppo dell'Aeroporto di Salerno  
La sicurezza delle operazioni e funzionalità dello scalo  
Uno scalo accessibile: infrastrutture per la mobilità sostenibile  
Qualità al servizio dei passeggeri e attività commerciali  
Digitalizzazione e sviluppo soluzioni innovative  
Sviluppo della Mobilità Aerea Avanzata in Campania

06

### LA RESPONSABILITÀ DI GOVERNANCE

*Integrità, trasparenza, sicurezza sul lavoro e valorizzazione delle persone*

Il capitale umano - Crescita e stabilità occupazionale  
**Highlights – Le persone in GE.S.A.C.**  
Strategia innovativa sui talenti  
Sviluppo delle competenze  
Integrità e trasparenza  
Controllo dei processi di sicurezza nei luoghi di lavoro

## NOTA METODOLOGICA

La Società



Strategia di Sostenibilità



Crescita sostenibile



Gestire la ripresa del traffico



Gli aeroporti di Napoli e Salerno



Responsabilità di Governance



# 01

NAIAPOLI  
SALERNO  
AIRPORTS  
GESAC

## LA SOCIETÀ DI GESTIONE

*Gestire la ripresa del traffico in modo sostenibile continuando a generare valore per il territorio*

- La Società di Gestione e l'assetto societario
- **Highlights – L'Aeroporto in cifre**
- Key Figures degli Aeroporti di Napoli e Salerno
- GE.S.A.C. e il sistema aeroportuale campano
- Il contesto e i nostri valori
- Mission aziendale, corporate governance e modello di business
- Mappa degli stakeholder e modalità di coinvolgimento
- Modello organizzativo, approccio etico e certificazioni



# La Società di Gestione e l'assetto societario

GE.S.A.C. S.p.A. – Gestione Servizi Aeroporti Campani – è stata costituita nel 1980, a maggioranza pubblica, su iniziativa del Comune di Napoli, della Provincia di Napoli e dell'Alitalia (la quota di quest'ultima è stata successivamente rilevata dalla SEA di Milano). Nell'agosto del 1997, gli enti pubblici azionisti hanno ceduto alla BAA, gruppo inglese leader nel mondo nella gestione aeroportuale, ognuno, il 35% delle azioni in proprio possesso. Con l'acquisizione del pacchetto azionario di maggioranza da parte di BAA, lo scalo di Napoli è il primo aeroporto italiano ad essere privatizzato.

Il 21 dicembre 2010 è stato finalizzato l'accordo che ha portato al definitivo passaggio della quota di maggioranza di GE.S.A.C. dal gruppo spagnolo Ferrovial a quello italiano F2i – Fondi Italiani per le Infrastrutture – SGR. Il 6 febbraio 2015 F2i ha firmato un accordo per la cessione del 49% di F2i Aeroporti S.p.A. ad un consorzio composto da Ardian (60%) e Credit Agricole Assurances (40%). A seguito della cessione, F2i Aeroporti ha cambiato la ragione sociale in **2i Aeroporti SpA**. Pertanto, attualmente l'83,13% delle quote di GE.S.A.C. è detenuto da azionisti privati (F2i, Ardian e Credit Agricole).

GE.S.A.C. gestisce lo scalo aeroportuale di Napoli Capodichino in virtù della convenzione quarantennale all'anno 2045, stipulata con l'Ente Nazionale Aviazione Civile nel febbraio del 2003. Il 24 ottobre 2019 è stato sottoscritto l'atto di fusione per incorporazione di Aeroporto di Salerno S.p.A. in GE.S.A.C. S.p.A., dando via alla nascita di un sistema aeroportuale campano integrato e complementare.

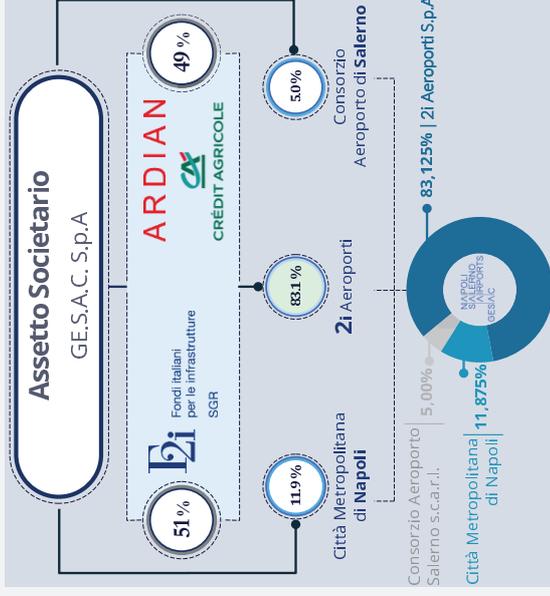
Dal 20 dicembre 2019, la società gestisce i due aeroporti campani di Napoli-Capodichino e di Salerno-Pontecagnano a seguito della fusione tra le due Società di Gestione dei due scali.

*Ambizione, modernizzazione delle infrastrutture, qualità dei servizi e valorizzazione del territorio hanno permesso all'Aeroporto di Napoli di diventare, in pochissimi anni, uno scalo riconosciuto di valenza internazionale.*



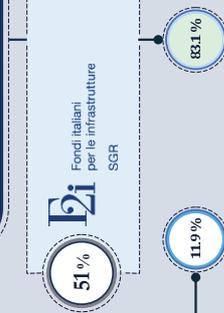
## Assetto societario

Il capitale sociale di GE.S.A.C., del valore nominale di **27.368.432** euro, è distribuito:



### Assetto Societario

GE.S.A.C. S.p.A.



2i Aeroporti



### LA FILIERA AEROPORTUALE DI 2IAEROPORTI IN ITALIA

2i Aeroporti SpA è la holding che detiene le seguenti partecipazioni in altri aeroporti italiani:

- > **36,39%** SEA - Aeroporti di Milano
- > **90,28%** SAGAT - Aeroporto di Torino
- > **10,00%** ADB - Aeroporto di Bologna
- > **55,00%** Aeroporto Friuli Venezia Giulia - Trieste

F2i Aeroporti 2 SGR detiene:

- > **71,25%** SO GEASAR - Alghero
- > **79,79%** GEASAR - Olbia Costa Smeralda



dati al 31.12.2022  
1) quota indiretta

Il portafoglio di **2i Aeroporti** rappresenta il principale network di aeroporti in Italia, che ha trasportato circa 62 milioni di passeggeri nel 2022, ovvero il **43%**<sup>1</sup> del totale traffico nazionale, e 810mila tonnellate di merce, il **77%**<sup>1</sup> del mercato italiano.



# Highlights L'Aeroporto in cifre



**passaggeri**  
**10,9 milioni**



**movimenti**  
**83.960**



**ton di merci**  
**12,2 milioni**



**compagnie**  
**37**



**basi aeree**  
**4**



**destinazioni**  
**109**

## PRIMI IN EUROPA\*

Category	April 2022	May 2022	June 2022	July 2022	August 2022	September 2022	
Traffic performance change vs 2019	+3%	+5%	+9%	+9%	+13%	+9%	
Top 5 airports in each group	1. NAP 2. MAD 3. AMS 4. CDG 5. LHR	1. NAP 2. MAD 3. AMS 4. CDG 5. LHR	1. NAP 2. MAD 3. AMS 4. CDG 5. LHR	1. NAP 2. MAD 3. AMS 4. CDG 5. LHR	1. NAP 2. MAD 3. AMS 4. CDG 5. LHR	1. NAP 2. MAD 3. AMS 4. CDG 5. LHR	1. NAP 2. MAD 3. AMS 4. CDG 5. LHR

Category	April 2022	May 2022	June 2022	July 2022	August 2022	September 2022	
Traffic performance change vs 2019	+3%	+5%	+9%	+9%	+13%	+9%	
Top 5 airports in each group	1. NAP 2. MAD 3. AMS 4. CDG 5. LHR	1. NAP 2. MAD 3. AMS 4. CDG 5. LHR	1. NAP 2. MAD 3. AMS 4. CDG 5. LHR	1. NAP 2. MAD 3. AMS 4. CDG 5. LHR	1. NAP 2. MAD 3. AMS 4. CDG 5. LHR	1. NAP 2. MAD 3. AMS 4. CDG 5. LHR	1. NAP 2. MAD 3. AMS 4. CDG 5. LHR

Category	April 2022	May 2022	June 2022	July 2022	August 2022	September 2022	
Traffic performance change vs 2019	+3%	+5%	+9%	+9%	+13%	+9%	
Top 5 airports in each group	1. NAP 2. MAD 3. AMS 4. CDG 5. LHR	1. NAP 2. MAD 3. AMS 4. CDG 5. LHR	1. NAP 2. MAD 3. AMS 4. CDG 5. LHR	1. NAP 2. MAD 3. AMS 4. CDG 5. LHR	1. NAP 2. MAD 3. AMS 4. CDG 5. LHR	1. NAP 2. MAD 3. AMS 4. CDG 5. LHR	1. NAP 2. MAD 3. AMS 4. CDG 5. LHR

Category	April 2022	May 2022	June 2022	July 2022	August 2022	September 2022	
Traffic performance change vs 2019	+3%	+5%	+9%	+9%	+13%	+9%	
Top 5 airports in each group	1. NAP 2. MAD 3. AMS 4. CDG 5. LHR	1. NAP 2. MAD 3. AMS 4. CDG 5. LHR	1. NAP 2. MAD 3. AMS 4. CDG 5. LHR	1. NAP 2. MAD 3. AMS 4. CDG 5. LHR	1. NAP 2. MAD 3. AMS 4. CDG 5. LHR	1. NAP 2. MAD 3. AMS 4. CDG 5. LHR	1. NAP 2. MAD 3. AMS 4. CDG 5. LHR

Category	April 2022	May 2022	June 2022	July 2022	August 2022	September 2022	
Traffic performance change vs 2019	+3%	+5%	+9%	+9%	+13%	+9%	
Top 5 airports in each group	1. NAP 2. MAD 3. AMS 4. CDG 5. LHR	1. NAP 2. MAD 3. AMS 4. CDG 5. LHR	1. NAP 2. MAD 3. AMS 4. CDG 5. LHR	1. NAP 2. MAD 3. AMS 4. CDG 5. LHR	1. NAP 2. MAD 3. AMS 4. CDG 5. LHR	1. NAP 2. MAD 3. AMS 4. CDG 5. LHR	1. NAP 2. MAD 3. AMS 4. CDG 5. LHR

Category	April 2022	May 2022	June 2022	July 2022	August 2022	September 2022	
Traffic performance change vs 2019	+3%	+5%	+9%	+9%	+13%	+9%	
Top 5 airports in each group	1. NAP 2. MAD 3. AMS 4. CDG 5. LHR	1. NAP 2. MAD 3. AMS 4. CDG 5. LHR	1. NAP 2. MAD 3. AMS 4. CDG 5. LHR	1. NAP 2. MAD 3. AMS 4. CDG 5. LHR	1. NAP 2. MAD 3. AMS 4. CDG 5. LHR	1. NAP 2. MAD 3. AMS 4. CDG 5. LHR	1. NAP 2. MAD 3. AMS 4. CDG 5. LHR

**APRILE 2022**  
NAP +3%

**MAGGIO 2022**  
NAP +5%

**GIUGNO 2022**  
NAP +9%

**LUGLIO 2022**  
NAP +9%

**AGOSTO 2022**  
NAP +13%

**SETTEMBRE 2022**  
NAP +9%



## LEVEL 4+ CARBON TRANSITION

il livello raggiunto dall'Aeroporto di Napoli nell'ambito del programma internazionale di ACI Europe «Airport Carbon Accreditation» (ACA) volto alla riduzione delle emissioni di anidride carbonica

**ISO 9001:2015, ISO 14001:2015, ISO 45001, ISO 50001:2011**

gli standard internazionali per i quali il Sistema di Gestione Integrato per la Qualità Sicurezza, Ambiente ed Energia di G.E.S.A.C. è certificato da enti esterni accreditati

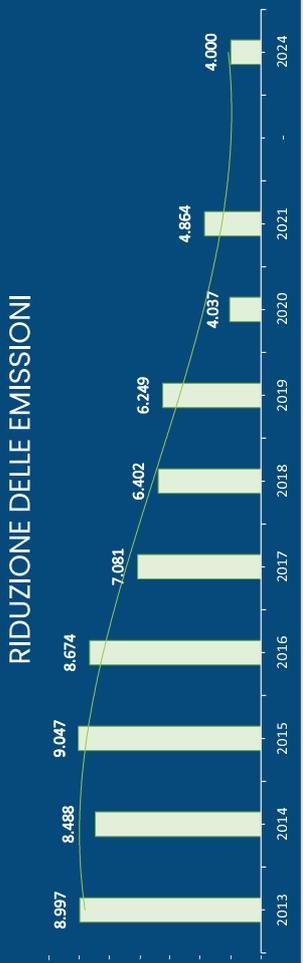


**FATTURATO**  
(milioni di euro)  
**175,7**

**EBITDA<sup>1</sup>**  
(milioni di euro)  
**91,9**

**QUALITÀ**  
(overall)  
**4.17**

**405**  
dipendenti a tempo indeterminato

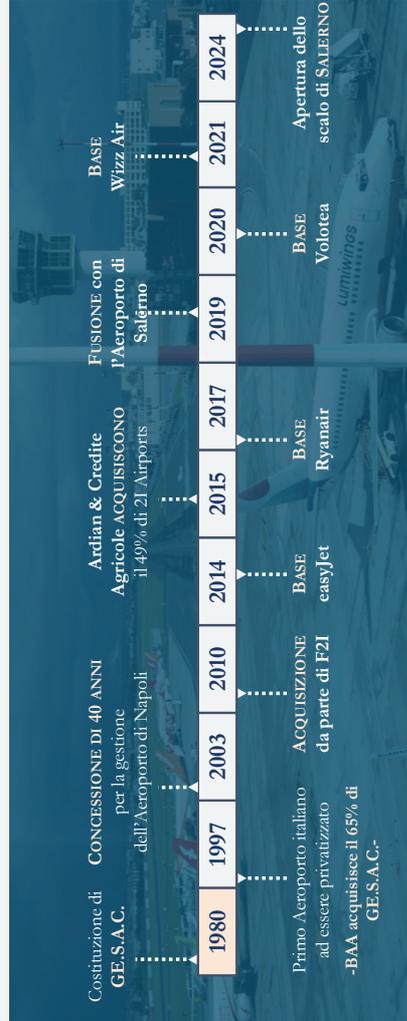


**≈ 3.650**  
lavoratori aeroportuali a cui è stata rilasciato il TIA

**≈ 13.000**  
posti di lavoro attivati (diretto, indiretto e indotto)

# Key Figures

## Gli Aeroporti di Napoli e Salerno



### 1

**Napoli è il primo Aeroporto del Sud Italia**

L'Aeroporto di Napoli è il primo Aeroporto del Sud Italia con quasi 11 milioni di passeggeri nel 2022. È il quarto aeroporto in Italia per traffico passeggeri dopo Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Bergamo

### 2

**I due scali operano in modo integrato**

GES/A/C ha una Concessione di Gestione Totale fino al 2045 dei due aeroporti campani di Napoli-Capodichino e Salerno-Pontecagnano. A seguito dei lavori di ampliamento dello scalo, entro il 2024 l'Aeroporto di Salerno verrà aperto al traffico commerciale. GE.S.A.C. gestirà i due scali in maniera integrata, aumentando la capacità aeroportuale fino a 18 milioni di passeggeri

### 4

**Napoli è base delle 4 principali low cost**

L'Aeroporto di Napoli è base delle 4 principali compagnie low cost che operano in Italia: easyJet dal 2012, Ryanair dal 2017, Volotea dal 2020 e Wizzair dal 2021

La Società



Strategia di Sostenibilità



Crescita sostenibile



Gestire la ripresa del traffico



Gli aeroporti di Napoli e Salerno



Responsabilità di Governance



## L'Aeroporto Internazionale di Napoli

L'Aeroporto Internazionale di Napoli è stato il primo aeroporto privatizzato in Italia. Dal 2003 GE.S.A.C. ha assunto la gestione totale dell'Aeroporto Internazionale di Napoli sottoscrivendo una Concessione estesa fino al 2045. L'Aeroporto di Napoli è uno scalo di valenza internazionale: è il primo aeroporto del Sud Italia per numerosità complessiva dei passeggeri e il quarto in Italia. Napoli inoltre è l'unico scalo italiano ad ospitare le basi della 4 principali low cost: easyJet, Ryanair, Volotea e Wizzair.

Nel 2022, l'Aeroporto ha connesso la città di Napoli con 109 destinazioni superando i volumi di traffico del 2019, con due anni di anticipo rispetto alle previsioni.

L'aeroporto di Napoli è primo in Europa per crescita di passeggeri rispetto al 2019 tra gli aeroporti della sua categoria (10-25M di passeggeri/anno) e rispetto al 2017 la connettività dello scalo è cresciuta di oltre il 20% (rispetto a una decrescita media del 22% in Europa), grazie anche al ripristino dei collegamenti con 11 hub europei.

## L'Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi

Nel 2019 GE.S.A.C. ha assunto la gestione totale dell'Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi fino al 2045, a seguito della fusione per incorporazione tra le Società di Gestione dei due scali.

L'aeroporto Salerno Costa d'Amalfi è stato individuato come infrastruttura da affiancare all'aeroporto di Napoli Capodichino per realizzare la Rete Aeroportuale Campana, la cui creazione è finalizzata a sostenere l'aumento del traffico previsto nei prossimi anni, sfruttando la diversa vocazione funzionale dei due scali, e costituire un driver di sviluppo della domanda turistica, della mobilità dei cittadini e dell'attrattività delle imprese.

L'Aeroporto di Salerno-Costa d'Amalfi è una infrastruttura che operava solo per i voli di aviazione generale. Nel 2022 l'aeroporto è rimasto chiuso al traffico al fine di realizzare gli investimenti infrastrutturali, previsti nel Piano Industriale di Rete, per accogliere lo sviluppo anche del traffico commerciale già a partire dal 2024.

# GE.S.A.C. ed il Sistema Aeroportuale Campano

A partire dal 2013 il principale obiettivo della Società di Gestione dell'Aeroporto di Napoli è stato lo sviluppo del network dello scalo, passato dalle **50** destinazioni del 2013 alle **106** del 2019, in particolare ampliando i collegamenti punto-punto e con i principali hub europei, e il rafforzamento della propria posizione competitiva sul mercato, sia nei confronti di mezzi alternativi di trasporto sia verso altri aeroporti. A seguito della pandemia da Covid-19, la Società di Gestione a partire dall'inizio del 2022 ha cercato di ripristinare tutti i principali collegamenti e la connettività aeroportuale. Nel 2022 i collegamenti punto-punto sono stati 109, superiori a quelli del 2019.

Il **turismo internazionale incoming** nel corso degli anni ha rappresentato sempre di più il segmento a maggior potenziale, pertanto la strategia di sviluppo del traffico si è basata su due filoni di azioni: il primo è un marketing aggressivo per attrarre nuovi vettori ed incrementare rotte e voli internazionali, lavorando dunque sull'offerta per stimolare la domanda; la seconda linea di azione si è concretizzata nella partecipazione attiva alla creazione di un sistema di *"destination marketing"* in collaborazione con gli operatori pubblici e privati della filiera turistica locale.

La **"customer satisfaction"** si è collocata nel corso di questi anni al centro delle priorità, con un approccio di miglioramento continuo dei processi e delle attività e con un costante impegno organizzativo, gestionale e culturale, tramite la condivisione di obiettivi con la comunità aeroportuale in un'ottica di collaborazione sinergica.

In tale contesto, è stata strategica la realizzazione di **investimenti infrastrutturali** di ampliamento e riqualifica delle aree del Terminal e di innovazione tecnologica volti ad accogliere l'incremento del traffico atteso e a garantire un livello di qualità adeguato.

Sempre alta è l'attenzione all'efficienza che, basandosi sul continuo monitoraggio dei costi sostenuti e delle risorse impiegate, insieme all'incremento dei volumi di traffico, ha determinato il conseguimento di elevati risultati in termini di performance aziendale, come evidenziato dalla solidità economico-patrimoniale raggiunta.

La Società



Strategia di Sostenibilità



Crescita sostenibile



Gestire la ripresa del traffico



Gli aeroporti di Napoli e Salerno



Responsabilità di Governance



L'applicazione di questa strategia di successo su scala regionale ha consentito di far esplodere il fortissimo potenziale inespresso del territorio. È evidente come, in un'ottica di crescita nel lungo periodo in Campania sia necessario anche un miglioramento strutturale dell'attrattività. In questo contesto è nata la nuova Rete Aeroportuale Campana, che si pone come driver dello sviluppo della domanda turistica, potenziando le infrastrutture, allargando la catchment area di riferimento e aumentando l'attrattività del territorio, articolando le diverse componenti del traffico aereo sui due scali mediante la loro specializzazione funzionale.

Nonostante la fortissima contrazione del traffico passeggeri registrata negli anni 2020 e 2021, sulla base della crescita prevista del mercato aereo italiano e del potenziale turistico della Campania, GE.S.A.C. ha proseguito la strategia di lungo periodo, già definita prima della pandemia da Covid-19 che mirava a dotarsi di un'infrastruttura in grado di accogliere i crescenti volumi di traffico.

In questo scenario si inserisce il progetto di **Rete Aeroportuale Campana** che prevede l'integrazione societaria e gestionale tra l'Aeroporto di Napoli e l'Aeroporto di Salerno. Il progetto è funzionale ad aumentare, nel lungo termine, la capacità aeroportuale complessiva articolandola sul territorio in modo da poter sostenere un traffico di rete di **18 milioni di passeggeri**, traggibili tra 25 anni.

Il Sistema Aeroportuale Campano è stato realizzato nel novembre del 2019 mediante la fusione per incorporazione della società Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi S.p.A. (Società di Gestione dell'Aeroporto di Salerno) in GE.S.A.C. S.p.A., Società di Gestione dell'Aeroporto di Napoli.

Esso è nato a fronte di un equilibrato e solido progetto industriale che, in maniera sinergica ed intelligente, massimizza le infrastrutture già disponibili - opportunamente sviluppate nel tempo - per cogliere appieno le potenzialità di sviluppo della Regione Campania. Il Sistema Aeroportuale Campano prevede lo sviluppo di Napoli fino ad esaurimento capacità e quindi lo sfruttamento a pieno del già dimostrato potenziale di sviluppo del City Airport napoletano in termini di rotte domestiche, internazionali ed anche intercontinentali.

L'assetto societario

Key Figures

La Rete Aeroportuale

Il contesto e i nostri valori

Mission aziendale

Mappa degli stakeholder

Modello organizzativo

# La Rete Aeroportuale Campana

L'Aeroporto di Napoli già nel 2022 ha recuperato e superato i volumi di traffico registrati nel 2019, raggiungendo gli **11 milioni di passeggeri** trasportati, nonostante i primi mesi dell'anno siano stati ancora influenzati dalla pandemia da Covid-19.

L'ulteriore crescita della domanda di trasporto aereo regionale prevista per i prossimi anni, non servita da Napoli, si svilupperà sullo scalo salernitano.

Anche per quanto riguarda il traffico incoming e la domanda dall'estero, già oggi una quota del turismo internazionale si dirige nell'area sud della Campania (Costiera Amalfitana, Cilento) e un secondo scalo a Salerno potrà servire meglio questa fetta di turismo internazionale che rappresenta una quota rilevante del PIL regionale e potrà favorire un ulteriore sviluppo di aree a forte potenziale vocazione turistica.

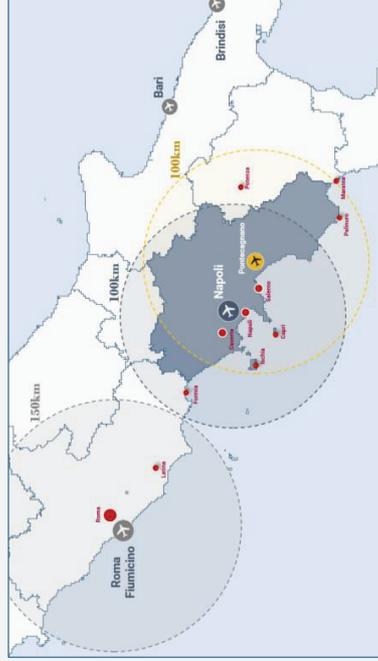
Il progetto si è basato sulla complementarietà dei due scali: infatti l'Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi è collocato in una posizione geografica che è in grado di intercettare la domanda di trasporto aereo, incoming ed outgoing, di un'area poco servita che da Napoli si estende fino alla parte alta della Calabria.

Il Sistema Aeroportuale Campano, favorendo la crescita della domanda di trasporto aereo regionale di tutte le tipologie di traffico, rappresenta un ulteriore volano di sviluppo economico per l'economia regionale ed in primis per tutti i settori correlati alla filiera dell'industria turistica e del comparto commerciale. L'obiettivo a tendere è quello di portare il traffico passeggeri della rete a circa 18 milioni, con un maggior impulso di crescita sull'Aeroporto di Salerno così da cogliere le prospettive di sviluppo del mercato aereo campano anche attraverso una specializzazione funzionale dell'offerta voli sui due scali.

Nel 2022 sono continuati, anche grazie ad un importante programma di finanziamenti pubblici, sia nazionali sia regionali, i lavori di ampliamento dell'aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi che sarà completamente rinnovato, con un investimento in infrastrutture di oltre **250 milioni di euro**. Prima dello start-up di Salerno, l'Aeroporto di Napoli continuerà a sostenere la domanda di trasporto aereo della Regione, guidando la ripresa del traffico, con l'obiettivo di raggiungere i **12 milioni di passeggeri nel 2023**.

## La Catchment Area

**6 Siti patrimonio dell'Unesco** nella catchment area, con oltre 7 milioni di persone e la più alta densità abitativa in Italia



	NAP	QSR
Napoli centro	15'	60'
Ercolano	25'	55'
Pompei	35'	45'
Caserta	40'	1h 15'
Avellino	40'	40'
Castellammare	45'	60'
Salerno centro	50'	20'
Benevento	60'	60'
Battipaglia	60'	15'
Formia	1h 10'	1h 50'
Amalfi	1h 20'	60'
Sorrento	1h 25'	1h 20'
Positano	1h 35'	1h 50'
Ischia	1h 40'	2h 40'
Capri	1h 40'	2h 40'
Paestum	1h 40'	50'
Agropoli	1h 50'	60'
Potenza	2h 00'	1h 15'
Palinuro	2h 30'	1h 40'
Maratea	2h 30'	1h 40'

# La piena integrazione tra gli Aeroporti di Napoli e Salerno

*I principali elementi di interesse collegati alla creazione del sistema aeroportuale campano*

## > Aumento della catchment area e migliore accessibilità

La Rete Aeroportuale Campana consentirà di allargare la catchment area verso sud, andando ad includere anche la Basilicata, e di aumentare così il numero di potenziali passeggeri "outgoing" ed "incoming". Situato a pochi km da siti turistici di fama mondiale, l'Aeroporto di Salerno è facilmente raggiungibile tramite autostrada e vicino alla linea ferroviaria.

## > Sviluppo del network

L'Aeroporto di Salerno accoglierà il traffico internazionale "incoming", con voli charter, di natura prettamente stagionale, oltre a gestire il traffico di Aviazione Generale; nel medio periodo si prevede di sviluppare il traffico year-round con collegamenti di linea con le principali città europee "già servite" dall'Aeroporto di Napoli, che potrà in questo modo focalizzarsi sullo sviluppo del traffico year-round e potenziare la connettività intercontinentale con i principali hub.

## > Mobilità dei cittadini

La Rete Aeroportuale Campana stimolerà una maggiore mobilità dei cittadini della Regione Campania, che ad oggi registrano in Italia una tra le più basse propensioni al volo.

## > Potenziamento delle infrastrutture per le connessioni aeroportuali

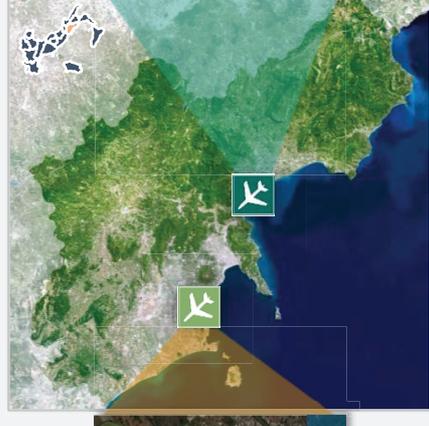
Si prevede la realizzazione di investimenti in innovazione tecnologica, ottimizzazione e sviluppo delle infrastrutture aeroportuali ed interventi di miglioramento dei collegamenti stradali e ferroviari, anche di tipo intermodale, da e verso l'aeroporto.

## > Impatto sull'economia locale

La Rete Aeroportuale Campana genererà un aumento del numero dei passeggeri che contribuirà alla crescita del turismo, dell'occupazione e degli investimenti esteri, influenzando positivamente le scelte di localizzazione degli impianti e delle sedi operative da parte delle grandi aziende, con un impatto considerevole sul PIL del territorio.

## > Tutela ambientale

Il potenziamento dell'Aeroporto di Salerno seguirà i più moderni ed efficienti criteri di sostenibilità ambientale, in linea con i 17 Goals delle Nazioni Unite sull'Agenda Sostenibile 2030. È altresì prevista una rete di monitoraggio ambientale, in linea con quanto disposto dalla Valutazione di Impatto Ambientale.



# Il contesto e i nostri valori

## Contesto di riferimento

Gestendo un servizio di trasporto collettivo di pubblica utilità, gli Aeroporti di Napoli e Salerno sono soggetti a norme e regolamenti nazionali ed internazionali; GE.S.A.C. interagisce ed è sottoposta alla vigilanza di enti ed istituzioni, tra cui:

- > **ENAC** Ente Nazionale Aviazione Civile;
- > **ART** Autorità di Regolazione dei Trasporti;
- > **ICAO** International Civil Aviation Organization;
- > **MIMS** Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili.

I principali accordi che regolano la gestione dell'Aeroporto di Napoli sono:

- > **Concessione quarantennale** rilasciata dal MIT con DI (MIT/MEF/MDifesa) 4591/2003 sino al 2043, estesa al 2045 per effetto della pandemia da Covid-19 con D.L. n. 34/2020 (c.d. "Rilancio"), convertito in legge il 17 luglio 2020.
  - > **Masterplan al 2023**
  - > **Contratto di programma 2023-2026** approvato da ENAC nel 2022: esso prevede una serie di interventi volti all'ottimizzazione della capacità aeroportuale attraverso progetti di innovazione tecnologica e rilevanti investimenti green
- Invece i principali accordi che regolano la gestione dell'Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi sono:
- > **Concessione al 2043** rilasciata dal MIT con DI (MIT/MEF) 239/2019 sino al 2043, estesa al 2045 per effetto della pandemia da Covid-19 con D.L. n. 34/2020 (c.d. "Rilancio"), convertito in legge il 17 luglio 2020.
  - > **Masterplan ventennale** approvato da ENAC.

Ad un quadro normativo stringente si contrappone un mercato del trasporto aereo estremamente dinamico, caratterizzato dalla liberalizzazione del traffico aereo avvenuta negli anni '90 e da una domanda sempre crescente. Dal 2010, infatti, l'industria del trasporto aereo ha vissuto una fase di espansione ma anche di modifica strutturale che ha visto crescere il potere di molte compagnie aeree e, in molti casi, proiettato le gestioni aeroportuali verso le tipiche dinamiche dei mercati concorrenziali.

La Società



Strategia di Sostenibilità



Crescita sostenibile



Gestire la ripresa del traffico



Gli aeroporti di Napoli e Salerno



Responsabilità di Governance



In tale contesto, ricco di sfide ma anche di opportunità, e dopo la privatizzazione del 1997, GE.S.A.C. è riuscita a rafforzare la propria posizione competitiva sul mercato grazie all'ampliamento del network delle destinazioni servite e allo sviluppo e alla riqualifica dell'infrastruttura aeroportuale. L'obiettivo è quello di connotare la Rete Aeroportuale Campana come gli aeroporti per il futuro, sostenibile nel tempo dal punto di vista economico, sociale e ambientale. Il conseguimento di tale obiettivo è affidato ad una politica di gestione aziendale che in GE.S.A.C. sposa ed adotta i principi dell'etica, della responsabilità e dell'efficienza. In particolare l'obiettivo strategico di integrazione e rafforzamento dell'aeroportualità campana è quello di massimizzare le infrastrutture esistenti, assicurando la piena sostenibilità dei due aeroporti nella loro proiezione di massimo sviluppo. Poiché il contesto in cui operiamo si è modificato a causa della pandemia, l'impianto strategico è stata adattato per fronteggiare l'emergenza in modo tempestivo ed efficace.

## I nostri valori

I Valori contenuti nella Carta di GE.S.A.C., imprescindibili e condivisi da tutti quelli che fanno parte dell'Azienda, sono stati individuati prendendo come riferimento il business aeroportuale e lo scenario industriale in cui si muove la società di gestione aeroportuale. La Carta dei Valori definisce le fondamenta dell'identità e della cultura di GE.S.A.C. A tutti i dipendenti è richiesto di uniformare l'operatività quotidiana ai tre Valori aziendali:



### Innovazione

Sguardo al futuro e ricerca continua di nuove idee per migliorare la qualità del servizio e l'esperienza del passeggero



### Essenzialità

Processi semplici, essenziali e fluidi, focalizzati su risultati concreti, misurabili e a valore aggiunto



### Responsabilità

Ciascuno è responsabile dei propri comportamenti e dei risultati del proprio lavoro

# Mission aziendale e corporate governance

## Vision & Mission

Diventare principale gateway per il sud Italia dal mondo e fondamentale driver di sviluppo della filiera del trasporto, del turismo e dell'economia del territorio



**Vision**



**Mission**

Rendere agevole e gradevole l'esperienza dei passeggeri attraverso il coinvolgimento e l'entusiasmo delle persone per essere eccellenza nell'industria aeroportuale italiana

La Società



Strategia di Sostenibilità



Crescita sostenibile



Gestire la ripresa del traffico



Gli aeroporti di Napoli e Salerno



Responsabilità di Governance



## Corporate Governance

GE.S.A.C. adotta un modello di corporate governance di tipo tradizionale articolato negli organi societari del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale, entrambi espressione dell'Assemblea degli Azionisti; il controllo legale dei conti è stato affidato dall'Assemblea ad una Società di revisione. È ulteriore organo societario l'Organismo di Vigilanza istituito dal 2011 in ottemperanza a quanto previsto dal D.Lgs. 8 giugno 2001 n. 231 in materia di responsabilità amministrativa degli Enti.

Il Consiglio di Amministrazione, nominato dall'Assemblea dei Soci del 29 aprile 2022 ed in carica fino all'approvazione del Bilancio 2024, è presieduto dal Dott. Carlo Borgomeo e tra i suoi membri ha eletto l'Amministratore Delegato, Dott. Roberto Barbieri. Il Presidente e l'Amministratore Delegato esercitano la rappresentanza legale della Società e sono titolari di poteri e deleghe gestionali conferiti loro dall'Assemblea e dal CdA.

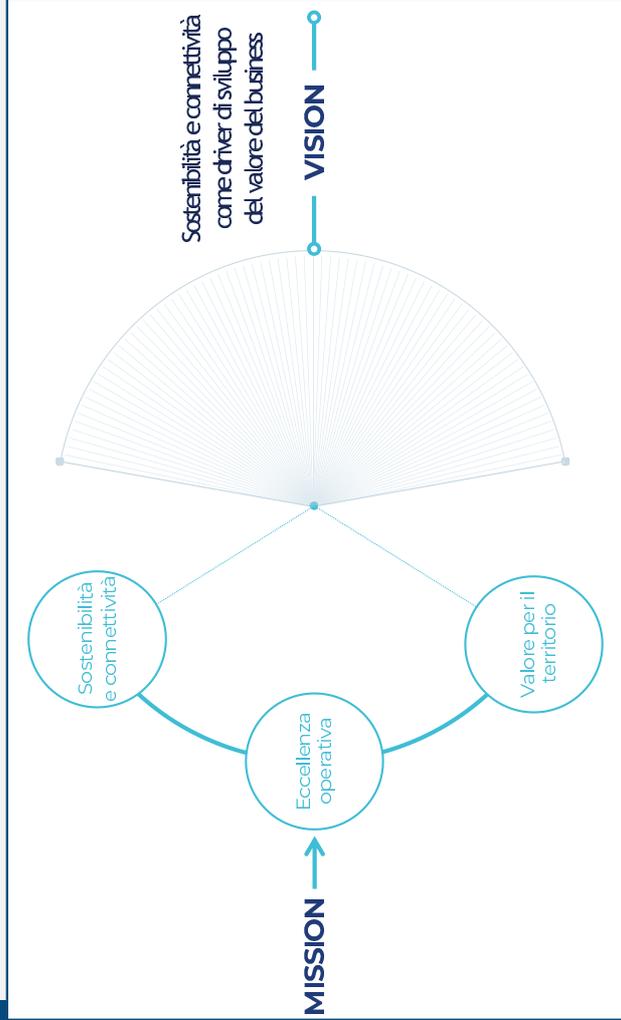
## Consiglio di Amministrazione

## Collegio Sindacale

Vigila sull'osservanza della legge e dell'atto costitutivo e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e sull'adeguatezza del sistema organizzativo amministrativo e contabile. È composto da cinque Sindaci effettivi e due supplenti. Dei primi, due sono nominati dal MIT e dal MEF. Quest'ultimo assume la carica di presidente.

## Organismo di Vigilanza

In composizione collegiale, a prevalenza di membri esterni di cui uno in funzione di Presidente, è dotato di autonomi poteri di iniziativa e controllo ed ha il compito di vigilare sul funzionamento e sull'osservanza del Modello organizzativo approvato da GE.S.A.C. con finalità penali-preventive. L'Organismo di Vigilanza ha anche la funzione di controllo sulla parte della sezione aggiuntiva del Modello Organizzativo a presidio dei reati di corruzione previsti dalla normativa Legge n.190/2012.



# Modello di business

## Le aree di attività in cui si sviluppa il business aeroportuale

### Aviation

aviazione pura → tariffe regolate  
 servizi di handling → liberalizzazione del mercato<sup>1)</sup>

### Non aviation

retail → ricavi diretti o royalties per le subconcessioni  
 parking → ricavi diretti dai parcheggi  
 altro → ricavi diretti per real estate e advertising

### Aviation

L'attività «*aviation*» riguarda tutti i servizi, le infrastrutture e le tecnologie resi disponibili per il traffico aereo, passeggeri e merci. GE.S.A.C. percepisce in regime regolamentato – approvazione e vigilanza delle tariffe da parte dell'Autorità di Regolazione Trasporti - ART – le seguenti tipologie di ricavi:

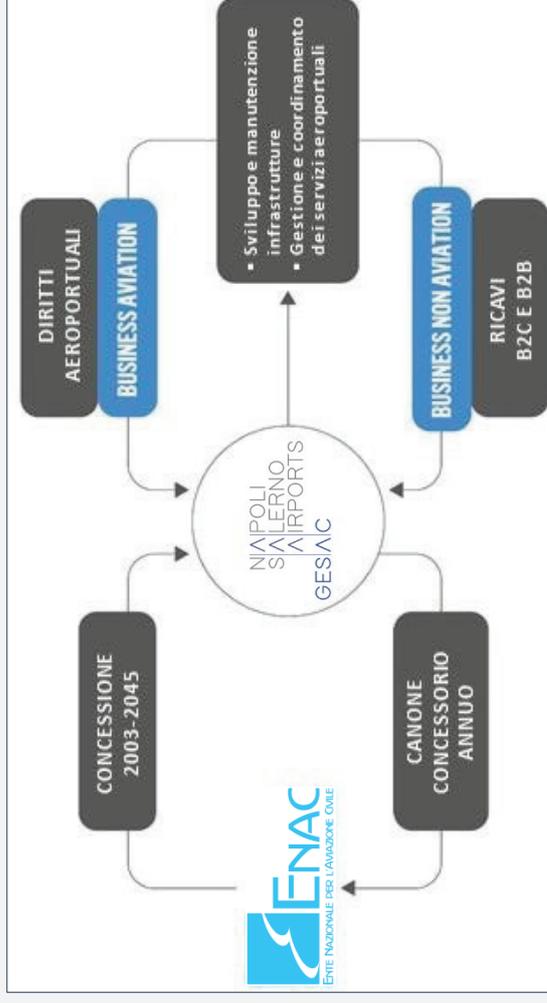
- > Diritti aeroportuali aeromobili, passeggeri e merci
- > Corrispettivi per l'assistenza alle persone con disabilità e mobilità ridotta
- > Corrispettivi per i controlli di sicurezza
- > Corrispettivi per l'utilizzo delle infrastrutture centralizzate e ad uso esclusivo

### Non aviation

L'attività «*non aviation*» fa riferimento a prestazioni complementari alle attività aeronautiche e riguarda un'offerta sempre più ampia e differenziata di servizi sia di tipo *Business to Consumer* (B2C), ovvero rivolti ai passeggeri e agli utenti dell'Aeroporto di Napoli, sia di tipo *Business to Business* (B2B), ovvero destinati agli operatori economici che all'interno dello scalo aeroportuale esercitano un'attività commerciale.

Le attività «*Non Aviation*» comprendono:

- > Servizi di parcheggio destinati agli utenti e alla comunità dell'aeroporto
- > Servizi di advertising: gestione degli impianti pubblicitari nel sedime
- > Servizi retail, relativi agli spazi messi a disposizione degli esercenti
- > Property: gestione degli spazi ricadenti nella disponibilità di GE.S.A.C.



## Napoli e Salerno, come i principali aeroporti italiani, operano in un regime consorsorio.



L'Amministrazione concedente conserva il proprio ruolo di vigilanza e di controllo, ma il rischio economico della costruzione e gestione dell'infrastruttura viene accollato alla società di gestione



La Società di gestione assume l'obbligo

- di progettare, costruire, mantenere e gestire a propria cura e spese l'infrastruttura aeroportuale e di porla a disposizione dei vettori aerei,
- di assicurare la gestione delle infrastrutture aeroportuali e del coordinamento delle attività di tutti gli Operatori ed Handler nell'ambito del sistema aeroportuale,
- di fornire servizi di sicurezza e sorveglianza.

<sup>1)</sup> GE.S.A.C. non svolge più servizi di handling da quando ha ceduto le quote di GE.S.A.C. Handling Spa nel 2006.

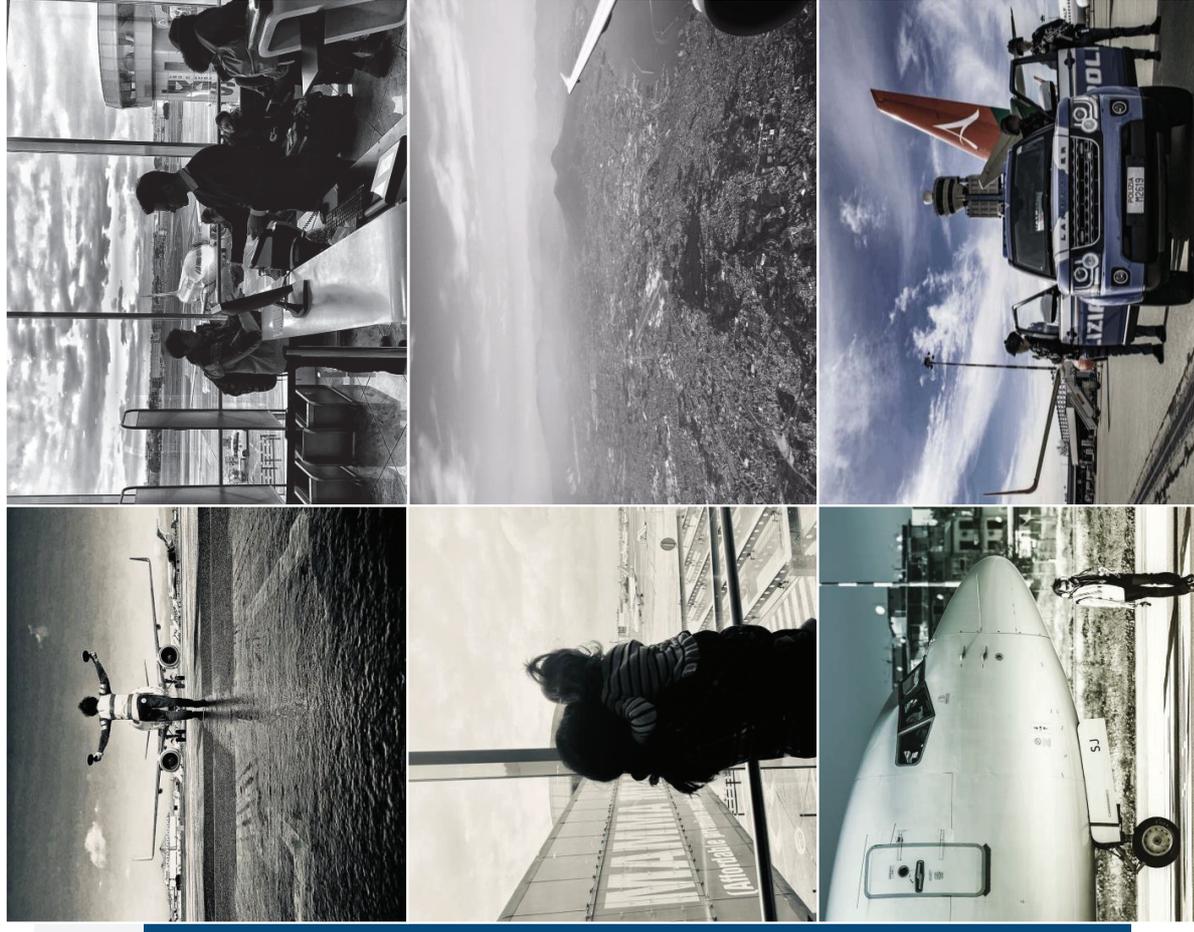
# Mappa degli stakeholder e modalità di coinvolgimento

Gli stakeholder di GES.A.C. sono tutti quei soggetti ed individui che interagiscono direttamente con la sua organizzazione o sono comunque indirettamente correlati alle sue attività in qualità di portatori di interesse. Essi possono influenzare o possono essere influenzati dalle attività poste in essere dalla Società. Per questo, GES.A.C. ha sviluppato nel tempo opportuni canali di comunicazione, ascolto e coinvolgimento tarati sui diversi stakeholder, assicurandone la continuità. Ciò rappresenta un vantaggio per l'Aeroporto di Napoli, in quanto può sviluppare le proprie strategie compatibilmente con i bisogni e le priorità degli stakeholder per raggiungere l'obiettivo comune di sviluppo dello scalo in un'ottica di sostenibilità.



## A-CDM (Airport Collaborative Decision Making)

È un nuovo concept introdotto nel 2018 per la condivisione in tempo reale delle informazioni tra tutti gli operatori aeroportuali. Si tratta di una piattaforma integrata che trasmette i dati sui voli in partenza a EUROCONTROL (Network Management Operations Centre) che a sua volta le smista agli altri aeroporti collegati. Il sistema consente di ottimizzare il flusso di traffico aereo, la gestione della capacità aeroportuale, l'uso delle infrastrutture aeroportuali e delle risorse umane, aumentando inoltre la puntualità dei voli e riducendo il consumo di carburante e il conseguente impatto ambientale.



# Mappa degli stakeholder e modalità di coinvolgimento

La Società



Strategia di Sostenibilità



Crescita sostenibile



Gestire la ripresa del traffico



Gli aeroporti di Napoli e Salerno



Responsabilità di Governance



**Organismi, strumenti e organi di ascolto**

**Scopo**

**Stakeholder**

Assemblea dei soci	-	Azionisti
Assaeroporti, ACI Europe, Unione Industriali di Napoli	-	Associazioni di categoria e di settore
Comitato Utenti istituito da GE.S.A.C.	Consultazione dei vettori che utilizzano i servizi dell'aeroporto	Compagnie aeree
Comitato di Coordinamento	Funzioni consultive per determinazione e incremento della capacità disponibile per l'assegnazione delle bande orarie	Compagnie aeree, Associazioni nazionali (Assoclearance), Enti regolatori (ENAV, ENAC)
Comitato per la regolarità e la qualità dei servizi	Confronto tra GE.S.A.C. e gli operatori aeroportuali sulla qualità e il miglioramento continuo dei servizi	Compagnie aeree, Operatori aeroportuali, Enti regolatori ed altri Enti di Stato
Safety Committee	Partecipazione e coinvolgimento attivo di tutti gli operatori operanti in aeroporto in materia di safety	Compagnie aeree, Operatori aeroportuali, Enti regolatori, Autorità pubblica sicurezza
Local Runway Safety Team	Analisi e valutazione della sicurezza operativa della pista	Compagnie aeree, Operatori aeroportuali, Enti regolatori, Autorità pubblica sicurezza
Aerodrome Safety Committee	Proposta e valutazione di azioni preventive o correttive in tema di sicurezza delle operazioni di volo	Compagnie aeree, Operatori aeroportuali, Enti regolatori, Vigili del Fuoco
Aerodrome Emergency Committee	Pianificazione ed organizzazione delle esercitazioni di emergenza in ambito aeroportuale	Enti regolatori, Servizio Sanitario Aeroportuale, Compagnie aeree, Operatori aeroportuali

**Organismi, strumenti e organi di ascolto**

**Scopo**

**Stakeholder**

Commissione Rumore ex art.5 DM 31/10/97	Definizione procedure antirumore, zonizzazione acustica aeroportuale, misure di contenimento e abbattimento del rumore prodotto dagli aeromobili	MATTM, ENAV, Comuni di Napoli, Casoria, Afragola e Casalnuovo, Città Metropolitana, Regione Campania, ARPAC, compagnie
Comitato di Sicurezza Aeroportuale	Esame del Programma di Sicurezza Aeroportuale e verifica delle misure di sicurezza disposte da ENAC su proposta del CISA	Enti regolatori (ENAC), Autorità di pubblica sicurezza operanti in aeroporto, Compagnie aeree
Comitato aeroportuale Sicurezza sui luoghi di lavoro	Individuazione e valutazione dei rischi e loro gestione	Compagnie aeree, Operatori economici aeroportuali
Quality Control System Quality Service Monitoring	Monitorare i livelli di qualità dei servizi e la soddisfazione dell'utenza attraverso rilevazione di parametri di servizio e interviste ai passeggeri	Passeggeri ed altri utenti aeroportuali
Canali di comunicazione online bidirezionali	Piattaforma web e mobile e presenza su social network	Tutti gli stakeholder
Gestione feedback e redami	Sistema di raccolta di suggerimenti e reclami come risorsa per il miglioramento Continuo	Passeggeri ed altri utenti aeroportuali
Programma di Cooperazione con le Comunità Limitrofe	Sollecitazione, raccolta, valutazione e finanziamento di progetti "sociali" proposti da operatori non profit della comunità limitrofa	Comunità Limitrofe

L'assetto societario

Key Figures

La Rete Aeroportuale

Il contesto e i nostri valori

Mission aziendale

Mappa degli stakeholder

Modello organizzativo

# Modello organizzativo

## Modello di organizzazione

GE.S.A.C. ha adottato inizialmente con delibera del Consiglio di Amministrazione dell'8 luglio 2011 un Modello di Organizzazione Gestione e Controllo (MOG), ai sensi del D.Lgs. 231/2001, volto a promuovere, valorizzare e rafforzare la cultura etica al fine di perseguire l'azione di prevenzione dei reati previsti dal suddetto decreto commessi nell'interesse o a vantaggio della Società. Il Modello ha subito nel tempo successive modifiche necessarie in conseguenza di variazioni organizzative o novità legislative e, da ultimo, la Società ha intrapreso un percorso di aggiornamento rispetto alle novità normative introdotte dal D.Lgs. 75/2020, dal D.Lgs. 184/2021, dal D.Lgs. 195/2021, dalla L. 238/2021 e dal D.L. 13/2022 che hanno arricchito e revisionato il novero dei reati presupposto per la responsabilità amministrativa degli enti.

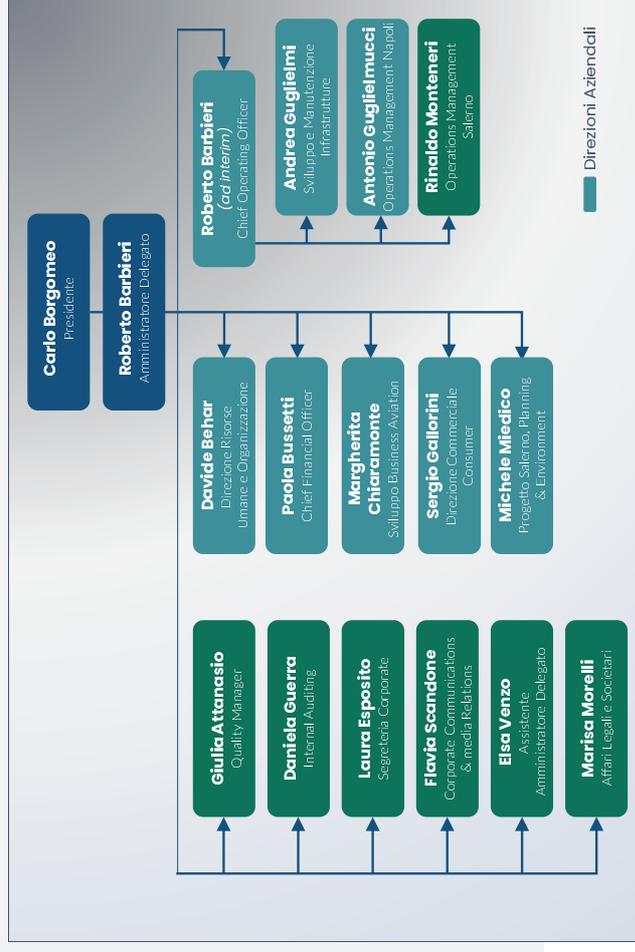
Tale attività è stata effettuata dal un Gruppo di lavoro Interno (Internal Auditing, Affari Legali e Societari e HR e Organizzazione) con il supporto di Deloitte Risk Advisory S.r.l., sulla base delle best practices esistenti e, in particolare, delle nuove «Linee guida per la costruzione dei modelli di organizzazione, gestione e controllo ai sensi del decreto legislativo 8 giugno 2001, n. 231», emanate lo scorso giugno da Confindustria. Sulla corretta applicazione del modello vigila un Organismo di Vigilanza esterno e indipendente, che si riunisce periodicamente e fornisce linee di indirizzo al management.

Il MOG adottato da GE.S.A.C., di piena conformità alle previsioni del D. Lgs. 231/01 innervato sul pieno e rigoroso rispetto delle disposizioni del D. Lgs. 231/2001 e delle leggi che lo stesso interceda, deve essere illuminato sin dal primo contatto rilevante con il personale in organico e con tutti coloro che dall'esterno entrano in rapporto giuridico con la Società, il quanto il rispetto del Modello in GE.S.A.C. assurge al rango di primario valore aziendale. Sulla corretta applicazione del Modello vigila un Organismo di Vigilanza (composto da n.2 membri esterni, di cui uno con funzioni di Presidente e un membro interno).

## Struttura organizzativa

Il modello con cui GE.S.A.C. ha strutturato la sua organizzazione secondo un nuovo modello prevede che i due aeroporti siano definiti come due unità produttive indipendenti, con gestioni operative separate. Allo stesso tempo alcune attività sono state centralizzate in una stessa direzione aziendale:

- L'Aeroporto di Napoli è certificato secondo la normativa EASA, per cui sono nominate le funzioni di Accountable Manager, Safety & Compliance Manager, Responsabile Area di Movimento, Responsabile Manutenzione, Responsabile Progettazione, Training Manager, Terminal Manager e Security Manager.
- L'aeroporto di Salerno è certificato secondo la normativa ENAC, che prevede la nomina delle funzioni di Accountable Manager, Safety Manager, PH Progettazione, PH Manutenzione, PH Terminal, Security Manager.
- Le direzioni che operano in maniera centralizzata sono: Direzione Finance & Administration, Direzione Risorse Umane, Direzione Pianificazione, Ambiente e Progetto Salerno, Direzione Commerciale e Direzione Aviation.



# Approccio etico

## Anticorruzione, codice etico e legalità

*Il ruolo di fornitore di un servizio di pubblica utilità impone a GE.S.A.C. di svolgere ogni attività in maniera efficace ed efficiente assicurando legalità e trasparenza nella conduzione del business.*

### Il Codice etico

GE.S.A.C. ha ritenuto necessario adottare un Codice Etico – parallelamente al Modello 231 - in cui viene individuata una gamma di regole comportamentali essenziali. La principale funzione del Codice Etico è di perseguire l'azione di prevenzione e contrasto della commissione dei reati compiuti o tentati nell'interesse e/o a vantaggio della Società di cui al D. Lgs.231/01. In altri termini esso rappresenta le linee guida e i principi direttivi che devono ispirare i comportamenti di tutte le risorse della Società. È il principale strumento di diffusione e rispetto della cultura etica all'interno di GE.S.A.C. da parte del Consiglio di Amministrazione, del Collegio Sindacale, delle direzioni, dipendenti e consulenti e chiunque instauri con GE.S.A.C. un rapporto di fornitura o di subconcessione, nel rispetto della correttezza, lealtà, integrità, trasparenza e condivisione dei valori indicati nel Codice. Eventuali segnalazioni di violazioni del Codice per casi di misconduct comportamentale sono analizzate e valutate dall'Organismo di Vigilanza, mentre le segnalazioni relative alle violazioni di principi in materia di conflitto di interesse sono di competenza del Comitato Etico (composto dal Presidente del CdA, dal Responsabile Affari Legali e Societari e dal Responsabile Internal Auditing).

### Politica per la catena di fornitura responsabile

Nel 2018 GE.S.A.C. ha adottato e diffuso la propria politica per la catena di fornitura responsabile, attraverso cui l'azienda si impegna a selezionare e premiare i propri Fornitori e Partner in base alla loro capacità di contribuire al perseguimento degli obiettivi di performance economica, sociale ed ambientale dell'azienda. L'obiettivo per il 2022 è stato quello di declinare tali impegni a livello operativo con lo sviluppo di una metodologia per l'integrazione negli acquisti di criteri di sostenibilità specifici per i diversi settori merceologici di approvvigionamento, da inserire nei bandi di gara e nel sistema di vendor rating.

La Società



Strategia di Sostenibilità



Crescita sostenibile



Gestire la ripresa del traffico



Gli aeroporti di Napoli e Salerno



Responsabilità di Governance



### Acquisti responsabili

GE.S.A.C., quale concessionaria per la gestione dell'Aeroporto internazionale di Napoli e in virtù dei diritti speciali/esclusivi derivanti, è soggetta al Codice degli appalti pubblici e concessioni di Lavori, Servizi e Forniture (D.Lgs. 50/2016, titolo VI, capo I, disciplina dei "settori speciali") per gli appalti di importo superiore alle soglie comunitarie, applica, ai sensi dell'articolo 36, comma 8 del D.Lgs. 50/2016, il proprio Regolamento per la stipula di contratti di lavori, servizi e forniture sotto soglia comunitaria. Per la qualificazione degli esecutori di lavori in ambito aeroportuale e l'affidamento di servizi di ingegneria di importo inferiore alla soglia comunitaria, GE.S.A.C. ha istituito un Albo fornitori e un sistema di qualificazione volto a garantire qualità, economicità e sostenibilità degli affidamenti. I principali requisiti di sostenibilità sono l'adesione al Protocollo di legalità sottoscritto da GE.S.A.C. con la Prefettura di Napoli, l'adempimento degli obblighi di sicurezza ai sensi del D.Lgs. 81/2008 e s.m.i., e il possesso di certificazioni ambientali.

### Protocollo di legalità

È stato firmato il "Protocollo d'Intesa ai fini della prevenzione dei tentativi di infiltrazione della criminalità organizzata nei lavori di potenziamento dell'Aeroporto di Salerno "Costa d'Amalfi" tra la GE.S.A.C. e la Prefettura di Salerno.

Il protocollo, che irrobustisce l'attività di monitoraggio delle ditte aggiudicatrici dei lavori e verifica delle anomalie nell'esecuzione delle opere, consentirà di favorire la più ampia libertà di impresa e di concorrenza nella realizzazione dei lavori, il cui primo intervento di ampliamento consisterà nell'allungamento della pista e nella riqualificazione delle infrastrutture di volo. Il protocollo assicurerà pertanto lo svolgimento in trasparenza delle attività di ampliamento dell'aeroporto di Salerno.

L'assetto societario

Key Figures

La Rete Aeroportuale

Il contesto e i nostri valori

Mission aziendale

Mapa degli stakeholder

Modello organizzativo

# Certificazioni Eccellenza operativa e sostenibilità

## EASA | Certificato di Aeroporto

GE.S.A.C. ha ottenuto già dal 2016 il Certificato di Aeroporto ai sensi del Regolamento Europeo n. 139/2014, tra i primi 5 in Italia. Il Certificato attesta che l'organizzazione della società di gestione dell'Aeroporto di Napoli, le procedure delle operazioni a terra, le infrastrutture e gli impianti aeroportuali rispondono ai requisiti del Regolamento comunitario. Questa certificazione conferma la sicurezza delle operazioni a terra, a garanzia degli operatori aeronautici e dei passeggeri. Inoltre, nel 2019 l'Aeroporto di Napoli è stato il primo scalo in Italia ad essere sottoposto ad audit da parte dell'EASA.

## Sistema Integrato di Gestione Qualità, Sicurezza, Ambiente e Energia

GE.S.A.C. si avvale di un Sistema integrato di Gestione Qualità, Sicurezza, Ambiente ed Energia a garanzia di un maggior presidio dei singoli sistemi e del miglioramento continuo. Tale integrazione è declinata mediante l'adozione del Manuale del Sistema di Gestione Integrato ed è attestata dal conseguimento e dal mantenimento delle seguenti certificazioni: **Ambiente** (ISO 14001:2015), **Energia** (ISO 50001:2018), **Qualità** (ISO 9001:2015), **Sicurezza e Salute** (ISO 45001:2018). Il sistema integrato ha come riferimento la «Politica per la Qualità, La Sicurezza, L'Ambiente e l'Energia» che definisce l'impegno della Società per il miglioramento continuo.

## ACI | Airport Health Accreditation

L'Aeroporto di Napoli è stato insignito della Airport Health Accreditation (AHA) rilasciata da Airports Council International (ACI World) e da ACI Europe.

Il titolo riconosce l'impegno nell'aver correttamente attuato misure e procedure a tutela della salute e della sicurezza in conformità con le raccomandazioni, i protocolli e le linee guida di:

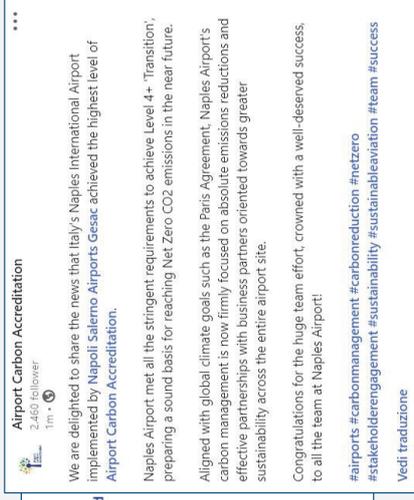
- > ACI EUROPE, Healthy Passenger Experience
- > EASA, European Union Aviation Safety Agency
- > ECDC, Aviation Health Safety Protocol
- > ICAO, Council Aviation Recovery Task Force

## ACA | Airport Carbon Accreditation

La sostenibilità dell'aeroporto, la tutela ambientale e l'attenzione al territorio costituiscono, insieme alla qualità dei servizi e alla sicurezza, una priorità per GE.S.A.C.

In tale ambito GE.S.A.C. si fa promotrice per il coinvolgimento degli stakeholder in attività e iniziative volte a consolidare l'impegno e l'attenzione su tali tematiche. Proprio in considerazione delle azioni attuate per la lotta ai cambiamenti climatici l'Aeroporto di Napoli nel 2022 ha ottenuto il livello 4+ **Transition** del Programma Airport Carbon Accreditation di ACI Europe.

Già dal 2018, l'Aeroporto di Napoli ha ottenuto il livello 3+ **Neutrality**, che attesta la neutralità dello scalo per le emissioni di CO<sub>2</sub>. L'ulteriore livello 4+ **Transition** è stato introdotto nel 2020 per adeguare il programma ACA agli obiettivi di Parigi sul clima, in funzione degli impegni presi per la **Net Zero Carbon Emission**.





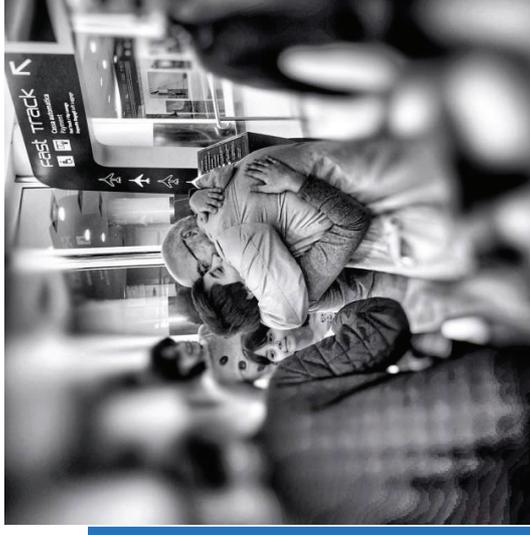
# 02

NAIAPOLI  
SAIALERNO  
AIRPORTS  
GESAC

## LA STRATEGIA DI SOSTENIBILITÀ

*Lo scenario di riferimento e il programma di sostenibilità dell'Aeroporto*

- Lo scenario di riferimento
- La sostenibilità del trasporto aereo
- Le principali sfide per il settore del trasporto aereo
- Le principali sfide per GE.S.A.C.
- Linee guida strategiche e Materiality Matrix
- Il Piano Strategico di Sostenibilità
- Il contributo dell'Aeroporto di Napoli sugli SDG
- **Highlights** – Le principali iniziative ESG del 2022



# Lo scenario di riferimento

## Gestire la ripresa del traffico in modo sostenibile

### L'impianto strategico

La strategia di GES/A.C. è stata improntata da sempre ad un approccio di **sostenibilità integrata economico-competitiva, sociale ed ambientale**, che si è tradotta nel raggiungimento di livelli di eccellenza nella gestione aeroportuale.

Nel corso degli anni, infatti, gli sforzi sono stati concentrati nel raggiungere il massimo sviluppo del traffico, intercettando il turismo internazionale e stimolando la domanda latente della catchment area, e nel garantire un completo soddisfacimento dei bisogni e delle aspettative dei passeggeri e di tutti gli utenti aeroportuali e nella salvaguardia della loro sicurezza.

L'impianto strategico ha prodotto risultati al di sopra delle aspettative, tra cui:

- > promozione e valorizzazione del territorio come destinazione turistica;
- > contributo allo sviluppo socio-economico della regione e *community engagement*, attraverso una gestione efficace ed efficiente che ha garantito redditività per gli azionisti e generato valore per il territorio;
- > qualità ed eccellenza dell'esperienza del passeggero: l'offerta di servizi ha raggiunto i massimi livelli qualitativi, volti a incontrare e superare le aspettative del passeggero;
- > raggiungimento dei massimi livelli di sicurezza in tutti i processi aeroportuali, riduzione degli eventi incidentali e salvaguardia della salute e della sicurezza dei passeggeri e di tutti gli utenti dell'aeroporto;
- > tutela e rispetto dell'ambiente, grazie ad uno sviluppo sostenibile e integrato con il territorio, insieme alla riduzione dei consumi energetici, delle emissioni climalteranti e dell'impatto delle attività aeroportuali sull'ambiente;
- > valorizzazione e coinvolgimento delle persone impegnate nelle attività aeroportuali.

### L'evoluzione dello scenario

La pandemia da Covid-19 ha determinato gravissimi effetti sull'andamento gestionale dell'azienda a causa della drastica contrazione dei volumi di traffico. Infatti, anche durante i primi mesi del 2022, lo scalo di Napoli, come gli altri principali aeroporti italiani, ha continuato a registrare un'importante flessione dei volumi di traffico rispetto al 2019.

Le azioni poste in essere nei primi tre mesi del 2022 sono state orientate soprattutto a tutelare la salute di passeggeri e operatori, adeguare la struttura operativa per minimizzare gli impatti economici negativi, salvaguardare l'occupazione e preservare la continuità aziendale e la tenuta finanziaria nel medio periodo.

A partire da aprile 2022 si è registrata una **fortissima ripresa del traffico aereo**, in Italia e in Europa e gli aeroporti sono stati chiamati a fronteggiare flussi di passeggeri paragonabili a quelli del 2019, in anticipo di due anni rispetto alle previsioni: l'intero settore, soprattutto in Europa, meno in Italia grazie all'utilizzo degli ammortizzatori sociali, si sono trovati a dover fronteggiare una vera emergenza operativa, anche a causa della mancanza di personale, registrando ritardi e cancellazioni in tutta la stagione estiva.

Inoltre, l'intero settore dell'aviazione, come altri comparti industriali, è impegnato nella difficile sfida della decarbonizzazione delle attività e della gestione dell'emergenza energetica.

L'aeroporto di Salerno invece è stato chiuso al traffico per l'avvio dei lavori di ampliamento e potenziamento dello scalo. Infatti, GES/A.C., nonostante la volatilità della ripresa del traffico, ha confermato il proprio commitment e la forte valenza strategica del percorso di sviluppo dell'Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi, avviando i lavori di potenziamento dello scalo. La realizzazione di questo importante progetto infrastrutturale rappresenta un volano per l'economia del territorio grazie alle ampie ricadute che si prevedono sull'intero tessuto produttivo della regione.



# L'impatto del settore sugli SDG

La sostenibilità del trasporto aereo passa necessariamente per la decarbonizzazione del settore

Scenario di riferimento

Sostenibilità del settore

Sfide per il settore

Sfide per GE.S.A.C.

Materiality Matrix

Piano Strategico di Sostenibilità

Il contributo dell'Aeroporto



- Il settore del trasporto aereo risulta di maggiore rilevanza per gli SDGs connessi alla **crescita economica** (8,9,11), oltre a quelli legati agli **impatti ambientali** (13)
- In ogni caso, risulta significativo anche il contributo verso altri ambiti, riferiti a temi di disparità sociale, interconnessione culturale e salute, confermando un ruolo abilitante del trasporto aereo rispetto ad altri settori industriali.
- La **decarbonizzazione del trasporto aereo** è un obiettivo vitale per il settore, è però indispensabile definire un percorso razionale e concretamente realizzabile di decarbonizzazione. Il raggiungimento della sostenibilità economica, ambientale e sociale di questo percorso è indispensabile per renderlo credibile.

NOTA - In grigio gli impatti «indiretti»  
Fonte: Politecnico di Milano - La sostenibilità nel comparto del trasporto aereo



# La sostenibilità del trasporto aereo

Il trasporto aereo è catalizzatore della prosperità economica, della sicurezza occupazionale e del turismo

## Il ruolo abilitante del trasporto aereo rispetto ad altri settori industriali

### sostiene lo del settore turistico

il business aeroportuale stimola e produce valore per la filiera del turismo attraverso lo sviluppo del network e la promozione della destinazione.

### promuove lo sviluppo di reti economiche

la catena di fornitura degli aeroporti è composta in prevalenza da aziende che operano in Italia e nella Regione, contribuendo allo sviluppo economico

### favorisce lo sviluppo del commercio

a livello globale l'aviazione favorisce il commercio verso i paesi che necessitano di sostegno economico e di integrazione politica nella comunità mondiale

### crea supporto all'occupazione

la crescita del traffico passeggeri e del numero di destinazioni e quindi del grado di connettività ha un impatto occupazionale diretto significativo

### incoraggia investimenti ed innovazione

ogni investimento realizzato nel trasporto aereo in Italia ha un effetto moltiplicatore sull'economia e genera benefici per l'intero settore e per l'indotto, oltre a dare un impulso all'innovazione dei trasporti

### migliora il tenore di vita delle persone

favorendo commercio internazionale, turismo, investimenti, aggregazioni industriali ed economie di scala, sviluppo della produttività e del capitale umano

### favorisce l'integrazione culturale e sociale

grazie all'aumento della connettività, ossia la capacità di una rete di spostare passeggeri e merci con il minimo dei transiti

### allevia la povertà

il trasporto aereo è un settore strategico per lo sviluppo dei Paesi, essendo un driver di crescita del PIL, diretto, indiretto

*Il settore trasporto aereo è strategico per lo sviluppo del paese e fortemente orientato alla sostenibilità*



### IMPATTO AMBIENTALE

I trasporti rappresentano il **24,6%** delle emissioni di gas serra nell'UE-27. Di questi, l'intero settore del trasporto aereo contribuisce solo per il **13,2%**. In particolare, gli scali aeroportuali contribuiscono solo per il **5%** delle emissioni totali del settore aereo in Italia.

13,2%

### EMISSIONI

Gli aeroporti svolgono un ruolo centrale nel promuovere azioni sostenibili da parte degli altri soggetti che operano e gravitano attorno al comparto. I consistenti interventi in corso e pianificati dai gestori aeroportuali consentiranno di abbattere oltre **58 mila tonnellate** di CO<sub>2</sub> all'anno.

58 mila

### MATURITÀ DIGITALE

Gli scali italiani godono di un livello medio-alto di digitalizzazione: sui servizi forniti al passeggero per garantire una migliore esperienza di viaggio la percentuale di aeroporti con maturità digitale oltre il livello medio è pari al **38%**.

38%

### LA RIPRESA PASSA DAGLI AEROPORTI

Per il **90%** degli italiani, dopo i 2 anni di emergenza Covid, il sistema aeroportuale è essenziale per la crescita dell'economia, del turismo e dell'occupazione.

90%

### IMPATTO OCCUPAZIONALE

il settore del trasporto aereo vale il **3,4%** del PIL e impiega **750 mila** lavoratori, dei quali 200 mila diretti, pari al 32% dell'occupazione totale del Paese.

3,4%

## Le «barriere» per una effettiva decarbonizzazione del settore nel breve periodo

### BASSO LIVELLO DI MATURITÀ TECNOLOGICA

Molte soluzioni tecnologiche che potrebbero supportare questa transizione, sono ancora ad un livello di maturità poco avanzato.

### ELEVATI TEMPI DI SVILUPPO

Sono necessari diversi anni affinché le soluzioni di decarbonizzazione diventino effettive. Al momento sono pochi gli impianti produttivi in attività, per creare un nuovo impianto di produzione SAF sono necessari alcuni anni.

### INTERNAZIONALITÀ

Il 60% delle emissioni del trasporto aereo deriva da voli internazionali. Risulta pertanto difficile rendere progetti e misure nazionali efficaci su di uno spettro più ampio.

### COMPETITIVITÀ

Gli ingenti costi per la decarbonizzazione potrebbero potenzialmente riflettersi nelle fares, in decrescita negli ultimi anni, rischiando di comprimere la domanda e penalizzare la competitività.

Fonte: Assaeroporti 2022

# Le principali sfide per il settore

Rilanciare la connettività e sostenere la ripresa del traffico

## Le sfide del settore del trasporto aereo

L'intero settore del trasporto aereo, ivi compresi gli aeroporti, è chiamato a dare risposte alle seguenti cinque tematiche:

### La sfida ambientale e la sostenibilità

La capacità di resilienza delle strategie di sviluppo a fronte di scenari futuri volatili e complessi

La piena integrazione funzionale con il territorio e le reti di trasporto per una maggiore intermodalità

L'evoluzione tecnologica con l'accelerazione dei processi di digitalizzazione

L'impatto dei cambiamenti climatici

La Società



Strategie di Sostenibilità



Crescita sostenibile



Gestire la ripresa del traffico



Gli aeroporti di Napoli e Salerno



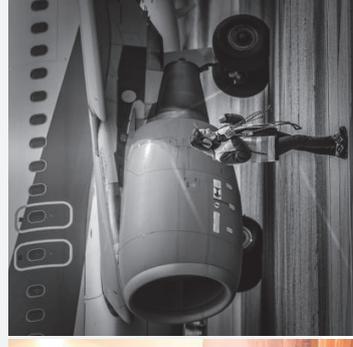
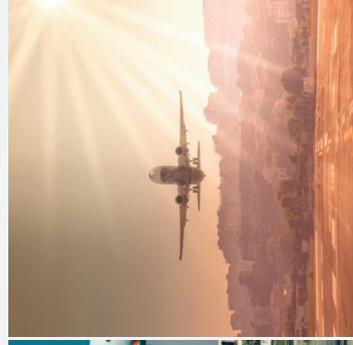
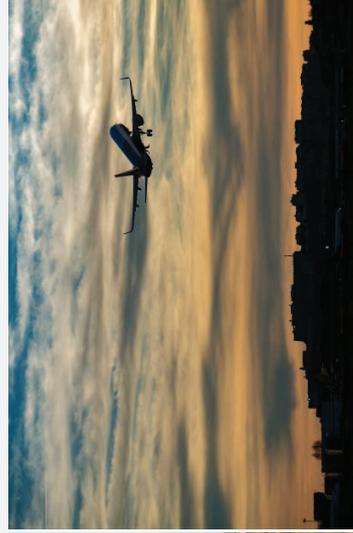
Responsabilità di Governance



## La decarbonizzazione del trasporto aereo

Anche se il settore del trasporto aereo pesa circa il **2,5% delle emissioni a livello globale**, la decarbonizzazione del trasporto aereo è un obiettivo vitale per il futuro dell'intero settore alla luce dei target normativi europei. Tuttavia, per il trasporto aereo non sono ancor stati definiti obiettivi specifici da parte dell'Unione Europea e l'applicazione delle attuali normative europee in ambito decarbonizzazione non sono di semplice implementazione. Le emissioni derivanti dall'industria del trasporto aereo sono infatti classificate come *hard-to-abate* in questo ci sono delle evidenti limitazioni di tipo tecnico e di particolare rilevanza per gli attori coinvolti che rendono difficile la trasformazione del settore stesso, tra cui la continua crescita della domanda del trasporto aereo, opzioni di decarbonizzazione ridotte e non «mature» e costi elevati. È quindi fondamentale definire un percorso razionale e concretamente realizzabile di decarbonizzazione al fine di non destabilizzare l'intero settore industriale ed i settori economici ad esso correlati. È importante supportare tutti gli operatori aeroportuali nel processo di decarbonizzazione e focalizzarsi su poche attività strategiche, tra cui:

- > decarbonizzare l'approvvigionamento energetico;
- > incrementare l'indipendenza energetica;
- > introdurre soluzioni di trasporto che sfruttino carburanti e sistemi di propulsione alternativi;
- > efficientare le infrastrutture aeroportuali;
- > continuare a ricorrere a misure di compensazione della CO<sub>2</sub>, se necessario.





# Le principali sfide per GE.S.A.C.

Rilanciare la connettività, sostenere e gestire la ripresa del traffico



## Il trasporto aereo, un settore in ripresa

La pandemia ha colpito duramente il sistema aeroportuale italiano e il traffico aereo ha registrato una contrazione senza precedenti. Il sistema aeroportuale italiano ha chiuso il 2021 con perdite comprese tra l'1,3 e l'1,4 miliardi di euro. Tuttavia, la ripresa del traffico passeggeri negli scali europei è maggiore rispetto alle previsioni di settore elaborate ad inizio anni e il pieno recupero post-COVID, atteso per il 2024, è stato già quasi raggiunto.



## Variabilità dei livelli di traffico

Superata la fase acuta della pandemia è stato necessario affrontare una complessa fase di transizione; nel corso della pandemia si sono registrati diversi livelli di traffico, che sono coincisi con l'evoluzione del numero di casi e con nuove ondate o varianti del virus, in quanto i paesi hanno reagito con misure che hanno limitato la mobilità.



## Adeguare la capacità aeroportuale ai volumi di traffico

Il comparto aereo storicamente ha evidenziato una significativa capacità di resilienza, riassorbendo in tempi contenuti gli shock e mostrando un ritmo sostenuto di crescita nelle fasi successive. L'improvvisa ripresa del traffico aereo in Europa ha quindi fortemente rilanciato il tema del *capacity crunch* negli aeroporti che si trovano oggi a dover adeguare la capacità aeroportuale ai nuovi volumi di traffico raggiunti.



## La ripresa degli investimenti

È necessario riattivare tempestivamente gli interventi infrastrutturali sospesi durante la pandemia, cogliendo la sfida della sostenibilità. Gli Aeroporti inoltre dovranno pensare ad un nuovo modello di Terminal progettato sulla base delle nuove misure di distanza interpersonale, delle esigenze di sanificazione e dei nuovi standard di sicurezza.





# Le principali sfide per GE.S.A.C.

La tenuta economica e sociale del sistema aeroportuale



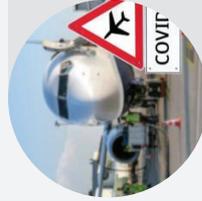
## Gestire la crisi energetica e decarbonizzazione del settore

Il settore aeroportuale è impegnato nella difficile transizione verso la decarbonizzazione delle attività aeroportuali e nella gestione della crisi energetica che ha fortissime ripercussioni sia sui costi sia sull'operatività dello scalo.



## Garantire la piena funzionalità dello scalo

La ripresa del settore, superiore alle attese, ha messo l'intero settore del trasporto aereo a dura prova in tutta Europa: l'impennata della domanda, da marzo in poi, ha colto impreparati molte compagnie aeree e gli stessi aeroporti, sprovvisti di personale, venuto a mancare nei due anni di pandemia. Inoltre, il settore è stato interessato durante l'estate a numerosi scioperi che hanno causato ritardi e cancellazioni.



## Esposizione dell'intera filiera del trasporto aereo alla crisi

Nonostante la forte ripresa del traffico rispetto alle previsioni, molti parametri sono mutati: il traffico business è diminuito, quello turistico è aumentato e in generale si registra una notevole volatilità. La rigidità della struttura dei costi si traduce in un impatto significativo sulla sostenibilità della gestione operativa. I gestori aeroportuali devono sostenere costi di struttura incompressibili, pari al 60%-80% degli oneri totali.



## Salvaguardia posti di lavoro e ricerca nuove professionalità

L'Aeroporto di Napoli genera 20.000 posti di lavoro: di questi, il 5% sono dipendenti della Società di Gestione, il restante è legato all'indotto non solo aeroportuale.



GE.S.A.C. ha intrapreso numero iniziative per la riduzione dei gas climalteranti, tra cui la produzione di energia con impianti fotovoltaici, l'evoluzione della flotta aziendale con mezzi elettrici e la progettazione e l'implementazione di nuove procedure di decollo per la riduzione dei tempi volo.

Con l'esplosione del traffico aereo low cost, caratterizzato da turnaround estremamente veloci per garantire la massima operatività degli aeromobili, l'interdipendenza tra gli aeroporti europei è diventato un aspetto critico. I ritardi accumulati sullo scalo di origine possono avere, infatti, pesanti ripercussioni sullo scalo di destinazione. Risulta pertanto necessario adottare soluzioni dinamiche ed innovative a sostegno dell'operativo.

Sono state messe in campo incisive azioni per il contenimento dei costi. Al generale risparmio dei costi hanno contribuito anche le azioni di ridimensionamento degli utilizzi delle aree e degli impianti. Sono stati posticipati il più possibile gli investimenti mantenendo quelli relativi alla sicurezza, alla manutenzione e alla compliance normativa, oltre agli interventi di sviluppo dell'Aeroporto di Salerno.

GE.S.A.C. mette in campo tutti gli strumenti necessari per tutelare l'occupazione e portare avanti dei progetti di reskilling, dove necessario. In particolare, GE.S.A.C. applica la salvaguardia sociale per tutti gli appalti in aeroporto, nei contratti ad alta intensità di manodopera e nei contratti attivi.



# Le principali sfide per GE.S.A.C.

Un approccio coordinato per garantire la ripresa a breve termine



## Creazione di valore condiviso

In un'ottica di integrazione tra business e sostenibilità, gli stakeholder chiedono un rinnovamento dei modelli di business delle aziende, finalizzati alla creazione di valore condiviso. È necessario massimizzare il valore aggiunto che gli aeroporti generano per la società, generando crescente connettività aerea a beneficio del territorio servito.



## Coinvolgimento degli stakeholder

È necessario incrementare il coinvolgimento e il coordinamento di tutti gli operatori aeroportuali che insieme a GE.S.A.C. operano per garantire servizi efficienti e puntuali, coinvolgendo direttamente anche le comunità e gli altri stakeholder.



## Gestione della complessità aeroportuale

L'alto numero di passeggeri in transito, la complessità delle operazioni aeroportuali e il poco tempo a disposizione per il loro completamente richiedono una gestione coordinata e sincronizzata per fare in modo che l'esperienza dei viaggiatori in aeroporto sia vissuta con piacere.



## La tenuta del sistema qualità, sicurezza e ambiente

L'infrastruttura aeroportuale comporta alcuni impatti ambientali che, se non gestiti opportunamente, possono compromettere la qualità dell'ambiente circostante e incidere sul benessere delle persone che vivono nei pressi della sede aeroportuale.

GE.S.A.C. continua a sostenere programmi di *destination marketing* in collaborazione con Enti pubblici e soggetti privati della filiera del turismo per attrarre visitatori e favorire flussi turistici tutto l'anno.

GE.S.A.C. continua a sviluppare strategie di *destination marketing* e piani condivisi con gli Enti Locali per lo sviluppo del Turismo, volti a favorire la ripresa del traffico. Allo stesso tempo coinvolge costantemente tutti gli stakeholder per accelerare i processi operativi. La Società di Gestione dovrà assumere sempre di più il ruolo di «*orchestrator*» in modo da governare meglio il sistema aeroportuale per elevare ancor più l'esperienza del passeggero puntando su cinque punti fondamentali: coordinamento, collaborazione, condivisione, comunicazione e convergenza.

GE.S.A.C. opera secondo un approccio di Total Quality Management, basato sul principio del miglioramento continuo dei servizi. L'azienda monitora molti indicatori, raccogliendo dati e informazioni sia direttamente dai passeggeri, sia attraverso rilevazioni automatiche. Sulla base di tali dati individua soluzioni per migliorare l'esperienza delle persone che transitano in aeroporto.

GE.S.A.C. opera secondo un Sistema di Gestione Ambientale certificato in conformità allo standard UNI EN ISO 14001 e si è dotata di un Sistema di Gestione dell'Energia certificato in conformità allo standard UNI EN ISO 50001. Tali sistemi di gestione definiscono regole, procedure e soluzioni organizzative volte al miglioramento continuo degli impatti delle attività aeroportuali sull'ambiente.



# Le principali sfide per GE.S.A.C.

Garantire la sicurezza e la sostenibilità dell'ecosistema dell'aviazione



## Garantire la crescita sostenibile

La rapida ripresa del traffico determina una maggiore pressione ambientale nelle aree limitrofe dell'aeroporto, soprattutto in termini di rumore ed emissioni. Risulta quindi necessario implementare tutte le azioni di mitigazione già definite.



## Cambiamenti climatici e risorse naturali

L'aumento della temperatura globale, l'inquinamento e la depauperazione delle risorse naturali sono temi su cui imprese e organizzazioni sono chiamate a valutare i possibili rischi e le opportunità collegate al proprio business, tenendo conto delle evoluzioni del contesto nazionale e internazionale.



## Incontrare le aspettative della comunità locale

La comunità che vive nei pressi della sede aeroportuale ha la legittima aspettativa di non peggiorare la propria qualità di vita per via della presenza dello scalo.



## Azzerare i rischi di Security e Safety

L'aeroporto è un luogo in cui transitano moltissime persone e in cui si trovano beni di grande valore. Per questo va preservato dalla possibilità che si verifichino atti di interferenza illecita (sicurezza come "security") e incidenti a danno di persone o cose (sicurezza come "safety").

GE.S.A.C. è costantemente impegnata, insieme a tutti i principali stakeholder come ENAC, ENAV e gli Enti Territoriali, ad individuare soluzioni tecniche ed operative per il contenimento dell'impatto acustico.

Sono state studiate nuove procedure di volo per l'ottimizzazione del profilo di salita iniziale che consentono una riduzione del 30% della popolazione esposta ed una riduzione di undicimila tonnellate di CO<sub>2</sub> considerando i volumi di traffico del 2019.

GE.S.A.C. ha in programma investimenti per la riduzione gli impatti ambientali diretti, neutralizzazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e sistemi di gestione ambiente ed energia certificati secondo gli standard Internazionali ISO14001 e ISO50001. Inoltre, GE.S.A.C. cerca di incentivare un sempre maggiore coinvolgimento dei business partner nell'adozione di misure volte a mitigare gli impatti ambientali.

GE.S.A.C. sostiene progetti sociali, educativi, ambientali e di riqualificazione delle aree confinanti con l'aeroporto sviluppati da enti, associazioni, scuole operanti sul territorio. L'obiettivo è migliorare la qualità della vita della popolazione che risiede nei pressi dell'aeroporto, attraverso un'attività di analisi e di dialogo costante.

La sicurezza dell'Aeroporto di Napoli è gestita nell'ambito di un sistema integrato HSSE (Health, Safety, Security, Environment), che si applica a tutte le attività e ai soggetti che transitano in aeroporto ed è finalizzato a ridurre i rischi ad un livello accettabile. GE.S.A.C. utilizza le più moderne tecniche di «screening» e favorisce il coinvolgimento di tutti gli attori operanti in aeroporto, al fine di identificare in modo rapido, preciso ed affidabile le minacce per il sistema aeroportuale.

# La strategia di lungo periodo

Sostenibilità come driver di sviluppo del valore del business

Sulla base della ripresa del mercato aereo italiano, del potenziale turistico della Campania e dei bisogni dei passeggeri e del territorio, GE.S.A.C. ha adottato precise linee di indirizzo strategico di lungo periodo

Scenario di riferimento

Sostenibilità del settore

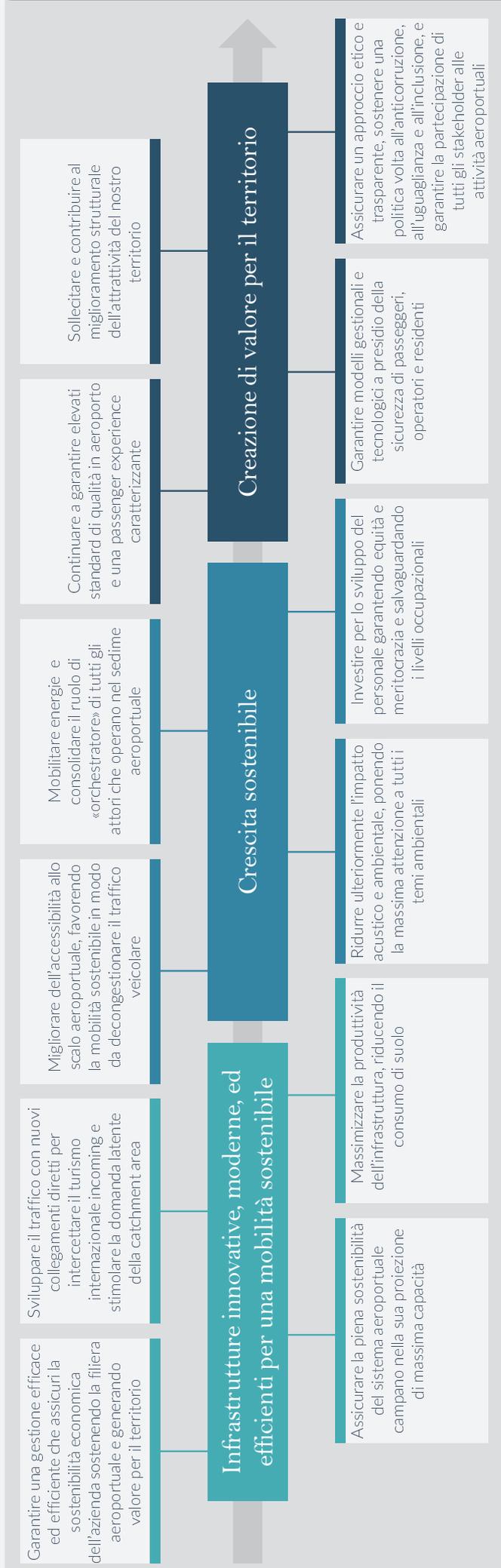
Sfide per il settore

Sfide per GE.S.A.C.

Materiality Matrix

Piano Strategico di Sostenibilità

Il contributo dell'Aeroporto



# Le linee guida strategiche

## Materiality Matrix

### Analisi di materialità

GE.S.A.C. ha condotto un'analisi di materialità al fine di rilevare quali sono gli aspetti di sostenibilità economica, sociale e ambientale più rilevanti per la Società di Gestione e per i suoi stakeholder principali. L'analisi di materialità, aggiornata al 2022 attraverso il coinvolgimento del top management di GE.S.A.C., ha permesso di far emergere con chiarezza le relazioni tra gli interessi aziendali rispetto a quelli degli Stakeholder, mettendo in evidenza le aree di sostenibilità di mutuo interesse, su cui maggiormente deve focalizzarsi il contenuto del reporting e delle azioni strategiche da intraprendere. Per l'identificazione della lista di temi da considerare, è stato analizzato se tale aspetto produce impatti significativi dal punto di vista economico, sociale o ambientale o se può influenzare in maniera sostanziale le valutazioni o le decisioni degli stakeholder in merito all'azienda.

Gli **obiettivi** principali dell'analisi di materialità sono:

- > identificare i temi da includere nella rendicontazione non finanziaria;
- > definire le linee guida per la strategia di sostenibilità;
- > allineare gli obiettivi sociale ed ambientali di GE.S.A.C.;
- > rafforzare le relazioni con gli stakeholder, monitorando gli obiettivi comuni.

### I nostri temi materiali e la loro rilevanza interna ed esterna

Una volta identificati i temi oggetto di analisi, che il processo di mappatura effettuato nel 2022 ha portato all'individuazione di 35 temi materiali o issues, si è proceduto al raggruppamento dei principali, in modo da ridurre quest'ultimi in un elenco sufficientemente ristretto per essere oggetto di analisi. In questo modo sono stati definiti gli 11 pilastri di sostenibilità dell'Aeroporto di Napoli. Per l'elaborazione della Matrice di Materialità state coinvolte tutte funzioni aziendali nel processo di analisi.

La proposta di materiality matrix contempla **35 temi materiali** o issues, appartenenti a **11 pilastri strategici** di riferimento meglio specificati successivamente che rappresentano la strategia di medio e lungo periodo in tema di sostenibilità ambientale, sociale, economica e di governance.

La Società



Strategie di Sostenibilità



Crescita sostenibile



Gestire la ripresa del traffico



Gli aeroporti di Napoli e Salerno



Responsabilità di Governance



### Processo di identificazione dei temi materiali

Con riferimento ai criteri di valutazione identificati dagli standard GRI, la priorità dei temi materiali è stata determinata attraverso tre step.

#### Step 1 Mappatura

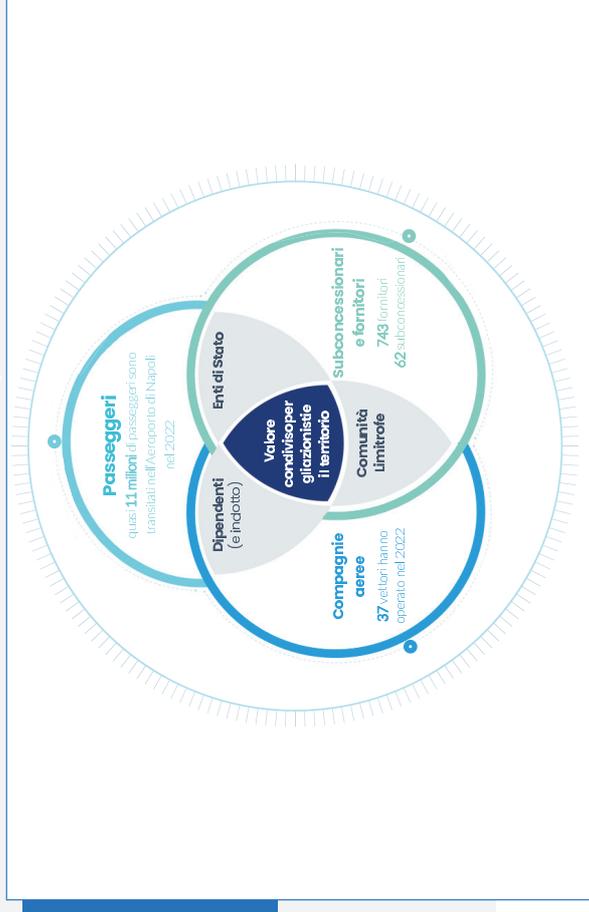
1. Analisi dei trend e standard internazionali
2. Analisi di scenario e benchmark di settore
3. Analisi dei media e *company reputation*
4. Identificazione degli elementi chiave di sostenibilità

#### Step 2 Definizione delle priorità

1. Mappatura degli stakeholder
2. Identificazione delle priorità degli stakeholder
3. Analisi degli impatti di ogni tema materiale sul business

#### Step 3 Validazione

1. Condivisione con gli stakeholder, gli azionisti e il Comitato di Direzione
2. Selezione finale dei temi materiali a seguito della revisione interna finale





# Materiality Matrix

## Risultati dell'analisi di materialità



La Società



Strategie di Sostenibilità



Crescita sostenibile



Gestire la ripresa del traffico



Gli aeroporti di Napoli e Salerno



Responsabilità di Governance



Scenario di riferimento

Sostenibilità del settore

Sfide per il settore

Sfide per GE.S.A.C.

Materiality Matrix

Piano Strategico di Sostenibilità

Il contributo dell'Aeroporto

Material Issue	GRI Standards/Topic	Interno / Esterno	Pagina
1. Uso efficiente e sostenibile delle risorse	GRI 306-2   GRI 303-3	Interno	46, 47
2. Azioni di contenimento dell'impatto acustico	GRI 413-2	Interno / Esterno	49, 50, 51, 52
3. Mitigazione degli impatti ambientali	GRI 302-1   GRI 305-12	Interno / Esterno	42, 43, 53, 54, 55
4. Transizione energetica	GRI 302-1   GRI 305-12	Interno	48
5. Decarbonizzazione attività aeroportuali	GRI 305-12	Interno / Esterno	55, 56
6. Ricerca carburanti sostenibili	GRI 305-12	Interno / Esterno	57, 59
7. Azioni di contrasto al cambiamento climatico	GRI 305-12	Interno / Esterno	61, 62
8. Protezione e ripristino del capitale naturale	GRI 304-2	Interno / Esterno	60, 61, 62, 63
9. Rigenerazione urbana e comunità limitrofe	GRI 304-2   GRI 413-2	Interno / Esterno	10, 11, 77, 80, 82
10. Sviluppo della Rete Aeroportuale Campana	GRI 201	Interno	77, 78, 79, 80, 81, 82
11. Infrastrutture a basso impatto edifici «green»	GRI 302-1	Interno	88, 89
12. Infrastrutture per una mobilità sostenibile	-	Interno / Esterno	96
13. Sviluppo della Mobilità Aerea Avanzata	GRI 416   GRI 417	Interno	90, 91, 92
14. Customer satisfaction e qualità dei servizi offerti	-	Interno	94
15. Digitalizzazione e sviluppo soluzioni innovative	-	Interno / Esterno	83, 88
16. Accessibilità delle strutture	GRI 201	Interno / Esterno	68, 69, 70, 71, 72
17. Sviluppo di un network sostenibile	-	Interno / Esterno	71, 72, 74
18. Valorizzare e aumentare il potenziale turistico	-	Interno / Esterno	56
19. Rinnovamento della flotta	GRI 404-1   GRI 403-9	Interno	101
20. Sicurezza nei luoghi di lavoro	GRI 2-7   GRI 401-1   GRI 404-1	Interno	97, 98, 101
21. Benessere, salute e sicurezza del lavoratore	GRI 403-9   GRI 416	Interno	84, 85, 86, 87
22. Sicurezza e funzionalità dello scalo	GRI 102   GRI 205   GRI 418-1	Interno / Esterno	19, 20, 102
23. Condizione etica e responsabile	GRI 418-1	Interno / Esterno	19, 20, 102
24. Catena di fornitura responsabile	GRI 404-1   GRI 418-1	Interno	19, 20, 97, 98, 102
25. Prevenzione della corruzione	GRI 2-7   GRI 404-1	Interno	97, 98, 99, 100
26. Sviluppo delle competenze	GRI 2-7   GRI 404-1	Interno	97, 99, 100
27. Strategia innovativa sui talenti	GRI 2-7   GRI 405-1   GRI 404-1	Interno / Esterno	98
28. Tutela della diversità, coesione e inclusione	GRI 201-1	Interno / Esterno	93
29. Misure di sostegno alla filiera aeroportuale	GRI 2-7   GRI 401-1	Interno / Esterno	97
30. Salvaguardia dei posti di lavoro	GRI 201-1	Interno / Esterno	73, 74, 75
31. Indotto economico	GRI 2-7   GRI 401-1	Interno / Esterno	73, 74, 75
32. Occupazione diretta	GRI 2-7   GRI 401-1	Interno / Esterno	73, 74, 75
33. Impatto sulla filiera del turismo	-	Interno / Esterno	73, 74, 75
34. Promozione del patrimonio artistico	-	Interno / Esterno	63
35. Responsabilità dell'ultimo miglio	-	Interno / Esterno	83

# Obiettivi ESG

Strategia e azioni messe in campo

## Roadmap di sostenibilità

Il Bilancio di Sostenibilità 2022 di GE.S.A.C. ha l'obiettivo non solo di presentare le iniziative in campo di crescita sostenibile attuate dall'Aeroporto di Napoli nel corso del 2022, ma anche di relazionarle al più ampio programma di interventi previsti a breve e medio termine.

GE.S.A.C. nella definizione della sua strategia di Sostenibilità è partita dal Bilancio di Sostenibilità 2021, pubblicato in uno dei periodi più difficili per il trasporto aereo: sono stati individuati 7 pilastri strategici per riuscire a superare la crisi ed a ripartire, in un contesto operativo difficile ed incerto. A seguito dell'improvvisa ripresa del traffico aereo, GE.S.A.C. ha ritenuto opportuno elaborare uno specifico Piano Triennale ESG, e la relativa policy di ESG, che definisce in maniera prospettica le azioni da implementare nel triennio per una piena maturità nella gestione dei temi ambientali, di inclusione e di responsabilità sociale.

### Bilancio di Sostenibilità 2022

- 3 diverse linee strategiche di azione:
  - la ripresa del traffico;
  - gli interventi di sostenibilità ambientale introdotti a supporto della crescita operativa;
  - la programmazione di un sistematico e dettagliato programma di attività da completare nel prossimo triennio per contribuire al raggiungimento del Sustainable Development Goals delle Nazioni Unite.

### Piano Strategico ESG 2023-2025

Programma di Sostenibilità dell'aeroporto di Napoli

Rappresenta la visione strategica di GESAC in materia di sostenibilità e definisce gli impegni assunti dall'Aeroporto

### Policy ESG

Politica ambientale, di governance e di responsabilità sociale

Definisce l'insieme dei principi e delle linee guida da seguire con riferimento alle tematiche ambientali, sociali e di governance e ha l'obiettivo di promuovere la conoscenza dei Criteri ESG all'interno della Società e nei confronti degli stakeholder.

### Bilancio di Sostenibilità 2021

Superare la crisi e realizzare il Sistema Aeroportuale Campano

È prima versione da quando GESAC ha ottenuto la concessione del secondo aeroporto della Regione, l'Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi, costituendo la Rete Aeroportuale Campana.

La Società

Strategia di Sostenibilità

Crescita sostenibile

Gestire la ripresa del traffico

Responsabilità di Governance



## I Pilastri Strategici del Bilancio di Sostenibilità 2021

### Pilastri strategici

### Azioni messe in campo

### SDGs



Crescita sostenibile



Creazione di valore per stakeholder e territorio



Rilancio della connettività



Nuove infrastrutture moderne, efficienti e sostenibili



Rispetto per l'ambiente



Tenuta economica e sociale del sistema aeroportuale



Ripensamento della travel experience



- Visione strategica orientata alla sostenibilità ambientale, economica e sociale
- Definizione di un Piano Strategico di per la crescita sostenibile nel lungo periodo

- Strategia integrata per creare valore condiviso
- Dialogo con le realtà locali per sostenere progetti culturali e sociali a favore del territorio
- Promuovere il turismo e creare occupazione nella catena del valore del business di Ge.S.A.C.

- Operazione di marketing turistico concertata tra le aziende, gli operatori, il Comune e la Regione
- Incentivi a nuove compagnie per operare su Napoli
- Rilattivare il turismo internazionale

- Ampio programma di interventi per sostenere la ripresa del traffico e a tutela dell'ambiente
- Avvio dei lavori per la realizzazione dell'Aeroporto di Salerno, che sarà interamente ricostruito adottando criteri di sostenibilità ambientale

- Attuazione di un piano di efficientamento dei consumi energetici e idrici
- Riduzione delle emissioni inquinanti e climateranti
- Azioni di contenimento dell'impatto acustico
- Incentivare i partner ad attivare soluzioni sostenibili

- Salvaguardia di tutti i posti di lavoro della Società grazie alla flessibilità e alle internalizzazioni
- Incentivi alle compagnie per la ripresa del traffico
- Avvio di un ampio programma di investimenti

- Applicazione di un protocollo sanitario, con l'impiego di tecnologie di ultima generazione
- Investimenti in innovazione tecnologica e digitalizzazione per migliorare l'esperienza del passeggero e l'efficienza operativa

# Politica ambientale, di governance e di responsabilità sociale

## Sostenibilità e infrastrutture: un legame inscindibile

GE.S.A.C. opera da sempre con la massima attenzione verso il rispetto del territorio e dell'ambiente.

A livello internazionale, è infatti membro attivo dell'**ENVSTRAT** (Environmental Strategy Committee), la commissione internazionale dell'ACI (Airport Council International) che si propone di adottare su scala globale soluzioni e programmi di azione ambientale per l'industria del trasporto aereo. Ha inoltre aderito volontariamente ai programmi ACA (Airport Carbon Accreditation) e **Zero Net Carbon**, nati per contrastare il fenomeno delle emissioni climalteranti, ottenendo nel 2022 il più alto livello di certificazione del programma, 4+ Transition, che attesta la neutralità dello scalo aeroportuale per le emissioni di CO<sub>2</sub>.

Dal 2019, inoltre, fa parte della **Task Force di ACI** per la realizzazione di un nuovo programma di sostenibilità ambientale su scala mondiale, basato sui 17 obiettivi di sostenibilità delle Nazioni Unite. La task force, che vede partecipi oltre l'Aeroporto di Napoli anche quelli di Heathrow, Monaco, Bruxelles, Atene, Schiphol e Cipro, ha lanciato nel 2019 il nuovo programma di sostenibilità, chiamato SSA (Sustainability Strategy for Airports) e basato su tre diversi "pilastri": sostenibilità economica, sociale ed ambientale.

L'impegno di GE.S.A.C. per una crescita sostenibile è articolato secondo un programma fondato su quattro diverse "tematiche", ed ovvero la Sostenibilità economica, sociale ed ambientale e la responsabilità di governance, e comprende diversi ambiti, dei quali il più importante, è quello della completa decarbonizzazione di tutte le attività aeroportuale e la conseguente riduzione dei gas climalteranti.

La **Policy ESG** individua gli impegni di GE.S.A.C. in materia di sostenibilità della Società.

Il **Piano di Sostenibilità 2023-2025** rappresenta la visione strategica di GE.S.A.C. in materia di sostenibilità e declina gli impegni assunti dalla Società di Gestione in obiettivi qualitativi e quantitativi misurabili.

La Società



Strategie di Sostenibilità



Crescita sostenibile



Gestire la ripresa del traffico



Gli aeroporti di Napoli e Salerno



Responsabilità di Governance



## Policy ESG

GE.S.A.C. è impegnata nella promozione dei valori di sostenibilità attraverso l'adozione di procedure societarie, organizzative e gestionali improntate al rispetto dei temi ambientali, dell'inclusione e della responsabilità sociale. Il raggiungimento di livelli di eccellenza nella gestione aeroportuale è infatti imprescindibilmente connesso alla tutela dell'ambiente, della sicurezza e della persona.

Nel 2022 GE.S.A.C. ha definito la sua Policy ESG, in cui individua gli impegni in materia di sostenibilità della Società. L'integrazione dei principi di sostenibilità all'interno della catena del valore assume il significato di un impegno costante, teso a conciliare gli obiettivi economici con quelli sociali e ambientali, generando valore per l'azienda, per gli stakeholder e per i territori, valorizzando al contempo gli impatti ambientali e sociali positivi, evitando o riducendo al minimo quelli negativi.

Con la Policy ESG, GE.S.A.C. definisce l'insieme dei **principi** e delle **linee guida** da seguire con riferimento alle tematiche ambientali, sociali e di governance, in armonia con il Codice Etico adottato dalla Società, e concorre anche a rafforzare e ad attuare i valori di sostenibilità e responsabilità in tutte le proprie attività, nel rispetto delle persone, dell'ambiente e della società nel suo complesso, nonché a sensibilizzare i propri esponenti aziendali, il personale e i collaboratori a tali valori condivisi. La Policy ha infine l'obiettivo di promuovere la conoscenza dei criteri ESG all'interno della Società e nei confronti degli stakeholder.

**Politica ambientale, di governance e di responsabilità sociale dell'Aeroporto Internazionale di Napoli**

Numero	Data	Revisione
PG-009	31.12.2022	Rev. 00

**Approvata**

GE.S.A.C. Società di Gestione degli Aeroporti di Napoli e Salerno, si impegna nella promozione dei valori di sostenibilità ambientale, sociale ed economica e nella promozione della responsabilità sociale nei temi ambientali, dell'inclusione e della responsabilità sociale.

Il raggiungimento di livelli di eccellenza nella gestione aeroportuale è pertanto imprescindibilmente connesso alla tutela dell'ambiente, della sicurezza e della persona.

L'impegno di GE.S.A.C. mira al miglioramento continuo, attraverso:

- l'offerta di servizi ai massimi livelli qualitativi, volti a sostenere e superare le aspettative dei passeggeri;
- la garanzia dei massimi livelli di sicurezza in tutti i processi aeroportuali (a salvaguardia della salute della società dei passeggeri e di tutti i lavoratori dell'aeroporto);
- uno sviluppo sostenibile e integrato con il territorio, che punta alla riduzione dei consumi energetici e all'adozione di soluzioni innovative e a basso impatto ambientale;
- il mantenimento di rapporti di piena collaborazione con gli Enti, gli operatori aeroportuali, le Compagnie Aeree e i fornitori, al fine di assicurare la massima qualità e sicurezza del servizio offerto;
- la collaborazione con i partner e i collaboratori, al fine di assicurare la massima qualità e sicurezza del servizio offerto.

A tali principi si ispira il Sistema di Gestione di GE.S.A.C., che si fonda sulla cultura e sui valori aziendali, i valori di innovazione, responsabilità, sostenibilità ed in linea con i migliori standard internazionali per la gestione della qualità, della sicurezza, dell'ambiente e dell'energia.

La presente Policy, che definisce i principi, le linee guida e gli obiettivi di sostenibilità, rappresenta l'applicazione concreta, alla scala nazionale, del proprio impegno di miglioramento.

Con la Policy ESG, GE.S.A.C. definisce l'insieme dei principi e delle linee guida da seguire con riferimento alle tematiche ambientali, sociali ed economiche, in armonia con il Codice Etico adottato dalla Società, e concorre a rafforzare e ad attuare i valori di sostenibilità e responsabilità in tutte le proprie attività, nel rispetto delle persone, dell'ambiente e della società nel suo complesso, nonché a sensibilizzare i propri esponenti aziendali, il personale e i collaboratori a tali valori condivisi. La Policy ha infine l'obiettivo di promuovere la conoscenza dei criteri ESG all'interno della Società e nei confronti degli stakeholder.

**Diffusione e aggiornamento**

La presente Policy verrà pubblicata sulla rete intranet e sul sito internet della Società.

GE.S.A.C. si riserva il diritto di Governance di una struttura in grado di paragonare e monitorare nel continuo gli impegni assunti in ambito ESG, anche al fine dell'aggiornamento della policy alla luce delle evidenze emerse dagli aggiornamenti e dal monitoraggio delle tendenze nazionali e internazionali.

Fig. 1.1.5



# Il Piano Strategico di sostenibilità

## Il piano triennale ESG 2023-2025

GES.A.C. si è dotata a livello di governance di una struttura in grado di perseguire e monitorare nel continuo gli impegni assunti in ambito ESG, anche ai fini dell'aggiornamento della policy alla luce delle evidenze emerse dagli assessment e dal monitoraggio delle tendenze nazionali e internazionali.

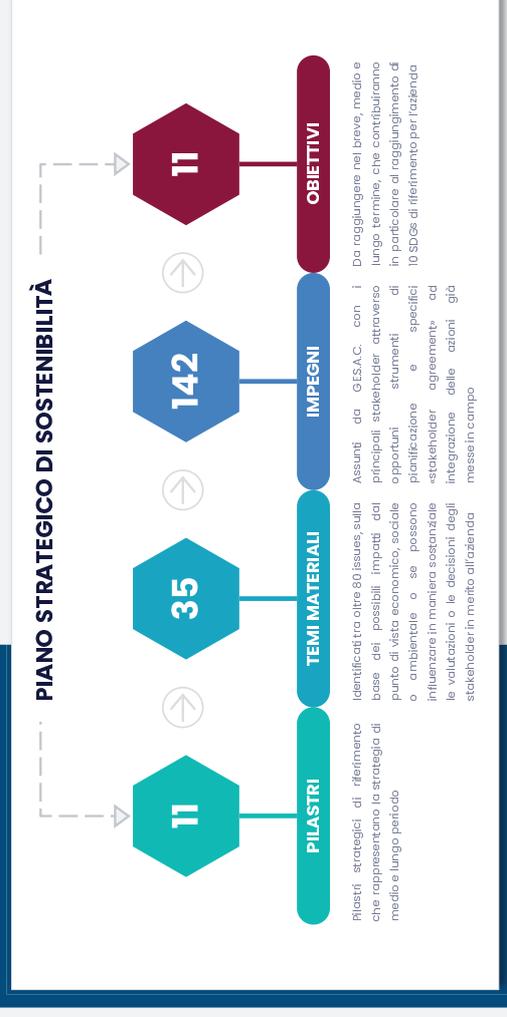
GES.A.C. ha sviluppato una strategia industriale strettamente correlata ai valori della Società che trova riflesso nel Piano Strategico di Sostenibilità 2023-25 e che si fonda su quattro sui quattro differenti aspetti: la sostenibilità ambientale, sociale ed economica, come definito dalla Programma di Sostenibilità promossa da ACI Europe, Sustainability Strategy for Airports (SSA) e la responsabilità di governance.

GES.A.C. ha quindi individuato 11 pilastri fondamentali di sostenibilità riconducibili agli ambiti ESG

GES.A.C. nella definizione del Piano di Sostenibilità, si è ispirata ai seguenti principi:

- > Dichiarazione Universale dei Diritti dell'Uomo;
- > 10 principi Global Compact delle Nazioni Unite, riconosciuti a livello globale e applicabili a tutti i settori economici;
- > 17 obiettivi dei UN Sustainable Development Goals (SDGs).

Il Piano triennale ESG 2023-2025 rappresenta la visione strategica di GES.A.C. in materia di sostenibilità e definisce gli impegni assunti dall'Aeroporto, rispetta i dieci principi del Global Compact, contribuisce al raggiungimento degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs) della Agenda 2030 delle Nazioni Unite, e sono collegati a undici dei 17 SDGs che sono rilevanti per il settore del trasporto aereo e in linea con la visione strategia della Società.



## Agenda 2030 definita dall'ONU

I progetti e le attività che GES.A.C. conta di mettere in campo nel prossimo triennio contribuiscono al raggiungimento degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs) della Agenda 2030 delle Nazioni Unite e sono collegati a 11 dei 17 SDGs che sono rilevanti per il settore del trasporto aereo (oltre ad altri 2 in modo indiretto) e in linea con la visione strategia della Società.



# Gli 11 pilastri di sostenibilità collegati ai 35 temi materiali

La Società



Strategie di Sostenibilità



Crescita sostenibile



Gestire la ripresa del traffico



Gli aeroporti di Napoli e Salerno



Responsabilità di Governance



<p><b>Politiche Ambientali</b></p>	<p><b>1. Salvaguardia del territorio</b> allo scopo di valorizzare le risorse territoriali e ridurre al minimo le interferenze con gli ecosistemi, attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- un utilizzo efficiente e sostenibile delle risorse</li> <li>- la riduzione dei consumi idrici</li> <li>- la gestione dei rifiuti secondo un'economia circolare</li> <li>- il monitoraggio degli aspetti ambientali delle attività aeroportuale</li> <li>- lo sviluppo di nuove misure di riduzione dell'impatto acustico a fronte dell'incremento del traffico sullo scalo</li> <li>- la mitigazione degli impatti ambientali e la realizzazione di opportuni interventi di riduzione delle proprie emissioni dirette</li> </ul> <p><b>2. Transizione «green»</b> e il raggiungimento del Net Zero Carbon entro il 2050, con l'impegno formale:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- a ridurre i consumi di energia elettrica derivante dai combustibili fossili ed utilizzare il più possibile fonti rinnovabili</li> <li>- a contribuire alla decarbonizzazione di tutte le attività aeroportuali e a promuovere un trasporto aereo a "impatto zero"</li> <li>- a sostenere lo sviluppo di carburanti a basse emissioni</li> </ul> <p><b>3. Crescita inclusiva e sostenibile dell'aeroporto</b>, con l'obiettivo di:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- identificare opportune azioni di contrasto al cambiamento climatico</li> <li>- proteggere e ripristinare il capitale naturale</li> <li>- coinvolgere le comunità limitrofe e realizzare progetti di rigenerazione urbana nei territori vicini l'aeroporto</li> <li>- realizzare la Rete Aeroportuale Campana a sostegno dello sviluppo dell'industria turistica regionale e facilitando la mobilità internazionale di cittadini e imprese</li> </ul>
<p><b>Politiche Economiche</b></p>	<p><b>4. Realizzazione di infrastrutture sostenibili</b>, in modo da favorire:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la costruzione di edifici green, con criteri di sostenibilità ambientale e a basso impatto</li> <li>- lo sviluppo della Mobilità Aerea Avanzata in Campania</li> <li>- la transizione verso un parco auto circolante più moderno ed ecosostenibile</li> </ul> <p><b>5. Digitalizzazione e l'innovazione tecnologica</b> con l'obiettivo offrire una customer experience unica e gratificante</p> <p><b>6. Rilancio della connettività</b>, grazie a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- lo sviluppo sostenibile del network e la promozione di iniziative per lo sviluppo del traffico nell'Aeroporto di Napoli</li> <li>- la valorizzazione e l'aumento del potenziale turistico di Napoli</li> <li>- il rinnovamento della flotta, con l'obiettivo di incentivare l'utilizzo di modelli di aeromobili più nuovi, silenziosi e capienti</li> </ul>
<p><b>Politiche di Governance</b></p>	<p><b>7. Ambiente di lavoro</b> attento al benessere, alla <b>salute e alla sicurezza</b> dei lavoratori</p> <p><b>8. Governance etica e trasparente</b> del business</p> <p><b>9. Valorizzazione delle persone</b>, in modo da rappresentare sempre più il benchmark di settore in termini di salute e sicurezza, sviluppo delle competenze, etica, diversità ed inclusione.</p>
<p><b>Politiche Sociali</b></p>	<p><b>10. Tenuta sociale ed economica dell'intero indotto</b>: GE S.A.C. si impegna ad operare con efficienza nei confronti degli azionisti, investitori istituzionali, affinché l'investimento in azienda resti stabile anche nei momenti di maggiore crisi, ed equità in modo da non mettere in discussione la stabilità dell'assetto occupazionale dell'intero settore aeroportuale in Campania.</p> <p><b>11. Valore per il territorio</b>, attraverso la realizzazione di progetti per la comunità e l'aumento del turismo, generando reddito ed occupazione diretta e indiretta per tutto il territorio.</p>

# L'impatto dell'Aeroporto di Napoli sugli SDG

Abbiamo selezionato gli SDGs che sono in linea con la strategia di sostenibilità perseguita da GESAC e abbiamo identificato i potenziali impatti delle iniziative promosse, al fine di aumentare quelli positivi e ridurre i negativi

## IMPATTI DELLE INIZIATIVE PROMOSSE DA GESAC.

ALTO

MODERATO

BASSO

**9** INDUSTRIE, ENERGIA E INFRASTRUTTURE

**Imprese, innovazione e infrastrutture**

GESAC ha dedicato sistemi di gestione energetica e ambientale, certificati rispettivamente **ISO 50001** e **ISO 14001** e continua ad effettuare investimenti per l'efficiamento energetico dello scalo quali la realizzazione del nuovo impianto di trigenerazione e il nuovo impianto fotovoltaico

**7** ENERGIA PULITA E ACCESSIBILE

**Energia pulita e accessibile**

GESAC ha l'obiettivo di utilizzare **energia «green»** sia attraverso l'acquisto di energia prodotta da fonti rinnovabili sia attraverso l'autoproduzione con un nuovo impianto fotovoltaico, promuovendo e fornendo energia prodotta da fonti rinnovabili anche agli handler, in modo da incentivare il cambio di flotta con mezzi elettrici

**12** CONSUMI RESPONSABILI

**Consumo e produzione responsabili**

GESAC adotta da tempo delle attente politiche di raccolta differenziata, mirate a favorire il riutilizzo dei rifiuti nel ciclo produttivo come **«materie prime seconde»**. Inoltre per la realizzazione delle nuove infrastrutture GESAC ha azzerato il consumo di suolo e cerca di utilizzare i materiali di risulta per le nuove costruzioni

**13** AGIRE CONTRO IL CAMBIAMENTO CLIMATICO

**Lotta al cambiamento climatico**

GESAC si impegna a raggiungere l'azzeramento delle emissioni sotto il proprio diretto controllo entro il 2050 (**Net Zero Carbon**) e ad ottenere il **Livello 4+** dell'Airport Carbon Accreditation entro il 2022, certificando la neutralità climatica dell'aeroporto e l'impegno a ridurre le emissioni indirette generate dalle attività aeroportuali

**11** CITTA' E COMUNITA' SOSTENIBILI

**Città e Comunità sostenibili**

GESAC ha l'obiettivo di sviluppare un **piano di mobilità sostenibile** per rendere l'aeroporto maggiormente accessibile con i mezzi pubblici e i veicoli «green» e sta promuovendo lo sviluppo di soluzioni ecologiche per ridurre l'impatto ambientale degli aerei, incentivando il cambio di flotta e sostenendo la ricerca dei **SAF**

**5** PARITA' DI GENERE

**Parità di genere**

GESAC ha nella sua struttura organizzativa una funzione HR che vigila sulla **parità di trattamento** tra uomini e donne nel mondo del lavoro. In linea con gli impegni del Codice Etico della Società

**17** PARTECIPAZIONE

**Partnership per gli obiettivi**

GESAC ha un solido sistema di gestione degli stakeholder, con i quali nel corso degli anni ha siglato diversi accordi e protocolli di intesa al fine di perseguire gli obiettivi di sostenibilità dell'azienda. Inoltre GESAC ha adottato e diffuso una propria politica per la catena di fornitura responsabile

**15** VITA SULLA TERRA

**La vita sulla terra**

GESAC contribuisce a ridurre gli impatti delle attività aeronautiche sulla biodiversità e intende formalizzare una nuova policy sulla biodiversità, mettere in atto un nuovo piano d'azione in modo da salvaguardare tutte le specie minacciate dall'attività aeroportuale e condurre un programma di forestazione urbana nelle comunità limitrofe

**10** RIDUZIONE DELLE DISUGUAGLIANZE

**Riduzione delle disuguaglianze**

GESAC ha nella sua struttura organizzativa una funzione HR che garantisce che non vengano discriminazioni sul posto di lavoro. In linea con gli impegni del Codice Etico della Società e ha l'obiettivo di formalizzare una nuova procedura relativa alla diversità e all'inclusione

**8** CRESCITA ECONOMICA

**Crescita economica**

L'aeroporto di Napoli e in futuro quello di Salerno facilitano e supportano l'economia locale e le principali attività imprenditoriali della Campania, aumentando la connettività e l'attrattività del territorio, stimolano e producono valore per la filiera del turismo, producono un significativo beneficio in termini di occupazione

**16** ISTITUZIONI SOLIDE

**Istituzioni solide**

GESAC ha in essere un modello organizzativo per prevenire problemi di etica aziendale e garantire la conformità con la normativa vigente, ha adottato un proprio Codice Etico ed ha conseguito il punteggio massimo nella certificazione Rating di Legalità

**8** DECAZZO MILANO

**Dignità del lavoro**

GESAC ha un sistema di gestione H&S certificato **OHSAS 18001**, ha ottenuto la certificazione **ISO 45001** nel 2021, garantendo ambienti di lavoro sicuri e protetti per dipendenti e subappaltatori e ha costituito un **gruppo di lavoro** formato dal Top Management al fine di definire un piano di interventi per la sicurezza e gli ambienti di lavoro

ALTO

MODERATO

BASSO

PIANIFICAZIONE

AVVIO

CONCLUSIONE

FORMALIZZAZIONE

## AVANZAMENTO DELLE INIZIATIVE PROMOSSE DA GESAC.

La Società

Strategie di Sostenibilità

Crescita sostenibile

Gestire la ripresa del traffico

Gli aeroporti di Napoli e Salerno

Responsabilità di Governance

Scegliere il riferimento

Scegliere il settore

Scegliere il settore

Scegliere per GE.S.A.C.

Scegliere la Matrix

Scegliere il Piano Strategico di Sostenibilità

Scegliere il contributo dell'Aeroporto



# Il contributo dell'Aeroporto di Napoli sugli SDG

## I principali programmi ESG Key Highlights 2022

SDG	Target	Target	Principali nuove azioni	Principali KPI
	<b>Target 5.5</b>   garantire piena ed effettiva partecipazione femminile e pari opportunità	La diversità per le aziende è una fonte di vantaggio competitivo e un driver fondamentale nella crescita delle performance finanziarie: la diversità genera innovazione, migliora la collaborazione, porta a team più creativi e aumenta i profitti dell'azienda. Tuttavia, nel settore delle infrastrutture, le donne sono sottorappresentate, soprattutto nei ruoli dirigenziali.	Training D&I Comportamenti inclusivi: Diversity & Inclusion	55% donne nel Management Committee 46% donne in posizioni manageriali
	<b>Target 8.1</b>   sostenere la crescita economica pro capite	Oltre a rappresentare un beneficio per i volumi di merci trasportate e per lo sviluppo turistico, gli aeroporti, creando connettività, innescano ed amplificano meccanismi di sviluppo socio-economico che consentono la crescita economica del territorio, producendo benefici in termini di PIL (in Italia incide per il 3.6%), valore aggiunto ed occupazione (negli aeroporti lavorano 150 mila persone e il settore aereo sostiene 880 mila lavoratori).	Ripristino della connettività e del network pre-pandemia	+0.5% traffico (-20% media europea) 109 destinazioni (106 nel 2019) 2.307 connectivity index (vs 2.510 nel 2019)
	<b>Target 8.8</b>   promuovere un ambiente di lavoro sano e sicuro per tutti i lavoratori	I lavoratori del comparto aeroportuale sono potenzialmente esposti a rischi per la salute e la sicurezza sul luogo di lavoro; pertanto le imprese che operano nei settori delle infrastrutture svolgono un ruolo determinante nel garantire un continuo miglioramento delle condizioni di sicurezza e, quindi, a migliorare la qualità complessiva del luogo di lavoro.	Costituzione di un Gruppo di Lavoro per «la sicurezza e l'ambiente di lavoro» in tutto il sedime aeroportuale	7.66 indice frequenza infortuni (9/73 2019)
	<b>Target 9.4</b>   migliorare le infrastrutture e riconfigurare il settore in modo sostenibile	I consumi di energia nel settore dei trasporti in Italia sono un terzo dei consumi energetici complessivi, anche se la quota relativa al trasporto aereo è inferiore al 5%. È necessario completare la transizione energetica, diminuendo i consumi energetici ed idrici ed incrementando la produzione di energia da fonti rinnovabili, per garantire la piena sostenibilità ambientale ed energetica del comparto aereo e ridurre i costi operativi.	Completamento dei lavori della centrale di Trigenerazione e avvio della progettazione del nuovo impianto fotovoltaico	30% energia elettrica viene da fonti rinnovabili 60% fabbisogno energetico sarà autoprodotta
	<b>Target 10.2</b>   potenziare e promuovere l'inclusione sociale, economica e politica	Promuovere le politiche di inclusione nei propri piani di sostenibilità, con iniziative concrete a favore del benessere dei dipendenti (inclusione lavorativa) o di specifiche categorie della comunità (inclusione sociale) è una priorità di molte realtà aziendali, indipendentemente dal settore in cui operano	Elaborazione di una Policy ESG e definizione del Piano Strategico triennale ESG 2023-2025	142 impegni assunti da G.ESAC su temi ESG
	<b>Target 11.2</b>   garantire a tutti l'accesso ad un sistema di trasporti sicuro, conveniente, accessibile e sostenibile	Gli aeroporti sono infrastrutture cruciali per la competitività non solo economica ma anche turistica dell'Italia, in quanto rappresentano l'accessibilità di un territorio; lo sviluppo sostenibile di una regione dipende dalla sua accessibilità e gli aeroporti garantiscono un'adeguata accessibilità sostenibile in termini ambientali ed economici ed omogenea su tutto il territorio italiano.	Pieno sviluppo della Rete Aeroportuale Campana aumentando la capacità complessiva a 18 milioni di passeggeri grazie al piano degli interventi in corso nell'Aeroporto di Salerno	450M investimenti a fine concessione 10.000 Impiegati nel sistema aeroportuale
	<b>Target 13.1</b>   implementare azioni di contrasto e di adattamento ai rischi legati al cambiamento climatico	Il settore delle infrastrutture e dei trasporti è tra i più vulnerabili ai cambiamenti climatici e anche gli aeroporti stanno implementando azioni di riduzione dei gas climalteranti. L'importanza del settore dei trasporti nel quadro delle emissioni nazionali (anche se il settore aereo pesa il 2.5% a livello globale) e la sua dipendenza dai combustibili fossili ne fanno il settore cardine della strategia di riduzione delle emissioni.	Ottimimento Certificazione ACA Level 4+, grazie anche all'avvio della sperimentazione di una nuova procedura di salita iniziale	-80% target riduzione emissioni 2023 -30% target riduzione impronta acustica 2023
	<b>Target 15.5</b>   ridurre il degrado degli ambienti naturali e arrestare la distruzione della biodiversità	Nel comparto aeroportuale ed in generale nel settore dei trasporti, la costruzione, la manutenzione ed il funzionamento delle infrastrutture può colpire l'equilibrio degli ecosistemi e può quindi minacciare la biodiversità. Allo stesso tempo lo sviluppo delle infrastrutture «green» è un fattore importante per migliorare e riqualificare le città, oltre che per il ripristino degli ecosistemi degradati e per la protezione del capitale naturale.	Nuova gestione dei rifiuti dell'aeroporto e avvio di un programma di forestazione e riqualificazione urbana nel Comune di Casalnuovo e nelle aree adiacenti l'aeroporto	300ton CO <sub>2</sub> assorbita annualmente -75% raccolta differenziata dei rifiuti
	<b>Target 16.5</b>   ridurre la corruzione e gli abusi di potere in tutte le loro forme	Il sistema delle procedure autorizzative, la discrezionalità dei committenti nella scelta degli operatori economici e le interazioni con gli stakeholder (funzionari pubblici, imprese, concessionari) espongono il settore a rischi di corruzione. Gli aeroporti devono adottare ed attuare misure di prevenzione e contrasto della corruzione e di trasparenza utili a evitare che l'urgenza degli interventi faciliti esperienze di cattiva amministrazione.	Aggiornamento del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs. 231/2001 a cura del Gruppo di Lavoro Interno e supervisionato dall'Organismo di Vigilanza	0 casi di corruzione passati in giudizio 0 casi di riciclaggio passati in giudizio 0 sanzioni legate alla violazione di norme su anticorruzione e antiriciclaggio
	<b>Target 17.16</b>   Intensificare la partnership globale per lo Sviluppo Sostenibile	Lo sviluppo di forme di partenariato pubblico-privato nel settore infrastrutturale fra enti locali e comunità e attività imprenditoriali private, (come le Società di Gestione), può diventare il motore per una crescita economica inclusiva e per la ricerca di soluzioni alle sfide dello sviluppo sostenibile.	Collaborazione con gli Enti locali per migliorare l'accessibilità all'Aeroporto di Salerno Progetto Scuole Collaborazione con Capodimonte	-80% target riduzione emissioni 2023 -30% target riduzione impronta acustica 2023



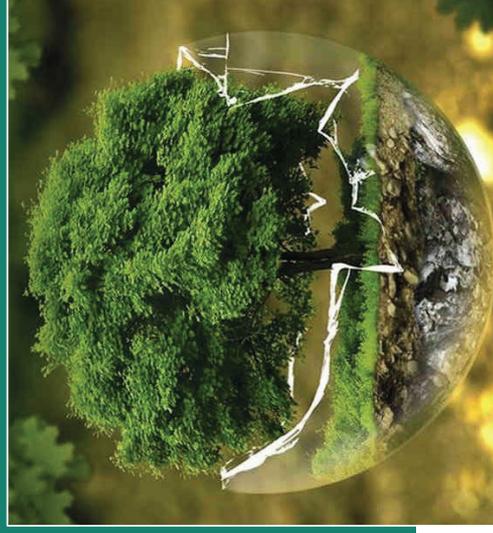
# 03

NAIAPOLI  
SALERNO  
AIRPORTS  
GESAC

## La crescita sostenibile

*Attenzione per l'ambiente  
e le comunità limitrofe*

- La strategia di sostenibilità
- **Highlights – Le chiavi della sostenibilità**
- Utilizzo efficiente e sostenibile delle risorse
- La riduzione dei consumi energetici
- La gestione del rumore aeroportuale
- La riduzione delle emissioni
- Il Piano di Monitoraggio Ambientale
- L'impegno per il territorio



# La strategia di sostenibilità

L'impegno di GE.S.A.C. per l'ambiente

## L'impegno dell'Aeroporto di Napoli in ambito internazionale

Come già detto in precedenza, a livello internazionale, GE.S.A.C. è un membro attivo dell'**ENVSTRAT** (Environmental Strategy Committee), la Commissione internazionale dell'ACI (Airport Council International) che si propone di adottare su scala globale soluzioni e programmi di azione ambientale per l'industria del trasporto aereo. Sempre in ambito internazionale, ed in un'ottica di innovazione sui temi ambientali, l'aeroporto di Napoli è altresì membro insieme a soli 7 aeroporti europei della **Task Force ACI Europe** per lo sviluppo sostenibile degli aeroporti per la realizzazione di un innovativo programma di certificazione ambientale per gli aeroporti basato sui 17 Obiettivi di Sostenibilità delle Nazioni Unite (UN SDGS - Sustainable Development Goals). Questo programma è stato presentato ufficialmente all'Assemblea Generale ACI Europe di Cipro. Per testimoniare il proprio impegno sui temi ambientali, GE.S.A.C. ha sottoscritto, nel giugno 2019, la Risoluzione dell'ACI «**Net Zero Carbon Emissions 2050**», che impegna formalmente gli aeroporti europei a perseguire l'obiettivo di azzerare l'emissione di anidride carbonica entro il 2050. GE.S.A.C., che investirà oltre dieci milioni di euro sullo scalo di Napoli per realizzare interventi finalizzati alla sostenibilità ambientale dello scalo, si impegna altresì nella compensazione di parte delle proprie emissioni attraverso l'acquisto di crediti certificati, sostenendo la realizzazione di progetti di eco-sostenibilità in Paesi in via di sviluppo.

## La Dichiarazione di Tolosa

L'Aeroporto di Napoli è tra i circa 200 aeroporti europei che per primi hanno firmato, su iniziativa di ACI Europe, la "Dichiarazione di Tolosa" sulla decarbonizzazione dell'aviazione con l'obiettivo di azzerare le emissioni nette di CO<sub>2</sub> entro il 2050. La Dichiarazione è stata firmata nel corso dell'Aviation Summit europeo, tenuto a Tolosa nell'ambito della Presidenza francese del Consiglio UE, e vede per la prima volta uniti su un fondamentale obiettivo di crescita sostenibile i governi nazionali, le istituzioni europee, l'industria, i sindacati e i principali stakeholder di settore per agire concretamente sulla riduzione delle emissioni climalteranti.

Come dichiarato da Olivier Jankovec, direttore generale di ACI Europe: «ogni aeroporto che sottoscrive questa Dichiarazione sta facendo una differenza tangibile per il nostro futuro come industria, come economia e come società. Continuano a dimostrare ambizione, visione ed eccellenza nelle loro azioni sostenibili».

## L'Aeroporto di Napoli sempre più eco-friendly

In campo ambientale, GE.S.A.C. ha mantenuto alta la sua costante attenzione per le tematiche di sostenibilità, con particolare riferimento alla riduzione dei gas climalteranti: infatti l'Aeroporto di Napoli nel 2022 ha ottenuto il livello **4+ Transition** del Programma Airport Carbon Accreditation di ACI Europe.

Già dal 2018, l'Aeroporto di Napoli ha ottenuto il livello 3+ Neutrality, che attesta la neutralità dello scalo per le emissioni di CO<sub>2</sub>. L'ulteriore livello 4 + Transition è stato introdotto nel 2020 per adeguare il programma ACA agli obiettivi di Parigi sul clima, in funzione degli impegni presi per la Net Zero Carbon Emission. Esso prevede che l'Aeroporto rediga specifici accordi per la riduzione di CO<sub>2</sub> anche con i diversi stakeholder operanti in aeroporto, attraverso un piano di partecipazione triennale, che prevede specifici e reciproci impegni di riduzione dei gas serra.

La certificazione triennale, con scadenza a novembre 2024 e che viene rilasciata da ACI solo a fronte della permanenza nei tre anni precedenti al livello 3 o superiore ed in base ai programmi di riduzione per il successivo triennio, attesta la solidità degli impegni di GE.S.A.C. assunti per la riduzione delle emissioni climalteranti.

Nel corso del 2021 GE.S.A.C. ha ottenuto altresì il rinnovo delle certificazioni ambientali **ISO 14001** e **50001**, anch'esse con scadenza triennale, che attestano come si sia operato in conformità agli standard ISO, mantenendo tutte le attività di autocontrollo e di manutenzione in campo ambientale e le attività di monitoraggio strumentale di rumore e qualità dell'aria, nonché di rendicontazione e analisi degli indicatori quali-quantitativi a presidio degli aspetti di sostenibilità normalmente gestiti.

La Società



Strategia di Sostenibilità



Crescita sostenibile



Gestire la ripresa del traffico



Gli aeroporti di Napoli e Salerno



Responsabilità di Governance



Strategia di sostenibilità

Utilizzo delle risorse

Consumi energetici

Rumore aeroportuale

Emissioni

Piano di Monitoraggio

L'impegno per il territorio

# La strategia di sostenibilità

L'impegno di GE.S.A.C. per l'ambiente

## Le principali iniziative e programmi ambientali a cui partecipa GE.S.A.C.



### Commissione Aeroportuale «antirumore»

In materia ambientale, il rumore aeronautico costituisce il principale elemento di sensibilizzazione delle comunità che vivono in prossimità degli aeroporti. GE.S.A.C., sensibile all'integrazione con il territorio, si è dotata da tempo di un programma di contenimento e monitoraggio dell'impatto acustico prodotto dalle attività aeronautiche. Fin dal 2000 è istituita presso l'Aeroporto di Napoli la **Commissione antirumore**, ex art.5 DM 31/10/97, presieduta da ENAC e di cui, ai sensi di legge, fanno parte anche l'ENAV, il Ministero dell'Ambiente, la Regione, la Città Metropolitana, i Comuni interessati, l'ARPAC, i rappresentanti dei vettori, oltre la società di gestione aeroportuale.

Attraverso i lavori della Commissione sono stati gestiti gli aspetti legati al rumore aeroportuale, con:

- > l'adozione delle procedure antirumore (la prima procedura è in vigore dal 2005, nel 2022 è stata avviata la sperimentazione di una seconda procedura),
- > la zonizzazione acustica dell'intorno aeroportuale e definizione di indici di classificazione acustica dell'Aeroporto, definiti nell'anno 2003,
- > la realizzazione di un sistema di monitoraggio del rumore collaudato nel 2005.

La Commissione, nel corso degli ultimi due anni, ha fortemente intensificato la sua attività, proponendo ed adottando nuove misure di riduzione dell'impatto acustico, a fronte dell'incremento del traffico sullo scalo.

A luglio 2022 GE.S.A.C. ha presentato nella Commissione Art. 5 DM 31.10.97 la Proposta di adozione di nuove procedure di abbattimento del rumore che consentirà non solo la riduzione delle persone esposte al rumore di origine aeronautica, ma contribuirà significativamente anche alla decarbonizzazione dei voli operati da Napoli.

### Il nuovo Aeroporto di Salerno e l'attenzione per l'ambiente

Per quanto riguarda invece l'Aeroporto di Salerno, già nel 2021 si è ottenuta l'approvazione del Piano di Monitoraggio Ambientale da parte dell'Agenzia Regionale per l'Ambiente della Regione Campania (ARPAC), in ottemperanza a quanto prescritto nel Decreto di Compatibilità Ambientale rilasciato dai competenti Ministeri sul Piano di Sviluppo di Salerno.

Conformemente alle prescrizioni del VIA, GE.S.A.C. nel 2022 ha condotto i previsti monitoraggi ambientali, con particolare riferimento alle componenti Rumore, Aria ed Acque, in linea con quanto previsto dal Piano di Monitoraggio, così come le attività di esproprio delle aree da annettere al sedime per l'ampliamento dell'Aeroporto di Salerno, di cui ha completato la fase 1 prevista dal Piano di Sviluppo. In questa ottica, sono state definite con la Sovrintendenza Archeologica di Salerno le ulteriori indagini stratigrafiche da eseguire sulle nuove aree, che verranno condotte successivamente alle immissioni in possesso delle stesse da parte di GE.S.A.C.



# Highlights Le chiavi della sostenibilità



## TARGET RIDUZIONE EMISSIONI

**-80%**

2023 vs 2013



## TARGET IMPRONTA ACUSTICA

**-30%**

2023 vs 2019



## IMPATTO NUOVE PROCEDURE

**-11.750 ton CO<sub>2</sub>**

2023 vs 2019

best  
estimated



## TASK FORCE INTERNAZIONALI

*Envstrat environmental committee*

*Sustainability strategy for airports worldwide task force*

*Buckingham Palace united for wildlife*

ACI EUROPE

ACI EUROPE

Transport task force



## PROGRAMMI INTERNAZIONALE DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

Net ZERO Carbon

Dichiarazione di Tolosa per la decarbonizzazione del trasporto aereo

ACI EUROPE

Unione Europea

## SISTEMI DI CONTROLLO AMBIENTALI

### AEROPORTO DI NAPOLI

- > 8 fonometri fissi
- > 1 centralina fissa per il controllo qualità dell'aria
- > **controllo** delle acque reflue
- > **controllo** della raccolta differenziata

### AEROPORTO DI SALERNO

- > 5 fonometri mobili
- > 1 centralina mobile per il controllo qualità dell'aria
- > 5 piezometri fissi per le acque sotterranee
- > **controllo** delle acque reflue

## CERTIFICAZIONI AMBIENTALI

ISO 14001

Sistemi di gestione ambientale

ISO 50001

Sistemi di gestione dell'energia

ACA level 3+

Emissioni di anidride carbonica

## COMMISSIONI E GRUPPI DI LAVORO

Commissione art.5

ENAC

Nuove procedure

ENAV

per la riduzione di emissioni e rumore

> procedura di decollo

> procedura one-engine taxiing

## PIANI DI MONITORAGGIO

**Piano di Monitoraggio Ambientale**

*definito con ARPAC Campania per i lavori di Salerno*

**Piano di Sorveglianza Archeologica**

*definito con la Sovrintendenza per i lavori di Salerno*

La Società



Strategia di Sostenibilità



Crescita sostenibile



Gestire la ripresa del traffico



Gli aeroporti di Napoli e Salerno



Responsabilità di Governance



# Highlights 2022

## Principali progetti di sostenibilità ambientale del 2022

### Certificazione ACA – Level 4+

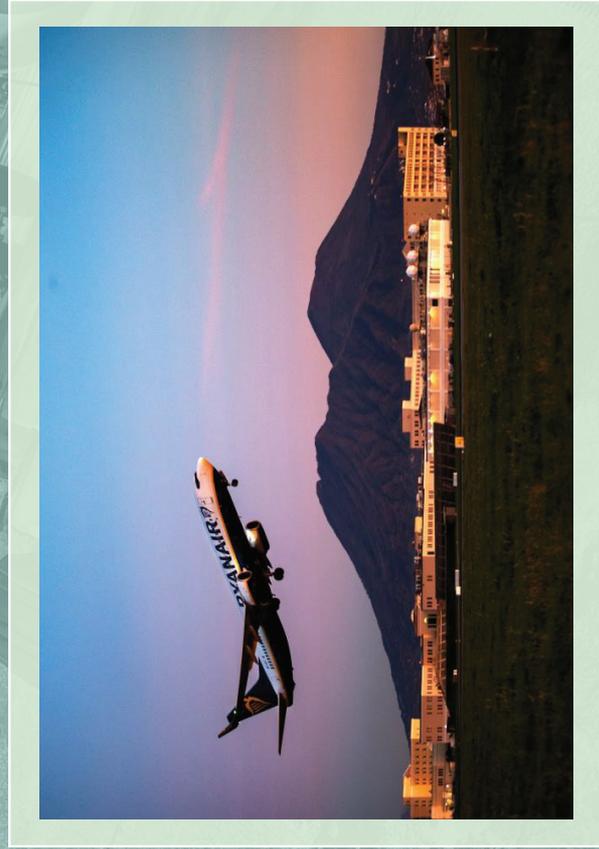
L'aeroporto di Napoli ha ottenuto il livello 4+ Transition del Programma Airport Carbon Accreditation di ACI Europe, il più alto livello previsto dal Programma e che, a fine 2022, è stato raggiunto solo da 18 Società di Gestione nel mondo. È stato quindi riconosciuto come l'Aeroporto di Napoli abbia nel tempo non solo gestito, ridotto e infine neutralizzato le emissioni di CO<sub>2</sub>, ma che abbia svolto un ruolo attivo nella riduzione dei gas climalteranti promuovendo iniziative anche da parte di terzi.

### Nuova procedura di decollo «antirumore»

È stata avviata la sperimentazione della nuova Procedura di Salita Iniziale verso Nord, che sarà implementata gradualmente man mano che le compagnie aeree le inseriranno nei sistemi automatici di guida al volo. A supporto della fase sperimentale della procedura, è stato finalizzato con l'Agenzia Regionale un accordo istituzionale mirato a validare le ipotesi progettuali di riduzione della popolazione esposta al rumore e di ottimizzare le traiettorie di volo e le performances operative.

### La nuova gestione dei rifiuti

A partire dal 1° giugno, il servizio di smaltimento degli RSUA (Rifiuti Solidi Assimilabili agli Urbani) è stato affidato all'ASIA, azienda partecipata del Comune di Napoli. La nuova organizzazione e il coordinamento delle attività messe in campo consentiranno di ottenere un'altissima percentuale dei rifiuti avviati a recupero e di migliorare la qualità del servizio anche in termini di regolarità e continuità.



# Utilizzo efficiente e sostenibile delle risorse

## Riutilizzo dei rifiuti come materie prime "seconde"

In accordo con le principali associazioni di riuso dei materiali, GES/AC, prevede di adottare delle politiche di selezione e riavvio al ciclo produttivo dei materiali ancora più dirette ed efficaci, con particolare riferimento al vetro, alla plastica, alla carta ed all'alluminio.

## Riduzione produzione rifiuti

Ulteriori accordi commerciali per vietare i prodotti di plastica monouso nel settore food e promozione, attraverso un programma di incentivi, di pratiche commerciali sostenibili con i retailers, come la riduzione e il recupero dei rifiuti o la tipologia di imballaggio dei prodotti.



## Riduzione consumi materiali di costruzione

- Riduzione dei consumi di materiali e prodotti impiegati nelle opere di manutenzione e costruzione anche attraverso pratiche di recupero.
- Approvvigionamento di beni e servizi a più basse emissioni sul ciclo di vita.

## Monitoraggio e riduzione consumi idrici

- Piano di monitoraggio e autocontrollo dei consumi e della qualità dell'acqua.
- Campagne di sensibilizzazione e attività di promozione di comportamenti responsabili per mitigare i consumi e utilizzo di nuove leve (es. il servizio di manutenzione per ridurre i consumi e limitare l'uso di prodotti chimici).

## La nuova gestione dei rifiuti secondo un'economia circolare

Nell'anno 2022 l'Aeroporto Internazionale di Napoli ha prodotto circa 2.500 tonnellate di rifiuti, di cui 1.230 Rifiuti Solidi Assimilabili agli Urbani - RSUA (esclusa la frazione umida, smaltita direttamente dai sub-concessionari) e 1.270 tonnellate di rifiuti speciali, sostanzialmente derivanti dalle attività di manutenzione degli impianti aeroportuali e dai bottini di bordo (queste ultime pari a 650 tonnellate circa).

Per avere un'idea della dimensione di tali valori, può essere utile considerare che la produzione degli RSUA dell'Aeroporto di Napoli, basandosi sulle statistiche ISTAT disponibili e riferite all'anno 2019, è paragonabile sia per volume che per stagionalità a quella del Comune di Ravello, nella Costiera Amalfitana. Vengono qui raccolti, infatti, circa 1.600 tonnellate di RSUA (inclusa la frazione umida), con un'elevata stagionalità di produzione, legata al numero di residenti che passano dai circa 2.500 durante la stagione invernale ad oltre 4.100 durante i picchi estivi.

Per quanto attiene alla raccolta differenziata, oltre il 75% dei volumi di RSUA prodotti dall'Aeroporto di Napoli è stato avviato a recupero, grazie anche ad una nuova modalità di gestione del servizio di raccolta dei rifiuti all'interno del sedime aeroportuale, adottata nel corso del 2022.

Infatti, a partire dal 1° giugno, il servizio di smaltimento degli RSUA è stato affidato all'ASIA, azienda partecipata del Comune di Napoli. Fino a quella data, il servizio di raccolta e smaltimento dei rifiuti solidi urbani prevedeva una diversa organizzazione, ed era affidato mediante gara ad una ditta specializzata che ne effettuava la raccolta e lo smaltimento presso i centri autorizzati, in uno con i rifiuti speciali prodotti dalle attività di manutenzione e di gestione dei bottini di bordo. In particolare, il servizio era organizzato con una netta suddivisione tra le attività di raccolta e smaltimento dei rifiuti assimilabili agli urbani, svolta landside presso il deposito temporaneo chiamato "area blu" e remunerata a corpo in funzione dei volumi stimati in fase di gara, e quella legata alle attività svolte principalmente in airside presso un'area denominata "area gialla" e remunerata a misura in ragione dei volumi effettivamente prodotti.

Questa riorganizzazione del servizio si è rilevata particolarmente efficace: la nuova organizzazione e il coordinamento delle attività messe in campo hanno consentito di ottenere un'altissima percentuale dei rifiuti avviati a recupero, migliorare la qualità del servizio anche in termini di regolarità e continuità, anche in presenza di picchi di produzione di oltre 13 tonnellate al giorno, legata ai record di passeggeri giornalieri registrati nel corso dell'anno.



# Gestione dei rifiuti secondo un'economia circolare

## Progetto raccolta differenziata: «materie prime seconde»

GE.S.A.C. adotta da tempo misure sui rifiuti che puntano, come previsto dalla Commissione Europea, a migliorare la gestione degli stessi e il riciclo dei rifiuti assimilabili agli urbani, favorendo la differenziazione della carta, vetro, metalli e plastica con l'obiettivo di promuovere la transizione ad un sistema di sviluppo ecosostenibile basato sull'economia circolare. Le attente politiche di raccolta differenziata sono mirate a favorire la raccolta di rifiuti che, opportunamente trattati, possono essere riutilizzati nel ciclo produttivo come "materie prime seconde", in particolare vetro, plastica e carta. L'obiettivo delle iniziative messe in campo nel 2022 è stato quello di aumentare la separazione dettagliata dei rifiuti non pericolosi al fine di una massimizzazione del riciclaggio, ampliando le aree attualmente presenti per la gestione dei rifiuti prodotti dall'aeroporto.

Coerentemente con le politiche e gli obiettivi di sostenibilità e per quanto riguarda la raccolta differenziata di plastiche, GE.S.A.C. ha provveduto a installare delle **macchine eco-compattatrici** per la raccolta delle bottiglie di plastica ai varchi security, e ha stipulato specifici accordi con associazioni di settore per il riciclo di prossimità delle bottiglie in PET. Al fine di ridurre il consumo delle bottiglie di plastica, negli uffici, così come nei contratti con gli operatori del settore food, sono stati eliminati gli oggetti mono-uso in plastica. Inoltre, nell'area del terminal, sono stati installati **distributori di acqua potabile**, da cui i passeggeri possono riempire le loro borracce.



raccolta differenziata dei rifiuti prodotti dall'aeroporto



La Società



Strategia di Sostenibilità



Crescita sostenibile



Gestire la ripresa del traffico



Gli aeroporti di Napoli e Salerno



Responsabilità di Governance



## Consumi idrici e gestione delle acque reflue

In continuità con gli ultimi anni, nel 2022 GE.S.A.C. ha continuato a portare avanti le seguenti attività:

- > redazione del piano di monitoraggio e autocontrollo dei consumi e della qualità delle acque destinate al consumo umano condiviso con la ASL;
- > messa a punto di processi e sistemi di intercettazione di fluidi in caso di sversamenti accidentali di carburanti o olii idraulici, e misure atte a mitigarne gli impatti sull'ambiente;
- > manutenzione delle vasche di raccolta e disoleazione delle acque di prima pioggia provenienti dalle aree potenzialmente più critiche.

## Progetto riciclo acque: depuratore Terminal e bottini di bordo

Sono iniziate già nel 2022 alcune ulteriori importanti migliorie per la gestione dei rifiuti non assimilabili agli urbani, smaltiti da GE.S.A.C., relative soprattutto all'attivazione del depuratore adibito alla gestione dei reflui prodotti dai "bottini di bordo", ed ovvero dalle toilette degli aeromobili.

Sono infatti iniziate le attività necessarie per l'attivazione di un nuovo depuratore con l'implementazione dei trattamenti previsti per l'impianto esistente, di tipo biologico, con l'aggiunta di un sistema chimico-fisico e l'incremento della capacità di trattamento che permetterà il raggiungimento di determinati parametri delle acque in uscita.

In questo modo le acque reflue potranno essere riutilizzate per usi industriali, come ad esempio potranno essere impiegate sia per il riempimento delle vasche antincendio. Tali previsioni sono contenute nell'AUA (Autorizzazione Unica Ambientale) aggiornata a dicembre 2022.



# La riduzione dei consumi energetici

## Piano di efficientamento dei consumi energetici

GE.S.A.C. ha conseguito negli ultimi anni importanti risultati in termini di riduzione dei consumi energetici e si è dotata nel 2018 di un Sistema di Gestione dell'energia, conforme alla norma ISO 50001. Tale sistema è volto ad una continua e progressiva ottimizzazione dei consumi energetici, percorso sul quale intende pertanto proseguire prevedendo l'avvio ed il completamento di una serie di interventi, già avviati o pianificati. Il consumo energetico di GE.S.A.C. nel 2022, derivante da energia elettrica, è stato pari a circa **21.500 MWh**. Di questi il **30% viene prodotto da fonti rinnovabili**. GE.S.A.C. ha completato il piano di efficientamento che, partendo da un lungo percorso di auditing energetico condotto tra il 2011 e il 2012, ha previsto una serie di interventi volti alla riduzione dei consumi di energia:

- > la realizzazione di una centrale termica di trigenerazione, che garantirà la parziale autoproduzione di energia elettrica, termica e frigorifera utilizzando gas naturale, consentendo un approvvigionamento energetico misto: gas naturale ed energia elettrica;
- > la sostituzione dell'illuminazione tradizionale (sia del Terminal sia delle torri faro dei parcheggi e dell'APRON) con illuminazione LED;
- > la realizzazione di interventi di coibentazione per migliorare l'efficienza termica degli edifici;
- > l'installazione di dispositivi per il monitoraggio e il controllo del consumo energetico;
- > le attività di promozione di comportamenti responsabili per mitigare i consumi.

## La transizione energetica

Nel corso dell'Assemblea Generale di ACI Europe tenuta a Cipro nel giugno 2019, l'Aeroporto di Napoli ha sottoscritto, come primo firmatario insieme ad altri gestori aeroportuali europei, la Risoluzione ACI «Net Zero Carbon Emissions 2050» che impegna formalmente gli aeroporti europei a ridurre i consumi di energia elettrica derivante dai combustibili fossili ed utilizzare il più possibile fonti rinnovabili, favorendo nel contempo lo sviluppo di nuove tecnologie per l'assorbimento dell'anidride carbonica dall'atmosfera.

In coerenza con tale sottoscrizione, il Piano energetico di GE.S.A.C. prevede:

- > l'entrata in esercizio del **Polo Tecnologico** entro il 2023,
- > la realizzazione di un nuovo **impianto fotovoltaico** installando il primo lotto entro il 2023 e il secondo entro il 2025.

Il Polo Tecnologico produrrà un'energia equivalente pari a **7.000 MWh/anno**, generando 5.500 MWh/anno di energia elettrica in autoconsumo e 5.000 MWh/anno da distribuire come energia termica/frigorifera, portando un risparmio di circa 1.500MWh/anno, prelevati dalla rete elettrica per il condizionamento ed il trattamento aria. L'attivazione del Polo Tecnologico comporterà un risparmio di energia elettrica prelevata dalla rete pari al 32% del fabbisogno energetico aeroportuale e una riduzione delle emissioni di **77.500 kg CO2/anno**.

Gli impianti fotovoltaici di lotto 1 produrranno ogni anno circa **3.200 MWh/anno**, mentre quelli di lotto 2 circa 3.500 MWh/anno. L'attivazione dell'impianto fotovoltaico comporterà un risparmio di energia elettrica prelevata dalla rete pari al 30% del fabbisogno energetico aeroportuale e una riduzione delle emissioni di **2.400 ton CO<sub>2</sub>/anno**.

### L'impianto fotovoltaico in fase di progettazione



### Polo Tecnologico



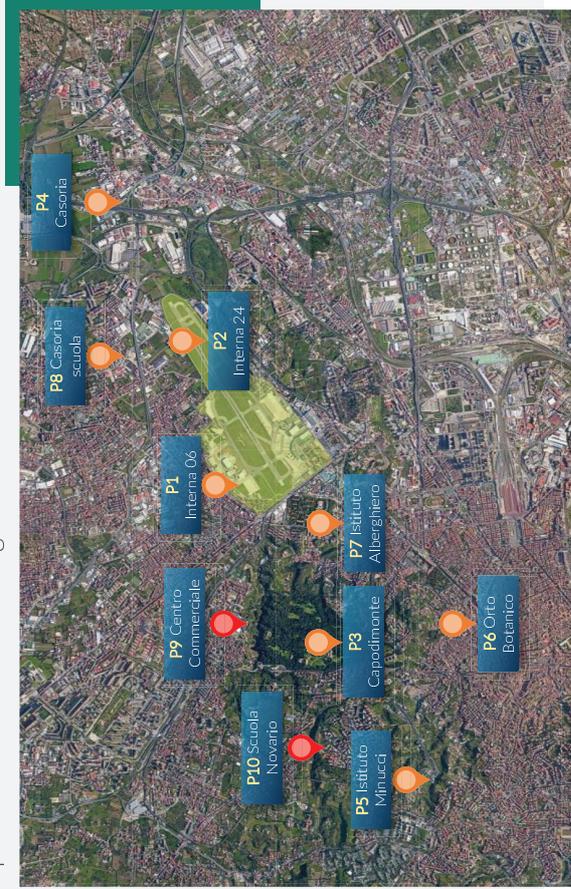
L'impianto co-trigenerativo è alimentato a gas metano ed è in grado di produrre energia elettrica, distribuire energia termica nella fase invernale derivante dal recupero del sistema di combustione del gas metano e distribuire energia frigorifera attraverso pompe di calore ad assorbimento.

# Il rumore aeroportuale

## Il sistema di monitoraggio e le principali azioni di mitigazione

### La rete di monitoraggio del rumore

L'Aeroporto Internazionale di Napoli è stato il primo aeroporto in Italia ad installare una rete di monitoraggio del rumore. Lo scalo di Napoli ha infatti implementato un sistema per il monitoraggio continuo dei livelli acustici prodotti dal traffico aeroportuale e la verifica in maniera sistematica del rispetto della procedura antirumore di decollo verso Napoli, grazie alla acquisizione di tutti i tracciati radar dei movimenti. Tale sistema è costituito da otto centraline fonometriche, di cui due all'interno del sedime aeroportuale e sei situate all'esterno, ed è corredato da uno specifico software chiamato "SARA - Sistema di Acquisizione del Rumore Aeroportuale" che consente la correlazione dei dati fonometrici con i tracciati radar e il calcolo dei descrittori acustici (LVA). Si prevede l'estensione dell'attuale sistema di monitoraggio dei decolli anche alle nuove procedure di volo, con l'installazione di due nuove centraline nei punti «sensibili». Su tali dati viene elaborata la valutazione dell'impronta acustica come previsto dalla normativa vigente.

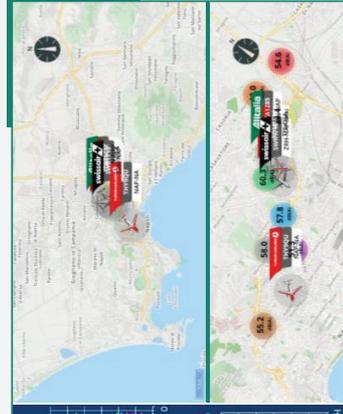


### Principali azioni di mitigazione del rumore aeroportuale

GE.S.A.C. è costantemente impegnata, insieme a tutti i principali stakeholder come ENAC, ENAV, Ministero dell'Ambiente e gli Enti Territoriali, a monitorare il rumore generato dall'aeroporto e a individuare soluzioni tecniche ed operative per il contenimento dell'impatto acustico, grazie alle quali è stato possibile mantenere l'impronta acustica nel corso degli anni sostanzialmente in linea con quella approvata per il biennio 2001/02, nonostante la crescita del traffico (che è triplicato rispetto al 2001).

Le principali azioni adottate nel corso degli anni dall'Aeroporto di Napoli sono:

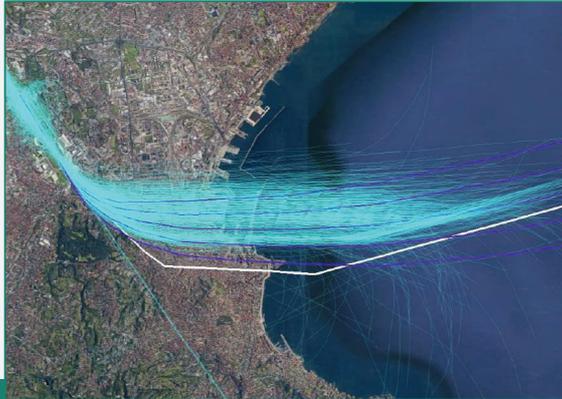
- > il potenziamento delle barriere fonoassorbenti ai lati delle piste di decollo e atterraggio degli aeromobili;
- > la «Procedura Antirumore», adottata dal 2003, che consente di minimizzare l'impatto acustico soprattutto sulla città di Napoli, imponendo traiettorie che sorvolano il mare e non la città durante le più rumorose fasi di decollo.
- GE.S.A.C. verifica in maniera puntuale e sistematica il rispetto di questa procedura e trasmette ad ENAC le informazioni relative all'inosservanza da parte dei vettori per procedere all'applicazione delle sanzioni previste.
- > la riprogrammazione degli orari di decollo e atterraggio, riducendo il numero di movimenti in orario di tarda serata e notturno;
- > la revisione delle modalità di decollo e atterraggio e l'utilizzo di piste specifiche, per assicurare una minimizzazione dell'impatto acustico;
- > la policy di sviluppo network, che ha l'obiettivo di incentivare le compagnie aeree all'utilizzo di aeromobili di ultima generazione, più efficienti e silenziosi.



# Il rumore aeroportuale

La procedura «antirumore» e l'uso bilanciato della pista di volo

## Verifica del rispetto della procedura «antirumore» di decollo



Per minimizzare l'impatto acustico durante le fasi di volo più rumorose nell'Aeroporto di Napoli è in atto una specifica procedura antirumore per i decolli verso la città di Napoli; ai sensi del doc. ICAO 8168, è stata definita una traiettoria media di volo al fine di definire il rispetto delle procedure di abbattimento acustico. Questa procedura concilia la massima sicurezza delle operazioni legata alle più avanzate strumentazioni di radioassistenza, con la riduzione dell'impatto acustico sulla città. Infatti, essa consente una notevole riduzione dell'area di sorvolo della città e quindi un sostanziale miglioramento della pressione acustica sull'area urbana, mantenendo inalterati gli standard di sicurezza, oltre ad un miglior bilanciamento dell'utilizzo della pista.

## Percentuale di rispetto della procedura antirumore

GE.S.A.C. monitora costantemente il rispetto della procedura: le compagnie aeree vengono multate per aver violato le procedure di abbattimento del rumore.

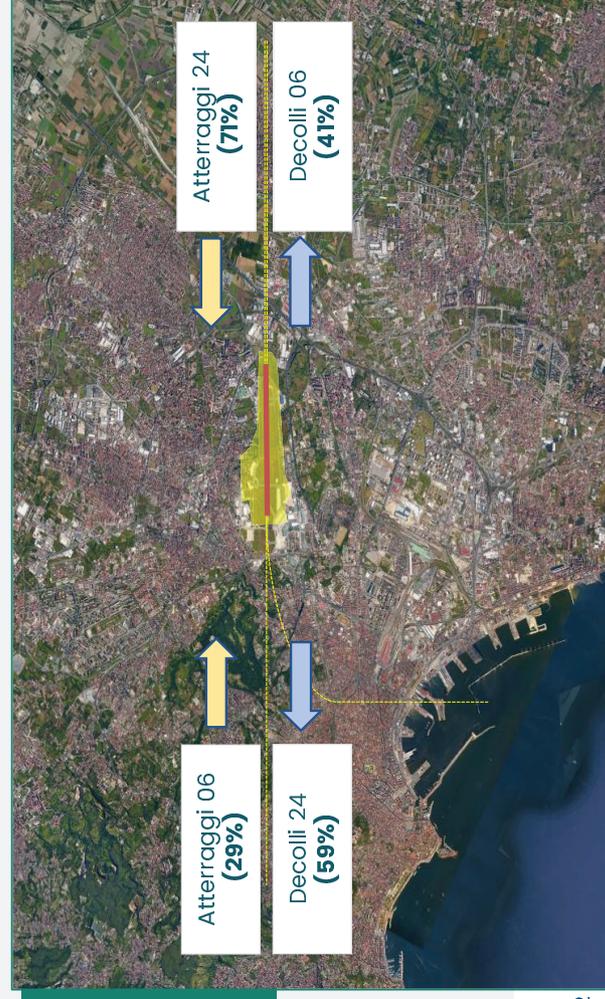


## Uso bilanciato della pista

Per limitare ancora di più gli impatti acustici sulla città è sono state definite con i principali stakeholder sulle modalità di utilizzo della pista:

- > dalle ore 19:00LT alle ore 23:00LT la pista in uso è la 24 sia per i decolli che per gli atterraggi.
- > dalle ore 23:00LT alle ore 06:00LT la pista in uso è la 24 per gli atterraggi e la 06 per i decolli

L'uso bilanciato della pista di volo è uno dei fattori determinanti del rumore aeronautico sull'intorno aeroportuale. A tale proposito, l'analisi dei dati riporta una ripartizione dei voli su entrambe le testate pienamente aderente alle scelte adottate in Commissione per la mitigazione degli effetti acustici sia sulle aree immediatamente adiacenti all'aeroporto che su quelle più distanti. La pista 24 (lato Casoria/Casalinuovo) è stata usata prevalentemente per gli atterraggi (71% dei voli totali), mentre i decolli sono avvenuti per il 59% dei casi su pista 06 (lato Napoli).



# Il rumore aeroportuale

La nuova procedura abbattimento del rumore

## La nuova procedura di procedura di salita iniziale RWY 24

La procedura «antirumore» di salita iniziale verso la città di Napoli, adottata nel 2005, prevede una virata a sud e il sanzionamento dei voli non rispettosi: il rispetto di tale procedura è stabilmente oltre il 98% annuo. Nell'anno 2019 G.E.S.A.C. ha commissionato ad ENAV lo studio di una nuova procedura di salita iniziale «antirumore», anche utilizzando la nuova tecnologia satellitare disponibile.

La nuova procedura, sviluppata da ENAV, prevede una nuova *Initial Climb Procedure* (procedura di salita iniziale) unita ad una nuova SID (*Standard Instrumental Departure*), ed è stata realizzata utilizzando la più avanzata tecnologia disponibile. La procedura prevede una virata verso nord ed evita di raggiungere il punto gemma al centro del golfo per poi andare a nord: è stata validata in volo nel novembre 2020, è una procedura standard e verrà integrata con il nuovo ATC in vigore da giugno 2022.

G.E.S.A.C. ha organizzato un workshop con i piloti di EasyJet, Ryanair, Turkish Airlines e British Airways in cui, oltre a presentare le nuove rotte aeree sviluppate per aumentare la sostenibilità ambientale, si sono discusse nuove modalità di condotta del volo per mitigare gli impatti sulle aree circostanti lo scalo.



## I benefici della nuova procedura

La riduzione del tempo di volo è di circa 4 minuti con un risparmio anche di gas climateranti pari a 11mila tonnellate annuo. Inoltre, poiché la procedura prevede una virata verso nord, gli aeromobili in decollo eviteranno il sorvolo del centro, volando su aree meno densamente abitate, riducendo la popolazione esposta.

**4** min

### La riduzione del tempo di volo è di circa 4 minuti

La nuova procedura verso nord evita di raggiungere il punto gemma al centro del golfo per poi andare a nord.

**11k** tons

Grazie all'implementazione della nuova procedura si stima una riduzione di almeno **500 ore di volo** e **11.000 ton di CO<sub>2</sub>** emesse in meno

**30%**

Utilizzando il modello di calcolo del rumore, si stima, a parità di aree, una riduzione del **30% della popolazione esposta** al rumore aeroportuale rispetto al 2019 e del 62% rispetto allo scenario previsto dalla zonizzazione acustica

**6** months

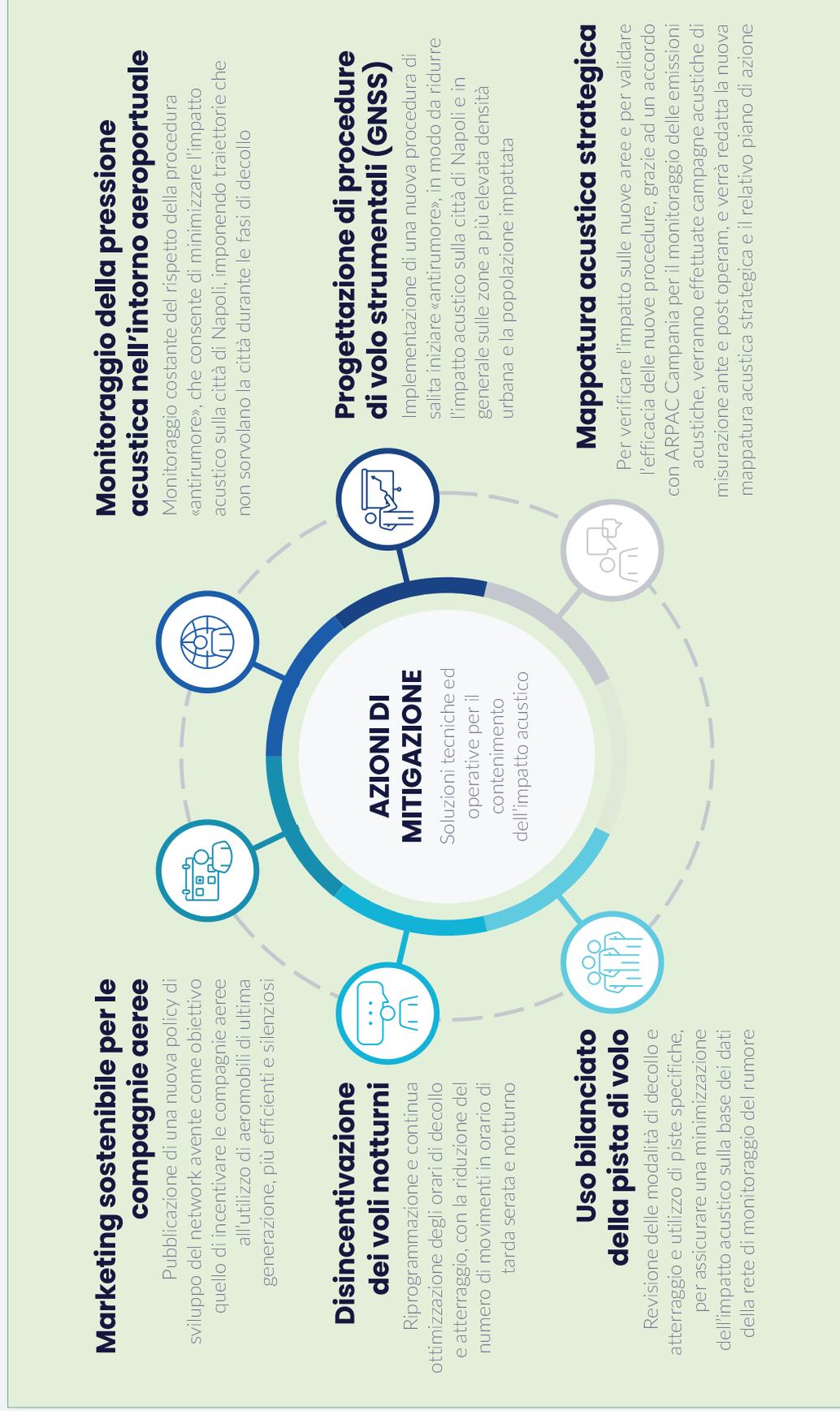
È stata avviata la **sperimentazione della durata di 6 mesi**: per verificare l'impatto sulle nuove aree, meno densamente abitate, della procedura e per validarne l'efficacia verranno effettuate delle campagne di acustiche di misurazione ante e post operam





# Il rumore aeroportuale

Le nuove azioni di mitigazione in corso di applicazione



# L'impegno per la riduzione delle emissioni

## Il programma Airport Carbon Accreditation

L'intera industria aeronautica è costantemente e formalmente impegnata nella riduzione delle emissioni, soprattutto quelle clima-alteranti (CO<sub>2</sub>), principalmente secondo due programmi specifici, in accordo con le Risoluzioni ICAO.

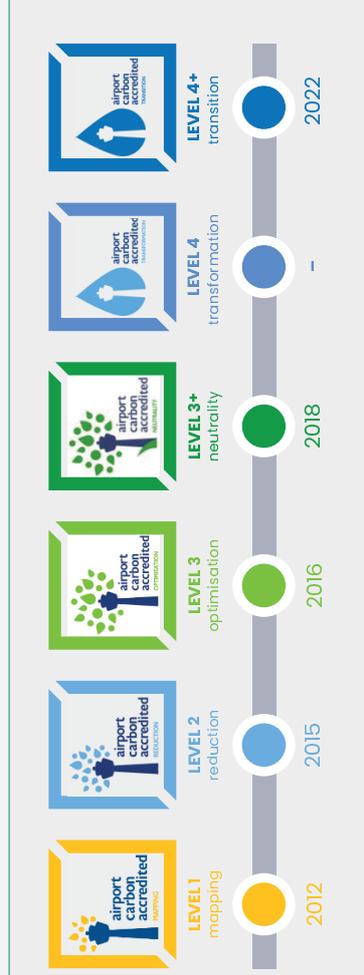
Questi due programmi sono rivolti rispettivamente alle compagnie aeree ed ai costruttori di aeromobili (CORSA - Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) ed agli Aeroporti (ACA - Airport Carbon Accreditation).

L'Aeroporto Internazionale di Napoli ha volontariamente aderito nell'anno 2012 al programma di ACA - Airport Carbon Accreditation - sviluppato dall'Airport Council International, ed ovvero l'associazione che unisce tutti gli aeroporti del mondo.

Questo programma prevede 4 diversi livelli di certificazione che attestano la riduzione progressiva delle emissioni clima-alteranti fino al livello "4+ Transition", ed ovvero all'attestazione di essere "neutrali" rispetto le emissioni.

Come detto in precedenza l'Aeroporto di Napoli ha ottenuto tale più alto riconoscimento nell'anno 2022, diventando la diciottesima Società di Gestione al mondo ad essere certificato come neutrale.

## I 6 livelli del Programma e la Roadmap dell'Aeroporto di Napoli



## Gli Aeroporti iscritti al Programma

Gli aeroporti iscritti al programma ACA (a dicembre 2022) sono 425 e rappresentano il 73% del traffico mondiale. Di questi 219 sono aeroporti europei.



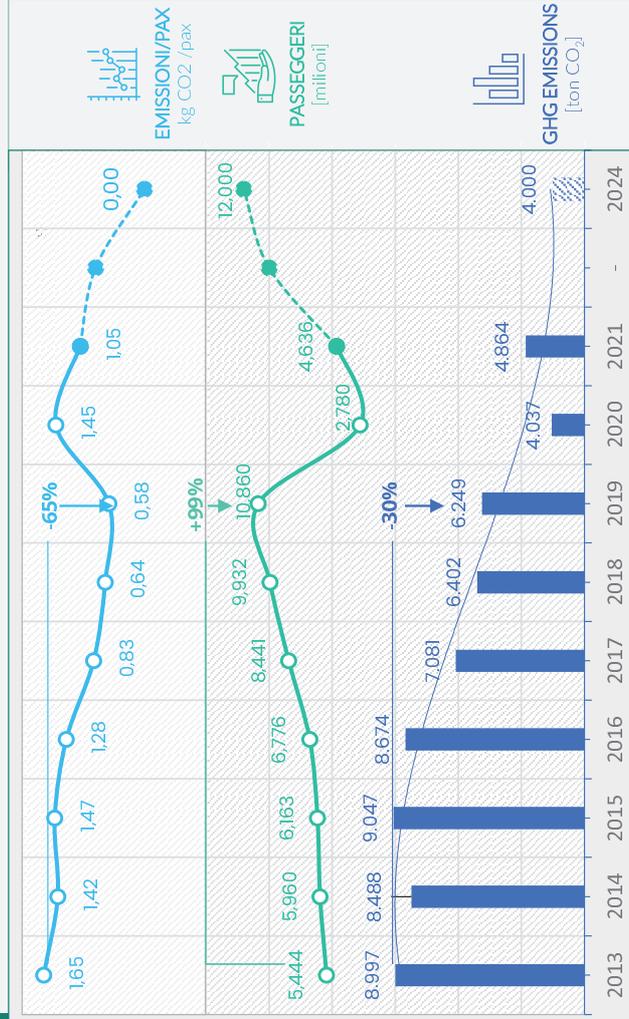
# La riduzione delle emissioni dirette

## Il trend delle emissioni dell'Aeroporto di Napoli

L'Aeroporto di Napoli ha messo in campo numerose azioni per ridurre le emissioni generate dall'Aeroporto. Grazie a questo impegno, dal 2013 al 2019 a fronte del raddoppio del traffico, le emissioni sono state già ridotte di oltre il **30%**, passando dalle circa 9.000 tonnellate generate dall'aeroporto nel 2013, alle 6.000 nel 2019. Ancora più significativo è il dato delle emissioni per passeggero, che abbiamo ridotto di oltre il **65%**, passando da 1.65 a 0.58 kg CO2 per passeggero.

Il valore delle emissioni a passeggero per gli anni 2020 e 2021 risente della riduzione del totale passeggeri per effetto del Covid-19 non direttamente proporzionale con la riduzione dei consumi energetici.

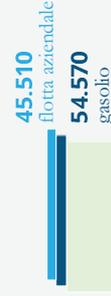
Il report della *carbon footprint* per l'anno 2022 in coerenza con quanto previsto dalla Certificazione ACA Level 4+ verrà prodotto a settembre.



## L'azzeramento delle emissioni dirette

GE.S.A.C. l'obiettivo di azzerare completamente le emissioni dirette nel 2030. Per ridurre le emissioni generate dall'Aeroporto, GE.S.A.C. ha sviluppato un **Green Capex Plan** per realizzare gli interventi di riduzione delle emissioni dirette (scope 1 e scope 2). Le emissioni di Scope 2 sono relative al consumo energetico dell'Aeroporto. Come detto in precedenza, GE.S.A.C. ha sviluppato un Piano Energetico che prevede numerose azioni per ridurre i consumi e autoprodurre energia. L'obiettivo al 2030 è quello di avere energia prodotta al 100% da fonti rinnovabili. Per quanto riguarda le emissioni di Scope 1, già nel 2023 verrà realizzato un nuovo impianto che consentirà di azzerare i consumi di gasolio ed è stata già avviata, da alcuni anni, la sostituzione di tutti i veicoli aziendali con mezzi elettrici. Al momento oltre il 30% dei veicoli dell'Aeroporto sono elettrici o ibridi.

### Emissioni Scope 1 e 2 2021



### « green Capex Plan » per ridurre le emissioni di CO2 generate dall'aeroporto

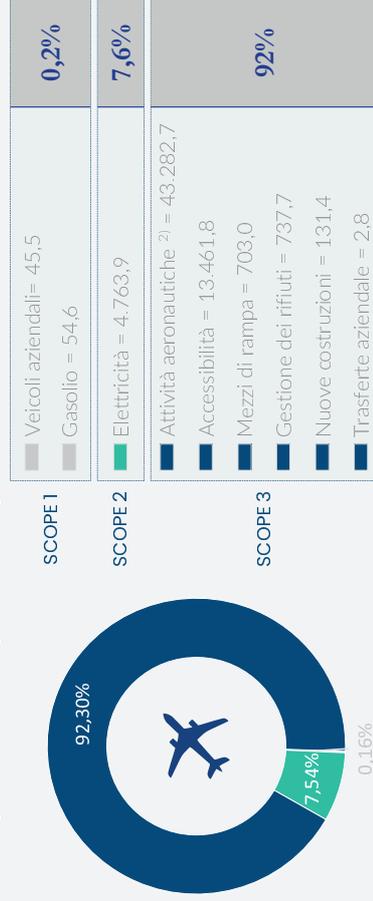
- Rinnovo del parco auto aziendale con l'acquisto di veicoli ibridi ed elettrici
- Sostituzione degli impianti obsoleti con soluzioni più moderne e sostenibili
- Efficientamento energetico di edifici e terminal
- Avvio della centrale di trigenerazione
- Costruzione di un nuovo impianto fotovoltaico
- Acquisto del 100% di energia verde certificata nei mercati principali europei

# La riduzione delle emissioni indirette

## Le emissioni del settore aeroportuale

A livello europeo, il settore del trasporto aereo genera circa il 3,2% delle emissioni complessive, corrispondente a circa il 13,2% delle emissioni dell'intero settore dei trasporti. Elaborando i dati relativi al contesto italiano per gli aeroporti risulta come in media le emissioni direttamente imputabili al gestore aeroportuale - ossia quelli ricadenti negli Scope 1 e 2 della classificazione delle emissioni definita ai fini della Airport Carbon Accreditation - non superino il 5% del totale degli Scope 1, 2, 3. Le emissioni indirette (o di scope 3) sono derivate dalle attività di terze parti operanti nell'aeroporto e stakeholder. Questa voce include, a titolo esemplificativo, le emissioni derivanti dal ciclo LTO (landing and take-off) degli aeromobili e le emissioni derivanti dall'accesso all'aeroporto di passeggeri e dipendenti.

## La footprint dell'Aeroporto di Napoli | anno 2021 [tonnellate]



A partire dal 2021, per il livello 4+, il Programma ACA prevede che il calcolo per le emissioni dovute alle attività aeronautiche dovrà essere considerato:

- > emissioni dovute ai decolli e agli atterraggi, sotto i 3.000 piedi: 38.329,7 ton
- > emissioni dovute alla sosta degli aeromobili: 4.837,4 ton
- > emissioni dovute alle prove motori: 1.15,6 ton
- > emissioni dovute all'interno volo: 211.665,8 ton

## Stakeholder Management Plan

GE.S.A.C. intende promuovere (tramite investimenti abilitanti) comportamenti sostenibili da parte di compagnie aeree e passeggeri, mediante lo sviluppo e l'implementazione di policy, infrastrutture e dotazioni green. È stato sviluppato nel 2022 lo **Stakeholder Management Plan** per ridurre le emissioni generate dagli operatori aeroportuali, che include le seguenti iniziative, finalizzate a ridurre l'impatto ambientale, in termini di emissioni prodotte, delle attività aeronautiche durante le operazioni di assistenza a terra, movimentazione e decollo:



- > estensione del divieto di utilizzo dell'APU sui piazzali dotati dei sottoservizi;
- > obbligo di utilizzare un solo motore da parte delle compagnie aeree durante le operazioni di taxiway;
- > implementazione di una nuova procedura di salita iniziale verso nord;
- > sostegno ed incentivi al piano di riconversione dei mezzi di rampa dei prestatori dei servizi di assistenza a terra, ponendosi come driver di un radicale cambio di passo al fine di azzerare le emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte dai mezzi di rampa;
- > promozione di un piano di rinnovo della flotta degli aeromobili basati sullo scalo, incentivando l'utilizzo di aeromobili di nuova generazione che consentano l'abbattimento delle emissioni prodotte;
- > sviluppo di un piano strategico per sostenere e gestire il possibile rapido sviluppo di carburanti a basse emissioni;
- > implementazione di un programma di forestazione urbana nelle aree limitrofe all'aeroporto, in collaborazione con i Comuni di Napoli e Casalnuovo efficaci nella riduzione dei gas climalteranti;
- > sviluppo di un ecosistema di innovazione per la Mobilità Aerea Avanzata.

# Il Programma Aerozero

## Programma Aerozero

			
<b>OPERAZIONI DI VOLO</b> Implementazione di nuove procedure di volo con il coinvolgimento di tutti gli stakeholder interessati	<b>VEICOLI ELETTRICI O IBRIDI</b> Definizione di un « <i>Handling Agreements</i> » per incentivare la sostituzione dei mezzi con dei veicoli a trazione elettrica	<b>AEROMOBILI BASATI</b> Sostenere le compagnie aeree che adottano aeromobili nuovi e più efficienti dal punto di vista ambientale	<b>SUSTAINABLE AVIATION FUEL</b> Investire nella ricerca e nell'innovazione per lo sviluppo di carburanti a basse emissioni – SAF –

## Operazioni di volo



### Riduzione delle Operazioni di APU

L'estensione dell'obbligo di utilizzo degli impianti di terra per l'erogazione dell'energia elettrica (400Hz) e dell'Arja Condizionata a tutte le piazzole equipaggiate



### Single engine taxiing

Obbligo di utilizzare un solo motore da parte delle compagnie aeree durante le operazioni di taxiway



### Nuova procedura di salita iniziale

La procedura prevede una virata verso nord che evita il sorvolo del centro storico ed abbrevia di circa 3 minuti il percorso di volo per tutti gli aeromobili diretti a nord

La Società



Strategia di Sostenibilità



Crescita sostenibile



Gestire la ripresa del traffico



Gli aeroporti di Napoli e Salerno



Responsabilità di Governance



## Operazioni di assistenza a terra

GE.S.A.C. nel 2022 ha iniziato ad incentivare il piano di riconversione dei mezzi di rampa dei prestatori dei servizi di assistenza a terra, ponendosi come driver di un radicale cambio di passo al fine di azzerare le emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte dai mezzi di rampa entro il 2025.

All'interno del piano sono state definite le priorità di intervento per la sostituzione dei veicoli sulla base delle emissioni prodotte, in funzione dei km medi percorsi e della loro complessità e costo.

GE.S.A.C. ha iniziato a realizzare un network di colonnine di ricarica di veicoli elettrici in Airfield a servizio degli handler e, al fine di incentivare tale piano, a fornire energia elettrica a titolo gratuito e per un periodo di due anni per tutti i nuovi mezzi riconvertiti in elettrici introdotti entro il dicembre del 2023.

GE.S.A.C. provvederà direttamente all'approvvigionamento di nuovi mezzi elettrici del tipo "ambulift" e "special care", operanti in Airfield, per il supporto nell'accompagnamento dei passeggeri a ridotta mobilità

## Aeromobili basati

GE.S.A.C. intende promuovere un piano di ammodernamento della flotta degli aeromobili basati sullo scalo, incentivando in particolare l'utilizzo di aeromobili di nuova generazione che consentano un abbattimento delle emissioni prodotte (Airbus A320/321 neo, Boeing 737 max).



# Investire in ricerca e sviluppo

## Sustainable Aviation Fuel

GE.S.A.C. investirà in ricerca e sviluppo, sostenendo lo sviluppo di carburanti a basse emissioni | SAF – Sustainable Aviation Fuel.

GE.S.A.C. intende sviluppare un piano strategico per sostenere e gestire il possibile rapido sviluppo dei combustibili a idrogeno poiché questa rivoluzione tecnologica richiederà lo sviluppo di nuove infrastrutture, servizi e procedure.

Come richiamato anche nel corso della Conferenza per il Clima COP26 tenutasi a Glasgow nel mese di novembre 2021, tra le più efficaci misure per un'aviazione sostenibile, ricadono quelle legate ai combustibili alternativi a basse emissioni: i cosiddetti SAF (Sustainable Aviation Fuel). L'idrogeno, prodotto da energia solare o eolica, permetterà di rendere l'aviazione sostenibile al 100%, escludendo l'utilizzo di batterie poco compatibili con il volo degli aeromobili.

Seppur con limiti tecnici legati alla gestione, un carburante alternativo efficace sembra essere l'idrogeno: Airbus ha infatti lanciato il programma ZEROe in cui prevede la realizzazione di un aeromobile interamente alimentato ad idrogeno in combinazione con l'ossigeno e conta di operare i primi voli commerciali con questi nuovi aeromobili nel 2035.

Il progetto prevede la realizzazione di una sperimentazione in collaborazione con NLR per l'utilizzo di prototipi di droni alimentati da idrogeno liquido e che sono dotati di serbatoi realizzati interamente in materiali composti riutilizzabili (a differenza di quanto accade attualmente per i serbatoi utilizzati per i voli spaziali).

NLR ha infatti già realizzato un velivolo a guida remota chiamato **Hydra** dove viene impiegato un particolare materiale composito nella realizzazione dei serbatoi di idrogeno, che richiedono prestazioni meccaniche particolarmente elevate. La stessa NLR conta di effettuare ulteriori test su di un nuovo prototipo chiamato Hydra 2, il cui volo inaugurale è previsto entro dicembre 2023.

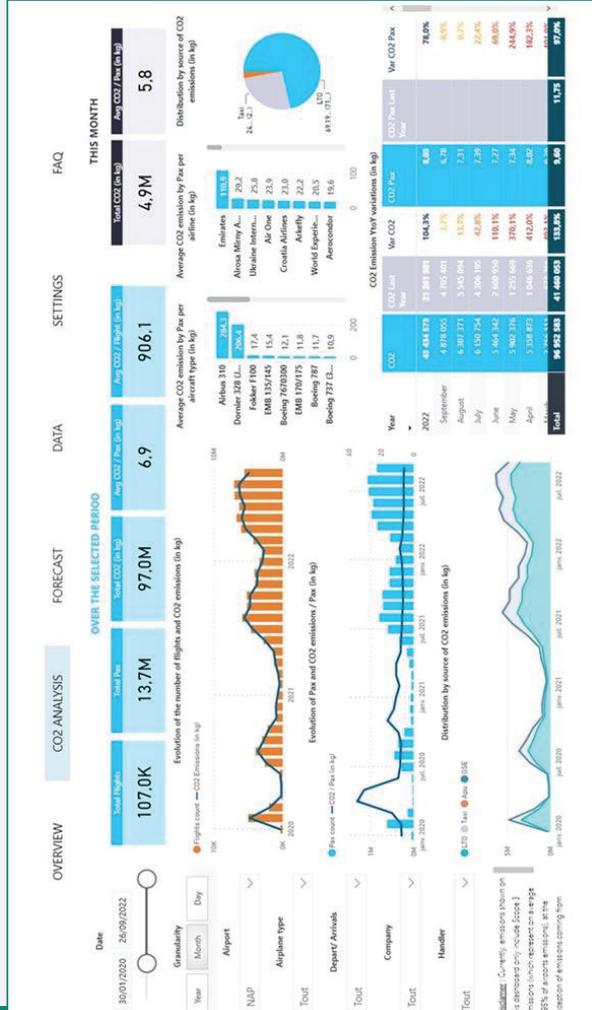


# Il monitoraggio della qualità dell'aria

## Il tool per il controllo delle emissioni

Aradian ha sviluppato uno specifico tool per il controllo delle emissioni di Scope 3, chiamato **Air Carbon**. Il sistema, che utilizza una piattaforma web, è in grado di calcolare automaticamente la quantità di emissioni prodotte in una specifica tratta, con origine l'aeroporto di riferimento.

Al momento il tool è utilizzato anche da altri aeroporti del gruppo 2i Aeroporti come Torino e Milano, ed è in grado di analizzare le emissioni basandosi anche sulla serie storica dei dati. Per questa ragione il tool implementato è, al momento, uno dei più efficaci strumenti per misurare la riduzione dei gas climalteranti.



## Monitoraggio della qualità dell'aria

GE.S.A.C. è impegnata in prima linea nel miglioramento della qualità dell'aria e nella riduzione delle emissioni dei gas climalteranti. Il continuo monitoraggio della concentrazione di inquinanti nell'aria è assicurato da una centralina posizionata nell'area Airside dell'Aeroporto di Napoli. Nel 2022, i valori misurati hanno rispettato i limiti normativi e sono stati in linea con le varie centraline della rete di monitoraggio di ARPAC Campania, situate nel Comune di Napoli.

I dati acquisiti dalla centralina vengono inviati, *real time*, ad un totem presente in sala partenze, in cui vengono mostrati anche i dati provenienti dalle 8 centraline isofoniche presenti sulle città di Napoli e Casoria, come descritto in precedenza.





# Piano di monitoraggio Ambientale

## Il Piano di Monitoraggio dell'Aeroporto di Salerno

Per assolvere alle prescrizioni su richiamate, GES.A.C. ha elaborato un Piano di Monitoraggio Ambientale che è stato condiviso con ARPAC Campania. Il Piano di Monitoraggio costituisce la conseguenza operativa del Piano di Monitoraggio Ambientale presentato nell'ambito della procedura della citata Valutazione di Impatto Ambientale Ministeriale, e si riferisce agli interventi previsti nel Master Plan dell'Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi nelle due fasi a breve termine (fase 1) e medio termine (fase 2). Sebbene nel Piano vengono mantenuti i riferimenti a tale programmazione, le nuove esigenze operative nate dall'integrazione dell'Aeroporto di Salerno con quello di Napoli hanno portato ad una contrazione dei tempi secondo un continuum temporale tra fase 1 e fase 2, con termine presumibilmente entro il 2025. Al fine di rispondere agli obiettivi propri del monitoraggio ambientale, sono state individuate le componenti ambientali ed i temi che, sulla scorta delle risultanze delle analisi condotte nello Studio di impatto ambientale, si è ritenuto necessario essere oggetto del monitoraggio.

L'identificazione delle componenti e degli indicatori ambientali più appropriati per descrivere compiutamente ed efficacemente gli effetti sul territorio delle attività di cantiere e della realizzazione dell'opera in progetto fa fare riferimento a due aspetti principali, ed ovvero le tipologie delle opere e delle attività di costruzione delle stesse, oltre che la situazione territoriale ed ambientale presente nell'area di intervento. Tenendo presente tali scelte, sono state indagate e definite le metodiche e le modalità di monitoraggio di ciascuna componente ambientale.

Sebbene le scelte operative siano diverse per ciascuna componente, in funzione delle caratteristiche peculiari delle stesse, i criteri generali per il posizionamento dei punti di monitoraggio sono comuni a tutte le componenti. Essi sono la presenza della sorgente di interferenza, e la presenza di elementi significativi, attuali o previsti, rispetto ai quali è possibile rilevare una modifica delle condizioni di stato dei parametri caratterizzanti. Per quanto riguarda le attività di misura, campionamento, analisi ed elaborazione dati, per garantire la confrontabilità dei dati, saranno utilizzate le stesse metodiche su tutti gli ambiti territoriali indagati.

A seguito delle valutazioni ed analisi degli impatti contenuti nel SIA, nel Piano si è proposto il monitoraggio delle seguenti componenti ambientali: rumore, atmosfera, acque superficiali, vegetazione / avifauna / birdstrike.

Il Piano di Monitoraggio Ambientale è articolato in tre diversi momenti temporali, ciascuno contraddistinto da uno specifico obiettivo, così sintetizzabile:

<p><b>ante operam</b></p>	<p>In questa prima fase l'obiettivo del monitoraggio consiste nel raccogliere i dati necessari per avere la conoscenza dello stato dell'ambiente nei dintorni del territorio interessato dalle azioni di realizzazione dell'opera ed al suo esercizio, prima che queste siano poste in essere.</p>
<p><b>in corso d'opera</b></p>	<p>Il monitoraggio in corso d'opera è rivolto a misurare gli effetti determinati dalla fase di cantierizzazione dell'opera in progetto, a partire dall'approntamento delle aree di cantiere sino al loro funzionamento a regime e, qualora necessario, considerando anche gli itinerari interessati dai flussi di cantierizzazione. L'entità di tali effetti è determinata mediante il confronto tra i dati acquisiti in detta fase e di quelli misurati Ante operam.</p>
<p><b>post operam</b></p>	<p>Il monitoraggio Post operam è finalizzato a verificare l'entità degli impatti ambientali dovuti al funzionamento dell'opera e ad evidenziare, mediante il confronto con i dati rilevati durante la fase di ante operam, l'eventuale necessità di porre in essere misure e interventi di mitigazione integrative rispetto a quelle previste dallo Studio o fissate nel decreto VIA.</p>

Sono state definite con la Sovrintendenza Archeologica di Salerno le ulteriori indagini stratigrafiche da eseguire sulle nuove aree, che verranno condotte successivamente alle immissioni in possesso delle stesse da parte di GES.A.C.

### Campagne ante operam



Campagne di monitoraggio acustico



Campagne di monitoraggio delle componenti acque



Campagna di monitoraggio della qualità dell'aria



saggi preventivi  
(oltre ad attività di assistenza agli scavi con archeologi specializzati)

# La responsabilità sociale e l'impegno per il territorio

## L'impegno di GE.S.A.C. per il territorio

GE.S.A.C. promuove e sostiene iniziative in ambito sociale, culturale e di riqualificazione urbana che nascono per dare un contributo positivo allo sviluppo del territorio e delle comunità locali.

Uno dei progetti più importanti, già rappresentato nei punti precedenti, riguarda la **riqualificazione di aree urbane dismesse** nel Comune di Casalnuovo e la conversione di queste in parchi pubblici tramite la piantumazione di specie vegetali e tecnologie innovative adatte all'assorbimento delle emissioni di CO<sub>2</sub> in modo da compensare le emissioni derivate dall'attività aeroportuali.

Nell'ambito della progettualità con le scuole di prossimità, GE.S.A.C. ha contribuito allo sviluppo di attività culturali e laboratoriali realizzando una biblioteca nell'Istituto Comprensivo Statale "Oriani-Guarino" di San Pietro a Patierno, quartiere confinante con l'aeroporto. Sempre a San Pietro a Patierno, GE.S.A.C. sostiene in maniera costante le iniziative promosse dal Museo Masseria Luce, museo-laboratorio della civiltà contadina e punto di riferimento sociale e culturale del territorio. Inoltre, L'Aeroporto Internazionale di Napoli organizza visite per gli alunni delle scuole elementari, medie e superiori.

Oltre a mantenere un dialogo costante con i quartieri confinanti con l'aeroporto, l'Azienda ha ritenuto fondamentale estendere il proprio supporto ad altri soggetti impegnati in iniziative di charity, come il Centro La Tenda onlus per i senza fissa dimora e l'Ospedale Santobono Pausillipon. Per quest'ultimo, l'impegno si è concretizzato nel progetto di "umanizzazione pittorica", volti al miglioramento dei reparti di degenza della struttura pediatrica. Una soluzione funzionale per rendere gli ambienti ospedalieri più allegri e colorati e dunque meno traumatizzanti per i piccoli pazienti.

Sempre costante negli anni è il sostegno al progetto #salvALI di Flying Angels Foundation, impegnata nell'organizzazione di voli salvavita per bambine e bambini di tutto il mondo gravemente malati e bisognosi di cure urgenti non disponibili nei loro paesi di origine.

La Società



Strategia di Sostenibilità



Crescita sostenibile



Gestire la ripresa del traffico



Gli aeroporti di Napoli e Salerno



Responsabilità di Governance



**RIQUALIFICAZIONE URBANA**



**Comune di Casalnuovo**



**CULTURA**



**Museo di Capodimonte**



**SOCIALE**



**CONCERTO PER LA PACE I SOLISTI DI KIEV**



**Buon Natale e Felice Anno Nuovo**  
 Anche questo Natale sosteniamo Flying Angels Foundation, specializzata nel trasporto aereo di bambini salvavita non disponibili nei paesi di origine, per far sì che i bambini di tutto il mondo possano essere ospedalizzati in maniera tempestiva e specialistica, a proprio agio dal luogo di nascita. In un po' di tempo, un po' di tempo, si salva una vita.



# Progetti di riqualificazione urbana

## Progetto 1000 Alberi per la città

In linea con la strategia europea per la biodiversità al 2030, GE.S.A.C. sta conducendo un programma di forestazione urbana attraverso la piantumazione di specie arboree di pregio architettonico, efficaci allo stesso tempo nella riduzione dei gas climalteranti. Il progetto di sostenibilità ambientale e riqualificazione urbana allo stesso tempo è svolto in collaborazione con i Comuni di Napoli e Casanuovo e prevede la riqualificazione di aree urbane dismesse e la loro conversione a parchi pubblici e la riqualificazione di aree a verde già esistenti, ma poco accessibili ai cittadini, o chiuse per mancanza di fondi. Sarà così possibile creare una "rete verde" di giardini pubblici dislocati nelle diverse aree dei Comuni sulle quali insistono le operazioni aeroportuali. Verranno bonificate aree urbane dismesse, adiacenti all'aeroporto e sottostanti le direttrici di atterraggio e di decollo, nei Comuni di Napoli e di Casanuovo. Il progetto prevede la realizzazione di fioriere e la piantumazione di nuovi alberi lungo il corso principale del Comune, l'installazione di un «Wallbreeze» nella piazza del Municipio, la realizzazione di un nuovo parco urbano in un'area dismessa e non edificata e l'installazione di «alberi verticali» di un su due istituti scolastici. Il progetto pilota previsto per il Comune di Casanuovo verrà esteso anche per il Comune di Napoli, anche grazie a specifici accordi di partnership con le compagnie aeree al fine di riqualificare le rotonde di accesso all'Aeroporto, realizzando un sistema di verde urbano nelle aree limitrofe all'aeroporto. Anche il Forecourt aeroportuale sarà interessato da un progetto di riambientalizzazione a verde, complementare ai lavori di adeguamento previsti per la Stazione Aeroporto della Metropolitana Collinare.



## Riqualificazione delle aree del Comune di Napoli



Parco Barbatto



Viabilità di accesso



# Progetti di riqualificazione urbana

Il progetto di riqualificazione delle aree del Comune di Casalnuovo



La Società



Strategia di  
Sostenibilità



Crescita  
sostenibile



Gestire la ripresa  
del traffico



Gli aeroporti di  
Napoli e Salerno



Responsabilità  
di Governance



Strategia di  
sostenibilità

Utilizzo  
delle risorse

Consumi  
energetici

Rumore  
aeroportuale

Emissioni

Piano di  
Monitoraggio

L'impegno  
per il territorio

# Coinvolgimento delle comunità limitrofe

## L'impegno di GE.S.A.C. per la cultura

Il sostegno alla cultura, all'arte e all'immenso patrimonio storico della Regione Campania costituisce da sempre uno dei principi guida di GE.S.A.C. Numerose le iniziative di patrocinio portate avanti con i principali Istituti di Cultura del territorio, proprio quest'anno GE.S.A.C. ha stipulato un importante protocollo di intesa con il Museo di Capodimonte con il quale intrattiene un consolidato e proficuo rapporto di collaborazione con il sostegno a numerose mostre attraverso lo strumento dell'Art Bonus. Grazie a questo importante progetto di partenariato, nel corso del 2023, oltre 80 capolavori del Museo di Capodimonte, tra pitture ed arti decorative, saranno esposti al Louvre in dialogo con la collezione del museo parigino nella Grande Galerie, il Salon Carré, due tra le sale più illustri del famoso Museo. Si tratta di un progetto unico nel suo genere, sia per il Louvre sia per un museo italiano, perché è la prima volta nella storia che un museo celebra un'altra galleria e non un singolo artista con una mostra. Il progetto di partenariato tra GE.S.A.C. e il Museo di Capodimonte non riguarderà solo la mostra di Parigi ma anche una serie di esposizioni che saranno allestite nel corso del 2023 all'interno dell'Aeroporto di Napoli, nello spazio arte denominato "Art Gate" in area imbarchi. Lo spazio, inaugurato a Natale con la **Mostra "La Materia del Cielo"** dell'artista contemporaneo **Salvatore Emblema**, ospiterà inoltre durante il periodo pasquale una serie di capolavori custoditi abitualmente nei depositi del Museo di Capodimonte e, nel mese di dicembre 2023, una mostra dedicata a **Paolo La Motta**, artista napoletano già protagonista di due esposizioni a Capodimonte.



La Società



Strategia di  
Sostenibilità



Crescita  
sostenibile



Gestire la ripresa  
del traffico



Gli aeroporti di  
Napoli e Salerno



Responsabilità  
di Governance



## GE.S.A.C. e le scuole

Da novembre a marzo, l'Aeroporto di Napoli accoglie gratuitamente gli studenti di ogni ordine e grado, ad esclusione delle scuole dell'Infanzia, per illustrare in maniera semplice e interattiva i processi aeroportuali e la struttura aeroportuale: dal salone check-in al piazzale aeromobili. Il percorso, che si sviluppa nelle aree principali del terminal è interamente illustrato da personale dell'ufficio Comunicazione GE.S.A.C. e da altri operatori ed enti aeroportuali, come GH Napoli ed ENAC. Determinante ed entusiasmante il contributo offerto dai reparti cinofili della Polizia di Stato che arricchiscono le visite guidate con dimostrazioni pratiche di individuazione e ritrovamento degli esplosivi. Si prevede che alla fine della prima parte di questo progetto, che terminerà a marzo 2023, saranno coinvolti oltre 30 istituti scolastici per un totale di quasi 1000 studenti.





# 04

NAIAPOLI  
SALERNO  
AIRPORTS  
GESAC

## GESTIRE LA RIPRESA DEL TRAFFICO

*Sostenibilità e valore per il territorio*

- La ripresa del traffico
- **Highlights - Dati di traffico**
- Il traffico passeggeri in Italia e in Europa
- Sviluppo di un network sostenibile
- Promozione della destinazione
- Il contributo della Rete Aeroportuale al territorio

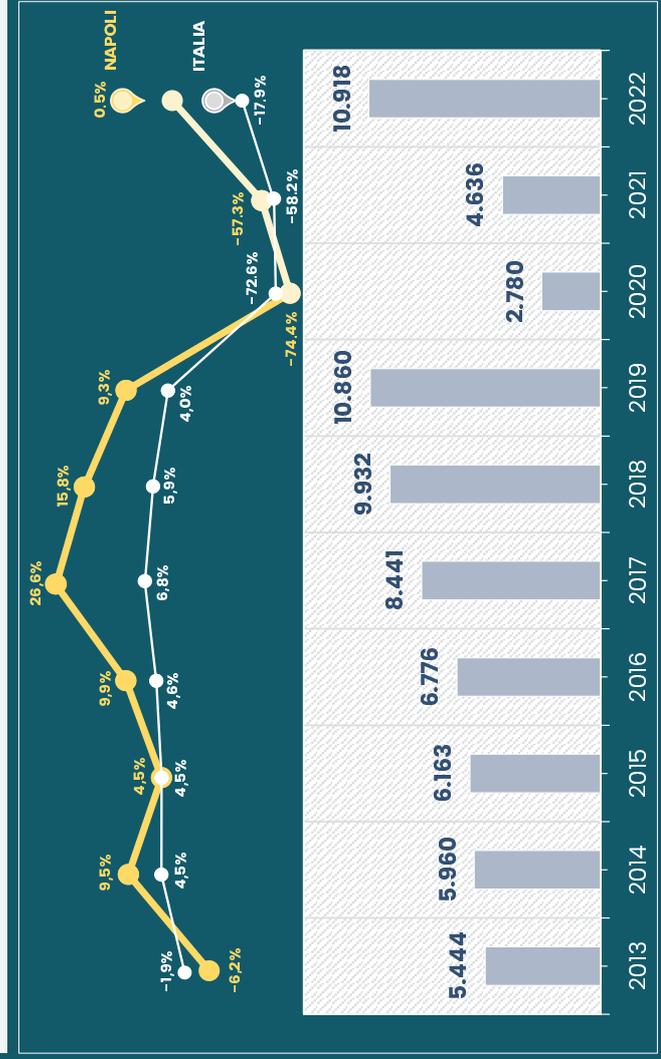


# La ripresa del traffico

## 2022 | Un anno record per il traffico passeggeri

A partire dal marzo 2022 l'Aeroporto di Napoli ha registrato una fortissima ripresa del traffico passeggeri; come risultato della ripartenza del traffico, in chiusura d'anno il numero di passeggeri transitati presso l'Aeroporto di Napoli è stato addirittura superiore a quello del 2019 (ultimo anno prima della pandemia da Covid-19), mentre in Italia il traffico aereo ha registrato una flessione di quasi il 18% rispetto al 2019.

Sono stati **10,9 milioni** i passeggeri transitati dall'aeroporto di Napoli nel 2022, di cui circa 7 milioni sul segmento internazionale e 3,9 milioni sul segmento nazionale, segnando la piena ripresa del traffico.



## Il ripristino del network e della connettività

Da un punto di vista del traffico sviluppato dallo scalo, il 2022 è stato l'anno della piena e significativa ripresa dei trend pre-pandemia, anche superando i livelli 2019. Nel 2022 il traffico passeggeri è stato pari a **10.918.234** (+0,5% vs 2019), di cui il 36% di traffico nazionale, il 62% di traffico internazionale e il 2% di traffico charter, sviluppato grazie ad un network che nel 2022 è rappresentato da 109 destinazioni. Anche in termini di ATM (Air Traffic Movement), con un totale di 83.956 (+1,7% vs 2019), l'aeroporto ha ripristinato i livelli di traffico 2019, con un load factor medio di 80,9% (-4,1% vs 2019).

Infatti, nonostante la fortissima contrazione del traffico registrata nel periodo 2020-2021, segnato dalla pandemia da Covid-19, l'Aeroporto di Napoli è riuscito a creare nuovamente il proprio network. Infatti, nel corso dell'anno, il network si è arricchito di nuove mete, portando a **109** il numero di **destinazioni** raggiungibili con volo diretto da Napoli, di cui 17 nazionali e 92 internazionali, incluso i principali hub: New York-Newark, Monaco, Parigi Charles de Gaulle, Francoforte, Londra Heathrow, Istanbul, Madrid e Dubai. Le ultime due ripristinate nel 2022, anno che ha anche segnato un ulteriore sviluppo del network verso aree emergenti del Medio Oriente, grazie all'attivazione del volo per Abu Dhabi.

Il motore principale di questa crescita è stato il segmento internazionale, soprattutto intra europeo, che rappresenta la principale tipologia di offerta dei quattro vettori low cost con base a Napoli: Ryanair, easyJet, Wizz Air e Volotea.

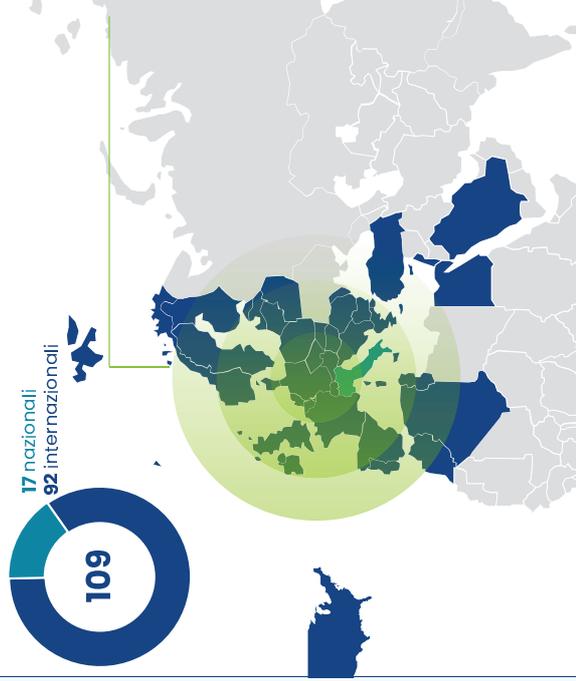
Durante il periodo estivo – caratterizzato a livello globale dal cosiddetto fenomeno del *revenge travel*, la prepotente voglia di tornare a viaggiare – Napoli, per sei mesi consecutivi, da aprile a settembre, è stato l'aeroporto europeo che ha registrato la maggiore crescita nella categoria 10-25 milioni di passeggeri-anno. Motore principale il segmento internazionale, soprattutto intraeuropeo, che rappresenta la principale tipologia di offerta dei quattro vettori low cost con base a Capodichino: Ryanair, easyJet, Wizz Air e Volotea.

Nel 2022 il numero delle compagnie aeree operanti sull'Aeroporto di Napoli è stato pari a 37 (rispetto alle 44 del 2019).



# Highlights Dati di Traffico

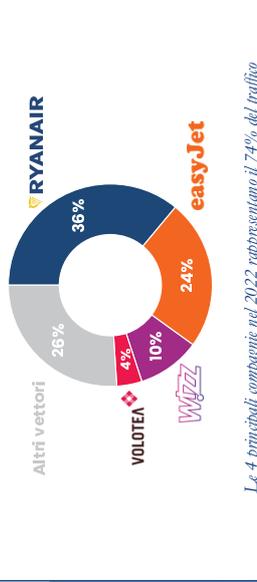
## PAESI COLLEGATI CON UN VOLO DIRETTO DA NAPOLI NEL 2021



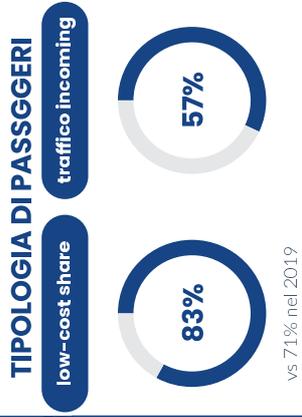
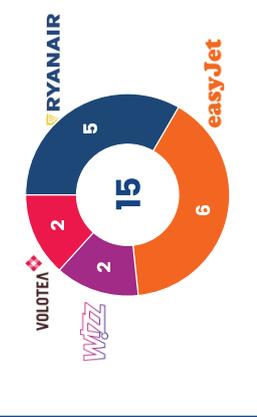
### TOP 10 destinazioni 2022

- Milano
- Londra
- Parigi
- Bergamo
- Venezia
- Barcellona
- Catania
- Torino
- Palermo
- Madrid

## COMPAGNIE AEREE



## AEROMOBILI BASATI



## CONFRONTO CON GLI AEROPORTI EUROPEI

Trasporto Aeroporto in Europa  
(vs 2019)

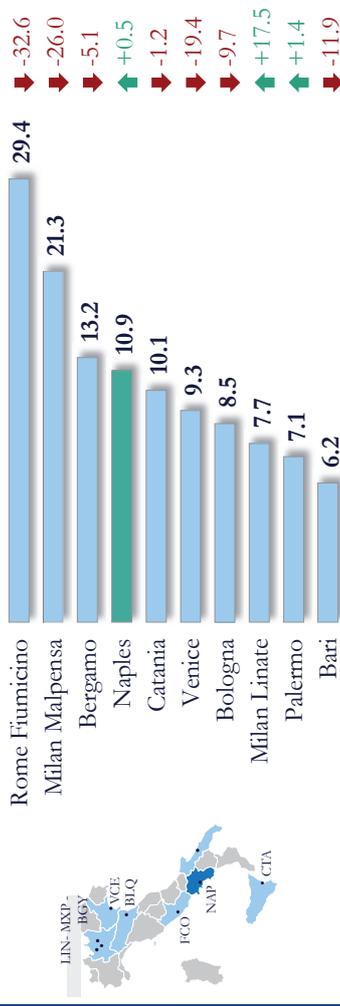


Aeroporti Europei  
- 10-25M passeggeri/anno -

Aeroporto di Napoli

## CONFRONTO CON GLI AEROPORTI ITALIANI

Italian airport traffic - top 10 passengers 2022 (millions)



## Traffic performance change year-on-year

### Top 5 airports in each group

Group 1 ≥25 million per year	Group 2 25>10 million per year	Group 3 10>5 million per year	Group 4 5>1 million per year	Group 5 ≤1 million per year
PMI -3.9%	NAP +0.5%	ALA +15.6%	TIA +55.7%	
IST -6.2%	CTA -1.2%	RHO +6.5%	PRN +26.1%	
ORY -8.4%	TFS -3.3%	HER +1.7%	JTR +25.6%	
LIS -9.3%	OPO -3.6%	PMO +1.4%	FNC +20.8%	
ATH -11.2%	BGY -5.1%	ACE +0.7%	SJJ +20.4%	

# Il Traffico Passeggeri in Italia e in Europa

La Società



Strategia di Sostenibilità



Crescita sostenibile



Gestire la ripresa del traffico



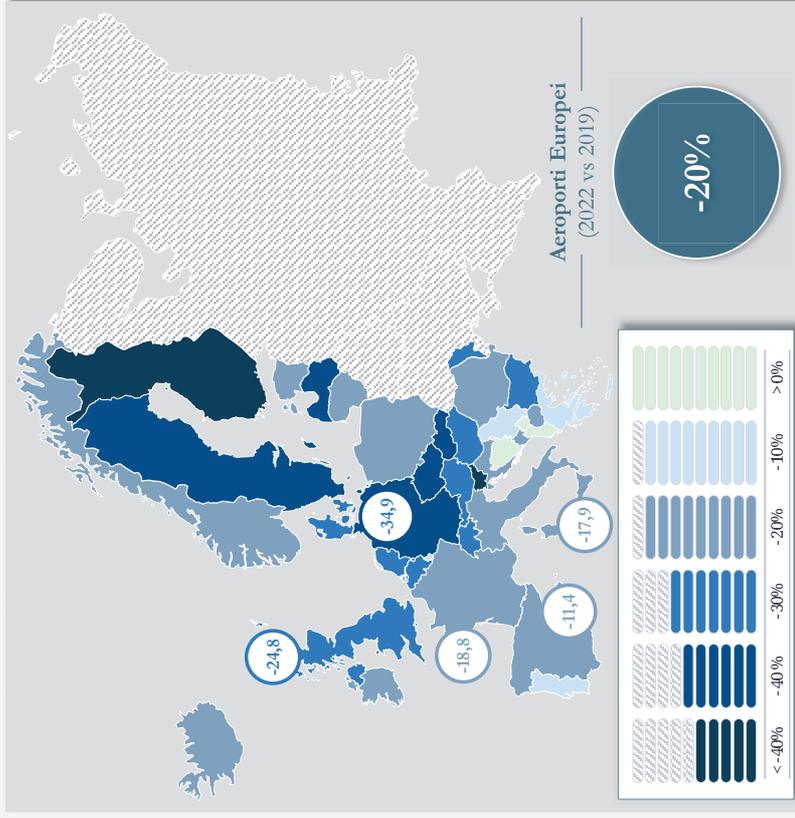
Gli aeroporti di Napoli e Salerno



Responsabilità di Governance



## Il traffico passeggeri in Europa



### Connettività (2022 vs 2017)

Aeroporti Europei

-22.0%

Aeroporto di Napoli

+20.0%

## Il traffico Passeggeri in Italia

Sono stati **164,6 milioni i passeggeri transitati** negli aeroporti italiani nel 2022, più del doppio del 2021, anno in cui, tra effetti della pandemia e restrizioni alla circolazione, i viaggiatori furono solo 80,7 milioni. Il traffico aereo italiano è in ripresa dunque con volumi, per il sistema nazionale, pari all'85% di quelli del 2019. Nel corso del 2022, infatti, il gap rispetto ai 193 milioni di passeggeri pre-Covid si è progressivamente ridotto, passando dal -39% del primo trimestre al -12% del secondo, fino al record dei mesi estivi, -7%, seguito dal -9% degli ultimi tre mesi dell'anno. È stata una ripresa a due velocità: gli aeroporti del Sud e delle Isole, con oltre 51 milioni di passeggeri e un incremento del 2,2 per cento sul 2019, hanno recuperato i volumi pre-Covid.



## Sintesi di un particolare biennio e il forte e rapido recupero del settore

Nell'anno 2020 la pandemia Covid ha portato al blocco dei voli, e un calo di -73% passeggeri rispetto al 2019. Nel 2021 si sono persi 81 milioni di passeggeri, pari a -58% rispetto al 2019. Dopo una partenza lenta dovuta alla variante Omicron, e aggravata dal conflitto in Ucraina (a gennaio il sistema aeroportuale italiano segnava ancora un -49,8% rispetto al 2019), la *summer 2022* ha fatto ripartire il traffico aereo, con uno *spin* che si è protratto per tutta la seconda parte dell'anno, anche grazie alla progressiva apertura di alcuni mercati ai viaggi non essenziali, tanto che a dicembre 2022 il gap con il 2019 si è ridotto al -10,1%. Più rapida è stata la ripresa del mercato domestico e intra-europeo, mentre i collegamenti intercontinentali hanno risentito degli effetti della crisi pandemica e delle restrizioni di viaggio. I movimenti aerei hanno superato la soglia di 1,4 milioni, segnando un miglioramento rispetto al 2021 del 55% e recuperando sul 2019 quasi il 90%.

Eurocontrol ha stimato il pieno recupero dei volumi di traffico aereo pre-pandemia al 2025. In molti scali europei, durante i mesi estivi, si sono registrati pesanti ritardi e disservizi riconducibili alla carenza di organico, mentre il sistema aeroportuale italiano ha retto, grazie anche alle misure di salvaguardia dei livelli occupazionali adottate, come cassa integrazione e fondo trasporto aereo.

Fonte: Assaeroporti 2022



# Sviluppo di un network sostenibile

Connettività sempre più innovativa, intermodale e sostenibile

## Il piano di sviluppo del traffico dell'Aeroporto di Napoli

Il settore dell'aviazione è stato duramente colpito a livello mondiale dalla pandemia di Covid-19, che ha avuto un impatto sulla mobilità, sulla domanda di traffico e sui piani di sviluppo di compagnie aeree e aeroporti.

La guerra in Ucraina ha aumentato l'incertezza sui programmi per l'area dell'Europa orientale e sui voli intercontinentali. Inoltre, altri fattori pre-pandemici sono ancora presenti a Napoli: la concorrenza dell'alta velocità ferroviaria, l'intensa pressione competitiva esercitata da altri aeroporti europei in Europa e in Italia e, soprattutto, l'importanza di adottare una politica volta alla sostenibilità ambientale.

Alla luce di ciò, l'Aeroporto di Napoli si è impegnato a ripristinare e sviluppare il suo network pre-2020, offrendo ai cittadini della Campania e ai visitatori della città di Napoli la possibilità di raggiungere i propri aeroporti, così come ai visitatori stranieri, la possibilità di volare nel modo più conveniente ed ecologico.

Gli obiettivi principali di GES.A.C. per lo sviluppo del traffico sono:

- > aumentare il numero di voli che impiegano aeromobili di nuova generazione, con minori emissioni di rumore e di CO2 e che dispongono di un maggior numero di posti, per garantire che l'infrastruttura venga utilizzata nel modo più efficiente possibile;
- > ridurre la stagionalità del traffico all'Aeroporto di Napoli, incentivando i voli nei mesi invernali (novembre – marzo)
- > aumentare il livello di connettività intercontinentale dell'Aeroporto di Napoli, attraverso voli diretti, nuove rotte intercontinentali a lungo raggio e nuove rotte di interesse specifico per l'Aeroporto di Napoli, sulla base delle valutazioni della domanda di traffico potenziale.

In particolare, rispetto a questo ultimo aspetto, la connettività dell'Aeroporto di Napoli è cresciuta rispetto al 2017 del 20% a fronte di una decrescita in Europa del 22%. La connettività di uno scalo è un indicatore di posizione relativa che consente di collocare i singoli aeroporti nel network di riferimento.

Lo sviluppo del network e l'efficientamento del traffico aereo rimane l'obiettivo principale dell'Aeroporto di Napoli. Le politiche strategiche di marketing attuate da GES.A.C. insieme alle iniziative messe in campo per promuovere il territorio di Napoli e della Campania in generale, hanno consentito di raggiungere un aumento contestuale di passeggeri serviti, di compagnie aeree operative sullo scalo e di numero di destinazioni raggiunte.

La politica con i vettori, espressione della strategia commerciale di GES.A.C., incentiverà le compagnie aeree all'utilizzo di aeromobili più nuovi, silenziosi, efficienti e capienti, che consentano di operare in rispetto dell'ambiente, diminuendo le emissioni di gas serra sia in termini assoluti sia per passeggeri trasportato, e di aumentare l'offerta dei posti.

GES.A.C. intende inoltre sviluppare un sistema tariffario per premiare ancor di più le compagnie aeree che utilizzano aeroplani più ecologici e/o più silenziosi. Per effetto degli incentivi previsti negli anni passati, ad oggi **la flotta di aeromobili basata su Napoli è una delle più giovani in Europa**, con una età media di 6,6 anni. Le politiche strategiche di marketing attuate da GES.A.C. insieme alle iniziative messe in campo per promuovere il territorio di Napoli e della Campania in generale, hanno consentito di raggiungere un aumento contestuale di passeggeri serviti, di compagnie aeree operative sullo scalo e di numero di destinazioni raggiunte. GES.A.C. continua pertanto la promozione di politiche commerciali, di marketing e di comunicazione per:

- > valorizzare il potenziale turistico di Napoli e della Campania grazie all'attrattività del territorio che offre un patrimonio ambientale, artistico e culturale unico;
- > attrarre turismo internazionale;
- > invogliare nuove compagnie aeree ad operare su Napoli;
- > aumentare il numero di destinazioni servite e i collegamenti con i bacini di mercato nazionali ed internazionali, più interessanti sia in termini di incoming, sia di outgoing.

# Sviluppo di un network sostenibile

Il nuovo network per il 2023

## NETWORK SUMMER 2023

REYKJAVIK

111 DESTINAZIONI TOTALI

**NUOVE DESTINAZIONI**

- RIYADH
- KARPATOS

**NUOVO VETTORE PER**

- HURGADA

**RIPRESA VOLO PER**

- NEW YORK



**sviluppo del network**

2013	2023
vettori 25	43
destinazioni 49	111

15 nazionali  
96 internazionali  
58 nuove destinazioni

ATENE	AECEAN	5 frequenze settimanali (4 aprile, maggio e ottobre)
DUBLINO	Aer Lingus	volo giornaliero
PARIGI	AIRFRANCE	triplo volo giornaliero
VIENNA	Austrian	volo giornaliero
LONDRA LHR	BRITISH AIRWAYS	triplo volo giornaliero
BRUXELLES	brussels airlines	volo giornaliero
DUBAI	flydubai	5 frequenze settimanali (volo giornaliero luglio e agosto)
MADRID	IBERIA	10 frequenze settimanali
ROMA	ITA AIRWAYS	doppio volo giornaliero
AMSTERDAM	KLM	2 frequenze settimanali (volo giornaliero luglio e agosto)
FRANCOFORTE	Lufthansa	triplo volo giornaliero
MONACO	Lufthansa	triplo volo giornaliero
ZURIGO	SWISS	16 frequenze settimanali (9 aprile e maggio)
LISBONA	TAP AIRPORTUGAL	8 frequenze settimanali (6 aprile, maggio e ottobre)
ISTANBUL	TURKISH AIRLINES	10 frequenze settimanali
NEW YORK	UNITED AIRLINES	volo giornaliero

La Società

Strategia di Sostenibilità

Crescita sostenibile

Gestire la ripresa del traffico

Gli aeroporti di Napoli e Salerno

Responsabilità di Governance

La ripresa del traffico

Traffico in Italia e in Europa

Network sostenibile

Destination Marketing

Contributo al territorio

# Sviluppo di un network sostenibile

Le basi e i voli intercontinentali

**easyJet**

Base aperta nel 2014



**6** aerei basati

**38** destinazioni

**2,6M** passeggeri

**RYANAIR**

Base aperta nel 2018



aerei basati **5**

destinazioni **57**

passeggeri **3,9M**

**VOLOTEA**

Base aperta nel 2020



**2** aerei basati

**20** destinazioni

**0,M** passeggeri

**Wizz**

Base aperta nel 2021



aerei basati **2**

destinazioni **22**

passeggeri **1,1M**

daily no-stop volo **Naples-Dubai**



daily no-stop volo **Naples-New York**  
(2 volte al giorno a partire da giugno)





# Sviluppo di un network sostenibile

## Promozione della destinazione

### Attività promozionali

GE.S.A.C. è tra i fondatori e collabora attivamente con il **Convention Bureau**, una rete di operatori privati che rappresenta l'eccellenza dell'industria congressuale partenopea con l'obiettivo di valorizzare la città di Napoli attraverso attività promozionali mirate a incrementare il numero di grandi eventi, convegni e meeting, e di sviluppare il turismo sul segmento MICE-Meeting Incentive Conference Event, un segmento turistico ad elevata capacità di spesa, con notevoli benefici sull'intero indotto della città.

In continuità con gli anni passati, GE.S.A.C. ha ripreso nuovamente l'impegno nello sviluppo di un **ampio programma di destination marketing** in collaborazione con le compagnie aeree partner e altri aeroporti europei, nonché con Enti pubblici e privati della filiera del turismo. Per attrarre un pubblico di visitatori sempre più ampio ed internazionale e favorire flussi turistici più costanti in tutti i mesi dell'anno, sono state realizzate iniziative e attività di sponsorizzazione volte a esaltare l'entità e l'unicità dell'inestimabile patrimonio artistico-culturale della città e della Regione Campania.

Dal 2021 GE.S.A.C., sulla base dell'accordo sottoscritto con l'**Agenzia Regionale Campania Turismo** in seguito alla partecipazione ed aggiudicazione di bando pubblico, svolge attività di promozione del territorio attraverso 2 desk informativi in aeroporto, 11 tipologie di impianti pubblicitari tradizionali e digitali (per un totale di 47) ed attività di digital marketing per la promozione incoming della Campania sui principali Paesi europei target.

Sono state progettate e realizzate campagne social di promozione turistica su specifici mercati target, tramite travel influencer e/o blogger stranieri con i seguenti obiettivi:

- > rafforzare il brand Campania sui mercati esteri;
- > qualificare e differenziare l'offerta potenziando la qualità e la percezione dei suoi prodotti turistici ed aumentare i flussi turistici in Campania;
- > promuovere la destagionalizzazione dei flussi turistici;
- > puntare a raggiungere nuove quote di mercato, incrementando i flussi turistici.

Sulla base di quanto già fatto nel 2021, anche nel 2022 sono stati invitati a Napoli influencer e blogger provenienti da differenti mercati target selezionati sulla base delle dimensioni delle rispettive fanbase. La scelta dei mercati sarà stata fatta in considerazione della potenzialità di sviluppo di flussi turistici verso la Campania tenuto conto del numero di compagnie aeree che collegano Napoli con i paesi target e il numero di tratte e di frequenze per i periodi winter 2022/23 e summer 2023. Gli influencer, divisi in più gruppi, hanno soggiornato nelle mete turistiche più importanti della Campania, accompagnati dall' Aeroporto di Napoli e dall'Agenzia Regionale Campania Turismo, in un itinerario alla scoperta della città di Napoli e di Salerno e dei luoghi più suggestivi e rinomati Campania. I blogger hanno inoltre riprodotto i contenuti fotografici e testuali sui canali Instagram, Facebook e sul proprio blog, durante e post esperienza, veicolando l'hashtag #CampaniaToday e tutti quelli indicati dall'Agenzia Regionale Campania Turismo. Inoltre, GE.S.A.C. ha continuato la campagna **#CampaniaToday2023**, sulla base di quanto già fatto negli scorsi anni, e che ha generato una forte interazione tra blogger e utenti, i quali si sono mostrati curiosi e attivi nei confronti dei materiali fotografici prodotti creando un mood molto positivo intorno all'offerta storico/artistica regionale e alle città visitate.

Le foto scattate dai **travel influencer** durante il loro soggiorno hanno contribuito ad aumentare la visibilità ed accrescere l'interesse verso la città di Napoli anche nei mesi di "bassa stagione". Il progetto è stato ideato e realizzato da GE.S.A.C. assieme all'Assessorato alla Cultura e al Turismo del Comune di Napoli, Federalberghi e la Sezione Turismo di Unione Industriali e nel corso degli anni si è allargato anche ad altri importanti attrattori culturali del territorio.





# Sviluppo di un network sostenibile

Promozione della destinazione

## WORKSHOP TRADE



## CAMPAGNE DI MARKETING



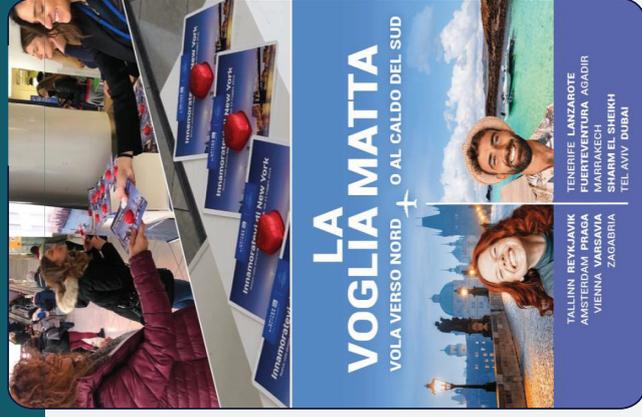
## EVENTI PER LA PROMOZIONE DEL NETWORK



## ATTIVITÀ PROMOZIONALI AL BMT



## ATTIVITÀ PROMOZIONALI IN AEROPORTO E ONLINE



## compagnie aeree



# Il contributo della Rete Campana al territorio

## Il sistema aeroportuale è un asset strategico per la ripresa del Paese

La presenza sul territorio di aeroporti adeguatamente dimensionati e interconnessi è in grado di produrre un beneficio significativo in termini di occupazione, valore aggiunto e PIL. A livello europeo l'impatto economico degli aeroporti sul PIL è stimato pari al 4,1%, mentre in Italia il settore del trasporto aereo vale il 3,4% del PIL. A tali quantificazioni si giunge considerando diverse tipologie di impatto:

- > **impatto economico diretto**, ovvero l'occupazione, il reddito e il valore aggiunto generati dalle attività direttamente legate alla gestione aeroportuale (generata dalle imprese operanti in aeroporto). In questa categoria ricadono le attività connesse a vettori, controllori del traffico aereo, aviazione generale, handler, ...;
- > **impatto economico indiretto** (aziende fornitrici delle imprese operanti in aeroporto), in questo aggregato sono considerate anche tutte le attività che si collocano a valle della filiera della gestione aeroportuale e dell'aviazione in generale. È il caso, ad esempio, delle compagnie petrolifere per la quota riconducibile ai carburanti avio, delle agenzie di viaggio o del catering;
- > **impatto economico indotto** (influenzati dai flussi turistici), si considera l'impatto generato dal reddito prodotto dagli occupati del settore sugli altri settori economici.

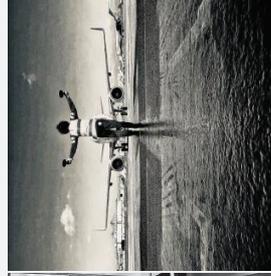
## Occupazione diretta

La crescita del traffico passeggeri e del numero di destinazioni e del grado di connettività che ha registrato l'Aeroporto di Napoli in epoca pre-pandemia ha avuto un impatto occupazionale diretto significativo, pari a circa 4.200 nuovi posti di lavoro negli anni 2013-2019 presso lo scalo ed un aumento dello 0,58% circa in termini di crescita del PIL pro-capite locale nel 2019. Questi dati si basano sulle stime dello studio "Economic Impact of European Airports - A Critical Catalyst to Economic Growth", commissionato da Airport Council International (ACI) secondo cui per gli aeroporti della dimensione di Napoli ad un aumento di 1.000 passeggeri corrisponde un impatto occupazionale pari a 0,95 posti di lavoro aggiuntivi, così come ad un aumento del grado di connettività aeroportuale del 10% determina un aumento del Pil pro-capite dello 0,5%.

Nel corso degli ultimi cinque anni l'impatto dello scalo dal punto di vista economico e sociale, con particolare riferimento all'occupazione diretta, è aumentato di oltre il 35%: si è passati, infatti, da 360 soggetti impiegati a 500 lavoratori (di cui oltre 400 a tempo indeterminato), tutti assunti direttamente da GE.S.A.C. Anche durante il periodo di crisi dovuta alla pandemia da COVID-19, l'Aeroporto di Napoli ha messo in atto una serie di iniziative a tutela della salvaguardia dei posti di lavoro. Infatti, a tutela dei lavoratori GE.S.A.C. ha fatto ricorso alla cassa integrazione fino all'inizio 2021 e successivamente dal Fondo di solidarietà fino ad aprile 2022. GE.S.A.C. ha inoltre messo in atto un progetto di riconfigurazione di alcuni servizi operativi per passare alla gestione in house di attività affidate negli anni passati ad enti terzi, in modo da mettere in campo tutti gli strumenti necessari per tutelare l'occupazione e portare avanti dei progetti di reskilling, dove necessario. In questo modo tutti i dipendenti diretti dell'Aeroporto di Napoli hanno conservato il proprio posto di lavoro.

## Occupazione indiretta

Una crescita significativa è anche quella che ha riguardato l'occupazione indiretta, pari al 16%, con un incremento di 3.000 posti di lavoro, compreso l'indotto, dal 2013 in avanti. Basandosi su studi effettuati da ACI e dall'Università Federico II, l'occupazione totale generata in Campania dall'aeroporto di Napoli è pari a circa 10.000 unità, a cui si aggiungono circa 3.000 lavoratori al di fuori della Regione per un totale di circa 13.000 unità. Accanto a queste tre tipologie di impatto, applicabili a tutti i settori di attività economica, nel caso degli aeroporti si aggiunge una quarta tipologia, il cosiddetto impatto catalitico, riferito al più ampio ventaglio di benefici economici connessi alla presenza su un territorio di scali aeroportuali efficienti.



# Il contributo della Rete Campana al territorio

## Catena di fornitura e indotto economico

La nostra catena di fornitura è composta in prevalenza da aziende che operano in Italia e in Campania. Questo contribuisce allo sviluppo del territorio in cui opera l'Aeroporto di Napoli. Nel 2022 GES/A/C ha effettuato investimenti per oltre 31,2 milioni di euro. Inoltre, è stato avviato un progetto finalizzato a declinare gli impegni presi nella politica per la catena di fornitura responsabile con lo sviluppo di linee guida per l'integrazione di criteri di sostenibilità specifici per gli acquisti nei diversi settori merceologici di approvvigionamento.

Nel 2022 le imprese in Campania sono cresciute dello 0,94% a fronte dello 0,89% del Mezzogiorno e 0,79% dell'Italia. Riguardo alle imprese innovative a marzo 2023 le start up sono cresciute rispetto all'anno scorso di quasi il 9% contro il +3% del Mezzogiorno e -1,7% dell'Italia, mentre le PMI sono cresciute del 12,3%, contro il +10% del Mezzogiorno e il +11,9% dell'Italia».

## Impatto sulla filiera del turismo

Il business aeroportuale stimola e produce valore per la filiera del turismo attraverso lo sviluppo del network e la promozione della destinazione. Nel triennio 2016-2018, alla crescita del traffico dell'Aeroporto di Napoli è corrisposto un aumento del turismo in Campania, che è risultata la prima regione del Mezzogiorno per flussi turistici con un tasso di crescita medio annuo pari al 5,2%, superiore alla media nazionale. Un network ampio di collegamenti costituisce un patrimonio per le persone e le aziende che operano in Campania, perché, ad esempio, è più facile intraprendere relazioni internazionali, andare a studiare e specializzarsi all'estero, fare attività di ricerca in campo internazionale, aprire nuovi mercati o collaborazioni commerciali. Allo stesso tempo, un ventaglio così ampio di luoghi collegati all'Aeroporto di Napoli rappresenta un punto di assoluta forza per l'industria turistica Campana, alimentato da un flusso pressoché costante di persone che scelgono di visitare la città e la Regione perché esiste un collegamento aereo diretto, ad un costo relativamente contenuto. Uno studio effettuato da EasyJet ha evidenziato che l'**84%** dei suoi passeggeri non avrebbe raggiunto la destinazione se non ci fosse stato un collegamento diretto: quindi volo genera un immediato flusso di oltre **140 persone**.

L'importanza dell'Aeroporto di Napoli per l'industria turistica e la sua vocazione internazionale, emerge anche dalle interviste che GE.S.A.C. conduce regolarmente per monitorare la qualità dei servizi offerti. Dai dati raccolti è possibile notare infatti che dei passeggeri in arrivo all'aeroporto di Napoli, il **50%** raggiungono Napoli per vacanza e per visitare i luoghi d'interesse della Regione, soggiornando a Napoli per un periodo medio di 5 giorni. Fatte le dovute proporzioni, e considerando che il riempimento medio degli aeromobili che atterrano a Napoli è di 141 persone, è come se ogni singolo volo concorra a riempire 35 camere d'albergo, ad occupare 300 tavoli di ristoranti ed a staccare 70 biglietti d'ingresso ai musei ed ai luoghi di cultura, contribuendo così significativamente al Prodotto Interno Lordo della Regione, e generando nuovi posti di lavoro. Il 2023 è destinato a segnare un ulteriore incremento dei flussi turistici in Campania, in linea con l'andamento nazionale, dove si registrerà l'arrivo di 61 milioni di stranieri, pari a poco meno della metà del totale di quelli previsti. I visitatori che approderanno nelle mete turistiche campane saranno 5,7 milioni e il turismo in Campania nel 2023 supererà i livelli del periodo pre-pandemia.



# Il contributo della Rete Campana al territorio



## I benefici della piena integrazione tra gli Aeroporti di Napoli e Salerno

### Aumento della catchement area

La Rete Aeroportuale Campana consentirà di allargare la catchment area verso sud, includendo anche la Basilicata, e di aumentare così il numero di potenziali passeggeri "outgoing" ed "incoming".

### Sviluppo del network

L'aeroporto di Salerno accoglierà il traffico internazionale "incoming", con voli charter, oltre a gestire il traffico di Aviazione Generale; nel medio periodo verrà sviluppato il traffico *year-round* con collegamenti con le principali città europee "già servite" dall'aeroporto di Napoli, che si focalizzerà sul traffico *year-round*, potenziando la connettività intercontinentale con gli hub.

### Mobilità dei cittadini

La Rete Aeroportuale Campana stimolerà una maggiore mobilità dei cittadini della Regione Campania, che ad oggi registrano in Italia una tra le più basse propensioni al volo.

### Potenziamento delle infrastrutture

Si prevede la realizzazione di investimenti in innovazione tecnologica, ottimizzazione e sviluppo delle infrastrutture aeroportuali ed interventi di miglioramento dei collegamenti stradali e ferroviari, anche di tipo intermodale, da e verso l'aeroporto.

### Impatto sull'economia locale

La Rete Aeroportuale Campana genererà un aumento del numero dei passeggeri che contribuirà alla crescita del turismo, dell'occupazione e degli investimenti esteri, influenzando positivamente la scelte di localizzazione degli impianti e delle sedi operative da parte delle grandi aziende, con un impatto considerevole sul PIL del territorio.

### Tutela ambientale

Il potenziamento dell'Aeroporto di Salerno seguirà i più moderni ed efficienti criteri di sostenibilità ambientale, in linea con i 17 Goals delle Nazioni Unite sull'Agenda Sostenibile 2030. E' altresì prevista una rete di monitoraggio ambientale, in linea con quanto disposto dalla Valutazione di Impatto Ambientale.





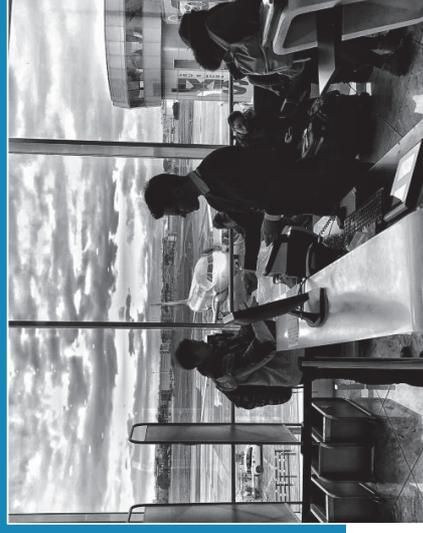
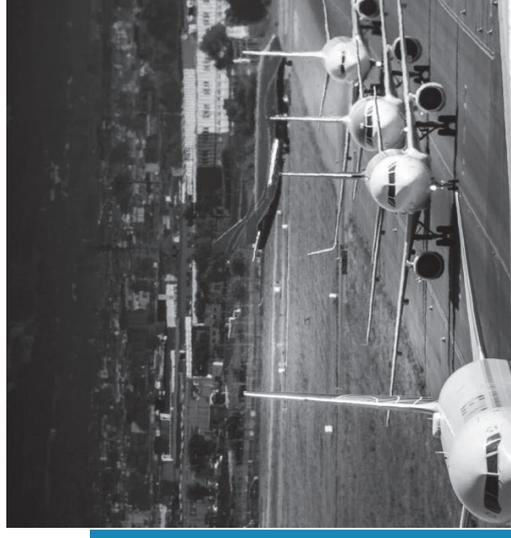
# 05

NAIAPOLI  
SALERNO  
AIRPORTS  
GESAC

## GLI AEROPORTI DI NAPOLI E SALERNO

*Le infrastrutture sostenibili  
e la sicurezza delle operazioni*

- **Highlights – Le infrastrutture aeroportuale in cifre**
- Gli interventi infrastrutturali nell'Aeroporto di Napoli
- Il Piano di Sviluppo dell'Aeroporto di Salerno
- La sicurezza delle operazioni e funzionalità dello scalo
- Uno scalo accessibile: infrastrutture per la mobilità sostenibile
- Qualità al servizio dei passeggeri e attività commerciali
- Digitalizzazione e sviluppo soluzioni innovative
- Sviluppo della Mobilità Aerea Avanzata in Campania





# Highlights

## Le infrastrutture aeroportuali in cifre

### AEROPORTO INTERNAZIONALE DI NAPOLI



#### Infrastrutture di volo & Parcheggi

SEDIME AEROPORTUALE	233ha
ICAO Ref. Code	4D
DIMENSIONI PISTA	2.628m x 45m
CAPACITÀ PISTA	30 mov/h
PIAZZALI AEROMOBILI	200.000 m <sup>2</sup>
STAND [#]	30
PARCHEGGI	8
POSTI AUTO	2.917

#### Terminal Aeroportuale

TERMINAL PASSEGGERI	48.100m <sup>2</sup>
RETAIL E F&B	6.500m <sup>2</sup>
ATTIVITÀ COMMERCIALI	53
PROPERTY	46.000m <sup>2</sup>
BANCHI CHECK-IN	59
LINEE SECURITY	11
GATE DI IMBARCO	19
IMPIANTO BHS	4.500m <sup>2</sup>

### AEROPORTO DI SALERNO COSTA D'AMALFI



#### Attuale

SEDIME AEROPORTUALE	105ha
ICAO Ref. Code	3C
DIMENSIONI PISTA	1.655m x 45m
CAPACITÀ PISTA	4 mov/h
PIAZZALE AEROMOBILI	63.000 m <sup>2</sup>
TERMINAL PASSEGGERI	2.500 m <sup>2</sup>
CAPACITÀ AEROPORTO	200.000 pax/anno
POSTI AUTO	140

#### Futuro

SEDIME AEROPORTUALE	153ha
ICAO Ref. Code	4D
DIMENSIONI PISTA	2.200m x 45m
CAPACITÀ PISTA	18 mov/h
PIAZZALE AEROMOBILI	79.000 m <sup>2</sup>
TERMINAL PASSEGGERI	14.000 m <sup>2</sup>
CAPACITÀ AEROPORTO	3,5 mil. pax/anno
POSTI AUTO	560

# Aeroporto di Napoli

## Interventi infrastrutturali

### Gestire con innovazione e responsabilità la crescita sostenibile

Offrire ai passeggeri servizi di qualità eccellente, connotando l'Aeroporto Internazionale di Napoli come parte integrante dell'esperienza di viaggio e non come un semplice luogo di transito, è l'obiettivo che guida GE.S.A.C. nell'organizzazione e nella gestione dei servizi ai passeggeri. Si tratta di un approccio che investe tutte le fasi del viaggio – la preparazione, l'arrivo e la partenza, la gestione dei bagagli, la permanenza nello scalo – e che coinvolge i diversi operatori che, oltre al gestore aeroportuale, interagiscono con i passeggeri. GE.S.A.C., nel mettere al centro della propria mission il passeggero, ha reso l'aeroporto un luogo funzionale e accogliente, affinché una piacevole permanenza sia parte integrante dell'esperienza di viaggio. La crescita rapida e qualificata è stata sostenuta dallo scalo con ingenti investimenti che hanno garantito elevati standard di servizio e di efficienza operativa. Nello sviluppo dell'aeroporto la società di gestione ha prestato particolare attenzione alla qualità architettonica degli spazi, realizzando un terminal dove innovazione e sistemi di automazione si intrecciano con lo stile ed il design italiano. La valorizzazione delle eccellenze territoriali si fonde con un'architettura che restituisce al passeggero il sentimento caratteristico del territorio della Campania, della città di Napoli e della sua cultura e storia straordinaria. Dalla privatizzazione ad oggi la GE.S.A.C. ha investito oltre 400 milioni di euro per l'ammodernamento delle infrastrutture e prevede nei prossimi anni di realizzare interventi per ulteriori 200 milioni di euro per il futuro sviluppo dell'Aeroporto di Napoli, che testimonia l'impegno aziendale verso una passenger experience di livello assoluto e in linea con gli obiettivi di sostenibilità socio-economica e ambientale della strategia di GE.S.A.C.

Gli investimenti realizzati presso lo scalo di Napoli nel 2022 riflettono la necessità sia di gestire in maniera tempestiva ed efficiente le sfide operative legate all'eccezionale ripresa del traffico sia di riprendere i programmi di sviluppo infrastrutturale interrotti a causa della crisi pandemica in considerazione delle ritrovate prospettive di crescita per l'immediato futuro; a ciò si aggiunge l'avvio di nuove iniziative legate alla sostenibilità ed all'innovazione tecnologica.

La Società



Strategia di Sostenibilità



Crescita sostenibile



Gestire la ripresa del traffico



Gli aeroporti di Napoli e Salerno



Responsabilità di Governance



### I principali Investimenti effettuati

Nel corso dell'esercizio GE.S.A.C. ha effettuato investimenti per circa 12 € mln nello scalo di Napoli. I principali investimenti effettuati sono:

- > **potenziamento infrastrutture di volo a nord della pista:** sono stati riavviati gli investimenti volti a ottimizzare lo sfruttamento delle aree Airfield situate a nord della pista tramite la realizzazione di quattro nuove piazzole di sosta aeromobili e l'ampliamento della piazzola elicotteri. Rientra nel progetto anche la realizzazione del nuovo sistema di drenaggio delle acque reflue e la prevista riqualificazione di alcuni tratti dei raccordi; l'investimento sarà completato nel 2023.
- > **investimenti di Efficienza Energetica:** nel corso del 2022 sono proseguiti i lavori di realizzazione del nuovo Polo Tecnologico per la produzione di energia termofrigorifera e finalizzato all'efficientamento energetico dell'aeroporto. Tali lavori risultano sostanzialmente completati e la messa in esercizio dell'impianto è prevista per la prima parte del 2023.

- > **investimenti di innovazione tecnologica e digitalizzazione:** nel 2022 GE.S.A.C. ha avviato la realizzazione di un programma pluriennale di investimenti in innovazione tecnologica per la digitalizzazione e l'automazione di alcuni processi operativi e finalizzato ad efficientare la fruizione dell'infrastruttura aeroportuale, migliorando la sicurezza e l'esperienza di viaggio dei passeggeri. In tale ambito, nel corso dell'anno è stato sviluppato il nuovo sistema informatizzato di controllo dei passeggeri in entrata ed in uscita dall'Unione Europea (Entry Exit System), che sarà effettivamente implementato nel 2023, così come previsto dalla normativa. È stato inoltre avviato il progetto di rinnovo del sistema CUTE che prevede l'acquisto di hardware e lo sviluppo di piattaforme software flessibili, di ultima generazione, capaci di supportare nuove funzionalità ed offrire processi innovativi, integrati e sempre più automatizzati.

# Aeroporto di Napoli

## Interventi infrastrutturali

### Ulteriori Interventi

GE.S.A.C. ha inoltre realizzato una serie di interventi minori di adeguamento e manutenzione straordinaria volti al miglioramento ed al mantenimento della piena efficienza, nonché alla compliance normativa dell'infrastruttura, degli impianti dei sistemi e delle attrezzature. In particolare, si segnalano:

- › **interventi per la qualità e la sicurezza:** sono stati acquistati nuovi apparati x-ray per il controllo del bagaglio a mano, in sostituzione degli apparati obsoleti, e gli apparati di continuità dell'alimentazione elettrica dell'impianto HBS e delle linee dei controlli di sicurezza dedicate ai passeggeri;
- › **investimenti IT:** sono stati effettuati investimenti per il potenziamento ed ammodernamento del sistema di storage dei dati e per la sostituzione di parte dei monitor per l'informativa voli; sono stati inoltre effettuati adeguamenti software per il potenziamento della cybersecurity ed è stato avviato il restyling del sito web aziendale;
- › **interventi di manutenzione straordinaria:** sono stati acquistati i ricambi strategici per assicurare il funzionamento delle macchine di condizionamento e degli apparati di alimentazione elettrica degli aeromobili in sosta alle piazzole e per permettere la riapertura del parcheggio low cost;
- › **investimenti per l'ottimizzazione operativa:** è stata completata la dismissione dell'ex deposito carburanti dell'aeronautica militare, per il futuro utilizzo dell'area nel supporto delle operazioni a terra presso le piazzole situate a nord della pista; sono state inoltre potenziate le postazioni per il controllo dei passaporti con l'aggiunta di nuovi desk e l'installazione di due e-gates;
- › **per il miglioramento di viabilità e parcheggi:** sono stati riorganizzati il flusso di ingresso e la configurazione interna del parcheggio interrato di fronte al terminal con incremento degli stalli disponibili, è stato riattivato il sistema ZTC di controllo del tempo di permanenza dei veicoli all'interno del Forecourt aeroportuale e sono stati avviati interventi di revamping dei sistemi ingresso, uscita e pagamento di alcuni parcheggi.

### Il nuovo Contratto di Programma

È stato firmato il Contratto di programma per il periodo 2023-2026 tra l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (Enac) e GE.S.A.C., la società di gestione dell'aeroporto di Napoli Capodichino.

Gli interventi programmati, per un importo previsto complessivo di **€ 56,5 milioni** finanziati integralmente dalla società di gestione, sono in linea con quanto ad ora previsto nel Piano Nazionale degli Aeroporti fondato sulla riconciliazione ambientale, la digitalizzazione, l'innovazione tecnologica e l'intermodalità.

Il piano degli investimenti 2023-2026 prevede una serie di interventi volti all'ottimizzazione della capacità aeroportuale attraverso progetti di innovazione tecnologica quali la realizzazione di un'infrastruttura tecnologica di base (CUTE - *Common User Terminal Equipment*) che consentirà la gestione del flusso passeggeri contactless e digital, sino allo sviluppo di uno *smarth path* biometrico.

Sono inoltre previsti rilevanti investimenti green, come già descritto in precedenza, tra cui la realizzazione di un impianto fotovoltaico per l'autoproduzione di energia, utilizzo di mezzi elettrici per assistenza ai passeggeri a mobilità ridotta (PRM), riduzione del rumore aeroportuale, e altri progetti di tutela ambientale tra cui quelli a favore della biodiversità, con "mille alberi per Napoli", quello che prevede nuove macchine eco-compattatrici, e il "progetto Hydra" con l'utilizzo di carburanti alternativi - SAF.

La Regione Campania si candida quindi come scenario ideale per cogliere le ricadute positive generate dalla realizzazione di una rete integrata di aeroporti limitrofi in grado di promuovere al meglio la crescita del traffico sul territorio e di soddisfare le esigenze di connettività tra i due scali di Napoli-Capodichino e Salerno-Pontecagnano garantendo una razionale delocalizzazione del traffico.

La Società



Strategia di Sostenibilità



Crescita sostenibile



Gestire la ripresa del traffico



Gli aeroporti di Napoli e Salerno



Responsabilità di Governance



Investimenti APT Napoli

Sviluppo APT di Salerno

Sicurezza delle operazioni

Uno scalo accessibile

Qualità per i passeggeri

Digitalizzazione e Innovazione

Mobilità Area Avanzata

# Aeroporto di Salerno

## Interventi infrastrutturali

### Il Piano di Sviluppo dell'Aeroporto di Salerno

GE.S.A.C. ha confermato il proprio commitment e la forte valenza strategica del percorso di sviluppo dell'Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi, finalizzato alla costituzione del Sistema Aeroportuale Campano per la gestione unitaria, integrata e sinergica, degli aeroporti di Napoli e Salerno. La realizzazione di questo importante progetto infrastrutturale rappresenta infatti un volano per l'economia del territorio grazie alle ampie ricadute che si prevedono sull'intero tessuto produttivo della regione. Ai fini della realizzazione del Piano di Sviluppo GE.S.A.C. ha siglato le convenzioni necessarie all'attivazione dei Fondi di finanziamento stanziati per opere. In particolare, i fondi stanziati dal d.l.133/2014 (cd. Sblocca Italia) per circa **40 milioni di euro**, da utilizzare per l'acquisizione delle aree, l'adeguamento e l'allungamento della pista e delle infrastrutture di volo, ed i Fondi regionali di cui alla Legge Regionale n. 38 del 2017 per circa **93 milioni di euro** per la realizzazione del nuovo terminal, degli edifici, degli impianti e delle ulteriori opere Airfield a completamento del progetto di sviluppo.

I principali interventi della prima fase dei lavori sono:

- > completo rifacimento e l'allungamento della pista di volo, con il potenziamento dei due piazzali aeromobili di Aviazione Commerciale e Aviazione Generale,
- > la nuova Aerostazione passeggeri, sviluppata su 2 livelli funzionali,
- > gli edifici operativi, ed ovvero il nuovo Terminal di aviazione generale, l'edificio dei Vigili del Fuoco, il fabbricato per il ricovero dei mezzi di rampa, il nuovo Deposito Carburanti e l'edificio polifunzionale dedicato ad ospitare le attività degli Enti di Stato.

Considerando gli aeroporti come infrastrutture nodali, il ruolo dell'edilizia a supporto dell'infrastruttura e dell'indotto economico è cruciale. Il settore deve puntare ad uno sviluppo edilizio sostenibile. La progettazione sostenibile è il filo conduttore che lega lo sviluppo delle infrastrutture del sistema aeroportuale campano.

Per la costruzione della nuova aerostazione passeggeri di Salerno e in generale per tutti gli interventi di realizzazione ed ampliamento delle infrastrutture sono state adottate soluzioni tecnologicamente avanzate, in termini di produzione e di scelte orientate al risparmio energetico e alla sostenibilità ambientale. All'interno di tutti i progetti di ampliamento dell'Aeroporto di Salerno verrà messa al centro la sostenibilità e l'efficienza delle risorse, dando priorità all'utilizzo di materiali da costruzione sostenibili e di tecnologia che punta al risparmio energetico (ad es. illuminazione a LED), lavorando al tempo stesso all'ottenimento di importanti certificazioni ambientali (es. BREEAM).

## 01

**Risparmio energetico e fonti rinnovabili** – I due Terminal dell'Aeroporto di Salerno saranno progettati e costruiti secondo le principali Direttive Europee in tema di risparmio energetico ed energie rinnovabili, secondo il principio del Near Zero Energy Building. Il fabbisogno energetico, molto basso o quasi nullo, sarà coperto in misura molto significativa da energia da fonti rinnovabili

## 02

**Riutilizzo dei materiali da risulta per i lavori in pista** – I materiali da risulta prodotti dalle attività di demolizione della vecchia pista di volo saranno riciclati, opportunamente trattati e riutilizzati come substrato per la realizzazione della nuova pista di volo. Quasi il 70% dei materiali sarà recuperato e riutilizzato

## 03

**La virtualizzazione della torre di controllo** – Per consentire l'apertura dello scalo di Salerno nel 2024 all'Aviazione Commerciale verrà realizzata una Torre di Controllo Virtuale per la gestione del controllo del traffico aereo (che oggi avviene tramite AFIS). La digitalizzazione della gestione del traffico aereo permetterà di incrementare la capacità della pista e dello spazio aereo di Salerno

La Società

Strategia di Sostenibilità



Crescita sostenibile



Gestire la ripresa del traffico



Gli aeroporti di Napoli e Salerno



Responsabilità di Governance



Investimenti APT Napoli

Sviluppo APT di Salerno

Sicurezza delle operazioni

Uno scalo accessibile

Qualità per i passeggeri

Digitalizzazione e Innovazione

Mobilità Area Avanzata

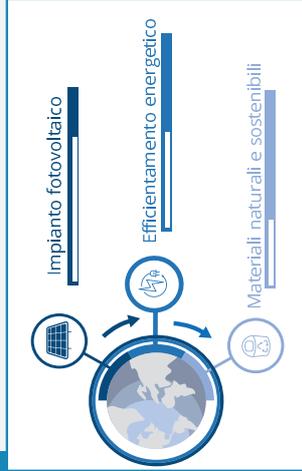
# Aeroporto di Salerno

## Interventi infrastrutturali

### Sviluppo infrastrutture a basso impatto ed edifici «green»

Le politiche di riduzione dei consumi, già implementate presso l'Aeroporto di Napoli, diventeranno ancora più importanti per la realizzazione del nuovo Aeroporto di Salerno, con particolare riguardo ai due nuovi Terminal, che saranno «green» e produrranno meno emissioni grazie ad un nuovo impianto fotovoltaico, ad un forte efficientamento energetico e all'utilizzo di materiali naturali e sostenibili. Per quanto concerne la produzione di energia rinnovabile l'Aeroporto di Salerno sarà probabilmente il più avanzato in Italia, avendo la possibilità di partire da una condizione senza particolari vincoli preesistenti.

Tra le opzioni presenti per la produzione in situ di energia rinnovabile, quella più favorevole per l'Aeroporto di Salerno è il fotovoltaico, in ragione delle numerose quadrature da realizzare e dalla favorevole posizione geografica, che garantisce significativi valori di irradiazione giornaliera. In via preliminare, si è stimato infatti che dall'energia solare si possa recuperare circa il 20% del consumo annuo degli edifici.



### Controllo del traffico aereo

Per consentire l'apertura dello scalo di Salerno nel 2024 all'Aviazione Commerciale verrà realizzata una Torre di Controllo Virtuale. Verrà realizzata una "torre" dotata di un sistema di telecamere fisse e mobili 4K, che offrono la massima qualità dell'immagine e garantiscono una visione notturna di alta qualità e sensori in grado di riprodurre fedelmente l'ambiente dell'Aeroporto. Le telecamere sono in grado di tracciare automaticamente i movimenti degli aerei e dei veicoli terrestri, inviando in tempo reale i dati ai controlli di volo che operano nella centrale operativa alla quale arrivano le immagini in tempo reale riprese da telecamere ad alta risoluzione. La torre di controllo virtuale è in grado di rilevare eventuali anomalie nella configurazione dell'aeromobile e di comunicarlo all'operatore. Il sistema è inoltre in grado di identificare e seguire autonomamente qualsiasi aeromobile, veicolo o persona in movimento, con l'attenzione concentrata sulle aree di maggiore rischio, dove è in grado di rilevare la presenza di veicoli non autorizzati.

L'aeroporto di Salerno sarà tra i pochi aeroporti regionali ad adottare la procedura satellitare, che ridurrà sensibilmente il percorso di salita rispetto alle procedure esistenti basate su apparecchiature di terra. La virtualizzazione della torre di controllo permetterà di ottimizzare la gestione del traffico aereo.

Con la torre virtuale riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> generate dallo scalo (fino al 10% in meno)

**RIDUZIONE EMISSIONI**

I controllori di volo hanno accesso a maggiori dettagli e informazioni più precise

**SICUREZZA**

Maggiore flessibilità per ATM e quindi fornitura di servizi più continuativa e conveniente, con riduzione dei ritardi

**QUALITÀ DEL SERVIZIO**

Aeroporti regionali connessi alla rete degli scali europei, con vantaggi in termini di mobilità e connettività per i pax

**CONNETTIVITÀ**

Spese per realizzare la torre di controllo ed efficientamento grazie al bilanciamento del carico di lavoro in più apt

**OTTIMIZZAZIONE DEI COSTI**

# Aeroporto di Salerno

## Interventi infrastrutturali

### I principali interventi effettuati

Presso l'Aeroporto di Salerno è in corso la realizzazione del Piano sviluppo dello scalo. Nel 2022 sono stati effettuati investimenti per 18,3 € mln, con l'avvio delle attività descritte nel seguito.

> **Investimenti per allungamento della pista e adeguamento infrastrutture volo:** è stata completata l'attività di Bonifica Ordigni Bellici delle aree già facenti parte del sedime aeroportuale e interessate dai lavori di allungamento della pista a 2.000 metri e di adeguamento delle infrastrutture di volo i cui lavori sono stati avviati nel mese di giugno.

Questi investimenti sono finanziati mediante i fondi stanziati con decreto Sbocca Italia. Risulta inoltre completata la progettazione definitiva dell'ulteriore allungamento della pista a 2.200 metri la cui realizzazione è stata affidata, nell'ambito del contratto di appalto principale, alla stessa ditta che sta realizzando il primo tratto di prolungamento e per cui sono in corso gli espropri di ulteriori aree. Tale intervento sarà finanziato con fondi stanziati della Regione Campania con L. R. n. 38 del 2017.

> **Investimenti per la realizzazione dei nuovi terminal di Aviazione generale, Aviazione Commerciale ed altri edifici strategici:** nel corso dell'anno è stata completata la progettazione del nuovo terminal di aviazione generale mentre è stata avviata quella del nuovo terminal di aviazione commerciale e degli altri edifici strategici.

Sono stati inoltre portati avanti alcuni interventi rientranti nella convenzione "Patto per il Sud", siglata con la Regione Campania per il finanziamento di interventi finalizzati al miglioramento della security e del servizio antincendio che risultano quasi completati, per un impiego complessivo di risorse finanziarie pari a circa 3,2 € mln.

In particolare, nel 2022 sono stati ultimati il progetto di ammodernamento dell'infrastruttura informatica e dei sistemi software dell'aeroporto e l'adeguamento funzionale del varco carraio esistente per l'accesso alla pista.

### Il Piano degli espropri per l'Aeroporto di Salerno

Il progetto di ampliamento dell'Aeroporto di Salerno prevede l'annessione di aree per l'espansione del sedime aeroportuale, tramite l'acquisizione di aree contigue all'attuale sedime e suscettibili di esproprio, per la piena realizzazione delle opere. Le aree di esproprio sono prevalentemente di natura agricola con presenza di serre ed edifici rurali. Si prevede l'acquisizione di circa **25 ettari** in corrispondenza della soglia 05, per il prolungamento pista, e circa 6 ettari in corrispondenza della soglia 23 per l'adeguamento della RESA in conformità alla normativa EASA, e di circa altri 6 ettari per l'ampliamento parcheggio Terminal. L'importo di tali interventi è compreso all'interno di progetti finanziati interamente con finanziamenti pubblici attraverso il Decreto Legge n°133/2014 "Sblocca Italia" e la Legge Regionale 38/2017.

Le aree sono tutte incluse all'interno del Master Plan approvato da ENAC. Il MIT ha pubblicato il decreto attuativo all'apposizione del vincolo preordinato agli espropri e quindi ha dichiarata la pubblica utilità dell'opera.



### Il Gruppo di Lavoro per la Certificazione dell'Aeroporto

Gli importanti investimenti in corso finalizzati all'ampliamento dell'Aeroporto di Salerno impongono un grande impegno sotto il profilo degli adeguamenti normativi e procedurali rispetto agli standard aeronautici. A tale fine GE.S.A.C. ha costituito un gruppo di lavoro interfunzionale con l'obiettivo di assicurare la rispondenza della certificazione di Salerno ai requisiti della normativa EASA e la redazione del Manuale di Aeroporto, del Piano di Emergenza Aeroportuale e delle procedure di volo.

# Aeroporto di Salerno

## Accessibilità allo scalo

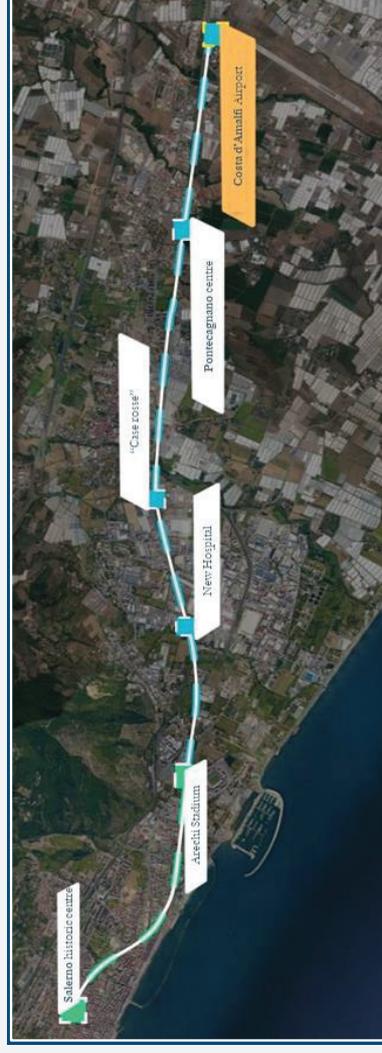
### Accessibilità allo scalo

GE.S.A.C. collabora con le autorità locali per aumentare i collegamenti tra l'Aeroporto di Salerno ed il sistema di trasporto pubblico locale.

Infatti, gli aeroporti rappresentano un punto di convergenza di diverse reti di trasporto e possono costituire una importante risorsa per l'intero territorio, garantendo ad esso maggiore resilienza e sostenibilità ambientale. In tale ottica, l'implementazione ed il completamento dell'intermodalità di trasporto assume particolare rilievo per la realizzazione dell'ultimo miglio di collegamento tra i punti terminali delle diverse reti, minimizzando il ricorso, ancora oggi molto presente, al trasporto su gomma.

Tale aspetto assume una maggiore importanza per i City Airport come quelli di Napoli e Salerno, dove la vicinanza con il tessuto urbano cittadino consentirebbe l'intermodalità di trasporto ad un maggior numero di persone, non necessariamente legate al traffico aereo, mediante la semplice realizzazione di brevi collegamenti, di natura sostenibile e ad emissioni prossime allo zero, tra le vicine stazioni ferroviarie/metropolitane. La piena disponibilità di infrastrutture di trasporto a servizio dei due scali campani (autostrade, ferrovie, metropolitane, strade urbane a scorrimento veloce, ecc.), già ad oggi in servizio o programmate nel breve termine, garantisce infatti una piena connettività dell'intera area ed innesca di fatto un processo di rigenerazione urbana a larga scala per i territori limitrofi.

Il ruolo del Gestore Aeroportuale supera di conseguenza i limiti fisici dell'aeroporto, ed assume un più ampio significato di raccordo tra le Istituzioni e gli Investitori privati. Attingendo alla disponibilità di risorse pubbliche già programmate per il completamento delle infrastrutture di trasporto, GE.S.A.C. intende assumere la responsabilità del completamento dell'ultimo miglio di interconnessione modale sui due scali campani, e, allo stesso tempo, intercettare quegli investitori istituzionali italiani e stranieri che cercano occasioni di investimenti di lungo periodo non speculativi, ma stabili nei rendimenti, promuovendo nelle aree degradate circostanti i due aeroporti lo sviluppo di strutture turistiche, alberghiere, del tempo libero e direzionale di qualità.



### Gli interventi previsti

La regione Campania si sta impegnando per il potenziamento delle infrastrutture di accesso all'Aeroporto, migliorando l'accessibilità stradale e prevedendo il prolungamento della rete della Metropolitana Leggera di Salerno, in modo da collegare la città con l'Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi.

In particolare, GE.S.A.C. intende indirizzare e coordinare l'importante investimento che sta sostenendo la Regione Campania per l'ammodernamento della viabilità di accesso e l'estensione della rete metropolitana di Salerno per collegare la città con l'aeroporto, prevedendo con 4 fermate aggiuntive.

La Società



Strategia di Sostenibilità



Crescita sostenibile



Gestire la ripresa del traffico



Gli aeroporti di Napoli e Salerno



Responsabilità di Governance



Investimenti APT Napoli

Sviluppo APT di Salerno

Sicurezza delle operazioni

Uno scalo accessibile

Qualità per i passeggeri

Digitalizzazione e Innovazione

Mobilità Area Avanzata

# Sicurezza delle operazioni e funzionalità dello scalo

## EASA | Certificato di Aeroporto

GE.S.A.C. ha ottenuto già dal 2016 il Certificato di Aeroporto ai sensi del Regolamento Europeo n. 139/2014, tra i primi 5 in Italia. Il Certificato attesta che l'organizzazione della società di gestione dell'Aeroporto di Napoli, le procedure delle operazioni a terra, le infrastrutture e gli impianti aeroportuali rispondono ai requisiti del Regolamento comunitario. Questa certificazione conferma la sicurezza delle operazioni a terra, a garanzia degli operatori aeronautici e dei passeggeri. Nel 2019 l'Aeroporto di Napoli è stato il primo scalo in Italia ad essere sottoposto ad audit da parte dell'EASA.

## Sistema Integrato di Gestione Qualità, Sicurezza, Ambiente e Energia

GE.S.A.C. si avvale di un sistema integrato di Gestione Qualità, Sicurezza, Ambiente ed Energia a garanzia di un maggior presidio dei singoli sistemi e del miglioramento continuo. Tale integrazione è declinata mediante l'adozione del Manuale del Sistema di Gestione Integrato ed è attestata dal conseguimento e dal mantenimento delle seguenti certificazioni: Ambiente (ISO 14001:2015), Energia (ISO 50001:2018), Qualità (ISO 9001:2015), Sicurezza e Salute (ISO 45001:2018).

## ACI | Airport Health Accreditation

L'Aeroporto di Napoli è stato insignito della Airport Health Accreditation (AHA) rilasciata da Airports Council International (ACI World) e da ACI Europe. Il titolo riconosce l'impegno nell'aver correttamente attuato misure e procedure a tutela della salute e della sicurezza in conformità con le raccomandazioni, i protocolli e le linee guida di

- > **ACI EUROPE** - Healthy Passenger Experience
- > **EASA** - European Union Aviation Safety Agency
- > **ECDC** - Aviation Health Safety Protocol
- > **ICAO** - Council Aviation Recovery Task Force

La Società



Strategia di Sostenibilità



Crescita sostenibile



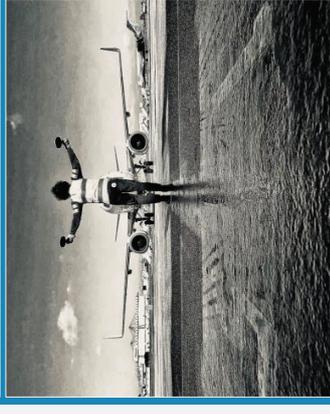
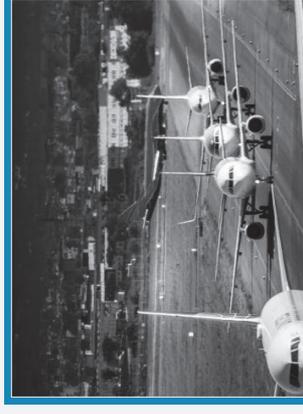
Gestire la ripresa del traffico



Gli aeroporti di Napoli e Salerno



Responsabilità di Governance





**Repubblica Italiana**  
Stato membro dell'Unione Europea  
(A Member of the European Union)  
**Ente Nazionale per l'Aviazione Civile**  
(Italian Civil Aviation Authority)

**SPECIFICA DI CERTIFICAZIONE**  
TERMS OF THE CERTIFICATE

**Certificato numero:** IT-ADR-0005  
**Certificaz. reference:**

**Nome Aeroporto:** Aeroporto Internazionale di Napoli Capodichino  
**Aeroporto name:** GE.S.A.C. S.p.A. GESTIONE SERVIZI AEROPORTI CAMPANI  
**Gestione:** Uffici Direzionali GESAC inc  
80144 Napoli NA - Italy

**Operazioni approvate:** A300-300-000; A340-541; B737-800; B747-SP-400; B787-9; A330-341\* (\* solo ferry flight)  
**Status:** CMI - Aeroporto Civile aperto al traffico Militare

**Procedure per operazioni in bassa visibilità:** None  
*Procedures for low visibility operations:*

**Coordinate Geografiche ARP**  
Indicatore Geografico: Lat.: 40°53'04" N Long.: 14°17'27" E  
**Codice di riferimento dell'aeroporto**  
Aeroporto Reference Code: 4D  
**Operazioni approvate**  
Approved Aircraft Categories with a higher code entry: CMI - Aeroporto Civile aperto al traffico Militare

FISTA	Giorno/Notte	IFR/VFR	Codice di riferimento	Tipologia	Dimensioni	Note
	Day/Night	IFR/VFR	REF CODE	Surface	Dimensions	Remarks
D6	Day/Night	IFR/VFR	4D	Asphalt	2623 x 45	
24	Day/Night	IFR/VFR	4D	Asphalt	2623 x 45	

**Condizioni operative**  
Conditions for Operation

**Infrastrutture e condizioni operative**  
*Infrastructure and conditions to operate*

**Distanze dichiarate**  
Runway Declared Distances

ENAC Form APT1395 Issue 2 Specifica n. (Terms No.) IT-ADR-0005 Rev. 2 Page 1 of 3

# Uno scalo accessibile e sicuro

## La security aeroportuale

La Società



Strategia di Sostenibilità



Crescita sostenibile



Gestire la ripresa del traffico



Gli aeroporti di Napoli e Salerno



Responsabilità di Governance



### L'impegno nella sicurezza: la prevenzione di interferenze illecite (security)

Anche nel 2022 si è confermata la necessità di coniugare efficienza operativa, anche alla luce della ripresa del traffico a partire dal mese di luglio, e mantenimento degli standard di Aviation Security previsti dalla normativa vigente. Le nuove sfide globali in ambito security aeroportuale sono la cooperazione con i vettori, le forze dell'ordine e altri soggetti chiave per l'esecuzione di controlli non «casuali» ma predittivi, basati cioè sullo studio dei dati dei passeggeri per l'identificazione preventiva di quelli potenzialmente a rischio. GES.A.C. utilizza le più moderne tecniche di «screening» e favorisce il coinvolgimento di tutti gli stakeholder, al fine di identificare in modo rapido e affidabile le minacce per il sistema aeroportuale.

> **Le persone impegnate sul campo:** le attività di Security sono eseguite da personale dipendente di GES.A.C. con qualifica di Guardia Particolare Giurata, opportunamente formato e certificato dall'autorità competente, in linea con la normativa vigente. La prevenzione di atti di interferenza illecita e il contrasto agli illeciti in ambito aeroportuale comportano una stretta collaborazione tra molti soggetti diversi, come società di gestione dell'aeroporto, Forze dell'ordine, vettori e Autorità di controllo nazionali e internazionali. In questa direzione fruttuoso nel 2021 è stato il lavoro fatto contro i furti nei bagagli e nei parcheggi aeroportuali

> **Strumenti per il controllo e la videosorveglianza:** il controllo sicurezza è un passaggio obbligato per tutti passeggeri in partenza. Ad esso sono stati aggiunti in partenza ed arrivo la verifica del controllo della temperatura corporea attraverso termoscanner di ultima generazione. Inoltre, da settembre 2021 viene garantita l'esibizione dei green pass per l'accesso alla sala imbarchi. L'Aeroporto di Napoli dispone di sistemi di sicurezza all'avanguardia, quali la videosorveglianza e sistemi di difesa attiva e passiva, i sensori anti-intrusione, i dispositivi per il controllo degli accessi automatico, i dissuasori in grado di arrestare la corsa di veicoli pesanti. È garantita la sorveglianza e pattugliamento continuativa delle aree aeroportuali.

> **Le verifiche esterne:** il Sistema di Gestione della Security di GES.A.C. è validato da ENAC. L'Aeroporto di Napoli, inoltre, può contare sulla preparazione di 4 dipendenti esperti in security accreditati da ENAC come validatori nazionali per la sicurezza dell'aviazione civile macro area B (fornitori di aeroporto). Il gestore aeroportuale è soggetto a verifiche ispettive periodiche del Nucleo Centrale Ispettivo, composto da funzionari ENAC e del Ministero degli Interni.

> **Security Management System:** GES.A.C. ha sviluppato un Security Management System (SeMS), che si compone di un insieme di presidi organizzativi e procedurali, iniziative per la formazione e sensibilizzazione del personale e risorse volte a prevenire e contrastare atti di interferenza illecita nei confronti del sistema di aviazione civile. Il sistema include attività di verifica, audit e monitoraggio di tutti i soggetti operanti in ambito aeroportuale nel rispetto della normativa in materia di aviazione.

> **Security Training Center:** ha l'obiettivo di istruire, diffondere e condividere norme, procedure e comportamenti security tra tutti gli attori aeroportuali, coinvolgendoli come parti attive nei processi di sicurezza, GES.A.C. si è dotata di un Security Training Center, struttura dedicata all'addestramento che si avvale del know-how e dell'esperienza di un Istruttore Certificato ENAC interno e di un Team di trainers, al fine di fornire la più ampia e completa formazione in ambito security.

> **Cyber Security:** Il Regolamento UE 2019/1583 ha introdotto il controllo rafforzato dei precedenti per il personale che ha diritti di amministratore o di accesso illimitato non controllato a dati e sistemi fondamentali di tecnologia dell'informazione critici in ambito aeroportuale. L'Aeroporto di Napoli ha già adottato una serie di misure di protezione da attacchi cyber: ha siglato un protocollo d'intesa con la Polizia Postale per prevenire eventuali attacchi informatici ed è stato attivato un sistema di Security Intelligence Platform, che fornisce ai team di IT Security le informazioni necessarie per individuare le minacce, assegnare delle priorità, investigare e rispondere in modo rapido.

# Uno scalo accessibile e sicuro

## La security aeroportuale

### Security | Highlights 2022

Il 2022 è stato un importante anno di ripresa con un forte incremento del traffico passeggeri, in particolare nei mesi di summer. La curva di presentazione ed il profilo dei passeggeri sono cambiati significativamente rispetto al periodo pre covid-19, soprattutto per l'incidenza dei passeggeri delle compagnie low cost e delle loro politiche commerciali sui bagagli a mano, generando un potenziale aumento dei tempi di servizio compensato in parte dal rientro delle limitazioni relative al distanziamento sociale e da un intervento di manutenzione straordinaria effettuato sulle apparecchiature XRAY convenzionali dedicate al controllo dei bagagli e oggetti a seguito dei passeggeri.

Lo scenario normativo di aviation security è restato sostanzialmente invariato come anche l'allerta di potenziali attacchi terroristici con un mantenimento delle misure di controllo in essere.

In particolare, hanno trovato applicazione le norme relative al background check rafforzato, portando ad un allungamento dei tempi di emissione delle Tessere di Ingresso in Aeroporto (TIA), e alla cybersecurity relativa agli aspetti aviation security. A decorrere dal 15 ottobre 2022 è entrato in vigore l'aggiornamento della parte B del Programma Nazionale di Sicurezza.

A partire da aprile 2022 con il ripristino completo della struttura di staff security nella configurazione ante periodo covid-19, è stato possibile attuare e rafforzare il Piano dei Controlli Qualità della Sicurezza Aeroportuale e il processo di addestramento anche per ben preparare la consueta visita annuale del Nucleo Nazionale Ispettivo, composto da rappresentanti di ENAC e del Ministero degli Interni. Il lavoro svolto dal team security, sotto la supervisione di un Comitato Security appositamente costituito dall'Amministratore Delegato, ha generato un positivo esito dell'ispezione, portando il Team del Nucleo Nazionale Ispettivo a complimentarsi con l'organizzazione e l'orientamento security espresso da G.E.S.A.C. In conformità al perimetro normativo, ai risultati del Piano dei Controlli Qualità della Sicurezza Aeroportuale, e in un'ottica di semplificazione del copro documentale esistente è stato aggiornato il Programma per la Sicurezza dell'Aeroporto.

La Società



Strategia di Sostenibilità



Crescita sostenibile



Gestire la ripresa del traffico



Gli aeroporti di Napoli e Salerno



Responsabilità di Governance



Investimenti APT Napoli

Sviluppo APT di Salerno

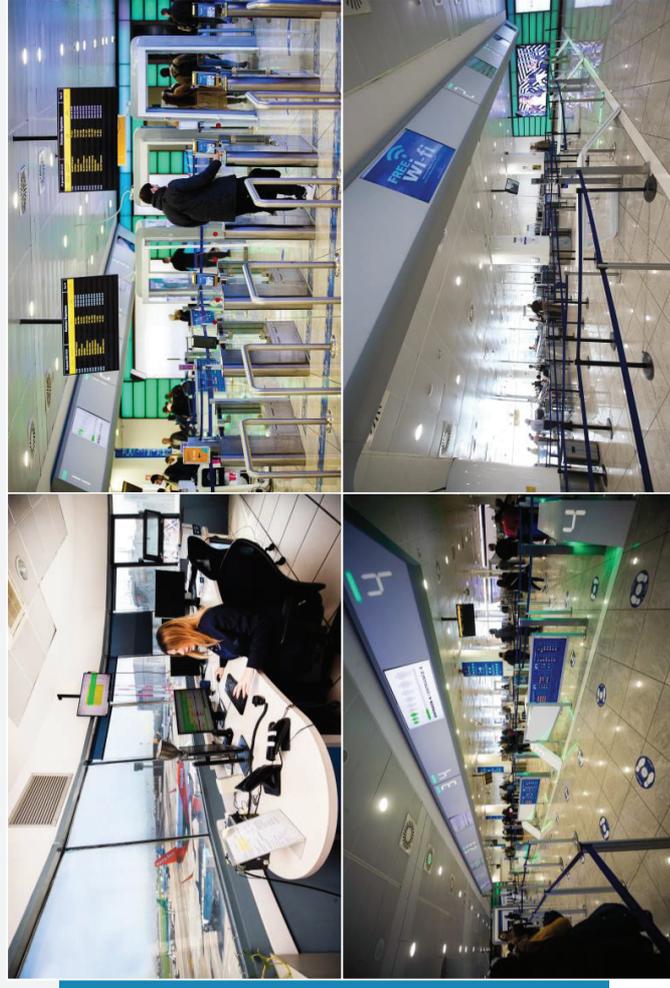
Sicurezza delle operazioni

Uno scalo accessibile

Qualità per i passeggeri

Digitalizzazione e Innovazione

Mobilità Area Avanzata



# Uno scalo accessibile e sicuro

## La sicurezza delle operazioni (safety)

### Safety

L'obiettivo è quello di garantire il pieno rispetto dei requisiti di sicurezza di tutti i processi aeroportuali e delle prescrizioni a tutela dei passeggeri e di tutti gli operatori aeroportuali, ridurre gli eventi incidentali e verificare l'efficacia del sistema preposto alla sicurezza delle operazioni aeroportuali è una priorità assoluta per GE.S.A.C.

► **Safety Review Board:** GE.S.A.C. definisce obiettivi e target degli indicatori di performance della safety nell'ambito del Safety Review Board in accordo con la "Policy", e li comunica al comitato Aeroportuale, Aerodrome Safety Committee (Comitato di Safety Aeroportuali cui partecipano Enti ed Operatori esterni) al fine di migliorare la efficacia delle risultanze e performance attese. Gli indicatori di performance afferiscono al numero di eventi incidentali che possono verificarsi in un anno e all'impatto che l'evento comporta in termini di safety.

► **Aerodrome Safety Committee:** è l'organo aeroportuale costituito da GE.S.A.C. e presieduto dal Safety & Compliance Monitoring Manager, a cui partecipano le figure rappresentative dello scalo che sono particolarmente coinvolte negli aspetti di Sicurezza, tra cui i rappresentanti degli Handlers (Operatori Airside), il Presidente AOC/CUN (o delegato) in rappresentanza delle compagnie aeree, il Safety & Compliance Monitoring Manager, il Maintenance Manager e il Responsabile BCU del Gestore, ENAV e Vigili del Fuoco. Tale comitato si riunisce con cadenza trimestrale. Tra gli scopi principali del comitato vi sono:

- analizzare i dati di performance di Safety e degli eventi incidentali;
- analizzare le azioni correttive e migliorative messe in atto a fronte di problematiche o criticità riscontrate;
- indicare le situazioni e casi da analizzare/indagare/valutare;
- comunicare le difformità o cambiamenti che si apporterranno alle infrastrutture e/o operazioni di volo, alle procedure, al Manuale, ...;
- attività di monitoraggio, iniziative funzionali alla sensibilizzazione delle tematiche di safety;
- analizzare le risultanze degli audit di sistema e/o di conformità al Regolamento (UE) 139/14 e la gestione del rientro dalle non conformità

La Società



Strategia di Sostenibilità



Crescita sostenibile



Gestire la ripresa del traffico



Gli aeroporti di Napoli e Salerno



Responsabilità di Governance



► **Local Runway Safety Team:** GE.S.A.C. in ambito Safety Committee istituisce e presiede anche il Local Runway Safety Team (gruppo locale di sicurezza della pista), con il compito di analizzare e valutare la sicurezza operativa della pista, per poter contribuire all'adozione di idonee misure correttive e/o preventive, finalizzate a contenere e/o a diminuire il numero degli eventi di incursioni in pista. Tale gruppo, di tipo consultivo, è composto dai rappresentanti qualificati di ENAV, Operatore aereo coinvolto, Gestore aeroportuale, Soggetti pubblici e/o privati che operano con continuità nell'area di manovra dell'aeroporto.

► **Sistema di gestione delle emergenze:** GE.S.A.C. ha posto in essere processi e attività volte a gestire in maniera efficace le emergenze aeroportuali e i rischi ad esse connessi come condizioni climatiche avverse, emergenza aerea, incendio, pandemie, blackout energetico, blocco sistemi informatici anche per mancata previsione di efficaci modalità operative di intervento. L'Aerodrome Emergency Committee è il comitato aeroportuale organizzato dal GE.S.A.C., con la partecipazione di Enti di Stato e Società interessate, con lo scopo di organizzare esercitazioni di emergenza in ambito aeroportuale, nonché di verificare l'efficacia e l'efficienza dei piani e delle procedure di emergenza, anche attraverso l'analisi delle esercitazioni effettuate. Ferme restando le responsabilità degli Enti preposti al Primo soccorso, GE.S.A.C. assicura il coordinamento complessivo del sistema di emergenza e il coordinamento ed operativo per tutti gli eventi all'interno del sedime aeroportuale nonché, annualmente, organizza esercitazioni di simulazioni di emergenze. Il Sistema di Gestione delle Emergenze di GE.S.A.C. permette di affrontare con efficacia le situazioni anomale che possono verificarsi in aeroporto, quali, ad esempio, condizioni climatiche avverse, emergenza aerea, incendio, pandemia, blackout energetico, blocco dei sistemi informatici. GE.S.A.C. ha definito un piano e apposite procedure su come far fronte a tali evenienze e organizza regolarmente delle esercitazioni e delle simulazioni, in collaborazione con gli altri enti interessati, per verificare l'adeguatezza della capacità di risposta del personale preposto in caso di necessità.

Investimenti APT Napoli

Sviluppo APT di Salerno

Sicurezza delle operazioni

Uno scalo accessibile

Qualità per i passeggeri

Digitalizzazione e Innovazione

Mobilità Area Avanzata

# Uno scalo accessibile e sicuro

## Infrastrutture per una mobilità sostenibile

### L'accessibilità

Il forte incremento dell'attività aeroportuale registrato negli ultimi anni ha avuto un impatto sul traffico stradale nelle zone circostanti all'aeroporto. GE.S.A.C. è impegnata a migliorare la qualità e l'efficienza dei collegamenti tra l'aeroporto e i principali snodi del territorio in collaborazione con le istituzioni locali e altri operatori privati del settore dei trasporti locali. L'obiettivo è mettere a disposizione dei passeggeri le informazioni sulle opzioni di trasporto disponibili e di studiare nuove soluzioni logistiche. GE.S.A.C. punta da diversi anni a rendere i mezzi collettivi preferibili rispetto a quelli individuali. Gli sforzi compiuti in questa direzione hanno già prodotto risultati: gli utenti dei mezzi collettivi sono il 14% nel 2022 e si aspira ad incrementare ulteriormente tale dato, migliorando sia l'offerta, sia la comunicazione per informare i passeggeri sulle opzioni alternative all'auto per raggiungere il terminal.

> **Viabilità aeroportuale:** è stata riattivata la zona a traffico controllato (ZTC) che, così come già avviene in molti scali italiani, regola il tempo di permanenza dei veicoli nell'area antistante il terminal, consentendo di ottimizzare i flussi di traffico veicolare e di rendere più efficiente, sicura e fluida la viabilità aeroportuale. Sono stati inoltre completati i lavori, eseguiti da Metropolitana di Napoli, di realizzazione della nuova area di pick-up/drop off che consentirà di decongestionare il traffico durante i picchi.

> **Il servizio Alibus e le autolinee:** GE.S.A.C. ha siglato un accordo con ANM per potenziare "Alibus", il servizio di trasporto con autobus di linea che collega l'aeroporto con il centro città (la stazione ferroviaria Napoli Centrale e il Porto di Napoli). In particolare, ha concesso l'utilizzo di 2 stalli all'interno dell'area di sua gestione per permettere le fermate dei mezzi. L'accordo prevede l'utilizzo di autobus euro VI con rampa per disabili, Wi-Fi, aria condizionata e schermo informativo. Il servizio, già attivo da qualche anno, è disponibile tutti i giorni della settimana, con frequenza media delle corse ogni 15 minuti. I biglietti si possono acquistare online sul sito di GE.S.A.C., alle casse automatiche presenti nel terminal e presso le rivendite ANM.

Per quanto riguarda i collegamenti interprovinciali e con le principali mete turistiche della Regione e al fine di promuovere l'accessibilità GE.S.A.C. stipula convenzioni con le autolinee che operano nel territorio locale. GE.S.A.C. mette tali servizi a disposizione dei passeggeri dell'aeroporto tramite il sito web, il videowall nel terminal e app per smartphone.

> **La stazione della metropolitana:** da diversi anni GE.S.A.C. è parte attiva nel processo di messa in opera della tratta della linea 1 della metropolitana, che collegherà il centro della città all'aeroporto. Il progetto, iniziato nel 2014, nasce infatti con la cessione di un'area di proprietà di GE.S.A.C., nelle immediate vicinanze dell'aeroporto, la quale ospiterà la fermata della metropolitana dell'Aeroporto di Napoli. La disponibilità di un servizio di trasporto collettivo rapido ed economico come la metropolitana offrirà un'alternativa valida a molti passeggeri che oggi preferiscono raggiungere l'aeroporto con un mezzo individuale: ciò consentirà una notevole riduzione del fenomeno dell'accompagnamento, cioè del numero di persone che raggiungono l'aeroporto accompagnati da amici o familiari, fornendo un collegamento comodo e rapido per l'aeroporto.

> **Un aeroporto per tutti:** sin dal 2003 GE.S.A.C. collabora con le rappresentanze delle persone con disabilità e dal 2006 si confronta con le organizzazioni FISH (Federazione Italiana Superamento Handicap) e CND (Consiglio Nazionale Disabilità) per promuovere l'adeguamento delle strutture aeroportuali alle esigenze delle persone a ridotta mobilità. Per le persone a ridotta mobilità sono disponibili 45 posti auto e nell'area partenze è presente la Sala Amica, un luogo accogliente dove attendere il volo, costantemente presidiata da personale aeroportuale. Il parcheggio e l'assistenza per i passeggeri a ridotta mobilità sono totalmente gratuiti. GE.S.A.C. ha inoltre attivato un sistema di amplificazione ad induzione magnetica che consente ai non udenti di ricevere gli annunci diffusi nel terminal attraverso un campo magnetico e sta progettando il nuovo sito aziendale secondo le linee guida AgID per renderlo accessibile a tutti.

La Società



Strategia di Sostenibilità



Crescita sostenibile



Gestire la ripresa del traffico



Gli aeroporti di Napoli e Salerno



Responsabilità di Governance



Investimenti APT Napoli

Sviluppo APT di Salerno

Sicurezza delle operazioni

Uno scalo accessibile

Qualità per i passeggeri

Digitalizzazione e Innovazione

Mobilità Area Avanzata

# Uno scalo accessibile e sicuro

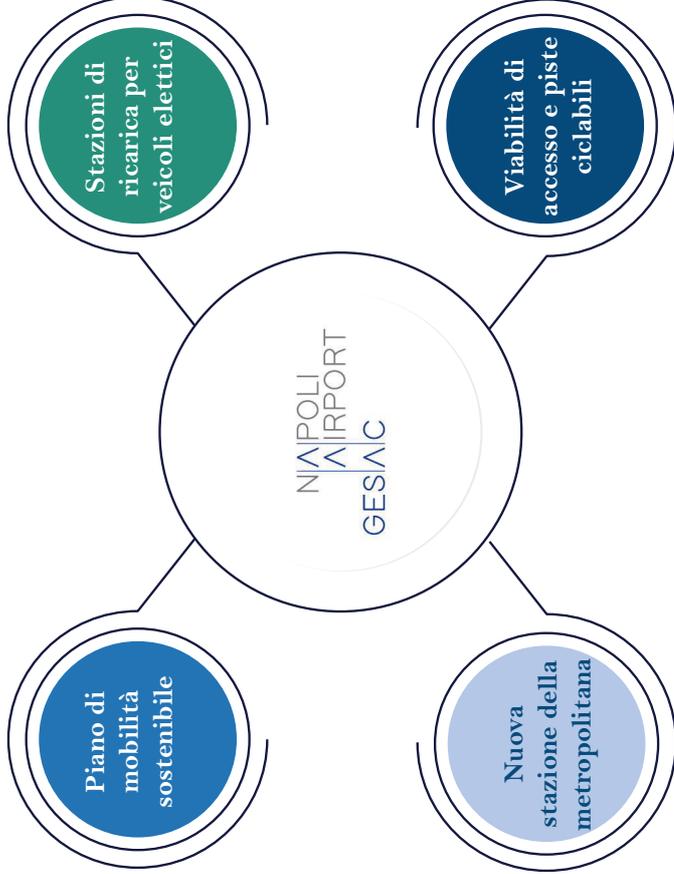
## Infrastrutture per una mobilità sostenibile

*Sono stati avviati una serie di interventi sia in ambito puramente aeroportuale sia a sostegno delle iniziative in corso da parte del Comune di Napoli, in modo da favorire la transizione verso un parco auto circolante più moderno ed ecosostenibile*

La nuova stazione della Metropolitana verrà completata entro il 2024



È stato sviluppato e sarà attivato entro il 2023 il nuovo Piano di Mobilità sostenibile per i dipendenti dell'Aeroporto di Napoli



Sono state avviate iniziative di sensibilizzazione degli operatori aeroportuali per l'approvvigionamento di energia verde certificata e l'utilizzo di veicoli ibridi o elettrici attraverso politiche di incentivazione.



È stata avviata la riconfigurazione della viabilità di accesso all'aeroporto e il miglioramento dell'accessibilità degli autobus e collegamenti ciclabili. Inoltre, l'aeroporto di Napoli diventerà un importante nodo della mobilità leggera, con un collegamento diretto alle piste ciclabili in via di realizzazione da parte del Comune di Napoli.



La mobilità di operatori aeroportuali e di passeggeri, sia in termini di accessibilità all'aeroporto che di modalità di spostamento all'interno del sedime aeroportuale, rappresenta un importante sorgente di emissioni in atmosfera, in quanto direttamente o indirettamente connesse alle attività aeroportuali. Ai fini di una riduzione delle emissioni legate a questo tema, GE.S.A.C. ha individuato un piano di azioni specifico che coinvolge diversi aspetti della operatività aeroportuale, previste nell'ambito dei lavori di riqualificazione del Forecourt aeroportuale. Tra essi, di particolare rilevanza sarà la realizzazione della pista ciclabile interna all'aeroporto, collegata con quella prevista lungo il viale di accesso all'aeroporto, in via di realizzazione da parte del Comune di Napoli. Si consentirà così la piena integrazione dello scalo aeroportuale con il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Napoli del Maggio 2021. A servizio della ciclabilità urbana, saranno altresì realizzate delle apposite aree attrezzate con rastrelliere porta-bici e stazioni di ricarica per le biciclette elettriche.



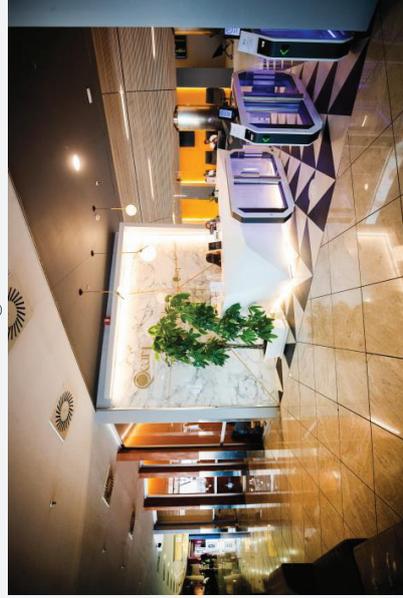


# Qualità al servizio dei passeggeri

Gestire con innovazione e responsabilità la crescita dello scalo

## Qualità del servizio

Offrire ai passeggeri servizi di qualità eccellente, connotando l'Aeroporto di Napoli come parte integrante dell'esperienza di viaggio e non come un semplice luogo di transito, è l'obiettivo che guida GE.S.A.C. nell'organizzazione e nella gestione dei servizi ai passeggeri. Si tratta di un approccio che investe tutte le fasi del viaggio e che coinvolge i diversi operatori, oltre al gestore, che interagiscono con i passeggeri. GE.S.A.C., nel mettere al centro della propria mission il passeggero, ha reso l'aeroporto un luogo funzionale e accogliente, affinché una piacevole permanenza sia parte integrante dell'esperienza di viaggio. Nello sviluppo dell'aeroporto la società di gestione ha prestato particolare attenzione alla qualità architettonica degli spazi, realizzando un terminal dove innovazione e sistemi di automazione si intrecciano con lo stile ed il design italiano. La valorizzazione delle eccellenze territoriali si fonde con un'architettura che restituisce al passeggero il sentimento caratteristico del territorio della Campania, della città di Napoli e della sua cultura e storia straordinaria. Dalla privatizzazione ad oggi GE.S.A.C. ha investito oltre 400 milioni di euro per l'ammodernamento delle infrastrutture e prevede nei prossimi anni di realizzare interventi per ulteriori 200 milioni di euro per il futuro sviluppo dell'Aeroporto di Napoli, che testimonia l'impegno aziendale verso una *passenger experience* di livello assoluto e in linea con gli obiettivi di sostenibilità socio-economica e ambientale.



## Total Quality Management

L'eccellenza nella qualità dei servizi rappresenta una priorità assoluta per GE.S.A.C., che opera secondo un approccio di **total quality management**, lavorando al miglioramento continuo dell'esperienza aeroportuale. Per questo l'azienda monitora molti indicatori, raccogliendo dati e informazioni sia direttamente dai passeggeri, sia attraverso rilevazioni automatiche. Infatti, GE.S.A.C. considera preziose le informazioni di ritorno che riceve dai suoi stakeholder attraverso vari canali, quali le analisi di *customer satisfaction* e le segnalazioni spontanee, in quanto permettono all'azienda di conoscere le aspettative di tutti coloro che vivono l'aeroporto: analizzando in modo sistematico queste informazioni, è possibile definire nuove soluzioni volte a rendere le attività di ognuno più semplici, veloci, tenendo conto di esigenze e preferenze diverse.

Alla base del Sistema di Gestione per la Qualità di GE.S.A.C. vi è un modello gestionale finalizzato a migliorare l'efficienza dell'organizzazione ed in particolare all'integrazione dei principali processi manageriali e operativi, al monitoraggio delle performance aziendali e al miglioramento continuo e alla responsabilizzazione, motivazione e focalizzazione di tutte le risorse sugli obiettivi strategici. Attraverso tale modello, le strategie dell'organizzazione sono declinate sugli obiettivi individuali di ogni dipendente: in tal modo, ciascun lavoratore è allineato agli obiettivi di qualità definiti e consapevole del proprio ruolo nell'ambito della organizzazione aziendale.

Nell'ambito del Sistema di gestione della Qualità, il gestore predispone e conduce annualmente un piano di audit, volto a verificare la conformità ai riferimenti e standard adottati, individuare eventuali possibilità di miglioramento e punti di forza. Si svolgono inoltre con regolarità incontri periodici (Quality Meeting) attraverso i quali si condividono, le prestazioni raggiunte dallo scalo in termini di qualità dei servizi, concordando piani di azione, target e strategie comuni.

La conformità del sistema di gestione per la qualità di GE.S.A.C. ai requisiti della norma ISO 9001:2015 è certificata da un ente terzo indipendente. Il monitoraggio degli indicatori più significativi è migliorato anche grazie all'introduzione di un sistema chiamato "Good Airport wall", un cruscotto di sintesi per il management di GE.S.A.C.

# Qualità al servizio dei passeggeri

La customer satisfaction

## I sistemi di monitoraggio della qualità e la regolarità dei servizi

La qualità dei servizi offerti è verificata attraverso una serie di strumenti tra i quali:

- › **il Quality of Service Monitor (QSM) sulla qualità percepita:** tale sistema di analisi e monitoraggio mira a rilevare la “qualità percepita” ed è basato su interviste condotte da una società indipendente su un campione statisticamente significativo di passeggeri riguardo a determinati servizi aeroportuali identificati mediante circa 75 indicatori di soddisfazione
- › **il Quality Control System (QCS) sulla qualità misurata:** tale sistema è basato su misurazioni oggettive di specifici indicatori e consiste nel monitoraggio della “qualità erogata”. Il QCS riguarda la misura, su campioni statisticamente significativi, dei tempi di attesa cruciali per l’operatività aeroportuale (controlli di sicurezza, controllo passaporti, servizi di biglietteria e check-in, imbarco e sbarco, riconsegna bagagli, misurazione della temperatura corporea, ...).
- › **l’Airport Service Quality ASQ di ACI:** GE.S.A.C. partecipa fin dal 2012 al programma, strumento di monitoraggio dei livelli di qualità percepita dei servizi offerti dallo scalo e di rilevazione della Customer experience espressa dai passeggeri in partenza. I risultati ottenuti in riferimento al 2022 hanno evidenziato ottime performance di qualità dello scalo, con un indice di Overall satisfaction pari a 4,17

- › **Feedback, sulla gestione Reclami e suggerimenti:** processo di gestione dei reclami e suggerimenti inoltrati dalla utenza. GE.S.A.C., facendo tesoro di quanto segnalato, svolge accurati approfondimenti in merito a ciascun reclamo e si impegna a fornire adeguato ed esaustivo riscontro entro il tempo massimo di 28 giorni. Al fine di facilitare l’accesso al servizio, il processo è stato dematerializzato, consentendo ai passeggeri di sottoporre i loro feedback in molteplici modalità anche on-line e da remoto.

- › **Profilazione Passeggeri:** le rilevazioni sono state condotte attraverso interviste ai passeggeri, distribuite in due campagne, una estiva ed una invernale. Tale attività, consente, operare in maniera più focalizzata e precisa scelte gestionali e programmazione investimenti

## La soddisfazione dei passeggeri

Seppure l’esperienza di viaggio del passeggero sia stata molto condizionata dai nuovi e spesso mutevoli adempimenti imposti dal Covid-19, la soddisfazione complessiva dei passeggeri in partenza e in arrivo è addirittura aumentata rispetto agli ultimi anni. Da una analisi complessiva degli indicatori di qualità 2022 emergono alti livelli di qualità dei servizi, con diverse punte di eccellenza su aspetti specifici.

Anche dal punto di vista dei livelli di qualità dei servizi e degli standard offerti il 2022 è pertanto risultato l’anno di superamento di quel periodo di discontinuità rappresentato dalla pandemia, manifestando la piena ripresa dei livelli che storicamente l’Aeroporto di Napoli ha erogato.

Da una analisi complessiva degli indicatori di qualità 2022 emergono alti livelli di qualità dei servizi, con diverse punte di eccellenza su aspetti specifici. Anche dal punto di vista dei livelli di qualità dei servizi e degli standard offerti il 2022 è pertanto risultato l’anno di superamento di quel periodo di discontinuità rappresentato dalla pandemia, manifestando la piena ripresa dei livelli che storicamente l’Aeroporto di Napoli ha erogato.

**Qualità del servizio**  
ASQ - Overall satisfaction



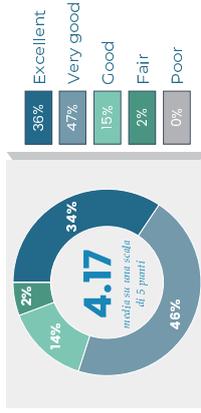
# Qualità al servizio dei passeggeri

La nuova carta dei servizi

## NAP – Airport Performance

Key Highlights 2022

### Overall Satisfaction



### Indicatori di Qualità



## Il Comitato per la Regolarità e Qualità dei Servizi

La regolarità e qualità dei servizi aeroportuali è disciplinata dal **Regolamento di Scalo**, documento di riferimento per tutti gli operatori dell'aeroporto, che ha lo scopo di garantire il miglioramento continuo dei servizi offerti assicurando i più elevati standard di qualità dei servizi, così come espresso in **Carta dei Servizi**.

Nel corso del 2022, si sono tenuti con continuità e regolarità gli incontri del Comitato di Regolarità e Qualità dei servizi, con l'obiettivo di condividere i livelli di qualità offerti dallo scalo, evidenziando le criticità riscontrate in relazione alla analisi degli andamenti di qualità. Sono state a tal proposito condivise le relative azioni di miglioramento, anche attraverso la attivazione di focus group dedicati. Ai 9 incontri effettuati nel 2022 hanno preso parte i vettori, ENAC, gli Handlers, gli Enti di Stato.

## La carta dei servizi 2023

La Carta dei Servizi è stata redatta in conformità a quanto previsto dalle Circolari ENAC ed è basata sulle risultanze delle attività di monitoraggio condotte dal **Quality Management** di GE.S.A.C. nel corso del 2022. La nuova **Carta dei Servizi** si presenta in forma integrale, essendo decadute tutte le deroghe e sospensioni che nel corso della emergenza pandemica avevano modificato la struttura della Carta e le sue modalità di emissione.

Il tema della qualità dei servizi aeroportuali con specifico riferimento ai passeggeri con disabilità o ridotta mobilità è oggetto di grande attenzione da parte di GE.S.A.C. che ha consolidato negli anni strumenti e procedure dedicati.

Prosegue la collaborazione con FISH con l'obiettivo di un miglioramento continuo dei servizi aeroportuali offerti ad utenza con disabilità e PRM. È stato inoltre avviato un percorso partecipativo tra il gestore aeroportuale ed esperti di alcune organizzazioni, per arrivare a determinare in modo condiviso i processi di inclusione delle esigenze e i diritti dei viaggiatori con disabilità, attraverso un processo di "collaudo civico". Per facilitare l'accesso alle informazioni aeroportuali e rendere più efficaci i servizi di assistenza speciali, è stata pubblicata nel 2022 una **Guida ai servizi ai servizi per passeggeri a ridotta mobilità o con disabilità**.

Il traffico dei passeggeri che hanno usufruito dei servizi di assistenze speciali è stato pari a **54.585 passeggeri assistiti** (-12% vs 2019), di cui il 61% prenotati. Il **100%** degli intervistati si è dichiarato soddisfatto sull'adeguatezza della formazione del personale e la percentuale dei reclami ricevuti sul traffico totale dei PRM è del **0,02%**.

La Società



Strategia di Sostenibilità



Crescita sostenibile



Gestire la ripresa del traffico



Gli aeroporti di Napoli e Salerno



Responsabilità di Governance



Investimenti APT Napoli

Sviluppo APT di Salerno

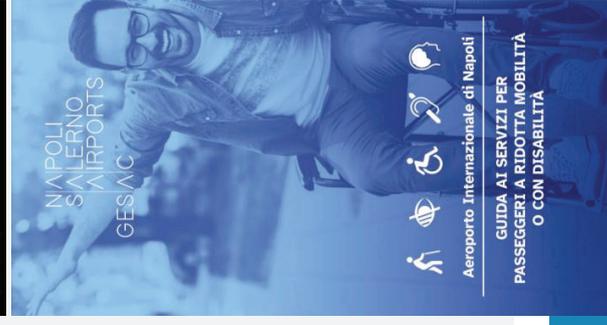
Sicurezza delle operazioni

Uno scalo accessibile

Qualità per i passeggeri

Digitalizzazione e Innovazione

Mobilità Area Avanzata



# L'offerta commerciale

## Le attività commerciali in Terminal

GE.S.A.C. stabilisce la tipologia e la posizione delle attività commerciali da collocare nel terminal per massimizzare i risultati economici, sia per la società di gestione sia per i sub-concessionari, secondo un approccio win-win. Tale strategia si basa sul monitoraggio sistematico di dati di performance: i report di mistery client, il numero e il valore degli scontrini dei punti vendita, i dati raccolti dal programma FlyYou per i frequent flyer e i risultati di focus group. Si tratta di un'attività di analisi costante, svolta in collaborazione con gli operatori, per ottenere, insieme, i massimi risultati possibili. In base all'esperienza, si cerca di favorire una rotazione degli esercizi presenti, che solitamente permangono 5 anni. In qualche caso i punti vendita del terminal dell'aeroporto di Napoli sono gli unici della loro marca disponibili nell'Italia meridionale, per cui la loro presenza ha un valore particolare e una capacità di attrazione maggiore. Il fatturato di GE.S.A.C. derivante da attività non strettamente legate alla gestione dei voli ha inciso negli anni precedenti la pandemia sul totale per il 25% circa. Una parte consistente deriva dalla gestione degli spazi del terminal, locati per attività commerciali (food e non food), promozionali e di ufficio.

Nel 2022 il fatturato generato dalla gestione di questi spazi ha avuto un valore di circa **18 milioni di euro**, in netta crescita rispetto al passato (+25% rispetto al 2019). GE.S.A.C. considera i sub-concessionari come dei partner: stabilisce con loro degli accordi che di solito prevedono la compartecipazione ai risultati, condivide con loro i dati di vendita e customer satisfaction e, in generale, punta a metterli nelle migliori condizioni per trarre il massimo dalla loro presenza al terminal.

In totale i viaggiatori hanno a disposizione oltre **40 attività commerciali**, di cui 16 food, per la maggior parte campane. Nel 2022 sono stati completati i lavori del nuovo Duty Free e sono stati affidati 3 nuovi spazi commerciali.

**retail &  
 travel service**

**16**

**food &  
 beverage**



La Società



Strategia di Sostenibilità



Crescita sostenibile



Gestire la ripresa del traffico



Gli aeroporti di Napoli e Salerno



Responsabilità di Governance



Investimenti APT Napoli

Sviluppo APT di Salerno

Sicurezza delle operazioni

Uno scalo accessibile

Qualità per i passeggeri

Digitalizzazione e Innovazione

Mobilità Area Avanzata

# Digitalizzazione e sviluppo di soluzioni innovative

## Le Innovazioni tecnologiche e la digitalizzazione

GE.S.A.C. mira a contribuire a migliorare l'efficienza del settore aeroportuale facendo leva su innovazione e digitalizzazione. Nel costituire una strategia solida per affrontare il tema della transizione ecologica è centrale adottare un approccio che ambisca ad integrare la dimensione della decarbonizzazione e dell'economia circolare con la **trasformazione digitale**: l'ambito tecnologico è determinante per raggiungere gli obiettivi di neutralità climatica. La pandemia di Covid-19 ha lasciato una traccia indelebile nelle abitudini delle persone e nel comportamento dei passeggeri rispetto al volo e nelle infrastrutture degli aeroporti. Si impone un profondo ripensamento dei modelli del traffico aereo, facendo delle tecnologie digitali uno dei perni di questa trasformazione, in modo da far sentire il passeggero sicuro lungo tutto il suo viaggio.

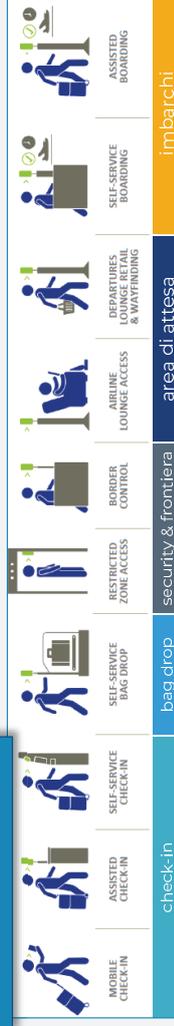
GE.S.A.C. ha intenzione, infatti di promuovere sempre di più le **tecnologie touchless**, che permettono di avere percorsi automatizzati, senza la necessità di incontrare face-to-face addetti o avere interazioni con il personale di servizio, evitando tutte quelle barriere che sono ostacolo ad un flusso semplificato, aumentando quindi la separazione fisica e abbassando di conseguenza il livello di rischio: ad esempio, la tecnologia biometrica permetterà il riconoscimento certificato del volto dei passeggeri, permettendo di accedere ai servizi aeroportuali e di fare tutto il percorso senza l'obbligo di mostrare un documento, incontrare qualcuno in modo ravvicinato o toccare infrastrutture che abilitano l'accesso. Anche questo vuol dire sostenibilità, perché permette ai passeggeri di vivere l'aeroporto in maniera più rilassata, grazie alla velocità e alle facilitazioni offerte dalle tecnologie. Lo sviluppo di soluzioni tecnologiche da parte dell'Aeroporto di Napoli non si limita solo all'aumento della sicurezza e alla facilità delle operazioni, ma anche alla capacità del sistema aeroportuale di rapportarsi con il territorio, relazionandosi con la catchment aeroportuale e con tutti gli stakeholder, attraverso l'integrazione globale dei servizi e delle comunicazioni e fornendo al passeggero tutte le informazioni dal momento in cui è ancora a casa fino all'imbarco, passando quindi da un concetto gate-to-gate (cioè dal fornire le informazioni al passeggero dal momento dell'imbarco al gate fino all'arrivo al gate dell'aeroporto di destinazione), ad un modello home-to-home.

Questo cambiamento di visione ha un impatto enorme sulla sostenibilità sociale, perché questa integrazione con il territorio, favorita dalla digitalizzazione, fa comprendere alla popolazione che l'aeroporto non è più solo un riferimento per chi viaggia, ma diventa un elemento profondamente integrato con il contesto che lo ospita, e ad esso funzionale: un catalizzatore di interscambi produttivi.

Gli interventi previsti nel prossimo triennio nello scalo di Napoli sono caratterizzati da progetti volti all'innovazione, finalizzati all'ottimizzazione della capacità aeroportuale che rivestono un carattere strategico nell'ambito dello sviluppo.

Ad esempio, la realizzazione dell'infrastruttura tecnologica di base (CUTE/CUPPS) consentirà la possibilità di sviluppare qualsiasi tecnologia integrata nella gestione del flusso dei passeggeri in ottica contactless e digital, sino alla determinazione e messa in campo di uno *smart path* biometrico, che consenta l'esecuzione di alcune operazioni in maniera dinamica e fluida, minimizzando sia i tempi di attesa in specifici sottoprocessi sia sviluppando un'esperienza del passeggero secondo il principio dell'azzeramento dello code. Il gruppo di interventi è a carattere strategico in quanto lo sviluppo consentirà, a parità di infrastruttura fisica, di incrementare la capacità di alcuni sottosistemi critici.

### smart path



# Sviluppo in Campania della Mobilità Aerea Avanzata

## Sviluppo di un ecosistema dell'innovazione per la Mobilità Aerea Avanzata

L'uso della tecnologia e l'impegno per la ricerca scientifica a servizio della sostenibilità ambientale è da tempo un impegno costante di G.E.S.A.C., ed in questo solo si ritrovano numerose iniziative condotte con Istituti di ricerca nazionali ed internazionali.

Il 25 ottobre è stato firmato un accordo con il DAC – Distretto aerospaziale **Campano** per il comune impegno verso la ricerca nel campo della Mobilità Aerea Urbana, che rappresenta oggi la principale sfida per il futuro dell'aviazione civile nel campo della mobilità urbana.

Con la sottoscrizione del Protocollo d'Intesa, G.E.S.A.C. e il Distretto Aeroportuale Campano intendono, infatti instaurare un rapporto di collaborazione finalizzato allo sviluppo di un ecosistema dell'innovazione per la Mobilità Aerea Avanzata in Campania partecipando in qualità di player strategici al Piano strategico dell'ENAC.

La collaborazione ha ad oggetto l'analisi, lo studio e la ricerca di soluzioni tecnologiche ed operative per realizzare, in particolare, le infrastrutture fisiche e digitali necessarie all'implementazione di sistemi aerei lettrici prevalentemente a cieco o e atterraggio verticale, in piena armonia con 1 quadro giuridico nazionale e regionale esistente sulla pianificazione urbana, paesaggistica e della mobilità, secondo le misure previste dal PNRR e dal Piano della Regione Campania - Next Generation Campania.

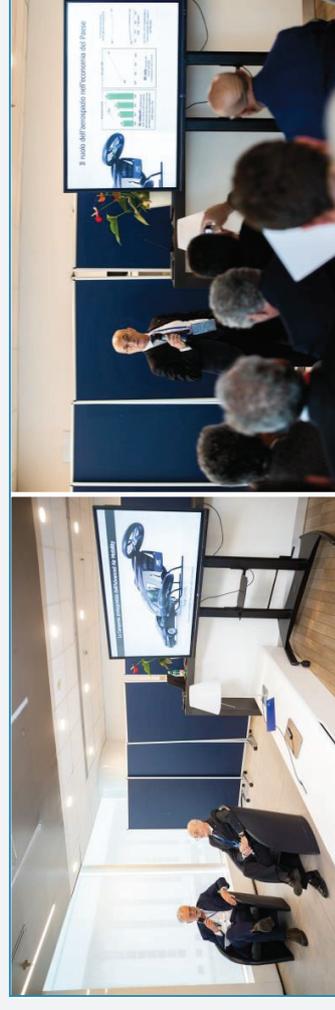


Si prevede infatti che in un futuro relativamente breve potranno essere utilizzati dei piccoli velivoli completamente elettrici e potenzialmente a guida autonoma, per effettuare dei voli di breve durata in completa autonomia. Il progetto, denominato **Diva (Disruptive Vertical Autoplane)**, è inserito nell'ambito del piano **Uam: urban air mobility**, che prevede di far decollare i primi taxi volanti entro dieci anni.

L'obiettivo è fornire un importante impulso all'industria della produzione di velivoli leggeri, contribuendo alla realizzazione di un prototipo di nuova generazione di veicoli elettrici ad atterraggio e decollo verticale per il trasporto di beni e persone.

G.E.S.A.C. si impegna a cooperare come partner industriale, fornendo in particolare il supporto necessario per l'introduzione di della mobilità aerea in ambito urbano, affrontando le tematiche relative alle autorizzazioni e regolamentazione del servizio, regole e modalità di condotta del volo, oltre che alla valutazione della domanda su specifiche direttrici di traffico come la Salerno-Capri.

L'aeroporto di Salerno, infatti, rappresenta un eccellente ambiente di test, sia per la sua posizione geografica, sia perché, una volta terminato, sarà in grado di offrire le migliori soluzioni logistiche e tecnologiche richieste da questo nuovo segmento di mercato".



La Società



Strategia di  
Sostenibilità



Crescita  
sostenibile



Gestire la ripresa  
del traffico



Gli aeroporti di  
Napoli e Salerno



Responsabilità  
di Governance



06

NAIAPOLI  
SALERNO  
AIRPORTS  
GES/A.C

## LA RESPONSABILITÀ DI GOVERNANCE

*Integrità, trasparenza, sicurezza sul  
lavoro e valorizzazione delle persone*

- Il capitale umano | Crescita e stabilità occupazionale
- **Highlights – Le persone in GE.S.A.C.**
- Sviluppo delle competenze
- Strategia innovativa sui talenti
- Controllo dei processi di sicurezza nei luoghi di lavoro
- Integrità e trasparenza



# Il capitale umano

Ripartire dalla persone

## Salvaguardia dei posti di lavoro

Il capitale umano è per G.E.S.A.C. un asset di fondamentale importanza e mezzo attraverso il quale poter garantire il più alto livello di qualità del servizio e raggiungere i più sfidanti obiettivi aziendali. Per questo motivo G.E.S.A.C. si impegna ogni giorno per offrire ai propri dipendenti un luogo di lavoro sicuro, all'interno del quale operi una comunità coesa e che riesca a valorizzare le competenze di ciascun dipendente verso il raggiungimento delle più alte performance individuali e di squadra.

Il perdurare della pandemia da Covid-19, attraverso le varie ondate che si sono susseguite, ha orientato significativamente le politiche di gestione del personale, che sono state contraddistinte da una serie di azioni volte al contenimento dei costi ed in primo luogo all'attivazione degli ammortizzatori sociali: dopo la scadenza della precedente CIGS della durata di 12 mesi, è stato sottoscritto con le OO.SS. un contratto di solidarietà della durata di 9 mesi che ha comportato la riduzione dell'orario di lavoro di 348 unità lavorative operanti presso l'Aeroporto di Napoli.

Il 2022 è stato caratterizzato dalla graduale riduzione del ricorso agli ammortizzatori sociali fino alla definitiva interruzione. Per quanto riguarda l'aeroporto di Napoli è stato applicato un contratto di solidarietà difensivo che ha interessato le risorse impiegate negli uffici limitatamente ai primi tre mesi dell'anno; per lo scalo di Salerno l'ammortizzatore della CIGS con causale riorganizzazione aziendale è stato attivo fino al mese di maggio. Pertanto, il numero di risorse in forza nel corso dell'esercizio, al netto del personale collocato in cassa integrazione guadagni, è stato pari a 409,5, in aumento rispetto a quello impiegato nello scorso esercizio che è stato pari a 287,3 FTYE. Sotto il profilo dei lavoratori "equivalenti full time" si è rilevato un significativo incremento delle risorse impiegate come diretta conseguenza della ripresa del traffico - il FTYE è infatti aumentato di 43,5 unità. Tutti i posti di lavoro nel periodo pre-pandemia sono stati salvaguardati e nel periodo estivo si è anche fatto ricorso al personale stagionale. Nel corso dell'anno, l'organico della Società è diminuito complessivamente di sette unità a seguito di quattro dimissioni volontarie e tre risoluzioni consensuali del rapporto di lavoro mentre, dal punto di vista della mobilità interna per variazione delle qualifiche, si segnala la nomina di sei nuovi quadri.

## Organizzazione e gestione del personale

A partire dal secondo trimestre, a causa dell'aumento del traffico, è stato necessario incrementare il personale impiegato nelle aree operative ed in particolare nella security aeroportuale, al fine di rendere il processo di controllo di sicurezza del passeggero più fluido e veloce e, nell'area viabilità, per agevolare l'accesso dei veicoli nei pressi dell'aerostazione. A tal fine sono stati riattivati i contratti a tempo determinato e sono state incrementate le ore contrattuali del personale operativo.

Le politiche di gestione del personale, nel corso dell'esercizio, sono state infatti focalizzate soprattutto sulle attività volte a sostenere l'operatività al manifestarsi della progressiva ripresa del traffico.

Per fare fronte a tale fenomeno, si è tornati a fare ricorso al personale stagionale attingendo, da un lato, ai bacini di risorse storicamente utilizzati prima della crisi pandemica e, dall'altro, attivando nuovi processi di reclutamento del personale. Inoltre, al fine di utilizzare in maniera efficiente le risorse aziendali ed in un'ottica di sinergia con l'Aeroporto di Salerno, da questo scalo a quello di Napoli sono stati temporaneamente trasferiti 12 lavoratori, addetti principalmente a mansioni operative. In questo momento infatti lo scalo di Salerno opera con presidio operativo minimo e con risorse amministrative a supporto del progetto di sviluppo.

La politica di gestione delle risorse umane adottata da G.E.S.A.C. è particolarmente focalizzata sulla qualità del rapporto tra le persone e tra queste e l'organizzazione aziendale. L'organizzazione di G.E.S.A.C. si pone l'obiettivo di offrire ai dipendenti migliori condizioni di lavoro e la possibilità di svilupparsi come professionista, con l'obiettivo di:

- migliorare ulteriormente della produttività;
- conservare i migliori talenti;
- attrarre migliori talenti e migliorare l'*employer branding*;
- proseguire lo sviluppo organizzativo e quindi la formazione del personale.

L'Aeroporto di Napoli intende fissare obiettivi quantitativi sull'uguaglianza e la diversità che coprono temi come il genere o la disabilità, monitorando regolarmente i progressi.

# Highlights

## Le persone in GE.S.A.C.

La Società



Strategia di  
Sostenibilità



Crescita  
sostenibile



Gestire la ripresa  
del traffico



Gli aeroporti di  
Napoli e Salerno



Responsabilità  
di Governance



## Le persone dell'Aeroporto di Napoli

Key Highlights 2022

405

dipendenti a tempo  
indeterminato

231

43%  
dipendenti  
donna

174

41

risorse del management  
(compesi i dirigenti)

22

46%  
donne in posizioni  
manageriali

19

398

numero di dipendenti che  
hanno beneficiato della  
partecipazione agli utili

20%

la retribuzione variabile di  
manager e dirigenti  
(collegata al raggiungimento  
di obiettivi aziendali e individuali)

7%

la retribuzione variabile  
del Middle Management

100%

dipendenti a tempo  
indeterminato hanno preso  
parte a corsi di formazione

oltre 15.000

ore di formazione erogate

61

dipendenti che hanno  
ricevuto formazione in  
tema di anticorruzione

24

dipendenti che partecipano  
al Programma di prevenzione  
sanitaria aziendale

### Costituzione di specifici Gruppi di Lavoro

Dal punto di vista della struttura organizzativa si è andato consolidando un modello che prevede, accanto alle funzioni tipiche della Società, la costituzione di gruppi di lavoro inter-funzionali volti al perseguimento di specifici obiettivi. Fra essi, nel corso dell'esercizio 2022, sono stati costituiti due gruppi di lavoro che hanno operato nell'ambito dei processi di *security management* ed in quello riguardante l'ambiente e la sicurezza sul lavoro. Il primo gruppo di lavoro si è occupato del pieno **allineamento dei processi di security** (training, procedure, controllo qualità) ai massimi standard attesi mentre, il secondo, di **massimizzare le attività di prevenzione in materia di D.Lgs. 81/08** nell'ambito del sedime aeroportuale anche con il supporto di una società esterna a cui sono state affidate la rilevazione e la rimozione di eventuali anomalie riscontrate in aree di pertinenza aziendale, comuni o date in sub-concessione.

Sotto il profilo delle relazioni industriali è ripresa la negoziazione di secondo livello con le Organizzazioni Sindacali che ha portato alla sottoscrizione di due importanti **Accordi Sindacali**:

- > il primo ha introdotto per il personale operativo un'**indennità mensile** legata ai giorni d'effettiva presenza;
- > il secondo ha reintrodotta, per il triennio 2022-2024, i **meccanismi di premialità** legati al raggiungimento degli obiettivi aziendali e contiene un'apposita sezione dedicata all'implementazione di strumenti di **welfare aziendale**.

seniority media  
dei dipendenti

15

41

dipendenti coinvolti in nel  
sistema di **performance  
management**

8 cessazioni nel 2022  
1 assunzione nel 2022

# Strategia innovativa sui talenti

Sviluppo organizzativo e formazione del personale

## Piano di sviluppo formativo

Nel corso dell'anno sono ripartite in maniera strutturata le attività di formazione mediante l'avvio di un piano di sviluppo formativo biennale (2022-2023).

In particolare, quest'anno è stata erogata un'attività formativa in materia di "economics" rivolta a tutti i dirigenti della Società che ha trattato, anche attraverso specifiche sessioni applicative, i temi legati al bilancio d'esercizio ed ai principali indicatori economico-finanziari.

Inoltre, tutti i dirigenti e procuratori aziendali hanno partecipato ad un'importante sessione formativa che ha trattato i temi della diversità ed inclusione, oltre che la formazione volta a divulgare il Modello di Organizzazione e Gestione previsto dal D.Lgs. 231/01 e, in ultimo, quella in materia di contratti pubblici e sulla prevenzione dei reati contro la Pubblica Amministrazione.

Per i prossimi anni, GES/A.C. ha quindi sviluppato un programma di formazione manageriale, di conformità legislativa e su acquisizioni di pratiche operative in aula e in modalità e-learning progettati per rafforzare le tre competenze trasversali e per migliorare il bagaglio tecnico delle migliori risorse. Il target del Piano Formativo sviluppato per il 2022-2023 ha da un lato i dirigenti e dall'altro i quadri e gli impiegati.

L'obiettivo del piano è quello di agire su tre assi di competenze: manageriali, economiche e tecniche di ruolo. Il piano formativo si basa invece su cinque filoni:

- > manageriale, composto da 5 titoli;
- > competenze di ruolo, composto da 4 titoli specialistici;
- > competenze linguistiche;
- > *diversity management*;
- > *economics* per dirigenti.

Il Piano di Formazione di GES/A.C., come detto, si divide in due interventi: il primo per i dirigenti e il secondo per quadri e impiegati. Per ogni intervento è prevista una prima fase di analisi e progettazione in cui dovranno effettuare:

- > la definizione dei partecipanti;
- > la scelta dei trainer, secondo il principio del beauty contest;
- > la precisazione degli obiettivi;
- > la progettazione di dettaglio;
- > la definizione degli aspetti organizzativi.

### Piano di Formazione per quadri e impiegati

#### Competenze manageriali

- Comunicazione efficace
- *Customer care*
- Leadership e gestione dei gruppi
- *Problem solving & decision making*
- Project management

➔ 50 risorse coinvolte

#### Competenze di ruolo

- *Business continuity management*
- Codice dei contratti pubblici e procedure di gara
- D.Lgs. 231; MOGC - anticiclaggio e anticorruzione
- Diploma in Controllo e Internal Auditing
- Il modello di controllo gestione in GES/A.C.

➔ 53 risorse coinvolte

### Piano di Formazione per dirigenti

#### Competenze linguistiche

Formazione linguistica  
*Fluency Building*  
 (7 corsi individuali di inglese  
 metodo Shenker Personal Coaching)

#### Training D&I

Comportamenti inclusivi  
*Diversity & Inclusion*

#### Economics

Percorso economics d'impresa  
 Il Modello di Controllo di Gestione  
 in GES/A.C.

# Sviluppo delle competenze

Progetti di valorizzazione del personale

La Società



Strategia di  
Sostenibilità



Crescita  
sostenibile



Gestire la ripresa  
del traffico



Gli aeroporti di  
Napoli e Salerno



Responsabilità  
di Governance



Il capitale umano

Sviluppo delle competenze

Valorizzazione dei talenti

Sicurezza nei luoghi di lavoro

Integrità e trasparenza

## STUDY TOUR 2023 Thessaloniki & Thessaloniki Greece

organizzato da Leadership & HR forum

- Lo Study Tour è un programma di ACI Europe che prevede la partecipazione di oltre 20 partecipanti provenienti dagli aeroporti europei incentrato su un argomento specifico.
- Il topic del 2023 riguarderà, in particolare, la collaborazione:
  - all'interno di un aeroporto tra dipartimenti
  - con la comunità aeroportuale con gli stakeholder
  - tra aeroporti diversi da una prospettiva di holding
- L'Aeroporto di Napoli ha individuato proprie risorse, selezionate dalla Direzione HR in base a specifici criteri professionali ed appartenenti a differenti aree tecniche (es. *Digital Marketing* e *Progettazione Infrastrutture*).

## STAFF EXCHANGE ad Atene, Riga & altri apt

organizzato da Leadership & HR forum

- Il Programma prevede lo scambio di personale tra gli aeroporti membri di ACI Europe attraverso una piattaforma di condivisione delle aree di competenza degli aeroporti.
- L'Aeroporto di Napoli ha individuato per il periodo 2022-2023 proprie risorse, selezionate dalla Direzione HR in base a specifici criteri professionali ed appartenenti a differenti aree tecniche (es. *Costruction Management, Project Control e Environment*), che parteciperanno al programma di scambio per una settimana negli aeroporti di Atene, Riga e altri.
- L'Aeroporto di Napoli ospiterà a sua volta una delegazione dei tre aeroporti, condividendo i principali progetti, gli aspetti organizzativi e operativi dell'aeroporto e le proprie *best practice* interne.



*Building Resilience Through  
Collaboration in a VUCA World*  
Costruire organizzazioni resilienti e agili in un  
mondo volatile, incerto, complesso e ambiguo



ACI Europe ha definito le Linee Guida che  
devono seguire gli Aeroporti per  
partecipare al Programma

## Principali obiettivi dei due programmi

Gli obiettivi principali dei due programmi, organizzati e promossi da ACI Europe, ai quali l'Aeroporto di Napoli partecipa, sono in primo luogo quello di aumentare la motivazione e valorizzare i propri dipendenti coinvolti, ed in particolare lo sviluppo delle competenze professionali, personali, culturali e linguistiche:

- **professionali:** ampliare le proprie conoscenze, raccogliere nuove idee, trovare nuovi strumenti per semplificare e velocizzare il proprio lavoro;
- **personali:** sviluppare le soft skills e di creare nuovi contatti con esperti dello stesso settore o con colleghi di altri reparti;
- **culturali:** aumentare le competenze interculturali e la consapevolezza globale
- **competenze linguistiche:** migliorare le competenze linguistiche, soprattutto quelle relative all'aviazione.

Con particolare riferimento al progetto di «staff exchange» sono evidenti anche i benefici per gli aeroporti che parteciperanno al programma, tra cui: lo scambio di conoscenze e la condivisione delle *best practice* del settore, il lavoro congiunto su progetti strategici, la promozione dell'innovazione, lo scambio reciproco di personale tra aeroporti per un certo periodo di tempo e soprattutto l'aumento dell'attrattiva del datore di lavoro.

# Controllo dei processi di sicurezza

Il gruppo di Lavoro «sicurezza ed ambiente di lavoro»

Il Gruppo di Lavoro è stato costituito con l'obiettivo di massimizzare le attività di prevenzione in materia di D.Lgs. 81/08 nell'ambito del sedime aeroportuale anche con il supporto di una società esterna a cui sono state affidate la rilevazione e la rimozione di eventuali anomalie riscontrate in aree di pertinenza aziendale, comuni o date in sub-concessione.

**Individuazione delle tipologie e delle aree d'intervento** e suddivisione delle azioni in funzione della complessità di attuazione e dell'impatto economico

**Definizione delle azioni di breve periodo**

**Definizione delle azioni di medio periodo**

**Avvio del primo step e definizione di un Planning pluriennale relativo alle azioni di medio periodo**

È stato costituito un Gruppo di Lavoro, formato dal TOP Management con l'obiettivo di definire un piano d'interventi volto a colmare gli eventuali principali gap esistenti nel sedime aeroportuale in tema di sicurezza ed ambiente di lavoro

## 5 tipologie d'intervento

- organizzativo, normativo/contrattuale, gestione operativa, infrastrutturale, acque reflue
- **5 aree d'intervento**  
Terminal, Terminal Merci, Edifici, Aree Esterne, Aree Generali

- Definire percorsi per la separazione «sporco-pulito» nello smaltimento dei rifiuti
- Ampliare le aree dedicate a spogliatoi/servizi per i dipendenti anche di società terze
- Migliorare in modo strutturale la gestione delle problematiche connesse alle acque reflue
- Migliorare il microclima delle postazioni di lavoro in aerostazione
- Individuare specifiche aree da dedicare ad aree di fumo per dipendenti
- Definire un modello di gestione dei contratti di sub-concessione

- Implementare attività ispettive e di presidio anche per negli spazi dati in sub-concessione
- Definire un processo continuo di minuto mantenimento
- Effettuare attività di prevenzione e bonifica con riferimento alla presenza di microfauna
- Definire nuove procedure relative ai percorsi sporco-pulito nello smaltimento dei rifiuti

- **Primo STEP:** è stata affidata l'attività finalizzata all'housekeeping delle aree del sedime con l'obiettivo di rilevare aspetti di non conformità in termini di sicurezza ed ambiente di lavoro
- **Prossimi STEP:** definire un Planning pluriennale di dettaglio relativo alle azioni di medio periodo e selezione di azioni di medio periodo rispetto alle quali implementare le relative azioni di adeguamento

# Responsabilità di Governance

## Responsabilità amministrativa

GE.S.A.C. mantiene attivo un proprio Modello di Organizzazione Gestione e Controllo (MOG) e un Codice Etico, adottato sin dal 2011 con la creazione di presidi organizzativi e di processo, misure di gestione e controllo volte a prevenire la commissione, a vantaggio della società, dei reati contemplati dal D.Lgs. 231/2001 tra cui ad esempio corruzione, frode, reati contro la salute delle persone e l'ambiente. Sulla corretta applicazione del modello vigila un Organismo di Vigilanza esterno e indipendente che si riunisce periodicamente e fornisce linee di indirizzo al management. GE.S.A.C. ha intrapreso un percorso di aggiornamento del Modello rispetto alle novità normative introdotte dal D.Lgs. 75/2020, D.Lgs. 184/2021, dal D.Lgs. 195/2021, dalla L. 238/2021 e dal D.L. 13/2022, che hanno arricchito e revisionato il novero dei reati presupposto per la responsabilità amministrativa degli enti. Il Modello è stato altresì sottoposto ad un'analisi di congruenza rispetto alle best practices esistenti e, in particolare, alle nuove «Linee guida per la costruzione dei modelli di organizzazione, gestione e controllo ai sensi del decreto legislativo 8 giugno 2001, n. 231», emanate a giugno 2021 da Confindustria.

L'Aggiornamento del Modello, a cura del Gruppo di Lavoro Interno con il supporto di una società di consulenza, supervisionato dall'Organismo di Vigilanza, è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 25/03/2022.

## Acquisti responsabili

GE.S.A.C., quale concessionaria per la gestione dell'Aeroporto internazionale di Napoli e in virtù dei diritti speciali/esclusivi derivanti, è soggetta al Codice degli appalti pubblici e concessioni di Lavori, Servizi e Forniture (D.Lgs. 50/2016, titolo VI, capo I, disciplina dei "settori speciali") per gli appalti di importo superiore alle soglie comunitarie e applica, ai sensi dell'articolo 36, comma 8 del D.Lgs. 50/2016 il proprio Regolamento per la stipula di contratti di lavori, servizi e forniture sotto soglia comunitaria. Per la qualificazione degli esecutori di lavori in ambito aeroportuale e l'affidamento di servizi di ingegneria di importo inferiore alla soglia comunitaria, GE.S.A.C. ha istituito un Albo fornitori e un sistema di qualificazione volto a garantire qualità, economicità e sostenibilità degli affidamenti.

La Società



Strategia di Sostenibilità



Crescita sostenibile



Gestire la ripresa del traffico



Gli aeroporti di Napoli e Salerno



Responsabilità di Governance



Già dal 2018 GE.S.A.C. ha adottato e diffuso la propria politica per la catena di fornitura responsabile attraverso cui l'azienda si impegna a selezionare e premiare i propri Fornitori e Partner in base alla loro capacità di contribuire al perseguimento degli obiettivi di performance economica, sociale ed ambientale dell'azienda.

## Etica e responsabilità

L'adozione di regole di trasparenza, legalità, non discriminazione, correttezza è per GE.S.A.C. una questione di principio, prima che un obbligo normativo:

- › **Etica:** adozione di regole di integrità che le consentono di amministrare gli importanti interessi economici che ruotano intorno alla gestione aeroportuale in modo trasparente e nella piena legalità;
- › **Responsabile:** impegno in una gestione orientata al potenziamento, all'innovazione e alla sostenibilità ambientale dell'infrastruttura di pubblica utilità di cui è concessionaria;
- › **Orientata allo sviluppo:** costante attenzione alla valorizzazione delle opportunità che derivano dal mercato del trasporto aereo e dalle potenzialità del territorio;
- › **Efficiente:** creazione e distribuzione di valore economico direttamente e nell'ambito del ruolo amplificatore che l'Aeroporto di Napoli svolge rispetto all'economia territoriale della quale è ospite.

## Sanzioni e Audit

Non sono state comminate a GE.S.A.C. sanzioni legate alla violazione di norme su anticorruzione e antiriciclaggio, né ci sono stati casi di corruzione o riciclaggio passati in giudicato. Nel 2022 sono stati effettuati 4 internal auditing dalla funzione aziendale preposta.

## Cybersecurity

Nel 2022 GE.S.A.C. ha svolto numerose attività di sensibilizzazione sul tema Cybersecurity rivolte ai dipendenti ed ha effettuato diversi cybersecurity testing. La formazione Cybersecurity ha riguardato l'intero staff: i tempi di formazione per singolo utente sono di circa 6 ore all'anno.

Il capitale umano

Sviluppo delle competenze

Valorizzazione dei talenti

Sicurezza nei luoghi di lavoro

Integrità e trasparenza

# Nota metodologica

Guida alla lettura e GRI content index

Il Bilancio di Sostenibilità 2022, giunto alla sua quinta edizione, presenta i risultati raggiunti nell'esercizio 2022 (dal 1 gennaio al 31 dicembre) da G.E.S.A.C. S.p.A. - Gestione Servizi Aeroporti Campani. Dove possibile è stato proposto il confronto dei dati dell'ultimo triennio. Il Bilancio di Sostenibilità ha l'obiettivo di illustrare le strategie di sostenibilità della Ge.S.A.C. S.p.A., il suo modello organizzativo e gestionale, i risultati delle attività e degli obiettivi aziendali e il loro impatto quantitativo e qualitativo sul contesto economico, sociale ed ambientale.

Per quanto riguarda i dati economici, il perimetro di rendicontazione risulta essere lo stesso del Bilancio d'Esercizio al 31 dicembre 2022. Il Bilancio di Sostenibilità è stato redatto in conformità ai "GRI Sustainability Reporting Standards", pubblicati nel 2016 dal GRI - Global Reporting Initiative, e al supplemento dedicato al settore "Airport Operations Sector Disclosure" secondo l'opzione di rendicontazione "in accordance - core". Le informazioni e i dati inclusi nel presente documento sono riferiti all'anno 2022, i trend di performance al triennio 2017-2019, laddove disponibili e al biennio 2020-2021. Le informazioni qualitative e quantitative sono state raccolte con la collaborazione di tutte le funzioni dell'azienda, che hanno fornito documenti di supporto e dati pertinenti alle loro attività con completezza e puntualità. I dati sono stati elaborati mediante estrazioni, aggregazioni e calcoli puntuali e, ove specificatamente indicato, elaborati mediante stime. Come per i Bilanci degli anni passati, non sono state escluse dalla rendicontazione specifiche attività.

Nell'anno di rendicontazione non si segnalano cambiamenti significativi nella natura del business né per quel che riguarda la catena di fornitura. Per un approfondimento circa la struttura societaria, la governance e altre informazioni di profilo oltre alle informazioni riportate nel presente documento, si può fare riferimento ai documenti disponibili sul sito dell'azienda: <https://www.aeroportodinapoli.it/>.

In apertura di ciascun capitolo del Bilancio di sostenibilità sono riportati gli Obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite (SDGs) a cui G.E.S.A.C. contribuisce attraverso attività e progetti. In appendice è riportata anche la tabella degli indicatori GRI rendicontati con i riferimenti ai paragrafi del documento e una tabella di riepilogo tra i temi materiali, gli aspetti GRI applicabili e il perimetro, che fungono da bussola per i lettori.

I contenuti e gli indicatori oggetto della rendicontazione sono stati definiti a partire dai risultati dell'analisi di materialità aggiornata nel 2022, che ha coinvolto il management per identificare, tramite un processo partecipativo, gli aspetti ambientali, economici e sociali rilevanti

## Processo di identificazione dei temi materiali

I contenuti e gli indicatori oggetto della rendicontazione del presente Bilancio sono stati definiti a partire dai risultati dell'aggiornamento dell'**analisi di materialità** svolta nel 2022. Per giungere alla definizione dei temi materiali, GE.S.A.C. ha adottato un processo che ha previsto:

- » l'identificazione dei temi rilevanti, ovvero di tutti quei temi che potenzialmente possono essere significativi per l'azienda
- » la valutazione dei temi i cui impatti sono maggiormente significativi
- » la validazione della matrice di materialità, riportata all'interno della sezione «la strategia di sostenibilità» - pag. 35.

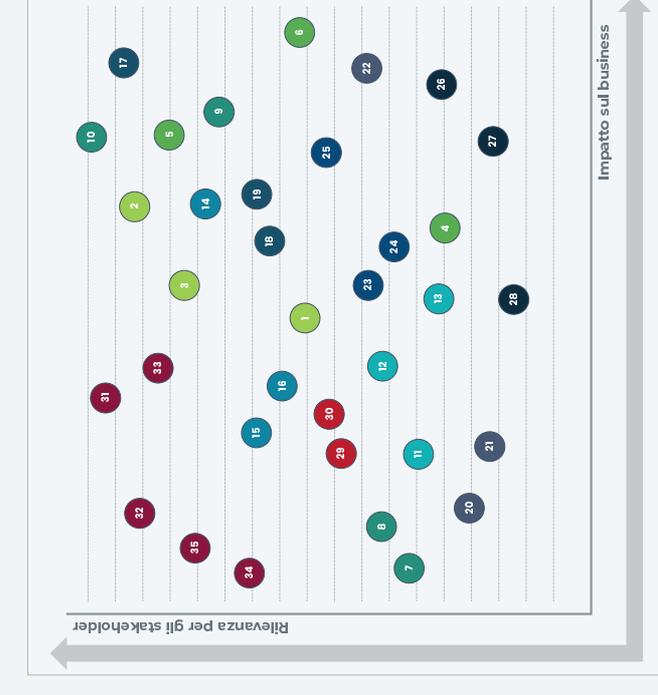
Il processo di analisi di materialità è partito con l'identificazione dei temi potenzialmente materiali attraverso le seguenti analisi:

- » **Analisi dei trend:** mappatura dei principali aspetti di sostenibilità presi in considerazione dalle principali società che hanno pubblicato linee guida per il reporting di sostenibilità, da agenzie per il rating di sostenibilità, da organizzazioni internazionali per la promozione della rendicontazione non finanziaria (GRI), influencer (*World Economic Forum*, ...) e da alcuni governi.
- » **Analisi di scenario:** mappatura degli aspetti di sostenibilità evidenziati come rilevanti per il settore aeroportuale. In particolare, sono state analizzate le pubblicazioni di alcune organizzazioni internazionali, nonché una selezione di standard, iniziative e linee guida del settore (ACI, Assaeroporti, ...).
- » **Analisi dei media:** sono stati passati in rassegna alcuni articoli comparsi sul web e uscite stampa dell'ultimo anno riguardanti l'azienda, al fine di identificare i temi di sostenibilità su cui si focalizza l'attenzione dei media e dell'opinione pubblica.
- » **Analisi di benchmark:** sono stati analizzati i documenti e le relazioni di sostenibilità e responsabilità sociale pubblicati da 15 società appartenenti al settore, al fine di identificare i temi ritenuti rilevanti da parte di aziende comparabili a GE.S.A.C.
- » **Analisi delle priorità aziendali:** con la lettura critica dei principali documenti aziendali (Codice Etico, Modello 231, documenti dei sistemi di gestione, piano industriale e linee strategiche, ...) sono stati individuati i principali temi su cui l'azienda investe risorse e pone maggiore attenzione.

Ai temi materiali identificati sono state assegnate delle priorità secondo i seguenti criteri:

- » **Priorità interne:** l'impatto del tema materiale sul business, i rischi ad esso associati e gli impegni presi dall'azienda.
- » **Priorità esterne:** le pressioni e aspettative degli stakeholder e l'importanza che ha per l'azienda lo stakeholder che impatta il tema materiale in questione.

Una volta assegnate le priorità ai temi materiali, all'interno di un workshop con il management aziendale e l'Amministratore Delegato, è stata validata la matrice di materialità. I temi materiali sono stati validati per questo ciclo di reporting e sono quelli inseriti all'interno della matrice di materialità.



Temi materiali

1. Uso efficiente e sostenibile delle risorse
2. Azioni di contenimento dell'impatto acustico
3. Mitigazione degli impatti ambientali
4. Transizione energetica
5. Decarbonizzazione attività aeroportuali
6. Ricerca carburanti sostenibili
7. Azioni di contrasto al cambiamento climatico
8. Protezione e ripristino del capitale naturale
9. Rigenerazione urbana e comunità limitrofe
10. Sviluppo della Rete Aeroportuale Campana
11. Infrastruttura a basso impatto "edifici green"
12. Infrastrutture per una mobilità sostenibile
13. Sviluppo della Mobilità Aerea Avanzata
14. Customer satisfaction e qualità dei servizi offerti
15. Digitalizzazione e sviluppo soluzioni innovative
16. Accessibilità delle strutture
17. Sviluppo di un network sostenibile
18. Valorizzare e aumentare il potenziale turistico
19. Rinnovamento della flotta
20. Sicurezza nei luoghi di lavoro
21. Benessere, salute e sicurezza del lavoro
22. Sicurezza e funzionalità dello scalo
23. Conoscenza etica e responsabile
24. Cultura di comunità responsabile
25. Prevenzione della corruzione
26. Sviluppo delle competenze
27. Strategie innovative sui talenti
28. Tutela della diversità, coesione e inclusione
29. Misure di sostegno alla filiera aeroportuale
30. Salvaguardia dei posti di lavoro
31. Indotto economico
32. Occupazione diretta
33. Impatto sulla filiera del turismo
34. Promozione e patrimonio artistico
35. Responsabilità dell'ultimo miglio

# Temi materiali, aspetti GRI e perimetro

PILASTRI	TEMI MATERIALI	DESCRIZIONE E PERIMETRO DEI TEMI MATERIALI	ASPETTI GRI COLLEGATI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17							
<b>Salvaguardia del territorio</b> 1 - Uso efficiente e sostenibile delle risorse (economia circolare) 2 - Azioni di contenimento dell'impatto acustico 3 - Mitigazione degli impatti ambientali (riduzione emissioni dirette)	<b>Transizione «green» e Net Zero Carbon</b> 4 - Transizione energetica 5 - Decarbonizzazione attività aeroportuali (riduzione emissioni indirette) 6 - Ricerca carburanti sostenibili (Sustainable Aviation Fuel)	Limitare quanto più possibile l'impatto acustico attraverso incentivazione d'impiego di flotte di nuova generazione, lo sviluppo di nuove procedure di volo ed altre azioni di mitigazione volte a ridurre gli impatti ambientali generati direttamente dall'aeroporto	Energia Emissioni Scarichi idrici e rifiuti Rumore Comunità locali																								
				<b>Crescita inclusiva e sostenibile</b> 7 - Azioni di contrasto al cambiamento climatico 8 - Protezione e ripristino del capitale naturale (Salvaguardia della biodiversità) 9 - Rigenerazione urbana e coinvolgimento delle comunità limitrofe 10 - Pieno sviluppo della Rete Aeroportuale Campana	Attivare un piano di azioni per ridurre i consumi energetici, favorire la transizione all'elettrico dei mezzi operativi e aumentare la quota di energia autoprodotta o generata da fonti rinnovabili. Raggiungere livelli di eccellenza nella gestione degli impatti ambientali diretti e attuare politiche commerciali per sensibilizzare fornitori e partner al fine di migliorare le performance relative agli impatti ambientali indiretti	Energia Emissioni Comunità locali Performance economica Impatti economici indiretti Biodiversità																					
							<b>Mobilità e infrastrutture sostenibili</b> 11 - Sviluppo infrastrutture a basso impatto ed edifici «green» 12 - Infrastrutture moderne ed efficienti per una mobilità sostenibile 13 - Sviluppo della Mobilità Aerea Avanzata in Campania	Incrementare il traffico passeggeri e al tempo stesso migliorare la qualità del servizio, offrire l'eccellenza operativa e garantire la sostenibilità economica, sociale e ambientale per tutto il territorio. Favorire lo sviluppo infrastrutturale compatibile con biodiversità e ridotto consumo di suolo e creare la rete aeroportuale campana	Energia Emissioni Comunità locali Performance economica Impatti economici indiretti Biodiversità																		
<b>Innovazioni e Travel Experience</b> 14 - Customer satisfaction e qualità dei servizi offerti 15 - Digitalizzazione e sviluppo soluzioni innovative per migliorare qualità, efficienza, sicurezza 16 - Accessibilità delle strutture	Sviluppare soluzioni di mobilità sostenibile e a realizzare nuove infrastrutture sostenibili, grazie ad azioni di risparmio energetico, all'utilizzo di energia autoprodotta e pulita o prodotta da fonti rinnovabili, al riutilizzo dei materiali, all'assenza di sostanze nocive o tossiche, alla riduzione dei costi di manutenzione e di esercizio delle nuove costruzioni	Presenza sul mercato Impatti economici indiretti Occupazione Comunità locali																									
			<b>Rilancio della connettività</b> 17 - Sviluppo di un network sostenibile 18 - Valorizzare e aumentare il potenziale turistico di Napoli 19 - Rinnovamento della flotta	Offrire ai passeggeri servizi di qualità eccellente, fornendo un'esperienza unica e distintiva che vada oltre l'erogazione dei servizi così da rendere l'Aeroporto parte integrante dell'esperienza di viaggio e non un semplice luogo di transito, puntando sull'innovazione e la digitalizzazione per migliorare la qualità dei servizi ai passeggeri	Presenza sul mercato Impatti economici indiretti Occupazione Qualità del servizio																						
<b>Rilancio della connettività</b> 17 - Sviluppo di un network sostenibile 18 - Valorizzare e aumentare il potenziale turistico di Napoli 19 - Rinnovamento della flotta	Rilanciare a connettività aerea a supporto del territorio, incentivando l'utilizzo di aeromobili più capienti e sostenibili. Rappresentare la "porta di accesso al Sud Italia", essere promotore e fautore di un innovativo modello di cooperazione tra gli operatori della "filiera turistica per la valorizzazione della destinazione.	Presenza sul mercato Impatti economici indiretti																									

# Temi materiali, aspetti GRI e perimetro

PILASTRI	TEMI MATERIALI	DESCRIZIONE E PERIMETRO DEI TEMI MATERIALI	ASPETTI GRI COLLEGATI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17		
<b>Salute e Sicurezza sul lavoro</b> 	20 - Controllo dei processi di sicurezza nei luoghi di lavoro 21 - Offrire un ambiente di lavoro attento al benessere, alla salute e alla sicurezza del lavoratore 22 - Sicurezza delle operazioni e funzionalità dello scalo	Assicurare la salute e sicurezza di tutti i lavoratori presenti in aeroporto, sia i dipendenti diretti che gli addetti delle organizzazioni operanti nel sodime aeroportuale. Garantire i massimi livelli di sicurezza in tutti i processi aeroportuali e la salvaguardia della salute e della sicurezza dei passeggeri e di tutti gli utenti dell'aeroporto. Prevenire le interruzioni operative, proteggendo lo scalo da attacchi cyber e attacchi terroristici.	Salute e sicurezza dei lavoratori Salute e sicurezza dei consumatori																			
	<b>Governance etica e trasparente</b> 	23 - Conduzione etica e responsabile del business 24 - Gestione responsabile della catena di fornitura 25 - Prevenzione della corruzione	Adottare regole di integrità, non discriminazione, correttezza in tutti i processi per amministrare gli importanti interessi economici che ruotano intorno alla gestione aeroportuale in modo trasparente e nella piena legalità; proteggendo al tempo stesso la privacy dei clienti e dei dipendenti. Promuovere la sostenibilità nella catena di fornitura con riferimento a: rispetto delle norme, contrasto a frodi e corruzione, condizioni di lavoro e salute e sicurezza, riduzione impatti ambientali	Anticorruzione Socioeconomic Compliance Environmental Compliance Pratiche di approvvigionamento Valutazione ambientale e sociale dei fornitori																		
<b>Valorizzazione delle persone</b> 	26 - Sviluppo delle competenze 27 - Strategia innovativa sui talenti 28 - Tutela della diversità, coesione e inclusione	Rendere l'azienda attraente per i nuovi talenti, mettendo in campo percorsi di valorizzazione e crescita professionale dei dipendenti, implementando processi organizzativi orientati all'inclusività e alla parità di genere	Occupazione Formazione e istruzione Diversità e pari opportunità																			
	<b>Tenuta Sociale ed economica dell'indotto</b> 	29 - Misure di sostegno all'intera filiera aeroportuale 30 - Salvaguardia dei posti di lavoro	Garantire la salvaguardia di tutti i posti di lavoro del sistema aeroportuale, cercando per quanto possibile di accrescere il patrimonio di competenze possedute dalle persone, praticando politiche di crescita professionale dei dipendenti e dei collaboratori ispirate a criteri di professionalità, merito e pari opportunità. Mettere in atto tutte le misure necessarie per garantire la salvaguardia dei posti di lavoro dell'intero sistema nella crisi più grave del settore del trasporto aereo	Relazioni industriali Occupazione Formazione e istruzione Diversità e pari opportunità Presenza sul mercato																		
<b>Valore per il territorio</b> 	31 - Indotto economico 32 - Occupazione diretta 33 - Impatto sulla filiera del turismo 34 - Promozione del patrimonio artistico 35 - Responsabilità dell'ultimo miglio	Sostenere progetti per la comunità, promuovere il turismo e il patrimonio artistico della regione; collaborare con le autorità locali per aumentare i collegamenti sostenibili con l'Aeroporto e generare reddito e occupazione diretta e indiretta nella catena del valore del nostro business	Performance economica Comunità locali Presenza sul mercato																			

## Dati del personale

DIVERSITÀ DEGLI ORGANI DI GOVERNO E DEI DIPENDENTI	2017			2018			2019			2020			2021			2022				
	< 30 anni	30-50 anni	> 50 anni	totale	< 30 anni	30-50 anni	> 50 anni	totale	< 30 anni	30-50 anni	> 50 anni	totale	< 30 anni	30-50 anni	> 50 anni	totale	< 30 anni	30-50 anni	> 50 anni	totale
<b>CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE</b>																				
Uomini	0	1	5	6	0	1	6	7	0	1	6	7	0	1	6	7	0	1	5	6
Donne	0	2	0	2	0	2	0	2	0	2	0	2	0	2	0	2	0	2	1	2
<b>Totale Cda</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	<b>9</b>
<b>ORGANICO</b>																				
<b>DIRIGENTI</b>																				
Uomini	0	2	4	6	0	1	5	6	0	1	3	4	0	2	3	5	0	3	3	5
Donne	0	1	0	1	0	2	0	2	0	2	0	2	0	0	2	2	0	0	0	2
<b>Totale Dirigenti</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>7</b>
<b>QUADRI</b>																				
Uomini	0	12	6	18	0	9	8	17	0	9	12	21	0	7	11	18	0	5	10	15
Donne	0	6	3	9	0	6	3	9	0	9	3	12	0	10	3	13	0	7	6	13
<b>Totale Quadri</b>	<b>0</b>	<b>18</b>	<b>9</b>	<b>27</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>11</b>	<b>26</b>	<b>0</b>	<b>18</b>	<b>15</b>	<b>33</b>	<b>0</b>	<b>17</b>	<b>14</b>	<b>31</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>16</b>	<b>28</b>
<b>IMPIEGATI</b>																				
Uomini	4	149	17	170	5	154	18	177	5	156	22	183	5	152	28	185	3	148	32	183
Donne	2	143	10	155	2	152	14	168	1	151	16	168	1	146	19	166	1	135	25	161
<b>Totale Impiegati</b>	<b>6</b>	<b>292</b>	<b>27</b>	<b>325</b>	<b>7</b>	<b>306</b>	<b>32</b>	<b>345</b>	<b>6</b>	<b>307</b>	<b>38</b>	<b>351</b>	<b>6</b>	<b>298</b>	<b>47</b>	<b>351</b>	<b>4</b>	<b>283</b>	<b>57</b>	<b>344</b>
<b>OPERAI</b>																				
Uomini	0	13	6	19	0	13	5	18	0	25	9	34	0	23	9	32	0	21	11	32
Donne	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Totale Operai</b>	<b>0</b>	<b>13</b>	<b>6</b>	<b>19</b>	<b>0</b>	<b>13</b>	<b>5</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>25</b>	<b>9</b>	<b>34</b>	<b>0</b>	<b>23</b>	<b>9</b>	<b>32</b>	<b>0</b>	<b>21</b>	<b>11</b>	<b>32</b>
<b>Totale Organico</b>	<b>6</b>	<b>326</b>	<b>46</b>	<b>378</b>	<b>7</b>	<b>337</b>	<b>53</b>	<b>397</b>	<b>6</b>	<b>353</b>	<b>65</b>	<b>424</b>	<b>6</b>	<b>340</b>	<b>75</b>	<b>421</b>	<b>4</b>	<b>319</b>	<b>89</b>	<b>412</b>
<b>Totale</b>	<b>6</b>	<b>326</b>	<b>46</b>	<b>378</b>	<b>7</b>	<b>337</b>	<b>53</b>	<b>397</b>	<b>6</b>	<b>353</b>	<b>65</b>	<b>424</b>	<b>6</b>	<b>340</b>	<b>75</b>	<b>421</b>	<b>4</b>	<b>319</b>	<b>89</b>	<b>412</b>
<b>3</b>	<b>306</b>	<b>96</b>	<b>405</b>																	

TIPOLOGIA DI CONTRATTO	2017			2018			2019			2020			2021			2022		
	UOMO	DONNA	TOTALE															
<b>Tempo indeterminato</b>	213	165	378	218	179	397	241	183	424	240	181	421	236	176	412	231	174	405
di cui Full Time	181	97	278	181	93	274	202	99	301	209	108	317	205	107	312	201	102	303
di cui Part Time	32	68	100	37	86	123	39	84	123	31	73	104	31	69	100	30	72	102

## Dati ambientali

Consumi energetici	UdM	2022	2021	2020	2019
Consumo di gasolio (per riscaldamento/impianti)	l	20.000	16.000	22.420	17.070
Consumo di gas naturale (per riscaldamento/impianti)	m <sup>3</sup>	0	0	0	8.665
Consumo energia elettrica	MWh	21.519	17.463	16.100	22.129
di cui da fonti rinnovabili	MWh	6.456	5.239	3.200	4.426

Emissioni	UdM	2022	2021	2020	2019
Consumo di gasolio (per riscaldamento/impianti)	tCO <sub>2</sub> e	n/d	54,57	46,40	38,94
Consumo di gasolio (per autotrazione)	tCO <sub>2</sub> e	n/d	45,51	29,76	43,03
Consumo di gas naturale (per riscaldamento/impianti)	tCO <sub>2</sub> e	n/d	0,00	0,00	23,80
Consumo energia elettrica	tCO <sub>2</sub> e	n/d	4.763,17	3.960,81	6.143,00

Il dato delle emissioni per l'anno 2022 sarà elaborato a ottobre 2023

Rifiuti prodotti per tipologia e metodo di smaltimento	UdM	2022	2021	2020	2019
Rifiuti assimilabili agli urbani inviati a recupero	Kg	1.245.751	495.397	519.143	1.667.746
Rifiuti assimilabili agli urbani inviati a smaltimento	Kg	27.330	0	0	0
<b>Totale rifiuti assimilabili agli urbani</b>	<b>Kg</b>	<b>1.273.081</b>	<b>495.397</b>	<b>519.143</b>	<b>1.667.746</b>
Rifiuti speciali pericolosi recuperati	Kg	1.207	2.440	5.361	1.622
Rifiuti speciali pericolosi smaltiti	Kg	3.540	2.926	8.057	1.905
<b>Totale rifiuti pericolosi (Indicatore PAI - Reg. 2088 SFDR)</b>	<b>Kg</b>	<b>4.747</b>	<b>5.366</b>	<b>13.418</b>	<b>3.527</b>
Rifiuti speciali non pericolosi recuperati	Kg	19.254	15.120	14.728	144.023
Rifiuti speciali non pericolosi smaltiti	Kg	1.254.335	566.101	1.381.892	1.914.009
<b>Totale rifiuti speciali non pericolosi</b>	<b>Kg</b>	<b>1.273.589</b>	<b>581.221</b>	<b>1.396.620</b>	<b>2.058.032</b>
<b>Totale rifiuti prodotti</b>	<b>Kg</b>	<b>2.551.417</b>	<b>1.081.984</b>	<b>1.929.181</b>	<b>3.729.305</b>

Consumi idrici	UdM	2022	2021	2020	2019
Risorse idriche di terze parti (da acquedotto)	m <sup>3</sup>	178.008	149.672	148.865	200.518

## Dati economici

### Principali voci di Conto Economico secondo lo schema civilistico

<b>A) Valore della produzione</b>	<b>182.701.050 €</b>
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	146.880.294 €
2) Variazione delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti	- €
3) Variazioni dei lavori in corso su ordinazione	- €
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	- €
5) Altri ricavi e proventi	35.820.756 €
<b>B) Costi della produzione</b>	<b>109.848.349 €</b>
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	853.074 €
7) Per servizi	52.171.286 €
8) Per godimento di beni di terzi	8.741.431 €
di cui canoni concessioni comunali	- €
9) Per il personale	23.773.543 €
10) Ammortamenti e svalutazioni	19.586.848 €
11) Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	- €
12) Accantonamento per rischi	1.660.257 €
13) Altri accantonamenti	- €
14) Oneri diversi di gestione	3.061.910 €
di cui eventuali erogazioni, collaborazioni, liberalità*	12.500 €
<b>Differenza tra valore e costi di produzione (A-B)</b>	<b>72.852.701 €</b>
<b>C) Proventi e oneri finanziari</b>	<b>-2.477.282 €</b>
15) Proventi da partecipazioni, con separata indicazione (...)	1.592 €
16) Altri proventi finanziari	96.858 €
17) Interessi e altri oneri finanziari	-2.574.229 €
17 bis) Utili e perdite su cambi	-1.503 €
<b>D) Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie</b>	<b>-4.000 €</b>
19) Svalutazioni	-4.000 €
<b>Risultato prima delle imposte (A-B+C+D)</b>	<b>70.371.419 €</b>
20) Imposte sul reddito dell'esercizio (e altre imposte/oneri tributari)	13.213.060 €
<b>21) Utile (Perdita) dell'esercizio</b>	<b>57.158.359 €</b>
Distribuzione degli utili nell'anno (Dividendi distribuiti e pagati nel corso dell'anno in oggetto, anche se deliberati in esercizi precedenti)	- €

<b>Determinazione del Valore economico direttamente generato e distribuito</b>	<b>182.797.997 €</b>
<b>Valore economico generato</b>	<b>182.797.997 €</b>
Ricavi d'esercizio	146.880.294 €
Altri ricavi	35.820.756 €
Proventi finanziari e interessi	96.947 €
<b>Valore economico distribuito</b>	<b>100.900.332 €</b>
Valore economico per i fornitori (Costi operativi riclassificati)	66.475.458 €
Valore economico per i dipendenti	23.773.543 €
Valore economico per la Pubblica Amministrazione	13.213.060 €
Valore economico per gli azionisti	- €
Valore economico per i finanziatori	-2.574.229,00 €
Valore economico per la collettività	12.500 €
<b>Valore economico trattenuto</b>	<b>81.897.665€</b>
Ammortamenti, svalutazioni e rettifiche	19.586.848 €
Risultato d'esercizio destinato a riserve	57.158.359 €

# GRI content index

GRI STANDARD	DISCLOSURE	RIFERIMENTI E NOTE
<b>101 FOUNDATION 2016</b>		
<b>GRI-102 INFORMATIVA GENERALE STANDARD</b>		
<b>PROFILO DELL'ORGANIZZAZIONE</b>		
102-1	Nome dell'organizzazione	La Società di Gestione e l'assetto societario
102-2	Attività, principali marchi, prodotti e/o servizi	La Società di Gestione e l'assetto societario Mission aziendale, corporate governance e modello di business
102-3	Luogo in cui ha sede il quartier generale dell'organizzazione	Uffici Direzionali G.E.S.A.C. Aeroporto di Capodichino - Napoli
102-4	Nome e numero di Paesi nei quali opera l'organizzazione	Italia
102-5	Assetto proprietario e forma legale	La Società di Gestione e l'assetto societario
102-6	Mercati serviti	La gestione degli Aeroporti di Napoli e Salerno Mission aziendale, corporate governance e modello di business Highlights – l'Aeroporto in cifre Sviluppo di un network sostenibile Mappa degli stakeholder
102-7	Dimensione dell'organizzazione	La Società di Gestione e l'assetto societario Highlights – l'Aeroporto in cifre Il contributo dell'aeroporto al territorio Il contributo della rete aeroportuale al territorio Ripartire dalle persone: il capitale umano
102-8	Caratteristiche della forza lavoro	Il capitale umano Mappa degli stakeholder e modalità di coinvolgimento
102-9	Descrizione della catena di fornitura	Modello organizzativo, approccio etico e certificazioni Mappa degli stakeholder e modalità di coinvolgimento
102-10	Variazioni significative nel corso del periodo di riferimento dell'organizzazione e della catena di fornitura	Lo scenario di riferimento Le principali sfide per GE.S.A.C. Le principali sfide per GE.S.A.C.
102-11	Modalità di applicazione del principio o approccio prudenziale	GE.S.A.C., insieme ai principali aeroporti europei, partecipa ad una task force per sviluppare la strategia della sostenibilità per il settore aeroportuale
102-12	Sottoscrizione o adozione di codici di condotta, principi e carte relativi alla sostenibilità	LA SOCIETÀ
102-13	Appartenenza come membro ad associazioni ed organizzazioni nazionali o internazionali	Mappa degli stakeholder e modalità di coinvolgimento

**GRI-102**  
Standard generali

GRI STANDARD	DISCLOSURE	RIFERIMENTI E NOTE
<b>STRATEGIA</b>		
102-14	Dichiarazione della più alta autorità del processo decisionale in merito all'importanza della sostenibilità per l'organizzazione e la sua strategia	Lettera agli stakeholder
102-15	Principali impatti, rischi e opportunità	Lettera agli stakeholder
<b>ETICA E INTEGRITÀ</b>		
102-16	Valori, principi, standard e norme di comportamento dell'organizzazione	Mappa degli stakeholder e modalità di coinvolgimento Modello organizzativo, approccio etico e certificazioni
<b>CORPORATE GOVERNANCE</b>		
102-18	Struttura di governo dell'organizzazione	LA SOCIETÀ
<b>COINVOLGIMENTO DEGLI STAKEHOLDER</b>		
102-40	Elenco di gruppi di stakeholder con cui l'organizzazione intrattiene attività di coinvolgimento	Mappa degli stakeholder e modalità di coinvolgimento
102-41	Accordi collettivi di contrattazione	Il 100% dei dipendenti sono coperti dal Contratto Collettivo Nazionale del Lavoro (CCNL) del Trasporto Aereo
102-42	Processo di identificazione e selezione degli stakeholder con i quali intraprendere attività di coinvolgimento	Mappa degli stakeholder e modalità di coinvolgimento
102-43	Approccio all'attività di coinvolgimento degli stakeholder	Mappa degli stakeholder e modalità di coinvolgimento
102-44	Argomenti chiave e criticità emerse dall'attività di coinvolgimento degli stakeholder e relative azioni	Highlights – l'Aeroporto in cifre Il capitale umano
<b>PRATICHE DI RENDICONTAZIONE</b>		
102-45	Elenco delle entità incluse nel bilancio consolidato e di quelle non comprese nel bilancio di sostenibilità	GE.S.A.C. non controlla o detiene partecipazioni in altri soggetti giuridici
102-46	Definizione dei contenuti inclusi nel report e del perimetro dei temi contenuti nel report	Lo scenario e le linee guida strategiche
102-47	Elenco dei temi materiali	Lo scenario e le linee guida strategiche
102-48	Ridefinizione delle informazioni fornite nei report precedenti e motivazione di tali riformulazioni	Nel 2022 sono state modificate le formule di calcolo dei tassi di frequenza degli infornuti del triennio
102-49	Modifiche significative rispetto al precedente periodo di rendicontazione	Lo scenario e le linee guida strategiche
102-50	Periodo di rendicontazione	Profilo del report
102-51	Data di pubblicazione del Bilancio di Sostenibilità più recente	Profilo del report
102-52	Periodicità di rendicontazione	Profilo del report
102-53	Contatti utili per richiedere informazioni sul report	Nota Metodologica
102-54	Dichiarazione di conformità ai GRI Standards	Nota Metodologica
102-55	GRI content index	GRI Content Index

# GRI content index

GRI STANDARD	DISCLOSURE	RIFERIMENTI E NOTE
<b>GRI-300 INDICATORI DI PERFORMANCE AMBIENTALE</b>		
<b>ENERGIA</b>		
<b>GRI 103</b> Informativa generale sull'approccio manageriale	103-1 Descrizione del tema materiale e del perimetro di riferimento 103-2 Approccio manageriale e delle sue componenti 103-3 Valutazione dell'approccio manageriale	Lo scenario e le linee guida strategiche La crescita sostenibile Scenario e strategia di sostenibilità La crescita sostenibile Dati ambientali
<b>GRI 302</b> Energia	302-1 Consumi energetici all'interno dell'organizzazione	Dati ambientali
<b>ACQUA</b>		
<b>GRI 103</b> Informativa generale sull'approccio manageriale	103-1 Descrizione del tema materiale e del perimetro di riferimento 103-2 Approccio manageriale e delle sue componenti 103-3 Valutazione dell'approccio manageriale	Lo scenario e le linee guida strategiche Scenario e strategia di sostenibilità Gli impatti ambientali e Piano della Tutela Ambientale Scenario e strategia di sostenibilità Gli impatti ambientali e Piano della Tutela Ambientale Dati ambientali
<b>GRI 303</b> Acqua	303-1 Prelievi idrici per fonte	Dati ambientali
<b>EMISSIONI</b>		
<b>GRI 103</b> Informativa generale sull'approccio manageriale	103-1 Descrizione del tema materiale e del perimetro di riferimento 103-2 Approccio manageriale e delle sue componenti 103-3 Valutazione dell'approccio manageriale	Lo scenario e le linee guida strategiche Scenario e strategia di sostenibilità Gli impatti ambientali e Piano della Tutela Ambientale Scenario e strategia di sostenibilità Gli impatti ambientali e Piano della Tutela Ambientale Dati ambientali
<b>GRI 305</b> Emissioni	305-1 Emissioni GHG di rete (Scopo 1) 305-2 Emissioni GHG indirette (Scopo 2) 305-3 Altre emissioni GHG indirette (Scopo 3)	Dati ambientali Dati ambientali Dati ambientali
<b>SCARICHI IDRICI E RIFIUTI</b>		
<b>GRI 103</b> Informativa generale sull'approccio manageriale	103-1 Descrizione del tema materiale e del perimetro di riferimento 103-2 Approccio manageriale e delle sue componenti 103-3 Valutazione dell'approccio manageriale	Lo scenario e le linee guida strategiche Scenario e strategia di sostenibilità Gli impatti ambientali e Piano della Tutela Ambientale Scenario e strategia di sostenibilità Gli impatti ambientali e Piano della Tutela Ambientale Dati ambientali
<b>GRI 306</b> Scarichi idrici e rifiuti	306-2 Rifiuti prodotti per tipologia e modalità di smaltimento	Dati ambientali
<b>VALUTAZIONE AMBIENTALE DEI FORNITORI</b>		
<b>GRI 103</b> Informativa generale sull'approccio manageriale	103-1 Descrizione del tema materiale e del perimetro di riferimento 103-2 Approccio manageriale e delle sue componenti 103-3 Valutazione dell'approccio manageriale	Lo scenario e le linee guida strategiche LA SOCIETÀ   Conoscere GES/AC LA SOCIETÀ   Conoscere GES/AC Legalità e trasparenza
<b>GRI 308</b> Valutazione ambientale dei fornitori	308-1 Nuovi fornitori valutati secondo criteri ambientali	
<b>RUMORE</b>		
<b>GRI 103</b> Informativa generale sull'approccio manageriale	103-1 Descrizione del tema materiale e del perimetro di riferimento 103-2 Approccio manageriale e delle sue componenti 103-3 Valutazione dell'approccio manageriale	Lo scenario e le linee guida strategiche Scenario e strategia di sostenibilità Gli impatti ambientali e Piano della Tutela Ambientale Scenario e strategia di sostenibilità Gli impatti ambientali e Piano della Tutela Ambientale

GRI STANDARD	DISCLOSURE	RIFERIMENTI E NOTE
<b>GRI-200 INDICATORI DI PERFORMANCE ECONOMICA</b>		
<b>PERFORMANCE ECONOMICA</b>		
<b>GRI 103</b> Informativa generale sull'approccio manageriale	103-1 Descrizione del tema materiale e del perimetro di riferimento 103-2 Approccio manageriale e delle sue componenti 103-3 Valutazione dell'approccio manageriale	Lo scenario e le linee guida strategiche Il contributo dell'aeroporto sugli SDG Il contributo della rete aeroportuale al territorio Il contributo della rete aeroportuale al territorio Il contributo dell'aeroporto sugli SDG Il contributo della rete aeroportuale al territorio Dati economici
<b>GRI 201</b> Performance economica	201-1 Valore economico direttamente generato e distribuito	
<b>PRESENZA SUL MERCATO</b>		
<b>GRI 103</b> Informativa generale sull'approccio manageriale	103-1 Descrizione del tema materiale e del perimetro di riferimento 103-2 Approccio manageriale e delle sue componenti 103-3 Valutazione dell'approccio manageriale	Lo scenario e le linee guida strategiche Sviluppo del network sostenibile Sviluppo del network sostenibile
<b>GRI 202</b> Presenza sul mercato	AO1 Numero di passeggeri all'anno AO2 Numero di movimenti all'anno AO3 Tonnellate di cargo	LA SOCIETÀ Highlights – L'Aeroporto in cifre Highlights – Dati di traffico Highlights – L'Aeroporto in cifre Highlights – Dati di traffico
<b>IMPATTI ECONOMICI INDIRETTI</b>		
<b>GRI 103</b> Informativa generale sull'approccio manageriale	103-1 Descrizione del tema materiale e del perimetro di riferimento 103-2 Approccio manageriale e delle sue componenti 103-3 Valutazione dell'approccio manageriale	Lo scenario e le linee guida strategiche Il contributo dell'aeroporto sugli SDG Il contributo della rete aeroportuale al territorio Il contributo dell'aeroporto sugli SDG Highlights – le infrastrutture dell'aeroporto Interventi infrastrutturali nell'Aeroporto di Napoli Piano di Sviluppo dell'Aeroporto di Salerno
<b>GRI 203</b> Impatti economici indiretti	203-1 Investimenti infrastrutturali e servizi supportati	
<b>ANTICORRUZIONE</b>		
<b>GRI 103</b> Informativa generale sull'approccio manageriale	103-1 Descrizione del tema materiale e del perimetro di riferimento 103-2 Approccio manageriale e delle sue componenti 103-3 Valutazione dell'approccio manageriale	Lo scenario e le linee guida strategiche LA SOCIETÀ LA SOCIETÀ
<b>GRI 205</b> Anticorruzione	205-1 Operazioni a rischio corruzione 205-2 Comunicazione e formazione su procedure e politiche relative all'anticorruzione 205-3 Incidenti confermati di corruzione azioni intra prese	Modello organizzativo, approccio etico e certificazioni Modello organizzativo, approccio etico e certificazioni Nel periodo di rendicontazione non si sono verificati incidenti confermati di corruzione

# GRI content index

GRISTANDARD	DISCLOSURE	RIFERIMENTI E NOTE
<b>GRI-400 INDICATORI DI PERFORMANCE SOCIALE</b>		
<b>OCCUPAZIONE</b>		
<b>GRI 103</b> Informativa generale sull'approccio manageriale	103-1	Descrizione del tema materiale e del perimetro di riferimento
	103-2	Approccio manageriale e delle sue componenti
	103-3	Valutazione dell'approccio manageriale
	401-1	Nuovi dipendenti assunti e turnover
<b>GRI 401</b> Occupazione		Dati del personale
<b>SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO</b>		
<b>GRI 103</b> Informativa generale sull'approccio manageriale	103-1	Descrizione del tema materiale e del perimetro di riferimento
	103-2	Approccio manageriale e delle sue componenti
	103-3	Valutazione dell'approccio manageriale
<b>GRI 403</b> Salute e sicurezza sul lavoro	403-2	Tipologia di infortuni, tasso di infortunio, malattie professionali, giorni di lavoro persi e assenteismo e numero di decessi collegati all'attività lavorativa
<b>FORMAZIONE E ISTRUZIONE</b>		
<b>GRI 103</b> Informativa generale sull'approccio manageriale	103-1	Descrizione del tema materiale e del perimetro di riferimento
	103-2	Approccio manageriale e delle sue componenti
	103-3	Valutazione dell'approccio manageriale
<b>GRI 404</b> Formazione e istruzione	404-1	Numero di ore di formazione medie annuali fornite ai dipendenti
	404-3	Percentuale di dipendenti che ricevono regolarmente valutazioni sulle prestazioni e sullo sviluppo della carriera
<b>DIVERSITÀ E PARI OPPORTUNITÀ</b>		
<b>GRI 103</b> Informativa generale sull'approccio manageriale	103-1	Descrizione del tema materiale e del perimetro di riferimento
	103-2	Approccio manageriale e delle sue componenti
	103-3	Valutazione dell'approccio manageriale
<b>GRI 405</b> Diversità e pari opportunità	405-1	Diversità nella composizione degli organi di governo dell'impresa e ripartizione dei dipendenti per categoria
<b>COMUNITÀ LOCALI</b>		
<b>GRI 103</b> Informativa generale sull'approccio manageriale	103-1	Descrizione del tema materiale e del perimetro di riferimento
	103-2	Approccio manageriale e delle sue componenti
	103-3	Valutazione dell'approccio manageriale
<b>GRI 413</b> Comunità locali	413-2	Operazioni con impatti negativi significativi sulle comunità locali
	408	Persone fisicamente o economicamente dislocate, sia volontariamente che non, dal gestore aeroportuale o per suo conto da un ente governativo o altro e indennizzo previsto

GRISTANDARD	DISCLOSURE	RIFERIMENTI E NOTE
<b>GRI-400 INDICATORI DI PERFORMANCE SOCIALE</b>		
<b>VALUTAZIONE SOCIALE DEI FORNITORI</b>		
<b>GRI 103</b> Informativa generale sull'approccio manageriale	103-1	Descrizione del tema materiale e del perimetro di riferimento
	103-2	Approccio manageriale e delle sue componenti
	103-3	Valutazione dell'approccio manageriale
	414-1	Nuovi fornitori che sono stati valutati secondo criteri sociali su criteri sociali
<b>GRI 414</b> Valutazione dei fornitori su criteri sociali		
<b>SALUTE E SICUREZZA DEI CLIENTI</b>		
<b>GRI 103</b> Informativa generale sull'approccio manageriale	103-1	Descrizione del tema materiale e del perimetro di riferimento
	103-2	Approccio manageriale e delle sue componenti
	103-3	Valutazione dell'approccio manageriale
<b>GRI 416</b> Salute e sicurezza dei clienti	416-1	Valutazione degli impatti sulla salute e sicurezza dei prodotti e servizi
	A09	Numero totale di wildlife strikes per 10.000 movimenti aerei
<b>PRIVACY DEI CLIENTI</b>		
<b>GRI 103</b> Informativa generale sull'approccio manageriale	103-1	Descrizione del tema materiale e del perimetro di riferimento
	103-2	Approccio manageriale e delle sue componenti
	103-3	Valutazione dell'approccio manageriale
<b>GRI 418</b> Privacy dei clienti	418-1	Reclami documentati relativi a violazioni della privacy e perdita dei dati dei consumatori
<b>COMPLIANCE SOCIOECONOMICA</b>		
<b>GRI 103</b> Informativa generale sull'approccio manageriale	103-1	Descrizione del tema materiale e del perimetro di riferimento
	103-2	Approccio manageriale e delle sue componenti
	103-3	Valutazione dell'approccio manageriale
<b>GRI 419</b> Compliance socioeconomica	419-1	Non-compliance con leggi e regolamenti nelle aree sociali ed economiche

## Dichiarazione consolidata non finanziaria 2022

Publicazione a cura di GE.S.A.C. S.p.A.

Uffici Direzionali GE.S.A.C.  
Aeroporto di Capodichino - 80144 Napoli  
© Copyright 2022 GE.S.A.C. S.p.A. NAPOLI

Per qualsiasi chiarimento o approfondimento sui contenuti possibile contattare

[info@gesac.it](mailto:info@gesac.it)  
[comunicazione@gesac.it](mailto:comunicazione@gesac.it)

### Rendicontazione

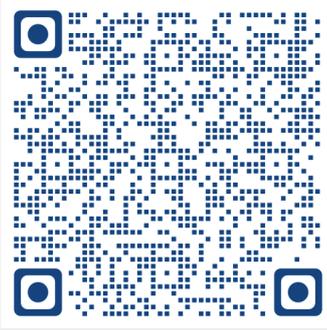
Standard: GRI Standards  
Periodo: gennaio – dicembre 2022  
Ambito: Aeroporto Internazionale di Napoli  
Ciclo: annuale

### Fotografie

Archivio fotografico GE.S.A.C.  
Sergio Siano  
Giorgio Adamo - @archipilot69

### Trasparenza e divulgazione

Il Bilancio di Sostenibilità 2022 è disponibile online sul sito dell'Aeroporto di Napoli.



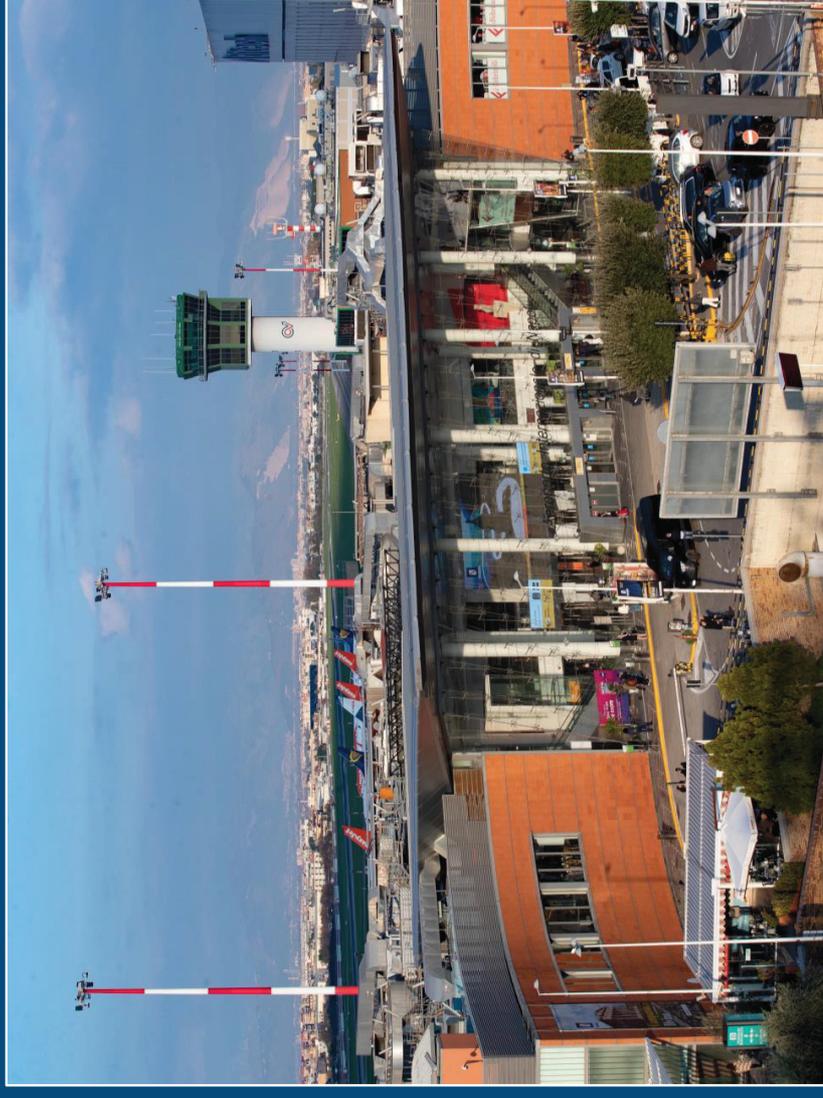
[www.aeroportodinapoli.it](http://www.aeroportodinapoli.it)

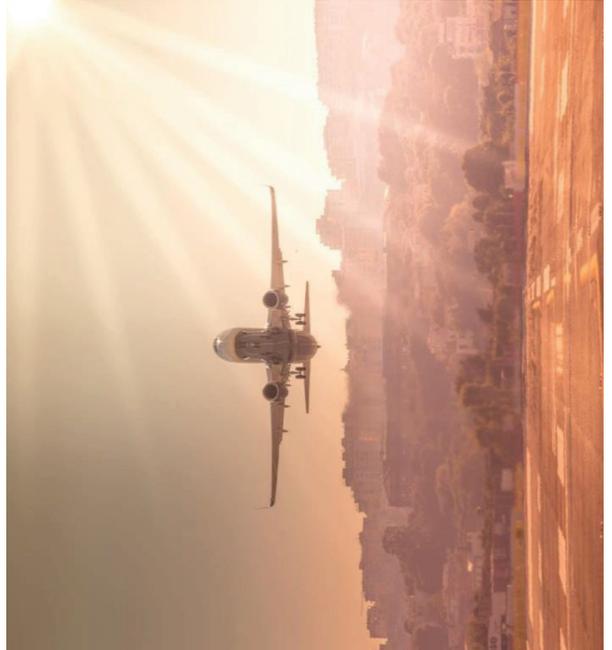
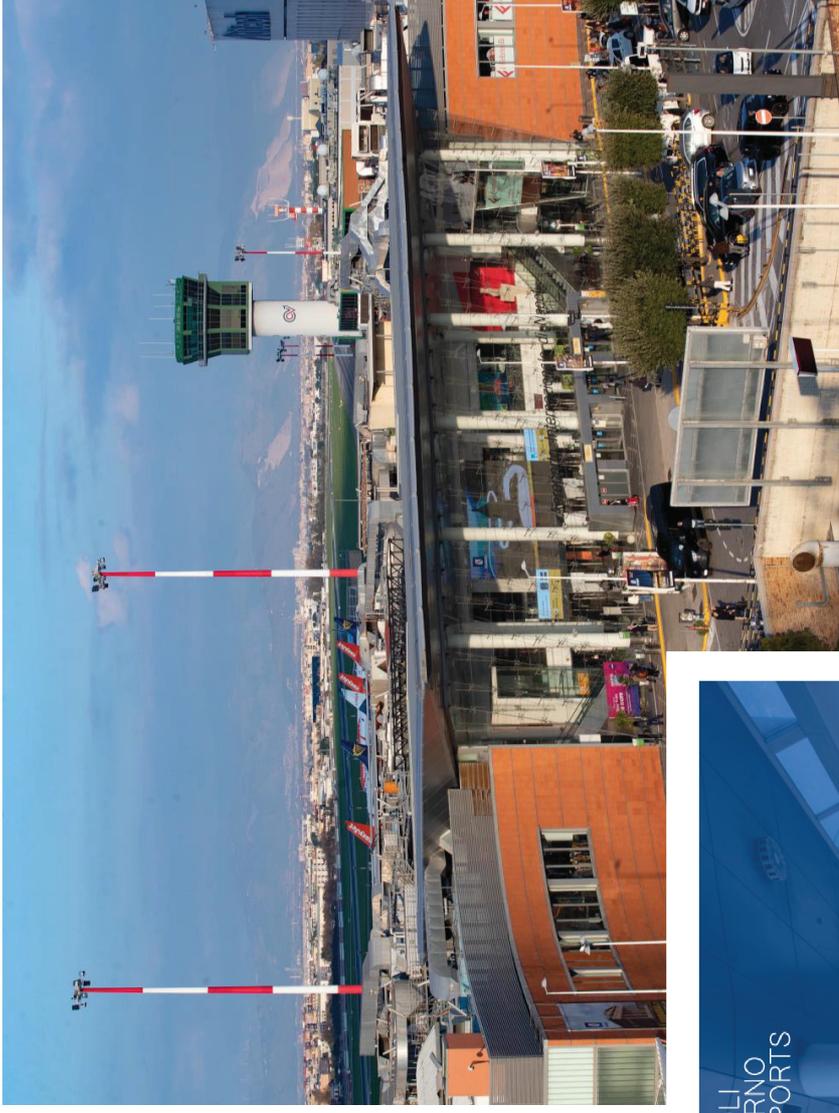
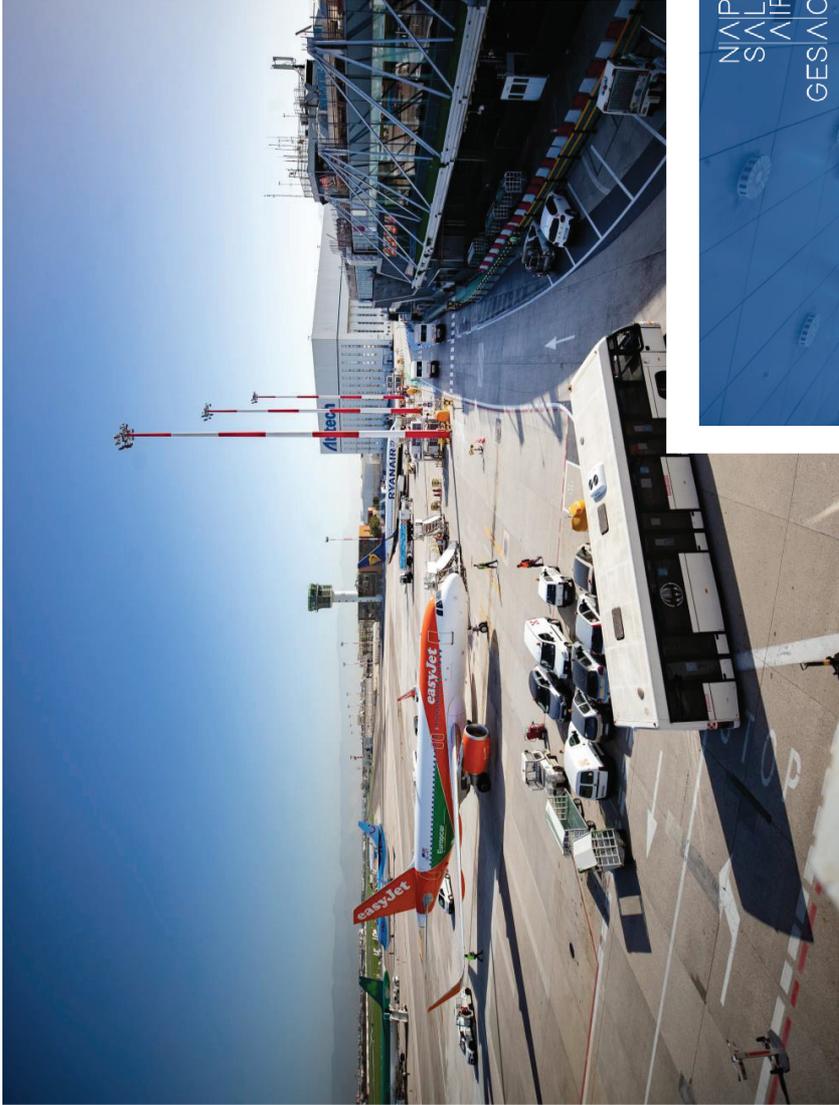
NAPOLI  
SALERNO  
AIRPORTS  
GESAC

**GE.S.A.C. S.p.A.**

Uffici Direzionali GE.S.A.C.

Aeroporto di Capodichino - 80144 Napoli - Italy





NAPOLI  
SALERNO  
AIRPORTS  
GESAC

**GE.S.A.C. SpA**  
[www.aeroportoedinapoli.it](http://www.aeroportoedinapoli.it)

