

NAPOLI
SALERNO
AIRPORTS
GESAC

RENDICONTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ 2025



GE.S.A.C. S.P.A.
Uffici Direzionali GESAC - Aeroporto di Capodichino - 80144 Napoli

PAGINA LASCIATA INTENZIONALMENTE BIANCA

INDICE DEI CONTENUTI

1. LETTERA AGLI STAKEHOLDER	5
2. GESTIONE SERVIZI AEROPORTI CAMPANI – GE.S.A.C.	7
2.1 La Società di Gestione Servizi: il contesto di riferimento ed il sistema aeroportuale	7
2.2 Sviluppo della connettività degli Aeroporti campani	11
3. ESRS 2 – INFORMAZIONI GENERALI	18
3.1 Criteri generali per la redazione della rendicontazione di sostenibilità	18
3.2 Strategia, modello di business e stakeholder di riferimento	19
3.3 Analisi di doppia rilevanza e gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità	22
3.3.1 Mappatura e identificazione Impatti, Rischi e Opportunità	22
3.3.2 Valutazione e prioritizzazione di Impatti, Rischi e Opportunità	23
3.3.3 Prioritizzazione di Impatti, Rischi e Opportunità	24
3.3.4 Approvazione degli Impatti, Rischi e Opportunità e risultanze finali	24
3.3.4.1 Esito rilevanza di impatto	25
3.3.4.2 Esito rilevanza finanziaria	26
4. INFORMAZIONI AMBIENTALI	28
4.1 ESRS E1 - Cambiamenti climatici	28
4.1.1 Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità connessi ai cambiamenti climatici	28
4.1.2 Politiche e Azioni	29
4.1.3 Target e metriche	34
4.2 ESRS E2 – Inquinamento	40
4.2.1 Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità connessi all’inquinamento	40
4.2.2 Politiche e Azioni	43
4.2.3 Target e metriche	46
4.3 ESRS E5 - Uso delle risorse ed economia circolare	49
4.3.1 Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità connessi all’uso delle risorse e all’economia circolare	49
4.3.2 Politiche e Azioni	49
4.3.3 Target e metriche	51
5. INFORMAZIONI SOCIALI	52
5.1 ESRS S1 - Forza lavoro propria	52
5.1.1 Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità connessi alla forza lavoro propria	52
5.1.2 Processi di coinvolgimento della forza lavoro propria e dei rappresentanti dei lavoratori	53

5.1.3 Politiche e Azioni.....	54
5.1.4 Target e metriche	56
5.2 ESRS S2 - Lavoratori nella catena del valore.....	64
5.2.1 Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità connessi ai lavoratori nella catena del valore.....	64
5.2.2 Processi di coinvolgimento dei lavoratori nella catena del valore	64
5.2.3 Politiche e Azioni.....	65
5.2.4 Target e metriche	66
5.3 ESRS S3 - Comunità interessate.....	67
5.3.1 Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità connessi alle comunità interessate	67
5.3.2 Processi di coinvolgimento delle comunità interessate.....	67
5.3.3 Politiche e Azioni.....	68
5.3.4 Target e metriche	70
5.4 ESRS S4 - Consumatori e utilizzatori finali.....	71
5.4.1 Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità connessi a consumatori e utilizzatori finali.....	71
5.4.2 Processi di coinvolgimento di consumatori e utilizzatori finali.....	72
5.4.3 Politiche e Azioni.....	72
5.4.4 Target e metriche	73
6. INFORMAZIONI DI GOVERNANCE	75
6.1 ESRS G1 - Condotta d'impresa.....	75
6.1.1 Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità connessi alla condotta d'impresa	82
6.1.2 Politiche e Azioni.....	85
6.1.3 Target e metriche	86
7. ALLEGATI	88
7.1 ESRS Content Index	88

1. LETTERA AGLI STAKEHOLDER

La Rendicontazione di Sostenibilità 2025 di GE.S.A.C. S.p.A. raggiunge l'ottava edizione e restituisce una chiara immagine del percorso intrapreso dall'Azienda verso una crescita responsabile, innovativa e profondamente connessa al territorio.

Nel corso del 2025, GE.S.A.C. ribadisce il ruolo dei fattori ESG come componente essenziale della strategia aziendale: un approccio orientato a creare valore condiviso per la comunità, per il Sistema Aeroportuale Campano e per tutti gli stakeholder, in un contesto in cui aumentano le aspettative su qualità del servizio, sicurezza e impegno ambientale e sociale.

Il 2025 è stato inoltre un anno rilevante per l'evoluzione del quadro di riferimento della rendicontazione. L'avvio del percorso di applicazione della Direttiva Europea 2022/2464 (CSRD), recepita in Italia con il D.Lgs. 125/2024, ha introdotto nuovi standard (ESRS) e un ampliamento significativo delle informazioni da raccogliere e rendicontare. Nel corso dell'esercizio, gli interventi normativi riconducibili al cosiddetto "Decreto Omnibus" hanno modificato e rinviato alcuni criteri applicativi della CSRD, ridefinendo il perimetro dei soggetti obbligati. Pur non rientrando più nell'applicazione immediata della Direttiva, GE.S.A.C. ha scelto di proseguire volontariamente nel percorso di allineamento agli standard ESRS, riconoscendo nella rendicontazione evoluta uno strumento di rafforzamento della trasparenza, della cultura interna della sostenibilità e della responsabilità verso gli stakeholder.

In tale quadro, la Società ha definito il nuovo Piano ESG Triennale 2025–2027, che introduce obiettivi ulteriormente rafforzati in materia di transizione ecologica, valorizzazione del capitale umano, innovazione tecnologica, inclusione sociale ed economia circolare. Il percorso intrapreso ha trovato ulteriore conferma nel conseguimento della EcoVadis Bronze Medal, riconoscimento che valorizza l'impegno nel rafforzamento dei processi di misurazione, gestione e rendicontazione delle performance ESG.

Nel 2025 l'Aeroporto di Napoli Capodichino ha consolidato risultati eccezionali, raggiungendo un nuovo record di traffico, con 13.271.522 passeggeri e un incremento del 5% rispetto al 2024. L'attività dello scalo è stata sostenuta anche da un livello di operatività elevato, con 89.275 movimenti, in crescita del 3% rispetto all'esercizio precedente. La crescita del traffico e la progressiva espansione del network si sono accompagnate a un rafforzamento della capacità di gestione operativa e dell'attenzione alla qualità del servizio, in un contesto caratterizzato da pressioni crescenti sulla domanda e da sfide esterne legate alla regolarità del sistema del traffico aereo.

Sul fronte ambientale, la conferma anche per il 2025 del Livello 5 "Net Zero" del programma Airport Carbon Accreditation testimonia la continuità dell'impegno della Società nella gestione responsabile delle emissioni e nella tutela dell'ambiente. L'Aeroporto di Napoli Capodichino si conferma infatti come riferimento nazionale per lo standard più avanzato di certificazione in ambito aeroportuale, risultato che valorizza un percorso pluriennale, avviato oltre dieci anni fa e progressivamente rafforzato attraverso interventi strutturali, investimenti e coinvolgimento dell'ecosistema aeroportuale.

Il 2025 rappresenta un anno di piena maturità per il Sistema Aeroportuale Campano anche grazie al percorso di consolidamento dello scalo di Salerno – Costa d'Amalfi e del Cilento. Dopo la riapertura

avvenuta nel 2024, l'aeroporto ha raggiunto la fase di piena operatività, contribuendo concretamente al potenziamento dell'accessibilità regionale e allo sviluppo sociale ed economico del territorio.

Nel primo anno di piena attività, lo scalo ha registrato 380.606 passeggeri, con una crescita del 112% rispetto al 2024 (anno in cui l'operatività commerciale era iniziata a luglio). Sul fronte operativo, i 6.360 movimenti segnano un incremento del 107% rispetto all'anno precedente. Questi risultati confermano la progressiva capacità dello scalo di consolidare il network e di svolgere un ruolo complementare rispetto a Napoli, contribuendo a una gestione più equilibrata dei flussi e a un rafforzamento della mobilità e dell'attrattiva della Campania, in particolare per la componente turistica e per le direttrici di accesso alle aree della Costiera, del Cilento e delle isole.

Nel corso del 2025 si è inoltre tenuta la cerimonia di ufficializzazione della nuova denominazione dello scalo, che dal 21 luglio 2025 è divenuto "Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi e del Cilento", scelta di posizionamento territoriale con valenza simbolica e strategica, finalizzata a rafforzare il ruolo dell'infrastruttura come porta di accesso alle principali destinazioni del territorio e come volano di sviluppo economico e turistico.

Parallelamente, sono proseguiti gli interventi previsti dal progetto di sviluppo infrastrutturale, con particolare riferimento alla realizzazione del Terminal di Aviazione Generale. Tale infrastruttura, oltre a rispondere alle esigenze del segmento business e dell'aviazione generale, è concepita per svolgere anche una funzione transitoria di supporto alle operazioni passeggeri: nelle fasi iniziali di avvio (previste nel 2026) potrà essere utilizzata in modo promiscuo, ospitando sia traffico di aviazione generale sia, temporaneamente, attività connesse all'operatività commerciale, nelle more della realizzazione del nuovo terminal dedicato all'aviazione commerciale.

Lo sviluppo dello scalo di Salerno, progettato e realizzato secondo criteri avanzati di sostenibilità, conferma il ruolo della Campania come nodo aeroportuale strategico nel panorama nazionale e costituisce un elemento centrale della visione industriale di GE.S.A.C. orientata alla costruzione di un sistema aeroportuale integrato, resiliente e capace di sostenere la crescita futura.

I risultati del 2025 confermano la solidità del percorso intrapreso da GE.S.A.C. nel coniugare crescita del traffico, qualità del servizio, sicurezza e sostenibilità ambientale e sociale. La maturazione del Sistema Aeroportuale Campano, la leadership ambientale conseguita a Napoli e la progressiva affermazione dello scalo di Salerno come infrastruttura strategica per l'accessibilità del territorio rappresentano evidenze concrete della capacità della Società di generare valore condiviso.

Consapevole del valore strategico della rendicontazione e dell'importanza crescente dei temi ESG nel settore aeroportuale, GE.S.A.C. conferma l'impegno a proseguire nel percorso di miglioramento continuo anche in assenza di un obbligo normativo immediato, rafforzando trasparenza e accountability verso tutti gli stakeholder. Con uno sguardo orientato al futuro, continueremo a investire nell'innovazione digitale, nella qualità dei servizi, nella sicurezza, nella tutela dell'ambiente e nel benessere delle persone, nella convinzione che lo sviluppo sostenibile del traffico aereo sia una sfida comune che richiede il contributo congiunto di istituzioni, imprese, comunità locali e cittadini.

Roberto Barbieri,
Amministratore Delegato GE.S.A.C. S.p.A.

2. GESTIONE SERVIZI AEROPORTI CAMPANI – GE.S.A.C.

2.1 La Società di Gestione Servizi: il contesto di riferimento ed il sistema aeroportuale

GE.S.A.C. S.p.A. – Gestione Servizi Aeroporti Campani è una Società fondata nel 1980 con partecipazione prevalentemente pubblica, promossa dal Comune e dalla Provincia di Napoli, insieme ad Alitalia (la cui quota è stata poi acquisita dalla SEA di Milano).

Nell'agosto 1997, gli enti pubblici hanno ceduto ciascuno il 35% delle proprie azioni al gruppo britannico BAA, leader internazionale nella gestione aeroportuale. Con il controllo della maggioranza da parte di BAA, l'aeroporto di Napoli Capodichino è divenuto il primo in Italia a passare sotto gestione privata. Il 21 dicembre 2010 è stato concluso l'accordo che ha sancito il trasferimento del controllo di GE.S.A.C. dal gruppo spagnolo Ferrovial al fondo italiano F2i – Fondi Italiani per le Infrastrutture – SGR. Successivamente, il 6 febbraio 2015, F2i ha sottoscritto un'intesa per vendere il 49% di F2i Aeroporti S.p.A. a un consorzio formato da Ardian (con una quota del 60%) e Credit Agricole Assurances (con il restante 40%).

In seguito a questa operazione, F2i Aeroporti ha assunto la nuova denominazione di 2i Aeroporti S.p.A. Fino al 2023, l'83,13% del capitale di GE.S.A.C. era ripartito in mano a investitori privati (F2i, Ardian e Credit Agricole).

Tuttavia, nel luglio 2024, attraverso un'operazione straordinaria, Asterion Industrial Partners, fondo di investimento spagnolo specializzato in infrastrutture europee, ha acquisito il 49% di 2i Aeroporti, rilevando le quote precedentemente detenute da Ardian e Crédit Agricole Assurances, ridisegnando così l'assetto societario.

Ad oggi la composizione Azionaria della Società risulta così ripartita:

- 2i Aeroporti S.p.A.: 83,125%;
- Città Metropolitana di Napoli: 11,875%;
- Consorzio Aeroporto Salerno-Pontecagnano s.c.a.r.l.: 5,000%.

GE.S.A.C. è titolare della gestione dell'aeroporto di Napoli Capodichino sulla base di una concessione quarantennale, valida fino al 2045, stipulata con l'Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC) nel febbraio 2003. Il 24 ottobre 2019 è stato firmato l'atto che ha sancito la fusione per incorporazione dell'Aeroporto di Salerno S.p.A. in GE.S.A.C. S.p.A., segnando l'inizio di un sistema aeroportuale integrato per la regione Campania.

Dal 20 dicembre 2019, GE.S.A.C. ha assunto la gestione congiunta degli scali campani di Napoli Capodichino e Salerno – Costa d'Amalfi e del Cilento, in seguito alla fusione delle due Società che ne curavano precedentemente l'amministrazione, amministrazione che non solo rispetto agli accordi precedentemente presi è stata sovvenzionata dal quadro regolatorio di pertinenza (vedi ordinanza n. 250-754 del Comune di Napoli), tuttavia, il presente Regolamento è parte integrante della strategia aziendale.

Il trasporto aereo e, in particolare, la gestione aeroportuale si collocano in un contesto normativo multilivello e altamente regolato, nel quale la Società di gestione esercita funzioni di coordinamento e presidio dell'infrastruttura, interagendo in modo continuativo con una pluralità di soggetti pubblici e privati che concorrono all'erogazione del servizio aeroportuale. In tale configurazione, l'operatività

dello scalo è il risultato di processi interdipendenti e di responsabilità condivise lungo la catena del valore, dove la Società di gestione svolge un ruolo di “guida” dell’ecosistema, assicurando l’adozione di procedure, standard e controlli coerenti con la normativa applicabile, con i requisiti di safety e security e con gli impegni di sostenibilità.

Figura 1: Evoluzione e sviluppo del sistema aeroportuale campano



Attori dell’ecosistema aeroportuale e ripartizione dei ruoli

Nel perimetro operativo dello scalo, le compagnie aeree rappresentano i principali utilizzatori delle infrastrutture e dei servizi aeroportuali, pianificando e svolgendo le operazioni di volo in coordinamento con i servizi di controllo del traffico aereo e con i presidi aeroportuali. La continuità e la qualità del servizio dipendono inoltre da una rete di fornitori specializzati che operano sul sedime o in connessione funzionale con esso, con attività che incidono direttamente su performance operative, sicurezza, qualità del servizio e impatti ambientali.

Tra questi, assumono particolare rilevanza i prestatori di servizi di assistenza a terra (handling), che garantiscono una parte sostanziale dei processi operativi lato passeggeri, bagagli e merci (ad es. attività di accettazione, imbarco e sbarco, movimentazione bagagli, gestione delle irregolarità e dei servizi connessi). Nello stesso ambito rientrano ulteriori servizi complementari che possono essere gestiti direttamente o indirettamente dalle compagnie aeree tramite fornitori dedicati, come alcune attività di pulizia e rifornimenti tecnici di bordo. Accanto agli handler operano i fornitori di catering, responsabili della logistica e della fornitura di alimenti e bevande per gli aeromobili, e i fornitori di carburante (operatori petroliferi o soggetti autorizzati), che assicurano la disponibilità e la conformità del rifornimento, in coerenza con i requisiti di sicurezza e con le procedure operative in area airside.

La componente non aviation dell’ecosistema comprende i concessionari e operatori commerciali (ad esempio ristorazione, retail, noleggio auto e altri servizi), che contribuiscono all’esperienza del passeggero e alla sostenibilità economica del modello di business aeroportuale. La gestione di tali presenze avviene nel rispetto di vincoli contrattuali e regolatori e richiede un coordinamento continuo per garantire standard di qualità, sicurezza, accessibilità e continuità operativa.

Presidi pubblici e autorità presenti in aeroporto

Una quota rilevante delle attività nello scalo è svolta da autorità e presidi pubblici con compiti istituzionali e di controllo. In particolare, operano le Forze dell’Ordine e i soggetti preposti ai controlli (ad es. Polizia di frontiera, Agenzia delle Dogane e Guardia di Finanza), con funzioni che riguardano la sicurezza e la regolarità dei flussi di persone e merci, nonché verifiche connesse alle rispettive

competenze. A tali presidi si affiancano i Vigili del Fuoco, che forniscono supporto specialistico alle operazioni aeronautiche e presidiano la risposta alle emergenze secondo requisiti e livelli di servizio definiti dalla normativa e dalle procedure applicabili.

Inoltre, il funzionamento del traffico aereo richiede il contributo di ENAV (o del fornitore nazionale dei servizi di navigazione aerea), che eroga il controllo del traffico aereo e servizi essenziali di navigazione e di gestione operativa (ad es. autorizzazioni e coordinamento dei movimenti a terra e in volo, secondo le procedure in vigore). L'integrazione fra questi presidi istituzionali e l'operatività aeroportuale è un elemento critico per la continuità del servizio e per la gestione dei rischi operativi.

Gestendo un servizio di trasporto collettivo di pubblica utilità, gli Aeroporti di Napoli Capodichino e Salerno – Costa d'Amalfi e del Cilento 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:

- **ICAO (International Civil Aviation Organization):** definisce gli standard e le pratiche per lo sviluppo ordinato e sicuro dell'aviazione civile internazionale;
- **IATA (International Air Transport Association):** supporta le politiche industriali delle compagnie e offre loro servizi di cooperazione;
- **EASA (European Union Aviation Safety Agency):** si occupa di specifici compiti normativi ed esecutivi nel settore della sicurezza dell'aviazione civile e della protezione ambientale;
- **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale per gli Aeroporti ed il Trasporto Aereo:** si occupa della disciplina dell'aviazione civile, della normativa di settore comunitaria ed internazionale, con funzioni di indirizzo, vigilanza e controllo sugli enti di settore;
- **ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile):** unica autorità di regolazione dell'aviazione civile in Italia, che si occupa del controllo e vigilanza sull'applicazione delle norme adottate, della disciplina degli aspetti amministrativo-economici del sistema del trasporto aereo;
- **ART (Autorità di Regolazione dei Trasporti):** autorità amministrativa indipendente, competente per la regolazione nel settore dei trasporti;
- **ASSOCLEARANCE:** associazione indipendente preposta dallo Stato italiano che assegna le bande orarie (slot) ai vettori.

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

- Concessione quarantennale rilasciata dal MIT con D.I. (MIT/MEF/MDifesa) 4591/2003 fino 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 2035;
- 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.

I principali accordi che regolano la gestione dell'Aeroporto di Salerno - Costa d'Amalfi e del Cilento sono:

- Concessione al 2043 rilasciata dal MIT con D.I. (MIT/MEF) 239/2019 fino 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.

A fronte di un impianto normativo sempre più rigoroso e complesso, il settore del trasporto aereo si è sviluppato secondo logiche altamente dinamiche, spinte in particolare dal processo di liberalizzazione avviato negli anni '90 e da una costante crescita della domanda di mobilità. A partire dal 2010, il comparto ha conosciuto una fase di trasformazione profonda, con l'emergere di nuovi equilibri tra attori di mercato: molte compagnie aeree hanno rafforzato il proprio ruolo, contribuendo a una crescente pressione competitiva che ha spinto anche le gestioni aeroportuali ad adottare approcci tipici dei mercati liberalizzati.

In un contesto caratterizzato da profondi cambiamenti e da un crescente bisogno di connettività sostenibile, GE.S.A.C. ha saputo cogliere le opportunità derivanti dalla privatizzazione del 1997 per avviare un percorso di evoluzione strutturale e strategica. L'espansione della rete di destinazioni, unita a un importante piano di rinnovamento tecnologico e infrastrutturale – che ha interessato terminal, piste e impianti di supporto – ha permesso di rafforzare il ruolo del sistema aeroportuale campano nel panorama nazionale e internazionale. L'obiettivo di lungo periodo è costruire un sistema aeroportuale integrato, resiliente e orientato alla sostenibilità, capace di rispondere alle esigenze di mobilità, crescita economica e rispetto per l'ambiente. La governance si ispira a valori di trasparenza, integrità ed efficienza operativa, e promuove una cultura aziendale focalizzata sull'innovazione e sulla responsabilità sociale. Particolare attenzione è rivolta alla valorizzazione delle risorse esistenti: gli interventi in corso puntano all'ottimizzazione delle infrastrutture, all'introduzione di pratiche digitali e alla riduzione dell'impatto ambientale attraverso investimenti in energia rinnovabile, mobilità sostenibile e riduzione delle emissioni. L'obiettivo strategico di GE.S.A.C. è garantire lo sviluppo armonico e sostenibile degli Aeroporti di Napoli Capodichino e Salerno - Costa d'Amalfi e del Cilento, rafforzando al contempo il posizionamento competitivo della Campania e contribuendo attivamente alla crescita del Mezzogiorno.

Dal 2013, la Società di gestione dell'Aeroporto di Napoli Capodichino ha focalizzato i propri sforzi sull'espansione del network di collegamenti, portando le destinazioni da circa 50 a oltre 130 nel 2025. L'attenzione si è concentrata sull'attivazione di rotte dirette e sul rafforzamento dei legami con i principali hub europei, con l'obiettivo di aumentare la competitività dello scalo sia rispetto ad altri aeroporti sia verso mezzi alternativi, inoltre è considerato, al netto delle convinzioni ideologiche, un qualsiasi tratto distintivo.

Nel 2025, la crescente centralità del turismo internazionale in entrata, riconosciuto come leva strategica di crescita, si è concretizzata con l'ampliamento delle connessioni intercontinentali, ed in particolare verso il Nord America. Questo particolare segmento di traffico, nel corso del 2025, ha visto 4 connessioni giornaliere verso gli Stati Uniti, operati dalle 3 principali compagnie aeroportuali, ovvero Delta, United ed American Airlines.

La linea d'azione ha seguito due direttrici: attrarre nuovi vettori per ampliare l'offerta di voli e sviluppare, insieme agli operatori pubblici e privati, un sistema integrato di promozione turistica. Questo approccio ha dato impulso alla valorizzazione del potenziale, fino ad allora parzialmente inesperto, del territorio campano.

All'interno di questa visione si colloca la nascita del Sistema Aeroportuale Campano, concepito per sostenere la crescita della domanda e ampliare l'accessibilità territoriale. L'integrazione tra gli scali di Napoli Capodichino e Salerno - Costa d'Amalfi e del Cilento, sia sul piano societario che operativo, permetterà di aumentare la capacità complessiva fino a 18 milioni di passeggeri, con una distribuzione più equilibrata del traffico. Il sistema è stato formalizzato nel 2019 con la fusione della

Società di gestione dell'Aeroporto di Salerno - Costa d'Amalfi e del Cilento in GE.S.A.C. Nel 2025, l'aeroporto di Napoli Capodichino ha toccato il record di circa 13 milioni di passeggeri.

Già oggi, una quota importante del turismo internazionale si dirige verso le aree meridionali della Campania – in particolare Costiera Amalfitana e nel Cilento – rendendo lo sviluppo del secondo scalo non solo necessario, ma strategico per consolidare l'impatto del comparto turistico sul PIL regionale.

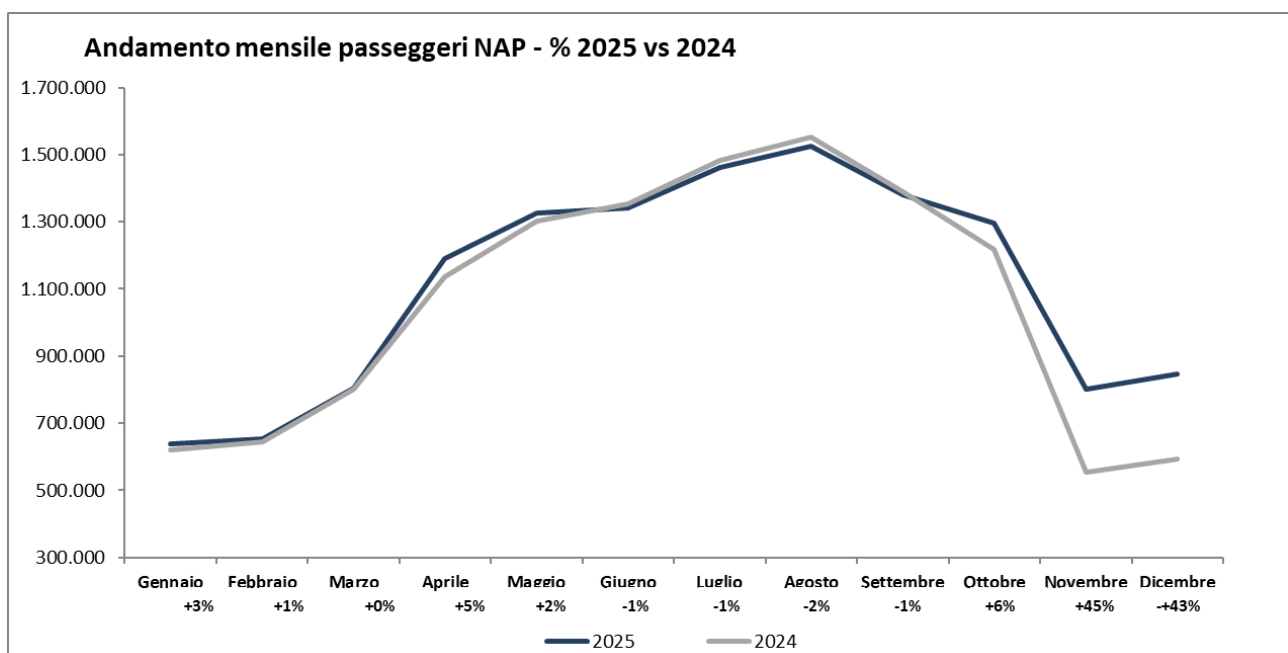
2.2 Sviluppo della connettività degli Aeroporti campani

Lo scalo internazionale di Napoli Capodichino rappresenta un caso pionieristico nel panorama nazionale, essendo stato il primo aeroporto italiano a essere oggetto di privatizzazione. A partire dal



2003, GE.S.A.C. ha assunto la piena gestione dell'aeroporto attraverso una concessione valida fino al 2045. Napoli si distingue come il principale hub aeroportuale del Mezzogiorno, sia per volume di passeggeri che per rilevanza strategica, posizionandosi al quarto posto a livello nazionale. Lo scalo partenopeo è inoltre sede operativa delle quattro principali compagnie aeree low cost europee – EasyJet, Ryanair, Volotea e Wizz

Air – che hanno contribuito in modo significativo all'espansione dell'offerta. Nel 2025, l'Aeroporto di Napoli ha raggiunto un traguardo importante collegando Napoli a oltre 126 destinazioni, registrando un traffico superiore rispetto all'anno precedente, superando i 13 milioni e segnando un nuovo record per lo scalo e registrando un incremento che si attesta sul 5% rispetto all'esercizio precedente, come evidenziato in figura.



Dal grafico emerge come l'andamento del traffico nel 2025 sia stato caratterizzato, oltre che da livelli elevati durante la stagione estiva, da una significativa accelerazione nell'ultimo bimestre dell'anno, nel quale si sono registrati tassi di crescita superiori al 40% rispetto al periodo corrispondente dell'esercizio precedente. Questa evoluzione è stata favorita dall'intervento, introdotto alla fine del 2024, di revisione dei criteri utilizzati per la determinazione dei limiti di capacità dello scalo, che ha comportato l'eliminazione del vincolo relativo al numero massimo di movimenti annui confermando così l'Aeroporto di Napoli, il quarto scalo nazionale per numero di passeggeri, come rappresentato nel grafico di seguito¹:

Posizione	Aeroporto	Passeggeri 2025	% vs 2024
1°	Roma Fiumicino	51.306.744	+ 4.3
2°	Milano Malpensa	31.385.585	+ 8.6
3°	Bergamo	16.937.976	- 2.4
4°	Napoli	13.271.522	+ 4.9
5°	Catania	12.369.485	+ 0.2
6°	Venezia	11.850.336	+ 2.2
7°	Bologna	11.138.013	+ 3.4
8°	Milano Linate	11.131.764	+ 4.5
9°	Palermo	9.220.971	+ 3.4
10°	Bari	7.977.881	+ 9.7

Nel 2025 l'Aeroporto di Napoli si conferma tra i principali scali italiani, raggiungendo il 4° posto per passeggeri con 13,27 milioni e registrando una crescita del +4,9% rispetto al 2024. Il dato evidenzia un'evoluzione positiva dei volumi e un rafforzamento del posizionamento competitivo, anche in confronto ad altri scali della top 10.

Nel 2019 GE.S.A.C. ha esteso la propria operatività assumendo la gestione integrale dell'Aeroporto di Salerno - Costa d'Amalfi e del Cilento, grazie al processo di fusione con la Società che in precedenza ne curava l'amministrazione. La concessione, valida fino al 2045, ha posto le basi per la creazione di un vero e proprio sistema aeroportuale regionale, concepito per affrontare la crescita futura della domanda di traffico aereo. Il progetto mira a valorizzare le peculiarità operative dei due scali, Napoli e Salerno, integrandoli in un'unica strategia che favorisca lo sviluppo turistico, migliori la mobilità territoriale e accresca la competitività economica della regione. Fino a poco tempo fa, l'Aeroporto di Salerno - Costa d'Amalfi e del Cilento, era utilizzato esclusivamente per l'aviazione generale. Per consentire il potenziamento dello scalo e l'attivazione dei voli commerciali, la struttura è stata temporaneamente chiusa tra il 2022 e la primavera del 2024, al fine di realizzare gli interventi previsti dal piano industriale del Sistema Aeroportuale Campano. Il risultato di questo percorso si è concretizzato l'11 luglio 2024, data del primo volo commerciale, che ha segnato l'avvio dell'operatività del secondo aeroporto della Campania.

¹ Fonte Assoaeroporti



Nel corso del 2025, lo scalo ha completato il proprio processo di attivazione, raggiungendo la piena operatività e contribuendo in modo significativo al rafforzamento dell'accessibilità regionale, consolidando il ruolo strategico del sistema aeroportuale campano gestito da GE.S.A.C.. A un anno dall'avvio dei primi voli di linea,

lo scalo ha registrato risultati particolarmente positivi in termini di traffico passeggeri, ampliamento della connettività e capacità di attrazione turistica, confermando la validità del modello integrato Napoli-Salerno orientato alla complementarità infrastrutturale e allo sviluppo equilibrato del territorio.

Infatti, il 2025 è stato il primo anno di piena attività dello scalo registrando un consolidamento dell'operativo, con un ampliamento del network rispetto all'anno precedente ed un numero di passeggeri che ha raggiunto le circa 380mila unità. I collegamenti di linea, in gran parte con destinazioni internazionali, sono stati operati dalle principali compagnie low cost e caratterizzati da una marcata stagionalità. L'Aeroporto ha infine accolto un considerevole numero di voli di aviazione generale, grazie alla vicinanza ad esclusive e rinomate località turistiche della regione.

Nel corso dell'anno sono stati ulteriormente potenziati i collegamenti nazionali e internazionali, grazie alla collaborazione con primari vettori europei, favorendo l'apertura del territorio salernitano ai principali mercati turistici e-business e generando nuove opportunità economiche, occupazionali e sociali per le comunità locali. Contestualmente, GE.S.A.C. ha proseguito il piano di investimenti infrastrutturali destinato allo sviluppo dello scalo, con interventi relativi al prolungamento della pista, all'ammodernamento delle aree terminalistiche, alla viabilità aeroportuale, ai parcheggi e alle strutture di supporto operativo e di sicurezza, in coerenza con gli obiettivi di crescita sostenibile, efficientamento energetico e miglioramento della qualità del servizio.

Un passaggio particolarmente significativo è rappresentato dal 21 luglio 2025, dove alla presenza delle autorità e della stampa, della nuova denominazione dello scalo, divenuto "Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi e del Cilento", scelta che valorizza ulteriormente il legame identitario con il territorio e ne rafforza il posizionamento internazionale quale porta di accesso privilegiata alle eccellenze paesaggistiche, culturali e turistiche della Campania.

Il nuovo naming riflette la volontà di promuovere in maniera integrata le principali destinazioni del territorio, contribuendo alla de-stagionalizzazione dei flussi turistici e alla crescita sostenibile dell'economia locale. In tale contesto, il consolidamento dello scalo salernitano ha rappresentato anche un importante fattore di riequilibrio della mobilità regionale, migliorando l'accessibilità delle aree interne e costiere e favorendo una più efficace integrazione tra trasporto aereo, rete ferroviaria e infrastrutture territoriali.

L'evoluzione dell'aeroporto nel 2025 si inserisce in una più ampia strategia industriale di lungo periodo perseguita da GE.S.A.C., orientata alla costruzione di un sistema aeroportuale moderno, resiliente e sostenibile, capace di sostenere la competitività internazionale della Campania e di

accompagnare i processi di crescita del turismo, degli investimenti e dell'attrattività territoriale. I risultati conseguiti nel corso dell'anno confermano il valore strategico dello scalo di Salerno quale infrastruttura abilitante per lo sviluppo economico e sociale del territorio, nonché elemento centrale per la promozione di una mobilità sempre più efficiente, inclusiva e sostenibile. L'Aeroporto di Salerno – Costa d'Amalfi e del Cilento è oggi pienamente integrato nel Sistema Aeroportuale Campano, assumendo un ruolo determinante per lo sviluppo economico e turistico del territorio e confermandosi come un'infrastruttura strategica per la mobilità del futuro.

Dal 2019 ad oggi la Società ha perseguito un percorso di rafforzamento progressivo della connettività dello scalo, con l'obiettivo di sostenere l'accessibilità del territorio, intercettare la domanda internazionale ad alto valore e consolidare il posizionamento dell'aeroporto quale infrastruttura abilitante per la competitività regionale. L'azione è stata orientata, in particolare, al potenziamento dei collegamenti a lungo raggio e al rafforzamento delle rotte verso hub strategici, in coerenza con l'evoluzione della domanda passeggeri e con le esigenze di continuità e affidabilità del network.

Con riferimento ai collegamenti intercontinentali, nel quinquennio considerato si evidenzia un incremento dell'offerta verso il Nord America, con un progressivo consolidamento dei collegamenti verso l'area di New York e l'introduzione e/o rafforzamento di ulteriori destinazioni statunitensi, a supporto dei flussi di turismo incoming e dei collegamenti business. Tale sviluppo è stato accompagnato da un presidio costante della qualità dell'operatività e da una gestione coordinata con gli operatori aeroportuali coinvolti, al fine di garantire adeguati livelli di servizio, regolarità del volo e continuità della programmazione.

Accanto all'asse nordamericano, la Società ha mantenuto un focus specifico sul miglioramento della connettività verso mercati extra-UE strategici. In tale contesto rientra l'evoluzione del collegamento con Dubai, che rappresenta un elemento di accesso a un hub di rilievo per i flussi internazionali. Il collegamento con Dubai è stato avviato nel 2019 con una frequenza settimanale e, nel corso degli anni successivi, è stato progressivamente sviluppato fino a raggiungere, nel 2025, un assetto più strutturato e continuativo, coerente con le esigenze di accessibilità internazionale e con la crescita del traffico sullo scalo. L'evoluzione della rotta si inserisce in una strategia più ampia volta a incrementare la capacità di connessione del sistema aeroportuale con destinazioni extraeuropee, migliorando la raggiungibilità del territorio e favorendo la diversificazione dell'offerta di collegamenti.

Nel complesso, il potenziamento della connettività è stato perseguito come leva industriale e territoriale, con attenzione agli impatti economici e sociali generati dal miglioramento dell'accessibilità (attrattività turistica, supporto alle attività economiche locali, connessioni con mercati esteri), e con un monitoraggio continuativo dei risultati e delle dinamiche di mercato. La Società continuerà a orientare le proprie azioni verso lo sviluppo equilibrato del network, favorendo collegamenti coerenti con la domanda, con la capacità infrastrutturale e con gli obiettivi di qualità del servizio e sostenibilità operativa.

Di seguito si illustra l'andamento del traffico degli scali di Napoli e Salerno rispetto al 2024 in termini di passeggeri e numero movimenti, inoltre, si riportano di seguito anche i dati del triennio 2023-2025 in relazione allo standard di rendicontazione (entity specific) "G4-Operatori Aeroportuali":

G4-Operatori aeroportuali	Napoli	UdM	% Vs. 2024	2025	2024	2023
A01	Totale passeggeri	N.	5%	13.271.522	12.650.478	12.394.911
A02	Totale movimenti	N.	3%	89.275	86.498	89.023
A03	Totale Cargo	T.	3,9%	9.844	9.467	10.889
G4-Operatori aeroportuali	Salerno	UdM	% Vs. 2024	2025	2024	2023
A01	Totale passeggeri	N.	112%	380.606	179.121	-
A02	Totale movimenti	N.	107%	6.360	3.069	310
A03	Totale Cargo	T.	=	2	2	-

Nel 2025 presso l'aeroporto di Napoli sono transitati 13.271.522 passeggeri, circa il 5% in più rispetto al 2024; i movimenti di linea e charter sono cresciuti di circa il 3%, quindi in maniera meno che proporzionale rispetto ai passeggeri. La differente dinamica delle due grandezze è dovuta all'aumento del numero di posti medi offerti per aeromobile (183 nel 2025 contro i 181 del 2024) e ad un maggiore load factor medio (87,0% vs 85,8% dello scorso anno) che hanno caratterizzato il 2025 rispetto allo scorso esercizio.

In generale, gli eccezionali volumi di traffico registrati nel 2025 sono stati sostenuti principalmente da:

- incremento, soprattutto nell'ultimo bimestre, delle operazioni dei vettori low cost basati (easyJet, Ryanair, Volotea e Wizz Air) che hanno trasportato il 66% dei passeggeri dell'anno;
- consolidamento dell'operativo di tutti i 21 hub carriers che hanno connesso Napoli e la Campania ai propri aeroporti internazionali di riferimento;
- aumento del traffico da e per il Nord America. Infatti, al doppio volo giornaliero di United Airlines per New York/Newark, al volo giornaliero di Delta per New York/JFK e a quello di American Airlines per Philadelphia, si sono aggiunti i nuovi voli di American Airlines per Chicago, di Delta per Atlanta e di Air Canada per Montreal, per un totale di ben 43 frequenze settimanali e fino a 7 voli operati al giorno per il Nord America, e con un numero di passeggeri passato dai 215mila del 2024 ai 379mila del 2025 (+76%).

Anche il network aeroportuale ha visto un aumento nel 2025, anno in cui sono stati attivi 126 collegamenti diretti, di cui 110 internazionali, numeri in crescita rispetto al 2024, che aveva contato 119 collegamenti con 102 destinazioni internazionali.

Collegamenti attivi presso l'Aeroporto di Napoli Capodichino durante la Summer 2025



In termini di volumi la componente internazionale di traffico ha registrato un aumento significativo rispetto allo scorso anno e pari al 9%. Si riduce invece il comparto domestico (-6%) che ha rappresentato il 26% del traffico complessivo rispetto al 29% del 2024; sulla dinamica di tale componente hanno inciso il riassetto societario di ITA Airways, per la perdita degli slot su Linate a seguito dell'acquisizione da parte di Lufthansa, e quello operativo di easyJet, che ha consolidato la sua presenza su Napoli orientando l'offerta su destinazioni estere ritenute più attrattive redditizie.

Collegamenti attivi presso l'Aeroporto di Napoli Capodichino durante la Winter 2025



Oltre alle citate Chicago, Atlanta e Montreal, le principali novità in termini di destinazioni, in quanto mai collegate con voli diretti di linea prima del 2025, sono state: Chisinau servita da FlyOne e Wizz Air, Bratislava servita da Ryanair e Wizz Air, Craiova, Brasov e Yerevan servite da Wizz Air.

Per l'Aeroporto di Salerno invece, il traffico totale dell'anno è stato pari a 380.606 passeggeri e 6.360 movimenti. Il notevolissimo incremento rispetto allo scorso anno (+112% in termini di passeggeri e +107% in termini di movimenti) è soprattutto legato al fatto che nel 2024 lo scalo era stato operativo solo a partire dal mese di luglio.

Nel primo trimestre sono proseguite le operazioni dei vettori attivi già a fine 2024 quali: easyJet, Ryanair, Volotea e Wizz Air. Con la stagione estiva si sono poi aggiunte British Airways, prima compagnia aerea full service ad operare sullo scalo, con voli per Londra Gatwick, e Vueling con collegamenti per Barcellona e Parigi Orly. In totale durante la Summer IATA sono state servite 16 destinazioni di cui 13 internazionali. Nei mesi di luglio ed agosto sono stati anche attivati collegamenti charter verso le isole greche e la Tunisia.

Dall'inizio della stagione invernale 2025-2026 si è registrata una contrazione dell'operativo ed hanno mantenuto la loro presenza sullo scalo: Ryanair verso Bergamo, Torino e Vienna, ed easyJet verso Milano Malpensa.

3. ESRS 2 – INFORMAZIONI GENERALI

3.1 Criteri generali per la redazione della rendicontazione di sostenibilità

[BP-1]

L'evoluzione normativa in materia di sostenibilità

In un contesto in continua evoluzione nel campo dell'informativa non finanziaria, GE.S.A.C. (di seguito, la Società) ha scelto di adottare un approccio proattivo e trasparente in tale ambito. Per la rendicontazione afferente all'anno 2024 la Società ha adottato gli standard GRI (Global Reporting Initiative) 2021, mentre per la rendicontazione relativa all'anno 2025, GE.S.A.C. ha scelto di condurre un esercizio di doppia rilevanza coerente con quanto definito nell'ambito della Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), il quadro normativo dell'Unione Europea volto a standardizzare la rendicontazione delle informative di sostenibilità secondo i nuovi standard di rendicontazione europei.

Al momento la Società, anche alla luce di quanto introdotto dal pacchetto Omnibus, non risulta obbligata a seguire gli standard di riferimento introdotti dalla CSRD, i cosiddetti European Sustainability Reporting Standards (ESRS). Tuttavia, ha scelto con ambizione di allinearsi alle best practices europee conducendo l'esercizio di Analisi di Doppia Rilevanza allineato con gli ESRS. Questa prevede l'identificazione non solo degli impatti dell'organizzazione verso il contesto ambientale e sociale di riferimento (c.d. Rilevanza d'Impatto secondo la prospettiva "inside-out"), ma anche i rischi e le opportunità finanziarie che le tematiche afferenti alla sostenibilità possono comportare per GE.S.A.C. (c.d. Rilevanza Finanziaria, secondo la prospettiva "outside-in"). A seguire, i dettagli dell'analisi condotta.

La presente Rendicontazione di Sostenibilità (di seguito anche "Rendicontazione" o "Documento") è elaborata dalla Società "Gestione Servizi Aeroporti Campania" (di seguito anche "GE.S.A.C.", "il Gestore" oppure "la Società") ai sensi dell'Art. 4 del D. Lgs. 6 settembre 2024, n. 125, che attua nell'ordinamento nazionale la Direttiva 2022/2464/UE in materia di rendicontazione societaria di sostenibilità, ed in conformità con gli standard di rendicontazione European Sustainability Reporting Standards (di seguito "ESRS"), di cui al Regolamento Delegato (UE) 2023/2772. La Rendicontazione di Sostenibilità 2025 ha lo stesso perimetro del Bilancio economico-finanziario della GE.S.A.C.

Sono riportate informazioni riferibili alle operazioni proprie e alla catena del valore sia monte che a valle. In merito alle operazioni proprie le informazioni comprendono le politiche, le azioni, gli obiettivi e le metriche connesse alle questioni di sostenibilità giudicate rilevanti a fronte degli esiti dell'analisi di doppia rilevanza della Società. Con riferimento alla catena del valore, le informazioni considerano a monte i fornitori di beni e servizi più rilevanti e i fornitori delle attività di costruzione e manutenzione che operano nei sedimi aeroportuali, a valle sono inclusi gli altri attori dell'ecosistema aeroportuale, tra cui passeggeri, vettori, handlers, sub-concessionari di attività commerciali e di servizi operanti nel sedime, player del trasporto terrestre, e gli attori del territorio di riferimento come imprese, istituzioni, comunità limitrofe agli aeroporti della Società. La Rendicontazione relativa alla catena del valore a monte e a valle include sia elementi qualitativi relativi alle politiche, alle azioni e agli obiettivi che la Società definisce per la gestione e il monitoraggio delle questioni di sostenibilità rilevanti, sia dati quantitativi quali la misurazione delle emissioni. Le informazioni inerenti alle risorse finanziarie allocate per le azioni che contribuiscono allo sviluppo del commercio ed opportunità di crescita delle comunità locali in ESRS S3 Comunità interessate sono omesse in quanto classificate

come sensibili. La Società dichiara che si è avvalso della possibilità di non riportare tutti gli obblighi informativi introdotti gradualmente che possono essere omessi nel primo anno di rendicontazione secondo gli standard ESRS. Tuttavia, la Società ha fornito informazioni su politiche, azioni e obiettivi relativi alla propria catena del valore utilizzando dati già disponibili internamente o reperibili pubblicamente. Le informazioni prospettiche sono state elaborate sulla base di ipotesi in merito a eventi che potranno accadere in futuro e a possibili future azioni che verranno attuate da parte della Società.

Per restituire un quadro esaustivo e diacronico delle performance di sostenibilità della Società, laddove possibile, i dati pubblicati sono presentati in forma comparativa con il precedente esercizio di rendicontazione.

Al fine di garantire l'affidabilità dei dati, è stato limitato, per quanto possibile, il ricorso a stime che, se presenti sono fondate sulle migliori metodologie disponibili e opportunamente segnalate.

Il ed al supplemento dedicato al settore «G4:2014 - Airport Operation Sector Disclosure. In appendice al documento è riportato l'Indice dei contenuti ESRS, in cui sono indicati nel dettaglio gli indicatori di performance oggetto di rendicontazione.

La Rendicontazione di Sostenibilità 2025 di GE.S.A.C è stata presentata al Consiglio di Amministrazione in data 25/06/2026 e non è stato sottoposto a procedure di esame limitato (secondo i principi ISAE 3000 revised) per questa edizione.

Per qualsiasi chiarimento o approfondimento sui contenuti possibile contattare i seguenti indirizzi mail a sostenibilita@gesac.it

Il documento è disponibile anche sul sito internet www.aeroportodinapoli.it

3.2 Strategia, modello di business e stakeholder di riferimento

Il modello di business di GE.S.A.C. si sviluppa all'interno del Sistema Aeroportuale Campano, un'infrastruttura strategica per la mobilità del Mezzogiorno e per la competitività del territorio regionale, oggi pienamente articolata sui due scali di Napoli Capodichino e Salerno–Costa d'Amalfi e del Cilento. Il funzionamento del sistema si basa su una combinazione equilibrata di attività aeronautiche e non aeronautiche, integrate da un regime concessorio che regola il rapporto tra la Società di gestione ed ENAC, l'autorità nazionale responsabile della vigilanza e del controllo dell'attività aeroportuale.

La componente aviation rappresenta il nucleo essenziale del business aeroportuale. Essa comprende l'insieme dei servizi, delle infrastrutture e delle tecnologie necessari a garantire l'operatività del traffico aereo, sia passeggeri sia merci. GE.S.A.C. opera in un contesto regolamentato, dove i corrispettivi riconducibili ai diritti aeroportuali, ai servizi di assistenza alle persone con disabilità o mobilità ridotta, ai controlli di sicurezza e all'uso delle infrastrutture comuni sono definiti e vigilati dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti. Attraverso queste attività, la Società assicura la continuità operativa degli scali, la qualità dei servizi erogati ai vettori e ai passeggeri e la corretta gestione delle infrastrutture critiche, contribuendo allo sviluppo della connettività regionale, nazionale e internazionale.

Accanto al business aeronautico si sviluppa l'area non aviation, oggi parte integrante del modello di sostenibilità economica degli aeroporti e determinante per l'esperienza complessiva del passeggero. Le attività non aviation includono un ventaglio ampio e diversificato di servizi

commerciali e immobiliari che spaziano dal retail alla ristorazione, dalla gestione dei parcheggi ai servizi pubblicitari, fino alla valorizzazione degli spazi e degli immobili presenti all'interno dei sedimi aeroportuali. Si tratta di un'offerta che intercetta sia le esigenze del pubblico dei passeggeri, sia quelle delle imprese che operano negli aeroporti, generando ricavi in grado di reinvestirsi sullo sviluppo delle infrastrutture, sul miglioramento dei servizi e sulla crescita del territorio. La complementarità tra aviation e non aviation consente a GE.S.A.C. di adottare un modello economico resiliente e bilanciato, capace di sostenere investimenti di lungo periodo e di affrontare con efficacia le dinamiche, spesso cicliche, del settore del trasporto aereo.

Il funzionamento dei due scali avviene nel quadro del regime concessorio assegnato dallo Stato italiano attraverso ENAC. In questo sistema, l'amministrazione concedente mantiene la responsabilità della vigilanza e del controllo, mentre la Società di gestione assume integralmente il rischio economico della progettazione, costruzione, manutenzione e gestione delle infrastrutture aeroportuali. GE.S.A.C., ha dunque il compito di garantire la piena disponibilità e funzionalità delle infrastrutture a favore dei vettori aerei, degli operatori e dell'intera comunità aeroportuale, assicurando allo stesso tempo la sicurezza, la qualità dei servizi e la conformità agli standard nazionali e internazionali. La gestione aeroportuale comporta inoltre il coordinamento delle attività svolte da tutti gli operatori che gravitano sullo scalo, dagli handler ai concessionari commerciali, contribuendo alla creazione di un ecosistema integrato, efficiente e orientato alla sostenibilità.

Il modello societario di GE.S.A.C. riflette l'importanza strategica delle infrastrutture aeroportuali per il Paese e si basa su una struttura proprietaria solida e fortemente integrata nel sistema nazionale delle infrastrutture di trasporto. Il capitale sociale, interamente versato, è detenuto in larga parte da 2i Aeroporti S.p.A., uno dei principali network aeroportuali italiani, che rappresenta l'azionista di maggioranza con una quota superiore all'ottanta per cento. La Città Metropolitana di Napoli partecipa alla compagine con una quota rilevante, confermando il legame territoriale e il ruolo dell'aeroporto quale infrastruttura fondamentale per la mobilità regionale. Il Consorzio Aeroporto Salerno-Pontecagnano completa la struttura azionaria, contribuendo a rafforzare la prospettiva di sviluppo integrato del Sistema Aeroportuale Campano.

2i Aeroporti S.p.A. è a sua volta controllata da due soggetti di rilievo internazionale nel settore delle infrastrutture. La maggioranza è detenuta da F2i – Fondi Italiani per le Infrastrutture, il più grande fondo chiuso del Paese e uno dei più importanti a livello europeo, con un portafoglio significativo di investimenti strategici in diversi comparti dell'economia. La restante quota è di Asterion Industrial Partners, fondo europeo specializzato nelle infrastrutture che apporta competenze industriali avanzate e una visione di lungo termine orientata alla crescita sostenibile degli asset gestiti. Attraverso queste partecipazioni, GE.S.A.C. è parte di un network aeroportuale ampio e articolato che comprende alcuni dei principali scali italiani, beneficiando di sinergie industriali, operative e strategiche che rafforzano ulteriormente la capacità di generare valore per il territorio e per gli stakeholder.

Questa combinazione di modello di business, struttura proprietaria e regime concessorio consente a GE.S.A.C. di adottare una visione di lungo periodo, orientata alla crescita sostenibile del Sistema Aeroportuale Campano e alla creazione di valore condiviso. La diversificazione delle attività, la solidità della governance societaria e la presenza di investitori istituzionali qualificati rappresentano elementi centrali di un assetto che permette alla Società di affrontare le sfide del settore, di sostenere gli investimenti necessari alla modernizzazione delle infrastrutture e di contribuire, in modo concreto, allo sviluppo economico e sociale della Campania.

Al fine di condurre un esercizio completo ed accurato di Doppia Rilevanza, come descritto nel capitolo successivo, il primo passo è stato la comprensione della catena del valore della Società e degli stakeholder di riferimento per la stessa. Ciò in quanto impatti, rischi ed opportunità (di seguito, IRO) materiali possono afferire a operazioni proprie della Società, ma anche ad attività svolte a monte o a valle del processo di erogazione dei servizi in cui GE.S.A.C. è coinvolta. La catena del valore può essere suddivisa in tre fasi principali:

1. **Upstream Value Chain:** Sviluppo infrastrutturale e manutenzione: questa fase include tutte le attività volte alla corretta manutenzione delle strutture aeroportuali e all'ampliamento delle stesse, quali l'approvvigionamento di strumentazione, materiali e servizi;
2. **Own Operation:** Coordinamento e gestione delle aree e delle operazioni aeroportuali: in tale fase rientrano le attività sotto il diretto presidio di GE.S.A.C., ovvero quelle volte a garantire un funzionamento efficiente e sicuro dell'aeroporto, come la safety e la security;
3. **Upstream Value Chain:** offerta alla clientela del servizio: tale fase riguarda l'offerta di un servizio di qualità ai consumatori e agli utenti finali, che si recano in aeroporto proprio per usufruire dell'attività di trasporto.

La generazione del valore da parte di GE.S.A.C. non può pertanto prescindere dal corretto svolgimento delle attività proprie della Società (c.d. Own Operations) e da quelle a monte e a valle (c.d. Upstream e Downstream Value Chain). In tal senso risulta essenziale un dialogo continuo e strutturato con gli stakeholder, per garantire una gestione delle risorse che sia sostenibile e responsabile.

Gli stakeholder rappresentano una rete eterogenea di soggetti – persone, enti e organizzazioni – che interagiscono con la Società in modi differenti e influenzano direttamente o indirettamente l'impatto delle sue attività. Di seguito sono riportati i principali stakeholder identificati per GE.S.A.C., distinguendo tra quelli interni all'organizzazione (c.d. stakeholder interni) e quelli collocati all'esterno della stessa, ovvero nella catena del valore a monte e a valle o che appartengono alle comunità di riferimento (c.d. stakeholder esterni):

Stakeholder Interni:

- **Azionisti:** Coloro che investono nel capitale dell'azienda e sono interessati alla sua performance economica;
- **Dipendenti:** Le persone che lavorano per GE.S.A.C. e contribuiscono al suo funzionamento quotidiano;
- **Management e Direzione:** I dirigenti e i responsabili che guidano l'azienda e prendono decisioni strategiche.

Stakeholder Esterni:

- **Compagnie Aeree:** Le aziende che operano voli commerciali e che dipendono dai servizi aeroportuali;
- **Comunità Limitrofe e Organizzazioni:** Comprendono i comuni limitrofi rispetto alle strutture operative e si traducono in tipologie quali organizzazioni no-profit, scuole, università ed enti di ricerca, che sono influenzati dalle attività dell'aeroporto;
- **Enti Regolatori e di Vigilanza:** Organismi come ENAC, MIT, MATTM, MiBACT, EASA, Unione Europea, Regione Campania, Comune di Napoli, Città Metropolitana, Asso clearance, IATA e ICAO, che supervisionano e regolano le operazioni aeroportuali;

- **Fornitori e Partner Istituzionali:** Le aziende e i professionisti che forniscono beni e servizi necessari per le operazioni aeroportuali;
- **Istituti Finanziari:** Le banche e le istituzioni finanziarie che forniscono supporto economico e finanziario all'azienda;
- **Media e Opinione Pubblica:** I mezzi di comunicazione e l'opinione pubblica, che possono influenzare la reputazione e l'immagine di GE.S.A.C.;
- **Operatori Aeroportuali:** Enti di stato, compagnie aeree, handlers, ENAV, Vigili del Fuoco, Servizio Sanitario e concessionari, che collaborano per garantire un funzionamento efficiente e sicuro dell'aeroporto;
- **Passeggeri:** Gli utenti finali dei servizi aeroportuali, la cui soddisfazione è cruciale per il successo di GE.S.A.C.;
- **Trasporto Pubblico:** Include la Metropolitana di Napoli, taxi, NCC e Società di trasporto pubblico e privato, che facilitano l'accesso all'aeroporto.

3.3 Analisi di doppia rilevanza e gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

3.3.1 Mappatura e identificazione Impatti, Rischi e Opportunità

In linea con le recenti evoluzioni normative relative alla rendicontazione delle informative di sostenibilità, l'analisi di materialità di GE.S.A.C. già condotta nei precedenti esercizi è stata rivista al fine di tenere in considerazione i due ambiti di Rilevanza d'Impatto e Rilevanza Finanziaria, come di seguito descritto:

- **Rilevanza d'impatto:** una tematica è considerata rilevante se comporta effetti significativi – positivi o negativi, attuali o potenziali – sulle persone o sull'ambiente, nel breve, medio o lungo periodo (prospettiva "inside-out");
- **Rilevanza finanziaria:** una questione è rilevante sotto il profilo finanziario se può influenzare in modo significativo i risultati economici dell'organizzazione, attuali o futuri (prospettiva "outside-in"), generando rischi o opportunità legati a eventi passati o futuri.

L'obiettivo dell'analisi è comprendere come GE.S.A.C. ha identificato e valutato impatti, rischi e opportunità, al fine di definire le tematiche di sostenibilità prioritarie, da includere nella rendicontazione di sostenibilità.

La corretta mappatura e individuazione di impatti, rischi ed opportunità, ha richiesto lo svolgimento delle seguenti attività:

1. **Analisi della catena del valore e identificazione degli stakeholder chiave;**
2. **Analisi di benchmark e della normativa interna ed esterna rilevante:** per cogliere a pieno le specificità della Società, ma anche le attese dei principali portatori di interesse, è richiesta una approfondita analisi delle priorità strategiche di GE.S.A.C., un accurato monitoraggio delle evoluzioni normative settoriali e nazionali rilevanti e una approfondita presa visione delle tematiche oggetto di rendicontazione da parte di aziende comparabili;
3. **Identificazione delle tematiche ESRS potenzialmente materiali:** le analisi descritte nei due step precedenti consentono una approfondita valutazione delle tematiche di sostenibilità potenzialmente rilevanti per la Società rispetto alla lista completa proposta nell'ambito degli standard ESRS di riferimento, come di seguito riportato:

Tema		Sottotema
ESRS E1	Cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici
		Mitigazione dei cambiamenti climatici
		Energia
ESRS E2	Inquinamento	Inquinamento dell'aria
		Inquinamento dell'acqua
		Inquinamento del suolo
		Inquinamento di organismi viventi e risorse alimentari
		Sostanze preoccupanti
		Sostanze estremamente preoccupanti
ESRS E3	Acque e risorse marine	Acque
		Risorse marine
ESRS E4	Biodiversità ed ecosistemi	Fattori di impatto diretto sulla perdita di biodiversità
		Impatti sullo stato delle specie
		Impatti sull'estensione e sulla condizione degli ecosistemi
		Impatti e dipendenze in termini di servizi ecosistemici
ESRS E5	Economia circolare	Afflussi di risorse, compreso l'uso delle risorse
		Deflussi di risorse connessi a prodotti e servizi
		Rifiuti
ESRS S1	Forza lavoro propria	Condizioni di lavoro
		Parità di trattamento e di opportunità per tutti
		Altri diritti connessi al lavoro
ESRS S2	Lavoratori nella catena del valore	Condizioni di lavoro
		Parità di trattamento e di opportunità per tutti
		Altri diritti connessi al lavoro
ESRS S3	Comunità interessate	Diritti economici, sociali e culturali delle comunità
		Diritti civili e politici delle comunità
		Diritti dei popoli indigeni
ESRS S4	Consumatori e utilizzatori finali	Impatti legati alle informazioni per i consumatori e/o per gli utilizzatori finali
		Sicurezza personale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali
		Inclusione sociale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali
ESRS G1	Condotta delle imprese	Cultura d'impresa
		Protezione degli informatori
		Benessere degli animali
		Impegno politico e attività di lobbying
		Gestione dei rapporti con i fornitori, comprese le prassi di pagamento
Corruzione attiva e passiva		

4. **Mappatura di impatti, rischi e opportunità:** una volta identificato il sub set di tematiche potenzialmente materiali, è stata condotta la mappatura degli impatti, rischi e opportunità.

3.3.2 Valutazione e prioritizzazione di Impatti, Rischi e Opportunità

Una volta mappati impatti, rischi e opportunità potenzialmente materiali, si è proceduto con la valutazione degli stessi.

Coerentemente con gli standard di riferimento, la valutazione degli impatti, positivi e negativi, effettivi e potenziali, è stata condotta sulla base delle dimensioni gravità e probabilità, mentre per la valutazione di rischi e opportunità sono state considerate magnitudo e probabilità di accadimento.

In particolare, con riferimento agli impatti, la valutazione della gravità è stata a sua volta determinata dalle seguenti tre dimensioni:

- Entità, che misura la gravità dell'impatto negativo o quanti benefici comporta l'impatto positivo per le persone o l'ambiente;
- Portata, che dà evidenza della diffusione degli impatti positivi o negativi (e.g. estensione del danno ambientale o del perimetro geografico; numero delle persone interessate negativamente);
- Natura irrimediabile, ovvero se e in che misura è possibile porre rimedio agli impatti negativi, riportando l'ambiente o le persone interessate allo stato originario.

Tali dimensioni sono state analizzate impiegando una scala a quattro livelli e poi sommate per ottenere la valutazione della gravità, mentre il punteggio finale di ciascun impatto è determinato dal prodotto tra gravità e probabilità di accadimento, quest'ultima valutata su una scala a cinque livelli. Si precisa che la natura irrimediabile dell'impatto non è presa in considerazione in caso di impatti positivi, mentre in caso di impatti effettivi, il punteggio di probabilità associato all'impatto è quello massimo (5).

Per quanto attiene invece ai rischi e alla opportunità, la valutazione finale degli stessi è stata determinata dalla moltiplicazione tra magnitudo, ovvero entità dell'eventuale effetto negativo del rischio o positivo dell'opportunità, e probabilità. In analogia agli impatti, la valutazione della prima dimensione, la magnitudo, è avvenuta mediante una scala di valutazione a quattro livelli, mentre la seconda mediante una scala di valutazione a cinque livelli, la medesima impiegata per gli impatti.

La valutazione della magnitudo dei rischi ha tenuto in considerazione elementi quali la perdita di valore degli asset a fronte del rischio, l'impatto dello stesso sulla disponibilità di risorse essenziali per l'erogazione dei servizi, l'entità dei danni reputazionali attesi e la misura in cui il rischio potrebbe implicare un mancato rispetto della normativa di riferimento, un danno alla salute e sicurezza o impattare significativamente sulla continuità operativa. Per le opportunità, sono stati considerati, invece, i potenziali benefici reputazionali dell'opportunità, la possibilità di estendere il panel di servizi offerti, il potenziale incremento di efficienza nell'utilizzo delle risorse e l'incrementale garanzia di continuità del servizio offerto.

3.3.3 Prioritizzazione di Impatti, Rischi e Opportunità

La prioritizzazione degli IRO è stata condotta suddividendo gli stessi in cluster. In particolare, è stata calcolata la media dei punteggi associati a ciascuno dei seguenti sottogruppi di IRO: impatti positivi, impatti negativi, rischi e opportunità. Sono considerati materiali, rispettivamente, impatti positivi, impatti negativi, rischi e opportunità che presentano un punteggio superiore al punteggio medio del cluster di riferimento.

3.3.4 Approvazione degli Impatti, Rischi e Opportunità e risultanze finali

A valle dell'analisi condotta, una volta stabiliti impatti, rischi ed opportunità prioritari, la lista definitiva degli IRO materiali è stata definita mediante approvazione da parte del Top Management della Società. Di seguito sono riportati le tabelle contenenti gli impatti, rischi e opportunità risultati

rilevanti per GE.S.A.C. a valle dell'analisi condotta e le tematiche di sostenibilità ESRS ad essi associate:

3.3.4.1 Esito rilevanza di impatto

Topic	Subtopic/Sub-subtopic	Impatto	Tipologia impatto	Fase Value-Chain
ESRS E1 – Cambiamento climatico	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Azzeramento emissioni scope 1 e 2 dell'aeroporto di Napoli Capodichino	Positivo	Own Operation
		Contributo al cambiamento climatico dell'Aeroporto di Salerno (scope 1,2)	Negativo	Own Operation
		Contributo al cambiamento climatico della catena del valore a monte e a valle di GE.S.A.C.	Positivo	Upstream Downstream
ESRS E1 – Cambiamento climatico	Energia	Contenimento dei consumi energetici	Positivo	Own Operation Downstream
ESRS E2 – Inquinamento	Inquinamento dell'aria	Emissioni atmosferiche generate dal traffico stradale per raggiungere gli aeroporti di Napoli Capodichino e Salerno – Costa d'Amalfi e del Cilento	Negativo	Upstream Downstream
ESRS S1 – Forza Lavoro propria	Condizioni di Lavoro/Dialogo sociale	Dialogo ed incentivazione alla comunicazione	Positivo	Own Operation
ESRS S1 – Forza Lavoro propria	Condizioni di Lavoro/Libertà di associazione, esistenza di comitati aziendali e diritti di informazione, consultazione e partecipazione dei lavoratori	Incentivazione della presenza sindacale	Positivo	Own Operation
ESRS S1 – Forza Lavoro propria	Condizioni di Lavoro/Salute e sicurezza	Potenziali impatti negativi su salute e sicurezza della forza lavoro propria	Negativo	Own Operation
ESRS S2 – Lavoratori nella catena del valore	Condizioni di Lavoro/Salute e sicurezza	Potenziali impatti negativi su salute e sicurezza della forza lavoro nella catena del valore	Negativo	Upstream
ESRS S3 – Comunità interessate	Diritti economici, sociali e culturali delle comunità/impatti legati al territorio	Sviluppo del commercio internazionale e crescita economica locale	Positivo	Upstream Own Operations Downstream
ESRS S3 – Comunità interessate		Contributo all'inquinamento acustico	Negativo	Downstream
ESRS S4 – Consumatori e utilizzatori finali	Impatti legati alle informazioni per i consumatori e/o per gli utilizzatori finali/Accesso a prodotti e servizi	Accesso facilitato per persone con mobilità ridotta	Positivo	Downstream
ESRS S4 – Consumatori e utilizzatori finali		Miglioramento della customer experience	Positivo	Downstream
ESRS G1 – Condotta dell'impresa	Gestione dei rapporti con i fornitori comprese le prassi di pagamento	Selezione responsabile e trasparente dei fornitori	Positivo	Upstream

3.3.4.2 Esito rilevanza finanziaria

Topic	Subtopic/Sub-subtopic	Rischio/Opportunità	Tipologia impatto	Fase Value-Chain
ESRS E1 – Cambiamento climatico	Adattamento ai cambiamenti climatici	Rischio legato ad eventi metereologici estremi.	Rischio	Own Operations
ESRS E1 – Cambiamento climatico	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Opportunità di adesione dell'aeroporto di Salerno al programma ACA per intraprendere un programma di riduzione delle emissioni di CO2.	Opportunità	Own Operations
ESRS E1 – Cambiamento climatico	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Rischio reputazionale derivante dal mancato rispetto di impegni per la decarbonizzazione da parte di stakeholders interessati.	Rischio	Upstream
ESRS E1 – Cambiamento climatico	Energia	Opportunità legata al contenimento di consumi energetici derivante dall'utilizzo di energia proveniente da fonti rinnovabili.	Opportunità	Own Operation Downstream
ESRS E5 – Utilizzo delle risorse ed economia circolare	Rifiuti	Opportunità legata alle iniziative di gestione dei rifiuti per la valorizzazione delle materie prime-secondarie.	Opportunità	Own Operation Downstream
ESRS S1 – Forza Lavoro propria	Condizioni di Lavoro/Orario di lavoro	Opportunità legata alla flessibilità oraria e cooperazione tra dipendenti.	Opportunità	Own Operations
ESRS S1 – Forza Lavoro propria	Parità di trattamento e di opportunità per tutti/Formazione e sviluppo delle competenze	Opportunità legata allo sviluppo professionale del personale attraverso percorsi formativi specifici.	Opportunità	Own Operations
ESRS S1 – Forza Lavoro propria	Condizioni di Lavoro/Salute e sicurezza	Rischio legato alla potenziale mancata tutela della salute e sicurezza della forza lavoro propria.	Rischio	Own Operations
ESRS S1 – Forza Lavoro propria	Condizioni di lavoro - Dialogo sociale	Opportunità di rafforzamento della fiducia tra azienda e lavoratori attraverso l'incentivazione al dialogo ed alla comunicazione.	Opportunità	Own Operations
ESRS S1 – Forza Lavoro propria	Parità di trattamento e di opportunità per tutti – Diversità	Opportunità legata all'inclusione attiva del personale nel contesto lavorativo.	Opportunità	Own Operations
ESRS S2 – Forza Lavoro nella catena del valore	Condizioni di Lavoro/Salute e sicurezza	Rischio legato alla potenziale mancata tutela della salute e sicurezza dei lavoratori lungo la value-chain.	Rischio	Upstream Downstream
ESRS S3 – Affected Communities	Diritti economici, sociali e culturali delle comunità - Impatti legati al territorio	Rischio legato all'inquinamento acustico nei confronti delle comunità situate nelle vicinanze dell'Aeroporto.	Rischio	Downstream
ESRS S3 – Affected Communities	Diritti economici, sociali e culturali delle comunità - Impatti legati al territorio	Opportunità di crescita occupazionale ed economica della regione generata dalle attività aeroportuali presso Napoli e Salerno.	Opportunità	Upstream Own Operations Downstream

ESRS S4 – Consumatori e utilizzatori finali	Impatti legati alle informazioni per i consumatori e/o per gli utilizzatori finali – Accesso a prodotti e servizi	Opportunità legata alle iniziative di digitalizzazione per migliorare l'accessibilità ai servizi aziendali.	Opportunità	Own Operation Downstream
ESRS S4 – Consumatori e utilizzatori finali	Impatti legati alle informazioni per i consumatori e/o per gli utilizzatori finali – Riservatezza	Rischio legato all' assenza di sistemi informatici e procedure pienamente efficaci per la tutela dei dati personali degli utilizzatori finali.	Rischio	Own Operation Downstream
ESRS S4 – Consumatori e utilizzatori finali	Sicurezza personale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali – Sicurezza della persona	Rischio legato all'assenza di misure o procedure adeguate alla prevenzione della Safety e della security dei passeggeri.	Rischio	Own Operation Downstream
ESRS G1 – Condotta delle imprese	Cultura d'impresa	Opportunità legata al rafforzamento di una cultura d'impresa.	Opportunità	Own Operation
ESRS G1 – Condotta delle imprese	Protezione degli informatori	Opportunità di rafforzamento della reputazione aziendale in considerazione dei presidi a protezione degli informatori.	Opportunità	Own Operation

4. INFORMAZIONI AMBIENTALI

4.1 ESRS E1 - Cambiamenti climatici

Con l'obiettivo di promuovere azioni concrete per la salvaguardia ambientale e la sostenibilità delle operazioni aziendali, GE.S.A.C. ha sviluppato un approccio strutturato alla gestione dei cambiamenti climatici, integrando la dimensione ambientale nei propri orientamenti strategici e nei processi operativi. Tale approccio è orientato alla progressiva riduzione delle emissioni climalteranti, all'ottimizzazione dei consumi energetici e all'incremento dell'utilizzo di energia da fonti rinnovabili.

La Società partecipa attivamente alle principali iniziative internazionali del settore aeroportuale, contribuendo allo sviluppo di strategie condivise per la decarbonizzazione del trasporto aereo. In particolare, GE.S.A.C. è membro del ENVSTRAT Committee di ACI (Airports Council International) e partecipa a tavoli di lavoro e task force internazionali finalizzati alla definizione di nuovi modelli di sostenibilità aeroportuale, anche in coerenza con gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile delle Nazioni Unite. Coerentemente con tale impegno, GE.S.A.C. ha aderito:

- alla dichiarazione ACI "Net Zero Carbon Emission 2050";
- alla "Dichiarazione di Tolosa" per la decarbonizzazione del trasporto aereo, impegnandosi a contribuire agli obiettivi europei di neutralità climatica.

Il percorso intrapreso ha portato al raggiungimento di risultati concreti e misurabili: nel 2024 l'Aeroporto Internazionale di Napoli ha ottenuto la certificazione Airport Carbon Accreditation – Level 5 "Net Zero", che attesta, riconfermato :

- l'azzeramento delle emissioni dirette (Scope 1 e Scope 2);
- l'adozione di un approccio strutturato alla gestione e riduzione delle emissioni indirette (Scope 3), attraverso il coinvolgimento dell'intero ecosistema aeroportuale.

Tale traguardo è stato conseguito in anticipo rispetto agli obiettivi di lungo periodo e rappresenta il risultato di un percorso avviato nel 2013 e fondato su misurazione, riduzione e compensazione delle emissioni, nonché su un significativo piano di investimenti in soluzioni tecnologiche e infrastrutturali a basso impatto ambientale.

4.1.1 Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità connessi ai cambiamenti climatici

GE.S.A.C. S.p.A. integra la gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità legati al cambiamento climatico nel proprio modello di sviluppo industriale, perseguendo una crescita sostenibile degli aeroporti di Napoli e Salerno fondata sul rispetto dell'ambiente, della normativa vigente e delle aspettative degli stakeholder.

L'approccio aziendale si basa su un sistema strutturato di governo delle tematiche ambientali ed energetiche, disciplinato dalla Politica per la Qualità, la Sicurezza, l'Ambiente e l'Energia, che definisce i principi guida per il miglioramento continuo delle performance e per la progressiva riduzione degli impatti ambientali delle attività aeroportuali.

Nel quadro della propria strategia climatica, GE.S.A.C. ha sviluppato un percorso di decarbonizzazione progressivo e misurabile, supportato dall'adesione a iniziative volontarie riconosciute a livello internazionale. In particolare, la partecipazione al programma Airport Carbon

Accreditation (ACA) consente di monitorare, ridurre e gestire le emissioni di CO₂, promuovendo un approccio strutturato alla mitigazione del cambiamento climatico e al conseguimento di obiettivi di lungo periodo.

La gestione dei rischi e delle opportunità climatiche è integrata nei processi aziendali e considera, in una prospettiva sistemica, sia gli impatti diretti legati alle attività sotto il controllo della Società sia quelli indiretti connessi al più ampio ecosistema aeroportuale. In tale ambito, GE.S.A.C. presidia in particolare:

- i rischi di natura regolatoria, connessi all'evoluzione della normativa ambientale ed energetica;
- i rischi operativi e fisici, legati ai cambiamenti climatici e alla continuità delle infrastrutture aeroportuali;
- le opportunità derivanti dall'innovazione tecnologica, dall'efficientamento energetico e dall'accesso a programmi di finanziamento e iniziative di settore.

L'approccio gestionale adottato dalla Società è inoltre orientato al coinvolgimento degli stakeholder aeroportuali, quali operatori, compagnie aeree, fornitori ed enti istituzionali, riconoscendo che la gestione efficace degli impatti climatici richiede una collaborazione estesa lungo l'intera catena del valore.

Il presidio di tali tematiche è garantito dall'adozione di un Sistema di Gestione Ambientale ed Energetico conforme agli standard internazionali (in particolare ISO 14001 e ISO 50001), che assicura la definizione di obiettivi, il monitoraggio delle prestazioni e l'attuazione di programmi di miglioramento continuo, nonché la conformità ai requisiti normativi applicabili.

In questo contesto, GE.S.A.C. conferma il proprio impegno a contribuire alla transizione energetica e alla mitigazione dei cambiamenti climatici, perseguendo un modello di sviluppo aeroportuale sostenibile e resiliente, capace di generare valore nel lungo periodo per il territorio e per i propri stakeholder.

4.1.2 Politiche e Azioni

In attuazione della strategia climatica e degli indirizzi definiti nell'ambito del proprio sistema di gestione, GE.S.A.C. ha sviluppato un insieme articolato e coerente di politiche e azioni operative finalizzate alla riduzione delle emissioni climalteranti, al miglioramento dell'efficienza energetica e alla progressiva transizione verso un modello aeroportuale a basse emissioni.

Tale approccio si fonda su un quadro strutturato di governance ambientale ed energetica che trova applicazione attraverso il Sistema di Gestione Integrato aziendale, basato su attività sistematiche di auditing energetico e ambientale, monitoraggio continuo delle prestazioni, definizione di obiettivi misurabili e implementazione di programmi di miglioramento. In questo contesto, la gestione delle tematiche energetiche ed emmissive rappresenta un elemento centrale della pianificazione industriale della Società.



Un ruolo rilevante è svolto dallo sviluppo della produzione di energia da fonti rinnovabili. Presso l'Aeroporto Internazionale di Napoli è attualmente in esercizio un impianto fotovoltaico con una capacità installata pari a circa 2,52 MW, che ha consentito una produzione nel 2025 superiore a 2,3 GWh (circa il 12% del fabbisogno energetico della Società), contribuendo in modo significativo alla riduzione del fabbisogno energetico da rete e delle

emissioni associate. Questo intervento si inserisce in un piano più ampio di sviluppo della generazione distribuita, che prevede la realizzazione di ulteriori impianti fotovoltaici, attualmente in fase di avanzamento, con l'obiettivo di incrementare progressivamente la quota di energia autoprodotta da fonti rinnovabili.

Parallelamente, GE.S.A.C. ha attuato un articolato programma di efficientamento energetico che ha interessato l'insieme delle infrastrutture aeroportuali. In particolare, la Società ha realizzato interventi diffusi di sostituzione dell'illuminazione tradizionale con sistemi a tecnologia LED, estesi ai terminal passeggeri, alle torri faro dei parcheggi e alle aree operative dell'airside, ottenendo significative riduzioni dei consumi elettrici. A tali interventi si affianca l'introduzione di sistemi di illuminazione intelligente negli edifici ad uso ufficio, orientati all'ottimizzazione dei consumi in funzione delle effettive condizioni di utilizzo e alla riduzione degli sprechi energetici. Sono stati inoltre realizzati interventi di miglioramento dell'efficienza termica degli edifici e installati sistemi di monitoraggio e controllo dei consumi, che consentono una gestione puntuale e dinamica delle prestazioni energetiche.

Il percorso di transizione energetica è ulteriormente rafforzato dalla realizzazione di un polo tecnologico basato su un sistema di trigenerazione, finalizzato alla produzione combinata di energia elettrica, termica e frigorifera. Tale infrastruttura consentirà di incrementare significativamente l'autoproduzione energetica dello scalo, riducendo la dipendenza dalla rete esterna e migliorando l'efficienza complessiva del sistema energetico aeroportuale, con benefici diretti in termini di riduzione delle emissioni climalteranti.

Un'ulteriore leva strategica è rappresentata dalla progressiva elettrificazione del parco mezzi aziendale e delle attrezzature operative. GE.S.A.C. ha avviato un percorso di conversione della flotta verso veicoli elettrici e ibridi, accompagnato dalla realizzazione di infrastrutture di ricarica dedicate all'interno del sedime aeroportuale. In particolare, è in corso lo sviluppo di una rete di ricarica destinata ai mezzi di handling e ai veicoli operativi, che prevede l'installazione complessiva di circa 90 colonnine entro il 2026, di cui 60 già realizzate nel corso del 2025. Tali interventi contribuiscono alla progressiva riduzione delle emissioni dirette, favorendo al contempo l'adozione di tecnologie a basso impatto ambientale da parte degli operatori aeroportuali.

In linea con l'approccio sistemico richiesto dai più avanzati standard internazionali, la Società ha esteso le proprie azioni anche al coinvolgimento dell'ecosistema aeroportuale. In particolare, nell'ambito delle procedure di affidamento dei servizi di handling, sono stati introdotti criteri premiali

connessi agli obiettivi ambientali, tra cui l'impegno alla progressiva sostituzione dei mezzi di rampa con veicoli a trazione elettrica entro il 2027. Tale approccio consente di incidere in modo strutturale anche sulle emissioni indirette, promuovendo la decarbonizzazione delle attività svolte da soggetti terzi operanti all'interno degli aeroporti.

A supporto della riduzione delle emissioni legate ai consumi energetici, GE.S.A.C. ha inoltre adottato politiche di approvvigionamento basate sull'utilizzo di energia elettrica proveniente da fonti rinnovabili, anche attraverso strumenti quali le Garanzie di Origine. In tale ambito, la Società utilizza esclusivamente energia elettrica proveniente da fonti rinnovabili, assicurando pertanto un approvvigionamento energetico integralmente basato su energia pulita e contribuendo in modo sostanziale alla neutralizzazione delle emissioni di Scope 2.

Nella fase di transizione, sono state inoltre promosse soluzioni intermedie a minore impatto, quali l'utilizzo di biocarburanti di tipo HVO per i mezzi ancora alimentati da motori endotermici.

Sul piano operativo, la Società interviene anche sull'ottimizzazione dei processi aeroportuali, attraverso il coordinamento con gli enti istituzionali e gli operatori del traffico aereo per migliorare l'efficienza delle operazioni di volo e dei servizi a terra. In tale contesto si inseriscono le iniziative finalizzate alla modernizzazione dello spazio aereo, alla riduzione dei tempi di manovra e all'incremento dell'efficienza operativa, con conseguenti benefici in termini di riduzione dei consumi e delle emissioni.

L'azione di GE.S.A.C. si estende altresì alla promozione di soluzioni innovative per la decarbonizzazione del settore, tra cui il supporto allo sviluppo e all'utilizzo dei carburanti sostenibili per l'aviazione (SAF), nonché alla diffusione di tecnologie avanzate per la mobilità aeroportuale.

Infine, il presidio degli impatti ambientali è garantito da sistemi di monitoraggio che consentono il controllo continuo delle principali variabili ambientali ed energetiche. In particolare, la Società dispone di sistemi di monitoraggio della qualità dell'aria in grado di rilevare in continuo i principali inquinanti atmosferici e parametri meteorologici, nonché di strumenti per il monitoraggio dei consumi energetici e delle emissioni, che supportano l'analisi delle performance e l'eventuale definizione di azioni correttive.

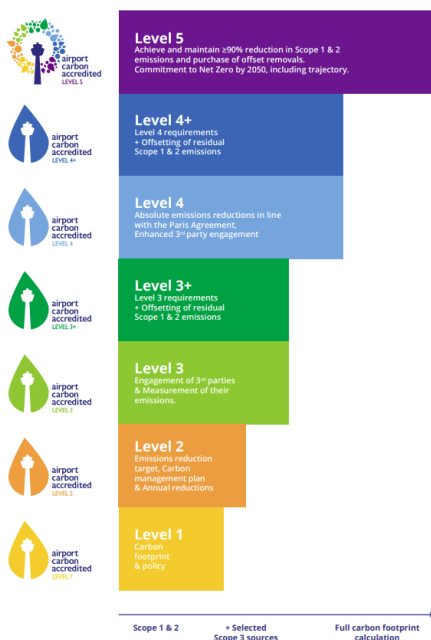
L'insieme coordinato delle politiche e delle azioni implementate consente a GE.S.A.C. di perseguire un percorso strutturato di decarbonizzazione, assicurando il mantenimento dei più elevati livelli di certificazione internazionale e contribuendo al raggiungimento degli obiettivi climatici di lungo periodo del settore aeroportuale.

Nel quadro delle iniziative di sistema, GE.S.A.C. partecipa alle attività di confronto e indirizzo promosse in ambito associativo internazionale, contribuendo alla diffusione di buone pratiche e all'evoluzione delle strategie ambientali del comparto. In tale prospettiva si colloca anche la partecipazione ai tavoli e alle iniziative tecniche orientate alla definizione di approcci comuni e alla condivisione di soluzioni applicabili al contesto aeroportuale. Un elemento centrale del percorso della Società è rappresentato dall'adesione al programma Airport Carbon Accreditation (ACA), lo schema internazionale di riferimento per la gestione, la riduzione e la neutralizzazione delle emissioni di carbonio in ambito aeroportuale, articolato su sette livelli progressivi e basato su requisiti di misurazione, verifica e miglioramento continuo a cui partecipano al programma circa 590 aeroporti².

² *Airport Carbon Accreditation – Annual Report 2024-2025*

Level 1 – Footprint measurement

Il Level 1 identifica la fase di avvio del percorso: l'aeroporto determina le principali fonti emmissive entro il proprio perimetro operativo, calcola l'impronta annuale di CO₂ e la formalizza in un report di carbon footprint. È, in sostanza, il livello in cui l'organizzazione dimostra la capacità di misurare in modo strutturato le emissioni e di disporre di una baseline verificabile su cui impostare le azioni successive.



Level 2 – Carbon management towards a reduced carbon footprint

Il Level 2 rappresenta il passaggio dalla sola misurazione alla gestione attiva delle emissioni. Oltre a calcolare l'impronta, l'aeroporto dimostra l'esistenza di procedure e controlli di carbon management e l'ottenimento di riduzioni quantificate rispetto alla baseline, evidenziando l'efficacia delle misure adottate e la capacità di integrare la gestione delle emissioni nei processi operativi.

Level 3 – Third party engagement in carbon footprint reduction

Il Level 3 amplia la prospettiva oltre il perimetro strettamente controllato dalla società di gestione e introduce un requisito di coinvolgimento delle terze parti. L'aeroporto, mantenendo i presidi di misurazione e riduzione, estende la rendicontazione includendo emissioni indirette rilevanti e dimostra di attivare

iniziative strutturate per indirizzare l'ecosistema aeroportuale (operatori, partner e soggetti presenti sul sedime) verso la riduzione delle emissioni sulle componenti influenzabili. Questo livello consolida l'idea che la decarbonizzazione richieda un approccio sistemico, non limitato alle sole operazioni proprie.

Level 3+ – Carbon neutrality for direct emissions by offsetting

Il Level 3+ aggiunge, ai requisiti del Level 3, il raggiungimento della neutralità carbonica per le emissioni sotto controllo diretto dell'aeroporto attraverso la compensazione delle emissioni residue. In questo livello l'aeroporto dimostra di aver ridotto quanto possibile le emissioni e, per la quota residuale, di utilizzare crediti/strumenti di compensazione conformi ai requisiti del programma, così da conseguire un bilancio neutro per il perimetro controllato.

Level 4 – Transformation

Il Level 4 segna il passaggio a una fase di trasformazione: l'aeroporto deve definire un impegno formale verso riduzioni assolute delle emissioni e allineare la propria ambizione agli obiettivi climatici globali (percorsi coerenti con 1,5°C/2°C). Il programma richiede lo sviluppo di un Carbon Management Plan con traiettoria, azioni e milestone, e l'adozione di uno Stakeholder Partnership Plan per dimostrare la capacità di orientare le terze parti dell'ecosistema aeroportuale verso riduzioni misurabili. Il focus è quindi sulla robustezza strategica del percorso e sulla governance del cambiamento, oltre che sui risultati quantitativi.

Level 4+ – Transition

Il Level 4+ si configura come un'evoluzione del Level 4: oltre a target assoluti, piani di gestione e partnership con l'ecosistema, richiede anche la compensazione delle emissioni residue secondo criteri di affidabilità e qualità previsti dal programma. È un livello "di transizione" che combina la traiettoria di trasformazione (riduzioni assolute e governance) con l'azione di neutralizzazione del residuo, in vista del percorso verso il Net Zero.

Level 5 – Net Zero

Il Level 5 rappresenta il livello più elevato del programma e certifica che l'aeroporto ha raggiunto e mantiene un bilancio Net Zero per le emissioni sotto controllo diretto (Scope 1 e Scope 2), attraverso riduzioni assolute molto significative (il programma richiede, tra l'altro, il mantenimento di riduzioni $\geq 90\%$ su Scope 1 e 2) e l'impiego di rimozioni di carbonio per le emissioni residue. Parallelamente, il Level 5 richiede un rafforzamento sostanziale dell'approccio verso lo Scope 3, ossia le emissioni indirette generate dall'ecosistema aeroportuale, imponendo requisiti avanzati di mappatura, influenza e reporting, supportati da piani di gestione e partnership strutturate con gli stakeholder. In sintesi, questo livello certifica la massima maturità nella gestione del carbonio, combinando risultati sul perimetro controllato e leadership di sistema sulle emissioni indirette.

Il Livello 5 costituisce il livello più elevato del programma e attesta il raggiungimento e il mantenimento di un bilancio "net zero" per le emissioni sotto controllo diretto (Scope 1 e Scope 2), oltre all'adozione di un percorso strutturato di coinvolgimento dell'ecosistema aeroportuale per la gestione delle emissioni indirette e il conseguimento degli obiettivi di lungo periodo. GE.S.A.C. ha inoltre aderito ai programmi volontari Airport Carbon Accreditation (ACA) e Zero Net Carbon, ottenendo nel 2024 il livello massimo di certificazione "Level 5 – Net Zero". Questo traguardo attesta il raggiungimento della neutralità climatica dello scalo aeroportuale di Napoli in termini di emissioni dirette di CO₂, grazie a un sistema strutturato di misurazione, riduzione e compensazione delle emissioni climalteranti associate alle attività operative. Nel 2025 la certificazione Airport Carbon Accreditation (ACA) – Level 5 "Net Zero" è stata rinnovata, confermando la continuità del sistema di gestione delle emissioni e il mantenimento dei requisiti previsti dal livello più elevato del programma. In occasione del rinnovo 2025, GE.S.A.C. risulta, a dicembre 2025, l'unica realtà aeroportuale in Italia accreditata al massimo livello. Alla medesima data, sulla base delle evidenze disponibili alla Società in merito al perimetro degli aeroporti accreditati al Level 5, tale accreditamento risulta detenuto da un numero ristretto di operatori, pari a circa 21 società di gestione aeroportuale in Europa e 30 a livello mondiale³. Dal 2019, GE.S.A.C. è parte integrante della Task Force internazionale istituita da ACI per la definizione di un nuovo modello di sostenibilità aeroportuale su scala mondiale, ispirato ai 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile delle Nazioni Unite. Questo lavoro ha portato alla nascita del programma SSA – Sustainability Strategy for Airports, un'iniziativa condivisa da alcuni dei principali aeroporti europei (tra cui Londra Heathrow, Monaco di Baviera, Bruxelles, Atene, Amsterdam Schiphol e Cipro) e basata su tre pilastri fondamentali: sostenibilità ambientale, economica e sociale. All'interno di questo quadro internazionale, GE.S.A.C. ha sviluppato un proprio programma strategico di sostenibilità, fondato su quattro assi principali:

1. Tutela dell'ambiente, con interventi mirati alla riduzione delle emissioni inquinanti, all'efficienza energetica e all'adozione di tecnologie pulite;

³ <https://www.airportcarbonaccreditation.org/accredited-airports/> - Accredited Airports across the world

2. Responsabilità economica, attraverso la promozione di modelli di crescita inclusiva e duratura;
3. Impegno sociale, che si traduce in iniziative a favore del benessere dei dipendenti, della comunità e dei passeggeri;
4. Governance sostenibile, orientata alla trasparenza, all’etica e alla gestione responsabile delle attività aziendali.

L’obiettivo principale di questo piano è la completa decarbonizzazione delle operazioni aeroportuali entro un orizzonte temporale ben definito, con l’implementazione di soluzioni innovative per l’abbattimento delle emissioni di gas serra. A supporto di questa visione, la società ha adottato una Policy ESG (Environmental, Social and Governance) che formalizza i principi e gli impegni in materia di sostenibilità e responsabilità d’impresa. Inoltre, il Piano di Sostenibilità 2023–2025 rappresenta il documento operativo attraverso cui la Società traduce gli impegni assunti in obiettivi concreti, misurabili e monitorabili, garantendo trasparenza, coerenza e continuità nel percorso verso un futuro più sostenibile. Con riferimento all’esercizio 2025, si evidenzia che gli obiettivi previsti dal Piano sono stati conseguiti integralmente, a conferma dell’efficacia del modello di pianificazione, attuazione e monitoraggio adottato e della capacità dell’organizzazione di trasformare gli indirizzi strategici in risultati tangibili.

4.1.3 Target e metriche

La misurazione della Carbon Footprint rappresenta un elemento centrale del percorso di GE.S.A.C. S.p.A. verso una gestione sempre più strutturata e consapevole dei propri impatti climatici. In tale contesto, la Società sta sviluppando la valutazione delle proprie emissioni climalteranti nell’ambito del programma Airport Carbon Accreditation, adottando un approccio metodologico coerente con il GHG Protocol.

La quantificazione delle emissioni si basa sull’analisi dei dati di attività e di consumo, ai quali vengono applicati i corrispondenti fattori di emissione, al fine di stimare le tonnellate di gas a effetto serra generate dalle attività aziendali.

In coerenza con gli standard di riferimento, le fonti emmissive sono classificate secondo i seguenti ambiti:

- **Scope 1 – Emissioni dirette:** comprendono le emissioni derivanti dalla combustione di combustibili fossili utilizzati, ad esempio, per il riscaldamento, per la produzione di energia termica e per l’alimentazione dei mezzi aziendali. Rientrano in tale categoria le fonti emmissive di proprietà o comunque sotto il diretto controllo operativo della società di gestione aeroportuale, in particolare:
 - **Gas:** Il consumo di gas è associato alla caldaia ausiliaria a servizio del Technology Hub;
 - **Flotta aziendale:** Le emissioni derivano dai consumi di carburante della flotta operativa;
 - **Olio:** I consumi di olio sono legati all’alimentazione delle pompe antincendio e delle motopompe dei generatori elettrici;
 - **Perdite di refrigerante:** I controlli di tenuta degli impianti di condizionamento e refrigerazione attestano l’assenza di perdite. A questa fonte non sono quindi attribuibili emissioni.

- **Scope 2 - Emissioni indirette da energia acquistata:** includono le emissioni associate alla produzione dell'energia elettrica acquistata e consumata da GE.S.A.C. S.p.A. per il funzionamento degli impianti, delle apparecchiature elettriche, dell'illuminazione e, ove applicabile, dei sistemi di climatizzazione. Pur essendo generate presso il produttore di energia, tali emissioni sono attribuibili indirettamente all'organizzazione in quanto connesse ai propri consumi energetici, in particolare:
 - Le emissioni Scope 2 includono le emissioni indirette derivanti dall'acquisto di energia elettrica;
 - **Approccio location-based:** L'approccio location-based prevede la stima delle emissioni sulla base di un fattore di emissione locale (fattore di emissione italiano fornito da ISPRA);
 - **Approccio market-based:** La Società acquista il 100% dell'energia da fonti rinnovabili. Le emissioni Scope 2 calcolate secondo l'approccio market-based sono pari a 0.

- **Scope 3 – Altre emissioni indirette:** comprendono le emissioni generate lungo la catena del valore da attività riconducibili all'organizzazione ma originate da fonti non possedute né direttamente controllate dalla stessa, quali, a titolo esemplificativo, i viaggi di lavoro e la mobilità dei dipendenti. Il perimetro di questo ambito viene definito sulla base della disponibilità dei dati, della rilevanza delle categorie emmissive e della concreta possibilità per l'organizzazione di esercitare un'influenza sui relativi impatti. Pertanto, nello Scope 3 sono incluse prioritariamente le componenti effettivamente quantificabili e gestibili sotto il profilo delle azioni di miglioramento, in particolare:
 - **Categoria 1 - Beni e materiali:** I beni e materiali considerati comprendono la carta acquistata, l'acqua potabile per l'aeroporto, l'abbigliamento (abiti da lavoro e uniformi) e gli articoli elettrici/IT;
 - **Categoria 1 – Servizi:** I servizi considerati comprendono le attività di costruzione in sito e la manutenzione, riparazione e revisione;
 - **Categoria 2 - Beni capitali:** I beni capitali comprendono le immobilizzazioni di proprietà del gestore aeroportuale e il loro carbonio incorporato;
 - **Categoria 3 - Combustibili ed energia:** Questa categoria considera le emissioni well-to-tank dei combustibili inclusi nello Scope 1 e nello Scope 2;
 - **Categoria 5 - Rifiuti e acque reflue** - Per la gestione sia dei rifiuti sia delle acque reflue, le emissioni sono considerate in termini di CO₂ equivalente (CO₂eq);
 - **Categoria 6 - Viaggi di lavoro del personale del gestore aeroportuale:** Le emissioni dei viaggi di lavoro del personale sono stimate sulla base delle note spese, considerando trasporto stradale, ferroviario e aereo;
 - **Categoria 7 - Spostamenti casa-lavoro e home office del personale del gestore aeroportuale:** Le emissioni di questa categoria tengono conto delle abitudini di mobilità del personale della Società, delle caratteristiche locali dei veicoli e della possibilità di lavoro da remoto;
 - **Categoria 11 - Emissioni complete del volo degli aeromobili (sola andata, incl. APU):** Le emissioni complete del volo sono stimate con l'approccio del mezzo tragitto (1/2 way), adottando come riferimento principale l'ICAO Carbon Emission Calculator. Per un numero limitato di voli viene utilizzato anche il calcolatore emissioni di MyClimate.
 - **Categoria 11 - MRO aeromobili:** Questa sottocategoria considera il numero stimato di run-up dei motori;

- **Categoria 11 - Carburante per veicoli, macchinari e GSE:** Le emissioni dei veicoli airside, dei macchinari e dei GSE sono stimate sulla base del quantitativo complessivo di carburante (gasolio) venduto per tali servizi;
- **Categoria 11 - Accessibilità landside:** Le emissioni dell'accessibilità landside considerano le opzioni locali di alimentazione dei veicoli, i dati di attività del trasporto terrestre (coinvolgendo il personale dei tenant aeroportuali, i visitatori, la ripartizione modale, i passeggeri, il cargo e il road feeder service).

Ai fini della definizione del perimetro di rendicontazione delle emissioni, GE.S.A.C. S.p.A., in qualità di gestore dell'infrastruttura aeroportuale, adotta il criterio del controllo operativo. In base a tale approccio, la Società contabilizza il 100% delle emissioni di gas a effetto serra derivanti dalle attività e dai beni sui quali esercita il controllo operativo diretto, distinguendoli da quelli rispetto ai quali può svolgere esclusivamente un ruolo di indirizzo o influenza.

Sulla base di tale impostazione metodologica, nelle sezioni successive e nella relativa tabella riepilogativa sono presentate le principali fonti emmissive considerate, i criteri adottati per la stima e una valutazione preliminare delle emissioni riferite all'esercizio 2025.

Emissioni GHG totali	UdM	Referenze EF	% Vs 2024	Consuntivo 2025 ⁴	2024	2023
Emissioni GHG – Scope 1	tCO2e	-	-30,08	110,4	157,9	149,5
Gas consumption	tCO2e	ACI-ACERT 7.2532	-71,19	8,7	30,2	0
Oil consumption	tCO2e	ISPRA - Italian greenhouse gas inventory - R283/2018	-66,67	10,9	32,7	67,2
Car fleet	tCO2e	EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2024	-4,42	90,8	95	82,3
Emissioni GHG – Scope 2 – Location based	tCO2e	ISPRA - R413/2025	-20,74	3.832,5	4.835,1	5.657,8
Emissioni GHG – Scope 2 – Market based ⁵	tCO2e	AIB - European Residual Mixes 2025	=	0	0	0
Emissioni GHG – Scope 3	tCO2e	-	+11,5	901.468,5	808.268,1	774.346,8
Scope 1 + Scope 2 Location based	tCO2e	-	-21,03	3.942,9	4.993	5.807
Scope 1 + Scope 2 Market based	tCO2e	-	-30,13	110,4	158	150
Scope 1 + Scope 2 (location based) + Scope 3	tCO2e	-	+11,33	905.411,4	813.261	780.154
Scope 1 + Scope 2 (Market based) + Scope 3	tCO2e	-	+11,52	901.578,9	808.426	774.497
Emissioni Scope 3⁶	UdM	-	% Vs 2024	2025	2024	2023
Cat.1 - Goods and Commodities	tCO2e	ACI-ACERT 7.2532	-12,7	78,1	89,5	118,5
Cat.1 - Services	tCO2e	ACI-ACERT 7.2532	-27,4	8,5	11,7	24,3

⁴ I dati definitivi relativi alle emissioni GHG di Scope 3 saranno disponibili entro ottobre 2026.

⁵ Il dato relativo alle emissioni GHG di Scope 2 Market based è pari a 0 perché la Società utilizza esclusivamente energia proveniente da fonti rinnovabili.

⁶ Le emissioni di Scope 3 fanno riferimento alla catena del valore di GE.S.A.C.

Cat.2 - Capital Goods	tCO2e	ACI-ACERT 7.2532	=	16,3	16,3	179,3
Cat.3 - Fuels and Energy	tCO2e	ACI-ACERT 7.2532	-35,2	23,6	36,4	29,2
Cat.5 - Waste and Waste Water	tCO2e	ACI-ACERT 7.2532	+8,1	212	196,2	234,6
Cat.6 - Airport Operator Staff Business Travel	tCO2e	ACI-ACERT 7.2532	-41,4	5,8	9,9	19,9
Cat.7 - Airport Operator Staff Commuting & Home Office	tCO2e	ACI-ACERT 7.2532	+12,5	1.046,1	929,9	879,3
Cat.11 - Aircraft full flight emissions (one way, incl. APU)	tCO2e	ICAO Carbon Emissions Calculator (ICEC) and https://www.myclimate.org/en/	+11,8	846.294	756.963	718.464
Cat.11 - Aircraft MRO	tCO2e	ACI-ACERT 7.2532	=	116	116	116
Cat.11 - Fuel for vehicles, machinery, GSE	tCO2e	ACI-ACERT 7.2532	-10,2	1.193,8	1.329,9	1283,1
Cat.11 - Landside Ground Access	tCO2e	ACI-ACERT 7.2532	+8	52.474,3	48.569,30	52.998,70
Totale	tCO2e	-	+11,5	901.468,5	808.268,1	774.346,8

Nel 2025 il profilo emissivo della Società continua a essere caratterizzato dalla forte incidenza delle emissioni indirette di Scope 3, che rappresentano la quota largamente prevalente delle emissioni complessive di gas a effetto serra. Le emissioni totali, calcolate secondo l'approccio location-based, si attestano a 905.411,4 tCO2e, in aumento dell'11,33% rispetto al 2024; secondo l'approccio market-based, il totale è pari a 901.578,9 tCO2e (+11,52%). L'incremento complessivo è riconducibile principalmente alla crescita dello Scope 3, pari a 901.468,5 tCO2e (+11,5%), mentre si registra una riduzione delle emissioni direttamente controllate dall'organizzazione: lo Scope 1 si riduce del 30,08% e lo Scope 2 location-based del 20,74%. Lo Scope 2 market-based si conferma pari a zero per effetto dell'approvvigionamento di energia elettrica da fonti rinnovabili. Nell'ambito dello Scope 3, la principale determinante della crescita è rappresentata dalla Cat. 11 – Aircraft full flight emissions, il cui incremento risulta coerente con l'aumento dei movimenti aeroportuali nel corso dell'esercizio. Le restanti categorie mostrano un andamento eterogeneo, con riduzioni in particolare nelle voci relative ad acquisti, fuel and energy, trasferte di lavoro e consumi dei mezzi GSE, e incrementi riferibili soprattutto a commuting e home office, accessibilità landside, nonché rifiuti e acque reflue.

Consumo energetico	UdM	% Vs 2024	2025	2024	2023
Consumo totale di energia da fonti fossile	%	=	0	0	0
Consumo totale di energia da fonti nucleari	%	=	0	0	0
Consumo di combustibili da fonti rinnovabili, tra cui biomassa, biocarburanti, biogas, idrogeno da fonti rinnovabili.	MWh	=	0	0	0

Consumo di energia elettrica, calore, vapore o raffrescamento da fonti rinnovabili acquistati o acquisiti	MWh	+3,31	23.137	22.395	22.545
Di cui autoprodotta tramite fotovoltaico	MWh	+30.233,33	2.730	9	0
Quota delle fonti rinnovabili nel consumo totale di energia	%	=	100%	100%	100%
Consumo totale di energia relativo alle proprie operazioni	MWh	+3,31	23.137	22.395	22.545
Produzione di energia non rinnovabile	MWh	=	0	0	0
Produzione di energia rinnovabile ⁷	MWh	+30.233,33 ⁸	2.730	9	0
Consumo di combustibile da carbone e prodotti da carbone	MWh	=	0	0	0
Consumo di combustibile da petrolio greggio e prodotti petroliferi	MWh	=	0	0	0
Diesel	l	24,9	29.424,03	23,565,76	30.557,25
Diesel	MWh	24,9	294,19	235,62	305,52
Benzina	l	-59,6	5.623,53	13.921,37	-
Benzina	MWh	-59,6	49,86	123,42	0
Altro petrolio greggio e prodotti petroliferi	MWh	=	0	0	0
Consumo di combustibile da gas naturale	MWh	+904,5	37.630	378	0
Consumo di combustibile da altre fonti fossili	MWh	=	0	0	0
Consumo di energia elettrica, calore, vapore o raffreddamento da fonti fossili acquistati o acquisiti	MWh	=	0	0	0

La tabella evidenzia come nel 2025 i consumi energetici relativi alle proprie operazioni sono coperti integralmente da fonti rinnovabili, con una quota pari al 100% (in continuità con il 2024 e il 2023). Il fabbisogno energetico è soddisfatto tramite energia elettrica/servizi energetici da fonti rinnovabili acquistati o acquisiti, che nel 2025 raggiungono 23.137 MWh, in aumento rispetto ai 22.395 MWh del 2024 (+3,31%) e in linea con il dato 2023 (22.545 MWh). Nel complesso, il consumo totale di

⁷ La quota di energia rinnovabile non autoprodotta viene acquistata dalla rete e coperta da certificati di Garanzia di Origine da fonti rinnovabili.

⁸ Il 2025 rappresenta l'esercizio in cui il primo lotto dell'impianto fotovoltaico è risultato pienamente operativo.

energia da fonti rinnovabili coincide con il consumo totale delle operazioni (23.137 MWh nel 2025), confermando un profilo energetico orientato alla decarbonizzazione e alla riduzione dell'esposizione ai rischi di transizione legati ai combustibili fossili.

La tabella mostra inoltre un incremento molto significativo nel 2025 relativamente alla produzione di energia rinnovabile, con 2.730 MWh rispetto ai 9 MWh del 2024. Tale dinamica è coerente con l'entrata a pieno regime dell'impianto fotovoltaico nel 2025, che ha determinato un aumento dell'energia rinnovabile autoprodotta e ha rafforzato il modello di approvvigionamento sostenibile.

L'incremento significativo dei consumi derivanti da gas naturale registrato nel 2025 rispetto al 2024 è direttamente riconducibile al diverso regime di funzionamento della caldaia a servizio del polo tecnologico. Nel 2024, infatti, l'impianto operava come caldaia di emergenza, utilizzata principalmente per la produzione di acqua calda sanitaria al terminal e attivata solo in corrispondenza dei picchi di richiesta, con conseguenti livelli di consumo contenuti e non continuativi. A partire dal 2025, la stessa caldaia è passata a un regime di esercizio continuo.

In continuità con il precedente periodo di rendicontazione, si precisa che nel 2025 GE.S.A.C. non ha utilizzato energia proveniente da fonti nucleari e/o fossili. L'energia impiegata dalla Società deriva esclusivamente da fonti di approvvigionamento sostenibile, tramite produzione autonoma da impianto fotovoltaico e/o approvvigionamento di energia elettrica certificata mediante Garanzia di Origine (GO).

Indice di Intensità di GHG	UdM	2025	2024	2023
Emissioni totali di GHG Location based	tCO2e	901.329	813.261	780.154
Emissioni totali di GHG Market based	tCO2e	897.497	808.426	774.497
Ricavi netti	€	99.397.507	107.574.156	104.077.505
Emissioni totali di GHG Location based rispetto ai ricavi netti	tCO2e/€	0,01	0,01	0,01
Emissioni totali di GHG Market based rispetto ai ricavi netti	tCO2e/€	0,01	0,01	0,01
Indice di intensità energetico	UdM	2025	2024	2023
Consumo totale di energia elettrica	MWh	23.137	22.395	22.545
Ricavi netti	€	99.397.507	107.574.156	104.077.505
Consumo totale di energia elettrica rispetto ai ricavi netti	MWh/€	0,00	0,00	0,00

4.2 ESRS E2 – Inquinamento

GE.S.A.C. S.p.A. adotta un approccio strutturato, integrato e conforme alle migliori pratiche internazionali per la gestione degli aspetti ambientali connessi all'inquinamento, riconoscendo la rilevanza delle proprie attività rispetto alle principali matrici ambientali, quali qualità dell'aria, rumore aeroportuale, risorse idriche e suolo. In tale contesto, la Società persegue l'obiettivo di minimizzare gli impatti generati dalle operazioni aeroportuali, garantendo la conformità alle prescrizioni normative e il monitoraggio continuo delle performance ambientali, in coerenza con il proprio Sistema di Gestione Integrato.

L'approccio adottato tiene conto della complessità del contesto in cui insistono gli aeroporti di Napoli e Salerno, caratterizzato da un'elevata urbanizzazione e dalla presenza di molteplici sorgenti di pressione ambientale, inclusi traffico aereo, traffico stradale e attività industriali. In tale scenario, GE.S.A.C. opera secondo una logica di prevenzione, controllo e miglioramento continuo, orientata a garantire la tutela dell'ambiente e della salute delle comunità locali.

4.2.1 Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità connessi all'inquinamento

GE.S.A.C. gestisce gli impatti ambientali attraverso un sistema strutturato che integra monitoraggio continuo, pianificazione delle misure di mitigazione e verifica dei risultati, in coerenza con quanto previsto dalla normativa nazionale e comunitaria. In particolare, per gli impatti acustici la Società opera nel quadro regolatorio applicabile alla gestione del rumore aeroportuale, assicurando un presidio sia in termini di monitoraggio sia di pianificazione e controllo delle misure di mitigazione.

Inquinanti dell'aria

Con riferimento agli inquinanti atmosferici GE.S.A.C. presidia gli impatti connessi all'inquinamento atmosferico attraverso un sistema di monitoraggio strutturato, finalizzato a determinare i livelli di qualità dell'aria nelle aree interne e circostanti il sedime aeroportuale e a valutare, per quanto possibile, l'influenza delle sorgenti correlate alle attività aeroportuali e ai flussi di traffico. L'attività di monitoraggio e analisi è sviluppata nel quadro del D.Lgs. 155/2010 (attuazione della Direttiva 2008/50/CE), che definisce i criteri per la valutazione della qualità dell'aria ambiente e per la determinazione degli indicatori normativi.



La rete di monitoraggio della qualità dell'aria presso l'Aeroporto di Napoli – Capodichino è costituita da una centralina mobile (P1209 – Trailer Aria 01), come mostrata nella figura di fianco, impiegata per acquisire in modo continuativo le concentrazioni degli inquinanti e per supportare la valutazione del contributo delle principali sorgenti presenti nell'intorno aeroportuale. Le stazioni della rete di monitoraggio sono di norma non presidiate e, in funzione delle esigenze di analisi, possono essere collocate in prossimità delle proiezioni a terra delle rotte di decollo e atterraggio, al fine di intercettare l'incidenza del traffico aeronautico, oppure in aree landside prospicienti l'aerostazione, per valutare la componente associata al traffico veicolare. Il posizionamento è definito anche in modo da garantire l'accessibilità per le attività di manutenzione e

verifica, con strumentazione installata in armadi esterni su piattaforme dedicate o su sistemi trainabili.

La strumentazione consente l'acquisizione in continuo con elevata frequenza di campionamento e la misurazione dei principali contaminanti monitorati nello scalo, in particolare monossido di carbonio (CO), biossido di zolfo (SO₂), ossidi di azoto (NOx), composti organici volatili di tipo BTEX (benzene, toluene, etilbenzene e xileni) e particolato atmosferico PM10; ove presenti specifiche configurazioni strumentali, la rete consente anche la gestione di ulteriori parametri gas-particolato coerenti con le finalità di valutazione dell'impatto emissivo. La gestione e l'analisi dei dati sono supportate da strumenti software dedicati; in particolare, il sistema SARA (Sistema Analisi Rumore Aeroportuale), originariamente progettato per il monitoraggio dell'inquinamento acustico, è stato esteso anche al supporto dei processi di gestione e analisi dei dati di qualità dell'aria.

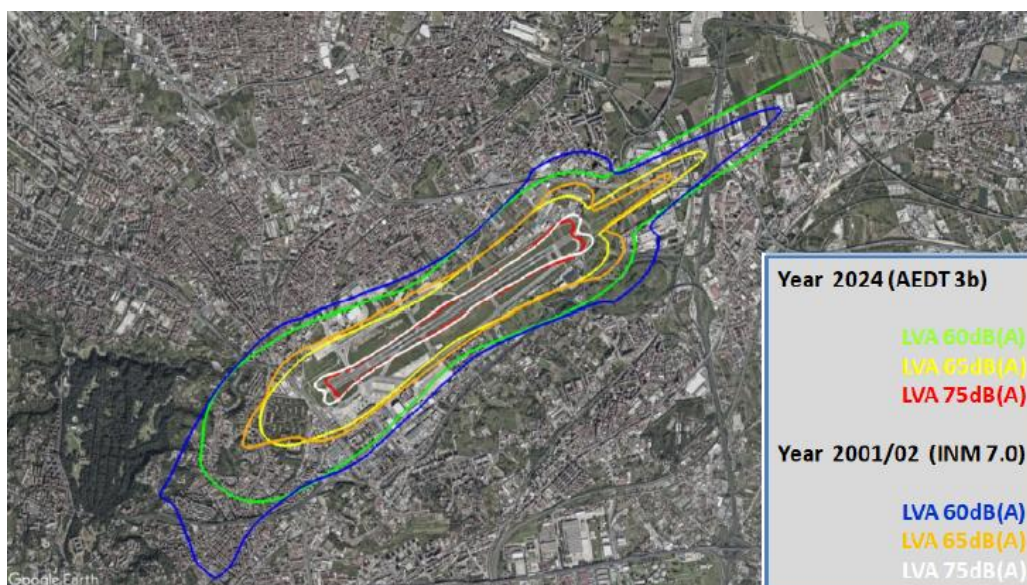
Le conclusioni dell'analisi condotta sul 2024 indicano che, per monossido di carbonio, biossido di zolfo e benzene, le concentrazioni risultano inferiori ai limiti di legge nel periodo esaminato. Per il biossido di azoto, la centralina ha registrato valori inferiori al limite giornaliero per tutto il periodo di disponibilità del dato, mentre la media annua risulta superiore al limite annuo (40 µg/m³), in coerenza con le concentrazioni rilevate dal monitoraggio urbano sul territorio di Napoli. Con riferimento al PM10, le concentrazioni risultano prevalentemente inferiori al valore limite, con superamenti del valore giornaliero concentrati principalmente nel periodo invernale e con una media annua, comunque, inferiore al limite; tali dinamiche risultano coerenti con condizioni meteorologiche tipiche dei mesi invernali (alta pressione e scarsa ventilazione) che favoriscono l'accumulo degli inquinanti negli strati bassi dell'atmosfera. Nel complesso, anche sulla base del confronto con i dati di rete regionale, quanto rilevato in aeroporto risulta in linea con le condizioni ambientali del territorio circostante.

Il rumore aeroportuale

Nel contesto dello scalo di Napoli, il rumore aeroportuale rappresenta uno dei principali fattori di pressione ambientale, in considerazione della localizzazione dell'infrastruttura in un'area fortemente urbanizzata e della presenza di una pluralità di sorgenti di rumore, incluse infrastrutture viarie e ferroviarie. La gestione di tale impatto si fonda su un sistema avanzato di analisi e modellazione, che affianca le attività di monitoraggio in continuo alla rendicontazione periodica e al confronto con i riferimenti storici e regolatori.

In coerenza con il D.Lgs. 194/2005, la valutazione dell'esposizione della popolazione al rumore viene supportata dalla mappatura acustica strategica basata su descrittori europei (Lden e Lnight) e su modelli previsionali (tra cui AEDT), che consentono di analizzare l'esposizione nelle diverse fasce orarie e di stimare la popolazione e i ricettori sensibili interessati. L'analisi dei dati evidenzia che una porzione significativa del territorio circostante risulta esposta a livelli Lden superiori a 55 dB(A) (circa 13,02 km²) e a livelli superiori a 65 dB(A) (circa 1,78 km²). In termini di popolazione, si stima che circa 83.000 persone siano esposte a Lden >55 dB(A), mentre circa 500 persone risultano esposte a Lden >65 dB(A). Le esposizioni notturne risultano più contenute, con circa 4.000 persone esposte a Lnight 50–54 dB(A) e circa 400 persone a Lnight 55–59 dB(A). Sono inoltre presenti ricettori sensibili esposti, prevalentemente nelle classi più basse, tra cui 19 scuole e 1 ospedale.

LVA 2024 Vs isofoniche LVA Scenario 2001/2002



Accanto a tali descrittori, la Società elabora anche le curve isofoniche secondo l'indice ministeriale LVA, utilizzato come riferimento per la zonizzazione acustica aeroportuale ai sensi del D.M. 31 ottobre 1997, al fine di disporre di un ulteriore strumento di lettura tecnico-operativa e di confronto con gli scenari storici di riferimento. Per l'anno 2024, lo studio LVA è stato sviluppato tramite il software AEDT (versione 3b), adottato come strumento di simulazione per la modellazione acustica e impiegato in coerenza con un percorso di validazione e taratura del modello, nonché con attività di confronto con le misure delle centraline di monitoraggio del rumore per lo stesso periodo di riferimento. Nella modellazione sono state considerate anche le componenti di rumore derivanti da elicotteri e aviazione generale, mentre sono stati esclusi i voli di Stato, militari e di soccorso, secondo quanto previsto dal D.M. 31/10/1997. È stata inoltre integrata l'orografia del territorio mediante l'impiego di un modello digitale di elevazione del terreno (DTM), al fine di rendere più accurata la rappresentazione dell'impronta acustica.

Il presidio degli impatti ambientali è ulteriormente rafforzato da un sistema strutturato di monitoraggio delle matrici ambientali. Con riferimento all'Aeroporto Internazionale di Napoli, il monitoraggio comprende il controllo del rumore, della qualità dell'aria e dei principali parametri meteorologici, consentendo un'analisi puntuale delle condizioni ambientali e dei fenomeni di dispersione degli inquinanti. I dati acquisiti sono utilizzati per il monitoraggio delle performance, la verifica dell'efficacia delle misure di mitigazione e l'aggiornamento degli strumenti di pianificazione.

GE.S.A.C. inoltre monitora la qualità dell'aria attraverso sistemi di rilevazione dei principali inquinanti e dei parametri meteorologici, mentre la gestione delle risorse idriche è assicurata mediante sistemi di drenaggio e trattamento delle acque meteoriche e reflue. Tali presidi consentono di ridurre i rischi ambientali, inclusi quelli derivanti da fenomeni di contaminazione accidentale.

Con riferimento all'Aeroporto di Salerno – Costa d'Amalfi e del Cilento, la gestione degli impatti ambientali è supportata dall'attuazione di uno specifico Piano di Monitoraggio Ambientale, approvato dall'Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale della Campania (ARPAC) nell'ambito del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale. Tale piano disciplina modalità e frequenze delle attività di monitoraggio delle principali componenti ambientali, con particolare riferimento a

rumore, qualità dell'aria e acque, garantendo un presidio strutturato delle prestazioni ambientali nelle fasi di sviluppo e di esercizio dello scalo.

Nel complesso, il sistema di gestione e monitoraggio adottato da GE.S.A.C. consente un controllo continuo e integrato degli impatti ambientali connessi all'inquinamento, contribuendo alla prevenzione dei rischi, al miglioramento delle performance e alla creazione di opportunità legate all'adozione di tecnologie e soluzioni operative a minore impatto ambientale.

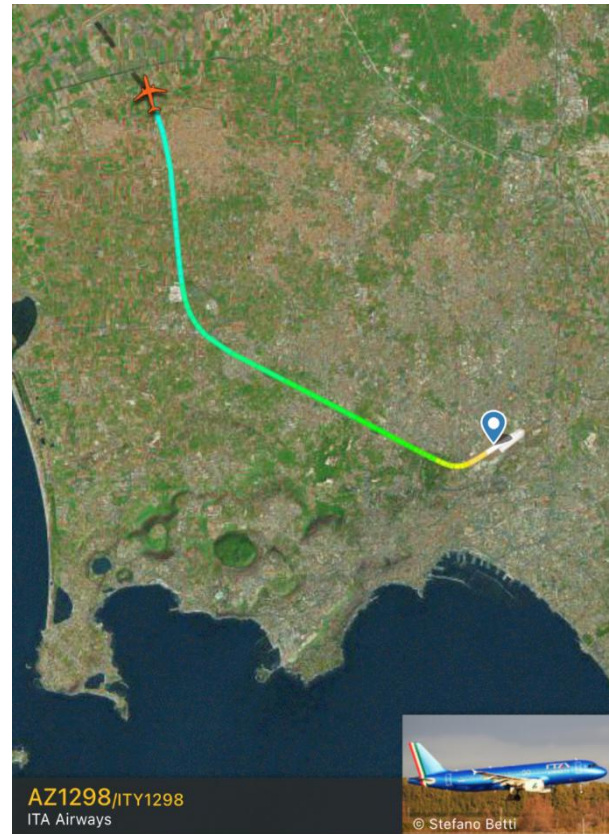
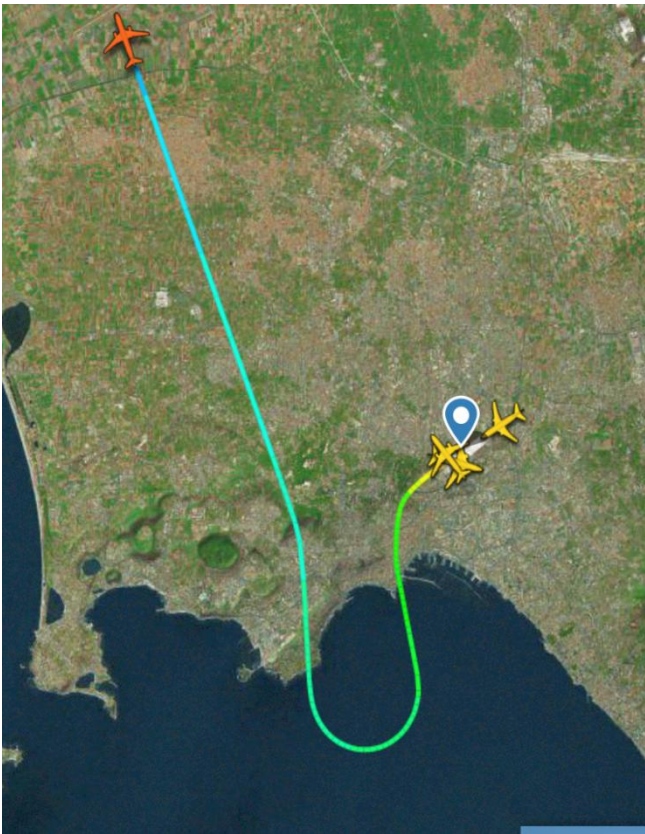
4.2.2 Politiche e Azioni

Le politiche e le azioni adottate da GE.S.A.C. in materia di prevenzione e riduzione dell'inquinamento si sviluppano attraverso un insieme coordinato di interventi che interessano sia le operazioni di volo sia le attività di terra, con l'obiettivo di contenere progressivamente gli impatti ambientali sulle aree circostanti gli scali aeroportuali.

Con riferimento alla componente acustica, la Società ha implementato nel tempo un modello integrato di gestione del rumore basato su misure operative, soluzioni tecnologiche e strumenti regolatori. In tale ambito, un elemento centrale è rappresentato dall'introduzione, nel febbraio 2023, di nuove procedure strumentali di decollo (RNAV) per pista 24, finalizzate alla riduzione dell'impatto acustico sulle aree limitrofe e al miglioramento dell'efficienza operativa. Tali procedure prevedono l'adozione di traiettorie di salita iniziale ottimizzate, orientate a limitare il sorvolo delle aree urbanizzate e a ridurre l'esposizione della popolazione al rumore, contribuendo al contempo alla riduzione delle emissioni atmosferiche.

L'attuazione di tali misure ha già prodotto risultati significativi, consentendo una riduzione di oltre 1.300 ore di sorvolo sul centro storico, una diminuzione di oltre il 50% della popolazione esposta al rumore e una riduzione complessiva superiore a 30.000 tonnellate di CO₂, evidenziando un contributo rilevante sia alla mitigazione dell'inquinamento acustico sia alla riduzione delle emissioni climalteranti.

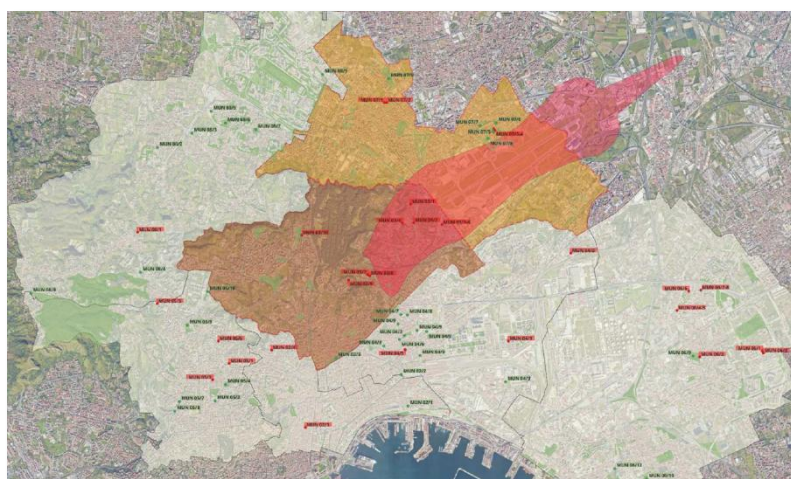
Di seguito si mostrano le procedure di decollo a confronto, a sinistra la vecchia procedura mentre a destra viene rappresentata la nuova.



Il sistema di gestione del rumore è ulteriormente rafforzato da un insieme di interventi operativi e infrastrutturali, tra cui la definizione di procedure antirumore per decollo e atterraggio, la regolazione dell'uso preferenziale della pista, le limitazioni operative nelle fasce orarie notturne e la progressiva riduzione delle deroghe ai voli in ritardo, nonché l'adozione di un sistema di monitoraggio continuo attraverso una rete di centraline fonometriche e strumenti di modellazione previsionale. Tali misure sono integrate da un sistema di controllo delle traiettorie e da un regime sanzionatorio nei confronti dei vettori che non rispettano le procedure operative definite.

Sul piano tecnologico, GE.S.A.C. ha realizzato interventi specifici sugli stand di sosta degli aeromobili, mediante l'installazione di impianti per l'erogazione di energia elettrica a 400 Hz e per il pre-condizionamento dell'aria, che consentono di ridurre l'utilizzo delle unità ausiliarie di bordo (APU), con conseguenti benefici in termini di riduzione del rumore e delle emissioni in atmosfera. A tali misure si affiancano ulteriori azioni operative, quali la regolamentazione delle prove motore, la limitazione dell'uso degli inversori di spinta e l'ottimizzazione delle operazioni di terra attraverso sistemi collaborativi come l'Airport Collaborative Decision Making (ACDM), volto a ridurre i tempi di rullaggio e le emissioni associate.

In questo contesto, un ulteriore strumento rilevante è rappresentato dall'Imposta Regionale sulle Emissioni Sonore degli Aeromobili (IRESA), che costituisce una leva economico-regolatoria finalizzata a incentivare comportamenti operativi più sostenibili e a supportare interventi di mitigazione sul territorio. L'iniziativa si inserisce in un percorso strutturato di risanamento acustico e compensazione ambientale volto a mitigare gli effetti dell'attività aeroportuale sul contesto urbano, con particolare riferimento al traffico aereo dell'aeroporto di Napoli Capodichino, localizzato in una delle aree più densamente urbanizzate della città. In tale contesto, l'impatto acustico interessa non solo i quartieri immediatamente limitrofi, in particolare le Municipalità III e VII, ma anche porzioni più ampie del territorio cittadino, in cui il contributo del rumore aeroportuale si somma ad altre sorgenti antropiche quali il traffico stradale e ferroviario. Le risorse derivanti dall'IRESA sono impiegate per interventi di disinquinamento acustico dei recettori sensibili, con priorità agli edifici scolastici comunali situati in Classe Acustica I secondo il Piano di Zonizzazione Acustica, attraverso la sostituzione degli infissi con serramenti ad alte prestazioni acustiche progettati per attenuare efficacemente le basse frequenze tipiche del rumore aeronautico. Parallelamente, tali risorse sono destinate alla realizzazione e riqualificazione di aree verdi urbane nelle zone esposte a livelli di rumore superiori a 55 dB(A), contribuendo al miglioramento della qualità della vita, all'assorbimento degli inquinanti atmosferici e alla mitigazione degli effetti microclimatici. Di seguito il grafico che riporta la zona degli interventi effettuati.



L'insieme di tali interventi si inserisce in una strategia più ampia di sostenibilità urbana e territoriale, attraverso la quale GE.S.A.C., in collaborazione con le istituzioni locali, persegue l'obiettivo di bilanciare le esigenze di sviluppo del traffico aereo con la tutela della salute pubblica e il miglioramento delle condizioni ambientali delle aree maggiormente esposte.

4.2.3 Target e metriche

Acqua⁹

Prelievo idrico per fonte	UdM	% Vs 2024	2025	2024	2023
Risorse idriche di terze parti (da acquedotto per uso civile e sanitario)	ML	+8,20	252,86	233,69	205,81
	m ³	+8,20	252.860	233.690	205.810
Scarichi idrico per fonte	ML	% Vs 2024	2025	2024	2023
Risorse idriche di terze parti (da acquedotto per uso civile e sanitario)	ML	+8,20	252,86	233,69	205,81
	m ³	+8,20	252.860	233.690	205.810

Nel triennio 2023–2025, i prelievi idrici complessivi per usi civili e sanitari evidenziano un trend incrementale significativo, passando da 205,81 Mega litri nel 2023 a 252,86 nel 2025 (+22,9%). L'aumento, seppur in progressiva attenuazione nel ritmo di crescita, segnala un rafforzamento del fabbisogno idrico operativo. Si rileva inoltre che il 100% dell'approvvigionamento idrico deriva da fonti esterne (acquedotto), senza ricorso a fonti autonome o sistemi di riutilizzo. Tale elemento configura una completa dipendenza da risorse idriche di terzi, con implicazioni rilevanti sia in termini di rischio operativo (continuità e costo della fornitura) sia rispetto alla resilienza climatica, soprattutto in contesti territoriali potenzialmente esposti a stress idrico.

Inquinanti dell'aria

Inquinanti atmosferici	UdM	2024
Monossido di carbonio (CO)	mg/m ³	< 10 (massima media giornaliera su 8 ore: nessun superamento nel periodo con dati disponibili)
Biossido di zolfo (SO ₂)	mg/m ³	< 125 (media giornaliera: nessun superamento nel periodo con dati disponibili)
Biossido di azoto (NO ₂)	mg/m ³	45,28 (media annua)
Benzene (BTEX – benzene)	mg/m ³	0,42 (media annua)
Particolato (PM10)	mg/m ³	23,03 (media annua) – 19 superamenti del limite giornaliero (50 µg/m ³)

Le analisi condotte nel 2025 rispetto ai dati relativi al 2024 hanno registrato una buona efficienza di campionamento per benzene (70,0%), SO₂ (72,5%) e CO (83,5%), e una ottima efficienza per PM10 (96,5%) e NO₂ (100%). I risultati mostrano concentrazioni inferiori ai limiti di legge per CO, SO₂ e benzene nel periodo analizzato con disponibilità di dati. Per il NO₂, le concentrazioni risultano

⁹ L'acqua prelevata sia dal pozzo sia dalla rete di adduzione è impiegata principalmente per usi operativi quali servizi igienici, irrigazione delle aree verdi e raffreddamento di specifici impianti. Attualmente non sono disponibili informazioni di dettaglio che consentano di ripartire i volumi idrici tra i diversi utilizzi né di stimarne con precisione l'incidenza per ciascuna destinazione; tuttavia, si può ragionevolmente assumere che l'intero volume prelevato sia destinato a tali finalità e successivamente restituito all'ambiente, mediante scarico al suolo e/o nella rete fognaria. Alla luce di ciò, il valore indicato nelle tabelle come "consumo" deve essere interpretato come "utilizzo" della risorsa idrica, ossia acqua prelevata e successivamente scaricata. In termini di bilancio idrico, pertanto, il consumo effettivo risulta pari a zero, in quanto non si registrano perdite o trattamenti della risorsa in relazione agli utilizzi sopra descritti.

inferiori al limite orario nel periodo considerato con dati disponibili; tuttavia, la media annua 2024 risulta pari a 45,28 µg/m³, quindi superiore al limite annuo (40 µg/m³). Tale evidenza è coerente con quanto rilevato dalla rete di monitoraggio ARPAC sul territorio urbano di Napoli, dove nel 2024 il superamento della media annua è stato osservato in più stazioni dell'agglomerato Napoli-Caserta, senza criticità legate al numero massimo di superamenti del limite orario. Per il PM10, le concentrazioni sono risultate prevalentemente inferiori al limite giornaliero (50 µg/m³), con 19 superamenti concentrati soprattutto nei mesi invernali; la media annua 2024 è pari a 23,03 µg/m³, quindi inferiore al limite annuo (40 µg/m³). L'andamento degli episodi di superamento del PM10 è attribuito principalmente a condizioni meteorologiche tipiche del periodo invernale (alta pressione e scarsa ventilazione), che favoriscono l'accumulo degli inquinanti negli strati bassi dell'atmosfera; pertanto, le concentrazioni osservate non sono riconducibili esclusivamente all'attività aeroportuale, ma riflettono le condizioni ambientali dell'area. Nel complesso, il confronto con i dati della rete ARPAC indica che quanto rilevato all'interno del sedime aeroportuale risulta in linea con le condizioni ambientali del territorio circostante.

Il rumore aeroportuale – Entity specific

Di seguito si riportano i principali indicatori quantitativi utilizzati dalla Società per monitorare l'impatto acustico, con riferimento al confronto tra lo scenario 2024 (modello AEDT 3b) e lo scenario storico 2001/2002 rielaborato su base omogenea.

Indicatore	UdM	% Vs 2001/2002	2024	2001/2002 (rielaborata)
Superficie isofonica LVA 60	km ²	-8%	5,79	6,32
Superficie isofonica LVA 65	km ²	-9%	2,39	2,63
Superficie isofonica LVA 75	km ²	-10%	0,46	0,51
Popolazione esposta LVA 60-65	N.	-46%	15.504	28.674
Popolazione esposta LVA 65-75	N.	-48%	1.486	2.856
Popolazione esposta LVA >75	N.	=	0	0
Totale popolazione esposta (LVA)	N.	-46%	16.990	31.530
Traffico vs scenario 2001/2002	Indice	57%	157	100

Il dataset di traffico per la modellazione LVA è stato costruito a partire dalle settimane a maggiore traffico, individuate secondo il D.M. 31 ottobre 1997 e il D.M. 03 dicembre 1997. Per il 2024 tali settimane risultano essere 12-18 maggio 2024, 4-10 luglio 2024 e 1-7 ottobre 2024.

I risultati del confronto tra lo scenario 2024 e lo scenario storico 2001/2002 evidenziano una riduzione delle superfici isofoniche ai livelli LVA considerati, nonostante una crescita dei volumi di traffico. In particolare, a fronte di un incremento del traffico pari a circa il 57% rispetto allo scenario originario 2001/2002, le estensioni delle isofoniche risultano ridotte di circa l'8% per LVA 60 dB(A), del 9% per LVA 65 dB(A) e del 10% per LVA 75 dB(A). In termini assoluti, la superficie LVA 60 passa da 6,32 km² a 5,79 km², la superficie LVA 65 da 2,63 km² a 2,39 km² e la superficie LVA 75 da 0,51 km² a 0,46 km².

L'analisi è stata inoltre integrata con una stima della popolazione esposta ai livelli LVA, utilizzando dati georeferenziati di abitazioni e popolazione residente (basi territoriali e variabili censuarie ISTAT, censimento 2011), con aggregazione a livello di particelle censuarie. Per ciascuna particella è stata valutata la porzione ricadente sotto le diverse isofoniche e, mediante densità abitativa, è stato stimato il numero di persone esposte. I risultati indicano una riduzione significativa della popolazione esposta rispetto allo scenario 2001/2002 rielaborato: nella fascia LVA 60–65 dB(A) la popolazione stimata passa da 28.674 a 15.504 persone (-46%), nella fascia LVA 65–75 dB(A) da 2.856 a 1.486 persone (-48%), mentre per LVA >75 dB(A) non risultano persone esposte in entrambi gli scenari. Complessivamente, la popolazione esposta stimata si riduce da 31.530 a 16.990 persone, con una diminuzione complessiva pari a circa il 46%.

Tale dinamica risulta coerente con l'evoluzione spaziale dell'impronta acustica: la curva mostra una maggiore estensione verso nord-est, in aree mediamente meno densamente popolate, e una contrazione della proiezione della rotta di decollo per pista 06 che insiste su aree urbane ad elevata densità abitativa. La sovrapposizione cartografica tra curve isofoniche e particelle censuarie consente una lettura integrata tra pressione acustica e distribuzione dei recettori, supportando la pianificazione di eventuali ulteriori misure di mitigazione.

4.3 ESRS E5 - Uso delle risorse ed economia circolare

GE.S.A.C. S.p.A. integra i principi dell'efficienza nell'uso delle risorse e dell'economia circolare nel proprio modello di gestione, riconoscendo la rilevanza di tali tematiche per la sostenibilità delle attività aeroportuali e per la riduzione degli impatti ambientali complessivi. In tale ambito, la Società promuove un approccio orientato all'ottimizzazione dei flussi di materia ed energia, alla riduzione della produzione di rifiuti e alla valorizzazione delle risorse lungo l'intero ciclo operativo, in coerenza con gli indirizzi definiti nella Politica per la Qualità, la Sicurezza, l'Ambiente e l'Energia e con il Sistema di Gestione Ambientale ed Energetico adottato.

4.3.1 Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità connessi all'uso delle risorse e all'economia circolare

GE.S.A.C. gestisce gli impatti connessi all'utilizzo delle risorse naturali e alla produzione di rifiuti attraverso un sistema strutturato che integra attività di monitoraggio continuo, pianificazione degli interventi e verifica delle performance, nell'ambito del proprio Sistema di Gestione Ambientale ed Energetico conforme agli standard internazionali.

Le attività aeroportuali comportano un utilizzo significativo di risorse energetiche, idriche e materiali, nonché la generazione di rifiuti derivanti sia dalle attività direttamente gestite dalla Società sia da quelle svolte dagli operatori presenti all'interno del sedime aeroportuale. In tale contesto, GE.S.A.C. adotta un approccio sistemico che considera l'intero ciclo di vita delle risorse, dalla fase di approvvigionamento all'utilizzo fino alla gestione del fine vita, promuovendo la progressiva transizione verso modelli di economia circolare.

La gestione dei rischi connessi all'uso delle risorse riguarda in particolare la dipendenza da fonti esterne, la volatilità dei costi delle materie prime e dell'energia, nonché gli impatti ambientali derivanti da un utilizzo inefficiente delle risorse e da una gestione non ottimale dei rifiuti. In parallelo, la Società individua opportunità rilevanti nell'adozione di soluzioni tecnologiche innovative, nel miglioramento dell'efficienza operativa e nella valorizzazione delle frazioni recuperabili, con benefici sia ambientali sia economici.

Le attività di auditing energetico e ambientale, unitamente ai sistemi di monitoraggio dei consumi e dei flussi di rifiuti, consentono alla Società di valutare in modo continuo le proprie performance e di individuare interventi migliorativi, favorendo una progressiva riduzione dell'intensità d'uso delle risorse e la minimizzazione degli sprechi. Tale approccio è esteso anche alla catena del valore, attraverso il coinvolgimento degli operatori aeroportuali e dei fornitori, al fine di promuovere comportamenti coerenti con i principi dell'economia circolare lungo l'intero ecosistema.

Nel complesso, GE.S.A.C. presidia i temi dell'uso delle risorse e dell'economia circolare attraverso un modello integrato che consente di mitigare gli impatti ambientali, ridurre i rischi operativi e cogliere opportunità di innovazione e miglioramento continuo.

4.3.2 Politiche e Azioni

GE.S.A.C. attua una strategia articolata di gestione delle risorse e dei rifiuti, basata su interventi strutturali, azioni operative e iniziative di sensibilizzazione, finalizzate alla riduzione degli impatti e alla promozione della circolarità.

In tale ambito, la Società ha adottato nel tempo politiche strutturate di gestione dei rifiuti, orientate alla raccolta differenziata e al recupero delle frazioni valorizzabili. L'approccio adottato mira a

favorire il reinserimento dei materiali nei cicli produttivi come materie prime seconde, con particolare riferimento a vetro, plastica e carta. I risultati conseguiti nel corso del 2023 evidenziano un livello significativo di efficacia del sistema: il 78% dei rifiuti prodotti presso lo scalo di Napoli è stato avviato a recupero, confermando il progressivo rafforzamento del modello di economia circolare adottato. Tale livello è stato pienamente confermato anche nel 2024 e nel 2025, con una quota di recupero stabile al 78%, a testimonianza del consolidamento e della maturità del sistema di gestione dei rifiuti.

In coerenza con gli obiettivi di riduzione dei rifiuti e di ottimizzazione delle risorse, GE.S.A.C. ha implementato specifiche misure per la gestione della plastica. In particolare, sono state installate macchine eco-compattatrici presso i varchi di sicurezza, finalizzate alla raccolta selettiva delle bottiglie e al loro avvio a riciclo. Parallelamente, nella zona airside del terminal sono stati installati distributori di acqua potabile, che consentono ai passeggeri di riutilizzare le proprie borracce, contribuendo alla riduzione del consumo di plastica monouso.

La Società ha inoltre avviato un percorso di progressiva eliminazione della plastica monouso negli uffici, sostituendo tali materiali con alternative riutilizzabili o a minore impatto ambientale. Analogamente, in collaborazione con gli operatori del comparto food presenti nello scalo, sono stati definiti programmi di riduzione della plastica, con l'obiettivo di eliminare progressivamente l'utilizzo di prodotti monouso quali piatti, bicchieri, posate e cannucce.

Le politiche aziendali sono accompagnate da attività di sensibilizzazione rivolte sia al personale sia agli utenti aeroportuali. In tale ambito, GE.S.A.C. ha promosso campagne di educazione ambientale sul tema dei rifiuti e della raccolta differenziata, tra cui iniziative realizzate in collaborazione con associazioni ambientaliste, con l'obiettivo di favorire la diffusione di comportamenti responsabili e aumentando il livello di consapevolezza ambientale.

Parallelamente alla gestione diretta dei rifiuti, la Società interviene anche sui processi operativi e sulla catena del valore, contribuendo a ridurre i consumi di risorse e le emissioni indirette. In tale contesto si inseriscono le azioni adottate dagli operatori aeroportuali, in particolare nel comparto dell'handling, che hanno portato a una riduzione delle emissioni complessive associate alle attività a terra, passate da circa 345 tonnellate di CO₂ equivalente nel 2023 a 270 tonnellate nel 2024, con una riduzione dell'intensità emissiva per volo da 0,017 a 0,014 tCO₂/volo.

Ulteriori interventi riguardano l'adozione di soluzioni a minore impatto ambientale nelle fasi di transizione, come l'utilizzo di biocarburanti di tipo HVO per i mezzi con motore endotermico, nonché il progressivo ammodernamento del parco mezzi con veicoli elettrici. Tali azioni contribuiscono alla riduzione dei consumi di risorse fossili e al miglioramento complessivo dell'efficienza del sistema aeroportuale.

In ottica di economia circolare estesa alla catena del valore, GE.S.A.C. ha inoltre promosso la partecipazione degli operatori aeroportuali a iniziative di compensazione delle emissioni, tra cui il progetto "Carbon Offset- Pratiche Agricole Sostenibili", basato su soluzioni naturali quali agroforestazione, agricoltura rigenerativa e recupero di terreni abbandonati. Il progetto, riconosciuto secondo standard internazionali, consente la generazione di crediti di carbonio certificati e contribuisce alla riduzione dell'impatto ambientale complessivo.

Nel complesso, l'insieme delle politiche e delle azioni implementate consente a GE.S.A.C. di perseguire un modello di gestione orientato alla circolarità, in cui la riduzione dei consumi, il recupero dei materiali e il coinvolgimento degli stakeholder rappresentano elementi chiave per la creazione di valore sostenibile nel lungo periodo.

4.3.3 Target e metriche

Rifiuti

Rifiuti prodotti	UdM	% Vs 2024	2025	2024	2023
Totale rifiuti pericolosi	Ton.	-41,46	1,68	2,87	3,44
Inviati a recupero	Ton.	-55,79	1,26	2,85	3,44
Inviati a smaltimento	Ton.	+4.100 ¹⁰	0,42	0,01	0,0
Totale rifiuti non pericolosi	Ton.	+7,55	3.730,14	3.468,40	2.867,02
Inviati a recupero	Ton.	+8,73	1.479,917	1.361,05	1.350,90
Inviati a smaltimento	Ton.	+6,78	2.250,219	2.107,34	1.516,12
Totale rifiuti prodotti (pericolosi + non pericolosi)	Ton.	+7,51	3.731,81	3.471,26	2.870,47

La tabella sui rifiuti prodotti evidenzia nel 2025 un incremento dei volumi complessivi rispetto al 2024 (+7,51%). La dinamica è trainata dai rifiuti non pericolosi, che crescono del 7,55% rispetto al 2024, mentre i rifiuti pericolosi risultano in diminuzione del 41,46% rispetto al 2024. Sotto il profilo della gestione e destinazione, nel 2025 i rifiuti non pericolosi inviati a recupero aumentano del 8,73%, mentre quelli avviati a smaltimento crescono del 6,78% rispetto al 2024. Per i rifiuti pericolosi, pur in presenza di un calo del totale, si registra un incremento della quota avviata a smaltimento (0,42 t nel 2025 vs 0,01 t nel 2024): l'aumento percentuale molto elevato (+4.100%) è influenzato dalla base 2024 estremamente contenuta, mentre lo scostamento assoluto è pari a +0,41 tonnellate.

La Società, nell'ambito della definizione del proprio piano ESG triennale 2025–2027, ha fissato specifici obiettivi in materia di gestione dei rifiuti, tra cui il mantenimento di una quota pari al 78% dei rifiuti destinati annualmente a recupero. Tale obiettivo, pur previsto per il 2027, è stato ampiamente raggiunto già nel corso del 2025.

¹⁰ L'incremento della quota di rifiuti avviata a smaltimento rispetto al 2024 è riconducibile all'esecuzione di ulteriori interventi manutentivi e al potenziamento delle attività di gestione delle perdite e degli spandimenti.

5. INFORMAZIONI SOCIALI

5.1 ESRS S1 - Forza lavoro propria

GE.S.A.C. S.p.A. riconosce il ruolo centrale delle proprie persone nello sviluppo delle attività aziendali e nella creazione di valore sostenibile. La Società promuove condizioni di lavoro orientate alla sicurezza, al benessere e al rispetto della dignità individuale, garantendo un ambiente inclusivo fondato su principi di equità, pari opportunità e non discriminazione. In tale contesto, GE.S.A.C. favorisce lo sviluppo professionale attraverso percorsi di formazione continua e iniziative di crescita, valorizzando competenze ed esperienza come elementi essenziali per lo svolgimento delle attività in un contesto operativo in costante evoluzione. La gestione delle risorse umane è integrata nei processi aziendali e orientata a garantire il corretto funzionamento dell'organizzazione, supportando le attività operative e contribuendo alla qualità dei servizi erogati. La cultura aziendale è orientata alla collaborazione tra funzioni e al coordinamento operativo, a supporto dell'efficacia dei processi e del raggiungimento degli obiettivi aziendali.

5.1.1 Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità connessi alla forza lavoro propria

A valle dell'analisi di doppia materialità condotta da GE.S.A.C., sono stati identificati impatti e rischi connessi alla gestione della forza lavoro propria, che riguardano sia il personale dipendente, con contratto a tempo determinato e indeterminato, sia le altre tipologie di lavoratori operanti nell'organizzazione.

Nel corso del 2024 e del 2025, l'andamento crescente dei volumi di traffico passeggeri e l'evoluzione delle attività aeroportuali hanno determinato un significativo impatto sull'organizzazione del lavoro. In particolare, l'incremento dei collegamenti intercontinentali e il conseguente cambiamento del mix di aeromobili operanti sullo scalo, caratterizzato dalla presenza crescente di velivoli di maggiori dimensioni, ha richiesto un rafforzamento delle attività operative e dei presidi di sicurezza, incidendo direttamente sui fabbisogni di personale e sull'organizzazione delle risorse.

A fronte di tale evoluzione, la Società ha fatto ricorso a strumenti flessibili di gestione dell'organico, tra cui contratti a tempo determinato e personale stagionale, nonché interventi di stabilizzazione, in particolare in relazione alle attività di security e alle operazioni presso l'aeroporto di Salerno. Tale configurazione comporta un'esposizione a rischi organizzativi e operativi, in particolare in termini di integrazione delle risorse, continuità delle competenze e allineamento agli standard aziendali.

Gli impatti negativi individuati sono principalmente riconducibili alla salute e sicurezza sul lavoro e alla gestione operativa di un contesto complesso. Nonostante l'adozione di un sistema di gestione conforme allo standard ISO 45001 e l'integrazione nel più ampio sistema di gestione aziendale, permane un rischio residuo legato al verificarsi di infortuni o incidenti, in particolare nelle attività airside e nei contesti ad elevata intensità operativa.

Tale rischio è ulteriormente influenzato dall'evoluzione delle operazioni aeroportuali, che hanno richiesto l'adattamento delle infrastrutture e delle procedure operative, tra cui l'adeguamento delle piazzole per aeromobili di codice E, l'introduzione di nuove procedure per la gestione di tali voli e il rafforzamento delle attività di monitoring e guarding sugli aeromobili di maggiori dimensioni.

Ulteriori ambiti di rischio riguardano le relazioni industriali e la gestione del quadro contrattuale. In tale contesto, un elemento rilevante è rappresentato dal rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale

di Lavoro del Trasporto Aereo – Parte Specifica Gestori Aeroportuali per il periodo 2025–2027, che prevede l’adeguamento dei livelli retributivi mediante la corresponsione di importi una tantum e incrementi progressivi della retribuzione. A ciò si aggiunge la sottoscrizione dell’accordo aziendale di secondo livello nel novembre 2025, che ha introdotto elementi di incentivazione legati alla performance, tra cui indicatori di soddisfazione del cliente, efficienza energetica e riduzione degli infortuni.

Accanto ai rischi, GE.S.A.C. individua rilevanti impatti positivi connessi alla gestione della forza lavoro. In particolare, la Società promuove lo sviluppo delle competenze attraverso programmi strutturati di formazione, che nel 2025 hanno portato all’erogazione di un elevato numero di ore formative, comprensive di attività tecniche, manageriali e trasversali. Le iniziative hanno riguardato temi quali sostenibilità, compliance, sicurezza, normativa aeronautica, cybersecurity e protezione dei dati, nonché attività specifiche in ambito Diversity & Inclusion e competenze linguistiche per il personale operativo.

Ulteriori impatti positivi derivano dall’adozione del Sistema di Gestione Integrato per qualità, sicurezza, ambiente ed energia, che ha come obiettivo il raggiungimento di elevati standard operativi e la salvaguardia della sicurezza di passeggeri, lavoratori e utenti aeroportuali, attraverso il miglioramento continuo dei processi e la riduzione degli eventi incidentali.

In ambito salute e sicurezza, la Società ha implementato un approccio strutturato basato su prevenzione, monitoraggio e miglioramento continuo, anche attraverso gruppi di lavoro dedicati, attività ispettive e interventi correttivi, nonché esercitazioni operative e coordinamento con gli stakeholder aeroportuali.

Sono inoltre considerate tra gli impatti positivi le misure adottate a supporto del benessere dei lavoratori, tra cui flessibilità degli orari, coperture sanitarie integrative e strumenti di gestione del work-life balance.

Ulteriori elementi positivi derivano dalle politiche di inclusione e parità di genere, attraverso le quali la Società si impegna a garantire pari opportunità in tutte le fasi del rapporto di lavoro, dalla selezione alla retribuzione, fino allo sviluppo professionale, promuovendo un ambiente inclusivo, collaborativo e rispettoso, in cui tutte le persone possano accedere alle stesse opportunità di crescita.

Tra i principali rischi individuati si evidenzia, infine, la difficoltà nell’attrazione e fidelizzazione delle competenze, in un contesto caratterizzato da elevata specializzazione e forte competitività nel mercato del lavoro, nonché il mantenimento nel tempo di adeguati livelli di sicurezza operativa.

5.1.2 Processi di coinvolgimento della forza lavoro propria e dei rappresentanti dei lavoratori

GE.S.A.C. garantisce il coinvolgimento della forza lavoro attraverso un sistema strutturato di relazioni industriali e di dialogo continuo con le rappresentanze sindacali, che consente di presidiare le principali tematiche relative alle condizioni di lavoro, all’organizzazione delle attività e allo sviluppo delle risorse.

Il confronto sindacale rappresenta uno strumento fondamentale di gestione partecipata e si è concretizzato, nel corso del 2025, nella sottoscrizione del rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro e del contratto aziendale di secondo livello. Quest’ultimo ha introdotto nuovi meccanismi di incentivazione, tra cui il rafforzamento del premio di risultato collegato a obiettivi aziendali, e

misure specifiche a favore dei lavoratori, quali indennità di seniority per alcune categorie operative e l'incremento dei benefici economici.

Il coinvolgimento dei lavoratori si realizza anche attraverso la definizione di accordi specifici volti a migliorare il bilanciamento tra vita lavorativa e personale, tra cui misure di flessibilità organizzativa, redistribuzione dei carichi di lavoro, facilitazione nell'utilizzo delle ferie, turnistiche agevolate e riduzione dell'orario di lavoro per specifiche esigenze.

Ulteriori strumenti di coinvolgimento includono la partecipazione a programmi di formazione, alle iniziative in ambito inclusione e diversità e ai processi di miglioramento continuo, attraverso cui i lavoratori contribuiscono attivamente allo sviluppo organizzativo.

In ambito sicurezza, il coinvolgimento è garantito anche attraverso la partecipazione alle esercitazioni previste dal Piano di Emergenza Aeroportuale e alle attività di sensibilizzazione sulla safety awareness, nonché attraverso il coordinamento con tutti gli stakeholder aeroportuali.

5.1.3 Politiche e Azioni

Le politiche e le azioni adottate da GE.S.A.C. in materia di gestione della forza lavoro si inseriscono all'interno di un sistema strutturato e integrato, che combina strumenti normativi, sistemi di gestione certificati e iniziative organizzative finalizzate a garantire condizioni di lavoro sicure, eque e coerenti con gli obiettivi di sviluppo aziendale.

In ambito salute e sicurezza, la Società opera in coerenza con quanto previsto dalla Politica per la Qualità, Sicurezza, Ambiente ed Energia, che pone tra i propri obiettivi prioritari la salvaguardia della sicurezza e della salute di lavoratori, passeggeri e utenti aeroportuali, attraverso il miglioramento continuo dei processi, la riduzione degli eventi incidentali e il rispetto delle normative applicabili.

Tale approccio si traduce nell'adozione di un Sistema di Gestione integrato conforme agli standard ISO 9001, ISO 45001, ISO 14001 e ISO 50001 e nell'attuazione di azioni concrete di prevenzione, monitoraggio e controllo dei rischi operativi. In particolare, la Società ha rafforzato i presidi di safety in relazione all'evoluzione delle operazioni aeroportuali, caratterizzate dall'incremento dei collegamenti intercontinentali e dalla presenza crescente di aeromobili di maggiore dimensione. In tale contesto, alcune piazzole sono state adeguate per consentire l'utilizzo da parte di aeromobili di codice E, sono state aggiornate le procedure operative e sono state intensificate le attività di monitoraggio e guarding.

Le politiche di sicurezza sono attuate attraverso esercitazioni operative previste dal Piano di Emergenza Aeroportuale, il coordinamento con gli stakeholder aeroportuali e il monitoraggio continuo delle attività operative, in coerenza con il Manuale di Aeroporto e il Regolamento di Scalo. A tali attività si affiancano iniziative finalizzate a rafforzare la safety awareness dei soggetti operanti in airside, nonché aggiornamenti tecnici come la revisione, in collaborazione con ENAV, della lista ostacoli alla navigazione, a supporto della sicurezza delle operazioni di volo.

Un elemento centrale del sistema di politiche aziendali è rappresentato dalla Politica per la Parità di Genere, attraverso la quale GE.S.A.C. si impegna a promuovere un ambiente di lavoro inclusivo, equo e rispettoso, fondato sul principio della piena valorizzazione delle persone. La Società ha implementato un sistema di gestione conforme alla UNI/PdR 125:2022, con l'obiettivo di garantire pari opportunità in tutte le fasi del rapporto lavorativo, inclusi i processi di selezione, assunzione, accesso alla formazione, sviluppo professionale, retribuzione e avanzamento di carriera.

La Politica per la Parità di Genere si traduce in un insieme articolato di impegni e misure operative. In particolare, GE.S.A.C. promuove la diffusione di una cultura organizzativa basata sul rispetto, sull'equità e sulla valorizzazione delle diversità, assicurando che ogni persona sia trattata con dignità e senza alcuna discriminazione. La Società garantisce la parità di accesso alle opportunità di formazione e sviluppo, assicura l'equità retributiva a parità di ruolo e responsabilità e promuove l'accesso equo alle posizioni di responsabilità.

Particolare attenzione è dedicata alla prevenzione di comportamenti discriminatori o non conformi, attraverso politiche di tolleranza zero verso molestie e abusi, nonché attraverso l'adozione di strumenti organizzativi e di controllo finalizzati alla gestione tempestiva di eventuali criticità. La Società sostiene inoltre l'equilibrio tra vita lavorativa e personale, prevedendo misure di flessibilità, tutela della genitorialità e supporto al rientro al lavoro, garantendo il mantenimento dei diritti e delle condizioni economiche.

La gestione della Politica per la Parità di Genere è supportata da un sistema di governance dedicato, che include il Comitato Guida e il referente per la parità di genere, incaricati di definire gli obiettivi, monitorare i risultati e promuovere azioni di miglioramento continuo.

In coerenza con tali principi, GE.S.A.C. ha attivato specifici strumenti di segnalazione per garantire la tutela concreta dei lavoratori. In particolare, è disponibile un sistema di segnalazione accessibile anche in forma anonima, integrato con il sistema di whistleblowing aziendale, attraverso il quale è possibile segnalare episodi di discriminazione, molestie o comportamenti non conformi ai principi di equità e inclusione. Le segnalazioni sono gestite con riservatezza, garantendo la protezione del segnalante e l'attivazione di verifiche interne e di eventuali misure correttive, contribuendo a rafforzare l'efficacia delle politiche aziendali e la tutela delle persone.

Le politiche aziendali sono accompagnate da un insieme articolato di azioni organizzative, finalizzate a migliorare le condizioni di lavoro, l'efficacia dei processi e il benessere complessivo della forza lavoro. Nel corso del 2025, queste azioni si sono concretizzate anche attraverso il rafforzamento delle relazioni industriali, con la sottoscrizione del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro del Trasporto Aereo – Parte Specifica Gestori Aeroportuali, che ha previsto l'adeguamento dei livelli retributivi mediante importi una tantum e incrementi progressivi delle retribuzioni, nonché attraverso la sottoscrizione del contratto aziendale di secondo livello.

Quest'ultimo ha introdotto un sistema incentivante basato sul miglioramento delle performance aziendali, collegando il premio di risultato a indicatori quali la soddisfazione del cliente, la riduzione degli infortuni e l'efficienza energetica. Sono state inoltre introdotte misure specifiche a favore dei lavoratori, tra cui un'indennità di seniority per alcune categorie e l'incremento del valore del ticket restaurant.

Ulteriori azioni sono state sviluppate nell'ambito del welfare e dell'organizzazione del lavoro, attraverso strumenti quali la revisione dei carichi di lavoro, la facilitazione nell'utilizzo delle ferie, l'introduzione di turnazioni più flessibili, la riduzione dell'orario di lavoro in presenza di esigenze specifiche e la rotazione delle mansioni per favorire un utilizzo più sostenibile delle risorse nel tempo.

In ambito sviluppo delle competenze, la Società ha proseguito gli investimenti in formazione, attraverso programmi strutturati che hanno coperto sia ambiti tecnici sia trasversali. Le attività formative hanno riguardato, tra gli altri, i temi della Diversity & Inclusion, della sostenibilità, della

sicurezza, della normativa aeronautica e della cybersecurity, nonché lo sviluppo delle competenze linguistiche per il personale operativo.

Nel complesso, l'insieme delle politiche e delle azioni adottate consente a GE.S.A.C. di presidiare in modo strutturato la gestione della forza lavoro, assicurando condizioni di lavoro adeguate, promuovendo l'inclusione e lo sviluppo delle competenze e contribuendo al miglioramento continuo delle performance organizzative e operative.

5.1.4 Target e metriche

S1-6-50/52	Genere	UdM	Paese	% Vs 2024	2025	2024	2023
Dipendenti	Uomini	N.	Italia	+8,57	266	245	232
	Donne	N.	Italia	+17,65	220	187	174
	Altro	N.	Italia	=	0	0	0
	Non comunicato	N.	Italia	=	0	0	0
Totale dipendenti		N.	Italia	+12,50	486	432	406

Nel 2025 si osserva un aumento complessivo dell'organico rispetto al 2024 (+12,50%), accompagnato da una crescita più marcata della componente femminile (+17,65%) rispetto a quella maschile (+8,57%). Questo andamento suggerisce un riequilibrio graduale della composizione per genere, con un rafforzamento della rappresentanza femminile nel totale.

S1-9-66	UdM	Età	% Vs 2024	2025	2024	2023	
(b) - Personale	N.	< 30 anni	+200	6	2	3	
	N.	30 < tra < 50	+9,48	335	306	299	
	N.	> 50 anni	+16,94	145	124	104	
Numero totale di dipendenti		N.	Tutto	+12,50	486	432	406

La crescita del personale nel 2025 è diffusa su tutte le fasce d'età, con un incremento particolarmente elevato nella classe <30 anni (+200%), dato coerente con una base 2024 contenuta e indicativo di un rafforzamento degli ingressi/ricambio generazionale. La fascia 30–50 anni rimane la componente centrale della forza lavoro e cresce in modo più moderato (+9,48%), mentre la classe >50 anni aumenta in misura significativa (+16,94%), segnalando la compresenza di esigenze di continuità e seniority. Nel complesso, la dinamica descrive un'espansione dell'organico che combina inserimenti più giovani e consolidamento delle fasce più esperte.

S1-6-50(b) - Dipendenti per tipo di contratto	Genere	UdM	Paese	% Vs 2024	2025	2024	2023
Dipendenti a tempo indeterminato	Uomini	N.	Italia	+2,05	249	244	231
	Donne	N.	Italia	+2,67	192	187	174
	Altro	N.	Italia	=	0	0	0
	Non comunicato	N.	Italia	=	0	0	0
Dipendenti a tempo determinato	Uomini	N.	Italia	+1,600	17	1	1
	Donne	N.	Italia	-	28	0	0
	Altro	N.	Italia	=	0	0	0
	Non comunicato	N.	Italia	=	0	0	0
	Uomini	N.	Italia	=	0	0	0

Dipendenti a orario variabile	Donne	N.	Italia	=	0	0	0
	Altro	N.	Italia	=	0	0	0
	Non comunicato	N.	Italia	=	0	0	0
Numero totale di dipendenti		N.	Italia	+12,50	486	432	406
Dipendenti a tempo pieno	Uomini	N.	Italia	+2,68	230	224	204
	Donne	N.	Italia	+3,70	112	108	104
	Altro	N.	Italia	=	0	0	0
	Non comunicato	N.	Italia	=	0	0	0
Dipendenti a tempo parziale	Uomini	N.	Italia	+71,43	36	21	28
	Donne	N.	Italia	+36,71	108	79	70
	Altro	N.	Italia	=	0	0	0
	Non comunicato	N.	Italia	=	0	0	0
Numero totale di dipendenti		N.	Italia	+12,50	486	432	406

Categoria dipendenti	Genere	UdM	% Vs 2024	2025	2024	2023
Dirigenti	Uomini	N.	=	6	6	6
	Donne	N.	=	2	2	2
	Altro	N.	=	0	0	0
	Non comunicato	N.	=	0	0	0
	Totale	N.	=	8	8	8
Quadri	Uomini	N.	+17,39	27	23	18
	Donne	N.	+4,35	24	23	21
	Altro	N.	=	0	0	0
	Non comunicato	N.	=	0	0	0
	Totale	N.	+18,87	51	46	39
Impiegati	Uomini	N.	+7,88	219	203	182
	Donne	N.	+19,75	194	162	151
	Altro	N.	=	0	0	0
	Non comunicato	N.	=	0	0	0
	Totale	N.	+13,15	413	365	333
Operai	Uomini	N.	+7,69	14	13	26
	Donne	N.	=	0	0	0
	Altro	N.	=	0	0	0
	Non comunicato	N.	=	0	0	0
	Totale	N.	+7,69	14	13	26
Stagisti	Uomini	N.	=	0	0	3
	Donne	N.	-	2	0	1
	Altro	N.	=	0	0	0
	Non comunicato	N.	=	0	0	0
	Totale	N.	-	2	0	4
Totale dipendenti¹¹		N.	+12,50	488	432	410

¹¹ In questa rappresentazione, i dati relativi al personale presentano uno scostamento di 4 unità per il 2023 e di 2 unità per il 2025, in quanto nel conteggio riportato in tabella sono inclusi anche i tirocinanti, che non sono invece considerati nelle tabelle precedenti.

S1-7-55 Lavori non dipendenti	UdM	% Vs 2024	2025	2024	2023
Numero totale di lavoratori non dipendenti nella forza lavoro propria dell'impresa - lavoratori autonomi	N.	=	0	0	0
Numero totale di lavoratori non dipendenti nella forza lavoro propria dell'impresa- persone fornite da imprese che svolgono principalmente "attività di ricerca, selezione e fornitura di personale"	N.	=	1	1	1
Numero totale di lavoratori non dipendenti nella propria forza lavoro	N.	=	1	1	1

	Genere	UdM	% Vs 2024	2025	2024	2023
Lavoratori non dipendenti	Maschio	N.	=	1	1	1
	Femmina	N.	=	0	0	0
	Altro	N.	=	0	0	0
	Non segnalato	N.	=	0	0	0
	Totale	N.	=	1	1	1

S1-12-79	UdM	% Vs 2024	2025	2024	2023
Numero di persone con disabilità tra i dipendenti soggetti a restrizioni legali sulla raccolta dei dati	N.	=	16	16	15
Numero totale di dipendenti	N.	+12,50	486	432	406
Percentuale di persone con disabilità tra i dipendenti soggetti a restrizioni legali sulla raccolta dei dati	%	-	3%	4%	4%

Revisioni periodiche delle prestazioni e dello sviluppo della carriera	Categoria dipendenti	Genere	2025		2024		2023	
			N.	%	N.	%	N.	%
Dipendenti	Totale dipendenti	Uomini	29	11%	24	10%	22	9%
		Donne	25	11%	22	12%	19	11%
		Altro	0	-	0	-	0	-
		Non comunicato	0	-	0	-	0	-
		Totale	54	11%	46	11%	41	10%
	Dirigenti	Uomini	6	100%	6	100%	6	100%
		Donne	2	100%	2	100%	2	100%
		Altro	0	-	0	-	0	-
		Non comunicato	0	-	0	-	0	-
		Totale	8	100%	8	100%	8	100%
	Quadri	Uomini	23	85%	18	78%	16	89%
		Donne	23	96%	20	87%	17	81%
		Altro	0	-	0	-	0	-
		Non comunicato	0	-	0	-	0	-
		Totale	46	90%	38	83%	33	85%
	Impiegati	Uomini	0	0%	0	0%	0	0%
		Donne	0	0%	0	0%	0	0%
Altro		0	-	0	-	0	-	

		Non comunicato	0	-	0	-	0	-	
		Totale	0	0%	0	0%	0	0%	
	Operai	Uomini	0	-	0	-	0	-	
		Donne	0	-	0	-	0	-	
		Altro	0	-	0	-	0	-	
		Non comunicato	0	-	0	-	0	-	
		Totale	0	-	0	-	0	-	
	Stagisti	Uomini	0	-	0	-	0	0%	
		Donne	0	0%	0	-	0	0%	
		Altro	0	-	0	-	0	-	
		Non comunicato	0	-	0	-	0	-	
		Totale	0	0%	0	-	0	0%	
	Non dipendenti	Non dipendenti	Uomini	0	0%	0	0%	0	0%
			Donne	0	-	0	-	0	-
			Altro	0	-	0	-	0	-
Non comunicato			0	-	0	-	0	-	
Totale			0,00	0%	0,00	0%	0,00	0%	

S1-8-60 Contrattazione collettiva	UdM	% Vs 2024	2025	2024	2023
Dipendenti coperti da accordi di contrattazione collettiva	N.	+12,50	486	432	406
Totale di dipendenti	N.	+12,50	486	432	406
Totale dei suoi dipendenti coperti da accordi di contrattazione collettiva	%	=	100%	100%	100%
Dipendenti coperti da accordi di contrattazione collettiva che rientrano nel tasso di copertura per paese (nell'Area Economica Europea - EEA)	N.	+12,50	486	432	406
Dipendenti coperti da accordi di contrattazione collettiva che rientrano nel tasso di copertura per paese (nell'Area Economica Europea - EEA)	%	=	100%	100%	100%
Dipendenti propri coperti da accordi di contrattazione collettiva al di fuori dell'Area Economica Europea (EEA) per regione	N.	=	0	0	0
al di fuori dell'Area Economica Europea (EEA), dipendenti coperti da accordi di contrattazione collettiva per regione	%	=	0%	0%	0%

Tutti i lavoratori dipendenti della Società sono coperti da accordi di contrattazione collettiva.

Turnover	UdM	% Vs 2024	2025	2024	2023
Totale dipendenti	N.	+12,50	486	432	406
Totale di dipendenti che hanno lasciato l'impresa	N.	+12.700	256	9	12
Tasso di turnover in uscita dei dipendenti	%	-74,05	0,53	2,08	2,96
Totale di dipendenti assunti dall'impresa	N.	+785,7	310	35	13
Tasso di turnover in entrata dei dipendenti	%	-92,1	0,64	8,10	3,20

L'analisi dei dati evidenzia una significativa variazione degli indicatori di turnover tra il 2024 e il 2025, influenzata non solo da dinamiche gestionali ma anche da un cambiamento metodologico nel perimetro di rilevazione. In particolare, a partire dal 2025 il calcolo delle assunzioni e delle cessazioni

include anche i lavoratori stagionali, precedentemente esclusi nel 2023 e nel 2024. Questo aggiornamento metodologico ha determinato un incremento rilevante del numero totale di assunzioni e cessazioni registrate nel 2025, incidendo conseguentemente sugli indicatori di turnover. Il dato sulle assunzioni passa infatti da 35 unità nel 2024 a 310 nel 2025, mentre le cessazioni aumentano da 9 a 256 unità, riflettendo l'inclusione dei contratti a tempo determinato legati al fabbisogno operativo stagionale.

S1-9-66	UdM	Genere	% Vs 2024	2025	2024	2023
Dipendenti di livello dirigenziale	N.	Uomini	=	6	6	6
	N.	Donne	=	2	2	2
	N.	Altro	=	0	0	0
	N.	Non comunicato	=	0	0	0
	N.	Totale	=	8	8	8
(a) - Percentuale dipendenti di livello dirigenziale	%	Uomini	=	75%	75%	75%
	%	Donne	=	25%	25%	25%
	%	Altro	=	0%	0%	0%
	%	Non comunicato	=	0%	0%	0%

S1-15-93	Genere	2025		2024		2023	
		N.	%	N.	%	N.	%
Lavoratori dipendenti aventi diritto a fruire di un congedo per motivi familiari	Tutto	270	55,56	270	62,5	274	67%
Dipendenti aventi diritto che hanno usufruito di un congedo per motivi familiari per genere	Uomini	108	40,60	102	41,6	94	41%
	Donne	104	47,27	105	56,15	112	64%
	Altro	0	-	0	-	0	-
	Non comunicato	0	0%	0	0%	0	-
	Totale	212	43,62	207	47,92	206	50,74

Ore medie di formazione¹²					
Genere	UdM	vs 2024	2025	2024	2023
Uomo	N	-	-	38,29	25,47
Donna	N	-	-	33,83	41,27
Totale	%	-13,76	38,79	36,36	32,34

¹² Nel primo esercizio di rendicontazione, la Società ha riscontrato limitazioni nella completezza e nel livello di granularità dei dati relativi alla formazione del personale. In particolare, per l'esercizio 2025 risultano disponibili esclusivamente dati aggregati complessivi, mentre non è stato possibile garantire la rilevazione e la riconciliazione di informazioni disaggregate per numero di ore di formazione e ore medi, incluse le ripartizioni per genere. La Società ha avviato un percorso di rafforzamento dei presidi organizzativi e dei sistemi di reporting, finalizzato a migliorare qualità, completezza e tracciabilità dei dati. Tali interventi consentiranno, a partire dalle successive rendicontazioni, la disclosure di informazioni maggiormente dettagliate e coerenti con gli standard ESRS applicabili.

Formazione anticorruzione	Funzioni a rischio	Dirigenti	Organi amministrativi, di gestione e di vigilanza	Altri lavoratori propri
Estensione della formazione				
Totale	32	8	17	0
Totale destinatari della formazione	32	8	2	0
Modalità di erogazione e durata				
Formazione in aula	4 ore	4 ore	4 ore	0
Formazione tramite computer	0	0	0	0
Formazione volontaria tramite computer	0	0	0	0
Frequenza				
Frequenza formazione	Secondo necessità	Secondo necessità	Secondo necessità	0
Temati trattati				
Definizione di corruzione	X	X	X	0
Politica	X	X	X	0
Procedure in caso di sospetto/rilevamento	X	X	X	0

Gender pay gap	UdM	% Vs 2024	2025	2024	2023
Dirigenti					
Uomini - dipendenti	N.	=	6	6	6
Donne - dipendenti	N.	=	2	2	2
Uomini - retribuzione totale erogata (fisso, variabile e benefit)	€	-7	996.656	996.656	818.890
Donne - retribuzione totale erogata (fisso, variabile e benefit)	€	-9	381.320	381.320	320.000
Uomini - ore di lavoro totali per contratto	N.	=	12.480	12.480	12.480
Donne - ore di lavoro totali per contratto	N.	=	4.160	4.160	4.160
Uomini - retribuzione oraria	N.	-7	80	80	66
Donne - retribuzione oraria	N.	-9	92	92	77
Uomini - ore medie per dipendente	h.	=	2.080	2.080	2.080
Donne - ore medie per dipendente	h.	=	2.080	2.080	2.080
Dirigenti - Differenza retribuzione oraria (%)	%	-	-15%	-15%	-17%
Quadri					
Uomini - dipendenti	N.	17	27	27	18
Donne - dipendenti	N.	4	24	24	21
Uomini - retribuzione totale erogata (fisso, variabile e benefit)	€	26	2.012.606	2.012.606	1.368.240
Donne - retribuzione totale erogata (fisso, variabile e benefit)	€	11	1.692.972	1.692.972	1.284.097
Uomini - ore di lavoro totali per contratto	h.	17	56.052	56.052	37.368
Donne - ore di lavoro totali per contratto	h.	4	49.824	49.824	43.596
Uomini - retribuzione oraria	N.	7	36	36	37
Donne - retribuzione oraria	N.	6	34	34	29
Uomini - ore medie per dipendente	h.	=	2.076	2.076	2.076
Donne - ore medie per dipendente	h.	=	2.076	2.076	2.076
Quadri - Differenza retribuzione oraria (%)	%	18	5%	5%	20%
Impiegati					
Uomini - dipendenti	N.	=	203	203	182

Donne - dipendenti	N.	2	166	166	151
Uomini - retribuzione totale erogata (fisso, variabile e benefit)	€	15	8.736.127	8.736.127	6.661.105
Donne - retribuzione totale erogata (fisso, variabile e benefit)	€	15	6.587.652	6.587.652	5.225.638
Uomini - ore di lavoro totali per contratto	h.	=	430.430	430.430	377.832
Donne - ore di lavoro totali per contratto	h.	3	349.820	349.820	313.476
Uomini - retribuzione oraria	N.	15	20	20	18
Donne - retribuzione oraria	N.	12	19	19	17
Uomini - ore medie per dipendente	h.	=	2.120	2.120	2.076
Donne - ore medie per dipendente	h.	=	2.107	2.107	2.076
Impiegati- Differenza retribuzione oraria (%)	%	64	7%	7%	5%
Operai					
Uomini - dipendenti	N.	=	13	13	26
Donne - dipendenti	N.	-	0	0	0
Uomini - retribuzione totale erogata (fisso, variabile e benefit)	€	19	551.961	551.961	8501.52
Donne - retribuzione totale erogata (fisso, variabile e benefit)	€	-	-	-	-
Uomini - ore di lavoro totali per contratto	h.	=	27.484	27.484	53.976
Donne - ore di lavoro totali per contratto	h.	-	0	0	0
Uomini - retribuzione oraria	N.	19	20	20	16
Donne - retribuzione oraria	N.	-	0	0	0
Uomini - ore medie per dipendente	h.	=	2.114	2.114	2.076
Donne - ore medie per dipendente	h.	-	-	-	-
Operai - Differenza retribuzione oraria (%)	%	-	0%	0%	0%
Totale	%	51	8%	8%	6%

Lavoratori propri coperti dal sistema di gestione della salute e della sicurezza	UdM	2025		2024		2023	
		N.	%	N.	%	N.	%
Dipendenti	N.	486	100%	432	100%	406	100%

Tutti i lavoratori dipendenti della GE.S.A.C. sono coperti da un sistema di gestione della salute e della sicurezza.

S1-14-88/89	UdM	% Vs 2024	2025	2024	2023
Decessi a seguito di infortuni sul lavoro e malattie professionali	N.	=	0	0	0
Incidenti sul lavoro registrabili per il proprio personale	N.	+250	7	2	5
Ore lavorate	h.	+5,74	825.528	780.701	749.463
Tasso di incidenti sul lavoro registrabili per il proprio personale	N.	=	0,00	0,00	0,00
Casi di malattie professionali registrabili	N.	=	0	0	0
Giorni persi a causa di infortuni sul lavoro e decessi da incidenti sul lavoro, malattie professionali e decessi da malattie professionali	N.	+46,79	160	109	174

Si evidenzia inoltre che il numero complessivo degli infortuni sul lavoro si è mantenuto su livelli contenuti, risultando pari a 7 eventi nel corso dell'esercizio, tutti classificabili come non gravi.

Nel corso del 2025, GESAC ha proseguito il proprio impegno nella promozione di un ambiente di lavoro inclusivo, rispettoso e conforme ai principi di tutela dei diritti umani. Non sono stati registrati episodi significativi di discriminazione, molestie o violazioni dei diritti fondamentali, né sono pervenute segnalazioni attraverso i canali aziendali dedicati. Le attività di monitoraggio e verifica interna sono state condotte regolarmente, confermando l'efficacia delle procedure adottate e l'assenza di impatti negativi rilevanti nei confronti di dipendenti, collaboratori e stakeholder.

Il 100% dei dipendenti di GE.S.A.C. beneficia di strumenti di protezione sociale pensati per garantire supporto e sicurezza nelle diverse fasi della vita personale e professionale. Le misure adottate includono coperture sanitarie, sostegno economico in caso di difficoltà, tutele per maternità e assistenza familiare, oltre a forme di previdenza dedicate alla stabilità pensionistica.

Infine, con riferimento al contenzioso in materia di lavoro, nel corso del 2025 si è concluso con esito favorevole per la Società un procedimento pendente dinanzi alla Corte di Cassazione, relativo a rivendicazioni avanzate da un gruppo di lavoratori in merito alla costituzione di un rapporto di lavoro a tempo indeterminato con GE.S.A.C.

5.2 ESRS S2 - Lavoratori nella catena del valore

GE.S.A.C. opera all'interno di un sistema aeroportuale complesso, caratterizzato dalla presenza di operatori economici e soggetti terzi che contribuiscono allo svolgimento delle attività aeroportuali, incluse le attività di manutenzione, costruzione e servizi operativi. In tale contesto, la Società presidia i temi relativi ai lavoratori della catena del valore, con particolare attenzione alle condizioni di lavoro e ai rischi operativi connessi alle attività svolte nel sedime aeroportuale.

5.2.1 Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità connessi ai lavoratori nella catena del valore

Le attività di GE.S.A.C. si svolgono in un contesto operativo complesso e fortemente integrato, in cui operano numerosi soggetti terzi, tra cui imprese appaltatrici, fornitori di servizi, operatori aeroportuali e aziende coinvolte nelle attività di sviluppo, manutenzione e gestione delle infrastrutture.

In tale contesto, la presenza di cantieri temporanei e mobili all'interno del sedime aeroportuale, nonché lo svolgimento di attività operative ad alta intensità, determina un'esposizione specifica a impatti potenziali relativi alla salute e sicurezza dei lavoratori appartenenti alla catena del valore, in particolare per le imprese impegnate in lavori di costruzione, manutenzione e servizi operativi.

L'analisi di doppia materialità ha evidenziato, in particolare, il rischio potenziale di eventi infortunistici a carico dei lavoratori delle imprese terze operanti nei sedimenti aeroportuali. Tale rischio è connesso alla natura delle attività svolte, alla compresenza di più operatori e alla complessità delle operazioni aeroportuali, specialmente in ambito airside, dove sono presenti interferenze tra mezzi, persone e aeromobili.

Non sono state identificate opportunità specifiche rilevanti direttamente attribuibili ai lavoratori nella catena del valore; tuttavia, GE.S.A.C. riconosce che il corretto presidio delle condizioni di lavoro e sicurezza lungo la filiera contribuisce in modo indiretto al miglioramento della qualità dei servizi, alla continuità operativa e alla creazione di valore per l'ecosistema aeroportuale e il territorio.

La gestione degli impatti e dei rischi è assicurata attraverso un approccio integrato, che include il Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro e l'adozione di strumenti di controllo e monitoraggio delle condizioni operative nei contesti in cui operano lavoratori esterni, con l'obiettivo di prevenire criticità e promuovere condizioni di lavoro sicure e conformi alla normativa.

GE.S.A.C. riconosce inoltre il ruolo essenziale dei lavoratori della comunità aeroportuale, che comprendono il personale delle imprese operanti nello scalo, quale elemento fondamentale per il corretto funzionamento delle attività e per il mantenimento degli standard di qualità e sicurezza richiesti.

5.2.2 Processi di coinvolgimento dei lavoratori nella catena del valore

GE.S.A.C. garantisce il coinvolgimento dei lavoratori appartenenti alla catena del valore attraverso un insieme di processi strutturati che si inseriscono nel quadro più ampio del Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro e delle attività di monitoraggio operativo.

In particolare, i lavoratori delle imprese appaltatrici e subappaltatrici operanti nei cantieri e nelle aree aeroportuali sono coinvolti direttamente nelle attività di verifica e audit, svolte periodicamente nei luoghi di lavoro. Tali attività comprendono la verifica documentale, la raccolta di evidenze e lo

svolgimento di interviste dirette alle maestranze, con il coinvolgimento dei responsabili delle imprese esecutrici, dei coordinatori per la sicurezza e delle figure operative coinvolte nelle attività.

La pianificazione degli audit tiene conto di diversi fattori, tra cui gli esiti delle verifiche precedenti, la presenza di eventuali non conformità, le segnalazioni ricevute e il livello di rischio e complessità delle attività svolte. Le verifiche sono condotte in conformità alla normativa vigente in materia di sicurezza sul lavoro e rappresentano uno strumento fondamentale di monitoraggio e miglioramento continuo.

Ulteriori forme di coinvolgimento sono rappresentate dalle attività di monitoraggio operativo sul campo, che includono sopralluoghi e verifiche effettuate nelle aree di lavoro, anche con riferimento alle attività in appalto. In tali contesti, i lavoratori delle imprese terze possono essere direttamente coinvolti attraverso momenti di confronto e dialogo con i responsabili e con le funzioni aziendali preposte alla sicurezza.

Il coinvolgimento dei lavoratori della catena del valore è rafforzato anche dalla disponibilità di strumenti di segnalazione, che consentono di comunicare eventuali situazioni di rischio, incidenti o mancati incidenti, favorendo un approccio partecipativo alla gestione della sicurezza.

5.2.3 Politiche e Azioni

GE.S.A.C. presidia i temi relativi ai lavoratori nella catena del valore attraverso un sistema articolato di politiche e azioni che si fonda su principi di legalità, trasparenza, rispetto dei diritti umani e tutela della salute e sicurezza.

Il Codice Etico della Società definisce i principi di comportamento che devono essere rispettati anche dai fornitori e dai partner commerciali nello svolgimento delle attività, includendo il rispetto della dignità della persona, la non discriminazione e la tutela dei diritti fondamentali. In particolare, GE.S.A.C. richiede che tutti i soggetti operanti nel sedime aeroportuale garantiscano condizioni di lavoro sicure e salubri e si conformino alla normativa applicabile in materia di salute e sicurezza.

In coerenza con tali principi, la Società ha adottato un Codice di condotta per fornitori e partner, che estende tali impegni alla catena di fornitura, richiedendo il rispetto dei diritti fondamentali del lavoro, il divieto di lavoro minorile e forzato, la prevenzione di ogni forma di discriminazione e la promozione di condizioni di lavoro eque e sicure.

Il sistema è ulteriormente rafforzato dalla Politica per la Qualità, Sicurezza, Ambiente ed Energia, che promuove la salvaguardia della sicurezza e della salute di tutti i soggetti presenti negli aeroporti, inclusi i lavoratori delle imprese esterne, e dall'integrazione dei principi del Modello 231, che si applicano anche ai soggetti terzi operanti nelle attività a rischio.

Sul piano operativo, GE.S.A.C. adotta un insieme articolato di strumenti e procedure finalizzati alla gestione e mitigazione dei rischi lungo la catena del valore. Tra questi rientrano la verifica della regolarità contributiva dei fornitori, l'inserimento di obblighi contrattuali in materia di sicurezza, la definizione dei costi della sicurezza non soggetti a ribasso e la previsione di clausole volte a garantire la corretta tutela dei lavoratori.

Particolare attenzione è dedicata alla gestione dei cantieri e delle attività in appalto, attraverso l'attuazione di attività di audit e monitoraggio e l'adozione di strumenti operativi quali verifiche periodiche e controlli sul campo, finalizzati a garantire il rispetto delle normative e delle procedure aziendali.

GE.S.A.C. promuove inoltre la segnalazione di eventuali situazioni di rischio attraverso sistemi dedicati, tra cui il canale di whistleblowing, accessibile anche ai lavoratori della catena del valore, che consente di comunicare in forma anche anonima eventuali violazioni o criticità relative a condizioni di lavoro, sicurezza o rispetto dei diritti.

Le segnalazioni attivano processi di analisi e gestione delle cause, con l'individuazione di misure correttive e la verifica della loro efficacia, in un'ottica di miglioramento continuo. In tale ambito, la Società promuove un approccio orientato alla prevenzione, incoraggiando la segnalazione anche di situazioni potenzialmente rischiose, senza attribuzione di responsabilità a chi segnala in buona fede.

Ulteriori strumenti includono la previsione contrattuale di obblighi di segnalazione di incidenti e near miss da parte delle imprese appaltatrici, nonché l'introduzione di meccanismi di sospensione delle attività in caso di situazioni di pericolo significativo.

5.2.4 Target e metriche

Alla data di redazione del presente documento, GE.S.A.C. non ha definito specifici target quantitativi riferiti ai lavoratori nella catena del valore.

Tuttavia, la Società monitora in modo continuo le performance in materia di salute e sicurezza, anche con riferimento alle attività svolte da imprese terze, attraverso indicatori operativi quali il numero di ispezioni effettuate, gli interventi di ripristino, le non conformità rilevate e gli indicatori infortunistici.

Tali informazioni sono utilizzate per valutare l'efficacia delle azioni intraprese, individuare eventuali aree di miglioramento e supportare il processo decisionale, in coerenza con i principi del Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro e con l'approccio di miglioramento continuo adottato dalla Società.

5.3 ESRS S3 - Comunità interessate

GE.S.A.C. opera all'interno di un sistema territoriale complesso, in cui l'infrastruttura aeroportuale è strettamente interconnessa con il contesto socioeconomico locale e con le comunità che vivono e operano nelle aree limitrofe agli scali di Napoli e Salerno. In tale contesto, la Società sviluppa le proprie attività in coordinamento con le istituzioni e gli enti territoriali, contribuendo allo sviluppo della mobilità, all'accessibilità del territorio e alla crescita economica locale, prestando al contempo attenzione agli impatti generati sulle comunità.

5.3.1 Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità connessi alle comunità interessate

L'analisi di doppia materialità ha individuato due principali categorie di impatto connesse alle comunità interessate: un impatto negativo, legato alle emissioni acustiche generate dalle operazioni aeroportuali, e un impatto positivo, connesso al contributo socioeconomico derivante dalle attività della Società.

L'impatto acustico rappresenta un elemento strutturale delle attività aeroportuali ed è generato principalmente dalle operazioni di decollo, atterraggio e movimentazione degli aeromobili, nonché dalle attività correlate lungo la catena del valore a valle. Tale impatto interessa le comunità residenti nelle aree limitrofe agli scali e si manifesta in misura variabile in funzione delle traiettorie di volo, dei volumi di traffico e delle caratteristiche del territorio.

L'inquinamento acustico è disciplinato da specifiche disposizioni normative, che prevedono la definizione di mappe acustiche e di perimetri territoriali di riferimento, all'interno dei quali ricadono le comunità potenzialmente esposte. In tale ambito, GE.S.A.C. adotta un approccio orientato al bilanciamento tra le esigenze di sviluppo del traffico aereo e la tutela delle comunità locali, nel rispetto dei limiti normativi e dei criteri di sostenibilità.

Relativamente agli impatti positivi, le attività aeroportuali contribuiscono in modo significativo allo sviluppo socioeconomico del territorio, favorendo la mobilità di persone e merci, la crescita dei flussi turistici, l'attrazione di investimenti e la creazione di opportunità occupazionali. L'aeroporto rappresenta infatti un'infrastruttura strategica che abilita l'integrazione del territorio nei sistemi economici nazionali e internazionali e genera effetti indiretti e indotti lungo la filiera economica.

Non sono state individuate opportunità specifiche ulteriori legate alle comunità interessate; tuttavia, il rafforzamento della connettività e dell'accessibilità territoriale rappresenta un elemento abilitante per lo sviluppo economico e sociale delle aree servite.

5.3.2 Processi di coinvolgimento delle comunità interessate

GE.S.A.C. adotta un approccio strutturato al coinvolgimento delle comunità interessate, basato sul dialogo con le istituzioni e con i rappresentanti tecnici e amministrativi dei territori coinvolti.

Il coinvolgimento avviene principalmente attraverso organismi istituzionali e tavoli tecnici, che rappresentano i principali strumenti di confronto e condivisione delle informazioni relative agli impatti generati dalle attività aeroportuali. In particolare, con riferimento alle tematiche ambientali e, nello specifico, alla gestione del rumore, la Società partecipa alla Commissione Aeroportuale per la gestione del rumore, presieduta da ENAC e composta dai rappresentanti degli enti territoriali, delle autorità competenti e degli operatori del settore. In tale sede vengono condivisi i risultati del monitoraggio acustico e discusse le possibili misure di mitigazione.

Ulteriori momenti di confronto sono rappresentati da incontri istituzionali e tavoli tecnici con enti pubblici e soggetti del territorio, finalizzati alla condivisione di iniziative in ambito mobilità, accessibilità e sviluppo infrastrutturale. Il coinvolgimento degli stakeholder territoriali avviene inoltre nell'ambito dell'aggiornamento dell'analisi di doppia materialità, attraverso strumenti quali interviste e questionari.

Le comunità locali possono esprimere esigenze e preoccupazioni attraverso i propri rappresentanti istituzionali nelle sedi di confronto previste, nonché attraverso canali dedicati messi a disposizione dalla Società. In particolare, è disponibile il sistema di whistleblowing, accessibile anche tramite il sito aziendale, che consente l'invio di segnalazioni anche in forma anonima relative a comportamenti non conformi o criticità.

Relativamente ai reclami relativi a tematiche ambientali, inclusi quelli connessi al rumore, la Società mette a disposizione canali dedicati attraverso i quali è possibile trasmettere segnalazioni, che vengono gestite dalle funzioni competenti e prese in carico secondo tempistiche definite.

5.3.3 Politiche e Azioni

La gestione degli impatti sulle comunità interessate si fonda su un sistema integrato di principi e strumenti che trova il proprio riferimento nel Codice Etico e nella Politica per la Qualità, Sicurezza, Ambiente ed Energia.

Il Codice Etico stabilisce i principi di comportamento che regolano i rapporti con gli stakeholder, inclusi le comunità locali e gli enti territoriali, definendo criteri di legalità, trasparenza e correttezza nella conduzione delle attività.

La Politica integrata orienta invece l'azione della Società verso uno sviluppo sostenibile e coerente con le esigenze del territorio, promuovendo il miglioramento continuo delle prestazioni e la riduzione degli impatti ambientali.

In relazione agli impatti negativi legati al rumore aeroportuale, la Società adotta misure di monitoraggio e gestione in conformità alla normativa vigente, in un'ottica di equilibrio tra sviluppo delle attività aeroportuali e tutela delle comunità locali. Le azioni specifiche di mitigazione e gestione dell'impatto acustico, nonché i relativi strumenti e programmi, sono descritti nella sezione ESRS E2 dedicata all'inquinamento.

Per quel che concerne gli impatti positivi, GE.S.A.C. promuove iniziative volte a migliorare la connettività e l'accessibilità dell'aeroporto, a beneficio del territorio e delle comunità, contribuendo allo sviluppo economico locale e alla valorizzazione del sistema infrastrutturale.

Nel corso del 2025, il sistema aeroportuale gestito da GE.S.A.C. ha registrato una significativa crescita del traffico passeggeri, con l'Aeroporto Internazionale di Napoli che ha superato i 13 milioni di passeggeri, segnando un nuovo record e registrando un incremento del 5% rispetto all'esercizio precedente. L'andamento del traffico è stato caratterizzato da volumi sostenuti durante la stagione estiva e da un rilevante impulso nell'ultimo bimestre dell'anno, che ha evidenziato tassi di crescita particolarmente elevati.

Con riferimento all'Aeroporto di Salerno, il 2025 ha rappresentato il primo anno di piena operatività dello scalo in ambito commerciale, a seguito della riapertura avvenuta nel luglio 2024. Nel corso dell'esercizio, l'attività si è progressivamente consolidata, con un ampliamento del network di destinazioni e un traffico passeggeri pari a circa 380 mila unità, accompagnato da un significativo

incremento dei movimenti. Tali dinamiche riflettono il progressivo sviluppo operativo dello scalo e il suo posizionamento nel sistema aeroportuale regionale.

L'evoluzione del traffico e lo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali si inseriscono in una strategia volta ad aumentare la capacità aeroportuale regionale e a rafforzare il ruolo degli scali gestiti da GE.S.A.C. quale leva di sviluppo territoriale. In particolare, il progetto di sviluppo dell'Aeroporto di Salerno prevede la realizzazione di nuove infrastrutture, tra cui un terminal di aviazione generale e un futuro terminal per l'aviazione commerciale, che consentiranno allo scalo di accogliere, nella configurazione finale, oltre 5 milioni di passeggeri all'anno.

Tale sviluppo è reso possibile anche grazie alla collaborazione tra soggetti pubblici e privati e al contributo di risorse pubbliche destinate al potenziamento infrastrutturale, confermando il ruolo strategico dell'aeroporto come infrastruttura abilitante per la crescita economica del territorio.

Il progressivo sviluppo del traffico e delle infrastrutture aeroportuali genera impatti positivi rilevanti per le comunità interessate, contribuendo all'incremento dell'occupazione, diretta e indiretta, allo sviluppo delle attività economiche locali e al rafforzamento dell'attrattività turistica del territorio. In particolare, la maggiore connettività aerea favorisce l'accessibilità del territorio campano, sostenendo i flussi turistici verso le principali destinazioni e incentivando la crescita delle filiere collegate ai servizi, ai trasporti e al commercio.

Nel caso specifico dello scalo di Salerno, lo sviluppo delle attività aeroportuali rappresenta un'opportunità rilevante anche per la valorizzazione delle aree limitrofe, caratterizzate da un'elevata vocazione turistica. In tale contesto, il potenziamento del segmento dell'aviazione generale, supportato dalla futura disponibilità di infrastrutture dedicate e da livelli di servizio elevati, contribuisce ad attrarre una domanda a maggiore valore aggiunto, con effetti positivi sulle economie locali.

Nel complesso, la crescita del traffico aeroportuale e lo sviluppo infrastrutturale associato contribuiscono a rafforzare il ruolo di GE.S.A.C. quale attore chiave nello sviluppo economico e sociale del territorio, generando benefici diffusi per le comunità locali e per il sistema economico regionale.

5.3.4 Target e metriche

Alla data di redazione del presente Documento, GE.S.A.C. non ha definito target quantitativi specifici riferiti alle comunità interessate. Tuttavia, la Società monitora in modo continuativo gli impatti sulle comunità locali attraverso indicatori indiretti e sistemi di monitoraggio.

Ulteriori elementi di valutazione riguardano le ricadute economiche e occupazionali generate dalle attività aeroportuali sul territorio, che mostrano il contributo della Società allo sviluppo socioeconomico delle comunità locali, come rappresentato nella tabella di seguito:

Valore economico generato e distribuito ¹³	UdM	% Vs 2024	2025	2024	2023
Ricavi di esercizio	€	-14,08	151.400.052,00	176.214.184,00	170.522.114,00
Altri ricavi	€	+66,36	3.968.343,00	2.385.379,00	3.649.951,00
Proventi finanziari e interessi	€	-54,17	864.062,00	1.885.315,00	643.461,00
Valore economico generato	€	-13,44	156.232.457,00	180.484.878,00	174.815.526,00
Valore economico per i fornitori (Costi operativi riclassificati)	€	-23,68	55.283.672,00	72.431.914,72	68.903.356,00
Valore economico per i dipendenti	€	+6,94	31.039.279,00	29.023.901,00	26.524.371,00
Valore economico per la Pubblica Amministrazione	€	+9,80	13.526.460,00	12.318.683,00	17.383.629,00
Valore economico per gli azionisti	€	+3,43	39.736.858,00	38.421.068,00	69.210.554,00
Valore economico per i finanziatori	€	-22,04	4.182.426,00	5.364.453,00	3.901.747,00
Valore economico per la collettività	€	+152,87	82.825,00	32.754,28	23.000,00
Valore economico distribuito	€	-8,72	143.851.520,00	157.592.774,00	185.946.657,00
Ammortamenti, svalutazioni e rettifiche	€	+9,09	23.473.550,00	21.517.096,00	19.500.777,00
Risultato d'esercizio destinato a riserve	€	-906,73	- 11.092.613,00	1.375.008,00	- 30.631.908,00
Valore economico trattenuto	€	-45,92	12.380.937,00	22.892.104,00	11.131.131,00

¹³ GRI 201-1 Valore economico direttamente generato e distribuito

5.4 ESRS S4 - Consumatori e utilizzatori finali

Le attività di GE.S.A.C. sono fortemente orientate alla gestione dei flussi passeggeri e alla qualità dell'esperienza aeroportuale, in un contesto caratterizzato da volumi crescenti, elevata complessità operativa e crescente aspettativa degli utenti in termini di qualità, efficienza e accessibilità dei servizi. I consumatori e gli utilizzatori finali sono rappresentati principalmente dai passeggeri che transitano negli aeroporti gestiti dalla Società, per i quali l'infrastruttura aeroportuale costituisce un punto di contatto critico lungo l'intera esperienza di viaggio.

5.4.1 Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità connessi a consumatori e utilizzatori finali

Nel corso del 2025, l'Aeroporto di Napoli ha registrato livelli di traffico passeggeri record, con volumi particolarmente elevati nei periodi di picco stagionale e una crescita significativa anche nei mesi tradizionalmente meno performanti, evidenziando un progressivo fenomeno di destagionalizzazione e un consolidamento dei collegamenti a lungo raggio.

Tale dinamica ha generato un impatto diretto sull'esperienza dei passeggeri, determinando un aumento della pressione sulle infrastrutture e sui processi operativi, con possibili effetti sulla fluidità dei flussi, sui tempi di attesa e sulla gestione delle irregolarità operative. A tali aspetti si aggiungono fattori esogeni, quali la congestione dello spazio aereo e le criticità di alcuni nodi del sistema di controllo del traffico, che possono incidere sulla puntualità dei voli e sulla qualità complessiva del servizio percepito.

In questo contesto, i principali rischi per i consumatori sono legati alla capacità di gestione dei picchi di traffico, al mantenimento di adeguati livelli di servizio e alla gestione efficiente dei flussi passeggeri nelle varie fasi del percorso aeroportuale, inclusi check-in, controlli di sicurezza e controlli di frontiera.

Accanto ai rischi, emergono rilevanti opportunità legate allo sviluppo infrastrutturale e al miglioramento dell'organizzazione operativa, che consentono di incrementare la capacità dello scalo, migliorare la qualità del servizio e aumentare la soddisfazione complessiva dei passeggeri. In particolare, gli interventi di ampliamento e riorganizzazione degli spazi, l'introduzione di nuove tecnologie e il rafforzamento dei presidi operativi rappresentano leve fondamentali per migliorare l'esperienza dell'utente finale.

Con riferimento all'Aeroporto di Salerno, il 2025 ha rappresentato il primo anno di piena operatività dello scalo, con un progressivo consolidamento del traffico e un ampliamento del network. In tale contesto, l'impatto sui passeggeri è stato prevalentemente positivo, grazie a dimensioni operative contenute che hanno consentito elevati livelli di fluidità nei processi e buone performance in termini di qualità del servizio.

5.4.2 Processi di coinvolgimento di consumatori e utilizzatori finali

In qualità di gestore privato di un servizio pubblico essenziale, GE.S.A.C. adotta un modello operativo orientato al miglioramento continuo della qualità dei servizi aeroportuali rivolti ai passeggeri. Tale impostazione è supportata da un Sistema di Gestione per la Qualità certificato da organismo terzo, conforme alla UNI ISO 9001:2015.

GE.S.A.C. infatti, coinvolge i passeggeri e gli utilizzatori finali attraverso sistemi strutturati di monitoraggio della qualità dei servizi e di raccolta del feedback, finalizzati a rilevare il livello di soddisfazione e a individuare eventuali aree di miglioramento.

In particolare, GE.S.A.C. svolge un'attività costante di controllo e misurazione della qualità dei servizi aeroportuali attraverso un insieme integrato di strumenti: rilevazioni dirette sulla soddisfazione dei passeggeri (QSM e ASQ), misurazioni oggettive dei principali processi operativi e dei tempi di attesa (QCS) e analisi delle segnalazioni ricevute dall'utenza con l'obiettivo è innalzare progressivamente gli standard di servizio e rendere l'esperienza di viaggio sempre più efficiente e soddisfacente, in particolare:

- **QSM:** Il Quality of Service Monitor (QSM) è il sistema dedicato alla misurazione della soddisfazione dei passeggeri tramite interviste dirette. L'indagine copre circa 80 indicatori riferiti ai servizi principali dell'aeroporto, come tempi di attesa, comfort, pulizia, assistenza, puntualità e altri aspetti dell'esperienza complessiva;
- **QCS:** Il Quality Control System (QCS) si basa sulla rilevazione di parametri oggettivi relativi ai servizi aeroportuali e ai processi chiave, tra cui tempi di attesa al check-in, ai controlli di sicurezza e ai controlli passaporti, tempi di riconsegna bagagli, puntualità dei voli e ulteriori indicatori operativi;
- **ASQ:** L'ASQ (Airport Service Quality) è un programma internazionale di valutazione della qualità promosso da ACI (Airports Council International). La misurazione avviene tramite un questionario standardizzato somministrato ai passeggeri e consente di confrontare le performance di qualità tra aeroporti a livello globale (circa 400 aeroporti partecipanti).

A tali strumenti si affianca il sistema Feedback, che consente ai passeggeri di trasmettere segnalazioni, reclami, suggerimenti o apprezzamenti relativi ai servizi ricevuti. Le segnalazioni vengono gestite dalle funzioni competenti e rappresentano un elemento fondamentale per la comprensione delle aspettative degli utenti e per l'attivazione di interventi correttivi.

Ulteriori forme di coinvolgimento derivano dal monitoraggio della qualità dei servizi di assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità (PRM), effettuato in conformità alle disposizioni normative, al fine di garantire standard adeguati di inclusività e accessibilità.

5.4.3 Politiche e Azioni

La gestione dei rapporti con i consumatori e gli utilizzatori finali si fonda su un approccio integrato che combina interventi infrastrutturali, organizzativi e gestionali, con l'obiettivo di garantire continuità operativa, qualità del servizio e miglioramento dell'esperienza complessiva del passeggero.

Nel corso del 2025, GE.S.A.C. ha completato interventi mirati ad accrescere capacità, funzionalità e fruibilità degli spazi dell'aerostazione, così da gestire in modo più efficiente i flussi passeggeri nei periodi di maggiore pressione. In particolare, è stata portata a regime l'attivazione di nuove aree di imbarco e di ulteriori gate, incrementando la disponibilità di porte e spazi di attesa e contribuendo a

ridurre le interferenze tra flussi, con effetti positivi sulla regolarità operativa e sulla gestione delle fasi di boarding nei momenti di picco.

Sono proseguiti interventi di ampliamento e riorganizzazione degli spazi dedicati ai passeggeri, con particolare attenzione alle aree extra-Schengen, alle gateroom e alle aree landside, allo scopo di migliorare comfort, leggibilità degli spazi e gestione delle code, anche in relazione alla crescente diffusione di processi self-service (self check-in e soluzioni correlate).

Un'attenzione specifica è stata riservata all'accessibilità e all'inclusione, attraverso il potenziamento dei servizi dedicati ai passeggeri con disabilità o a ridotta mobilità, includendo l'attivazione di spazi dedicati e la razionalizzazione dei percorsi assistiti, con conseguente riduzione delle interferenze con i flussi ordinari e miglioramento della gestione operativa dell'assistenza.

Sul piano tecnologico e di processo, sono state introdotte soluzioni di automazione e riorganizzazione dei controlli di frontiera per i passeggeri extra-UE, accompagnate da presidi di assistenza a supporto dell'utenza nella fase di avvio e progressiva estensione del nuovo processo. Tali misure sono state finalizzate a migliorare l'efficienza dei controlli, mitigare possibili impatti sui tempi di attesa e garantire maggiore fluidità nei punti di maggiore concentrazione del traffico.

Parallelamente, la Società ha rafforzato l'organizzazione operativa, con una pianificazione più efficiente delle risorse impiegate nei principali touchpoint del passeggero e un miglior presidio dei processi critici, a supporto della continuità del servizio e della qualità percepita.

Con riferimento all'Aeroporto di Salerno, le azioni del 2025 si sono concentrate sull'adeguamento delle infrastrutture esistenti e sul consolidamento dei processi operativi, con particolare attenzione ai controlli di security e alle misure di safety, nonché all'introduzione di soluzioni organizzative e tecniche volte a rendere più fluida la gestione dei controlli passeggeri nei periodi di maggiore intensità operativa. Nel corso della stagione estiva sono state effettuate attività di monitoraggio sia sulla qualità oggettiva sia su quella percepita dei servizi, con risultati complessivamente positivi in termini di puntualità e soddisfazione.

Completano il quadro le attività di formazione e aggiornamento continuo del personale operativo e l'evoluzione dei sistemi di controllo e monitoraggio della qualità, finalizzati ad assicurare standard elevati di servizio, coerenza nell'erogazione e miglioramento progressivo delle performance.

5.4.4 Target e metriche

GE.S.A.C. monitora la qualità dei servizi offerti ai passeggeri attraverso un sistema strutturato di indicatori che consente di valutare sia la qualità erogata sia la qualità percepita. In particolare, la Società adotta strumenti complementari: il Quality Control System (QCS) per la misurazione di parametri oggettivi (ad esempio tempi di attesa e indicatori di puntualità/regolarità) e il Quality Service Monitor (QSM) per la rilevazione della soddisfazione dei passeggeri attraverso indagini dedicate. A tali strumenti si affianca la partecipazione a programmi di benchmark internazionale, tra cui l'Airport Service Quality (ASQ).

Nel 2025 gli indicatori complessivi di qualità hanno evidenziato un miglioramento rispetto all'esercizio precedente su diversi touchpoint rilevanti del processo passeggero, con una riduzione dei tempi di attesa nelle fasi principali (check-in, controlli di sicurezza e operazioni di sbarco) e un miglioramento della puntualità complessiva dei voli, in coerenza con le azioni di riorganizzazione degli spazi e di ottimizzazione operativa realizzate nel corso dell'anno.

In termini di qualità percepita rilevata tramite QSM, l'Overall Satisfaction dell'Aeroporto di Napoli risulta su livelli elevati e in crescita nel medio periodo, attestandosi nel 2025 a 4,26 su una scala 1–5, con miglioramenti osservati in particolare sulla percezione dei tempi di attesa, sul comfort dell'aerostazione, sulla percezione dei controlli di sicurezza e sulla pulizia degli ambienti, anche grazie a interventi infrastrutturali e a misure gestionali adottate.

In parallelo, l'indicatore ASQ per l'Aeroporto di Napoli registra un valore pari a 4,14 nel 2024 e 3,99 nel 2025, dato che viene considerato nel sistema di monitoraggio complessivo e utilizzato per orientare ulteriori iniziative di miglioramento.



Il sistema di gestione delle segnalazioni e dei feedback dell'utenza rappresenta un ulteriore strumento di presidio, in quanto consente di intercettare tempestivamente aree di insoddisfazione, suggerimenti o criticità emergenti. Tale sistema è gestito con regolarità e garantisce tempi di risposta inferiori agli standard definiti nella Carta dei Servizi, redatta in conformità alle disposizioni ENAC e basata sulle risultanze delle attività di monitoraggio condotte dal Quality Management di GE.S.A.C. nel corso del 2025. Il tema della qualità dei servizi aeroportuali, con specifico riferimento ai passeggeri con disabilità o a ridotta mobilità, è oggetto di attenzione strutturata da parte della Società, che ha consolidato strumenti e procedure dedicate. In tale ambito prosegue la collaborazione con FISH, finalizzata al miglioramento continuo dei servizi e all'evoluzione dell'approccio inclusivo; è stato inoltre avviato un percorso partecipato con esperti e organizzazioni rappresentative volto a definire in modo condiviso processi di inclusione delle esigenze e dei diritti dei viaggiatori con disabilità. Con riferimento all'Aeroporto di Salerno, nel 2025 le rilevazioni

effettuate durante la stagione estiva hanno evidenziato livelli di soddisfazione elevati sui principali servizi, con valori compresi tra 4 e 5 su scala QSM per indicatori quali cortesia del personale (security e info point), pulizie del terminal e delle toilette e servizio di assistenza PRM. In termini di benchmark ASQ, lo scalo registra 4,27 nel 2024 e 4,26 nel 2025, confermandosi sostanzialmente su ottimi livelli di soddisfazione. Le metriche QSM di Salerno, si precisa che nel 2025 sono disponibili solo le rilevazioni del terzo trimestre (Q3), in ragione della riduzione del traffico nella parte finale dell'anno; analogamente, per il 2024 sono disponibili dati limitati al terzo trimestre, considerando l'avvio dell'operatività commerciale a partire dal mese di luglio. Il sistema di gestione delle segnalazioni consente inoltre di monitorare i livelli di soddisfazione e di intervenire tempestivamente in caso di criticità, garantendo tempi di risposta inferiori agli standard definiti nella Carta dei Servizi, 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 2025. Il tema della qualità dei servizi aeroportuali, anche con lo 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 all'utenza con disabilità e PRM. È stato. Inoltre, avviato un percorso partecipato tra il gestore aeroportuale ed esperti di alcune organizzazioni per arrivare a determinare in modo condiviso i processi di inclusione delle esigenze e diritti dei viaggiatori con disabilità, attraverso un processo di «collaudo civico».

6. INFORMAZIONI DI GOVERNANCE

6.1 ESRS G1 - Condotta d'impresa

GE.S.A.C. opera adottando pratiche aziendali improntate a principi di etica, trasparenza e responsabilità, orientate al rispetto dei diritti umani, alla tutela dell'ambiente e alla valorizzazione del territorio in cui svolge le proprie attività. L'azione della Società si fonda su un modello di gestione volto a garantire integrità nei comportamenti, correttezza nelle relazioni e attenzione sistematica alle esigenze degli stakeholder, con l'obiettivo di generare valore sostenibile nel tempo.

In tale prospettiva, le attività aziendali sono condotte nel rispetto dei principi di legalità, responsabilità sociale e sostenibilità, contribuendo non solo al raggiungimento degli obiettivi economici, ma anche al miglioramento delle condizioni ambientali e sociali del contesto di riferimento, in un'ottica di creazione di valore condiviso per la collettività e per il sistema territoriale.

La condotta d'impresa di GE.S.A.C. S.p.A. è presidiata attraverso un sistema strutturato e multilivello di governance, controlli interni e strumenti normativi, finalizzato a garantire l'integrità, la trasparenza e la responsabilità nella gestione delle attività aziendali e nelle relazioni con gli stakeholder.

Il modello adottato dalla Società si fonda sull'integrazione tra presidi organizzativi, policy interne, sistemi di controllo e strumenti di governance operativa, che consentono di prevenire comportamenti non conformi, assicurare la tracciabilità delle decisioni e promuovere una gestione coerente con i principi etici e normativi applicabili. In tale ambito, i comitati e i gruppi di lavoro interfunzionali rappresentano un elemento fondamentale del sistema, in quanto favoriscono il coordinamento trasversale tra le funzioni, il monitoraggio continuo dei processi e l'attuazione delle policy aziendali.

La governance di GE.S.A.C. si sviluppa secondo un modello articolato che combina:

- organi societari con responsabilità di indirizzo e controllo;
- strumenti di compliance e prevenzione (Modello 231, Codice Etico);
- sistemi di segnalazione e controllo (whistleblowing);
- presidi operativi basati su comitati e gruppi interfunzionali.

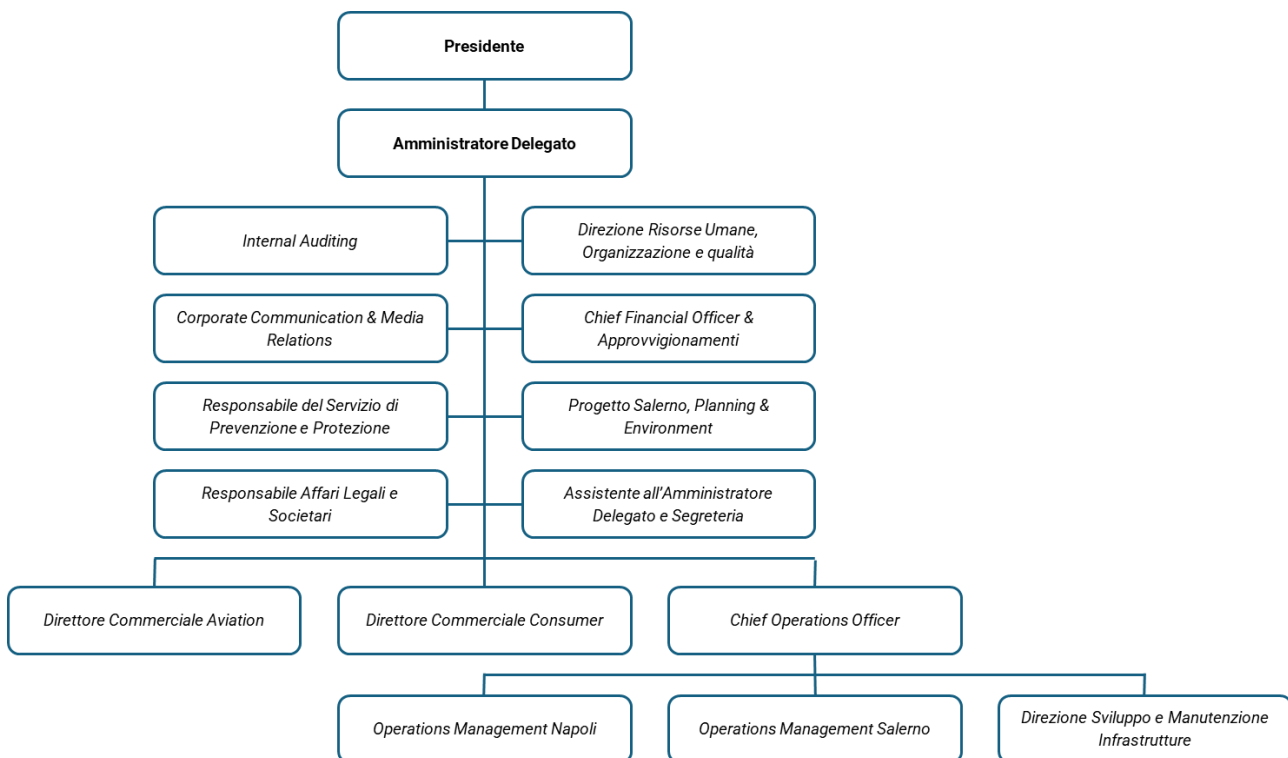
Tale architettura consente alla Società di presidiare in modo efficace i rischi connessi alla condotta d'impresa, rafforzando al contempo la cultura della legalità e della responsabilità.

La condotta d'impresa è presidiata attraverso un insieme integrato di meccanismi organizzativi che supportano l'applicazione dei principi di integrità, trasparenza e responsabilità e che rafforzano la prevenzione di comportamenti non conformi nei processi interni e lungo la catena di fornitura. In tale quadro, comitati e gruppi di lavoro svolgono una funzione essenziale per rendere effettive le policy e i controlli, assicurando governance dei rischi di condotta, tracciabilità delle decisioni e attivazione tempestiva di azioni correttive.

La governance di sostenibilità e, più in generale, la governance organizzativa della Società si fonda su un sistema strutturato di comitati e gruppi di lavoro interfunzionali che supportano il management nel presidio delle principali aree di rischio, nella continuità operativa e nel controllo dei processi critici. Tali presidi operano come meccanismi di coordinamento trasversale tra funzioni, con l'obiettivo di assicurare coerenza decisionale, tracciabilità delle responsabilità e monitoraggio dell'efficacia delle misure adottate, in coerenza con il sistema dei controlli interni e con i requisiti

regolatori propri del settore aeroportuale. In questa prospettiva, i comitati e i gruppi di lavoro costituiscono un livello operativo della governance che integra il sistema di procedure, policy e deleghe, abilitando un approccio strutturato alla gestione dei temi ESG e ai relativi impatti, rischi e opportunità.

L’assetto organizzativo della Società è rappresentato da un organigramma aziendale che definisce le linee di riporto gerarchico e funzionale, assicurando la chiara attribuzione delle responsabilità e il coordinamento tra le diverse funzioni operative e di controllo. L’organizzazione è strutturata in modo da garantire un adeguato presidio dei processi aziendali, dei sistemi di controllo interno e delle attività di compliance, anche attraverso l’integrazione con i comitati e i gruppi di lavoro interfunzionali, come mostrato nella figura di seguito:



Composizione degli organi societari e assetto della Governance

La governance societaria di GE.S.A.C. è articolata secondo il modello tradizionale, basato sulla presenza del Consiglio di Amministrazione, del Collegio Sindacale e dell’Organismo di Vigilanza, ciascuno con specifiche responsabilità di indirizzo, controllo e vigilanza.

Con l’approvazione del Bilancio chiuso al 31 dicembre 2024 è giunto a scadenza il mandato conferito ai componenti del Consiglio di Amministrazione della Società e, pertanto, l’Assemblea dei soci del 7 maggio 2025 ha nominato il nuovo Consiglio di Amministrazione per il successivo triennio fissandone il numero in nove membri, confermando nella carica l’Amministratore Delegato, il Presidente e cinque componenti del precedente organo amministrativo, e provvedendo alla sostituzione di due membri dello stesso. Il Consiglio di Amministrazione rappresenta l’organo di indirizzo strategico e gestione della Società ed esercita le proprie funzioni di indirizzo e controllo sulla gestione, approvando le strategie aziendali, i piani industriali e i principali investimenti, nonché monitorando l’andamento della gestione e l’efficacia del sistema dei controlli interni.

Il Collegio Sindacale, con funzioni di controllo sulla gestione e vigilanza sul rispetto della normativa, è composto dal Presidente, quattro sindaci effettivi e due supplenti e vigila sull'osservanza della legge e dello statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e sull'adeguatezza del sistema di controllo interno.

L'Organismo di Vigilanza (OdV), istituito ai sensi del D.Lgs. 231/2001, svolge attività di controllo sull'efficace attuazione e sull'osservanza del Modello 231 è presieduto dal Presidente e garantisce il presidio dei rischi di natura penale-amministrativa e riceve flussi informativi dalle funzioni aziendali, inclusi quelli derivanti dal sistema di whistleblowing. Anche in questo caso, con l'approvazione del Bilancio di esercizio relativo al 2024 è anche giunto a scadenza il mandato dell'Organismo di Vigilanza (OdV) che è stato rinominato dal Consiglio di Amministrazione del 7 maggio 2025 con l'ingresso di un nuovo membro esterno e la conferma degli altri due membri, tra i quali il presidente.

Un elemento centrale del sistema di governance della condotta d'impresa è rappresentato dal presidio dei processi di approvvigionamento e dalla gestione responsabile della catena di fornitura, considerati ambiti particolarmente rilevanti sia sotto il profilo dei rischi di compliance sia in termini di impatti ESG indiretti.

GE.S.A.C. adotta un approccio strutturato al procurement, finalizzato a garantire trasparenza, tracciabilità e correttezza nei processi di selezione, affidamento e gestione dei fornitori, in coerenza con i principi definiti nel Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ai sensi del D.Lgs. 231/2001 e con il Codice Etico aziendale. Nell'ambito di tali processi, la Società presidia in modo specifico i rischi connessi alla condotta d'impresa, quali potenziali fenomeni corruttivi, conflitti di interesse, alterazioni delle procedure di gara, nonché comportamenti non conformi da parte dei soggetti terzi coinvolti.

A tal fine, GE.S.A.C. ha adottato un Codice Etico per fornitori e partner, che definisce un insieme articolato di principi e regole comportamentali che devono essere rispettati nell'ambito delle relazioni contrattuali. Tali principi includono, tra gli altri, il rispetto della legalità, l'integrità nei comportamenti, la trasparenza nelle relazioni commerciali, la prevenzione della corruzione, la tutela dei diritti umani e il rispetto delle normative applicabili. Il Codice Etico fornitori è integrato nei contratti e costituisce parte integrante degli accordi stipulati, contribuendo a estendere i presidi di governance anche lungo la catena del valore.

In coerenza con tale approccio, i fornitori e i partner sono tenuti ad operare nel rispetto dei principi di correttezza, buona fede e trasparenza, assicurando inoltre comportamenti conformi agli standard richiesti dalla Società anche in materia di diritti dei lavoratori, non discriminazione, sicurezza e rispetto dell'ambiente.

Il presidio dei processi di approvvigionamento è ulteriormente rafforzato attraverso il coinvolgimento del Comitato Legale ed Approvvigionamenti, che svolge attività di indirizzo e monitoraggio sui processi di procurement, assicurando la coerenza procedurale, la corretta gestione delle gare e dei contratti e la tracciabilità delle decisioni, contribuendo alla prevenzione dei rischi di non conformità e al miglioramento continuo delle performance.

Le relazioni con i fornitori sono disciplinate da un sistema regolato e digitalizzato che prevede strumenti e procedure formalizzate quali l'Albo Fornitori, il sistema di qualificazione, il Portale Acquisti e il Vendor Rating System, a supporto della gestione strutturata dei processi di selezione, affidamento e monitoraggio delle performance. Nell'ambito del sistema di qualificazione, il rispetto

degli obblighi normativi applicabili costituisce criterio essenziale, con particolare riferimento alla legislazione in materia di lavoro, previdenza sociale, salute e sicurezza e tutela ambientale. Fornitori e partner commerciali sono inoltre tenuti a operare in conformità ai principi e alle disposizioni contenuti nel Codice Etico Fornitori e Partner di GESAC e al Protocollo di Legalità adottato dalla Società, incluso il Protocollo di legalità sottoscritto con la Prefettura di Napoli. Oltre ai requisiti di conformità, GE.S.A.C. valuta ulteriori elementi qualitativi, tra cui il possesso di certificazioni e l'adozione di comportamenti che attestino un impegno concreto verso la sostenibilità e la responsabilità d'impresa anche oltre gli obblighi di legge; in tale quadro, la Società promuove l'adozione di standard riconosciuti in materia ambientale e sociale, verificando il possesso di certificazioni quali ISO 14001 e l'adesione a schemi di eccellenza ambientale europei, tra cui EMAS. A supporto dell'affidabilità delle informazioni dichiarate, la Società effettua controlli documentali sistematici sulle certificazioni dei fornitori e utilizza un Vendor Rating System nel quale le performance in materia di sostenibilità e responsabilità sociale costituiscono criteri premiali ai fini della valutazione complessiva.

Il presidio dei rischi lungo il ciclo di vita del rapporto contrattuale si estende anche alla fase di esecuzione, attraverso attività di monitoraggio e verifica del rispetto degli obblighi assunti dai fornitori e l'integrazione dei flussi informativi nel sistema di controllo interno e nel Modello 231. Il sistema di gestione prevede meccanismi di monitoraggio continuo delle performance per verificare il mantenimento degli standard richiesti e individuare eventuali criticità; il mancato rispetto dei requisiti essenziali o comportamenti non coerenti con i principi adottati dalla Società può determinare la sospensione o la revoca della qualificazione, mentre le performance positive possono costituire elementi premiali. Eventuali criticità o comportamenti non conformi possono essere intercettati anche tramite il sistema di whistleblowing, che consente di segnalare anomalie o violazioni relative alla catena di fornitura, garantendo riservatezza e protezione del segnalante.

A completamento dei presidi di trasparenza e integrità, la Società adotta procedure strutturate per la gestione dei pagamenti ai fornitori, assicurando tracciabilità, trasparenza e presidio dei tempi autorizzativi. In particolare, decorso il termine di scadenza delle fatture e in assenza della relativa autorizzazione al pagamento, il sistema gestionale ERP Oracle invia automaticamente notifiche periodiche via e-mail ai Procuratori competenti fino al completamento del processo autorizzativo. La Società applica termini di pagamento differenziati per le principali categorie di fornitori: 30 giorni per liberi professionisti e per i principali contratti di appalto; 60 giorni per forniture di materiali e servizi di manutenzione, salvo diversi accordi contrattuali specifici. La percentuale di pagamenti effettuati nel rispetto dei termini standard definiti risulta superiore al 70%.

L'approccio adottato da GE.S.A.C. è orientato al miglioramento continuo e al coinvolgimento attivo di fornitori e partner attraverso iniziative di dialogo, confronto e collaborazione finalizzate a condividere obiettivi, affrontare criticità e cogliere opportunità di sviluppo sostenibile, contribuendo alla creazione di valore per il territorio nel lungo periodo. Nel complesso, l'insieme di politiche, strumenti digitali, criteri di qualificazione, controlli documentali, sistemi di valutazione e meccanismi di segnalazione consente alla Società di presidiare in modo strutturato i rischi connessi ai processi di approvvigionamento, inclusi i rischi di natura corruttiva, i conflitti di interesse, le violazioni delle procedure di gara e i comportamenti non conformi lungo la catena del valore, garantendo al contempo trasparenza, integrità e responsabilità nella gestione dei rapporti con i fornitori.

Sistema di compliance: Modello 231 e Codice Etico

GE.S.A.C. ha adottato un Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ai sensi del D.Lgs. 231/2001, con l'obiettivo di prevenire la commissione dei reati rilevanti per la responsabilità amministrativa dell'ente e di rafforzare il sistema complessivo di controllo interno. Il modello è aggiornato periodicamente in funzione delle evoluzioni normative e organizzative e definisce protocolli, responsabilità e misure di prevenzione specifiche.

Il sistema è integrato con il Codice Etico, che stabilisce i principi di comportamento che devono essere rispettati da tutti i soggetti che operano per la Società, tra cui:

- rispetto della legalità;
- tutela della persona e dei diritti umani;
- correttezza nei rapporti con la Pubblica Amministrazione;
- trasparenza e integrità nelle operazioni;
- prevenzione dei conflitti di interesse.

Il sistema disciplinare, parte integrante del Modello 231, consente di sanzionare eventuali violazioni, rafforzando l'efficacia del sistema di prevenzione e controllo.

Infine, ad inizio 2025 è stato anche effettuato un aggiornamento del Modello di Organizzazione Gestione e Controllo (MOG) nell'ottica di renderlo più efficace e fruibile anche in relazione all'evoluzione dell'assetto e del contesto operativo della GE.S.A.C. e maggiormente coerente con procedure vigenti e prassi operative.

Inoltre, GE.S.A.C. ha adottato un Codice Etico per fornitori e partner, estendendo i principi di condotta alla catena di fornitura e richiedendo agli stakeholder esterni il rispetto di standard elevati in materia di legalità, integrità e responsabilità sociale.

Sistema di Whistleblowing

GE.S.A.C. ha implementato un sistema di whistleblowing conforme al D.Lgs. 24/2023, che consente la segnalazione di comportamenti illeciti, violazioni normative o situazioni di rischio.

Il sistema prevede l'utilizzo di canali dedicati, tra cui una piattaforma digitale accessibile anche in forma anonima, attraverso cui possono effettuare segnalazioni dipendenti, collaboratori, fornitori e altri soggetti che operano nel contesto aziendale.

Il processo è strutturato in modo da garantire:

- riservatezza dell'identità del segnalante;
- protezione da ritorsioni;
- tracciabilità delle segnalazioni;
- attivazione tempestiva delle verifiche;
- adozione di eventuali azioni correttive.

Il sistema rappresenta un elemento centrale del presidio della condotta d'impresa e contribuisce al rafforzamento della cultura della trasparenza.

Comitato Direttivo (Steering Committee) – Progetto Salerno

Il Comitato Direttivo del Progetto Salerno costituisce l'organo di indirizzo e supervisione del programma di sviluppo dell'Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi e del Cilento, con la finalità di garantire coerenza tra decisioni progettuali, tempistiche, priorità operative e vincoli regolatori. Il Comitato assicura il presidio delle principali interdipendenze tra pianificazione, investimenti, approvvigionamenti e adempimenti autorizzativi, promuovendo un approccio integrato alla governance di progetto e favorendo la tempestiva risoluzione di criticità.

Comitato Whistleblowing

Il Comitato Whistleblowing rappresenta il presidio organizzativo dedicato alla gestione del sistema di segnalazione, con compiti di coordinamento nell'istruttoria e nel monitoraggio delle segnalazioni ricevute attraverso i canali dedicati. Il Comitato opera per garantire un processo strutturato, tracciabile e coerente con i principi di riservatezza, protezione del segnalante e imparzialità di valutazione, assicurando l'attivazione delle verifiche interne e l'adozione di eventuali azioni correttive e disciplinari secondo regole definite.

Comitato Etico

Il Comitato Etico svolge una funzione di indirizzo e vigilanza valoriale, con l'obiettivo di promuovere e presidiare l'applicazione dei principi di etica, integrità e correttezza nei processi aziendali e nelle relazioni con gli stakeholder. Il Comitato supporta l'organizzazione nell'interpretazione e nell'attuazione dei principi interni (ad esempio codice etico e policy correlate), contribuendo a consolidare una cultura aziendale coerente con la responsabilità sociale e di governance.

Comitato Security

Il Comitato Security è istituito con lo scopo di monitorare e presidiare i processi di security management, assicurando un coordinamento trasversale tra le funzioni coinvolte e l'adozione di misure coerenti con le prescrizioni applicabili e con gli standard di settore. Il Comitato valuta l'evoluzione dei rischi security, verifica l'adeguatezza di procedure e presidi, indirizza eventuali piani di miglioramento e favorisce la gestione coordinata di criticità operative.

Comitato Cleaning

Il Comitato Cleaning è finalizzato al monitoraggio e al supporto della gestione del contratto di pulizie, con l'obiettivo di garantire continuità del servizio, rispetto dei livelli di qualità attesi, adeguatezza dei presidi organizzativi e tempestività nella risoluzione delle non conformità. Il Comitato assicura un confronto regolare tra le funzioni interessate, analizza gli indicatori di performance, promuove interventi correttivi e di miglioramento e presidia l'integrazione tra requisiti operativi (es. fruibilità e standard del terminal) e aspetti di sostenibilità (es. salute, sicurezza e igiene degli ambienti).

Comitato Guida per la Parità di Genere (Pari Opportunità)

Il Comitato Guida per la Parità di Genere è istituito per promuovere e presidiare un ambiente di lavoro inclusivo, equo e rispettoso, nel quale tutte le persone possano accedere alle medesime opportunità di crescita e sviluppo professionale. Il Comitato definisce linee di indirizzo, monitora l'attuazione delle iniziative e supporta il miglioramento continuo del sistema di gestione della parità, favorendo la prevenzione di discriminazioni e la valorizzazione delle diversità.

Comitato Legale ed Approvvigionamenti

Il Comitato Legale ed Approvvigionamenti svolge attività di indirizzo e monitoraggio sui processi afferenti alle aree legale e procurement, con l'obiettivo di assicurare coerenza procedurale, presidio dei rischi di conformità e corretta gestione del ciclo di acquisto. Il Comitato supporta la standardizzazione delle prassi, l'armonizzazione dei criteri decisionali e la supervisione di processi critici (es. contrattualistica, gare, gestione fornitori), includendo il coordinamento delle attività di segreteria e tracciabilità.

Comitato Data Protection

Il Comitato Data Protection ha compiti di gestione, indirizzo e governo delle problematiche inerenti alla protezione dei dati, assicurando un presidio integrato e interfunzionale del tema. Il Comitato si riunisce periodicamente, pianifica e coordina azioni strategiche sia interne sia verso l'esterno, promuovendo la conformità normativa, la gestione dei rischi privacy e la diffusione di procedure e controlli adeguati.

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 sempre più elevati standard di qualità dei servizi così come espresso nella medesima Carta. Nel corso del 2025 si sono tenuti con continuità e regolarità agli incontri del Comitato di Regolarità e Qualità di servizi, con l'obiettivo di condividere i livelli di qualità offerti dallo scalo, evidenziando le criticità riscontrate in relazione alle analisi degli indicatori di qualità sottoposti a monitoraggio. Sono state tal proposito condivise le relative azioni di miglioramento anche attraverso le attivazioni di Focus-group dedicati. Ai dodici incontri effettuati nel 2025 su base mensile, hanno preso parte i vettori, ENAC, gli handler e gli Enti di Stato.

Gruppo di Lavoro (GdL) Safety

Il GdL Safety è un gruppo interfunzionale costituito per monitorare i gap esistenti nel sedime aeroportuale in tema di sicurezza e ambiente di lavoro, promuovendo una gestione coordinata delle criticità e delle azioni di miglioramento. Il GdL supporta l'identificazione di interventi prioritari, la definizione di piani correttivi e il monitoraggio dell'efficacia delle misure adottate, favorendo la collaborazione tra funzioni operative e funzioni di controllo.

Gruppo di Lavoro (GdL) MOG –Aggiornamento Modello 231

Il GdL MOG è costituito con finalità di aggiornamento del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo, assicurando un presidio interfunzionale volto a mantenere il modello allineato all'evoluzione normativa, organizzativa e ai rischi aziendali. Il GdL opera per garantire coerenza tra presidi di compliance, procedure interne e sistema dei controlli, contribuendo alla definizione e revisione di protocolli e misure di prevenzione.

Gruppo di Lavoro (GdL) Piano di Sicurezza Acque Potabili

Il GdL Piano di Sicurezza Acque Potabili è istituito per presidiare la sicurezza della risorsa idrica destinata al consumo umano nell'ambito aeroportuale, attraverso un approccio preventivo che integra valutazione dei rischi, misure di controllo e monitoraggio. Il gruppo coordina le attività necessarie a garantire l'adeguatezza del sistema e la conformità ai requisiti applicabili, promuovendo la definizione di procedure, responsabilità e verifiche periodiche.

6.1.1 Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità connessi alla condotta d'impresa

GE.S.A.C. gestisce gli impatti, i rischi e le opportunità connessi alla condotta d'impresa attraverso un sistema integrato che combina strumenti normativi, controlli organizzativi, presidi operativi e meccanismi di monitoraggio continuo, in coerenza con il proprio Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ai sensi del D.Lgs. 231/2001 e con il sistema di controllo interno adottato.

In particolare, la Società ha identificato un insieme articolato di rischi connessi alla condotta d'impresa che riguardano sia i processi interni sia le attività svolte lungo la catena del valore, in considerazione della complessità operativa del contesto aeroportuale e del coinvolgimento di una pluralità di soggetti terzi. Tali rischi includono, in primo luogo, i rischi di natura legale e di compliance, legati alla possibile commissione di reati presupposto ai sensi del D.Lgs. 231/2001, tra cui, a titolo esemplificativo, reati contro la Pubblica Amministrazione, fenomeni corruttivi, frodi, reati societari, reati in materia di salute e sicurezza sul lavoro e reati ambientali.

A tali rischi si affiancano i rischi connessi ai comportamenti non etici o non conformi, quali conflitti di interesse non dichiarati, uso improprio delle informazioni aziendali, mancato rispetto delle procedure interne, violazioni delle regole di trasparenza nei processi decisionali e operativi, nonché comportamenti scorretti nei rapporti con fornitori, partner commerciali e istituzioni. Tali rischi risultano particolarmente rilevanti nei processi di approvvigionamento, gestione contrattuale e gestione dei rapporti con soggetti pubblici e privati, ambiti nei quali la Società ha sviluppato specifici presidi di controllo.

Un ulteriore ambito di rischio è rappresentato dai rischi reputazionali, derivanti da eventuali comportamenti non conformi ai principi etici e di integrità che potrebbero compromettere la fiducia degli stakeholder, incidere negativamente sull'immagine della Società e generare impatti economici e operativi. In un contesto altamente regolato e caratterizzato da elevata esposizione pubblica, quale quello aeroportuale, tali rischi assumono una rilevanza particolarmente significativa.

La Società considera inoltre i rischi connessi alla catena del valore, in particolare quelli legati al comportamento dei fornitori e degli operatori presenti nel sedime aeroportuale, che potrebbero non essere pienamente allineati ai principi di legalità, trasparenza e integrità adottati da GE.S.A.C. In tale ambito, specifici presidi sono attivati per garantire il rispetto dei principi del Codice Etico e del Codice Etico per fornitori e partner, anche attraverso l'inserimento di clausole contrattuali e l'attivazione di meccanismi di controllo e monitoraggio.

Un ulteriore ambito rilevante è rappresentato dai rischi legati alla gestione dei dati e delle informazioni, in particolare in relazione alla protezione dei dati personali, alla sicurezza delle informazioni e alla prevenzione di accessi non autorizzati o utilizzi impropri delle informazioni aziendali, presidiati anche attraverso il Comitato Data Protection e specifiche procedure interne.

Tutti i rischi sopra descritti sono gestiti attraverso un sistema strutturato che prevede l'adozione di strumenti normativi e organizzativi, tra cui il Modello 231, il Codice Etico, il sistema disciplinare e il sistema di whistleblowing, nonché attraverso il ruolo attivo degli organi societari e dei comitati interni che assicurano il monitoraggio continuo dei processi e l'attuazione delle misure di prevenzione.

In particolare, il Modello 231 definisce protocolli e procedure finalizzati a prevenire la commissione dei reati, individuando le aree sensibili e stabilendo controlli specifici, mentre l'Organismo di

Vigilanza svolge attività di supervisione sul corretto funzionamento del sistema, ricevendo flussi informativi dalle funzioni aziendali e analizzando eventuali criticità. Il sistema di whistleblowing consente inoltre di intercettare tempestivamente situazioni di rischio o comportamenti non conformi, attivando verifiche interne e misure correttive.

Il sistema di gestione dei rischi è completato dal ruolo dei comitati e dei gruppi di lavoro interfunzionali, che contribuiscono al monitoraggio dei processi critici, all'individuazione di eventuali gap e alla definizione di azioni di miglioramento, favorendo un approccio integrato e coordinato alla gestione della condotta d'impresa.

GE.S.A.C., in qualità di società di gestione aeroportuale, è esposta a un ampio insieme di rischi, sia esogeni sia endogeni, che possono influenzare nel medio-lungo periodo la sostenibilità del modello di business e il raggiungimento degli obiettivi strategici.

La Società non è attualmente dotata di un sistema formalizzato di Enterprise Risk Management (ERM); tuttavia, adotta un framework strutturato di gestione dei rischi che consente di identificare, valutare e monitorare i principali rischi aziendali, anche ai fini del supporto ai processi decisionali e alla pianificazione strategica ed economico-finanziaria, difatti la Società ha sviluppato un sistema di gestione dei rischi (c.d. Risk Management Framework), che prevede l'aggiornamento periodico, su base annuale, della mappatura dei rischi aziendali, con l'obiettivo di individuare tempestivamente eventuali nuove tipologie di rischio derivanti dall'evoluzione del contesto operativo e normativo, nonché di monitorare le variazioni nei livelli di esposizione ai rischi già identificati. Tale attività supporta le decisioni strategiche del management e contribuisce all'orientamento dei processi di pianificazione e programmazione economico-finanziaria.

Risultati dell'aggiornamento del Risk Framework

Nel corso dell'esercizio, l'aggiornamento della mappatura dei rischi ha evidenziato un generale miglioramento del profilo di rischio della Società, con una riduzione complessiva del numero di rischi individuati, passati da 56 a 53, a fronte di una sostanziale stabilità nella distribuzione dei livelli di rischio tra le diverse classi di criticità (molto elevato, elevato, medio e basso).

Con riferimento ai c.d. top risk, ossia ai rischi classificati con livello elevato o molto elevato in termini di impatto e vulnerabilità, si rileva:

- una prevalenza di rischi di natura esogena (15) rispetto a quelli di natura endogena (11), sui quali la capacità di intervento diretto della Società risulta più limitata;
- una sostanziale continuità rispetto all'esercizio precedente dei rischi classificati come molto elevati, la maggior parte dei quali risultano confermati;
- un buon livello di maturità delle azioni di mitigazione, con circa il 62% dei top risk associati a presidi considerati ad alta o molto alta efficacia.

Di seguito sono riportate le principali categorie di rischio ritenute maggiormente rilevanti per il potenziale impatto sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società.

Rischi di contesto

Rischi connessi all'andamento del traffico aereo

Tra i rischi di maggiore rilevanza emerge il rischio legato al mancato raggiungimento dei livelli attesi di competitività dello scalo di Salerno, che si colloca tra i rischi a più elevata criticità.

Tale rischio è connesso a possibili difficoltà nel posizionamento dell'aeroporto rispetto ai vettori e al mercato, che potrebbero tradursi in una domanda inferiore alle attese sia in termini di traffico inbound, anche per ragioni legate alla limitata visibilità dell'offerta turistica del territorio, sia in termini di traffico outbound, influenzato dalla limitata accessibilità dello scalo rispetto ai principali centri urbani.

Per la mitigazione di tale rischio, la Società ha attivato un dialogo continuativo con le istituzioni competenti, volto a definire e implementare azioni correttive, tra cui il potenziamento dei collegamenti su gomma, il miglioramento delle infrastrutture viarie e ferroviarie e lo sviluppo di iniziative di promozione territoriale.

Rimane inoltre rilevante il rischio connesso alla possibile perdita di competitività dello scalo di Napoli, che potrebbe derivare da limiti infrastrutturali, vincoli operativi o modifiche del contesto fiscale e regolatorio, con potenziali impatti sulle decisioni strategiche delle compagnie aeree.

La Società presidia tali rischi attraverso un dialogo costante con le Autorità competenti e mediante iniziative volte al rafforzamento dell'offerta, inclusi accordi con vettori finalizzati a promuovere l'utilizzo di aeromobili più efficienti e con maggiore capacità.

Rischi connessi all'evoluzione del quadro normativo e regolatorio

Il settore aeroportuale è caratterizzato da un elevato grado di regolamentazione, che incide direttamente sulle modalità di erogazione dei servizi e sulla determinazione delle relative tariffe. In tale contesto, uno dei principali fattori di rischio è rappresentato dalla possibile riduzione dei margini derivanti dall'applicazione delle tariffe regolamentate, con impatti diretti sui risultati economici della Società. Nel corso del 2025, GE.S.A.C. ha completato il processo di revisione tariffaria, ottenendo l'approvazione da parte dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti e applicando le nuove tariffe a partire dal mese di aprile. Al fine di mitigare gli effetti di tale rischio, la Società gestisce attivamente le relazioni con gli operatori del settore, preservando un adeguato livello di offerta e sostenendo la redditività delle attività aviation. Parallelamente, GE.S.A.C. monitora costantemente l'evoluzione normativa, partecipa ai tavoli tecnici di settore e sviluppa analisi di sensitività per valutare gli impatti di eventuali variazioni regolatorie.

Rischi operativi e di business

Rischi legati alla gestione degli investimenti infrastrutturali

I rischi connessi ai programmi di investimento infrastrutturale mantengono un livello di rilevanza elevato, in considerazione dell'ampio numero di interventi in corso sugli scali gestiti. Tali rischi riguardano principalmente eventuali ritardi nella realizzazione delle opere e possibili incrementi dei costi, riconducibili a criticità nelle fasi di progettazione, appalto, esecuzione o autorizzazione. Per la gestione di tali rischi, la Società ha rafforzato le strutture organizzative dedicate al monitoraggio e al controllo dei progetti, incrementando le risorse tecniche e migliorando i processi di supervisione.

Rischi connessi alla gestione operativa e alla continuità aziendale

L'operatività aeroportuale espone la Società a una serie di rischi tipici del settore, tra cui la capacità di garantire livelli adeguati di servizio, la qualità delle prestazioni erogate da operatori terzi, la congestione dello spazio aereo e la gestione di situazioni emergenziali. In particolare, assume rilievo il rischio legato al possibile malfunzionamento di infrastrutture, impianti e sistemi operativi, anche in considerazione dell'elevata intensità di utilizzo degli asset aeroportuali. Per lo scalo di Salerno, si evidenzia inoltre il rischio legato all'assenza di sistemi alternativi in caso di indisponibilità delle infrastrutture principali. La Società mitiga tali rischi attraverso attività di manutenzione programmata e straordinaria, la definizione di procedure operative, lo svolgimento di esercitazioni e training specifici e il monitoraggio continuo delle attività anche tramite presidi contrattuali nei confronti dei fornitori.

Rischi ICT e cybersecurity

I rischi legati ai sistemi informatici e alla sicurezza delle informazioni rappresentano una delle principali aree di attenzione per la Società. In particolare, i rischi riguardano potenziali accessi non autorizzati ai sistemi, attacchi informatici e malfunzionamenti delle piattaforme IT, che potrebbero compromettere l'operatività aziendale e la disponibilità dei dati. Negli ultimi anni, GE.S.A.C. ha intrapreso diverse iniziative volte a rafforzare il proprio sistema di difesa, tra cui l'aggiornamento delle infrastrutture tecnologiche, l'adozione di misure avanzate di sicurezza, la formazione del personale e la stipula di coperture assicurative specifiche. Permane inoltre il rischio connesso alla possibile indisponibilità dei sistemi informativi aeroportuali, derivante da fattori quali obsolescenza tecnologica, inefficacia dei sistemi di backup o gestione non ottimale degli accessi. Per la mitigazione di tali rischi, la Società mantiene costantemente aggiornati i sistemi ICT, i piani di continuità operativa e le procedure di disaster recovery, assicurando un adeguato livello di resilienza dell'infrastruttura tecnologica. Nel complesso, il sistema adottato consente alla Società di presidiare in modo strutturato e continuo i rischi connessi alla condotta d'impresa, garantendo al contempo un progressivo rafforzamento della cultura della legalità, della trasparenza e della responsabilità all'interno dell'organizzazione e lungo la catena del valore.

Accanto ai rischi, GE.S.A.C. identifica inoltre opportunità rilevanti connesse a una gestione efficace della condotta d'impresa, tra cui il rafforzamento della fiducia degli stakeholder, il miglioramento della reputazione aziendale, l'incremento dell'affidabilità nei confronti delle istituzioni e dei partner commerciali e il miglioramento dell'efficienza organizzativa attraverso processi più trasparenti e strutturati.

6.1.2 Politiche e Azioni

Le politiche e le azioni adottate da GE.S.A.C. in materia di condotta d'impresa si fondano sull'attuazione coordinata del sistema di governance e compliance, attraverso cui la Società promuove comportamenti etici, garantisce la conformità normativa e rafforza il sistema dei controlli interni.

La Società assicura l'aggiornamento continuo del Modello 231 e del Codice Etico, la gestione del sistema di whistleblowing, l'applicazione del sistema disciplinare e la diffusione dei principi etici all'interno dell'organizzazione attraverso attività di formazione e sensibilizzazione.

Inoltre, GE.S.A.C. integra i principi di integrità e trasparenza nei processi di approvvigionamento e nelle relazioni con fornitori e partner, richiedendo il rispetto delle regole di condotta e promuovendo comportamenti responsabili lungo l'intera catena del valore.

L'azione della Società è completata dal ruolo dei comitati e dei gruppi di lavoro, che assicurano il monitoraggio continuo delle attività, l'identificazione delle criticità e l'attuazione di interventi di miglioramento, contribuendo a rendere effettivo il sistema di governance e a rafforzare la cultura della legalità.

6.1.3 Target e metriche

Componenti degli organi di amministrazione, gestione e controllo	UdM	Percentuale della remunerazione legata a considerazioni legate al clima			
		% Vs 2024	2025	2024	2023
Amministratore delegato	%	=	15	15	15
Dirigenti	%	=	15	15	0
Quadri	%	=	15	15	0

GOV-1-21	Tipo/Sesso	UdM	% Vs 2024	2025	2024	2023
Numero di membri con e senza incarichi esecutivi	Esecutivo	N.	=	0	0	0
	Non esecutivo	N.	=	9	9	9
Membri del Consiglio di amministrazione per genere	Donna	N.	+33,33	4	3	2
	Uomo	N.	-16,67	5	6	7
	Altro	N.	=	0	0	0
	Non segnalato	N.	=	0	0	0
Membri del Consiglio di amministrazione indipendenti e non indipendenti.	Indipendente	N.	=	9	9	9
	Non indipendente	N.	=	0	0	0
Membri del consiglio di amministrazione indipendenti	-	%	=	100%	100%	100%

Nel periodo di riferimento, la Società non ha registrato né accertato episodi di corruzione attiva o passiva, né risultano procedimenti giudiziari pubblici in materia a carico della Società o dei propri dipendenti, con riferimento sia all'esercizio in esame sia a eventuali procedimenti avviati in esercizi precedenti e conclusi nel periodo.

In particolare, gli indicatori quantitativi relativi al rischio di corruzione evidenziano quanto segue:

Verifiche	UdM	% Vs 2024	2025	2024	2023
Casi accertati di corruzione attiva o passiva	N.	=	0	0	0
Dipendenti licenziati o soggetti a provvedimenti disciplinari per fatti riconducibili alla corruzione	N.	=	0	0	0
Contratti con partner commerciali risolti o non rinnovati per violazioni connesse alla corruzione	N.	=	0	0	0

Procedimenti giudiziari pubblici per corruzione attiva o passiva	N.	=	0	0	0
--	-----------	---	---	---	---

Con riferimento alla catena del valore, la Società prevede la divulgazione di eventuali episodi di corruzione che coinvolgano attori esterni esclusivamente nei casi in cui la Società o i propri dipendenti risultino direttamente coinvolti. Nel periodo di rendicontazione non si sono verificati casi di tale natura. La Società infine rinnova il proprio impegno al miglioramento continuo dei sistemi di prevenzione e controllo, promuovendo una cultura aziendale orientata all'integrità, alla trasparenza e alla legalità lungo tutta l'organizzazione e nella catena del valore.

7. ALLEGATI

7.1 ESRS Content Index

Dichiarazione d'uso	La Società GE.S.A.C. S.p.A. ha presentato una Dichiarazione di Sostenibilità in conformità agli Standard ESRS per il periodo 1° gennaio 2025 - 31 dicembre 2025
Standard ESRS 1	ESRS 1 – Prescrizioni Generali – 31 Luglio 2023
Standard ESRS di settore	Non applicabile

Di seguito è presentato il quadro degli obblighi di informativa ai quali GE.S.A.C. ha dato attuazione nell'ambito della redazione della Rendicontazione di Sostenibilità, sulla base degli esiti dell'analisi di doppia rilevanza. Con riferimento all'esercizio 2025, primo anno di applicazione degli European Sustainability Reporting Standards (ESRS). La presente Rendicontazione di Sostenibilità 2025 è stata predisposta in allineamento volontario agli European Sustainability Reporting Standards (ESRS), con perimetro coincidente con quello del bilancio economico-finanziario di GE.S.A.C. S.p.A. La Società ha condotto un esercizio di doppia rilevanza ai sensi dell'impostazione ESRS e ha rendicontato i temi risultati materiali; per i temi non risultati materiali, l'Indice ne dà evidenza esplicita. La Società si è inoltre avvalsa, ove applicabile, delle facoltà di omissione previste nel primo anno di applicazione volontaria di taluni obblighi informativi gradualmente.

ESRS	Disclosure	Requisito / contenuto	Riferimento (cap./par.)
ESRS 2	BP-1	Criteri generali per la redazione	3.1 Criteri generali (BP-1)
ESRS 2	GOV	Governance di sostenibilità	3.2 Governance di sostenibilità
ESRS 2	SBM	Strategia e modello di business; stakeholder	3.3 Strategia, modello di business e stakeholder
ESRS 2	IRO-1	Analisi di doppia rilevanza e gestione IRO	3.4 Analisi doppia rilevanza e gestione IRO
ESRS 2	IRO-1a	Mappatura e identificazione IRO	3.4.1 Mappatura e identificazione
ESRS 2	IRO-2	Valutazione e prioritizzazione IRO	3.4.2 Valutazione e prioritizzazione
ESRS 2	IRO-3	Prioritizzazione IRO	3.4.3 Prioritizzazione
ESRS 2	IRO-4	Approvazione IRO ed esiti (impatti e finanza)	3.4.4 Approvazione e risultanze finali
ESRS 2	IRO-4.1	Esito rilevanza d'impatto	3.4.4.1 Esito rilevanza di impatto
ESRS 2	IRO-4.2	Esito rilevanza finanziaria	3.4.4.2 Esito rilevanza finanziaria
ESRS E1	E1	Cambiamenti climatici	4.1 ESRS E1 - Cambiamenti climatici
ESRS E1	E1-1	Gestione impatti/rischi/opportunità	4.1.1 Gestione impatti, rischi e opportunità
ESRS E1	E1-2/E1-3	Politiche e azioni (decarbonizzazione, energia)	4.1.2 Politiche e Azioni
ESRS E1	E1-4/E1-5/E1-6	Target e metriche (energia/emissioni)	4.1.4 Target e metriche
ESRS E2	E2	Inquinamento	4.2 ESRS E2 – Inquinamento

ESRS E2	E2-1	Gestione impatti/rischi/opportunità	4.2.1 Gestione impatti, rischi e opportunità
ESRS E2	E2-2	Politiche e azioni (rumore/aria/acque)	4.2.2 Politiche e Azioni
ESRS E2	E2-3	Target e metriche	4.2.4 Target e metriche
ESRS E5	E5	Uso risorse ed economia circolare	4.3 ESRS E5 - Uso risorse ed economia circolare
ESRS E5	E5-1	Gestione impatti/rischi/opportunità	4.3.1 Gestione impatti, rischi e opportunità
ESRS E5	E5-2	Politiche e azioni (rifiuti, plastiche, recovery)	4.3.2 Politiche e Azioni
ESRS E5	E5-3	Target e metriche	4.3.4 Target e metriche
ESRS S1	S1	Forza lavoro propria	5.1 ESRS S1 - Forza lavoro propria
ESRS S1	S1-1	Gestione impatti/rischi/opportunità	5.1.1 Gestione impatti, rischi e opportunità
ESRS S1	S1-2	Coinvolgimento e relazioni industriali	5.1.2 Processi di coinvolgimento
ESRS S1	S1-3	Politiche e azioni (H&S, PdR125, welfare, formazione)	5.1.3 Politiche e Azioni
ESRS S1	S1-4	Target e metriche	5.1.5 Target e metriche
ESRS S2	S2	Lavoratori catena del valore	5.2 ESRS S2 - Lavoratori nella catena del valore
ESRS S2	S2-1	Gestione impatti/rischi/opportunità	5.2.1 Gestione impatti, rischi e opportunità
ESRS S2	S2-2	Coinvolgimento lavoratori catena del valore	5.2.2 Processi di coinvolgimento
ESRS S2	S2-3	Politiche	5.2.3 Politiche
ESRS S2	S2-4	Azioni	5.2.4 Azioni
ESRS S2	S2-5	Target e metriche	5.2.5 Target e metriche
ESRS S3	S3	Comunità interessate	5.3 ESRS S3 - Comunità interessate
ESRS S3	S3-1	Gestione impatti/rischi/opportunità	5.3.1 Gestione impatti, rischi e opportunità
ESRS S3	S3-2	Coinvolgimento comunità	5.3.2 Processi di coinvolgimento
ESRS S3	S3-3	Politiche e azioni	5.3.3 Politiche e Azioni
ESRS S3	S3-4	Target e metriche	5.3.5 Target e metriche
ESRS S4	S4	Consumatori e utilizzatori finali	5.4 ESRS S4 - Consumatori e utilizzatori finali
ESRS S4	S4-1	Gestione impatti/rischi/opportunità	5.4.1 Gestione impatti, rischi e opportunità
ESRS S4	S4-2	Coinvolgimento consumatori	5.4.2 Processi di coinvolgimento
ESRS S4	S4-3	Politiche e azioni	5.4.3 Politiche e Azioni
ESRS S4	S4-4	Target e metriche	5.4.5 Target e metriche
Entity specific	S4-ES	Qualità del servizio (entity specific)	5.5 Qualità del servizio

ESRS G1	G1	Condotta d'impresa	7.1 ESRS G1 - Condotta d'impresa
ESRS G1	G1-1	Gestione impatti/rischi/opportunità	7.1.1 Gestione impatti, rischi e opportunità
ESRS G1	G1-2	Politiche e azioni	7.2.2 Politiche e Azioni
ESRS G1	G1-3	Target e metriche	7.2.4 Target e metriche

PAGINA LASCIATA INTENZIONALMENTE BIANCA

Rendicontazione di Sostenibilità 2025

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

Uffici Direzionali GE.S.A.C

Aeroporto di Capodichino – SNC – 80144 Napoli

© Copyright 2025 GE.S.A.C. S.p.A. NAPOLI

Per eventuali richieste di informazioni o approfondimenti sui contenuti del presente documento è possibile scrivere all'indirizzo: sostenibilita@gesac.it

Standard: ESRS – European Sustainability Reporting Standards

Periodo: 01 gennaio – 31 dicembre 2025

Ambito: Sistema Aeroportuale Campano (Napoli e Salerno)

Ciclo: Annuale

Fotografie: Archivio fotografico GE.S.A.C.

Trasparenza e divulgazione: La Rendicontazione di Sostenibilità 2025 è disponibile online sul sito ufficiale della Società.

www.aeroportodinapoli.it

NAPOLI
SALERNO
AIRPORTS
GESAC