

Bilancio di Sostenibilità **2018**

Gruppo SAVE



2018

Gruppo Save
Bilancio di Sostenibilità
2018

Sommario

Lettera agli stakeholder	7
Introduzione e Nota Metodologica	9
Identità	15
Clienti	51
Sostenibilità economica.....	77
Sostenibilità ambientale	85
Safety Management System Aeroportuale	115
Sostenibilità sociale	131
Content Index – In Accordance – Core	158
Relazione della Società di Revisione	163

Lettera agli stakeholder

Nel 2018 il Gruppo SAVE ha riportato risultati che ne definiscono il valore per l'ampio bacino d'utenza servito.

Il sistema aeroportuale Venezia-Treviso ha chiuso l'anno con 14,5 milioni di passeggeri, in crescita dell'8,3% rispetto al 2017, confermandosi al terzo posto nel panorama italiano. In particolare, l'aeroporto di Venezia ha ulteriormente consolidato il suo ruolo di terzo Gateway intercontinentale nazionale.

Il bilancio di sostenibilità consente di rappresentare gli obiettivi raggiunti in un'ottica imprescindibile di impegno verso gli *stakeholder* in termini di sostenibilità economica, sociale ed ambientale.

Nell'anno è proseguito lo sviluppo infrastrutturale del Marco Polo, definito dal Master Plan 2012 – 2021. Dopo la realizzazione della nuova darsena e del *Moving Walkaway* aperti al pubblico nell'autunno 2016, a giugno 2017 lo scalo veneziano ha inaugurato il primo ampliamento del terminal passeggeri a cui è seguita, a maggio 2018, la posa della prima pietra del nuovo ampliamento dell'aerostazione area Extra Schengen. Per quanto riguarda l'aeroporto Canova, è proceduto l'iter di approvazione del Master Plan dello scalo.

Nel 2018 il Gruppo ha creato ricchezza per oltre 230 milioni di Euro, distribuita *in primis* a favore della forza lavoro per oltre 59,5 milioni di Euro, quindi a favore dei fornitori per circa 42,9 milioni, a favore dello Stato per oltre 24,8 milioni ed infine a favore degli azionisti per 60 milioni di Euro. Il tutto garantendo un servizio di qualità di standard internazionale per i passeggeri gestiti dal Sistema Venezia-Treviso. L'attenzione al passeggero è stata infatti al centro di tutte le attività del Gruppo attraverso servizi dedicati ai diversi segmenti d'utenza.

Il presente volume analizza in dettaglio le attività del Gruppo in termini di responsabilità verso gli *stakeholder* e di impegno per uno sviluppo sostenibile.

Dott. Enrico Marchi

Presidente del Consiglio di Amministrazione

Introduzione e Nota Metodologica

Introduzione

Il management di SAVE ha voluto testimoniare il proprio impegno verso uno sviluppo sostenibile, economico, sociale e ambientale, producendo il Bilancio di Sostenibilità, riferito all'esercizio 2018 per l'intero Gruppo. Tale documento è stato redatto secondo il principio di *accountability* del “*triple bottom line*”, che evidenzia contestualmente le performance economiche, sociali e ambientali, mirando a completare l'informativa fornita dal Bilancio di Esercizio.

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

È stato dunque attivato un processo virtuoso, che si pone anche l'obiettivo di alimentare il dialogo tra SAVE e i suoi *stakeholder*.

SAVE è convinta che la maggior trasparenza sia anche sinonimo di innovazione e di opportunità, e cioè di crescita.

Nota Metodologica

Il Bilancio di Sostenibilità 2018 del Gruppo Save (di seguito anche il “Gruppo”) è stato redatto secondo le linee guida “*Sustainability Reporting Standards*” (2016) e le “*Airport Operators Sector Disclosures*” (2014) entrambe pubblicate dal Global Reporting Initiative (GRI), secondo l'opzione “*Core*”. Si segnala che, rispetto al Bds 2017, è stata implementata la transizione obbligatoria dalle Sustainability Reporting Guidelines (versione G4) al nuovo standard di rendicontazione GRI Standards.

Processo e ambito oggetto di rendicontazione

Nel documento sono rappresentati i principali impatti economici, ambientali e sociali dell'azienda. I temi di rendicontazione principali sono stati definiti sulla base delle priorità identificate per mezzo di:

- Analisi di materialità elaborata tramite consultazione di fonti esterne e interviste con il management responsabile delle tematiche oggetto di rendicontazione;
- Utilizzo delle Linee Guida di settore relative agli operatori aeroportuali (G4 Sector Disclosure – Airport Operators).

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

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

Il Bilancio di Sostenibilità viene pubblicato con cadenza annuale sul sito internet <http://ambiente.veniceairport.it> e per la sua diffusione si utilizzano i canali di comunicazione istituzionale impiegati comunemente dall'azienda.

Perimetro di reporting

Per quanto riguarda i dati economici il perimetro di rendicontazione risulta essere lo stesso del Bilancio Consolidato 2018 del Gruppo Save. Il perimetro dei dati e delle informazioni ambientali e sociali risulta essere composto dalle Società facenti parte del Gruppo Save al 31 dicembre 2018 consolidate con il metodo integrale all'interno del Bilancio Consolidato di Gruppo. Eventuali ulteriori eccezioni sono espressamente indicate nel testo. Gli indicatori fanno riferimento al periodo dal 01.01.2018 al 31.12.2018 e, ove possibile, a titolo di confronto si riportano quelli relativi ai due anni precedenti, con un commento inerente al loro andamento, al fine di evidenziare eventuali variazioni significative relative al trend in considerazione. All'interno di tale documento è opportunamente segnalato se il dato riportato è stato generato attraverso stime che, se presenti, sono fondate sulle migliori metodologie disponibili e opportunamente segnalate. Nei casi in cui è stato possibile migliorare l'accuratezza o la completezza delle rilevazioni o dei metodi di calcolo dei dati oggetto di rendicontazione, i dati dell'anno precedente sono stati riesposti con criteri analoghi per mantenerne l'omogeneità e la comparabilità con quelli del periodo. Tutte le riesposizioni dei dati dovute allo sviluppo dei sistemi di estrazioni e reporting sono puntualmente segnalate nel documento.

Analisi di materialità

Il documento illustra i principali impatti sociali e ambientali rilevanti per gli *stakeholder*, ovvero i soggetti che attribuiscono valore all'organizzazione e sono influenzati dalle decisioni della società di riferimento; inoltre per ogni cluster di *stakeholder*, sono state identificate le relazioni instaurate e le diverse azioni di coinvolgimento degli stessi (si veda a tal proposito il paragrafo "Gli stakeholder dell'aeroporto").

SAVE ha condotto un'analisi di materialità volta a indentificare e dare priorità alle tematiche considerate rilevanti e significative per sé stessa e per i propri *stakeholder*. L'analisi condotta è conforme ai GRI Sustainability Reporting Standards (2016) e le linee guida dell'"Airport Operators Sector Disclosures" (2014) entrambi pubblicati dal Global Reporting Initiative.

I temi materiali sono quelli considerati importanti perché riflettono gli impatti economici, sociali e ambientali del Gruppo, oppure perché possono influenzare le decisioni degli *stakeholder* e quindi meritano di essere inclusi nella rendicontazione. SAVE ha individuato gli aspetti maggiormente significativi da un punto di vista economico, ambientale e sociale e, successivamente, li ha sottoposti al giudizio dei propri *stakeholder*. In particolare, nella definizione degli aspetti significativi sono state integrate le indicazioni del management e le aspettative degli *stakeholder* provenienti dai canali e dagli strumenti attraverso i quali il Gruppo si relaziona.

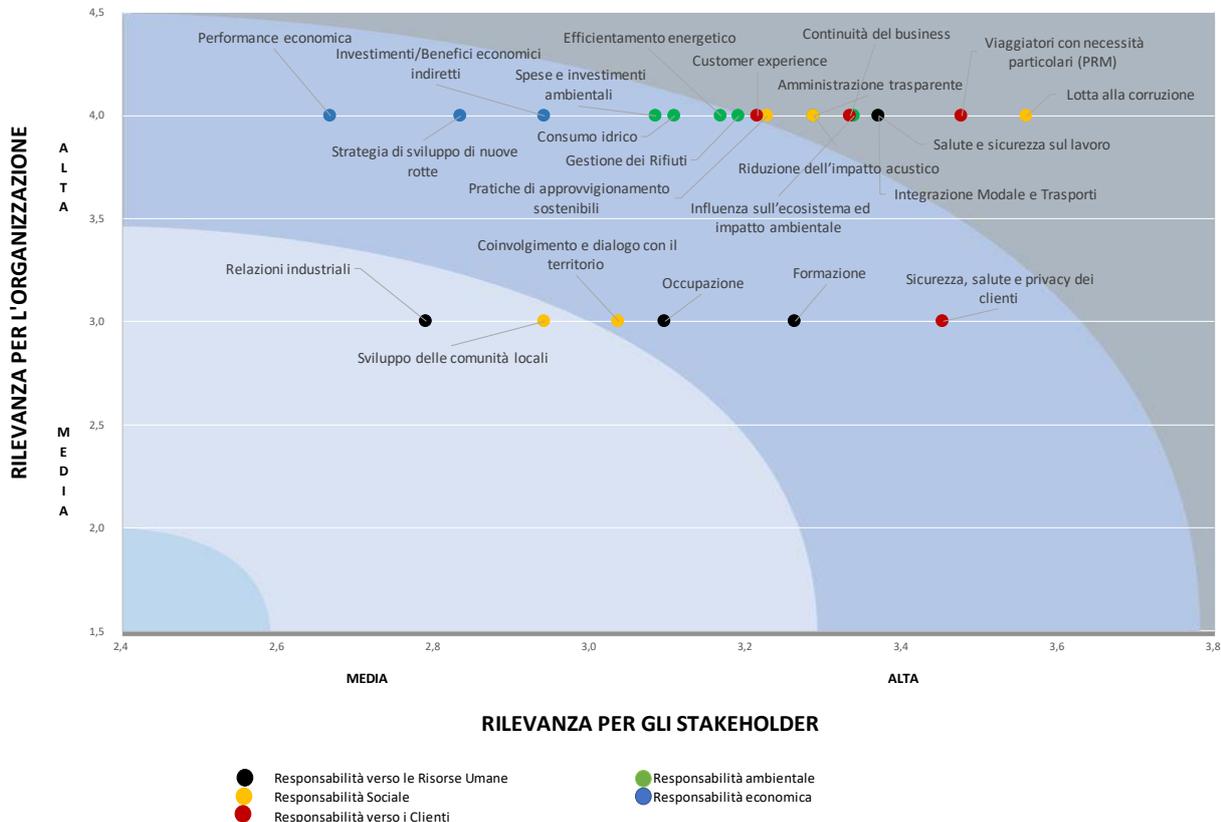
L'analisi è stata condotta nel 2018 ed ha visto coinvolti, oltre a Save, un totale di 21 *stakeholder* esterni attraverso la compilazione di un questionario.

Il questionario, strutturato su 28 domande, è stato composto e divulgato ai portatori di interesse, i quali sono stati chiamati a dare la propria opinione su cinque sfere tematiche:

- Responsabilità verso i Clienti;
- Responsabilità Economica;
- Responsabilità Sociale;
- Responsabilità Ambientale;
- Responsabilità verso le Risorse Umane.

Matrice di Materialità

Di seguito è riportata la matrice di materialità, una rappresentazione sintetica dell'analisi di materialità per il Gruppo Save. I temi rilevanti sono rappresentati attraverso i due assi che rappresentano gli aspetti economici, ambientali e sociali significativi per Save, nonché la loro influenza sulle decisioni degli *stakeholder*.



La valutazione è stata condotta su una scala di cinque livelli di importanza (da non rilevante a molto rilevante). I risultati dell'analisi hanno permesso di:

- identificare le questioni rilevanti per il Gruppo e influenti per gli *stakeholder*;
- identificare rischi e opportunità associati allo sviluppo sostenibile.

Di seguito si riportano le tematiche la cui valutazione è risultata rilevante sia per gli *stakeholder* esterni che per l'organizzazione; particolare attenzione è stata dunque posta nella rendicontazione di tali aspetti all'interno del presente Bilancio di Sostenibilità:

- Investimenti/benefici economici indiretti;
- Performance economica;
- Strategia di sviluppo di nuove rotte;
- Salute e sicurezza sul lavoro;
- Continuità del business;

- Customer experience;
- Pratiche di approvvigionamento sostenibili;
- Viaggiatori con necessità particolari (PRM - passeggeri a ridotta mobilità);
- Efficientamento energetico;
- Influenza sull'ecosistema ed impatto ambientale;
- Consumo idrico;
- Riduzione dell'impatto acustico;
- Integrazione modale e trasporti;
- Lotta alla corruzione;
- Amministrazione trasparente;
- Gestione dei rifiuti;
- Spese e investimenti ambientali;
- Occupazione;
- Formazione;
- Relazioni industriali;
- Sviluppo delle comunità locali;
- Coinvolgimento e dialogo con il territorio;
- Sicurezza, salute e privacy dei clienti.

Nella tabella riportata di seguito, per ciascun aspetto materiale identificato (per SAVE, gli *stakeholder* o entrambi), si indica il perimetro dell'impatto riconciliando tali aspetti ai Topic GRI Standards e agli Airport Operators Sector Disclosures.

Material Topic	Topic GRI Standards Correlati	Dove avviene l'impatto	Tipologia di impatto
Performance economica	Performance economica	Gruppo SAVE	Generato dal Gruppo
Sviluppo di nuove rotte	Market presence	Gruppo SAVE	Generato dal Gruppo e direttamente connesso alle sue attività
Investimenti/Benefici economici indiretti	Impatti economici indiretti	Gruppo SAVE	Generato dal Gruppo
Influenza sull'ecosistema ed impatto ambientale	Emissioni Compliance ambientale	Gruppo SAVE	Generato dal Gruppo e direttamente connesso alle sue attività
Efficientamento energetico	Energia	Gruppo SAVE	Generato dal Gruppo
Integrazione modale e trasporti	Intermodalità	Gruppo SAVE	Generato dal Gruppo e direttamente connesso alle sue attività

Spese e investimenti ambientali	N/A	Gruppo SAVE	Generato dal Gruppo
Consumo idrico	Acqua	Gruppo SAVE	Generato dal Gruppo e direttamente connesso alle sue attività
Gestione dei rifiuti	Scarichi e rifiuti	Gruppo SAVE	Generato dal Gruppo e direttamente connesso alle sue attività
Salute e sicurezza sul lavoro	Salute e sicurezza sul lavoro	Dipendenti del Gruppo SAVE	Generato dal Gruppo
Customer experience	Marketing e etichettatura di prodotti e servizi Qualità dei servizi	Gruppo SAVE	Generato dal Gruppo e direttamente connesso alle sue attività
Pratiche di approvvigionamento sostenibili	Pratiche di approvvigionamento	Gruppo SAVE Fornitori e partners	Generato dal Gruppo e direttamente connesso alle sue attività
Continuità del business	Business Continuity e gestione delle emergenze	Gruppo SAVE	Generato dal Gruppo e direttamente connesso alle sue attività
Amministrazione trasparente	Pratiche anti-competitive Conformità socio-economica	Gruppo SAVE	Generato dal Gruppo
Viaggiatori con necessità particolari	Offerta di servizi a persone con ridotta mobilità	Gruppo SAVE Passeggeri	Generato dal Gruppo e direttamente connesso alle sue attività
Sicurezza, salute e privacy del cliente	Privacy del cliente Salute e sicurezza del cliente	Gruppo SAVE Passeggeri	Generato dal Gruppo e direttamente connesso alle sue attività
Sviluppo delle comunità locali	Comunità locali	Gruppo SAVE Comunità locali	Generato dal Gruppo e direttamente connesso alle sue attività
Occupazione	Occupazione Diversità e pari opportunità	Gruppo SAVE	Generato dal Gruppo e direttamente connesso alle sue attività
Formazione	Formazione e istruzione	Gruppo SAVE	Generato dal Gruppo
Relazioni industriali	Lavoro e relazioni industriali	Gruppo SAVE	Generato dal Gruppo
Riduzione dell'impatto acustico	Rumore	Gruppo SAVE Comunità locali	Generato dal Gruppo e direttamente connesso alle sue attività
Lotta alla corruzione	Anti-corruzione	Gruppo SAVE	Generato dal Gruppo
Coinvolgimento e dialogo con il territorio	Comunità locali	Gruppo SAVE Comunità locali	Generato dal Gruppo

Identità

Il Gruppo SAVE è un mobility player d'eccellenza che offre servizi di alta qualità e numerosi collegamenti, favorendo al contempo l'internazionalizzazione delle imprese, grazie al costante potenziamento delle rotte aeree e la conseguente creazione di ricchezza per il territorio e la collettività.



La storia che riportiamo è quella di un Gruppo in forte espansione, che da sempre ha insite nel proprio DNA le priorità di investimento e sviluppo e si impegna ogni giorno ad offrire servizi di alta qualità, garantendo un'ampia offerta di collegamenti.

Oggi il Gruppo SAVE, a seguito di decisioni strategiche intraprese negli ultimi anni, è un punto di riferimento nel panorama aeroportuale italiano, rendendosi promotore della creazione a fine 2014 del nuovo “Polo Aeroportuale del Nord Est”, aderendo in tal senso prontamente alle sollecitazioni incluse nel Piano Nazionale degli Aeroporti.

Le informazioni di seguito descritte sono state elaborate sia in ottica di gruppo che in ottica di location, dove il Gruppo opera in qualità di gestore aeroportuale. Pertanto, all'interno di questo Bilancio di Sostenibilità, vengono riportate analisi quali – quantitative con riferimento ai due scali aeroportuali: Venezia (Aeroporto Marco Polo) e Treviso (Aeroporto Canova).

Le altre attività, se significative, sono riferite alle due location, laddove direttamente riconducibili alle attività di gestione aeroportuale.

Di seguito s'illustra la catena di valore e le attività svolte negli Aeroporti di Venezia e Treviso. Vengono inoltre indicate le attività svolte dalle parti terze.



Key data

Di seguito vengono riportati i *key data* del Gruppo al 31 dicembre 2018 con particolare riferimento alla capogruppo Save S.p.A. ed a AerTre S.p.A. che rispettivamente gestiscono e sviluppano i due aeroporti di Venezia e Treviso:

Sede	Aeroporto di Venezia
Fondazione SAVE	25 febbraio 1987
Numero di iscrizione Registro imprese di Venezia	2193960271
Capitale sociale	Euro 35.971.000,00 int. vers

Sede	Aeroporto di Treviso
Fondazione Aertre	21 ottobre 1991
Numero di iscrizione Registro imprese di Treviso	1899350266
Capitale sociale	Euro 13.119.840,00 int. vers

Gruppo Save	<i>valori in Euro Milioni</i>
Ricavi	227,8
EBITDA	113,0
Utile/(Perdita) di esercizio	50,6
Numero dipendenti Gruppo SAVE	1.204
Passeggeri Sistema Venezia - Treviso	14.493.563

Breve storia di SAVE e del suo Gruppo

SAVE

SAVE, società di gestione dell'Aeroporto di Venezia, è stata costituita nel 1987 da enti pubblici locali e da soggetti privati per subentrare al Provveditorato al Porto di Venezia nella gestione dell'Aeroporto veneziano Marco Polo, già attivo dagli anni sessanta.

Con delibera del 21 giugno 2002, ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile) ha esteso sino al 21 marzo 2041 la concessione a SAVE dei servizi aeroportuali presso lo scalo di Venezia.

Fino al 2000 l'attività della Società si era concentrata sulla sola gestione aeroportuale, allargandosi successivamente anche alle infrastrutture di mobilità (e servizi collegati), nonché ai servizi di ristoro e alla gestione di negozi.

In un'ottica di sviluppo e valorizzazione delle competenze interne del Gruppo nel 2002, tramite Archimede1 S.p.A, di cui SAVE detiene il 60% delle azioni, SAVE ha acquisito il 40% delle quote azionarie di Centostazioni S.p.A., la quale si occupa della gestione integrata di 103 stazioni ferroviarie italiane di medie dimensioni.

Nel 2005 SAVE si è quotata nel Mercato Telematico Azionario di Borsa Italiana (MTA), attraverso un aumento del capitale sociale pari a 160 milioni di Euro.

Inoltre, nel 2006, ha acquisito da Austrian Airlines il 100% del Capitale Sociale di Airest, società attiva nel F&B e Retail e da società Autostrada Brescia e Padova il 100% del Capitale Sociale di RISTOP, società italiana attiva nel F&B in regime di concessione.

Successivamente, nel 2007, è stato inaugurato il nuovo Terminal presso l'Aeroporto di Treviso e SAVE ha raggiunto un controllo pari all'80% del capitale della Società Aer Tre S.p.A., che gestisce lo scalo trevigiano.

L'anno successivo, la Business Unit F&B e Retail ha aumentato la propria presenza in Europa, acquisendo il 100% di due società ceche, attive nel canale del F&B aeroportuale. Nel 2009 SAVE ha acquisito il 27,65% della società di gestione belga dell'Aeroporto Charleroi, diventando il primo gestore aeroportuale italiano che investe all'estero.

Nel 2011 il Gruppo SAVE ha continuato la propria crescita, firmando un accordo commerciale con un importante player internazionale del mercato retail, Mc Arthur Glenn, dando vita ad una nuova società "Airest Collezioni", in seguito attiva nel retail aeroportuale.

Nel dicembre 2012 SAVE ha firmato con ENAC il Contratto di Programma in deroga, sottoscritto anche dai Ministeri competenti, e dopo dieci anni si è così concluso l'iter approvativo che, sbloccando il piano investimenti, ha portato all'attuazione di nuovi livelli tariffari e ha permesso ulteriori sviluppi di traffico.

In seguito alla sottoscrizione del Contratto di Programma, il management ha deciso di rifocalizzare la propria strategia nel settore aeroportuale; in questa direzione, nel corso del mese di settembre 2013, SAVE ha siglato un importante accordo con il Gruppo Lagardère avente ad oggetto il Gruppo Airest, dando vita ad una partnership industriale che ha comportato, a partire dal primo semestre 2014, l'uscita di SAVE da tutte le attività di Airest che non operano all'interno degli aeroporti gestiti dal Gruppo SAVE.

Nella stessa ottica, la Società ha deciso di avviare un percorso che ha comportato l'uscita anche dalla gestione delle infrastrutture attraverso la cessione, avvenuta nel gennaio 2017, della partecipazione in Centostazioni.

Nel corso del 2014 SAVE, nell'ambito del proseguimento del disegno industriale del Gruppo, è entrata nel Capitale Sociale di Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A., società che detiene le concessioni per la gestione degli aeroporti di Verona Villafranca e di Brescia. Il percorso che ha portato, attraverso la sottoscrizione di patti tra soci ad una gestione congiunta della società, è stato completato nel febbraio del 2015 e ha determinato una partecipazione nella società scaligera pari al 40,3% oggi pari al 41,27%.

A conclusione della procedura congiunta di adempimento dell'obbligo di acquisto ex art. 108, comma 1 del T.U.F., derivante dall'Offerta Pubblica di Acquisto obbligatoria totalitaria promossa dal Socio Agorà Investimenti S.p.A., Borsa Italiana S.p.A. ha disposto, dalla data del 23 ottobre 2017 la revoca delle azioni SAVE dalla quotazione sul Mercato telematico Azionario.



“L’Aeroporto internazionale di Venezia “Marco Polo” si trova a nord-est del capoluogo veneto, è ubicato interamente nel territorio del Comune di Venezia e si affaccia, con il sistema di piste di volo parallele **04-22**, sulla Laguna Veneta.

Lo scalo è realizzato su un’ampia area di imbonimento lungo la gronda lagunare e dista pochi km da Venezia, Treviso, Padova e Mestre.



Il sedime aeroportuale occupa un’area di circa 335 ha, ubicata tra la Laguna Veneta a sud-est e la strada SS14 a nord-ovest, tra il centro abitato di Tesserà a sud-ovest e le Officine Aeronavali a nord-est. Lungo il confine del sedime aeroportuale, in direzione nord-ovest, non sono presenti significativi insediamenti edificati, mentre oltre la SS14 sono presenti insediamenti abitativi, produttivi e commerciali.

L’Aeroporto di Venezia, secondo la classificazione vigente, appartiene alla categoria 4E e, sulla base della certificazione europea (Regolamento EU139/2014) conseguita nel dicembre del 2016 può accogliere in deroga anche aeromobili di categoria 4F. Ha ricevuto da ENAV la conferma dell’operatività dello scalo in 3^a Categoria ILS, che permette atterraggi fino a 75 metri di visibilità orizzontale e zero metri di visibilità verticale. Lo scalo è composto da due piste, non utilizzabili contemporaneamente, delle quali la principale, è lunga 3.300 metri e larga 45 metri, la secondaria è lunga 2.780 metri e larga 45 metri. Le infrastrutture di volo includono un sistema di raccordi e piazzali per gli aeromobili che da aprile 2017 offrono una capacità di sosta per 42 aeromobili dedicati all’aviazione commerciale e 15 all’aviazione generale. L’aerostazione passeggeri, il cui ampliamento è stato completato di recente, si estende su tre livelli, oltre ai mezzanini, per una superficie totale di 78.800 mq dei quali gli spazi commerciali complessivi (Food & Beverage, Retail e box commerciali informativi) quotano 7.183 mq.

AERTRE

L'Aeroporto di Treviso è nato come infrastruttura militare, aperta poi al traffico civile intorno alla metà degli anni 30, dopo aver costituito un campo di fortuna per soddisfare le esigenze dell'Aeroclub di Treviso.

Solo nel 1953, su iniziativa degli enti locali, è sorta la prima aerostazione civile. Nel maggio dello stesso anno è stato inaugurato il primo volo internazionale, al quale in seguito si sono aggiunti altri voli con destinazione Londra e Vienna.

L'Aeroporto, ormai destinato al successo, è divenuto lo scalo di riferimento anche per la vicina città di Venezia. Nel 1956, a seguito della decisione di costruire un nuovo Aeroporto per la città lagunare, inaugurato nel 1960, e al conseguente trasferimento dei voli al Marco Polo, è iniziato per l'Aeroporto Canova di Treviso un lento declino.

La società Aer Tre, società di gestione dell'Aeroporto "A. Canova", nel 1991 ha iniziato la sua attività quale gestore del traffico civile commerciale in un'infrastruttura militare. In forza della convenzione n. 4344 del 21.10.1991 approvata con Decreto n. 03/14 del 30 marzo 1992 registrato alla Corte dei Conti il 4 giugno 1992, ha ottenuto la gestione parziale dell'Aeroporto per la durata di 20 anni (2012).

Il 26 giugno del 1992, con DM n. 473-T, è stata disposta la nascita del "Sistema Aeroportuale" Venezia – Treviso, sancito successivamente dal DM n. 473-T del 26/06/1996. Dall'aprile 1999 Aer Tre è responsabile della conduzione e manutenzione ordinaria e straordinaria degli immobili, degli impianti e delle infrastrutture aeroportuali, dei quali è tenuta ad assicurare l'efficienza e la piena operatività, in forza del regime gestionale ex art. 17 L. 135/97, che ha esteso a società operanti in regime di gestione parziale o precaria l'autorizzazione all'occupazione e all'uso dei beni demaniali rientranti nel sedime aeroportuale, con l'unico vincolo della destinazione dei diritti percepiti.

Lo scalo trevigiano in seguito è entrato nel Sistema Aeroportuale di Venezia: SAVE è entrata nel pacchetto azionario di Aer Tre con il 45% delle quote. L'Aeroporto di Treviso è diventato quindi uno scalo collegato all'aeroporto di Venezia specializzato nei voli low-cost.

Dopo tale integrazione, la pianificazione dello sviluppo dello scalo trevigiano è stata sempre coordinata con quella del Marco Polo.

Nel 2007 il Comune di Treviso ha ceduto il 35% di azioni Aer Tre S.p.A. a SAVE in cambio di azioni SAVE S.p.A., nell'ambito di un progetto di integrazione sempre maggiore tra i due scali.

Durante tale periodo, il traffico commerciale è notevolmente incrementato, portando quindi nel 2007 all'inaugurazione della nuova aerostazione di Treviso.

Nel 2010 ENAC ed Aer Tre hanno sottoscritto la convenzione per l'affidamento della gestione totale dell'Aeroporto di Treviso per la durata di quaranta anni, divenuta efficace ed operativa dopo essere stata siglata ed approvata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze nel 2013.

L'Aeroporto di Treviso ha inoltre il privilegio di essere base operativa delle flotte aziendali per alcuni tra i marchi italiani più prestigiosi a livello internazionale (De Longhi, Diesel, Luxottica ecc..)

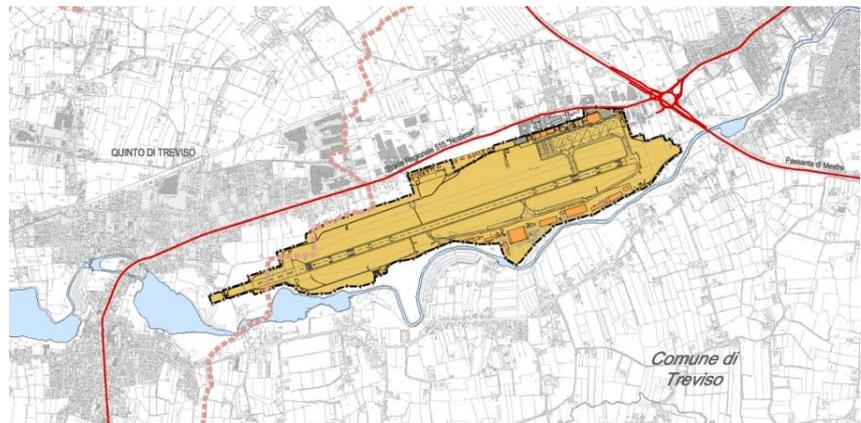


L'Aeroporto di Treviso è localizzato a circa 3 km a sud-ovest della città di Treviso, è racchiuso tra la Strada Regionale n. 515 “Noalese”, la Strada Regionale N. 53 “Postumia”, ed il fiume Sile, a 9,2 km dal casello autostradale Treviso Sud della A27 ed a 29 km dall'Aeroporto di Venezia-Tessera.

Il sedime aeroportuale, posto tra il centro abitato di Treviso e quello di Quinto, lungo la SR 515 si configura come una stretta fascia di pianura di circa 150 ettari, stretta tra la SR515 ed il fiume Sile.

Questa localizzazione è critica per lo sviluppo ulteriore dell'Aeroporto, in quanto pone limitazioni all'acquisizione di nuove aree: il sedime aeroportuale di fatto è ostruito a sud dalla presenza del fiume Sile, il quale impedisce uno sviluppo dell'Aeroporto.

Anche l'accessibilità è condizionata dalla posizione: il fatto di essere raggiungibile da un solo lato dalla SR515 “Noalese” può rendere difficile l'accesso allo scalo in caso di congestione di traffico.



L'Aeroporto risulta inoltre inserito in un contesto residenziale e produttivo, soprattutto a nord del sedime,

lungo la Noalese e ad sud-ovest, oltre la fascia del parco del fiume Sile, dove si sviluppa il centro abitato di Quinto di Treviso alcuni di questi edifici sono situati a confine con il sedime aeroportuale e utilizzati per attività connesse allo scalo, come i fabbricati sedi degli spedizionieri.

Codice Etico e Modello 231

Il management di SAVE S.p.A. è consapevole che una parte rilevante delle attività gestite dalla Società costituisce “servizio pubblico” e che il proprio agire ha importanti riflessi sull'esperienza dei passeggeri e sul sistema di relazioni economiche ed industriali del territorio e degli operatori aeroportuali.

La Società ha voluto consolidare e promuovere la responsabilità etico-sociale della propria attività imprenditoriale anche con l'adozione di un Codice Etico e di Comportamento e di un Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ai sensi del d.lgs. 231/2001 (Modello 231).

Il Modello 231 di SAVE definisce o richiama le norme e procedure interne volte a prevenire la commissione dei reati presupposto della responsabilità amministrativa degli enti ex d.lgs. 231/2001 valutati applicabili per la Società, assicurando in particolare il rispetto dei principi di legalità, di correttezza e di trasparenza nella conduzione degli affari e delle attività aziendali.

Le norme e le prescrizioni del Modello 231 a loro volta si fondano, anche declinandoli, sui principi ed i criteri indicati dal Codice Etico e di Comportamento del Gruppo SAVE, nonché sulle altre politiche di carattere generale in tema in particolare di servizio ai passeggeri, safety, security, sicurezza sul lavoro, ambiente e gestione energetica.

Il Modello 231 di SAVE è stato adottato nel 2009 e si compone delle due parti Parte Generale e Parte Speciale; il Modello è stato aggiornato da ultimo nel corso del 2018, in particolare per recepimento delle recenti norme in tema di *whistleblowing* e per aggiornamento dei protocolli in materia ambientale; l'intero Modello è inoltre in corso di ulteriore aggiornamento per adeguamento alle novità normative e secondo criteri di integrazione ed efficientamento organizzativo di Gruppo.

Nella Parte Generale sono descritti il contesto normativo ed aziendale ed i contenuti del Modello 231 riferibili alla complessiva organizzazione di SAVE, quali ad esempio gli obiettivi ed il funzionamento del Modello, i compiti dell'Organismo di Vigilanza, i flussi informativi ed il regime sanzionatorio.

Nella Parte Speciale sono descritti i protocolli di controllo per la prevenzione dei reati previsti dal d.lgs. 231/2001 quali presupposto della responsabilità amministrativa degli enti valutati applicabili a SAVE, delle seguenti principali categorie:

- reati contro la Pubblica Amministrazione;
- reati societari e abusi di mercato;
- reati in materia di salute e sicurezza sul lavoro ed in materia ambientale;
- delitti di criminalità organizzata, ricettazione, (auto)riciclaggio, assunzione di personale senza permesso di soggiorno;
- delitti informatici ed in materia di violazione dei diritti d'autore;
- delitti contro l'industria e il commercio;
- induzione a non rendere dichiarazioni o a rendere dichiarazioni mendaci all'autorità giudiziaria;
- falsità in monete.

Nell'ambito del Gruppo SAVE sono inoltre dotate di un proprio Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex d.lgs. 231/2001 le controllate Aer Tre S.p.A., Triveneto Sicurezza S.r.l., SAVE Engineering S.r.l., Marco Polo Park S.r.l. e Save Cargo S.p.A..

I valori del Gruppo SAVE

La missione del Gruppo Save include l'obiettivo di creare valore per i propri portatori di interesse, anche contribuendo allo sviluppo economico e sociale dei territori di riferimento.

SAVE ha pertanto adottato un Codice Etico e di Comportamento che esplicita i valori e i criteri a cui si ispira l'operato delle persone del Gruppo, orientando gli impegni dell'azienda verso i dipendenti, i collaboratori, i clienti, i fornitori, la comunità locale, le Istituzioni, gli azionisti ed ogni altro *stakeholder*.

Il Codice Etico e di Comportamento sancisce in particolare principi di lealtà e correttezza ed indica ai collaboratori i criteri di comportamento ed i valori di cui il Gruppo SAVE richiede il puntuale rispetto nell'ambito della prestazione lavorativa, nella consapevolezza che la reputazione è cosa fragile e che va pertanto evitata ogni azione che possa risultare in contrasto con i principi del Codice, anche solo in apparenza.

I principi enunciati dal Codice Etico e di Comportamento a cui si ispira il Gruppo Save, sono:

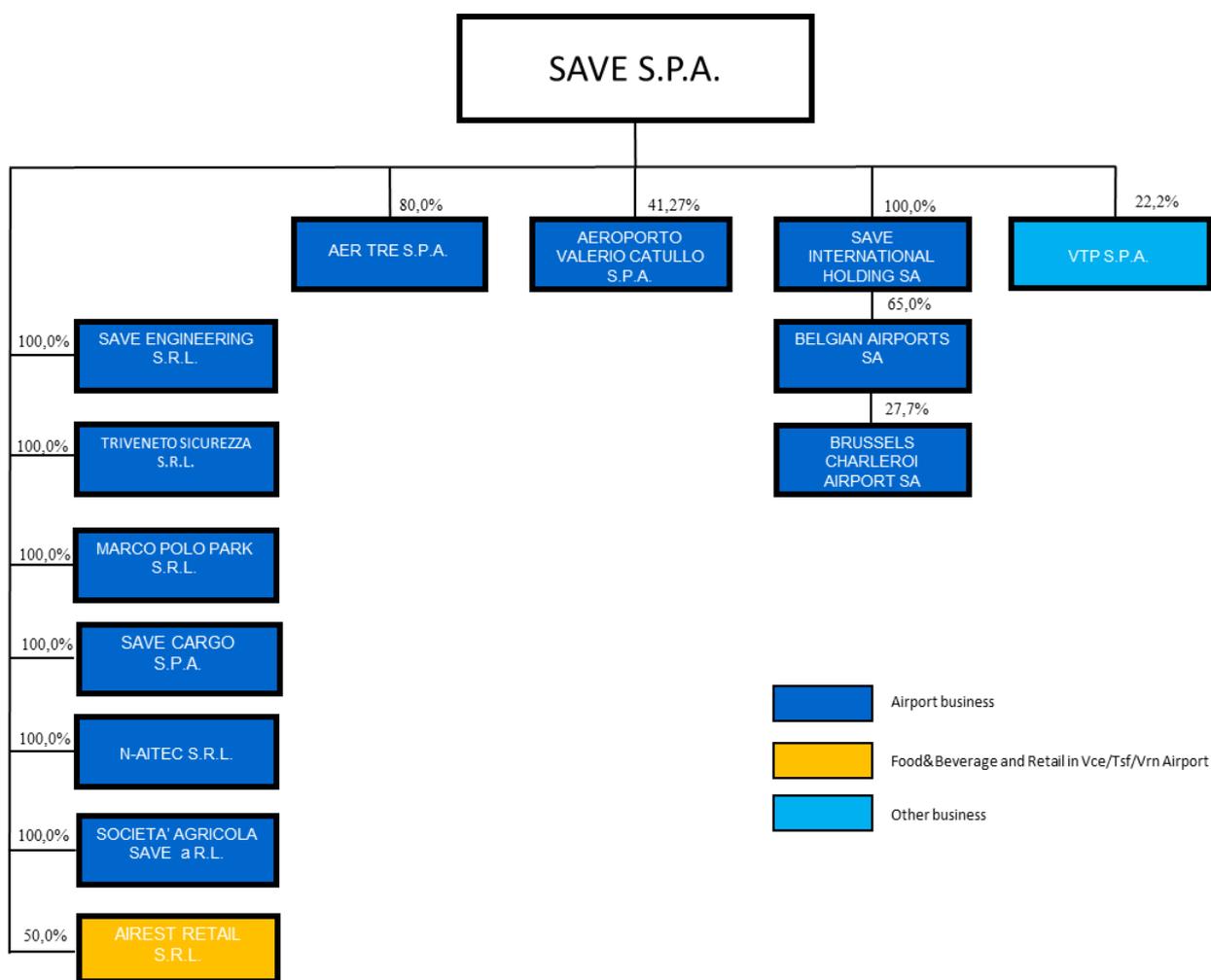
- il valore strategico delle persone, che sono il grande patrimonio del Gruppo, ne costituiscono la forza, l'efficacia, l'intelligenza, la reputazione e le fondamenta su cui costruire il futuro;
- la redditività, necessaria a garantire autosufficienza, sviluppo e crescita;
- la qualità e il servizio ai viaggiatori, che le persone del Gruppo Save sono chiamate ad assicurare in tutte le attività del Gruppo;
- l'integrità e responsabilità individuale, che sono parte del patrimonio aziendale e la più forte garanzia dell'impegno sociale dell'impresa nei confronti di tutte le persone che in essa lavorano, dei fornitori, dei clienti e di tutti gli *stakeholder* in generale;
- la fedeltà aziendale e l'evitare il conflitto di interessi, in quanto tutto il personale del Gruppo è chiamato ad erogare la propria prestazione lavorativa evitando di assumere decisioni o svolgere attività in conflitto con gli interessi della Società o incompatibili con i doveri di ufficio;
- l'imparzialità nelle relazioni con gli *stakeholder*; Save esclude infatti ogni discriminazione e garantisce imparzialità ed equità nel rispetto delle regole legali e contrattuali;
- l'onestà e il contrasto alla corruzione, a cui il personale del Gruppo è tenuto ad attenersi nell'esercizio delle proprie funzioni, prevenendo ogni rischio di corruzione e segnalando alle Autorità eventuali comportamenti impropri posti in essere da chiunque, soggetti pubblici o privati, di cui venisse a conoscenza;
- la riservatezza, che è fra i valori fondamentali in quanto contribuisce alla reputazione della Società stessa e al rispetto delle norme concernenti il trattamento dell'informativa societaria;
- la tutela del patrimonio aziendale, che il personale è chiamato a rispettare e proteggere anche custodendo i valori e i beni aziendali che gli sono stati affidati, e di cui non è ammesso l'utilizzo a fini o per interessi personali;
- la responsabilità sociale, in ragione della circostanza che le principali Società del Gruppo gestiscono un servizio pubblico fondamentale nel rispetto della collettività e dell'ambiente; nella propria azione di responsabilità sociale il Gruppo Save assume come valori essenziali lo sviluppo e la tutela delle professionalità, la salute e sicurezza sul lavoro e il rispetto dell'ambiente;
- la lealtà nei rapporti con i terzi, improntati a criteri e comportamenti di correttezza, collaborazione e rispetto reciproco;
- la conservazione del capitale sociale e il rispetto delle regole di comportamento sui mercati, a tutela dei soci, dei creditori e dei terzi in genere, del regolare andamento del mercato, e dell'esercizio delle funzioni delle Autorità pubbliche di vigilanza;
- il rispetto della legalità e dei valori democratici, con l'impegno a non operare alcuna forma di finanziamento, diretto o indiretto, e a non agevolare in alcun modo gruppi, associazioni o singoli che

perseguano finalità illecite, garantendo viceversa il rispetto della legalità e dei valori dell'ordinamento democratico.

Il Codice Etico e di Comportamento del Gruppo Save, già adottato dal Consiglio di Amministrazione e ratificato dall'Assemblea dei Soci nel 2004 e successivamente aggiornato dal Consiglio di Amministrazione nel 2013, è reperibile sul sito internet del Gruppo all'indirizzo http://www.grupposave.it/upload/files/pdf/gruppo_save_cod_etico.pdf.

Struttura del Gruppo

Il seguente organigramma illustra la struttura del Gruppo Save al **31 dicembre 2018** relativamente alle principali società operative.



Attività di direzione e coordinamento

Save S.p.A. è soggetta ad attività di direzione e coordinamento da parte di Milione S.p.A., ai sensi degli artt. 2497 e ss c.c..

Assetto societario

Sulla base delle risultanze del Libro soci, alla data del 31 dicembre 2018, Save S.p.A. risulta avere un unico azionista e la composizione del suo capitale sociale è la seguente:

	%
	Possesso
MILIONE S.P.A.	98,81
SAVE S.P.A. (*)	1,19

(*) *azioni proprie*

Corporate Governance e controllo Interno

Sistema di governo societario

Il sistema di governo societario di Save è di tipo tradizionale; i principali organi societari sono pertanto:

- l'Assemblea;
- il Consiglio di Amministrazione;
- il Collegio Sindacale.

SAVE è una Società per azioni a socio unico, controllata da Milione S.p.A.; lo Statuto di Save vigente al 31/12/2018 è stato approvato dall'Assemblea Straordinaria del 19 dicembre 2018; lo Statuto di SAVE prevede alcune restrizioni al trasferimento dei titoli.

Gli amministratori sono nominati dall'Assemblea con le maggioranze previste dalla legge e secondo le modalità previste dallo Statuto; il Consiglio di Amministrazione in carica è stato nominato dall'Assemblea del 24 ottobre 2017 per il triennio 2017-2019, fino all'Assemblea di approvazione del Bilancio al 31/12/2019.

Fino alla cessazione del Consiglio di Amministrazione in carica, il Consiglio è composto da undici consiglieri; successivamente, fintantoché non intervengano particolari variazioni nella compagine societaria della società controllante Milione S.p.A., il Consiglio di Amministrazione sarà composto da nove consiglieri.

Il Consiglio di Amministrazione delibera secondo le maggioranze di legge, salvo che su talune materie per le quali lo Statuto prevede che le deliberazioni del Consiglio siano assunte a maggioranza qualificata secondo i criteri previsti dallo stesso Statuto.

Il Consiglio di Amministrazione ha attribuito deleghe al Presidente del Consiglio di Amministrazione e all'Amministratore Delegato; fatta eccezione per il Presidente e l'Amministratore Delegato, gli altri membri del Consiglio di Amministrazione devono ritenersi tutti non esecutivi.

Ai sensi di legge e dello Statuto, il Collegio Sindacale è composto da cinque sindaci effettivi e tre sindaci supplenti; il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed il Ministero dell'Economia e delle Finanze

nominano, ciascuno, un sindaco effettivo, mentre i restanti tre sindaci effettivi e i tre sindaci supplenti sono nominati dall'assemblea che delibera con le maggioranze di legge. Il Collegio Sindacale è stato nominato dall'Assemblea del 19 aprile 2018, per il triennio 2018-2020, fino all'Assemblea di approvazione del Bilancio al 31/12/2020. La revisione legale dei conti è demandata ai sensi di legge ad una Società di Revisione, nominata dall'Assemblea nel rispetto delle norme di legge e regolamentari; ai sensi di Statuto, in tema di governo societario SAVE si conforma alle *best practice* in materia di *corporate governance* applicabili alle società quotate.

Di seguito si riporta la struttura di governo societario della Società con la composizione dei sopracitati organi sociali alla data del 31 dicembre 2018.



Note:

* Componenti il Comitato Remunerazioni

** Componenti il Comitato Controllo e Rischi

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

Componenti del Consiglio di Amministrazione (%)		
	Uomini	Donne
Genere	64%	36%

Componenti del Consiglio di Amministrazione (n.)			
	<30	30-50	>50
Fascia d'età	-	4	7

Controllo interno e gestione dei rischi

SAVE promuove a tutti i livelli aziendali la cultura del controllo interno e della gestione dei rischi come premessa indispensabile per il raggiungimento degli obiettivi aziendali.

Save ha adottato un sistema di controllo interno e di gestione dei rischi strutturato secondo il paradigma delle cd. “tre linee di difesa” e progettato, realizzato e gestito in coerenza con le Linee di indirizzo del Consiglio per il Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi approvate dal Consiglio di Amministrazione del 29 gennaio 2013, in linea con le migliori pratiche nazionali ed internazionali, avendo riguardo in particolare al modello proposto da “*Enterprise Risk Management – Integrated Framework*, ©COSO 2004”.

Il sistema nel suo complesso è volto a consentire, attraverso un adeguato processo di identificazione, misurazione, gestione e monitoraggio dei principali rischi, una conduzione dell’impresa sana, corretta e coerente con gli obiettivi strategici della Società, favorendo l’assunzione di decisioni consapevoli e concorrendo ad assicurare la salvaguardia del patrimonio della società e l’efficacia ed efficienza dei diversi processi aziendali.

I principali attori del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi adottato da Save sono, ciascuno per le proprie competenze, il Consiglio di Amministrazione e le sue articolazioni, l’Amministratore Delegato e il Collegio Sindacale.

In ragione delle norme e regolamenti applicabili, nonché delle dimensioni, complessità e profilo di rischio dell’impresa, nell’ambito del sistema di controllo interno e gestione dei rischi sono state inoltre istituite ulteriori funzioni con compiti specifici riferibili prevalentemente ai controlli cd. di secondo livello, fra cui in particolare il Safety Manager e il Compliance Manager, con compiti concernenti rispettivamente il presidio dei rischi di safety e di compliance aeroportuale, il Security Manager responsabile dell’implementazione, sviluppo e verifica delle misure e procedure di sicurezza aeroportuale, il Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione, il Comitato Privacy, e il Data Protection Officer.

Il sistema di controllo interno e gestione dei rischi aziendali include altresì, integrandolo, il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.lgs. 231/2001 aggiornato da ultimo a giugno 2018; l’Organismo di Vigilanza ex d.lgs. 231/2001 è composto da un Presidente esterno esperto della materia, da un Sindaco e dal Responsabile della funzione di Internal Audit.

I controlli di terzo livello volti a fornire *assurance* circa l’idoneità, il funzionamento e la complessiva adeguatezza del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi sono come d’uso demandati alla funzione di Internal Audit.

Presidio dei rischi

Save ha adottato un processo di autovalutazione e gestione dei rischi (“processo di ERM”) finalizzato a supportare il conseguimento degli obiettivi aziendali di creazione del valore fornendo informazioni utili ad indirizzare l’assunzione di rischio nei processi decisionali di governo ed operativi.

Il processo di ERM consente in particolare la rilevazione del complessivo profilo di rischio aziendale integrando informazioni e valutazioni provenienti dalle diverse funzioni aziendali, ed in particolare dai presidi aziendali con compiti di gestione del rischio.

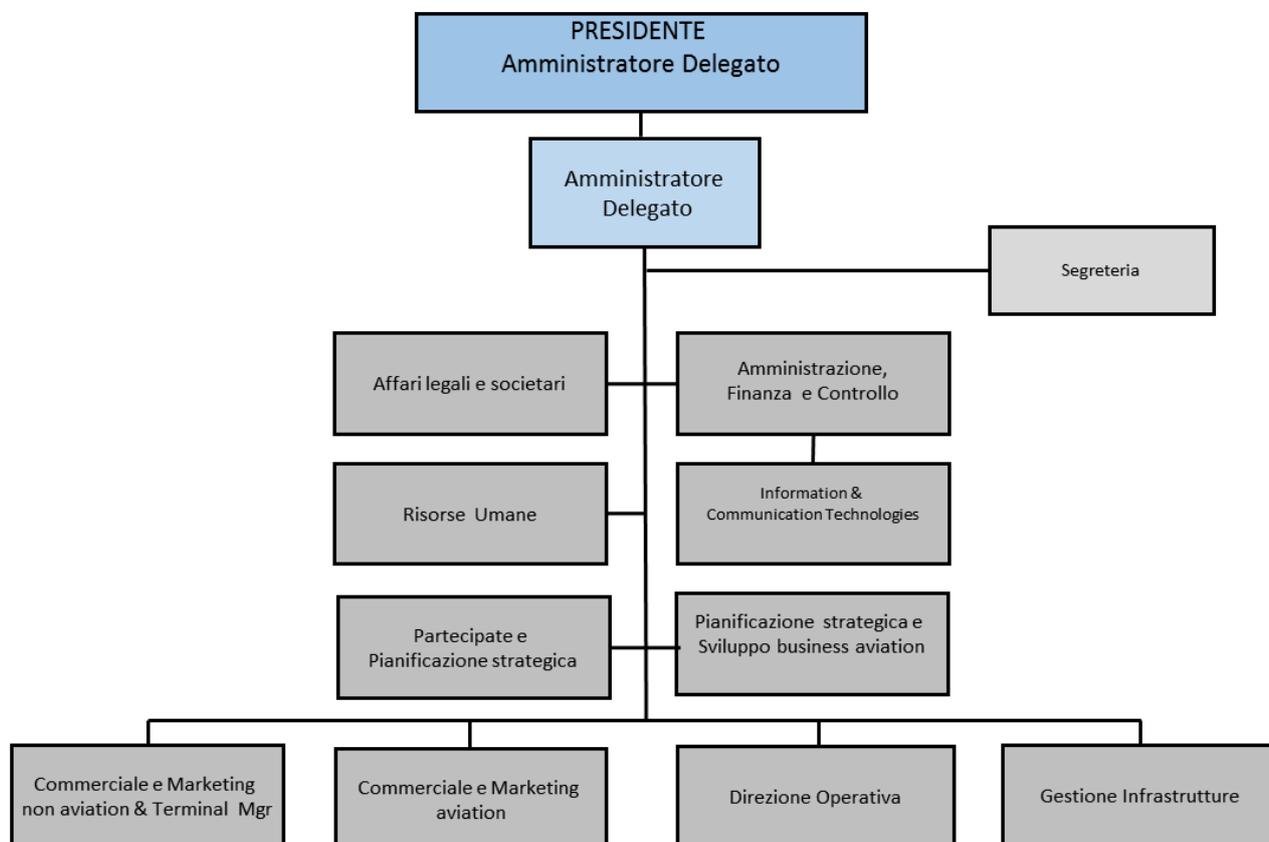
Le principali componenti di tale processo includono la policy di gestione del rischio e lo statement di propensione al rischio, l’assetto organizzativo per la gestione del rischio, ed un ciclo periodico di *self risk assessment*.

Il processo di autovalutazione dei rischi si basa su più fasi successive di identificazione, valutazione e gestione dei rischi sulla base di un opportuno catalogo dei rischi aggiornato periodicamente; a fini di rappresentazione ed analisi del profilo di rischio, i rischi censiti sono raggruppati in gruppi omogenei per natura sulla base di un *risk model* articolato in dodici macro-categorie di rischio come in figura.



Organigramma

Di seguito si riporta l'organigramma delle funzioni apicali relativo al Gruppo Save S.p.A. al 31 dicembre 2018.



Contesto

Bacino d'utenza¹

Popolazione / Residenti stranieri

Il bacino d'utenza degli scali di Venezia e Treviso comprende circa 8 milioni di abitanti entro 90 minuti di percorrenza e oltre 10 milioni entro 120 minuti di percorrenza, rappresentando rispettivamente circa il 10% e circa il 17% della popolazione italiana.

I residenti stranieri nel bacino d'utenza nel 2017 sono stati quasi 600 mila, con una quota di mercato del 12% sul totale degli stranieri residenti in Italia. I principali paesi di origine: Romania, Marocco, Albania, Cina e Moldavia.

¹ FONTE :

www.demo.istat.it

www.venetoclusters.it/area-distretti-del-veneto

www.ven.camcom.it/userfiles/ID317__2019_01_VenetoBarometro.pdf

statistica.regione.veneto.it/banche_dati_economia_turismo.jsp

www.vtp.it/azienda/statistiche

Dati economici

Il bacino d'utenza è caratterizzato da una delle economie più forti a livello europeo, con una spiccata impronta manifatturiera e con la presenza di numerosi distretti industriali, tra cui l'occhialeria bellunese, le calzature della Riviera del Brenta e il legno arredo del trevigiano.

Molte aziende con marchi conosciuti a livello internazionale sono radicate sul territorio, dove hanno i loro *headquarters*.

Il sistema produttivo è dinamico e orientato verso i mercati esteri: il territorio copre il 17% delle esportazioni e il 13,4% delle importazioni a livello nazionale.

L'11,6% del PIL italiano è prodotto nel bacino d'utenza aeroportuale, con un PIL pro-capite più elevato rispetto alla media nazionale.

Il tasso di disoccupazione è pari al 6,3% (dato riferito alla Regione Veneto), contro una media nazionale dell'11,2%.

Dati turistici

Il bacino d'utenza degli scali di Venezia e Treviso copre un territorio con un'offerta turistica variegata e completa, città d'arte, località balneari, Dolomiti, enogastronomia, terme, ...

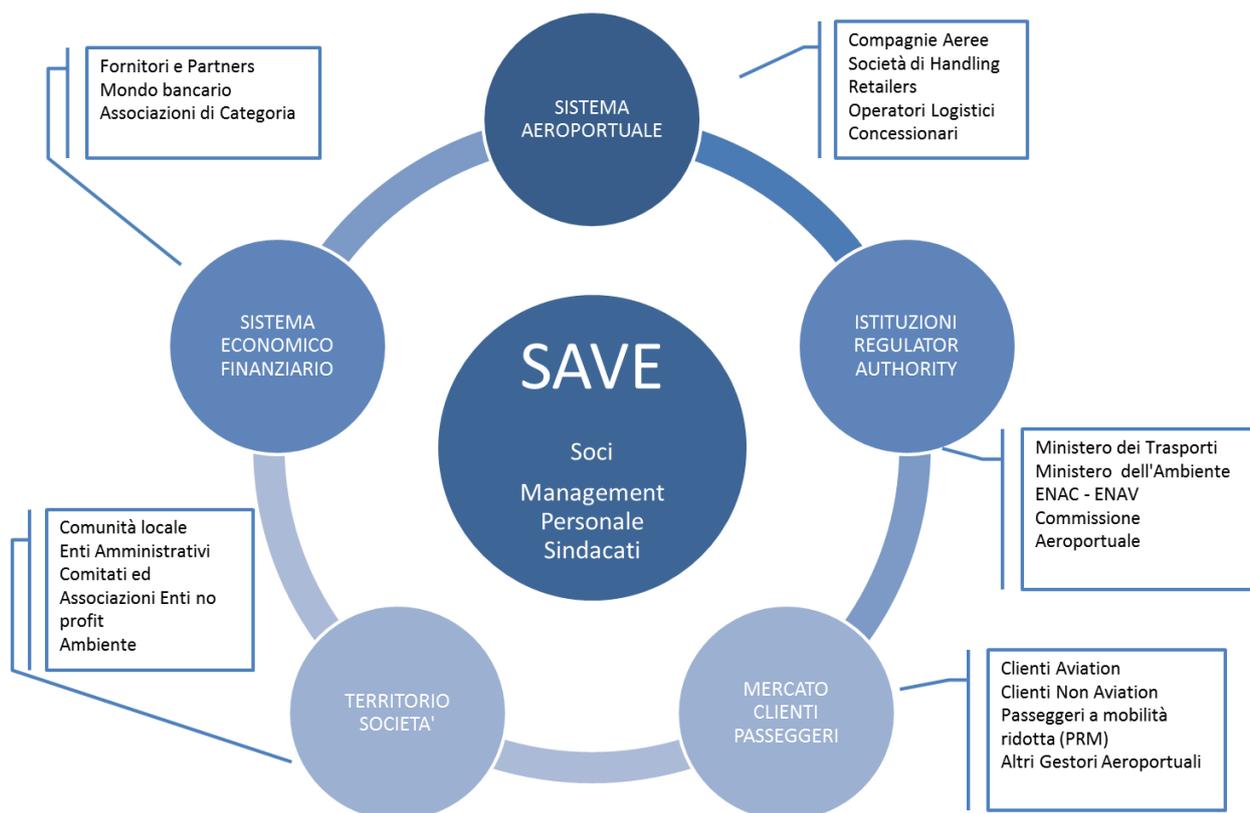
La Regione Veneto è infatti la prima regione italiana per arrivi e presenza di turisti, con oltre 19 milioni di arrivi nel 2017, in incremento del +7,4% rispetto all'anno precedente (15,3% degli arrivi a livello nazionale). Gli stranieri rappresentano il 65% degli arrivi complessivi di turisti.

I principali paesi di provenienza per arrivi nel 2017: Germania, Stati Uniti, Austria, Cina e Regno Unito. Interessanti anche i flussi legati alle crociere, con oltre 1,5 milioni di crocieristi nel corso del 2017.

Gli *stakeholder* dell'Aeroporto

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

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



Nel corso del 2018 le attività di coinvolgimento degli *stakeholder* adottate dal Gruppo sono proseguite attraverso l'avviamento e il rafforzamento di strumenti di ascolto e coinvolgimento degli *stakeholder*, attraverso i quali vengono raccolte opinioni e valutazioni in merito alla soddisfazione sui servizi erogati, alla qualità delle relazioni sviluppate con gli *stakeholder* stessi ed ai progetti di sviluppo in essere. La tabella di seguito riportata evidenzia i principali strumenti di ascolto attivati per mantenere un dialogo costante con gli *stakeholder* degli aeroporti di Venezia e Treviso. Alcune delle principali attività di coinvolgimento hanno previsto:

- Indagine per analisi della materialità;
- Indagini di *customer satisfaction*;
- Incontri periodici con il Gruppo di Lavoro sviluppato sul territorio;
- Comunicazione e coinvolgimento dei dipendenti attraverso la redazione di una newsletter.

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

Stakeholder engagement		
Stakeholder	Strumenti di ascolto	Impegni
<i>Soci</i>	Incontri periodici: (Assemblee degli azionisti; CdA);	Compliance con la normativa Sviluppo economico diretto Investimenti Sviluppo di nuove rotte.
<i>Passeggeri</i>	Indagini continue di customer satisfaction. Segnalazioni e reclami Indagine mensile Social Web (Facebook, Twitter, Instagram) Carta Servizi	Customer satisfaction Qualità del servizio Integrazione modale Viaggiatori con necessità particolari (PRM), Continuità del business Sviluppo di nuove rotte.
<i>Settore aeroportuale</i>	Adesione ad ACI Europe Adesione ad Assoaeroporti Questionario per materialità Partecipazione a corsi e convegni	Gestione del sistema aeroportuale Compliance con la normativa Sviluppo di nuove rotte.
<i>Le risorse umane</i>	Relazioni industriali Questionario per materialità Los@i Segnalazioni dei lavoratori e controllo diretto	Relazioni industriali Assunzioni e turnover Salute e sicurezza Training.
<i>I fornitori e partners</i>	Processo di selezione e qualificazione dei fornitori; Questionario per materialità	Compliance con la normativa, Anticorruzione e gestione degli appalti Gestione del sistema aeroportuale, Gestione fornitori.
<i>Comunità ed ambiente</i>	Continui confronti istituzionali Gruppi di lavoro rumore e ambiente Questionario per materialità	Sviluppo delle comunità locali, Benefici economici indiretti Comunicazione trasparente e continua, Inquinamento acustico e riduzione degli impatti ambientali (rifiuti prodotti, acque meteoriche, efficientamento energetico, consumo idrico, influenza sull'ecosistema ed emissioni), Spese e investimenti ambientali.
<i>Vettori - handlers e comunità aeroportuale</i>	Comitato Utenti Questionario per materialità Riunione mensile qualità dei servizi Riunione mensile ENAC (Comitato di sicurezza aeroportuale Conferenza Servizi) Riunione semestrale ENAC per Clearance aeroportuale	Gestione della qualità del servizio, Customer satisfaction Gestione del sistema aeroportuale, Compliance con la normativa, Salute e sicurezza degli operatori.

Le principali associazioni di categoria e non alle quali SAVE aderisce sono:

- ➔ **Assaeroporti:** Associazione Italiana Gestori Aeroporti che ha il compito di tutelare e rafforzare la posizione dei gestori aeroportuali, valorizzando la loro funzione e interagendo con le istituzioni di governo per assicurare lo sviluppo del trasporto aereo;
- ➔ **ACI EUROPE:** Airports Council International Europe, l'associazione che garantisce una comunicazione e negoziazione efficace e costante su aspetti normativi, commerciali, tecnici, ambientali e altri;

- **Assoclearance:** Associazione Italiana Gestione Clearance e Slots che ha l'obiettivo di ottimizzare la distribuzione delle bande orarie e l'attribuzione degli slot ai vettori aeroportuali;
- **Italian Flight Safety Commetee** associazione tesa al continuo miglioramento della sicurezza del volo nel trasporto aereo in particolare nel settore della ricerca scientifica e della formazione nel campo di generale interesse alla sicurezza al volo;
- **Assonime:** Associazione fra le Società italiane per Azioni che promuove lo sviluppo di un assetto normativo e istituzionale favorevole all'attività di impresa;
- **Unindustria Venezia:** rappresenta e tutela gli interessi del mondo imprenditoriale nei rapporti con le istituzioni, le amministrazioni pubbliche locali, nazionali e internazionali, le organizzazioni economiche e sindacali.

Aspetti salienti del vigente quadro normativo

Contratto di Programma e diritti aeroportuali

SAVE applica i diritti aeroportuali stabiliti sulla base del Contratto di Programma stipulato con ENAC in data 26 ottobre 2016 ed approvato con D.P.C.M. del 28 dicembre 2012, ai sensi dell'art. 17 co. 34 bis del D.L. n. 78/2009 convertito con L. 102/2009, come modificato dall'art. 47 co. 3-bis, lettere a) e b) del D.L. 78/2010, convertito con modificazioni dalla L. 122/10, che ha autorizzato l'ENAC a stipulare, per i sistemi aeroportuali di rilevanza nazionale e comunque con un traffico superiore agli otto milioni di passeggeri annui, contratti di programma in deroga alla vigente normativa in materia, introducendo sistemi di tariffazione pluriennali con modalità di aggiornamento valide per l'intera durata del rapporto. Il nuovo sistema tariffario è entrato in vigore dall'11 marzo 2013. La misura dei diritti viene aggiornata annualmente, ai sensi dell'art. 15 del Contratto di Programma. Per l'annualità 2017 i nuovi corrispettivi sono entrati in vigore dal 1° febbraio 2017 e l'ultimo aggiornamento tariffario è entrato in vigore il 1° febbraio 2018.

Avverso il Contratto di Programma sono stati proposti 3 ricorsi innanzi il TAR Veneto, tutti senza istanza di sospensiva, rispettivamente dal Comune di Venezia, dal Fallimento della società Aeroterminal S.p.A. in liquidazione e da Assaereo (l'associazione nazionale dei vettori e operatori del trasporto aereo). Con sentenze n. 136/2014 e n. 223/2014 il Tar Veneto ha respinto i ricorsi del Comune di Venezia e del Fallimento della società Aeroterminal S.p.A. in liquidazione. Risulta ancora in attesa di fissazione il ricorso proposto da Assaereo. Avverso la favorevole sentenza n. 136/2014 il Comune di Venezia ha proposto appello innanzi il Consiglio di Stato (rg n. 6950/2014) ancora in attesa di fissazione dell'udienza di discussione.

AICAI (Associazione Italiana Corrieri Aerei Internazionali) ha impugnato gli atti con i quali SAVE ha deciso l'adeguamento tariffario relativo ai diritti di approdo e partenza, per il periodo 2017-2021, nonché tutti gli atti a detto adeguamento presupposti. Il ricorso straordinario al Capo dello Stato è stato trasposto innanzi al TAR del Veneto con R.G. n. 733/2017, attualmente in attesa di fissazione di udienza, dopo la rinuncia della ricorrente alla domanda cautelare. Da segnalare, infine, che la Commissione Europea, nell'ambito dell'EU Pilot n. 4424/12/MOVE (Sistema di comunicazione concernente l'applicazione della direttiva 2009/12/CE sui diritti aeroportuali da parte dell'Italia), nel luglio 2013, ha richiesto alle Autorità italiane ulteriori informazioni, per verificare la corretta implementazione, nell'ordinamento nazionale, della citata direttiva. Nell'ottobre 2015, il segretario Generale della Commissione Europea ha trasmesso al Ministro degli Affari Esteri italiano una Lettera di costituzione in mora – Infrazione n. 2014/4187, datata 22 ottobre 2015, con la quale la Commissione ha comunicato di ritenere che la normativa italiana (in base alla quale sono stati stipulati i Contratti di Programma degli aeroporti di Milano, Roma e Venezia) non sia conforme agli articoli 6, paragrafo 3, e 11, paragrafi 1 e 6, della direttiva.

La Commissione si è riservata il diritto di emettere, dopo aver preso conoscenza delle osservazioni del Governo italiano, ovvero in caso di omesso inoltro delle medesime, un parere motivato, ai sensi dell'art. 258 del TFUE, che ad oggi non è stato adottato.

Per un compiuto inquadramento della disciplina tariffaria vigente nell'ordinamento nazionale, si segnala che l'art. 37 del d.l. n. 201/2011 ha previsto che l'Autorità di regolazione dei trasporti provvede *“a svolgere ai sensi degli articoli da 71 a 81 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, tutte le funzioni di Autorità di vigilanza istituita dall'articolo 71, comma 2, del predetto decreto-legge n. 1 del 2012, in attuazione della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali?”*. La riportata normativa di riferimento prevede la determinazione dei diritti aeroportuali, da parte del Gestore dell'aeroporto, in seguito ad una Consultazione obbligatoria tra lo stesso Gestore e gli Utenti aeroportuali. Con delibera n. 64/2014 del 17 settembre 2014, l'Autorità ha introdotto un regime regolamentare che prevede l'applicazione di schemi distinti a seconda del livello di traffico dell'aeroporto (Modelli 2014): Modello 1 Aeroporti con traffico maggiore di 5.000.000 passeggeri annui; Modello 2 Aeroporti con traffico fra 3.000.000 e 5.000.000 passeggeri annui; Modello 3 Aeroporti con traffico inferiore a 3.000.000 passeggeri annui. All'esito di un articolato procedimento di revisione, sono stati approvati con delibera ART n. 92/2017 del 6 luglio 2017 i nuovi Modelli di regolazione tariffaria.

L'ambito di intervento regolatorio è esteso a tutti gli aeroporti a cui si applica il DL 1/2012. Sulla base dei dati di traffico 2016, gli aeroporti attualmente regolati dall'Autorità, 37 in totale su 42, rappresentano circa il 50% del totale traffico passeggeri. Per i Gestori aeroportuali di Roma (Fiumicino, Ciampino), di Milano (Malpensa, Linate) e di Venezia sono in vigore i contratti di programma conclusi con ENAC.

Il Consiglio dell'ART, con Delibera n. 84/2018 del 13 settembre 2018, ha approvato l'avvio del procedimento di revisione dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali vigenti. Il termine per la conclusione del procedimento di revisione di detti Modelli è fissato al 30 settembre 2019.

La contribuzione al Fondo dei Vigili del Fuoco

L'articolo 1, comma 478, della Legge 28 dicembre 2015 n. 208 ha modificato l'art. 39 bis del D.L. n. 159/2007, prevedendo che *“Le disposizioni in materia di [...] corrispettivi a carico delle società di gestione aeroportuale relativamente ai servizi antincendio negli aeroporti, di cui all'art. 1, comma 1328, della legge 25 dicembre 2006, n. 296, si interpretano nel senso che dalle stesse non sorgono obbligazioni di natura tributaria”*. La norma si pone in contrasto con le pronunce giurisprudenziali sino ad oggi intervenute, (Sentenze TAR Lazio n. 4588/2013, CTP Roma n. 10137/51/14, Tribunale di Ancona n. 849/2015 e Tribunale di Firenze n. 2975/2015) che hanno radicato la giurisdizione dei contenziosi promossi in merito alla contribuzione al Fondo ex all'art. 1, comma 1328, della legge 25 dicembre 2006, n. 296, innanzi al Giudice Tributario.

Da ultimo, la Corte di Cassazione, nell'ambito del giudizio promosso da alcune società di gestione aeroportuale avverso la sentenza della Commissione tributaria regionale del Lazio (252/10/2011), che aveva dichiarato il difetto di giurisdizione del Giudice Tributario sul presupposto che *“la giurisdizione, in materia di diritti e contributi aeroportuali spetta al Giudice Ordinario e vada, di conseguenza, dichiarato il difetto di giurisdizione di questa CTR”*, con Ordinanza interlocutoria n. 2704/16 del 28.12.16 ha rimesso alla Corte Costituzionale la questione di illegittimità dell'art. 1, comma 478, della legge n. 208/2015 in riferimento agli articoli 3, 24, 25, 102, 111 e 117 della Costituzione.

In data 3 luglio 2018 si è tenuta l'udienza pubblica innanzi alla Corte Costituzionale.

Con sentenza n. 167/2018 del 20 luglio 2018 la Corte Costituzionale ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 1, comma 478, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, recante *“Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato”* (legge di stabilità 2016). Con la richiamata disposizione il legislatore aveva disposto che (anche) i corrispettivi a carico delle società di gestione

aeroportuale relativamente ai servizi antincendi negli aeroporti, di cui all'art. 1, comma 1328, della legge n. 296 del 2006 devono intendersi non avere natura tributaria.

La contribuzione in favore dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART)

L'art. 37 del D.L. n. 201/2011 (c.d. decreto Salva Italia), convertito con modificazioni dalla L. n. 214/2011 e s.m.i. ha previsto l'istituzione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART).

Tale Autorità, ai sensi del comma 1 della disposizione in esame, *“è competente nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture e ai servizi accessori, in conformità con la disciplina europea e nel rispetto del principio di sussidiarietà e delle competenze delle regioni e degli enti locali”*.

Ai sensi della normativa sopra citata al finanziamento delle attività di competenza dell'Autorità si provvede mediante un contributo versato dai gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati, in misura non superiore all'uno per mille del fatturato, derivante dall'esercizio delle attività svolte nell'ultimo esercizio. La norma precisa altresì che *“[...] il contributo è determinato annualmente con atto dell'Autorità, sottoposto ad approvazione da parte del Presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Nel termine di trenta giorni dalla ricezione dell'atto, possono essere formulati rilievi cui l'Autorità si conforma; in assenza di rilievi nel termine l'atto si intende approvato”*.

Con riferimento alla contribuzione in favore dell'ART, si è recentemente pronunciata la Corte Costituzionale, con sentenza n. 69/2017 depositata il 7 aprile, con la quale sono state dichiarate non fondate, nei sensi e nei limiti di cui in motivazione, le questioni di legittimità costituzionale dell'art. 37, comma 6, lettera b), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla Legge 214/2011 sollevate, in riferimento agli artt. 3, 23, 41 e 97 della Costituzione, dal Tribunale amministrativo regionale per il Piemonte.

In particolare, secondo la Consulta: *“Quanto alla individuazione dei soggetti obbligati, la stessa disposizione fa riferimento ai «gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati», ossia a coloro nei confronti dei quali l'ART abbia effettivamente posto in essere le attività (specificate al comma 3 dell'art. 37) attraverso le quali esercita le proprie competenze (enumerate dal comma 2 del medesimo articolo). Dunque, la platea degli obbligati non è individuata, come ritiene il rimettente, dal mero riferimento a un'ampia, quanto indefinita, nozione di “mercato dei trasporti” (e dei “servizi accessori”); al contrario, deve ritenersi che includa solo coloro che svolgono attività nei confronti delle quali l'ART ha concretamente esercitato le proprie funzioni regolatorie istituzionali, come del resto ha ritenuto anche il Consiglio di Stato in fase cautelare (Consiglio di Stato, quarta sezione, ordinanza 29 gennaio 2016, n. 312)”. In data 31 maggio 2017 l'ART ha adottato la delibera 75/2017 con la quale ha approvato la ricognizione delle competenze dell'Autorità e degli ambiti interessati dalle attività poste in essere alla data del 31 maggio 2017 come risultante dalle tabelle riassuntive allegate alla delibera (Allegati A e B), dando contestualmente mandato al Segretario generale dell'Autorità, in coerenza con la ricognizione di cui sopra, di procedere alla eventuale revisione, d'ufficio o a fronte di specifica istanza, delle posizioni dei soggetti individuati quali tenuti al versamento del contributo per gli effetti delle delibere n. 10/2014, n. 78/2015 e n. 139/2016, e di procedere ad ogni conseguente adempimento.*

Con determina n. 72/2017 del 3 agosto 2017, il Segretario Generale dell'ART, ha disposto la revoca delle determinazioni di accertamento e diffida al pagamento del contributo dovuto all'Autorità per l'anno 2015 notificate alle società di *handling* aeroportuale.

Con Delibera del Presidente dell'ART n. 92/2018 del 27 settembre 2018 è stato sottoposto a consultazione il documento riportato nell'allegato A: *“Documento di consultazione concernente la determinazione del contributo per il funzionamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2019”*. Il termine entro cui far pervenire le osservazioni dei partecipanti alla consultazione era stato fissato al 31 ottobre 2018. Con successiva Delibera n. 116/2018 l'ART ha però riaperto la consultazione pubblica e il nuovo termine

entro cui far pervenire le osservazioni dei partecipanti alla consultazione è stato fissato al 13 dicembre 2018.

La modifica dell'art. 703 cod. nav.

L'art. 15-quinquies, comma 1, del d.l.16 ottobre 2017, n. 148, conv., con modificazioni dalla legge n. 172/2017 e l'art. 1, comma 575, lett. a) della Legge 205/2017, hanno apportato modifiche al contenuto dell'articolo 703 del codice della navigazione, intervenendo sulla disciplina del subentro e, segnatamente, sulle modalità di rimborso del valore contabile residuo delle opere non amovibili realizzate dal concessionario uscente da parte del concessionario subentrante (c.d. *terminal value*), prevedendo, fra l'altro che, alla scadenza naturale della concessione, il concessionario subentrante ha l'obbligo di corrispondere al concessionario uscente il valore di subentro.

Regolamento ENAC sulla certificazione dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra

In data 16.03.2018 è stata pubblicata sul sito dell'ENAC l'edizione n. 5-Em. 1 del Regolamento concernente *"Certificazione dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra"*. La nuova versione del Regolamento modifica sostanzialmente, tra l'altro, la disciplina del subappalto prevedendo che il subappaltatore debba essere in possesso di apposita attestazione d'idoneità (art. 9) e all'art. 10 che *"[...] d. non può essere subappaltata per intero ciascuna delle categorie di servizi di assistenza a terra di cui all'allegato "A" del D.Lgs. 18/1999. Il subappalto è ammesso per un numero di sottocategorie non superiore alla metà di quelle indicate per ciascuna categoria per le quali il prestatore è certificato; in caso di sottocategorie in numero dispari l'approssimazione si calcola per difetto"*.

Risultano presentati diversi ricorsi avverso la nuova versione del Regolamento attualmente pendenti innanzi al Tar Lazio.

Regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 4 luglio 2018 recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio

Il Regolamento, entrato in vigore in data 11 settembre 2018, ha come scopo principale quello di stabilire e mantenere un livello elevato ed uniforme di sicurezza dell'aviazione civile nell'Unione. Nell'opera di coordinamento e razionalizzazione del Regolamento, agli aeroporti è dedicata l'intera sezione IV (artt. 33-39) ove si prevede che gli aeroporti, gli equipaggiamenti aeroportuali afferenti alla sicurezza, la gestione degli scali e la fornitura di servizi di assistenza a terra e di AMS negli stessi, devono soddisfare i requisiti essenziali di cui all'allegato VII e, se del caso, all'allegato VIII. In particolare, al paragrafo 2 dell'allegato VII (lett. a-n) sono elencate le responsabilità del gestore aeroportuale.

Infrastrutture

Il gestore aeroportuale, secondo quanto previsto dal codice della navigazione e dal “Regolamento ENAC per la costruzione e l’esercizio degli aeroporti”, è il soggetto a cui è affidato il compito di amministrare e gestire le infrastrutture aeroportuali e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori presenti nell’Aeroporto.

In tale contesto, le convenzioni sottoscritte da SAVE e AERTRE da una parte, e dall’ENAC dall’altra, e relative alla concessione per la gestione totale rispettivamente dell’Aeroporto di Venezia e di quello di Treviso, assegnano a SAVE e AERTRE la specifica responsabilità dell’esecuzione delle opere di sviluppo del sedime aeroportuale, imponendo il rispetto delle vigenti disposizioni legislative e regolamentari nazionali e comunitarie in materia di loro affidamento.

Alla stregua di tale previsione, dunque, SAVE e AERTRE sono legittimate a proporre progetti di sviluppo degli aeroporti in gestione ma, al fine della loro realizzazione, oltre al rispetto delle procedure autorizzative dei progetti, sono obbligate ad ottemperare ai precetti concorrenziali previsti dal D.lgs. n. 50 del 2016 (cd. codice dei contratti pubblici, nel prosieguo anche solo “codice”) nella selezione degli appaltatori.

Proprio le Istituzioni europee peraltro, sono informate al principio di un’economia di mercato, aperta ed in libera concorrenza, sancendo il principio generale dell’obbligo di gara per l’affidamento delle commesse pubbliche o para pubbliche come quelle di SAVE.

A prescindere, quindi, dalla natura privatistica di SAVE e AERTRE, questa sono tenute allo svolgimento di procedure ad evidenza pubblica per l’affidamento delle attività di progettazione e di realizzazione delle opere concernenti lo sviluppo dell’Aeroporto.

SAVE e la disciplina degli appalti

Disciplina applicabile

SAVE è una Società per azioni di diritto privato, concessionaria del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai fini della gestione e dell’ammodernamento dell’Aeroporto Marco Polo di Venezia.

SAVE è pertanto una Società che opera in virtù di diritti speciali ed esclusivi e annovera tra le sue attività quella riguardante lo sfruttamento di un’area geografica, ai fini della messa a disposizione di un Aeroporto (c.d. attività nei settori speciali). Per tale ragione, anche se non si qualifica come amministrazione aggiudicatrice o impresa pubblica, è comunque un Ente Aggiudicatore soggetto all’applicazione delle norme in materia di contratti pubblici di cui al D.lgs. n. 50/2016, concernente il Codice dei Contratti Pubblici relativi a lavori, servizi e forniture (di seguito “Codice”).

Al fine di garantire una massima apertura al mercato, e in considerazione della circostanza che molte società del Gruppo SAVE operano quali strumenti operativi “*in house*” della capogruppo (si pensi ad esempio a Triveneto Sicurezza, che gestisce la security aeroportuale), nell’ultima revisione della cd. Procedura Acquisti del Gruppo (approvata in data 23.5.2017) è stato previsto che la disposizione organizzativa in parola sia applicabile alle società del Gruppo che sono a vario titolo coinvolte nella gestione del servizio aeroportuale; e quindi oltre a SAVE S.p.A. ed AERTRE S.p.A., anche a SAVE Cargo S.p.A., Naitec S.r.l., Triveneto Sicurezza S.r.l., SAVE Engineering S.r.l., Marco Polo Park S.r.l.

Sistemi di gara e criteri di aggiudicazione

Per gli appalti di lavori, servizi e forniture le società del Gruppo SAVE affidano i relativi contratti mediante i seguenti differenti sistemi di gara:

- Procedura aperta: viene pubblicato un bando di gara e ogni operatore economico interessato può presentare un'offerta;
- Procedura ristretta: procedura alla quale ogni operatore economico può chiedere di partecipare e in cui possono presentare un'offerta soltanto gli operatori economici invitati dalle stazioni appaltanti;
- Procedura negoziata previa pubblicazione di un bando di gara: procedura in cui le stazioni appaltanti consultano gli operatori economici da loro scelti a seguito di pubblicazione di un bando di gara e negoziano con uno o più di essi le condizioni dell'appalto;
- Procedura negoziata senza previa pubblicazione di un bando di gara.

Gli appalti possono essere aggiudicati mediante due criteri di aggiudicazione:

- Prezzo più basso;
- Offerta economicamente più vantaggiosa. Con tale sistema sono stabiliti nel bando di gara i criteri di valutazione dell'offerta, pertinenti alla natura, all'oggetto e alle caratteristiche del contratto. Questo criterio di aggiudicazione è utilizzato per gli appalti in cui la componente tecnica/qualitativa è rilevante.

Pubblicità degli appalti

Il Gruppo SAVE garantisce la pubblicità dei propri affidamenti in conformità con le varie disposizioni di legge.

La pubblicità è innanzitutto di tipo preventivo, che viene usata per rendere edotto il mercato dell'intenzione di stipulare un contratto. Vi sono poi articolate forme di pubblicità post-gara, per comunicare gli esiti degli affidamenti.

Le forme di pubblicità sono proporzionali all'importo del contratto. A titolo esemplificativo per gli appalti di importo superiore alla soglia comunitaria è prevista la pubblicazione del bando di gara nella Gazzetta Ufficiale della Comunità Europea, nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, nel sito della Regione Veneto, nel sito informatico del Ministero delle Infrastrutture, in almeno due quotidiani a diffusione nazionale e due a diffusione locale e nel sito internet della stazione appaltante.

Controllo dei requisiti di capacità e moralità degli appaltatori

Le società del Gruppo SAVE, nel solco della normativa vigente e dei principi della Legge 231 richiede agli appaltatori il possesso di una specifica idoneità tecnica e morale.

Per quanto concerne la capacità tecnico-economica, si distingue a seconda che si tratti di appalti di lavori o di servizi e forniture:

- Per i lavori, gli appaltatori devono essere in possesso della attestazione di qualificazione rilasciata da una apposita società di diritto privato denominata SOA;
- Per i servizi e le forniture, i requisiti di capacità tecnica economica sono stabiliti di volta in volta a seconda delle caratteristiche dell'appalto, utilizzando i criteri stabiliti dal Codice (es. fatturato dell'ultimo triennio, dichiarazione di due istituti bancari, ecc.).

Per evitare che partecipino alle gare imprese poco affidabili da un punto di vista morale e professionale, la Procedura Acquisti del Gruppo SAVE in ottemperanza a quanto previsto dall'art. 80 del Codice, prevede un articolato elenco di cause di esclusione dalle gare quali, a titolo esemplificativo: assenze di stato di fallimento, di liquidazione, di concordato preventivo, condanne per reati che incidano sulla moralità professionale o comportanti la pena accessoria dell'incapacità di contrarre con la pubblica amministrazione applicazione della sanzione interdittiva di cui alla Legge 231, ecc.

I requisiti di capacità e moralità di cui sopra vengono controllati come segue:

- ➔ A tutti i concorrenti viene richiesta una autocertificazione in sede di presentazione dell'offerta;
- ➔ I requisiti vengono controllati all'aggiudicatario prima della stipulazione del contratto, ad es. chiedendo le informazioni antimafia al prefetto, chiedendo in Tribunale i carichi pendenti ed il certificato del casellario giudiziale, chiedendo il DURC ai fini della regolarità contributiva, ecc.;
- ➔ Prima dell'effettuazione di ciascun pagamento, SAVE richiede il DURC e le fatture quietanzate dei subappaltatori.

Il controllo di ENAC

I progetti delle opere devono essere approvati da ENAC. Sempre ad ENAC spetta il collaudo tecnico amministrativo dell'opera.

Il Piano investimenti

Il Marco Polo nello Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale italiana

Il sistema aeroportuale veneto, come ribadito nell'atlante degli aeroporti italiani, è consolidato attorno a due poli: quello veneziano costituito dal sistema aeroportuale Venezia-Treviso, e quello veronese, entrambi in grado di servire la domanda regionale e una parte di domanda proveniente dalle regioni limitrofe. I due poli hanno caratteristiche di complementarità, senza reciproca concorrenza, sia per i bacini serviti che per le specializzazioni. Gli scali operativi della regione sono:

- ➔ L'**Aeroporto Marco Polo di Venezia**, che è il maggiore per capacità operativa dell'infrastruttura di volo, è tra i più importanti scali per dimensione di traffico ed uno dei più sicuri per la mancanza di ostacoli naturali nei paraggi e per essere dotato di radioassistenza che consente atterraggi di precisione anche in condizioni avverse quali la nebbia;
- ➔ L'**Aeroporto Canova di Treviso**, complementare allo scalo di Venezia e specializzato in traffico low cost;
- ➔ L'**Aeroporto Valerio Catullo di Verona**, il quale si trova posto in una posizione strategica, in prossimità dell'autostrada del Brennero A22 e dell'A4 Serenissima, vicino al lago di Garda, all'interporto, al quartiere fieristico e al nuovo terminal ferroviario, ha tutti i presupposti per divenire un polo attrattivo anche oltre il suo bacino naturale.

A Venezia lo sviluppo dell'Aeroporto rimane una straordinaria opportunità per promuovere un nuovo approccio al tema della modernizzazione di reti e di nodi per la mobilità di persone e di merci del Nord-Est.

L'obiettivo da perseguire è verificare in primis, quali condizioni di potenziamento potrebbero soddisfare la domanda di futuri flussi di traffico (che rimane in crescita sul lungo periodo) ed, in seguito, valutare la compatibilità e la sostenibilità di tali condizioni nel territorio, quindi discutere criteri e scelte progettuali.

Il vero passo che si accinge a compiere il Marco Polo nei prossimi anni è quello di diventare un completo nodo intermodale, dando avvio ad una delle infrastrutture del Nord-Est che dovrà soddisfare due ordini di esigenze: da un lato l'alimentazione del corridoio trans-europeo che attraverserà questo territorio e dall'altro il posizionamento dello scalo quale primo gate intercontinentale dell'euroregione alpina-orientale ed alto-adriatica (costituita da Veneto, Friuli Venezia Giulia, Carinzia, Slovenia, e le regioni croate di Istria e Litoraneo-montana), nel quale i collegamenti aerei intercontinentali potranno annodarsi con le reti ferroviarie e stradali, regionali e locali.

Il ruolo di "gate intercontinentale" richiede la pianificazione di un sistema di infrastrutture che, anche prescindendo dai volumi di traffico, deve poter rispettare parametri prestazionali coerenti con le necessità e gli standard operativi e pertanto assimilabili a quelli di scali europei con ruolo analogo.

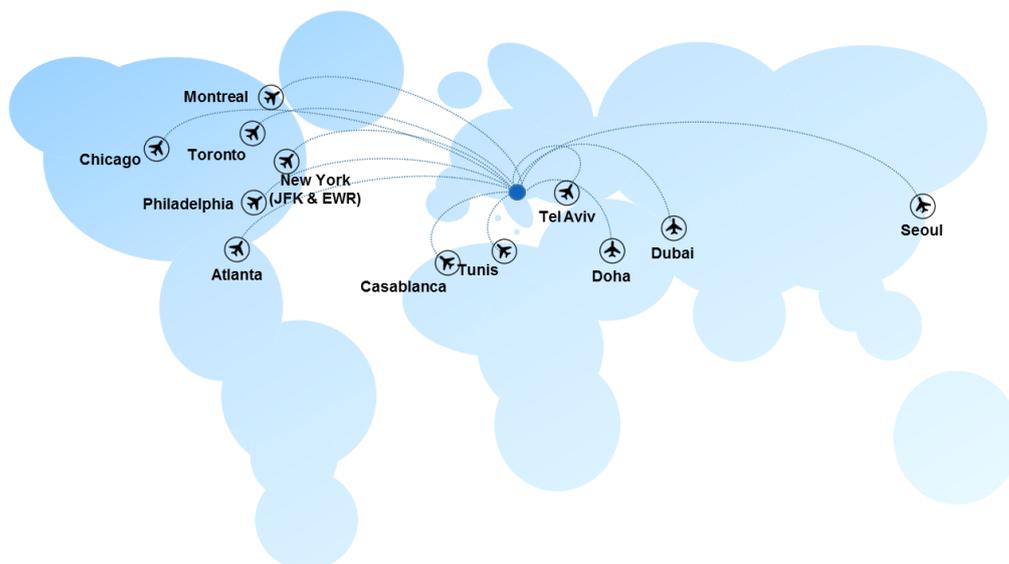
In tale quadro si inserisce la necessaria previsione di un incremento della capacità ed il potenziamento dell'accessibilità e dell'intermodalità.

Il processo di sviluppo da Aeroporto a nodo intermodale del Marco Polo di Venezia, già avviato in termini di pianificazione e studi di fattibilità, dovrà essere presidiato e supportato con le necessarie risorse ai fini della capacità e dell'efficienza dello stesso nodo nella macroarea e nelle reti trans-europee, sia in termini di potenziamento delle infrastrutture aeroportuali che di reti di accessibilità su gomma e su ferro.

Per gli spazi già preservati nell'intorno aeroportuale di Venezia per i futuri sviluppi infrastrutturali dovranno essere predisposti dagli Enti competenti, adeguati strumenti urbanistici ed autorizzazioni ambientali a completamento di quelli già approvati con le necessarie salvaguardie e previsioni di funzioni urbane coerenti, complementari e di supporto.

I progetti del Masterplan 2021 sono una straordinaria opportunità di sviluppo per il Nord-Est e l'Italia

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e l'Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC) hanno individuato come prioritario per lo scalo veneziano il potenziamento delle infrastrutture aeroportuali e lo sviluppo delle connessioni via ferro e via gomma. Nell'ultimo decennio, infatti, oltre ai collegamenti con le principali capitali europee, si sono consolidati i collegamenti con il Nord America, il Medio Oriente (Dubai, Doha e Abu Dhabi, che hanno conferito al Marco Polo un ruolo di rilevante importanza per l'internazionalizzazione e la crescita economica nell'area, lo sviluppo dei flussi turistici e, in generale, l'innalzamento del tenore di vita.



Il progetto di trasformazione dell'Aeroporto è stato generato per mezzo di una **collaborazione attiva con il territorio per lo sviluppo sinergico delle aree vicine allo scalo** e con l'obiettivo di raggiungere un **migliore rapporto con l'ambiente**.

Dall'avvio fino alla conclusione della procedura autorizzativa dello Studio di Impatto Ambientale del Masterplan 2021, è stato un lungo e complesso percorso di analisi e confronti con gli Enti (Regione Veneto, Comuni limitrofi, Soprintendenza, Ministeri, ecc), Istituzioni e Associazioni di cittadini.

Il Masterplan 2021, ovvero le opere ivi comprese, per i contenuti progettuali che presenta e per la sua prossimità ad aree tutelate, è stato soggetto a diverse autorizzazioni, in particolare:

- ➔ Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) di competenza statale (ex Parte Seconda del D.lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii., allegato II "Progetti di competenza statale", punto 10 "[...] aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1500 metri di lunghezza" e art. 8 c. 4 del DPCM 27.12.1988), che costituisce lo strumento per individuare, descrivere e valutare gli effetti diretti ed indiretti di un progetto sulla salute umana e su alcune componenti ambientali quali la fauna, la flora, il suolo, le acque, l'aria, il clima, il paesaggio e il patrimonio culturale e sull'interazione fra questi fattori e componenti;
- ➔ Valutazione di incidenza (VINCA), ex art. 5 DPR 357/1997, per la valutazione degli effetti su habitat e specie presenti nei Siti della Rete Natura 2000 limitrofi all'Aeroporto;
- ➔ Autorizzazione paesaggistica (ex artt. 146-147 D.lgs. 42/04) in quanto l'Aeroporto si trova in area con vincolo paesaggistico;
- ➔ Verifica preventiva dell'interesse archeologico (ex L. 109/2005, artt. 95-96 D.lgs 163/2006 e ss.mm.ii.) in quanto l'Aeroporto si trova in area di vincolo archeologico;
- ➔ Accertamento di Conformità urbanistica alle norme e piani urbanistici ed edilizi delle opere pubbliche d'interesse statale da parte del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti d'intesa con la Regione Veneto, ai sensi del DPR 18 aprile 1994, n.383.

Il Master Plan 2021 ha concluso positivamente la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale con Decreto di compatibilità ambientale n.9 del 19.01.2016 (positivo con prescrizioni), ha ottenuto la conformità urbanistica con Provvedimento n. 11800 del 13.11.2017 ai sensi dell'art. 2 del DPR 18.04.94, n.383 e DL 28.06.95 n. 251 e ss.mm.ii. ed ha conseguito l'approvazione in via definitiva da ENAC (determina del Direttore Centrale Vigilanza Tecnica prot. ENAC 0058186-P del 31.05.2018).

Attualmente è in corso l'iter di assoggettabilità a procedura VIA per la variante al Master Plan 2021 comprendente un nuovo Hotel, il Parcheggio P8/P9, n.2 piani interrati e blocco uffici nel Parcheggio multipiano B1, Nuovo Moving Walkway di collegamento tra Stazione FS e Terminal, Nuovo Depuratore ed Area deposito Area Tecnica e Global Service avviato in data 10 agosto 2018 con invio della documentazione al MATTM da parte ENAC.

Panoramica sugli investimenti

Il Gruppo SAVE è fermamente convinto che l'investimento in infrastrutture sia una necessità per la **crescita e lo sviluppo socio-economico del territorio veneto**. Con il Masterplan 2021 ha messo in piano un corposo set di investimenti per l'ampliamento e la trasformazione dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia.

Obiettivi, criteri e progetti principali del Masterplan 2021 dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia:

➔ Piano Di Sviluppo: La Visione

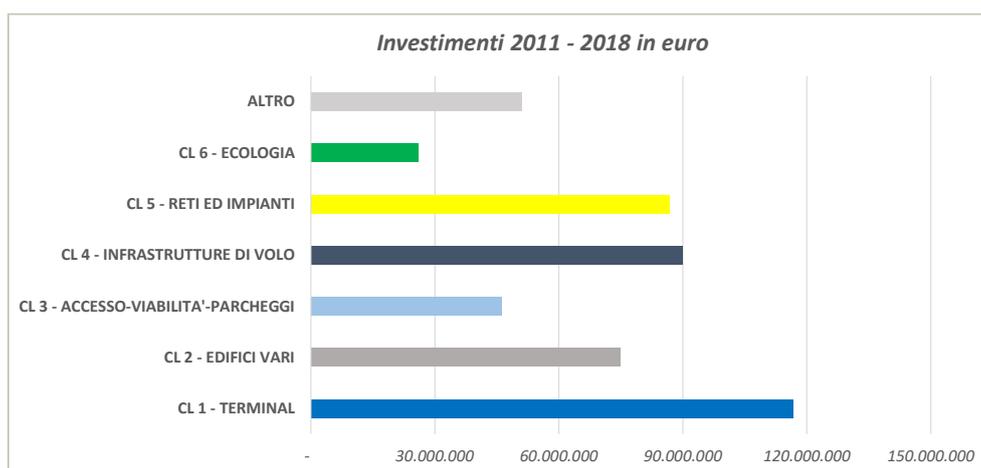
Dal punto di vista di strutture e infrastrutture, l'impegno delle ricerche e degli studi progettuali è stato rivolto alla **minima occupazione di suolo nel rispetto dell'ambiente** considerando la capacità necessaria offerta per la gestione dei flussi di passeggeri e merci previsti nello scalo.

➔ Obiettivi e criteri in breve

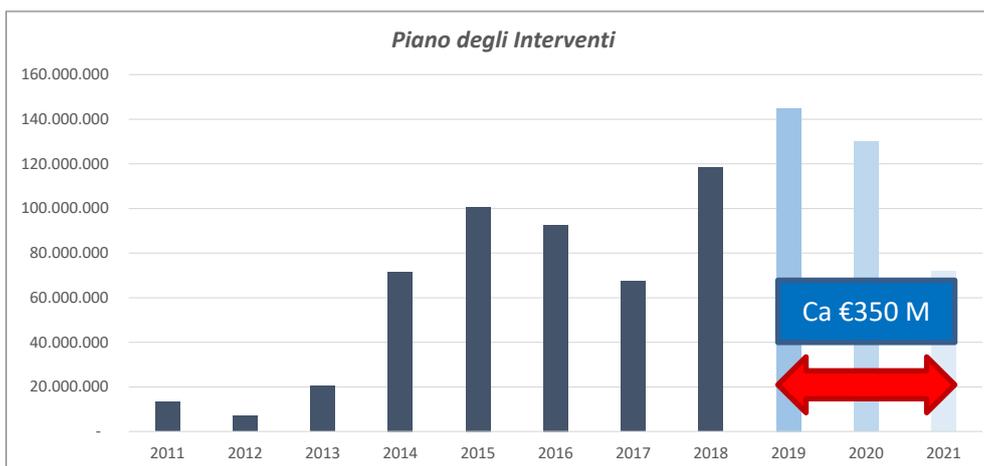
Di seguito si riportano gli obiettivi che il piano investimenti si pone di raggiungere ed i criteri utilizzati per il raggiungimento di essi:

- **Realizzazione puntuale degli adeguamenti delle infrastrutture e dei servizi in rapporto alla domanda di traffico**, con il reperimento delle aree necessarie, anche eventualmente al di fuori del sedime attualmente in concessione;
- **I più elevati standard di sicurezza**;
- **Efficienza ed alti livelli di servizio per passeggeri, vettori e operatori dei trasporti**;
- **Migliore rapporto con l'ambiente**;
- **Collaborazione attiva con il territorio** per lo sviluppo sinergico delle aree vicine allo scalo.

Gli investimenti che hanno interessato l'aeroporto durante l'applicazione del contratto di programma con il Ministero dei Trasporti nell'intervallo 2011 (anno ponte) - 2018, pari a ca. 500M €, sono:



Valori monitorati degli investimenti aeroportuali suddivisi per "cluster", ovvero per macro tipologia di opere

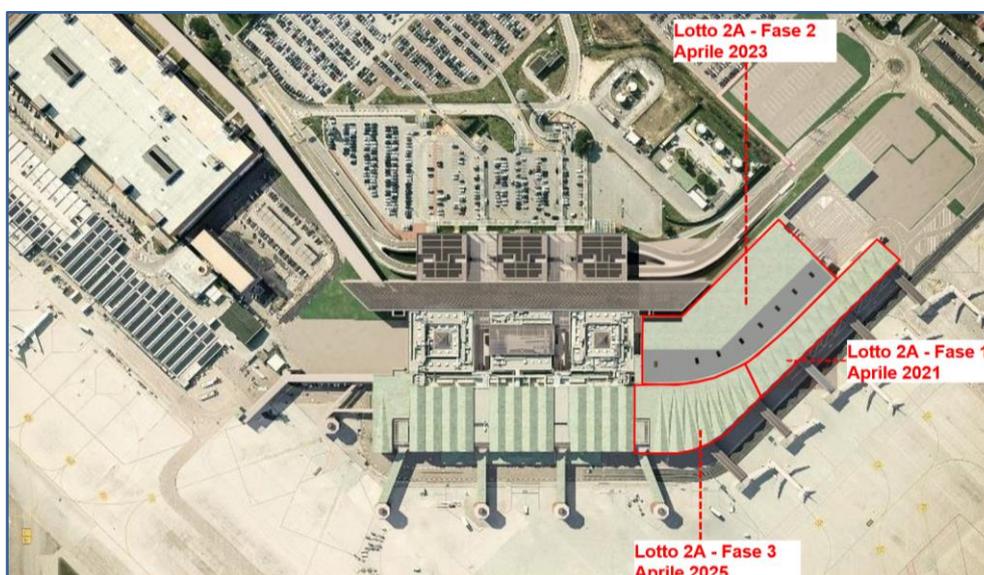


Previsione totale degli investimenti 2019 – 2021 (euro/anno)

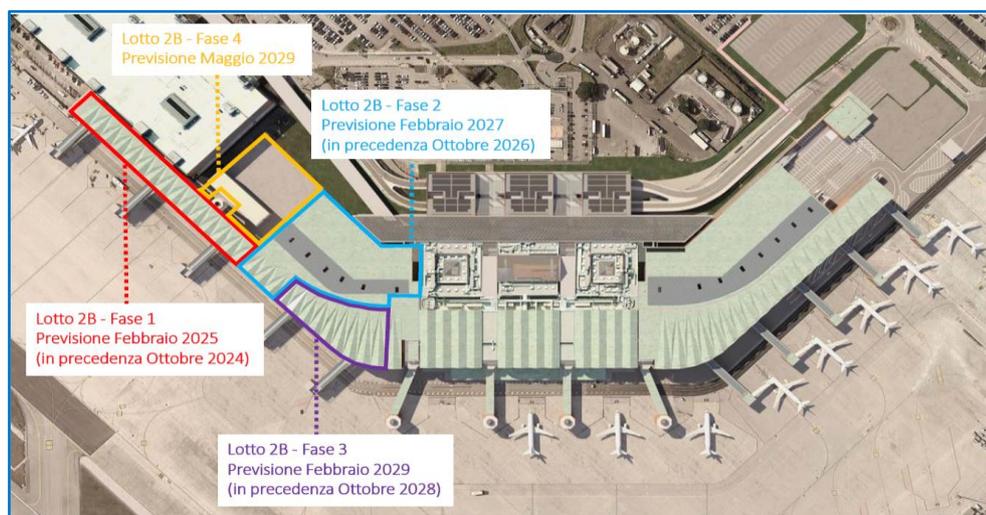
Alcuni degli interventi che trasformeranno l'Aeroporto Marco Polo di Venezia: i progetti in corso, le tappe dal 2019 al 2021

I principali investimenti che trasformeranno l'Aeroporto Marco Polo sono:

- **Ampliamento Aerostazione:** le nuove previsioni di traffico e la verifica del calcolo dei fabbisogni (Level of Service) hanno fornito i dati di base per il progetto di ampliamento del terminal. Il progetto prevede due corpi di ampliamento a nord (2A) e a sud (2B) del terminal attuale che rimarrà così il fulcro dell'intero complesso del terminal passeggeri, conservando l'immagine architettonica ormai consolidata che richiama la Darsena di Venezia. L'ampliamento a nord è destinato alla nuova area per i varchi di sicurezza e ai passeggeri Schengen, l'ampliamento a sud è destinato ai passeggeri extra-Schengen. In particolare, il progetto dell'Ampliamento a NORD prevede un ampliamento di circa 56.000 mq lordi complessivi, attraverso la realizzazione di un nuovo volume e la riqualifica degli spazi esistenti della hall partenze ed arrivi attraverso la redistribuzione di alcune aree funzionali. La superficie complessiva alla fine dei lavori sarà di circa 136.000 mq. Il progetto Lotto 2A è stato accreditato della **certificazione LEED Silver**.



Lotto 2A – Ampliamento NORD – Fasi di ampliamento



Lotto 2B – Ampliamento SUD – Fasi di ampliamento

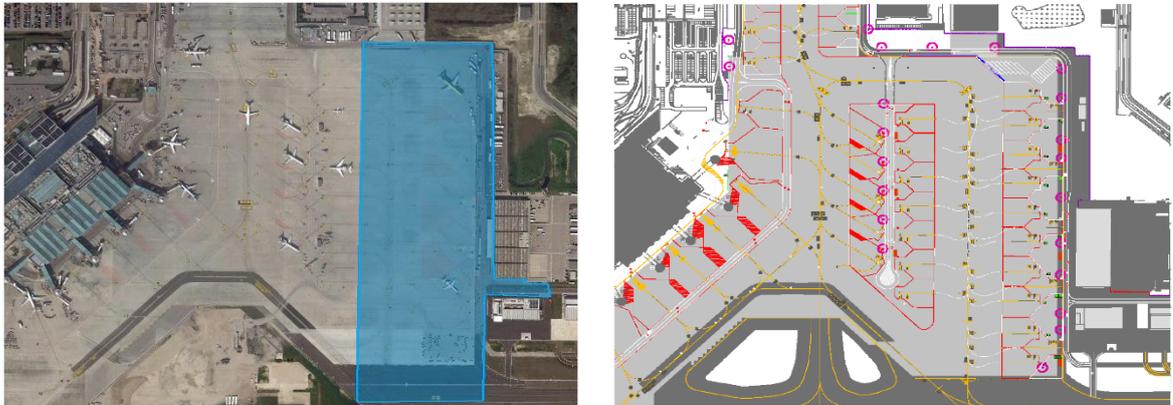
- ***Potenziamento pista e piazzali:*** alla luce delle previsioni di traffico, il Masterplan 2021 prevede il potenziamento delle infrastrutture di volo esistenti (cantiere in corso), l'ampliamento dei piazzali di sosta degli aeromobili in più lotti funzionali successivi (Lotto 1, piazzali nordovest, già entrato in esercizio nel 2015), l'adeguamento dei piazzali esistenti (cantiere in corso) e la razionalizzazione dei raccordi e dell'intero sistema di circolazione dei movimenti a terra.

Questi interventi garantiranno:

- l'incremento della capacità operativa della pista di volo e dei piazzali;
- la minimizzazione dei tempi di occupazione della pista;
- la riduzione dei tempi di rullaggio;
- il miglioramento del sistema di circolazione a terra e, quindi, una **riduzione del consumo di carburante e dell'inquinamento atmosferico.**

Ad oggi sono stati completati i lavori relativi alla riqualifica delle infrastrutture di volo, “lotto 1A e 1B”, con il quale sono stati realizzati un nuovo raccordo di accesso ai piazzali aeromobili e una nuova Taxiway a nord della pista ed i lotti “1C-A ed 1C-B”, con i quali sono stati completati gli interventi propedeutici agli “Interventi di riqualifica ed adeguamento normativo delle infrastrutture di volo – Lotto 2” che hanno riguardato la dismissione, demolizione e riqualificazione dell'area “Ex-Quadrifoglio” precedentemente occupata dalle caserme VVF/GdF, riprotette in altra sede.

Attualmente sono in corso i lavori di “Adeguamento dei Piazzali esistenti – Lotto 1” al fine di raggiungere i seguenti obiettivi principali: la massimizzazione del numero di stand nelle aree di apron fonte merci, dotare l’apron di stand per aeromobili di ICAO Code E ed F, migliorare la movimentazione dei mezzi di rampa diminuendo i punti di conflitto ed uniformare la distribuzione luminosa all’interno del piazzale.



Adeguamento Piazzali Esistenti – Lotto 1 – Area d’intervento e Stato di Progetto

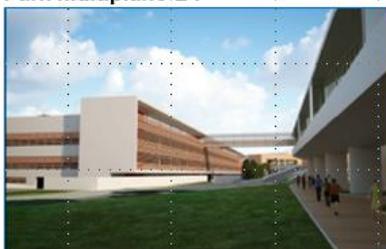
I lavori di riqualifica ed adeguamento della pista principale e secondaria e dei raccordi di collegamento sono iniziati a settembre 2018 con ultimazione prevista entro il 2020. A fine settembre 2018 è stata completata la Fase 1 dei lavori. Ad oggi è in corso la Fase 2 delle opere con conclusione prevista a fine marzo 2019.



Interventi di “Riqualifica ed adeguamento normativo delle infrastrutture di volo – Lotto 2”

- **Sistema di parcheggi:** Il progetto del Masterplan 2021 prevede l’ampliamento dell’offerta di parcheggio interna all’Aeroporto mediante la realizzazione di un parcheggio multipiano denominato Park Multipiano B1 e di tre nuovi parcheggi a raso: Parcheggio PMW, già in esercizio

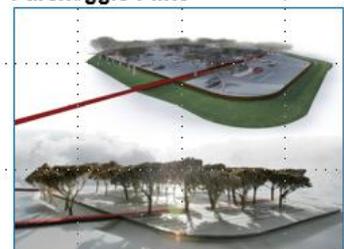
Park multipiano B1



Parcheggio P6



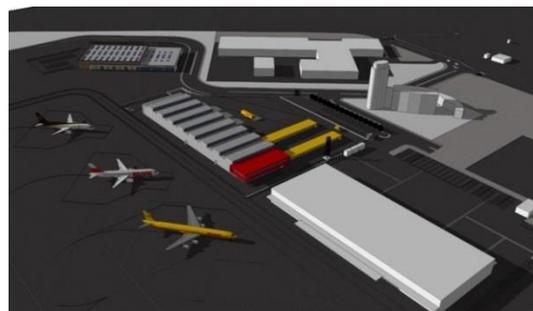
Parcheggio PMW



dal 2018, Parcheggio P6 il cui primo lotto è entrato in esercizio dal 2018; e Parcheggio P8/9, con un incremento complessivo di oltre 4.400 posti auto rispetto l'offerta preesistente.

In particolare, i parcheggi a raso sono stati progettati con il supporto di specialisti ambientali che hanno avuto concreti apprezzamenti da parte della Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio per Venezia e Laguna in quanto **salvaguardano gran parte delle specie arboree presenti, integrate con specie arboree autoctone del contesto lagunare.**

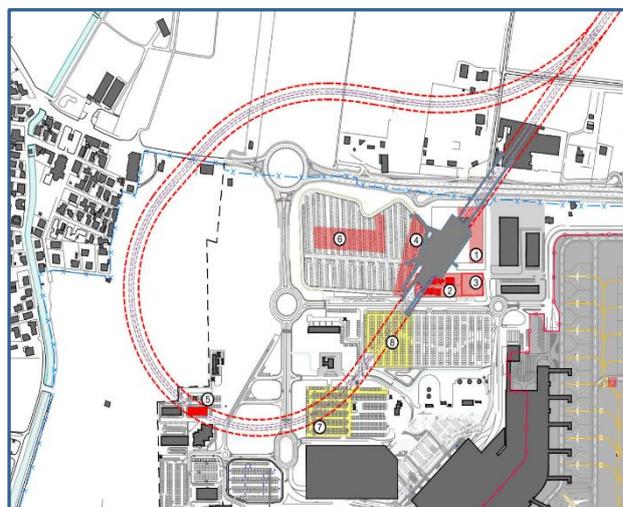
- **Polo logistico:** il Masterplan 2021 prevede la realizzazione di un nuovo edificio destinato ad accogliere uno spedizioniere ed un'area campo base per gli operatori (handlers) in area air-side. Affianco al terminal merci, l'intervento – iniziato nel luglio del 2018 - prevede la costruzione di un nuovo gate di circa 19.000 mq destinato ad ospitare un corriere espresso internazionale. Tutto il Polo logistico prevede ampie aree esterne destinate ad attività di manovra e sosta di mezzi pesanti.



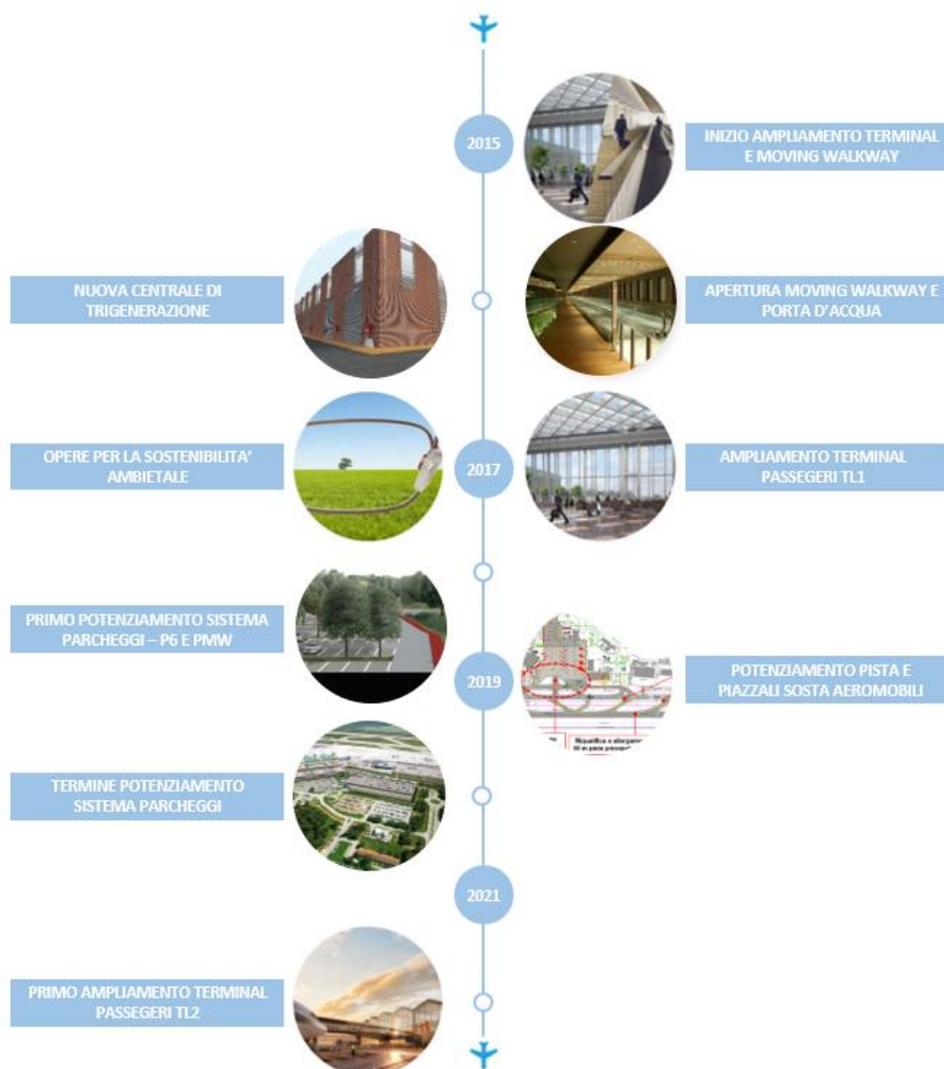
- **Collegamento ferroviario e Stazione:** l'intervento ha lo scopo di collegare il nodo aeroportuale (trasporti aerei, su gomma) con la rete nazionale delle ferrovie per il trasporto di persone. È stato sottoscritto un accordo quadro tra ENAC, SAVE e RFI per la progettazione e realizzazione di questo importante intervento per il territorio. L'intervento prevede un tracciato ipogeo "a cappio" progettato da ITALFERR all'interno del sedime aeroportuale.

È stato ipotizzato un nuovo percorso meccanizzato sopraelevato di collegamento tra Stazione FFSS e Terminal passeggeri che, a sua volta, tramite il moving walkway e la darsena, avrà una comoda connessione anche con il trasporto acquatico.

Attualmente è in corso la redazione del progetto a livello definitivo da parte di RFI ed è in fase di completamento lo studio di impatto ambientale.



Di seguito viene presentata la progressione temporale dei principali interventi di trasformazione dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia previsti nel Masterplan 2021.



Lo scalo Antonio Canova nel sistema aeroportuale Venezia-Treviso

La crescita e l'adeguamento dello scalo di Treviso devono essere governati in modo organico ed armonico, con programmi puntuali e con visibilità sul lungo periodo, in particolare quando, come nel caso dello scalo di Treviso, esso è legato allo sviluppo del vicino aeroporto di Venezia. I due aeroporti, infatti, costituiscono il terzo sistema aeroportuale italiano, pertanto sia lo sviluppo che il piano degli interventi hanno la necessità di essere coordinati tra i due scali.

Lo strumento di pianificazione di riferimento che contiene le risultanze delle analisi di capacità per l'aerostazione di Treviso è il Piano di Sviluppo Aeroportuale, datato settembre 2016. (trasmesso con nota prot. 1595 del 12/08/2016 ed approvato in linea tecnica da ENAC con dispositivo ENAC-PROT-21/11/2016-0119700-P). Lo stesso piano è sottoposto a procedura nazionale di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) ai sensi del D.lgs. 152/06 e ss.mm. ii. e ne è in corso l'istruttoria.

Il Piano di sviluppo è da un lato il catalizzatore più opportuno delle decisioni che riguardano lo sviluppo dello scalo, dall'altro lo strumento più efficace per definire e controllare in tempo utile la capacità delle infrastrutture e dei servizi, le dimensioni dei manufatti, per assicurare le condizioni necessarie a fornire adeguati livelli di servizio, per questo ad esso si fa riferimento.

Panoramica sugli investimenti

In ottemperanza alle previsioni del Piano di Sviluppo Aeroportuale il gestore ha trasmesso il 03/07/2018 in ENAC rif. ENAC-PROT-03/07/2018-0072505-A le "PREVISIONI DI TRAFFICO e PIANO QUADRIENNALE DEGLI INTERVENTI 2019-2022" con la declinazione degli interventi programmati per il quadriennio di riferimento.

I principali investimenti che interesseranno l'Aeroporto Antonio Canova sono:

- **Interventi Area Terminal:** Nell'arco temporale del piano quadriennale 2019-2022 si prevede di realizzare un intervento di adeguamento tecnico funzionale dell'aerostazione in area landside. Tale intervento consiste nell'estensione dell'attuale piano primo verso i parcheggi e la conseguente riorganizzazione della zona dei varchi di sicurezza attraverso la ricollocazione delle macchine di controllo radiogeno e l'incremento dell'area di accodamento passeggeri, oltre ad una riconfigurazione delle aree commerciali airside.



Intervento di Adeguamento Tecnico Terminal area LandSide

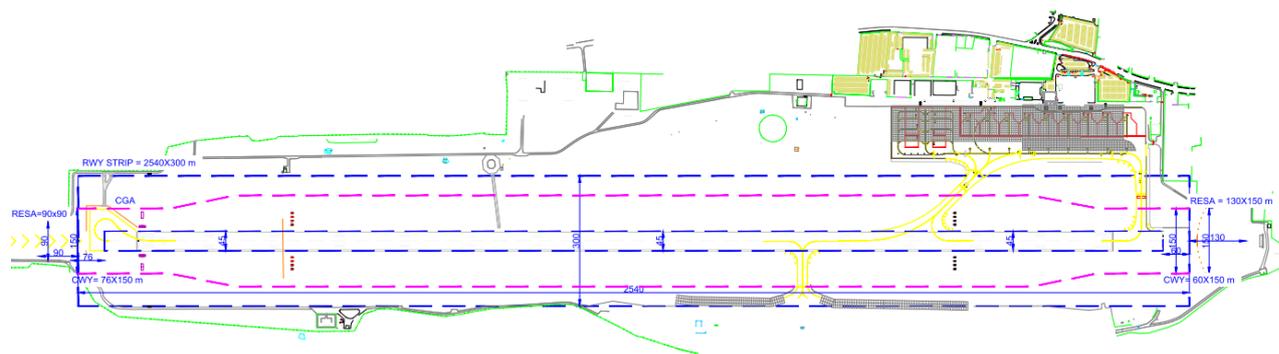
- **Riqualifica edificio per nuova caserma VVF:** Attualmente il presidio dei Vigili del Fuoco e le dotazioni di mezzi antincendi presenti consentono all'Aeroporto di Treviso di essere collocato nella Classe VII della normativa nazionale. Il presidio dovrebbe essere situato in una posizione più baricentrica e più congrua di quella attuale. Il presente intervento prevede lo spostamento della caserma dei VVF in fabbricato esistente e prossimo alla recinzione doganale. Oltre all'hangar ricovero mezzi già presente, sarà necessario realizzare ulteriori locali per ospitare i servizi necessari alla nuova caserma VVF. Si prevede quindi la realizzazione di circa 800 mq di alloggi, uffici e altre strutture ad uso dei VVF.



Intervento di Ricollocazione Presidio VVF

- **Riorganizzazione del sistema Parcheggi:** Il sistema della sosta dell'aeroporto di Treviso è attualmente suddiviso tra parcheggi interni al sedime aeroportuale e aree di sosta esterne, di proprietà di terzi, che per raggiungere il fabbisogno standard, oltre alla razionalizzazione dei parcheggi esistenti e alla realizzazione di ridotte aree di sosta interna al sedime, prescrive una graduale acquisizione delle aree a parcheggio che non fanno parte dell'area demaniale.

- **Infrastrutture di Volo – Adeguamento Strip:** Si prevede l'adeguamento plano-altimetrico della striscia di sicurezza (*Runway Strip*) della Pista di Volo 07/25 dell'Aeroporto di Treviso per renderla a norma dei requisiti dell'intervenuta normativa EASA. Contestualmente all'adeguamento della CGA (*Cleared and Grounded Area*) ai requisiti di portanza stabiliti dalla normativa EASA per le infrastrutture di volo esistenti si prevede di intervenire sulla regimazione idraulica dell'area oggetto dell'intervento in maniera tale da consentire un adeguato deflusso delle acque di falda in prossimità della pista di volo. Gli interventi si riconducono ad una fase di studio iniziale della situazione idraulica, mediante monitoraggio delle acque di falda dell'area, per una successiva elaborazione dei dati raccolti, necessari allo sviluppo dell'intervento che comprenderà un eventuale bonifica localizzata del materiale nel caso di discordanza rispetto ai parametri prestazionali stabiliti dalle norme.



Intervento di adeguamento STRIP

- ***Interventi di Contenimento e Abbattimento del Rumore:*** In ottemperanza alla Legge 26 ottobre 1995, n.447 “*Legge Quadro sull’Inquinamento Acustico*” il gestore aeroportuale ha inserito nel piano quadriennale degli investimenti gli stanziamenti in accantonamento, nella misura del 7%, dei fondi di bilancio previsti dal piano. L’osservanza del comma 5, art. 10 della suddetta legge richiede l’indicazione dei tempi di adeguamento e i costi degli interventi, e sono declinati quindi per anno nella programmazione del quadriennio 2019-2022.

Clienti

I Passeggeri

Traffico 2018

Il Sistema Aeroportuale di Venezia (che comprende gli aeroporti di Venezia e Treviso) si riconferma anche nel 2018 terzo sistema aeroportuale italiano dopo Roma e Milano, con quasi 14,5 milioni di passeggeri movimentati sui due scali, in incremento del +8,3% rispetto al 2017 (crescita superiore rispetto alla media nazionale del +5,9%). Venezia è il quarto scalo italiano dopo Roma Fiumicino, Milano Malpensa e l'aeroporto low-cost di Bergamo: lo scalo ha superato il traguardo di 11 milioni di passeggeri, chiudendo il 2018 con 11.184.608 passeggeri, in incremento del +7,8% rispetto all'anno precedente. Treviso, con oltre 3,3 milioni di passeggeri, ha registrato un andamento positivo del +9,7% sul 2017.

Di seguito riportiamo alcuni dati sul traffico degli aeroporti di Venezia e di Treviso.

Venezia - Passeggeri	Nazionali			Internazionali			Intercontinentali *			Totale		
	2016	2017	2018	2016	2017	2018	2016	2017	2018	2016	2017	2018
Passeggeri in arrivo	654.393	676.054	778.205	3.636.662	3.967.459	4.227.600	503.953	524.749	569.763	4.795.008	5.168.262	5.575.568
Passeggeri in partenza	657.094	682.564	783.008	3.634.736	3.966.783	4.236.899	517.419	529.768	568.288	4.809.249	5.179.115	5.588.195
Totale	1.311.487	1.358.618	1.561.213	7.271.398	7.934.242	8.464.499	1.021.372	1.054.517	1.138.051	9.604.257	10.347.377	11.163.763
Transiti	1.521	2.781	2.395	4.420	4.754	4.705	972	293	777	6.913	7.828	7.877
Totale passeggeri aviazione commerciale	1.313.008	1.361.399	1.563.608	7.275.818	7.938.996	8.469.204	1.022.344	1.054.810	1.138.828	9.611.170	10.355.205	11.171.640
Passeggeri aviazione generale	2.587	2.541	2.613	9.770	12.235	9.294	1.221	1.399	1.061	13.578	16.175	12.968
Totale passeggeri	1.315.595	1.363.940	1.566.221	7.285.588	7.951.231	8.478.498	1.023.565	1.056.209	1.139.889	9.624.748	10.371.380	11.184.608

Treviso - Passeggeri	Nazionali			Internazionali			Intercontinentali *			Totale		
	2016	2017	2018	2016	2017	2018	2016	2017	2018	2016	2017	2018
Passeggeri in arrivo	393.792	480.795	542.238	915.032	1.015.877	1.085.597	91	3.114	21.030	1.308.915	1.499.786	1.648.865
Passeggeri in partenza	395.243	484.603	541.508	925.505	1.023.003	1.092.659	91	3.246	21.460	1.320.839	1.510.852	1.655.627
Totale	789.035	965.398	1.083.746	1.840.537	2.038.880	2.178.256	182	6.360	42.490	2.629.754	3.010.638	3.304.492
Transiti	89	-	-	469	563	189	-	-	-	558	563	189
Totale passeggeri aviazione commerciale	789.124	965.398	1.083.746	1.841.006	2.039.443	2.178.445	182	6.360	42.490	2.630.312	3.011.201	3.304.681
Passeggeri aviazione generale	1.589	1.485	1.686	2.378	2.255	2.414	118	116	174	4.085	3.856	4.274
Totale passeggeri	790.713	966.883	1.085.432	1.843.384	2.041.698	2.180.859	300	6.476	42.664	2.634.397	3.015.057	3.308.955

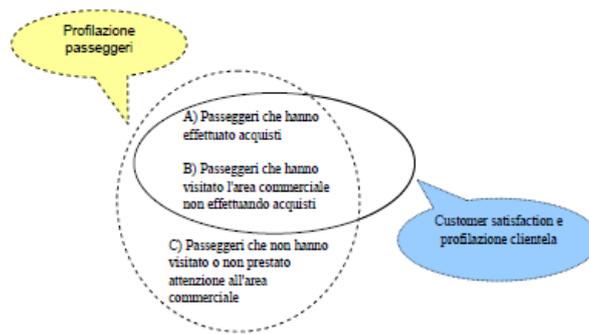
* L'intercontinentale include anche l'area mediterranea (tutte le destinazioni al di fuori dell'Europa)

1.1.1.1 Il profilo del passeggero degli aeroporti di Venezia e Treviso

SAVE ed Aer Tre prestano il massimo ascolto alle esigenze dei propri passeggeri, per questo svolgono periodicamente, in collaborazione con alcuni esperti, indagini sul profilo dell'utente aeroportuale:

- ➔ Profilazione del passeggero e clientela retail;
- ➔ Customer satisfaction e comportamento di acquisto/non acquisto.

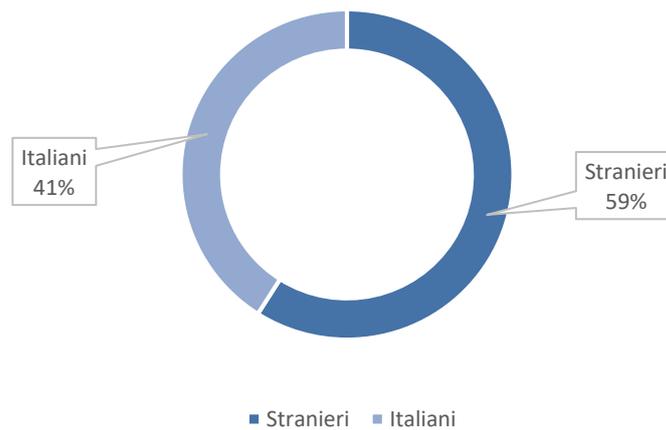
L'indagine si svolge secondo alcune linee progettuali individuate da SAVE e nel rispetto del sistema qualità certificato EN ISO 9001: 2008.



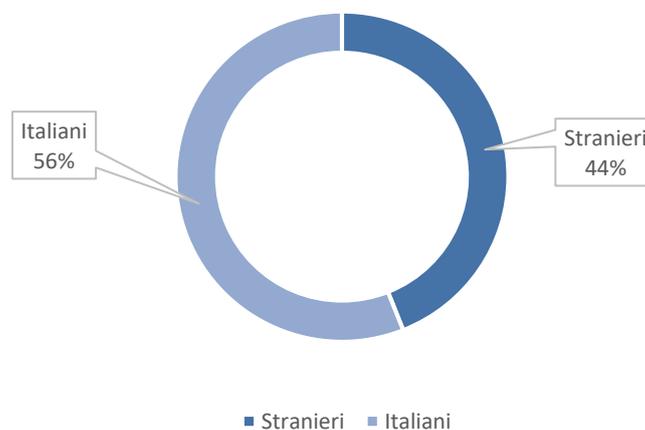
Le modalità di rilevazione sono interviste dirette *face to face* in cinque lingue eseguite da intervistatori appositamente formati.

Di seguito riportiamo alcune delle risultanze delle indagini aggiornate al 2018.

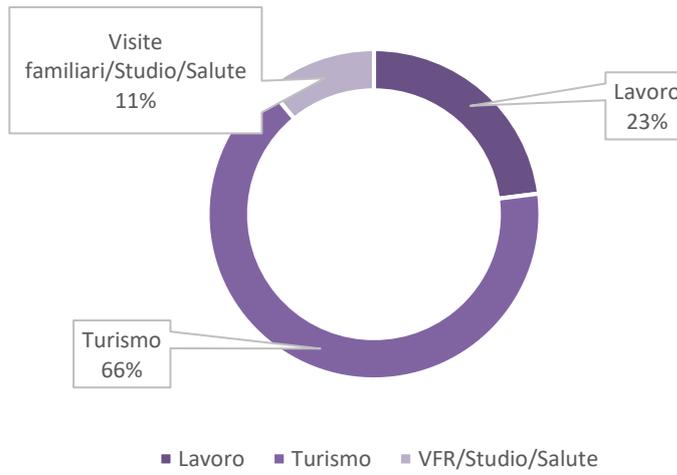
Venezia - Provenienza



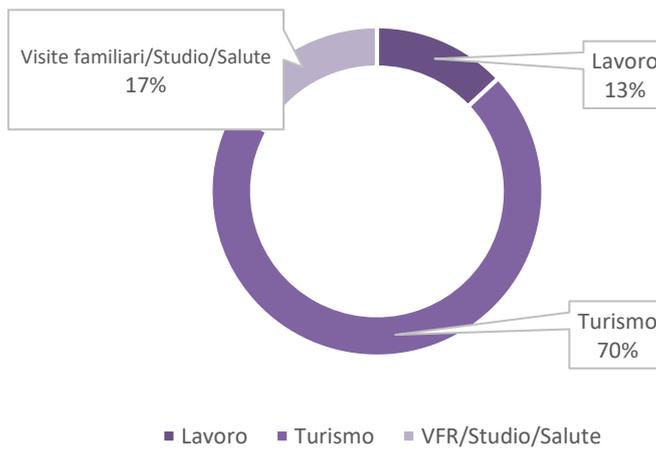
Treviso - Provenienza



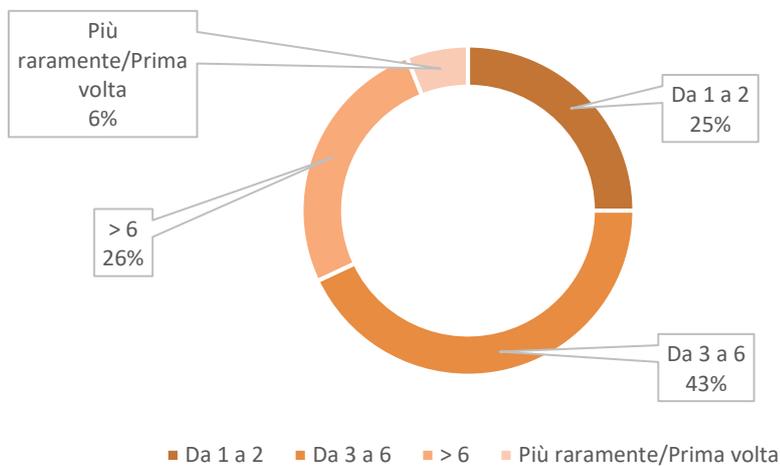
Venezia - Motivazione viaggio



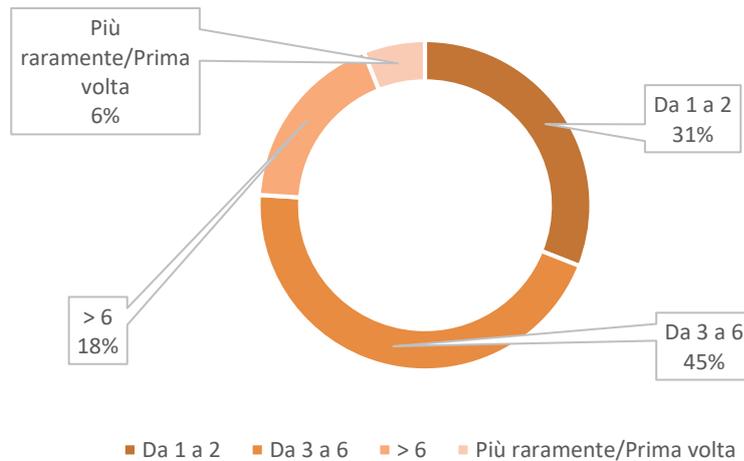
Treviso - Motivazione viaggio



Venezia - Frequenza voli annui



Treviso - Frequenza voli annui



Caratteristiche socio-demografiche e di comportamento aviation del passeggero

- ➔ Sia a Venezia che a Treviso si evidenzia un sostanziale equilibrio di genere; la fascia di età prevalente per Venezia è quella tra i 35 e i 54 anni, per Treviso prevale la fascia d'età 25 – 34 anni;
- ➔ L'Aeroporto di Venezia conferma la sua vocazione internazionale, con una percentuale di utenti di nazionalità straniera pari al 59% (principali nazionalità straniere: Inghilterra, Francia, Stati Uniti, Germania, Spagna); l'Aeroporto di Treviso, a prevalente vocazione *low cost*, ha un tasso di utenti di nazionalità italiana pari al 56%;
- ➔ A Venezia il 43% dei passeggeri è in possesso di laurea; a Treviso la percentuale di laureati scende al 28%, il 66% degli intervistati è in possesso di diploma;
- ➔ I passeggeri che viaggiano per lavoro rappresentano il 23% e il 13% del totale, rispettivamente per Venezia e Treviso. La percentuale di utenti di nazionalità italiana in viaggio per lavoro sale al 36% (Venezia). La motivazione 'turismo' prevale tra i passeggeri stranieri. A Treviso il 17% degli utenti dichiara di viaggiare per visita a parenti e amici o per studio;
- ➔ Il 69% degli intervistati a Venezia viaggia almeno 3 volte all'anno, i *frequent flyers* (più di 6 voli all'anno) sono il 26% del totale. A Treviso i passeggeri che viaggiano almeno 3 volte all'anno sono pari al 63% degli intervistati, il 18% è costituito da *frequent flyers* (più di 6 voli/anno);
- ➔ A Venezia i mezzi di trasporto più utilizzati per raggiungere lo scalo sono l'auto guidata da altri e il bus via terra (entrambi con il 25% delle risposte); il bus via terra è il mezzo più utilizzato per raggiungere lo scalo di Treviso (43% degli intervistati), seguito dall'auto guidata da altri (30%). L'utilizzo del bus è più ricorrente tra gli stranieri;
- ➔ Il bacino di utenza è prevalentemente riconducibile al Veneto e al Friuli Venezia Giulia;
- ➔ Il 62% dei passeggeri utilizza il check-in on-line a Venezia; la percentuale sale all'89% a Treviso, (aeroporto a prevalente operatività *low-cost*).

Utilizzo parcheggi

- ➔ Le domande riguardano i passeggeri che hanno dichiarato di aver raggiunto l'aeroporto con autovettura guidata personalmente (11% degli utenti a Venezia e 13% a Treviso);
- ➔ Il 25% degli utenti a Venezia e il 47% a Treviso ha utilizzato parcheggi esterni non aeroportuali;

- La scelta del parcheggio è determinata da prezzo, abitudine e comodità, con differenze legate al parcheggio scelto.

Card “Il Milione”

Card il Milione è la *fidelity card* dello scalo di Venezia.

È un’iniziativa di marketing avviata nel 2001 e pensata per il target dei frequent flyer dello scalo, la Card il Milione può essere ottenuta secondo tre modalità alternative: gratuitamente, tramite i metodi “punti-volo” e “punti-shopping” oppure a pagamento con acquisto al prezzo di 250 Euro.

Ai titolari di card Milione vengono riservati i seguenti benefit:

- Accesso gratuito in Sala Vip (con eventuale ospite accompagnatore);
- Transito prioritario al varco *fast track* “Priority Lane” presso i varchi di sicurezza;
- Sconto del 25% sulle tariffe di 4 parcheggi: P1, P2, Speedy, Milione (questi ultimi due sono park di prossimità a 50 mt dal terminal, ed il secondo dei quali ad uso esclusivo dei soci);
- Altri benefit concessi da aziende partner dell’iniziativa.

Di seguito il numero di card emesse nelle ultime tre edizioni:

	2016	2017	2018 (*)
Numero di Card emesse	3.616	5.516	1.269

(*) le nuove emissioni e/o i rinnovi di Card Milione ed. ne 2018 sono state sospese il 30 Settembre 2018 per permettere la transizione alla nuova edizione di Card Milione prevista da Marzo 2019. Tale sospensione ha comportato un numero totale di card emesse sensibilmente inferiore rispetto ai dati degli anni precedenti.

Venice Connects

Il progetto ‘Venice Connects’ è stato sviluppato per incentivare il passeggero a utilizzare Venezia come scalo intermedio per i propri voli in connessione, grazie ad uno scenario che si è modificato rispetto al passato:



- la presenza a VCE di due vettori basati (Volotea e EasyJet), entrambi con una flotta di 7 aeromobili e con una incrementata offerta delle rotte servite, delle frequenze operate e dei posti disponibili e, non da ultimo, con potenziamento dei collegamenti domestici con il Sud Italia;
- l’ampliamento del network di destinazioni dirette a disposizione dell’utenza, soprattutto di quelle di lungo raggio verso il Nord America e il Far East, che vanno a stimolare sia i transiti *outgoing* originanti dal Sud Italia che quelli *incoming* originanti dall’estero e in prosecuzione verso il Sud della penisola.

‘Venice Connects’ è un nuovo servizio a disposizione del passeggero, che può acquistare una connessione garantita, simile a quelle offerte dai vettori tradizionali, ma con il vantaggio di tariffe più vantaggiose.

Due i motivi che incoraggiano il passeggero a scegliere Venezia come scalo di transito:

- l'inserimento di Venezia nel programma 'Worldwide by Easyjet', che incentiva i transiti intraeuropei e intercontinentali (con vettori partner) attraverso quattro selezionati hub europei del vettore (VCE, MXP, LGW, TXL);
- l'implementazione del nuovo servizio 'Venice Connects', che consente di acquistare un volo in connessione con garanzia di riprotezione in caso di mancata coincidenza, ricevendo inoltre assistenza dedicata in fase di transito e benefit come voucher, sconti per lo shopping in aeroporto e accesso al Fast track.

Nel 2019 il servizio avrà un suo nuovo sito web e sarà oggetto di una campagna promozionale mirata.

PRM

Il servizio di assistenza ai passeggeri a mobilità ridotta (PRM) è stato attivato a luglio del 2008 in seguito alla normativa europea CE1107 che ha disciplinato la delicata materia in precedenza non regolamentata.

Da quella data, la responsabilità per l'assistenza a terra è stata conferita ai gestori aeroportuali che potevano scegliere se erogare il servizio direttamente con proprio personale oppure se delegarlo tramite subappalto ad altra società.

SAVE ed Aer Tre, nella consapevolezza della delicatezza del servizio verso i passeggeri a mobilità ridotta, hanno scelto di effettuare l'attività con le proprie rispettive organizzazioni, acquistando i mezzi necessari ed assumendo a regime gli addetti necessari per effettuare il servizio.

Inizialmente gli addetti sono stati selezionati da società esterna (Sive Formazione per quanto riguarda SAVE) privilegiando persone con esperienze di lavoro nell'ambito paramedico, volontari del soccorso, assistenti sociali, ecc.; successivamente la selezione è avvenuta da parte dell'ufficio Risorse Umane di SAVE.

È seguita un'attività formativa che ha toccato aspetti psicologici e pratici in linea con le previsioni normative europee e, successivamente, una formazione specifica sui mezzi da utilizzare durante il servizio.

A livello logistico, sono stati identificati, all'ingresso del terminal passeggeri in entrambi gli aeroporti, dei punti di *pick-up* e *drop-off* dove il passeggero PRM può richiedere il servizio tramite totem con sistema interfonico integrato e collegato con il centro coordinamento PRM; in entrambi gli aeroporti, inoltre, sono presenti delle aree di parcheggio riservate e, presso l'Aeroporto di Venezia, vi è un apposito pontile flottante dedicato presso la darsena dei trasporti pubblici acquei.

Successivamente, è stato adottato un applicato IT per la gestione del personale e dei tempi di assistenza per monitorare il servizio e garantirne l'elevata qualità.

L'assistenza viene richiesta dal passeggero in fase di prenotazione e comunicata dalla compagnia aerea al gestore 36 ore prima dell'arrivo o della partenza del volo, ciò non significa che la richiesta dell'assistenza non possa venir fatta contestualmente alla presentazione del passeggero in Aeroporto. In questo caso la tempistica per l'assistenza può subire un ragionevole ritardo.

Il passeggero riceve il servizio dal posto a sedere a bordo dell'aeromobile al punto di *drop-off* per l'arrivo e dal punto di *pick-up fino* al posto a sedere in aereo per la partenza.

Entrambe le società hanno inoltre istituito una procedura tale per cui viene data, con formula di prestito, una sedia a rotelle in caso di smarrimento della propria da parte del cliente.

La Direttiva UE 1107/06 disciplina il recupero dei costi sostenuti per l'espletamento del servizio. Tale recupero avviene tramite una tassa specifica applicata al passeggero in partenza. Sulla base di quanto previsto dal Contratto di Programma in essere, il gestore provvede annualmente alla revisione dei corrispettivi, ivi compreso il "Corrispettivo PRM", sulla base di costi sopravvenuti su disposizioni normative e regolamentari e sulla base degli investimenti realizzati per ciascun prodotto/servizio. A seguito dell'avvallo dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (E.N.A.C.), la revisione periodica viene seguita dall'inserimento del nuovo livello del corrispettivo nei sistemi di vendita dei biglietti di tutti i vettori aerei.

SAVE nel corso del 2018 ha impiegato a regime 91 addetti, fino a raggiungere un picco di 108 addetti, per soddisfare le richieste crescenti manifestatesi nel periodo estivo. Il numero di PRM assistiti è stato pari a 59.137 nel corso del 2018, con un incremento anno su anno, di circa il 12%.

Aer Tre presenta un nucleo di addetti composto da 11 persone, supportate da operatori area passeggeri e rampa, anch'essi con formazione specifica come previsto da normativa vigente. Nel corso del 2018 sono stati assistiti 14.422 PRM con un incremento medio di circa il 16% rispetto all'anno precedente.

Per quanto riguarda gli investimenti, SAVE nel 2018 ha opzionato l'acquisto, per l'anno successivo, di un quarto mezzo *ambulift* ad elevate prestazioni ed in grado di ridurre drasticamente i tempi del servizio e dotato dei più sofisticati sistemi di sicurezza attiva e passiva, oltre all'acquisto di 10 sedie a rotelle dotate di motorizzazione elettrica per facilitare il trasporto di passeggeri su rampe e lunghe distanze. Aer Tre dispone di dieci *ambulift* a scale con lift integrato.

Qualità

In accordo con quanto richiesto da ENAC (circolari Enac Gen06 e Gen02) il gestore aeroportuale è tenuto alla definizione annuale degli impegni di servizio verso l'utenza, alla loro divulgazione attraverso il documento Carta dei Servizi ed al controllo periodico del livello di servizio effettivamente erogato.

La Carta dei Servizi è uno strumento obbligatorio e comune a tutti gli aeroporti italiani, che definisce il livello qualitativo dei servizi del gestore aeroportuale, rappresentando un impegno reale e concreto nel garantire ai propri passeggeri precisi livelli di qualità. Il livello dei servizi viene monitorato attraverso alcuni specifici indicatori, definiti da Enac, e viene confrontato con gli standard qualitativi e quantitativi che il gestore aeroportuale si impegna ad erogare. Presso ogni Aeroporto vi è un'unità di gestione della Carta dei Servizi, presieduta da ENAC e composta da rappresentanti del Gestore aeroportuale, di ENAV, del comitato delle compagnie aeree e degli *handlers*, che ha il compito di verificare la conformità dei livelli qualitativi rilevati con quelli previsti appunto dalla Carta.

Il 2018 si è chiuso con il raggiungimento della totalità degli obiettivi della Carta dei Servizi ad eccezione di due indicatori al di sotto dei target rispettivamente dell'1% e 2% quindi per valori minimi. Sul fronte

dei servizi *land side* gli adeguamenti del terminal del 2017 hanno prodotto un netto miglioramento del livello di soddisfazione ed i risultati confermano questo trend.

Sebbene alcune difficoltà rimangano dovute soprattutto ad un sottodimensionamento delle infrastrutture *air side* rispetto alla crescita dei passeggeri, la tendenza generale della soddisfazione dell'utenza aeroportuale è migliorata. La tabella seguente elenca alcuni degli indicatori individuati e concordati con ENAC per l'anno 2018, riportando gli obiettivi e i risultati ottenuti nell'anno.

Venezia

Indicatore	soddisfatti 2018	voti 9+10	Obiettivo 2018	Δ (%) 2018 su obiettivo 2018	soddisfatti 2017
Giudizio complessivo	99,28%	7%	n.d.	n.d.	97%
Servizio di controllo sicurezza delle persone e dei bagagli a mano	99,32%	7%	97%	3%	97%
Sicurezza personale e patrimoniale	99,41%	7%	97%	2%	98%
Regolarità e puntualità dei servizi ricevuti in aeroporto	99,19%	7%	95%	4%	98%
Servizio biglietteria	95,35%	18%	94%	1%	95%
Tempi in coda check-in	98,27%	17%	94%	5%	95%
Tempi in coda controllo radiogeno/bagagli	99,41%	7%	n.d.	n.d.	97%
Tempi in coda controllo passaporti	99,25%	13%	94%	6%	96%
Disponibilità carrelli portabagagli	99,18%	10%	94%	6%	96%
Efficienza sistemi trasferimento passeggeri	99,13%	8%	96%	3%	96%
Connettività del wi-fi all'interno dell'aerostazione	83,55%	4%	85%	-2%	84%
Adeguatezza delle sale fumatori	96,16%	4%	90%	7%	87%
Impianti di climatizzazione	99,08%	5%	94%	5%	96%
Pulizia e funzionalità toilette	89,90%	5%	91%	-1%	91%
Stato di conservazione delle toilette (dotazioni, condizioni generali, etc)	78,58%	5%	n.d.	n.d.	94%
Disponibilità e visibilità delle toilette	73,28%	6%	n.d.	n.d.	92%
Condizioni igieniche generali delle toilette	82,06%	6%	n.d.	n.d.	n.s.
Efficacia e accessibilità dei servizi di informazione al pubblico (monitor, annunci, ecc)	98,17%	6%	96%	2%	95%
Professionalità del personale (infopoint, security)	99,51%	8%	96%	4%	97%
Disponibilità/Qualità/Prezzi dei negozi e delle edicole	98,10%	4%	87%	13%	89%
Qualità servizio/prodotto dei negozi e delle edicole	98,49%	4%	n.d.	n.d.	94%
Disponibilità/qualità/prezzi bar e ristorante	79,19%	3%	80%	-1%	81%
Qualità servizio/prodotto dei bar e ristorante	97,12%	3%	n.d.	n.d.	92%
Disponibilità di distributori di bibite/snack riforniti	98,34%	4%	90%	9%	94%
Chiarezza/Comprensibilità/Efficacia Segnaletica Esterna all'aeroporto	98,81%	5%	94%	5%	95%
Facilità di consultazione e livello di aggiornamento del sito web	98,48%	4%	95%	4%	95%
Pulizia aerostazione	99,41%	11%	96%	4%	98%
Livello di comfort complessivo dell'aerostazione	99,37%	9%	95%	5%	96%
Efficacia punti di informazione operativi	97,39%	8%	92%	6%	94%
Efficacia/Chiarezza/Comprensibilità Segnaletica Interna dell'aeroporto	94,46%	8%	92%	3%	93%
Adeguatezza dei collegamenti città/aeroporto	96,23%	10%	94%	2%	94%
Disponibilità di postazioni per la ricarica di cellulari/laptop nelle aree comuni	97,65%	8%	93%	5%	92%

n.s. non somministrata

Treviso

Indicatore	soddisfatti 2018	voti 9+10	Obiettivo 2018	2018 su obiettivo 2017	soddisfatti 2017
Giudizio complessivo	100,00%	0%	n.d.	n.d.	100%
Servizio di controllo sicurezza delle persone e dei bagagli a mano	100,00%	0%	98%	2%	100%
Sicurezza personale e patrimoniale	100,00%	0%	98%	2%	100%
Regolarità e puntualità dei servizi ricevuti in aeroporto	100,00%	0%	95%	5%	100%
Servizio biglietteria	100,00%	0%	95%	5%	100%
Tempi in coda check-in	100,00%	1%	95%	5%	100%
Tempi in coda controllo radiogeno/bagagli	100,00%	0%	n.d.	n.d.	100%
Tempi in coda controllo passaporti	100,00%	1%	95%	5%	100%
Disponibilità carrelli bagagli	98,38%	0%	95%	4%	100%
Efficienza sistemi trasferimento passeggeri	97,53%	0%	95%	3%	100%
Connettività del wi-fi all'interno dell'aerostazione	73,53%	0%	75%	-2%	72%
Impianti di climatizzazione	100,00%	0%	95%	5%	100%
Pulizia aerostazione	99,51%	0%	97%	3%	100%
Pulizia e funzionalità toilette	91,57%	0%	93%	-2%	93%
Stato di conservazione delle toilette (dotazioni, condizioni generali, etc)	70,44%	0%	n.d.	n.d.	96%
Disponibilità e visibilità delle toilette	60,67%	0%	n.d.	n.d.	87%
Condizioni igieniche generali delle toilette	82,77%	0%	n.d.	n.d.	n.s.
Efficacia e accessibilità dei servizi di informazione al pubblico (monitor, annunci, segnaletica interna, ecc)	99,50%	1%	95%	5%	100%
Livello di comfort complessivo dell'aerostazione	100,00%	0%	95%	5%	100%
Professionalità del personale (infopoint, security)	100,00%	0%	95%	5%	100%
Disponibilità/Qualità/Prezzi dei negozi e delle edicole	99,57%	0%	90%	11%	98%
Qualità servizio/prodotto dei negozi e delle edicole	99,43%	0%	n.d.	n.d.	100%
Disponibilità/Qualità/Prezzi dei Bar e Ristoranti	76,91%	0%	85%	-10%	83%
Qualità servizio/prodotto dei Bar e Ristoranti	98,92%	0%	n.d.	n.d.	99%
Disponibilità di distributori di bibite/snack riforniti	99,14%	0%	95%	4%	96%
Efficacia punti di informazione operativi	100,00%	0%	95%	5%	100%
Efficacia/Chiarezza/Comprensibilità Segnaletica Interna dell'aeroporto	100,00%	0%	95%	5%	100%
Chiarezza/Comprensibilità/Efficacia Segnaletica Esterna all'aeroporto	100,00%	0%	95%	5%	100%
Adeguatezza dei collegamenti città/aeroporto	100,00%	0%	95%	5%	100%
Facilità di consultazione e livello di aggiornamento del sito web	100,00%	0%	95%	5%	98%
Disponibilità di postazioni per la ricarica di cellulari/laptop nelle aree comuni	99,71%	1%	98%	2%	100%

n.s. non somministrata

Nel maggio del 2018, dopo la pausa della seconda metà del 2017, sono riprese le attività di ampliamento in zona *Extra-schengen* partenze ed arrivi.

Nel settembre del 2018 è iniziato il grande cantiere delle piste, già meno visibile e percepibile per l'utenza, ma uno dei più strategici per l'operatività dello scalo.

Nel maggio 2019 inizierà il cantiere di ampliamento del terminal con un primo allargamento verso nord.

Come è successo negli anni 2015-2017 la concomitanza di questi cantieri ed attività di ampliamento che intervengono in modo radicale sulle *facilities* aeroportuali non è escluso possano generare qualche disagio nell'utenza, soprattutto in merito alla segnaletica, alla gradevolezza e decoro delle aree esterne, all'orientamento e facilità di accesso allo scalo.

La Customer Experience

Il progetto Customer Experience anche per il 2018 ha implementato svariate attività in tutti e tre i *pillar*: *People, Process e Place*. L'attività quotidianamente svolta da tutto il *team* al fine del raggiungimento degli obiettivi che il progetto si prefigge ha richiesto quest'anno l'aggiunta di una nuova risorsa, dedicata a metà al *team* CE e a metà alle tematiche di comunicazione su sito internet e social *network*.

Per quanto riguarda il *pillar* "People", si è continuato con l'organizzazione delle *breakfast*, appuntamento ormai atteso per condividere con l'intera comunità aeroportuale informazioni utili e *news* riguardanti l'aeroporto. Le *breakfast* sono anche diventate il palco per le premiazioni dei vincitori del *Recognition process*, (processo volto a rafforzare e premiare i comportamenti esemplari di dipendenti e non in linea con i principi della Customer Experience) che continua ad essere attivo e svolgersi regolarmente.

Per quanto riguarda il tema della formazione, il 2018 ha visto l'utilizzo di formatori interni per l'introduzione sistematica alle tematiche CE in tutti i corsi per nuovi *front end* SAVE e personale di Triveneto Sicurezza, così come per le tematiche relative all'autismo per i corsi PRM (Personale a Ridotta Mobilità). Si è anche creato un "kit di benvenuto" che vede la consegna ai nuovi addetti di vari opuscoli relativi al tema della CE ed al lavoro svolto fino ad ora in quest'ottica. Con la collaborazione di *Welcome Chinese*, all'interno del percorso di certificazione ottenuta lo scorso anno, si è attivato un nuovo corso di 3 ore erogato a 97 addetti *front end* SAVE che ha puntato a sensibilizzare il personale alle specifiche esigenze degli ospiti di origine cinese. Da ultimo, si è rivisto il *format* e il contenuto della rivista "LoSai" rivista nata esclusivamente per il Gruppo SAVE ed ora divulgata e creata grazie al contributo di tutta la comunità aeroportuale del Marco Polo.

Per quanto attiene il *pillar* "Process", varie sono state le iniziative volte a migliorare il *modus operandi* in aeroporto. In particolare si è lavorato per automatizzare la gestione dei *trolley* messi a disposizione dei passeggeri per il trasporto dei loro bagagli, creando un sistema che segnali quando le baie sono sfornite. Si è poi creato un nuovo *software web based* per la gestione degli oggetti smarriti da parte dell'Ufficio Informazioni. Tale attività è in parte in capo anche a Triveneto Sicurezza ed agli *handlers*, ma coinvolge tutta la comunità aeroportuale. Grazie al nuovo *software* la registrazione e ricerca di oggetti da parte degli addetti è stata resa più facile. A breve verrà lanciata la funzionalità della firma digitale di tutti i verbali e pubblicato il portale indirizzato al passeggero per facilitare la comunicazione relativa alle pratiche in corso.

L'Aeroporto di Venezia è stato poi il primo ad attivare la nuova procedura per il *Tax Refund*, che vede in prima linea le agenzie portando alla necessità di un controllo ulteriore da parte della Dogana solo in pochi casi. Questo cambio è stato concomitante al cambio delle agenzie di *Tax Refund* presenti in aerostazione e degli spazi a loro allocati, portando ad un miglioramento dell'esperienza del passeggero.

Si sta poi puntando molto sul sistema di monitoraggio a 360°, definendo da una parte meglio procedure, regole e KPIs e dell'altro inserendo sistemi di monitoraggio. In quest'ottica si è sviluppato un "Regolamento Commerciale" per tutti i Retail e F&B in terminal, si stanno svolgendo mensilmente attività di Mystery Shopping e si sono creati nuovi report.

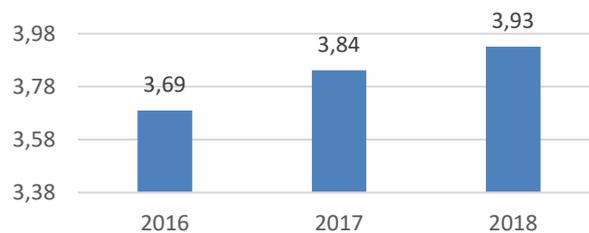
Segnaletica e informativa al passeggero sono state aree di attenzione anche per quest'anno. Ad esempio, l'installazione dei nuovi video *wall* dietro ai *check in* ha reso più facile l'individuazione dei banchi assegnati ad una compagnia aerea, si è integrata la segnaletica pedonale in sedime e aggiornata quella ai *rent a car*.

Da rilevare che l'Aeroporto di Venezia è stato il primo ad utilizzare nuove tecnologie per andare ad analizzare e migliorare la segnaletica. Si è infatti fatta svolgere un'analisi, che ha visto il coinvolgimento di 40 finti passeggeri, che grazie a sistemi biometrici e all'analisi dei dati derivanti, hanno dato riscontri puntuali su come migliorare l'esperienza del passeggero e rendere il terminal più fruibile. La comunicazione verso i passeggeri è una tematica che sta molto a cuore del progetto, e nel 2018, con l'aiuto di consulenti esterni, si è stilata una prima lista di attività da svolgere per migliorare i canali e l'organizzazione degli stessi, per rendere più efficace ed efficiente la comunicazione.

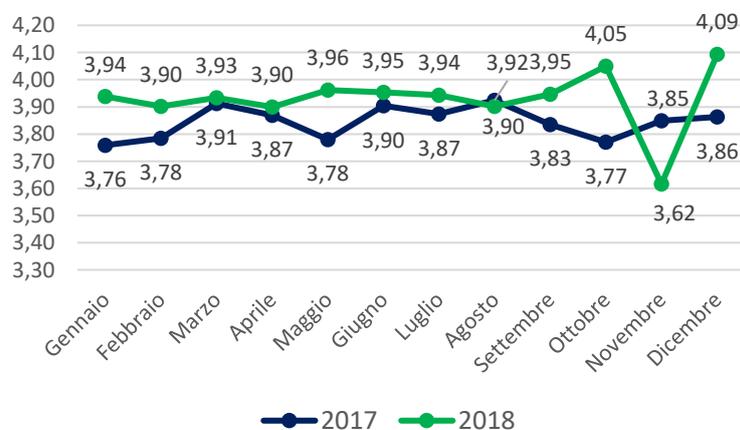
Riguardo a "Place", il team CE è ormai coinvolto in maniera sistematica in tutti i nuovi progetti infrastrutturali per rivedere gli spazi anche in ottica del passeggero. Questo riguarda aspetti come spazi, funzionalità, arredi e segnaletica. Per gli arredi, sono state pensate delle sedute con caratteristiche in linea con quelle esistenti aventi però la funzionalità della ricarica di dispositivi; si sta lavorando per aumentare i punti ricarica anche in *airside*.

Analizzando i dati, si può notare come il trend di crescita degli indici stia continuando anche se la percentuale di miglioramento riportata è inferiore a quella registrata lo scorso anno (2% per le *survey* cartacee e 1% per i *kiosk*). La criticità maggiore che si riscontra in terminal è dovuta all'affollamento mentre tra gli aspetti positivi che si rilevano emergono la capacità di raggiungere valori oltre il 4/5 in alcuni mesi e la capacità di mantenere *performance* abbastanza stabili anche nella stagione estiva.

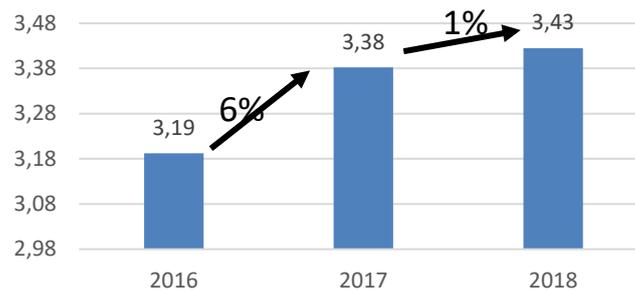
Overall csat cartaceo - Media annuale



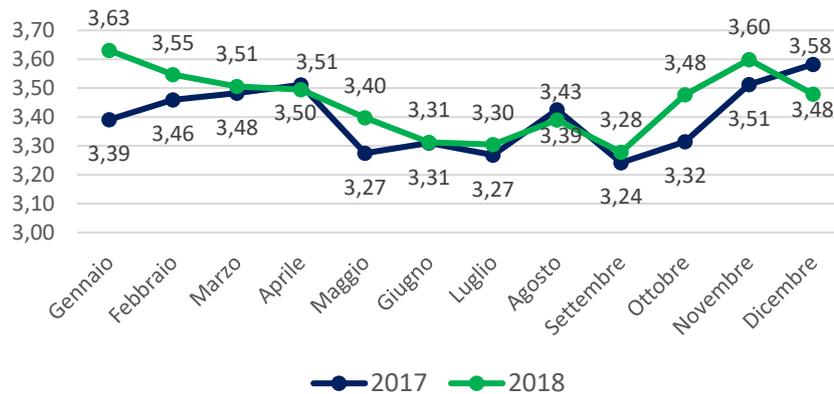
Overall csat cartaceo - Media mensile



Overall csat kiosk - Media annuale



Overall csat kiosk - Media mensile



Le compagnie aeree

Nel 2018 presso l'Aeroporto di Venezia hanno operato 59 vettori di linea, che hanno servito 114 destinazioni. Il traffico gestito dalle principali compagnie aeree è riportato dalla tabella che segue.

Venezia - Passeggeri per vettore	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2018	V. % '18/'17
Easyjet	2.199.269	2.610.124	3.123.637	20%
Volotea	652.747	702.909	812.319	16%
Alitalia	721.456	530.019	558.233	5%
British Airways	468.584	535.745	528.531	-1%
Lufthansa	444.457	484.389	454.713	-6%
Air France	473.148	454.663	422.855	-7%
Vueling	357.913	388.735	410.081	5%
Iberia	294.673	311.726	348.750	12%
Klm	343.012	329.020	314.470	-4%
Turkish Airlines	287.883	271.739	285.647	5%
Altri	3.368.028	3.736.136	3.912.404	5%
Aviazione generale	13.578	16.175	12.968	-20%
Totale passeggeri	9.624.748	10.371.380	11.184.608	8%

I vettori basati sullo scalo di Venezia (Easyjet e Volotea) hanno registrato una quota di mercato complessiva del 35% del traffico, con quasi 4 milioni di passeggeri trasportati. Easyjet si è riconfermato primo vettore, superando 3,1 milioni di passeggeri, in incremento del +20% rispetto al 2017. Volotea, secondo vettore, ha trasportato oltre 800mila passeggeri, +16% sull'anno precedente.

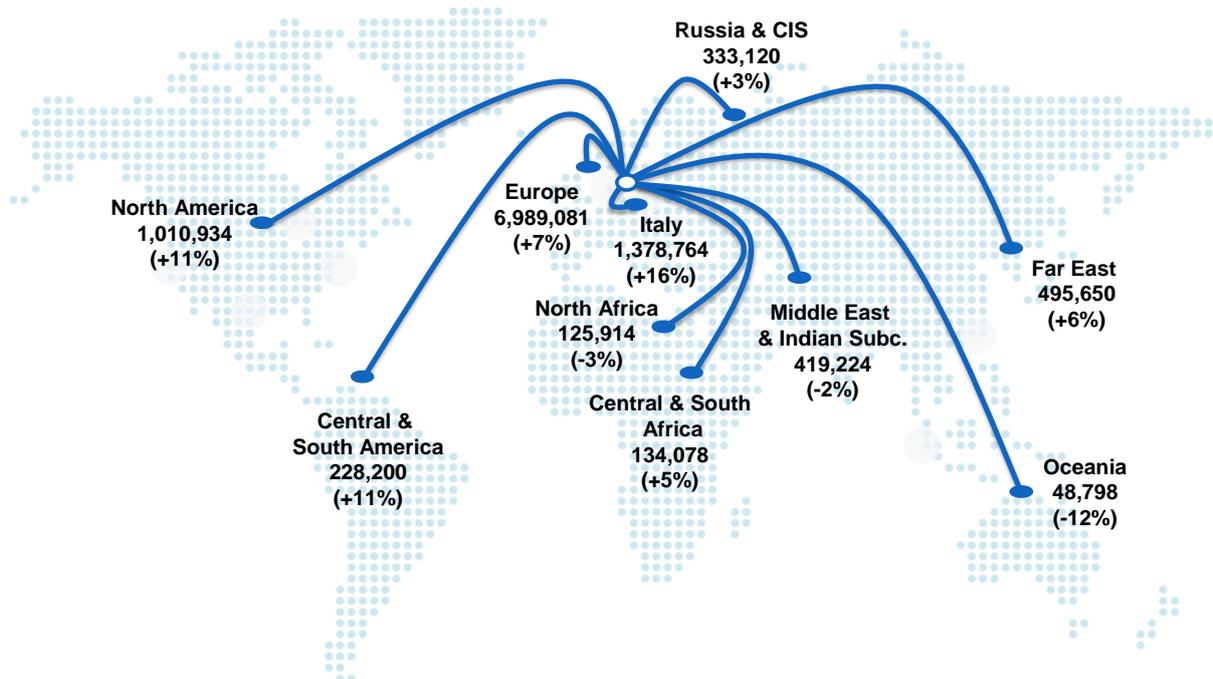
I dati confermano la prevalente componente internazionale dello scalo: l'86% dei passeggeri vola tra Venezia e destinazioni europee e intercontinentali, contro una media a livello italiano del 65% (dati Assaeroporti).

Il 23% del traffico in partenza da Venezia ha proseguito il viaggio via scalo intermedio per destinazioni finali nel mondo nel corso del 2018. Francoforte è il primo *hub* di riferimento, seguito da Roma Fiumicino, Istanbul, Madrid e Parigi CDG. Sono in incremento i passeggeri che raggiungono la destinazione finale con voli diretti, grazie all'ampliamento del ventaglio di destinazioni a disposizione dell'utenza aeroportuale.

I passeggeri su destinazioni extra-UE nel corso del 2018 sono stati oltre 2,3 milioni, pari al 21% del traffico complessivo dello scalo veneziano. Da osservare in particolare quanto segue:

- Oltre 530mila passeggeri hanno utilizzato nel corso del 2018 i collegamenti diretti tra Venezia e gli Stati Uniti (Delta Air Lines per New York JFK e Atlanta, American Airlines per Philadelphia e la nuova destinazione Chicago, United Airlines per New York EWR) e i voli non-stop per il mercato canadese operati da Air Canada e Air Transat (Toronto e Montreal);
- I passeggeri trasportati tra Venezia e le destinazioni mediorientali (Dubai di Emirates e Doha di Qatar Airways) sono stati oltre 370mila nel corso dell'anno;
- I passeggeri movimentati da Asiana da Seoul a Venezia sono stati oltre 50mila da inizio operatività;
- Quasi 80mila passeggeri hanno volato tra Venezia e Israele (Tel Aviv), grazie alle operatività di El Al e di Easyjet;
- I passeggeri diretti tra Venezia e Marocco/Tunisia sono stati quasi 100mila nel corso dell'anno, grazie ai voli operati da Air Arabia Maroc e Royal Air Maroc per Casablanca e da Tunisair per Tunisi;
- I passeggeri per Mosca e San Pietroburgo sono stati oltre 180mila, grazie alle operatività di Aeroflot, Ural Airlines e Alitalia; da osservare che Mosca SVO è uno dei principali hub intermedi per passeggeri che volano tra Venezia e la Cina;
- Oltre 120mila passeggeri sono stati trasportati nel corso dell'anno tra Venezia e le destinazioni ucraine e moldave, grazie ai voli operati da Ukraine International Airlines per Kiev, Air Moldova per Chisinau e Fly Ernest per Leopoli;
- Turkish Airlines ha trasportato oltre 280mila passeggeri tra Venezia e Istanbul e via Istanbul per l'Estremo Oriente e l'Africa: Istanbul è il primo *hub* per destinazioni finali nel continente africano e il terzo scalo intermedio (dopo Dubai e Doha) per destinazioni finali in Estremo Oriente;
- Oltre 90mila sono stati i passeggeri che hanno volato tra lo scalo veneziano e Tirana nel corso del 2018, grazie alle operatività di Fly Ernest e Albawings;
- Oltre 12mila passeggeri sono stati trasportati da Air Serbia per Belgrado e per il network in prosecuzione;
- Norwegian, vettore con collegamenti diretti per il Nord Europa, ha movimentato oltre 30mila passeggeri tra Venezia e Oslo, con connessioni indirette per altre destinazioni norvegesi e per gli Stati Uniti in particolare.

Di seguito si mostra la mappa dei flussi di traffico complessivi (diretti e indiretti) per area di destinazione finale nel corso del 2018, con indicazione dell'andamento rispetto all'anno precedente.



Di seguito vengono elencate le principali novità voli dello scalo di Venezia nel 2018.

SCALO DI VENEZIA - Anno 2018

NOVITA' VOLI

<i>Destinazione</i>	<i>Vettore</i>
SHARM EL SHEIKH	AIR CAIRO
MADRID	AIR EUROPA
MALTA	AIR MALTA
CATANIA	ALITALIA
PALERMO	ALITALIA
CHICAGO	AMERICAN AIRLINES
SEOUL	ASIANA AIRLINES
BARI	EASYJET
BASTIA	EASYJET
BELFAST	EASYJET
BERLINO TXL	EASYJET
BRINDISI	EASYJET
CAGLIARI	EASYJET
CATANIA	EASYJET
CORFU'	EASYJET
DUBROVNIK	EASYJET
GLASGOW	EASYJET
LANZAROTE	EASYJET
RODI	EASYJET
SALONICCO	EASYJET
SIVIGLIA	EASYJET
SPALATO	EASYJET
STOCCARDA	EUROWINGS
CARDIFF	FLYBE
BIRMINGHAM	JET2.COM
VIENNA	LEVEL
KARPATOS	VOLOTEA
SARAGOZZA	VOLOTEA

Per quanto riguarda l'Aeroporto di Treviso, nel 2018 hanno operato 4 compagnie aeree di linea: Ryanair, Wizzair, Albatros e il nuovo vettore Pobeda Airlines. Le destinazioni di linea complessivamente servite nel corso dell'anno sono state 49. Il traffico gestito dai principali vettori è riportato dalla tabella che segue.

Treviso - Passeggeri per vettore	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2018	V. % '18/'17
Ryanair	2.289.958	2.597.304	2.845.187	10%
Wizzair	320.009	378.314	388.869	3%
Altri	20.345	35.583	70.625	98%
Aviazione generale	4.085	3.856	4.274	11%
Totale passeggeri	2.634.397	3.015.057	3.308.955	10%

Ryanair ha trasportato oltre 2,8 milioni di passeggeri nel corso dell'anno, in incremento del +10% rispetto all'anno precedente, con una quota di mercato dell'86% del traffico complessivo dello scalo trevigiano. Anche il traffico di Wizzair ha registrato un andamento positivo del +3%, in particolare grazie all'incremento di operatività per Bucarest.

Di seguito vengono elencate le principali novità voli dello scalo di Treviso nel 2018.

SCALO DI TREVISO - Anno 2018

NOVITA' VOLI

<i>Destinazione</i>	<i>Vettore</i>
MOSCA VKO	POBEDA AIRLINES
FEZ	RYANAIR
LAS PALMAS	RYANAIR
MANCHESTER	RYANAIR
SIVIGLIA	RYANAIR
VILNIUS	RYANAIR

Movimenti

Le tabelle riportate sotto indicano il numero di movimenti effettuati nel triennio nei due aeroporti di Venezia e Treviso, con suddivisione tra aviazione commerciale (passeggeri e cargo) e aviazione generale. Il numero dei movimenti complessivi del 2018 ha registrato un incremento sia per Venezia (+3,4%) che per Treviso (+7,7%).

Venezia - Movimenti	2016				2017				2018			
	Aviazione commerciale		Aviazione generale	Totale	Aviazione commerciale		Aviazione generale	Totale	Aviazione commerciale		Aviazione generale	Totale
	Passeggeri	Cargo			Passeggeri	Cargo			Passeggeri	Cargo		
Diurni	67.097	331	5.358	72.786	67.451	350	6.562	74.363	71.942	386	5.340	77.668
Notturni	14.024	2.903	371	17.298	14.707	2.816	377	17.900	14.545	2.860	341	17.746
Totale movimenti	81.121	3.234	5.729	90.084	82.158	3.166	6.939	92.263	86.487	3.246	5.681	95.414

Treviso - Movimenti	2016			2017			2018		
	Aviazione commerciale	Aviazione generale	Totale	Aviazione commerciale	Aviazione generale	Totale	Aviazione commerciale	Aviazione generale	Totale
Diurni	13.510	3.609	17.119	14.793	3.297	18.090	16.483	3.259	19.742
Notturni	2.312	87	2.399	3.071	104	3.175	3.057	112	3.169
Totale movimenti	15.822	3.696	19.518	17.864	3.401	21.265	19.540	3.371	22.911

Le strategie di sviluppo

Per l'aeroporto di Venezia la strategia ha come obiettivo il costante miglioramento della connettività con il mondo, attraverso il rafforzamento e l'ampliamento dei collegamenti esistenti.

Sulla base dei volumi di traffico per destinazione, estrapolati attraverso database interni ed esterni all'azienda, viene aggiornata la strategia di sviluppo *network* di Save che si basa su 4 punti fondamentali:

- ➔ Ricerca e consolidamento di uno o più vettori basati sullo scalo, con lo scopo di offrire collegamenti punto-a-punto e contemporaneamente una rete di auto alimentazione del traffico in transito attraverso lo scalo di Venezia per le direttrici Nord-Sud ed Est-Ovest;
- ➔ Rafforzamento dei collegamenti con i principali *hub* internazionali per garantire comode coincidenze da e per le destinazioni nei 5 continenti che non abbiano i volumi per sostenere dei voli diretti;
- ➔ Sviluppo dei collegamenti punto-a-punto verso tutte le destinazioni con caratteristiche di potenzialità, garantendo allo scalo e al territorio circostante una miglior accessibilità;
- ➔ Sviluppo dei collegamenti intercontinentali su destinazioni specifiche in grado di sostenere il volo diretto. Oltre a sviluppare i volumi punto-a-punto, questo tipo di operatività stimola la penetrazione, facilitando le coincidenze verso mercati secondari appartenenti al network del vettore di riferimento. Per il successo di questi importanti collegamenti, è indispensabile che ad operare la rotta sia un vettore basato presso lo scalo di destinazione con un network in prosecuzione quanto più capillare possibile.

L'attività di sviluppo aviation si compone quindi di analisi approfondite, indirizzate allo studio dei dati di traffico per destinazione, propedeutica ad individuare i flussi passeggeri (e merci) che soddisfino i criteri sopra elencati e di conseguenza a selezionare i vettori più pertinenti alla realizzazione dei singoli progetti.

Approccio con i vettori

Le ipotesi di sviluppo possono riguardare le seguenti alternative:

- ➔ Un aumento di frequenze su destinazioni già servite;
- ➔ L'apertura di nuovi collegamenti verso *hub* internazionali non ancora serviti;
- ➔ L'apertura di nuove destinazioni punto-a-punto.

Nel primo caso esiste già un rapporto con il vettore operante, che viene approfondito per esplorare le opportunità di un'ulteriore crescita. Qualora questa soluzione non sia percorribile e ammesso che la tipologia di collegamento lo consenta, ci si dirige verso altri vettori che possano colmare il vuoto verso una destinazione sotto-servita.

Nel secondo caso va intrapresa un'azione di primo approccio (o approccio reiterato), con l'obiettivo di creare nel vettore un interesse per Venezia come destinazione attraverso le sue potenzialità di volumi di traffico e bacino d'utenza. Più sono impegnativi i costi operativi del collegamento e più lunga può rivelarsi la fase di progettualità.

Il terzo caso è un mix dei primi due: può riguardare vettori già operanti sullo scalo così come nuovi potenziali partner.

I contatti con i vettori vengono tenuti a doppio livello, sia locale che presso la sede (pianificazione *network*), al fine di creare una sinergia che favorisca il buon esito del progetto. Nei casi più complessi possono affiancarsi attività di *lobbying* con organi istituzionali e aeroporti corrispondenti.

E' importante considerare che, soprattutto nel caso di rotte internazionali, i vettori seguono la propria strategia di sviluppo, che si traduce in una selezione di potenziali destinazioni da servire, frutto di considerazioni legate ai volumi di traffico, remuneratività della rotta, dimensioni del bacino d'utenza, profilo del passeggero, partecipazione dell'Aeroporto al rischio imprenditoriale in fase di start-up della rotta e apertura di accordi bilaterali.

L'abilità di un Aeroporto sta nel valorizzare al meglio le caratteristiche che rispondono a questi elementi, cercando di far avanzare il più velocemente possibile la destinazione rappresentata nella lista di priorità del vettore.

A livello internazionale vengono organizzati dei *workshop*, ai quali Venezia partecipa regolarmente da anni, che hanno lo scopo di promuovere i contatti tra aeroporti e vettori per favorire lo sviluppo di nuovi collegamenti.

Da questi incontri si sono sviluppate alcune delle più importanti rotte presenti presso lo scalo, come ad esempio il collegamento Venezia-Philadelphia o Venezia-Dubai.

Lo scalo di Treviso (AERTRE) è un Aeroporto a prevalente vocazione *low-cost*, che opera in sinergia con lo scalo veneziano e rappresenta il 23% del totale traffico passeggeri del sistema.

Grazie alle sue dimensioni, lo scalo di Treviso offre servizi di *handling* di qualità a tariffe competitive e rappresenta la soluzione perfetta per segmenti *low-cost*, per charter regolari e per voli di linea *point-to-point*.

Start-up di una nuova rotta

Una volta raggiunto l'obiettivo della definizione della rotta, la collaborazione con l'Aeroporto si traduce in una vera e propria partnership.

Si predispongono gli spazi per i presidi operativi all'interno dell'infrastruttura aeroportuale, si pianifica l'attività di promozione sul territorio, si formalizzano gli aspetti contrattuali di natura commerciale ed operativa.

Si collabora per l'avvio del nuovo collegamento affinché possa essere un successo per il vettore, per l'Aeroporto e per il bacino d'utenza sul quale ricadono i benefici economici generati dai nuovi flussi.

Prospettive per il 2019

Aeroporto di Venezia

Anche il 2018 ha confermato il buon andamento del traffico, in incremento del +7,8% rispetto all'anno precedente.

Sono iniziati i lavori presso lo scalo e l'impegno è quello di limitare le interruzioni di operatività nel corso del 2019, attraverso la riprogrammazione dei voli schedulati per i primi mesi della stagione estiva.

Vettori basati

La strategia per il 2019 prevede il consolidamento del ciclo di crescita iniziato nel 2018, principalmente grazie a Easyjet, che ha portato a 7 gli aeromobili posizionati sullo scalo e ha rafforzato ulteriormente la sua posizione di primo vettore. Anche Volotea, che ha 7 aeromobili attualmente basati, sta portando ulteriore crescita, grazie al miglioramento dei coefficienti di riempimento dei voli e all'ampliamento delle operatività stagionali.

Lungo raggio

Lo sviluppo del traffico lungo raggio resta un obiettivo primario e ha portato all'apertura nel corso del 2018 di due nuovi collegamenti intercontinentali:

- Chicago di American Airlines, che ha portato a 7 il numero di gateways nordamericani collegati a Venezia (con conseguente aumento del numero di destinazioni finali a disposizione del passeggero);
- Seoul di Asiana Airlines, che ha iniziato ad operare come servizio di linea, portando ulteriore traffico incoming a Venezia e stimolando anche l'outgoing, aprendo il mercato oltre Seoul.

Continua l'impegno costante di Save per l'apertura di un collegamento diretto con la Cina, tenuto conto sia del potenziale turistico di Venezia, con arrivi dalla Cina in forte crescita, sia dei rapporti economici tra il nostro bacino d'utenza e il mercato cinese.

Aeroporto di Treviso

L'obiettivo è quello di gestire il numero massimo di movimenti e di eliminare le operatività al di fuori della fascia diurna.

Cargo

Save Cargo S.p.A., società controllata al 100% dalla Capogruppo Save è nata dal conferimento del ramo d'azienda Cargo effettuato nel 2016 da Save S.p.A..

Le attività svolte dal Cargo di Venezia per conto dei Vettori assistiti dal Gruppo Save, sono quelle tipiche di *handling* aeroportuale, consistenti nei servizi di assistenza e gestione delle merci in importazione e in esportazione. Particolare importanza ricoprono gli aspetti normativi doganali, di *safety* e di *security*.

Il traffico è costituito principalmente da merci con origine o destinazione finale Venezia, pertanto Venezia non si configura per il momento come un Aeroporto di transito per le merci.

Le compagnie che gestiscono il traffico con voli di linea programmati per l'intero anno rivestono un ruolo di primaria importanza: i collegamenti diretti con gli *hubs* di Paesi extra UE (Dubai, Abu Dhabi, Incheon) sono effettuati tramite aeromobili di grande capacità (wide body) mentre le tratte verso gli altri scali extraeuropei (Mosca, Tunisi, Casablanca, etc.) sono garantiti tramite aeromobili di piccola capacità (narrow body). Il mercato del Nord America è servito nel periodo che da fine marzo a fine ottobre, con aeromobili di grande capacità, su scali di primaria importanza, quali New York, Philadelphia, Chicago, Atlanta, Newark, Montreal e Toronto.

I collegamenti verso i principali *hubs* europei sono mantenuti dalle tradizionali principali compagnie (cosiddette “di bandiera”) europee, sia tramite aeromobili di piccola capacità, sia tramite il mezzo camionistico (volo gommato) che rimedia in modo economico alla limitata capacità di carico di merce degli aeromobili *narrow-body*, progettati prevalentemente per il trasporto di passeggeri.

I flussi gestiti da Save Cargo tramite le modalità descritte in precedenza riguardano sia le esportazioni che le importazioni.

Nello scalo operano i principali vettori “*courier*” (DHL, UPS, FedEx e TNT) con voli cargo di linea dedicati, che movimentano notevoli volumi di merce. UPS e DHL dispongono di un proprio terminal posizionato in aeroporto, mentre Fedex e TNT, in recente fusione, si avvalgono del solo servizio di movimentazione delle Unità di Carico attraverso le strutture del magazzino di Save Cargo Spa.

Nel corso del 2018 sono state movimentate complessivamente sullo scalo di Venezia oltre 63.000 tonnellate di merce via aerea, a cui vanno aggiunte oltre 4.700 tonnellate di merce trasportata via camion. SAVE ha gestito quasi 36.000 tonnellate di merce, di cui il 62% in export.

Non ci sono attività cargo operative sullo scalo di Treviso.

Venezia - Merce (tons)	Merce (tons) su voli all-cargo			Merce (tons) su altri voli			Totale merce (tons)		
	2016	2017	2018	2016	2017	2018	2016	2017	2018
Arrivo	17.195	17.800	18.770	7.239	8.861	10.459	24.434	26.661	29.229
Partenza	15.141	15.800	16.390	15.265	15.352	17.577	30.406	31.153	33.967
Totale merce	32.336	33.600	35.160	22.504	24.214	28.037	54.840	57.814	63.197

Import

Il ruolo della società di *handling* cargo consiste nella prestazione dei servizi di magazzino, indispensabili affinché le merci sbarcate possano essere messe a disposizione dei destinatari. Pertanto provvede ai servizi di assistenza e movimentazione dall'arrivo delle spedizioni all'esterno del magazzino, piazzale aeromobili o camion, fino alla consegna delle stesse al destinatario.

La gestione delle operazioni comprende il flusso dei messaggi informatici che permettono che la merce possa essere introdotta nel magazzino doganale e successivamente sdoganata, in ottemperanza alle norme che prevedono il controllo preventivo da parte dell'Autorità doganale dei cosiddetti “dati di sicurezza” di ogni spedizione in arrivo.

La merce è presa in carico attraverso il riscontro fisico delle spedizioni che sono consegnate al magazzino da parte delle società di *handling* di rampa operanti presso l'aeroporto di Venezia, provenienti dagli aeromobili, e controllate sulla base della documentazione cartacea o telematica che accompagna il carico (cargo manifest e AWB).

Successivamente la merce è depositata a magazzino e la custodia nelle aree di magazzino più appropriate.

Le spedizioni particolari sono posizionate nelle rispettive aree (celle frigorifere, Dangerous Goods, Vulnerable, Human Remains, Caveau Valuable). Le spedizioni di valore sono attese nel piazzale da personale dedicato (Security) e scortate nel caveau valori dove sono tenute separatamente dal magazzino.

Le merci sotto vincolo doganale sono introdotte nel magazzino di “Temporanea Custodia” in attesa di essere sdoganate. La gestione di tale magazzino è particolarmente importante in quanto pone la società di gestione in posizione di responsabilità verso la Dogana e quindi verso l’Amministrazione Fiscale degli ammanchi e dei danneggiamenti alle merci dichiarate all’introduzione. Per questa ragione le operazioni di spunta richiedono accuratezza e la segnalazione di irregolarità riveste una doppia importanza sia verso il vettore che verso la Dogana. La stessa Dogana assegna telematicamente un numero seriale a ciascuna spedizione dichiarata, sulla base del manifesto automatizzato che Save Cargo invia. Si evidenzia che l’informatizzazione nella trasmissione dei manifesti della merce al sistema informativo della Dogana ha reso molto più snelle e veloci le operazioni rispetto al passato. Il Gruppo Save peraltro mette a disposizione degli operatori doganali le informazioni doganali relative alle spedizioni in arrivo sul proprio website.

Successivamente alla presa in carico la documentazione è consegnata al destinatario o suo delegato (spedizioniere doganale) dal cosiddetto “agente documentale”.

Dopo lo sdoganamento, effettuato da spedizionieri doganali, le spedizioni sono riconsegnate al trasportatore in base alla documentazione prevista sotto il controllo della Guardia di Finanza.

Nel corso del 2018 Save Cargo ha gestito oltre 13.000 tonnellate di merce in arrivo.

Export

L’assistenza comprende le operazioni necessarie, dal ricevimento delle stive da camion degli agenti (area non sterile), alla partenza su aereo o camion del vettore.

La prima fase delle operazioni consiste nell’accettazione delle spedizioni che include: il controllo della corrispondenza tra merci documentazione ed etichettatura, la verifica di idoneità all’imbarco, la convalida dell’eventuale agente regolamentato, il riscontro della documentazione di sicurezza e la verifica dell’eventuale necessità di *screening* tramite metodologie riconosciute (controllo radiogeno ed ETD), la verifica della documentazione doganale, il controllo a campione di pesi e dimensioni dei singoli colli.

Successivamente la merce è accettata, posizionata nelle aree dedicate (compreso i già elencati “special cargo”) in attesa del ricevimento della *booking-list* da parte del vettore.

L’allestimento del carico è effettuato “spuntando” le varie spedizioni e preparandole in conformità alle caratteristiche del mezzo di trasporto e delle istruzioni ricevute, predisposte su pianali o container confezionati secondo le sagome delle stive degli aeromobili o posizionato sfuso su carrelli. Il carico predisposto è pesato al fine di trasmettere il dato “reale” all’unità preposta al bilanciamento e centraggio. Parallelamente, si invia al sistema informativo della Dogana il manifesto di partenza contenente i riferimenti doganali delle singole spedizioni incluse e si ottiene la registrazione automatizzata del manifesto. Infine si inviano i pesi reali del carico all’unità preposta al centraggio dell’aeromobile.

Nel caso di “volo gommato” la merce è caricata fisicamente, pallettizzata o sfusa (loose), a bordo del camion.

Una volta partito il carico, vi è l’invio automatizzato del messaggio FFM che chiude il flusso informativo con cui è aggiornato lo status della singola spedizione ad ogni passaggio (accettazione – inserimento a manifesto – partenza).

Tutto il personale, a seconda delle mansioni e dei livelli, è addestrato secondo le direttive IATA/ICAO, nel rispetto degli standard previsti, alle operazioni relative ai “Dangerous Goods”, alla pallettizzazione e all’applicazione della normativa di sicurezza sulle merci. Le bilance sono soggette a controlli e taratura, quattro volte l’anno, per garantire la rispondenza dei dati.

Nel corso del 2018 Save Cargo ha gestito oltre 22.000 tonnellate di merce in partenza attraverso il proprio magazzino.

Aviazione Generale

SAVE svolge attività di *handling* nel settore dell'aviazione generale, per l'assistenza a terra dei voli privati di proprietà dei clienti trasportati o noleggiati da questi ultimi. Si tratta di un mercato di nicchia che soddisfa le esigenze del traffico business e di clienti facoltosi che visitano Venezia in caso di eventi mondani e/o culturali (Biennale, Mostra del Cinema, ecc.) o più semplicemente per vacanze di lusso.

Il servizio consiste in una serie di prestazioni verso il cliente vettore che vanno dalla prenotazione di un albergo, trasporto terrestre/acqueo allo scarico/carico dei bagagli dei passeggeri e dei passeggeri medesimi oltre ad altri servizi indispensabili per garantire l'arrivo e la partenza dei voli in sicurezza e all'assistenza dell'equipaggio.

L'attività si svolge in un terminal separato e distinto da quello dell'aviazione commerciale. Oltre a SAVE, ad oggi, operano altre società, in regime di concorrenza. Il traffico assistito da SAVE è stato nel 2018 circa il 70%.

In qualità di gestore SAVE garantisce l'assegnazione dei parcheggi e degli slot sulla base della priorità di trasmissione delle varie richieste in piena trasparenza ed equità.

Nel corso del 2018 sono stati 3.973 i movimenti assistiti da SAVE e 9.076 i passeggeri rispettivamente pari al 69,93% e 70% del traffico totale.

Publicità, informazione e Retail

Nel 2018 la concessionaria 2A Srl, *joint venture* tra Save S.p.A. e Clear Channel S.p.A., ha realizzato una raccolta pubblicitaria pari a circa 3,73 milioni di Euro, registrando una crescita dell'11,0% rispetto al dato dell'anno precedente. Anche nel 2018 quindi, a dispetto di un mercato OOH in calo dell'10,5%, i ricavi sono stati decisamente in controtendenza, soprattutto grazie alle performance della seconda fase dell'anno e al pieno sfruttamento dei nuovi impianti nella nuova porzione *landside* del terminal.

Retail: shops, F&B e parcheggi

Le attività commerciali retail e food and beverage (F&B) vengono gestite tramite subconcessione degli spazi e secondo due diversi modelli di business:

- ➔ Concessione verso società terze esterne;
- ➔ Concessione alla società Airst, società partecipata al 50% da Save S.p.A.

Il numero dei punti vendita Retail e F&B presenti negli aeroporti di Venezia e Treviso nel quadriennio 2015-2018 sono riportati dalle tabelle che seguono:

Venezia	2015	2016	2017	2018
Retail	36	34	36	34
F&B	13	14	15	16
TOTALI	49	48	51	50

Treviso	2015	2016	2017	2018
Retail	4	3	3	3
F&B	3	4	4	4
TOTALI	7	7	7	7

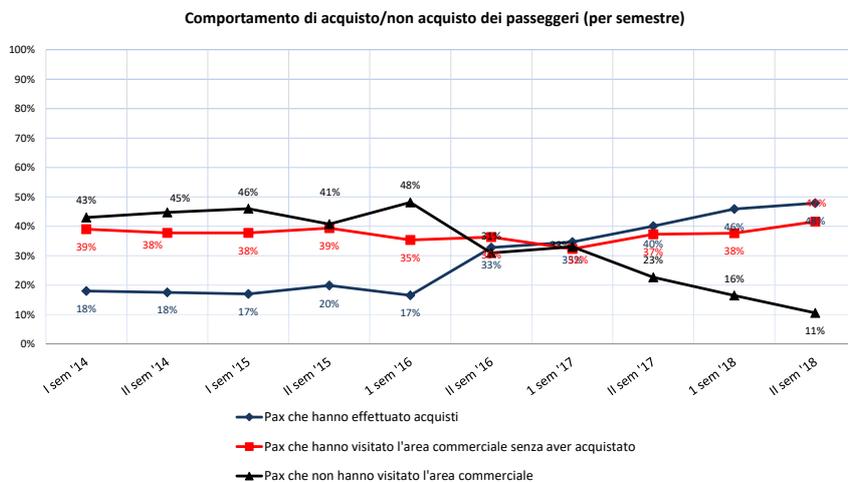
La galleria commerciale dell'Aeroporto di Venezia rimane sempre tra le più apprezzate a livello internazionale, per il mix di offerta di brand internazionali e marchi dell'eccellenza italiana.

Le esigenze del cliente vengono regolarmente monitorate attraverso indagini di *customer satisfaction* e di comportamento *retail*. Si riportano di seguito i risultati dell'ultima sessione disponibile per il 2018.

Il 70% dei passeggeri dello scalo ha visitato (più o meno attentamente) l'area commerciale: di questi l'83% ha dichiarato di essere entrato in un punto vendita. Il punto vendita che registra il maggior flusso di visitatori è Aelia Walkthrough (14% degli intervistati), seguito da Bottega dei Sapori (12%).

La galleria commerciale di Venezia, con la sua varietà di punti vendita e di prodotti a disposizione dell'utenza, è in grado di soddisfare le esigenze di acquisto di ciascun passeggero presente in aerostazione. Il 56% dei passeggeri entrati in un negozio ha effettuato almeno un acquisto. Il settore merceologico che incontra il maggior favore da parte dell'utenza è la gastronomia, con il 24% delle preferenze.

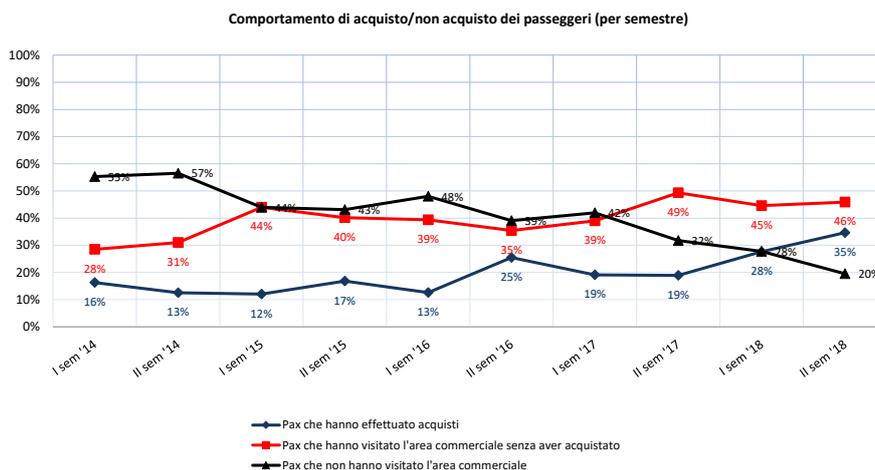
Riportiamo di seguito il grafico che riepiloga l'andamento della propensione all'acquisto nel periodo I semestre 2014 - II Semestre 2018 presso lo scalo di Venezia.



Il grafico evidenzia come nell'ultimo anno si sia registrato un incremento dei passeggeri che hanno effettuato acquisti e che hanno visitato l'area commerciale, a fronte di una flessione di quanti non hanno visitato l'area commerciale.

Anche sullo scalo di Treviso viene effettuato un monitoraggio periodico delle esigenze dei clienti attraverso indagini di *customer satisfaction* e di comportamento *retail*.

Riportiamo di seguito il grafico che riepiloga l'andamento della propensione all'acquisto nel periodo I semestre 2014 - II Semestre 2018 presso lo scalo di Treviso.

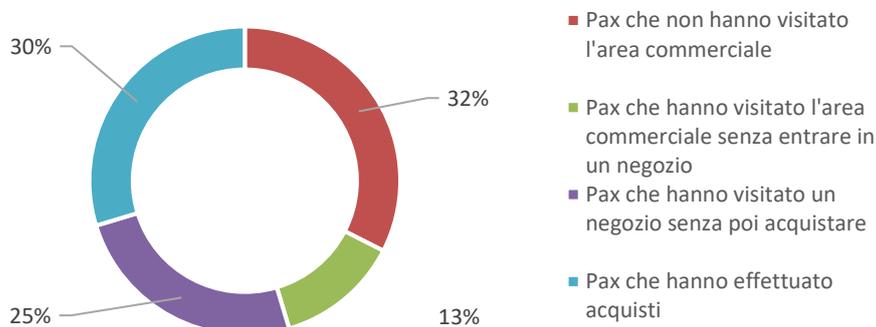


Il grafico mostra che nell'ultimo periodo sono in incremento coloro che hanno effettuato acquisti, a fronte di una flessione dei passeggeri che hanno dichiarato di non aver visitato l'area commerciale.

I passeggeri dei due scali si suddividono nel seguente modo in funzione dei comportamenti di acquisto:

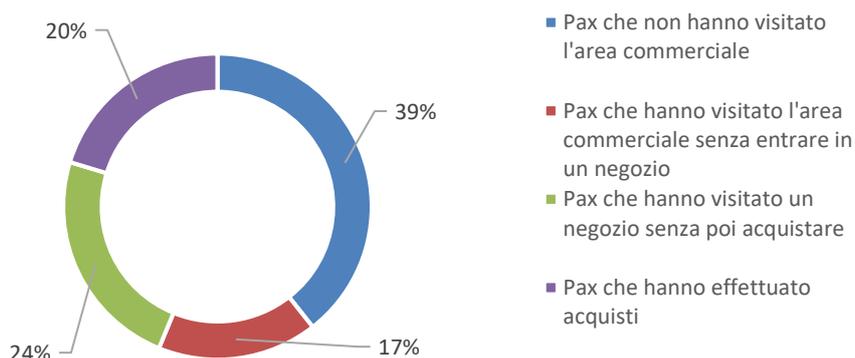
VENEZIA

Tipologia pax in ragione del comportamento rispetto all'area commerciale



TREVISO

Tipologia pax in ragione del comportamento rispetto all'area commerciale



Relativamente ai parcheggi si segnala che, al 31 dicembre 2018, i posti auto a disposizione dei passeggeri presso lo scalo di Venezia sono 4.981, cui si aggiungono 1.355 posti auto per operatori e 526 per gli autonoleggi, per un totale di 6.862 posti auto. Per quanto riguarda invece l'Aeroporto di Treviso, i posti auto disponibili al pubblico nel 2018 sono aumentati di 276 unità, attestandosi a 869.

Rent a car

Tutte le società di *Rent-a-car* nell'Aeroporto di Venezia, sia gli uffici amministrativi che quelli di delivery auto, sono collocate sulla terrazza del parcheggio P1 Multipiano, direttamente collegato al terminal tramite il passaggio pedonale coperto *Moving Walkway*; gli spazi a loro disposizione sono così organizzati:

- N. 9 box ad uso ufficio per totali 236 mq;
- N. 526 posti auto.

In aerostazione, al livello Partenze, sono altresì ubicate delle lounge di attesa/accoglienza clienti di 5 società di autonoleggio (comunque presenti con ufficio anche all'interno del P1), per complessivi 100mq.

Per quanto riguarda l'attività di autonoleggio senza conducente presso l'Aeroporto di Treviso, essa si esercita tramite l'utilizzo di:

- N. 8 box per totali 63 mq ubicati al piano terra del Terminal passeggeri;
- N. 196 posti auto, presso l'area parcheggi dedicata.

Sostenibilità economica

Di seguito si riportano i dati di sintesi consolidati del Gruppo SAVE al 31 dicembre 2018:

Dati consolidati del Gruppo SAVE.

	2018	2017	VAR. %
<i>(in milioni di Euro)</i>			
Ricavi	227,8	198,4	14,8%
EBITDA	113,0	94,5	19,6%
EBIT	75,6	64,1	18,0%
Risultato Netto di Gruppo	50,1	50,1	0,1%
Capitale Fisso Operativo	639,8	553,1	15,7%
Capitale circolante netto operativo	(74,2)	(65,0)	14,1%
Capitale investito netto	565,6	488,1	15,9%
PATRIMONIO NETTO	395,3	244,7	61,5%
POSIZIONE FINANZIARIA NETTA	170,3	243,4	-30,0%
EBIT/Ricavi (ROS)	33,2%	32,3%	
Passeggeri Sistema Aeroportuale Venezia-Treviso n.	14.493.563	13.386.437	8,3%

Analisi economica di Gruppo

Presentiamo di seguito il conto economico consolidato riclassificato del Gruppo SAVE (importi in migliaia di Euro):

EURO / 1000	2018		2017		DELTA	
Ricavi operativi e altri proventi	227.765	100,0%	198.398	100,0%	29.367	14,8%
Per materie prime e merci	2.158	0,9%	2.448	1,2%	(290)	-11,8%
Per servizi	41.668	18,3%	36.864	18,6%	4.804	13,0%
Per godimento di beni di terzi	11.588	5,1%	10.476	5,3%	1.112	10,6%
Costo del lavoro	57.526	25,3%	52.468	26,4%	5.058	9,6%
Oneri diversi di gestione	1.806	0,8%	1.617	0,8%	189	11,7%
Totale costi operativi	114.746	50,4%	103.873	52,4%	10.873	10,5%
EBITDA	113.019	49,6%	94.525	47,6%	18.494	19,6%
Amm.ti e svalutazioni imm. immateriali	17.768	7,8%	15.520	7,8%	2.248	14,5%
Amm.ti e svalutazioni imm. materiali	13.626	6,0%	9.479	4,8%	4.147	43,7%
Acc.to a Fondo Rinnovamento	5.157	2,3%	4.033	2,0%	1.124	27,9%
Perdite e rischi su crediti	234	0,1%	942	0,5%	(708)	-75,2%
Accantonamenti per rischi e oneri	657	0,3%	480	0,2%	177	36,9%
Totale ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	37.442	16,4%	30.454	15,3%	6.988	22,9%
EBIT	75.577	33,2%	64.071	32,3%	11.506	18,0%
Proventi e (oneri) finanziari	(14.108)	-6,2%	(4.497)	-2,3%	(9.611)	-213,7%
Utili/perdite da Collegate e <i>Joint Venture</i> valutate con il metodo del patrimonio netto	2.337	1,0%	6.629	3,3%	(4.292)	-64,7%
Risultato lordo di periodo	63.806	28,0%	66.203	33,4%	(2.397)	-3,6%
Imposte	13.199	5,8%	15.576	7,9%	(2.377)	-15,3%
Utile/(Perdita) attività in funzionamento	50.607	22,2%	50.627	25,5%	(20)	0,0%
Utile / (Perdita) attività cessate/destinate a essere cedute		0,0%		0,0%		
Risultato lordo di periodo	50.607	22,2%	50.627	25,5%	(20)	0,0%
Minorities	(463)	-0,2%	(522)	-0,3%	59	11,3%
Risultato netto di Gruppo	50.144	22,0%	50.105	25,3%	39	0,1%

Il valore dei **ricavi operativi ed altri proventi** dell'esercizio risulta in crescita del 14,8% passando da 198,4 milioni di Euro del 2017 a 227,8 milioni di Euro del 2018. Il dato risulta così dettagliato:

EURO / 1000	2018				2017				DELTA				DELTA %
	TOTALE	VENEZIA	TREVISIO	ALTRI	TOTALE	VENEZIA	TREVISIO	ALTRI	TOTALE	VENEZIA	TREVISIO	ALTRI	
Diritti e Tariffe Aeronautiche	145.739	130.020	15.719	0	130.205	116.041	14.164	0	15.534	13.979	1.555	0	11,9%
Deposito e Movimentazione Merci	5.303	5.302	1	0	3.164	3.163	1	0	2.139	2.139	0	0	67,6%
Handling	2.403	851	1.552	0	2.490	1.069	1.421	0	(87)	(218)	131	0	-3,5%
Ricavi Aeronautici	153.445	136.173	17.272	0	135.859	120.273	15.586	0	17.586	15.900	1.686	0	12,9%
Biglietteria	86	28	58	0	97	37	60	0	(11)	(9)	(2)	0	-11,3%
Parcheggi	19.118	17.187	1.931	0	16.091	14.223	1.868	0	3.027	2.964	63	0	18,8%
Pubblicità	3.139	2.978	161	0	2.710	2.542	168	0	429	436	(7)	0	15,8%
Commerciale	36.322	32.748	3.574	0	31.709	28.405	3.304	0	4.613	4.343	270	0	14,5%
Ricavi Non Aeronautici	58.665	52.941	5.724	0	50.607	45.207	5.400	0	8.058	7.734	324	0	15,9%
Altri ricavi	15.655	6.477	522	8.656	11.932	4.871	408	6.653	3.723	1.606	114	2.003	31,2%
Totale Ricavi	227.765	195.590	23.519	8.656	198.398	170.351	21.394	6.653	29.367	25.240	2.124	2.003	14,8%

I fenomeni di maggiore rilievo, che hanno inciso sulla voce in esame, sono rappresentati da:

- crescita dei *ricavi aeronautici* pari a circa 17,6 milioni di Euro (+12,9%) determinata principalmente dall'effetto dell'incremento del traffico passeggeri a sistema, pari a un +8,3%, e dalla crescita delle tariffe applicate sullo scalo di Venezia; importante inoltre la crescita (+67,6%) della movimentazione merci, sempre effettuata sullo scalo di Venezia, operata grazie ad un accordo commerciale stipulato nel corso del 2018.
- crescita dei *ricavi non aeronautici*, pari a circa 8 milioni di Euro (+15,9%), che registrano mediamente un aumento superiore alla crescita del traffico in particolare con riferimento ai ricavi

commerciali (+4,6 milioni di Euro pari a +14,5%), con un particolare andamento positivo dei ricavi dalla gestione della Sala VIP, e ai ricavi da parcheggi (+3 milioni di euro pari a +18,8%); in ripresa anche i ricavi da Pubblicità che hanno registrato un +15,8% a fronte di un mercato nazionale in costante riduzione;

- aumento della voce *altri ricavi* per circa 3,7 milioni di Euro, che include 0,9 milioni per maggiori costi da riaddebitare a terzi e 1,5 milioni di Euro derivanti dalla maggiore attività svolta da società del Gruppo e maggiori costi capitalizzati a fronte degli investimenti in infrastrutture per 0,7 milioni di Euro.

Il **risultato operativo lordo (EBITDA)** è pari a 113 milioni di Euro in crescita del 19,6% rispetto ai 94,5 milioni di Euro del 2017. I costi operativi del Gruppo, aumentati nel 2018 per circa 10,9 milioni di Euro, hanno seguito l'aumento della attività sviluppata nei nostri aeroporti, e dei nuovi investimenti entrati in esercizio; si sono registrati una riduzione dei costi di materie (-0,3 milioni di Euro), per minore utilizzo di liquido *deicing* e materiale di consumo per l'infrastruttura di pista, un maggior canone di concessione (+1 milione di Euro), maggiori costi del personale (+5 milioni di Euro), determinato principalmente dall'aumento di organico (+98,5 EFT medi rispetto all'anno precedente, di cui 29,5 nell'area di gestione della movimentazione merce a fronte dei maggiori volumi gestiti) e maggiori costi per servizi per 4,8 milioni di Euro di cui circa 2,2 milioni per maggiori costi di promotraffico, a fronte anche delle nuove rotte intercontinentali, e dei maggiori costi di gestione della sala VIP per 0,7 milioni di Euro.

Il **risultato operativo (EBIT)** è pari a circa 75,6 milioni di Euro in crescita di 11,5 milioni (+18%) rispetto al risultato 2017. L'incremento del Risultato Operativo Lordo è stato assorbito in parte da maggiori ammortamenti e svalutazioni per 6,4 milioni conseguenti anche del pieno esercizio degli investimenti completati nel corso del 2017, in particolare l'estensione *landside* del Terminal.

Il **risultato della gestione finanziaria** risulta negativo per circa 11,8 milioni di euro confrontato con il risultato positivo di 2,1 milioni di Euro dello scorso esercizio. Il saldo oneri e proventi finanziari registra un risultato negativo di 14,1 milioni di Euro, determinato dagli oneri per il maggiore indebitamento medio del periodo e per 6,3 milioni di Euro dall'attribuzione a conto economico delle spese per l'accensione del finanziamento di dicembre 2017 totalmente rimborsato a dicembre 2018 a fronte di un'operazione di rifinanziamento globale del Gruppo Milione.

Il Risultato dalla valutazione ad equity delle società collegate registra anch'esso una riduzione di 4,3 milioni di Euro alla luce di un confronto con un 2017 che includeva circa 3,4 milioni di Euro effetto di un'operazione straordinaria operata dalla collegata Airst Retail.

Il saldo delle **imposte** correnti e differite per il 2018 è pari a 13,2 milioni di Euro rispetto i 15,6 milioni di Euro dell'esercizio 2017, dopo aver iscritto circa 2,6 milioni di euro di imposte anticipate effetto della fusione di Archimede 1 S.p.A. in SAVE S.p.A. e della risposta positiva all'interpello presentato all'Agenzia delle Entrate in merito agli effetti fiscali dell'operazione di fusione.

Il **risultato netto di competenza del Gruppo** risulta pari a 50,1 milioni di Euro in linea col risultato 2017.

Gli investimenti 2018 sul sedime aeroportuale di Venezia e Treviso

Gli investimenti complessivi realizzati ammontano ad Euro 119,2 milioni di cui circa 2 milioni a valere sul fondo rinnovamento beni in concessione.

Tra i principali investimenti realizzati nel 2018, si evidenziano:

Euro 32,5 milioni relativi alla progettazione e realizzazione di opere per il potenziamento della pista e dei piazzali di Venezia, Euro 17,8 milioni per l'acquisizione di terreni per lo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali di Venezia, Euro 13 milioni per opere di ampliamento ed altre attività sul terminal, Euro 12,2 milioni relativi alla progettazione e realizzazione di opere di ampliamento del terminal lotto 2, Euro 9,5 milioni per altri investimenti ed opere volte al mantenimento dell'operatività delle infrastrutture esistenti, Euro 7,7 milioni per l'ampliamento del sistema gestione bagagli BHS, Euro 4,9 milioni per opere idrauliche a salvaguardia del territorio, Euro 4,6 milioni di opere su parcheggi, Euro 4,4 milioni relativi a progetti di natura informatica, Euro 3,3 milioni relativi all'ampliamento del sistema di video sorveglianza, Euro 2,2 milioni per attrezzature ed automezzi, Euro 1,8 milioni per la progettazione e realizzazione di opere ambientali.

Finanziamenti pubblici

Riportiamo di seguito la tabella che riepiloga il totale dei contributi pubblici ricevuti nel triennio 2016 - 2018, dalla società SAVE S.p.A. per ente erogante e oggetto del beneficio.

Valori in Euro migliaia

		2016	2017	2018
Erogante	Oggetto			
Magistrato				
Acque	Riqualifica argini laguna	1.458	607	355
Totale		1.458	607	355

Valore economico direttamente gestito

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

Per mostrare la ricchezza generata e distribuita dal Gruppo SAVE, sono stati ricavati i dati dal Bilancio Consolidato della Società SAVE e riclassificati, seguendo la metodologia proposta dalle linee guida GRI Airport Operators Sector Supplement - versione 3.1.

Valore economico generato e distribuito in Euro migliaia:

Valori espressi in € / 000	DESCRIZIONE	2016	2017	2018	VAR 2018 - 2017	CAGR 2016-2018
VALORE ECONOMICO DIRETTAMENTE GENERATO						
a) Ricavi	Ricavi delle vendite	188.166	199.132	227.765	14,4%	10,0%
b) Proventi finanziari	Interessi attivi e risultati da partecipazioni	2.689	6.719	2.338	-65,2%	-6,8%
(A) Totale Valore economico direttamente generato		190.855	205.851	230.103	11,8%	9,8%
VALORE ECONOMICO DISTRIBUITO						
a) Costi operativi	Valore Economico distribuito ai fornitori	39.903	39.026	42.886	9,9%	1,0%
b) Costi del personale	Valore Economico distribuito ai dipendenti	50.106	54.302	59.529	9,6%	9,5%
c) Dividendi	Valore Economico distribuito ai fornitori di capitale (azionisti)	30.000	38.000	60.000	57,9%	16,5%
d) Interessi passivi e oneri finanziari	Valore Economico distribuito ai fornitori di capitale (Istituti bancari)	4.554	4.587	14.109	207,6%	-7,3%
e) Imposte e tasse	Valore Economico distribuito in imposte, tasse, canone di concessione	29.405	26.266	24.806	-5,6%	-8,4%
f) Donazioni, contributi associativi	Valore Economico distribuito per donazioni e contributi associativi	442	590	725	22,9%	18,7%
(B) Totale Valore economico distribuito		154.410	162.770	202.054	24,1%	4,6%
(A-B) VALORE ECONOMICO TRATTENUTO		36.445	43.081	28.049	-34,9%	44,4%

I periodi di confronto sono stati oggetto di riesposizione a seguito di un affinamento delle metodologie di calcolo.

Ricordiamo inoltre che le addizionali comunali (introdotte in Italia con la legge 24 dicembre 2003 n. 350 (art. 2, comma 11) - addizionale comunale sui diritti d'imbarco di passeggeri sugli aeromobili) sono pagate dal passeggero nel momento in cui acquista il biglietto, vengono incassate dal vettore aereo che, con cadenza periodica, le versa al gestore aeroportuale, il quale, a sua volta, le riversa all'Erario ed all'INPS. Nel corso dell'esercizio 2018 tali ammontari versati dal Gruppo Save ammontano a circa Euro 46 milioni.

Impatto occupazionale

Al fine di rappresentare l'impatto occupazionale diretto generato dal sistema aeroportuale Venezia Treviso a beneficio del territorio si è scelto di fornire il dato relativo al numero di *pass* aeroportuali attivi dal primo gennaio al 31 dicembre 2018 validi per l'ingresso nell'area *airside* pari a circa 16 mila unità. Tali pass sono forniti a coloro i quali lavorano all'interno dell'aeroporto per il Gestore Aeroportuale (Save o Aer Tre), in attività commerciali (ristoranti, bar, negozi,...), *handlers* e cargo, in aziende per la manutenzione tecnica di impianti, nei cantieri, Enti di Stato, società di sicurezza, per i vettori ed altre attività. Tale dato ben fotografa come il sistema aeroportuale Venezia-Treviso rappresenti uno straordinario volano per l'occupazione e le occasioni di investimento in costante crescita.

Impatto sui fornitori locali

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

Albo fornitori e sostenibilità

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

Nell'ottica di garantire gli standard di cui sopra, il Gruppo SAVE ha istituito nel 2017 un sistema di qualificazione dei fornitori che consente la valutazione delle imprese che intendano partecipare alle procedure di approvvigionamento di tipo negoziato senza previa indizione di un bando di gara. La qualificazione è richiesta in particolare per i fornitori che operano in attività *core* per il Gruppo SAVE. Per qualificarsi, le imprese devono dimostrare, attraverso la presentazione di una serie di documenti, il possesso di specifici requisiti di competenza e affidabilità legale, economico-finanziaria e tecnico-organizzativa, oltre a informazioni sulle modalità di gestione della sostenibilità da parte dei fornitori. In merito a quest'ultimo aspetto, sono richieste al fornitore qualificato informazioni relativamente alle seguenti aree di interesse:

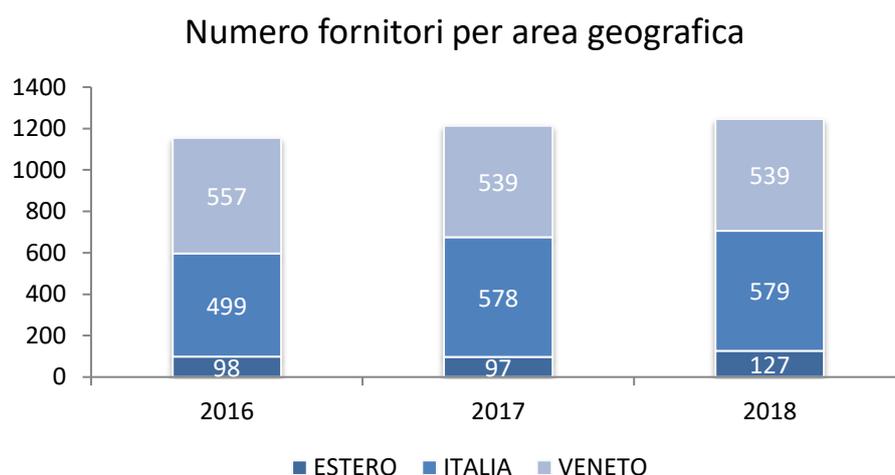
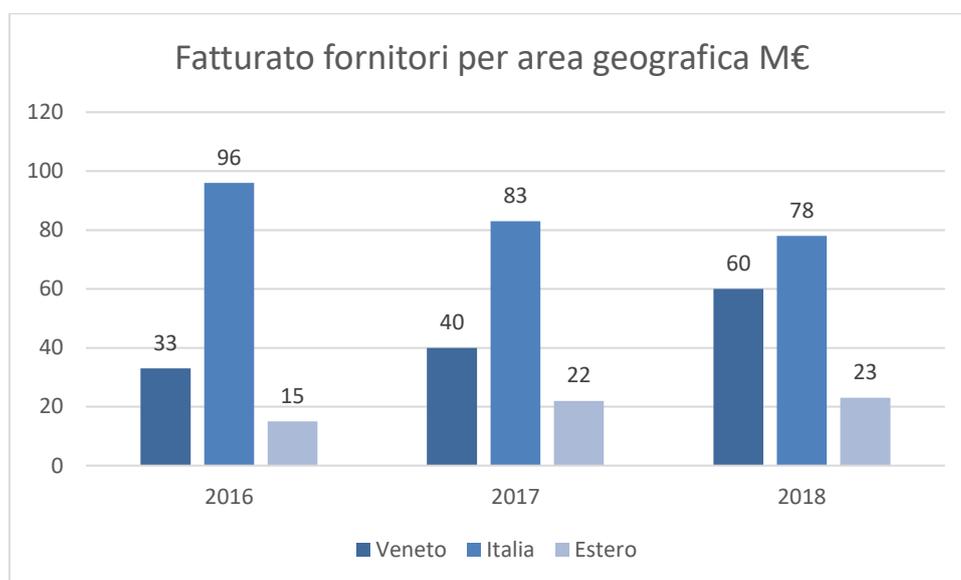
- Area risorse umane: osservanza del Modello 231, adozione di un proprio codice etico aziendale, eventuale rating di legalità AGCM;
- Area sistema di qualità ambientale: adozione di un sistema di qualità ambientale, eventuale certificazione da parte di ente terzo, eventuale valutazione di impatto ambientale dei propri processi;
- Area gestione della sicurezza e della salute dei lavoratori: adozione di un sistema di gestione della sicurezza e della salute dei lavoratori, eventuale certificazione da parte di ente terzo;
- Area gestione della responsabilità sociale: adozione di un sistema di gestione della responsabilità sociale, eventuale certificazione da parte di ente terzo;
- Area bilancio di sostenibilità e codice etico: produzione di un proprio bilancio di sostenibilità, specificando se redatto secondo uno standard riconosciuto e se in aderenza a programmi nazionali o internazionali, dichiarazione sul fatto che l'azienda consideri tematiche riguardanti i diritti umani (lavoro minorile, lavoro forzato, non discriminazione, libertà sindacale) nel proprio codice etico o in altro documento aziendale.

Ai fornitori qualificati è inoltre richiesta specifica adesione ai principi espressi dal Codice Etico e dal Modello 231 del Gruppo SAVE.

Distribuzione geografica dei fornitori nel 2018

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

L'analisi ha evidenziato come il 37% del valore del fatturato di gruppo sia riferito a fornitori locali (ovvero provenienti dalla regione Veneto). Sebbene con riferimento alla provenienza geografica, i vincoli derivanti dalle gare ad evidenza pubblica e le precise scelte del Gruppo SAVE sugli aspetti qualitativi, economici e di sostenibilità delle varie forniture non intendano privilegiare specifiche categorie di fornitori, è tuttavia evidente l'impatto del Gruppo SAVE, ed in particolare, quindi, dei due aeroporti di Venezia e Treviso, sul territorio del Veneto. Nel 2018 il Gruppo SAVE ha collaborato con 539 fornitori locali, ovvero il 43% del totale, per un valore complessivo di fatturato di gruppo che supera i 161 milioni di Euro.



Sostenibilità ambientale

Introduzione

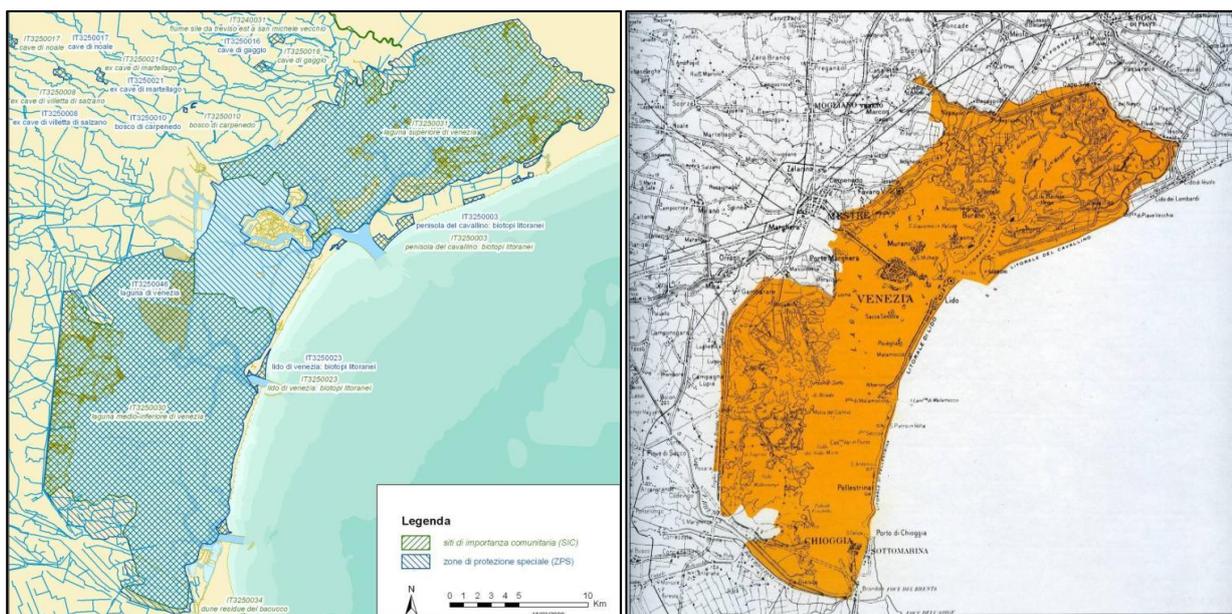
L'Aeroporto Internazionale di Venezia "Marco Polo" si trova a nord-est del capoluogo veneto, in prossimità della Laguna Veneta. È ubicato nel territorio del Comune di Venezia, ad una distanza di 12 km dal centro della città di Venezia.

Il sedime aeroportuale occupa un'area di circa 335 ettari tra la laguna e la terraferma: lungo il suo confine, in direzione nord ovest, non sono presenti significativi insediamenti abitativi; oltre la SS14 Triestina si incontrano centri abitati ed insediamenti a carattere produttivo e commerciale, tuttavia il territorio è prevalentemente agricolo di recente bonifica. Infine, in direzione nord-sud est, parallelamente alla pista di volo 04-22, il sedime confina direttamente con la laguna.

La laguna di Venezia e il suo territorio di gronda rappresentano un complesso ed unico patrimonio naturale, storico, culturale, architettonico e paesaggistico ambiente è un ambiente naturale e che deve la propria conservazione all'intervento dell'uomo, soggetto pertanto ad una serie di vincoli e tutele necessarie a garantirne la salvaguardia. Lo Stato ha infatti emanato una serie di leggi e regolamenti (a partire dalla Legge n. 171/73, cosiddetta "Legge Speciale per Venezia") definendo la protezione di Venezia e della sua laguna quale obiettivo di preminente interesse nazionale e lo stesso UNESCO ha incluso nel 1987 "Venezia e la sua laguna" nella World Heritage List.

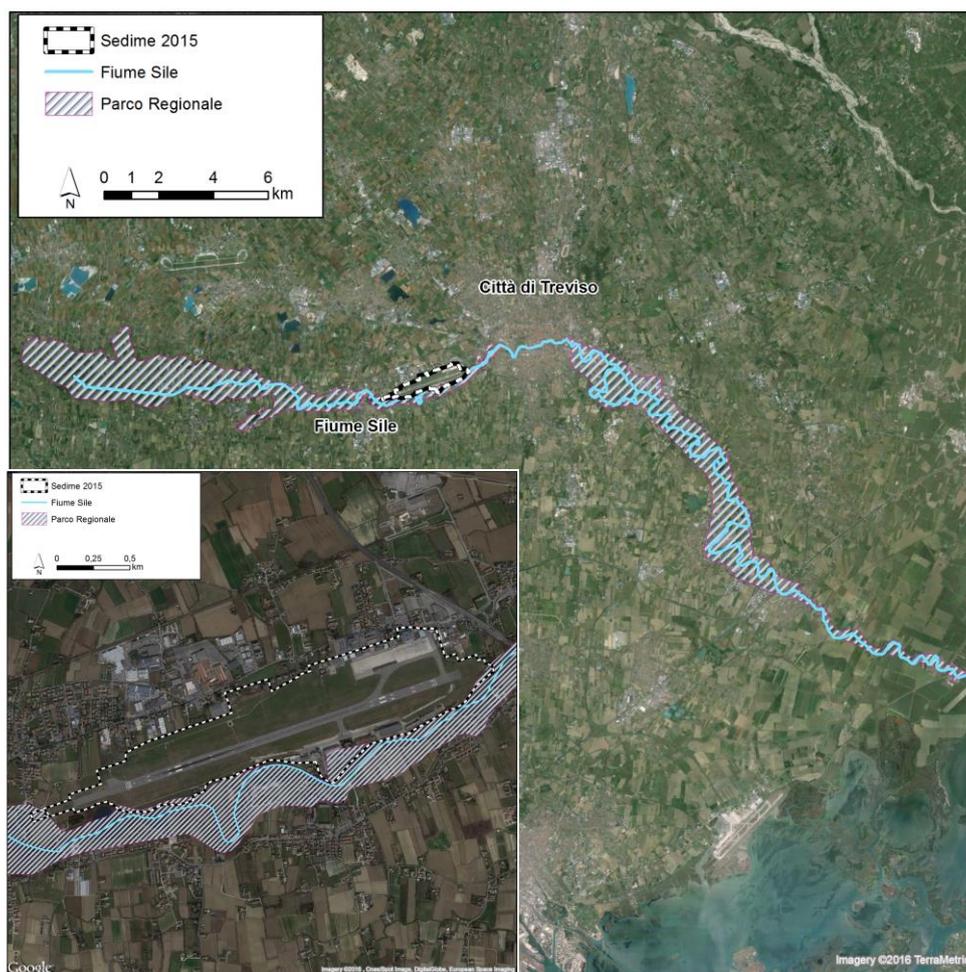
I principali vincoli e tutele cui è sottoposta la laguna di Venezia e il suo territorio di gronda ed anche quindi il sedime aeroportuale, sono:

- ➔ Il vincolo paesaggistico, ai sensi dell'art. 136 comma 1 lettera d del D.lgs. 42/2004, in quanto rientrante nella vasta area dell' "Ecosistema della laguna di Venezia";
- ➔ Il vincolo archeologico ai sensi dell'art. 157 del D.lgs 42/2004, vigente per la laguna di Venezia e per le zone limitrofe all'aeroporto della antica Via Annia, il cui percorso corre in parte parallelo all'attuale SS14 Triestina, e dell'area archeologica di Altino;
- ➔ Le tutele previste dai siti della Rete Natura 2000 ai sensi della Direttiva "Habitat" 92/43/CEE e della Direttiva "Uccelli" 2009/147/CE, in particolare il Sito di Interesse Comunitario (SIC IT3250031 "Laguna superiore di Venezia") e la Zona di Protezione Speciale (ZPS IT3250036 "Laguna di Venezia").



Il Piano di sviluppo aeroportuale dell'aeroporto "Marco Polo" di Venezia al 2021 (cosiddetto Master Plan 2021) ha ottenuto, a seguito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi del D. Lgs 152/06 e ss.mm.ii., la compatibilità ambientale con Decreto n. 9/2016 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministero del Bene e delle Attività culturali e del Turismo.

Anche l'Aeroporto di Treviso è inserito in un contesto pregiato dal punto di vista naturalistico e paesaggistico, in particolare per la presenza del fiume Sile e delle sue sponde che lambiscono la parte meridionale del sedime. Per quanto riguarda i vincoli si segnala che il sedime aeroportuale si trova, nella sua porzione sud, parzialmente interferente con l'ambito del Parco Naturale Regionale del fiume Sile e con le aree vincolate dal punto di vista paesaggistico ex art. 142 comma 1 lettere c e g del D. Lgs n. 42/2004, esso inoltre, per ridotte porzioni delle testate di pista, parzialmente ricade all'interno del perimetro del Parco Regionale del fiume Sile e del Sito di Importanza Comunitaria (SIC) "IT3240031 Fiume Sile da Treviso est a San Michele Vecchio". A nord del sedime è inoltre presente un'area vincolata come bene culturale (la Villa Veneta Brilli, dimora settecentesca di grande valore storico e pregio architettonico inserita nell'elenco dell'Istituto Regionale Ville Venete, ex art. 10 del D. Lgs 42/04 e ss.mm.ii.).



Il Piano di sviluppo aeroportuale dell'aeroporto "Canova" di Treviso al 2030 (cosiddetto Master Plan 2030) è stato sottoposto alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi del D.Lgs 152/06 e ss.mm.ii. ed è attualmente in corso l'istruttoria di valutazione.

La politica ambientale SAVE

SAVE, visto lo stretto rapporto con il fragile ambiente lagunare per l'Aeroporto di Venezia e la vicinanza dell'Aeroporto di Treviso con le aree pregiate dal punto di vista naturalistico, è sensibile alle tematiche ambientali e garantisce che il proprio sviluppo sia coniugato alla salvaguardia dell'ambiente e del patrimonio ambientale.

SAVE, nel proprio agire, cura nei modi più consoni e razionali possibili l'ambiente che lo circonda, mitigandone gli impatti. Le complesse infrastrutture di trasporto sono infatti ubicate in un territorio unico, per delicatezza e vulnerabilità ambientale, per l'inestimabile patrimonio storico e culturale che vi risiede.

Una sfida che SAVE intende onorare con impegni precisi e rigorosi sui seguenti principi, coniugando tecnologia, modernità ed efficienza con rispetto, compatibilità e sostenibilità:

- Coinvolgimento e la condivisione con il territorio;
- Riduzioni degli impatti ambientali generati dalle proprie attività;
- Controllo costante e continuo su tutti i principali fattori ambientali;
- Minimizzazione dell'utilizzo delle risorse, con priorità all'utilizzo delle fonti rinnovabili;
- Adozione delle più moderne tecnologie ambientalmente sostenibili;
- Priorità agli investimenti volti alla tutela ambientale ed all'efficientamento energetico;
- Riduzione del 30% delle emissioni di gas climalteranti entro il 2020 per Venezia (rispetto ai valori del 2011) e del 60% entro il 2030 per Treviso (rispetto ai valori del 2012);
- Promozione di comportamenti virtuosi volti al risparmio energetico presso fornitori, passeggeri ed operatori aeroportuali.

Attualmente, dal punto di vista ambientale, entrambi gli aeroporti possono vantare il possesso della certificazione *Airport Carbon Accreditation* al livello 3+ - Neutrality.

Energeticamente parlando invece SAVE risulta aver certificato il proprio Sistema di Gestione dell'Energia secondo la norma UNI CEI EN ISO 50001.

Si riportano nel seguito i principali aspetti e dati ambientali riferibili all'attività del Gruppo SAVE.

La gestione dell'ambiente

SAVE, nella gestione delle sue attività, opera nel totale ed assoluto rispetto della normativa ambientale vigente, sia per volontà specifica dei vertici aziendali che per la particolare ubicazione degli aeroporti. Negli ultimi anni, in un'ottica di miglioramento continuo e di un comportamento proattivo nei confronti delle tematiche ambientali, sono state intraprese diverse azioni volontarie per la riduzione degli impatti ambientali.

Inoltre con l'ottenimento della compatibilità ambientale del Master Plan 2021 dell'aeroporto "Marco Polo" (Decreto n. 9/2016 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministero del Bene e delle Attività culturali e del Turismo), sono stati attivati per Venezia:

- Una serie di ulteriori monitoraggi di area vasta (Progetto di Monitoraggio Ambientale), in perfetta sinergia, continuità e complementarietà con quanto già in atto volontariamente da parte di SAVE e con i monitoraggi e controlli istituzionali eseguiti nel territorio dagli Enti competenti (in particolare Regione del Veneto/ARPAV e Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche per il Veneto-Trentino Alto Adige-Friuli Venezia Giulia);
- Specifici protocolli e strumenti di controllo delle attività di cantiere con particolare riguardo alla movimentazione delle terre.

Le azioni specifiche di miglioramento, che verranno descritte nei successivi paragrafi, sono state effettuate sulla base di una ricognizione degli aspetti ambientali, di seguito indentificati in:

- Acqua;
- Energia;
- Aria e clima - Emissioni gas serra;

- Rifiuti;
- Ecosistema-Biodiversità;
- Inquinamento acustico.

Nella gestione ambientale delle proprie attività SAVE mantiene un confronto aperto e collaborativo con tutti gli enti che hanno responsabilità in materia di ambiente e territorio. La attivazione di un portale dedicato alle tematiche ambientali, (ambiente.veniceairport.it), è infatti orientata alla garanzia di un flusso informativo continuo con il territorio e i suoi amministratori.

Il contratto di programma (2012 – 2021) prevede la definizione di un set di indicatori ambientali sui quali SAVE ha definito degli obiettivi di miglioramento nell'arco del quinquennio (2012 – 2016 e 2017 - 2021). Gli obiettivi individuati sono stati scelti anche considerando il contesto territoriale ed ambientale nel quale l'Aeroporto di Venezia è inserito, inoltre, la scelta di declinare il miglioramento di alcuni parametri è stata fatta contestualizzando l'ambito normativo su scala locale. Le aree di miglioramento ambientale per le quali sono stati individuati gli obiettivi di miglioramento sono relative a:

1. risparmio ed efficienza energetica;
2. contenimento/abbattimento delle emissioni;
3. il trattamento differenziato dei rifiuti;
4. il trattamento/recupero delle acque reflue;
5. informazione e formazione del personale.

Il Progetto di Monitoraggio Ambientale del Master Plan 2021 dell'Aeroporto "Marco Polo" di Venezia (PMA) è uno strumento, i cui contenuti sono stati condivisi ed approvati da ARPAV e dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, che prevede il controllo delle fonti di pressione che si determinano a seguito della realizzazione delle previsioni contenute nel Master Plan 2021, attraverso una serie di attività di misura ante operam (prima dell'avvio dei lavori previsti dal Master Plan 2021), in corso d'opera (durante i lavori) e post operam (successivamente alla realizzazione delle previsioni del Master Plan 2021); il PMA prevede attività di monitoraggio sulle seguenti componenti ambientali:

1. atmosfera;
2. ambiente idrico (acque superficiali lagunari, acque sotterranee e traffico acque);
3. biodiversità (vegetazione, flora, fauna, specie ed habitat);
4. rumore.

Le attività del PMA comprendono l'elaborazione di specifici rapporti e rendicontazioni che vengono sottoposti per approvazione ad ARPAV e vengono pubblicati nel portale SAVE (ambiente.veniceairport.it).

Alcuni tra i principali investimenti e spese a carattere ambientale effettuate dal Gruppo Save nel corso dell'esercizio sono riassunti nella tabella che segue.

(Tabella in €/000)

Spese ed Investimenti Ambientali	2018
Compensazioni ambientali	1.247
Centrale di Trigenerazione	416
Smaltimento acque meteoriche	166
Auto elettriche e ibride	803
Depurazione acque	121
Monitoraggio e gestione Rumore	86
Monitoraggio e gestione Aria	171
Monitoraggio e gestione CEM	57
Monitoraggio e Gestione Acqua	73
Gestione rifiuti	515
Totale	3.655

Risorsa idrica

La posizione unica dell'Aeroporto di Venezia, il cui sedime è ubicato tra la laguna e la terraferma, rende l'Aeroporto soggetto a vincoli stringenti con riferimento alla gestione della risorsa idrica ed alla qualità delle acque. L'attenzione posta alla corretta gestione della risorsa idrica è altrettanto importante anche all'interno dell'Aeroporto di Treviso.

L'azione del Gruppo SAVE, nella gestione della risorsa idrica presso entrambi gli aeroporti, avviene in stretta collaborazione con gli organismi di controllo competenti, i quali richiedono costanti azioni di controllo per assicurare la qualità delle acque richiesta e per evitare gli effetti negativi derivanti da eventuali contaminazioni.

Nel 2018 i consumi di acqua complessivi dei due scali sono stati pari a 384 mila metri cubi, prelevati dall'acquedotto comunale, l'unica fonte di prelievo/approvvigionamento.

Tra le iniziative più interessanti e di significativo carattere ambientale è opportuno menzionare la progettazione, attualmente in corso, dell'ampliamento dell'impianto di depurazione aeroportuale la cui realizzazione avverrà entro il 2021 che consentirà il riutilizzo dell'acqua trattata per scopo industriali (raffreddamento delle torri evaporative della centrale di trigenerazione) e sanitari (gli scarichi delle toilette dei lotti di ampliamento del terminal Lotto 1 e Lotto 2 potranno riutilizzare l'acqua trattata dal nuovo impianto). Nell'anno 2018 è entrato in funzione l'impianto di trattamento delle acque meteoriche di dilavamento e prosecuzione del relativo scarico denominato "doppia canna". Il sistema di collettamento, di controllo e trattamento delle acque di prima e seconda pioggia ricadenti sul sedime aeroportuale per la porzione scolante in bonifica. Sempre nell'anno 2018 è entrato in funzione presso l'aeroporto di Treviso l'impianto di trattamento acque meteoriche derivanti dal dilavamento dei piazzali destinati a sosta degli aeromobili e delle autovetture oltre allo scarico delle stesse con recapito nel fiume Sile.

Inoltre, con l'ottenimento della compatibilità ambientale del Master Plan 2021 (Decreto n. 9/2016 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministero del Bene e delle Attività culturali e del Turismo), sono stati attivati per l'aeroporto di Venezia una serie di

monitoraggi periodici delle acque lagunari antistanti l'aeroporto e delle acque sotterranee, aventi la finalità di qualificare e quantificare il contributo aeroportuale allo stato di qualità dei corpi idrici.

Per quanto riguarda invece gli scarichi di acque reflue, essi si dividono in due categorie, quelli provenienti dai trattamenti delle acque meteoriche e derivanti dalla rete fognaria. Gli scarichi di tutti gli edifici presenti nelle aree aeroportuali sono infatti convogliati in una rete fognaria, che recapita i reflui al depuratore dedicato, interno di ciascun Aeroporto. I trattamenti di depurazione assicurano il rispetto dei limiti imposti dalla normativa nazionale, ma soprattutto da quella regionale e comunale e, per l'Aeroporto di Venezia, specifici anche per lo scarico in laguna. Si riportano nel seguito gli scarichi idrici in fognatura per entrambi gli aeroporti.

Scarichi idrici in fognatura (m3/anno)	2016	2017	2018
Venezia	238.498	233.379	241.500
Treviso	26.844	33.397	33.663

I limiti da rispettare allo scarico dell'impianto di depurazione sono sanciti dalla normativa vigente e, con specifico riferimento all'Aeroporto di Venezia, anche dal Decreto Ministeriale del 30 luglio 1999, recante i requisiti di qualità delle acque e caratteristiche degli impianti di depurazione per la tutela della laguna di Venezia.

Le concentrazioni di inquinanti sono molto basse, grazie a sistemi di depurazione spinti, che permettono di rispettare i limiti vigenti, come si evince dalle due tabelle seguenti. Vista la delicatezza dei siti gli impianti sono dotati, per tutte le fasi critiche del processo, di sistemi di allarme e telecontrollo, requisiti che ne assicurano l'affidabilità e consentono, nel caso di deviazioni dei parametri di processo, di poter intervenire sempre con grande anticipo. Con riferimento agli scarichi, vengono effettuate frequenti analisi periodiche sulla concentrazione di inquinanti e sul rispetto dei limiti di qualità richiesti. Le tabelle riportate in seguito, mettono in evidenza che i parametri analizzati sono inferiori ai limiti ammessi dalla legge, a conferma dell'efficacia dei processi di trattamento e depurazione in essere.

Le tabelle riportate in seguito, mettono in evidenza che i parametri analizzati sono inferiori ai limiti ammessi dalla legge, dimostrando la buona qualità dell'acqua trattata al 31 dicembre 2018.

Venezia							ANNO 2018		
Parametro	Fosforo	Azoto tot	SST*	Fosforo	Azoto tot	SST*	Fosforo	Azoto tot	SST*
Concentrazione media uscita (mg/l)							0,538	4,031	10,96
D.lgs 152/06: Concentrazione media uscita (mg/l) (limite di legge)	1	10	35	1	10	35	1	10	35
Reflui trattati (m3)							241.500		
Carico inquinante allo scarico (kg/anno)							129,93	973,49	2.646,84

(*)=Solidi Sospesi Totali

Treviso							ANNO 2018		
Parametro	Fosforo	Azoto tot	SST*	Fosforo	Azoto tot	SST*	Fosforo	Azoto tot	SST*
Concentrazione media uscita (mg/l)							3,13	24,96	23,63
D.lgs 152/06: Concentrazione media uscita (mg/l) (limite di legge)	10	35,6	80	10	35,6	80	10	35,6	80
Reflui trattati (m3)							33.663		
Carico inquinante allo scarico (kg/anno)							105,36	840,22	795,46

(*)=Solidi Sospesi Totali

De-icing

A Venezia, le attività di *de-icing* (trattamento antighiaccio) degli aeromobili sono svolte nella apposita piazzola ubicata in posizione decentrata e caratterizzate da pendenze atte a convogliare la miscela di acqua e glicole risultante dall'operazione verso una vasca interrata di raccolta a tenuta, dalla quale viene poi prelevata per il successivo smaltimento.

Di seguito si evidenziano i quantitativi di prodotto di *de-icing*² utilizzati nell'Aeroporto di Venezia nel triennio di riferimento.

Venezia	UdM	2016	2017	2018
Kilfrost	Litri	119.445	121.023	-
SAFEGRIP solido	Kg	1.500	20.700	18.000
SAFEGRIP liquido	Litri	16.043	41.317	49.099
Clariant	Litri	-	109.512	157.135

A Treviso le attività di *de-icing*³ degli aeromobili sono svolte direttamente nelle piazzole di sosta degli aeromobili. Una volta terminate le operazioni le piazzole interessate vengono pulite con spazzatrice aspiraliquidi.

Treviso	UdM	2016	2017	2018
Kilfrost	Litri	4.857	7.989	12.903
Clariant Granulare	Kg	<i>n.d.</i>	<i>n.d.</i>	725
SAFEGRIP liquido	Litri	<i>n.d.</i>	<i>n.d.</i>	15.000

Per quanto riguarda l'Aeroporto di Treviso si segnala che nel 2018 si sono consumati 12.903 litri di liquido per il *de-icing* degli aeromobili. Rispetto a Venezia, a Treviso non operano linee aeree di base con aeromobili che sostano durante la notte e che necessitano di operazioni *de-icing* durante quasi tutto il periodo invernale o quantomeno quando le temperature notturne si approssimano allo zero; conseguentemente vengono effettuate operazioni *de-icing* diurne soltanto in condizioni di precipitazioni nevose oppure operazioni *anti-*

² Il dato indicato è frutto di una stima

³ Il dato indicato è frutto di una stima

icing quando le temperature diurne sono al di sotto dello zero. La variabilità delle condizioni meteo nel corso degli anni diviene la responsabile unica dei differenti consumi registrati.

Sversamenti

Eventuali sversamenti accidentali di liquidi contenenti idrocarburi, olii o sostanze pericolose occorsi durante le operazioni di rifornimento carburante, atterraggio o scarico merci vengono contenuti e gestiti attraverso speciali procedure operative ed utilizzando prodotti e materiali assorbenti specifici. Gestito l'evento i prodotti e le attrezzature utilizzate vengono stoccati in appositi contenitori a norma e successivamente smaltiti secondo le normative vigenti.

I sedimenti e i depositi presenti nei sistemi di collettamento delle acque meteoriche dei piazzali, dove avvengono le operazioni di rifornimento degli aeromobili, sono sistematicamente oggetto di una specifica attività di monitoraggio e pulizia nell'ambito della procedura di controllo e manutenzione dei collettori dei piazzali aeromobili, mirata ad assicurare, accanto al regolare deflusso delle acque meteoriche, il rispetto dei limiti di legge allo scarico. Nello specifico la procedura prevede il campionamento quadrimestrale degli impianti di trattamento acque di prima pioggia, periodicamente gli stessi vengono puliti con asporto dei liquidi acqua/olio e successivo conferimento ad impianto di trattamento autorizzato.

Per l'anno 2018 non si sono verificati sversamenti significativi di idrocarburi o di altre sostanze inquinanti che abbiano provocato effetti sull'ambiente.

Energia

Con il 2016, l'aeroporto di Venezia ha ottenuto l'accreditamento di quello che è il loro sistema di Gestione dell'Energia secondo i dettami della norma UNI CEI EN ISO 50001.



La Società, da sempre sensibile alle tematiche di sviluppo sostenibile e di miglioramento continuo, ha stabilito questo documento di politica energetica, in accordo con la norma UNI CEI EN ISO 50001. L'azienda per definire i criteri attraverso i quali intende sviluppare e mantenere un sistema di gestione dell'energia:

- ➔ Assicura che la politica energetica sia documentata, implementata, mantenuta e comunicata a tutto il personale che lavora in nome e per conto dell'organizzazione promuovendo la consapevolezza del risparmio energetico;
- ➔ Assicura che la politica energetica sia regolarmente rivista ed aggiornata e sia resa disponibile al pubblico;
- ➔ Assicura che la politica sia appropriata alla natura, alla dimensione ed all'impatto energetico dell'organizzazione e sia applicata a tutti gli aspetti energetici che coinvolgono l'azienda quali il costante controllo dei consumi elettrici e termici, passando anche attraverso l'attenzione alla progettazione ed all'approvvigionamento di prodotti e servizi energeticamente efficienti;
- ➔ Si impegna al continuo miglioramento, definendo obiettivi ed indicatori energetici da monitorare con frequenza costante e fornendo le risorse e le informazioni necessarie al loro raggiungimento, anche attraverso l'adeguata e costante formazione del personale. Ciò è possibile grazie al lavoro del Rappresentante della Direzione e soprattutto dell'Energy Team;
- ➔ Assicura che vengano rispettati tutti i principali riferimenti normativi e requisiti energetici applicabili, sia cogenti che definiti dall'organizzazione stessa;
- ➔ Ha come obiettivo il contenimento dei consumi energetici;
- ➔ Assicura l'efficienza energetica attraverso un uso razionale delle principali fonti di energia stabilendo e mantenendo attive procedure ed istruzioni di lavoro orientate ad un miglioramento delle prestazioni.

Tutto ciò rispettando i requisiti legali applicabili di pertinenza dell'azienda e dei vincoli contrattuali sottoscritti dalla società nei confronti degli *stakeholder* e con il chiaro intento di diminuire i costi connessi all'uso dell'energia in relazione al proprio fabbisogno e riducendo i conseguenti impatti ambientali.

Per garantire il rispetto della presente politica e conseguire gli obiettivi prefissati, si provvederà a:

- ➔ Verificare periodicamente in modo critico ed oggettivo l'efficacia, l'adeguatezza ed il grado di applicazione del Sistema di Gestione dell'Energia;
- ➔ Verificare il progressivo miglioramento delle prestazioni energetiche, gli obiettivi ed i traguardi raggiunti;
- ➔ Assicurare le necessarie risorse per il raggiungimento degli obiettivi e dei traguardi definiti e migliorare continuamente le prestazioni del Sistema di Gestione aziendale.

Le iniziative ed i progetti in corso relativi alla tematica dell'efficientamento energetico sono diversi e si concretizzano attorno all'evoluzione tecnologica ed infrastrutturale degli *asset* energetici, aumentando la consapevolezza in tutti gli interlocutori della Società delle implicazioni che tali attività comportano in materia di prestazioni ambientali.

Di seguito riportiamo il consumo complessivo del Gruppo, nel triennio oggetto di studio.

Consumi energetici [GJ]⁴	2016	2017	2018
Combustibile non rinnovabile consumato	58.254	274.416	320.856 *
Combustibile rinnovabile consumato	0	0	0
Elettricità, riscaldamento, raffrescamento e vapore acquistato per autoconsumo	145.270	62.783	51.824
Energia elettrica, riscaldamento, raffrescamento e vapore autoprodotti	2.045	1.663	1.586
Energia elettrica, riscaldamento e vapore venduto	0	0	0

(*) valore in quota parte stimato

Energy intensity ratio (kJ/pax)	2016	2017	2018
Consumi diretti di energia [GJ]	205.569	338.877	374.265 *
Numero di passeggeri	12.259.146	13.386.437	14.493.563
Energy intensity ratio [kJ/pax]	16.769	25.315	25.823

(*) valore in quota parte stimato

Energia Autoprodotta

All'interno degli scali sono presenti diversi impianti fotovoltaici.

Quello installato presso l'aeroporto di Treviso ha una potenza totale pari a 77,28 kW derivante da 336 moduli che occupano una superficie di 550.03 m², mentre quello installato presso il Marco Polo ha una potenza di picco pari a 612,9 kWp.

Nel prossimo periodo, nel sedime aeroportuale veneziano, entreranno in esercizio anche altri 3 impianti, contraddistinti dalle seguenti caratteristiche:

Denominazione impianto	Potenza di Picco [kWp]	N. moduli	Superficie [m²]
Presidio Vigili del Fuoco	30,00	120	196,30
TL1	304,20	2.340	2.506,88
Moving Walkway	186,99	542	883,85

Sempre per quanto riguarda l'aeroporto di Tesserà dal 15 dicembre 2016, l'energia elettrica autoprodotta non proviene solamente dall'impianto presente nella copertura della vecchia aerostazione ma anche grazie al funzionamento della centrale di trigenerazione.

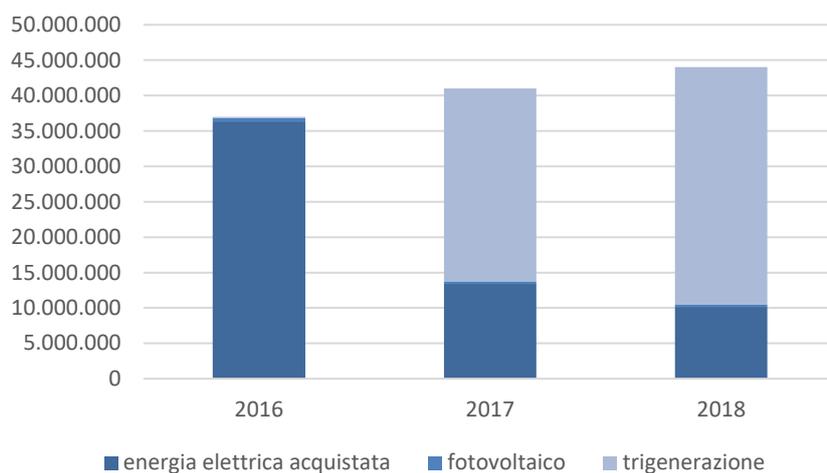
Di seguito si riportano i dati dell'energia riferiti allo scalo di Venezia, da cui si evince come, nonostante il calo di produzione da fonte rinnovabile grazie all'attivazione del nuovo impianto di trigenerazione per il 2018 l'autoproduzione si attesta al 76,91% del fabbisogno.

Venezia: Energia elettrica autoprodotta [kWh]	2016	2017	2018
Energia elettrica prodotta da fonte rinnovabile	475.125	364.870	351.767
Energia elettrica da centrale di trigenerazione	140.740	27.241.620	33.513.050
Totale Energia elettrica autoprodotta	615.865	27.606.490	33.864.817

⁴ I consumi di energia sono riportati in GJ secondo le indicazioni del GRI. Per la conversione dei consumi energetici in GJ sono stati utilizzati valori derivanti da fonti come dati offerti dai fornitori, DEFRA ed ISPRA.

Venezia: Energia elettrica consumata [kWh]	2016	2017	2018
Energia elettrica acquistata	36.358.197	13.414.249	10.167.301
Energia elettrica autoprodotta	615.865	27.606.490	33.864.817
Energia elettrica consumata	36.974.062	41.020.738	44.032.118

Consumi energia elettrica Aeroporto Marco Polo di Venezia [kWh]

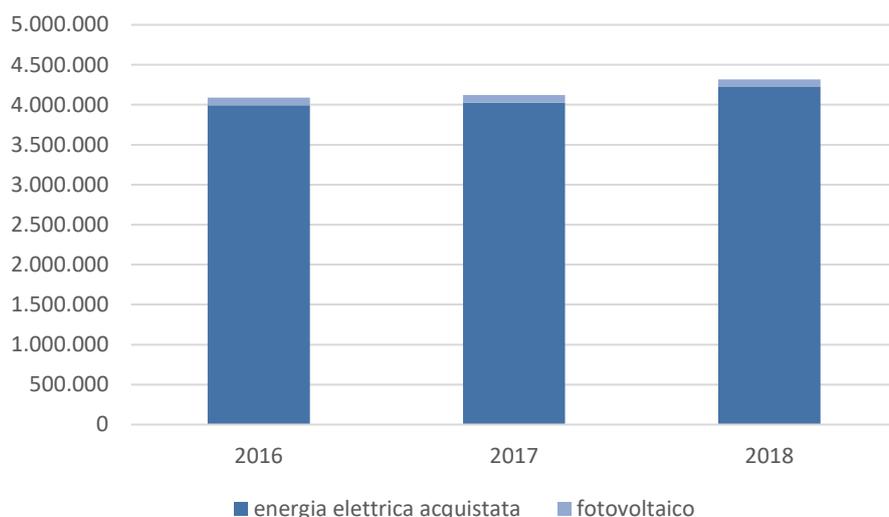


Venezia: Energy intensity ratio (kWh/pax)	2016	2017	2018
Energia elettrica consumata [kWh]	36.974.062	41.020.738	44.032.118
Numero di passeggeri	9.624.748	10.371.380	11.184.608
Energy intensity ratio [kWh/pax]	3,84	3,96	3,94

I consumi di energia elettrica di Aer Tre nel 2018, come di seguito riportato, si sono mantenuti stabili, mantenendo invariato al 2% il rapporto di energia autoprodotta sul totale consumato.

Treviso: Energia elettrica consumata [kWh]	2016	2017	2018
Energia elettrica acquistata	3.994.687	4.025.545	4.228.170
Energia elettrica autoprodotta	93.023	97.121	88.668
Energia elettrica consumata	4.087.710	4.122.666	4.316.838

**Consumi energia elettrica Aeroporto Antonio Canova di Treviso
[kWh]**



Treviso: Energy intensity ratio (kWh/pax)	2016	2017	2018
Energia elettrica consumata [kWh]	4.087.710	4.122.666	4.316.838
Numero di passeggeri	2.634.397	3.015.057	3.308.955
Energy intensity ratio [kWh/pax]	1,55	1,37	1,30

Le tabelle sopra esposte ben evidenziano come, il contenimento dei consumi attraverso l'adozione di impianti maggiormente efficienti, abbia permesso di ridurre l'*Energy Intensity Ratio* nonostante la crescita significativa dei passeggeri processati dai due scali.

Aria e clima

Il climate change⁵

L'Aeroporto di Venezia ha aderito all'iniziativa volontaria dell'*Airport Carbon Accreditation* (ACA) entrando a far parte di questa programma attraverso il livello "Reduction". Il 18 febbraio 2015 ha ottenuto l'upgrade al livello "Neutrality" grazie ai risultati ottenuti in numerosi progetti di efficientamento energetico e attraverso il coinvolgimento dei principali *stakeholder*. Il conseguimento del livello "Neutrality" richiede che, oltre alle emissioni *Scope 1* e *Scope 2*, vengano rendicontate le altre emissioni indirette che rientrano nello *Scope 3* come ad esempio le emissioni derivanti dai *business travel* dei dipendenti, dal ciclo LTO degli aeromobili, dall'accesso di superficie dei passeggeri e del personale delle compagnie aeree, dalla mobilità dei dipendenti, ecc. e compensate la quota di emissioni residue attraverso carbon credits (detti offset).

⁵ I dati relativi alle emissioni sono calcolati sulla base della metodologia ACA e sono relative agli aeroporti di Venezia e Treviso.

L'ultima Carbon Footprint presentata all'Amministratore del Programma ACA risulta neutralizzata attraverso un'attività che genera elettricità utilizzando l'energia solare (VCS 1580). L'energia elettrica prodotta è immessa nella rete elettrica regionale in India. Tale progetto si basa sul *Voluntary Carbon Standard* (VCS), creato per garantire la credibilità degli investimenti compensativi volontari. Questo standard richiede che i progetti rispondano a precisi requisiti quali la concretezza degli assorbimenti avvenuti, la loro misurabilità e permanenza, l'addizionalità rispetto ad uno scenario business-as-usual, verifiche indipendenti e che le quote sequestrate vengano utilizzate per una sola compensazione. Oltre a fornire un impiego sostenibile (riduzione della povertà), lo sviluppatore del progetto fornisce anche assistenza sanitaria, servizi igienici e supporto educativo forniti alle comunità in cui è basato il progetto.

Quindi, riassumendo, la partecipazione all'*Airport Carbon Accreditation* ha richiesto la redazione del *Carbon Footprint* secondo le prescrizioni di ACA. All'interno dei confini sono state valutate anche le emissioni di energia diretta di soggetti terzi per i quali SAVE fa operazioni di manutenzione (ad esempio sono contabilizzati anche i consumi della centrale termica a metano dell'edificio Catering perché, pur non essendo energia acquistata da SAVE, il personale della nostra azienda ne effettua la manutenzione. Fino a giugno 2016, data in cui vi è stata la voltura, sono stati inclusi i consumi di metano del Nucleo GDF. Discorso diverso invece per quanto riguarda l'energia elettrica dato che l'ACA permette di scorporare il quantitativo monitorato ed utilizzato dagli *stakeholder* che va quindi a ricadere nelle emissioni Scope 3.

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

Il Gruppo ha scelto di dimostrare la riduzione delle emissioni attraverso il metodo del *market method* per rispecchiare l'impegno preso in favore ad un approvvigionamento di energia elettrica derivante da fonti 100% rinnovabili. Di seguito vengono rendicontate le emissioni CO₂ dell'Aeroporto di Venezia.

Venezia: Emissioni – tCO ₂ (Scope 1-2 ⁶)	2016		2017		2018	
	Market method	Location method	Market method	Location method	Market method	Location method
Centrali termiche a metano + trigenerazione	2.253		14.356 ⁷		16.863	
Centrali termiche a gasolio	679		564		653	
Gasolio trazione e gruppi elettronici	278		366		379	
Benzina trazione	25		23		24	

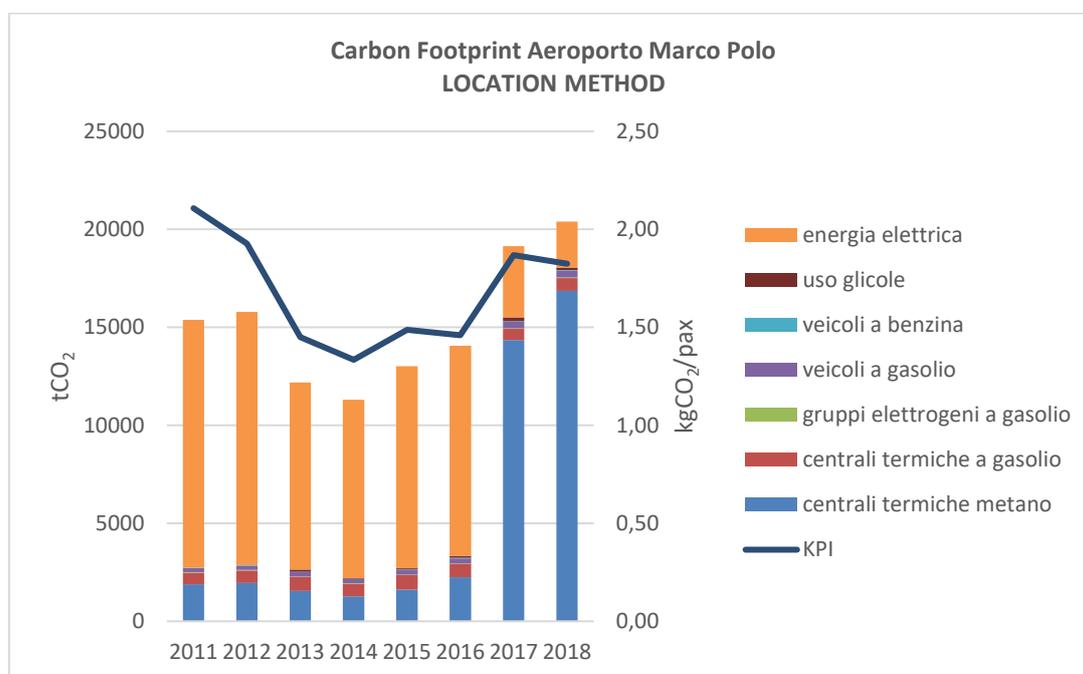
⁶ Per il calcolo delle emissioni di CO₂ sono stati utilizzati i fattori di emissione del National Inventory Report. Per i valori della densità dei combustibili si è fatto riferimento a quanto pubblicato dal DEFRA.

⁷ Trigenerazione attiva da dicembre 2016 ma in totale esercizio dal primo trimestre 2017

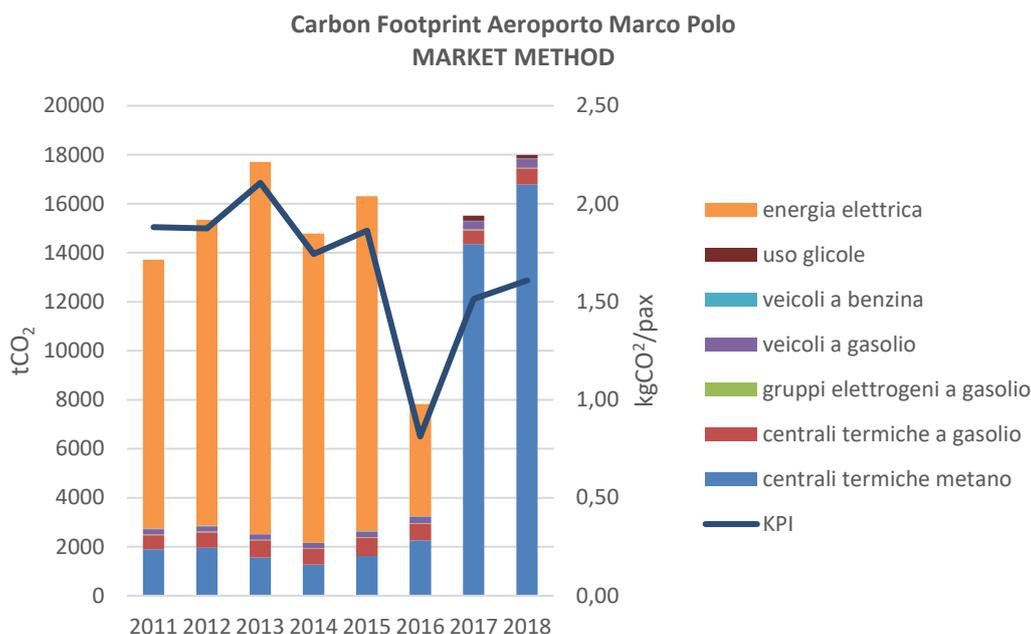
Utilizzo di glicole	104		200		136	
Totale consumi diretti	3.246		15.509		18.055	
Energia elettrica acquistata	4.911	10.175	0	3.628	0	2.346
Totale consumi diretti ed indiretti⁸	8.249	13.421	15.509	19.138	18.055	20.401

Si segnala inoltre che la Società ha stabilito che il proprio obiettivo di miglioramento delle emissioni venga effettuato rapportando le emissioni al numero di passeggeri. Nei grafici seguenti si nota che, dall'anno base considerato, si è verificato un miglioramento dell'indicatore. L'incremento avvenuto negli ultimi anni è causato dalla messa in esercizio della centrale di trigenerazione e dall'incremento dei volumi riscaldati/raffrescati.

Si sta valutando con l'Amministratore del Programma, la possibilità di riparametrizzare i dati secondo i volumi edificati, per rendere più realistico il confronto tra i diversi anni.



⁸ Grazie ad un miglioramento della metodologia di calcolo e per garantire la comparazione dei dati 2018, i dati relativi al 2017 e 2016 sono stati riesposti.



Nella tabella seguente vengono rendicontate le emissioni Scope 3 dell'Aeroporto di Venezia.

Venezia: Emissioni – tCO ₂ (Scope 3) ⁹	2016		2017		2018	
	Location method	Market method	Location method	Market method	Location method	Market method
Viaggi di lavoro	67		65		69	
Ciclo LTO (Landing Take Off)	103.058		103.119		109.118	
APU (Auxiliary Power Unit)	1.922		1.944		0	
Spostamenti casa-lavoro dipendenti	7.143		6.464		6.103	
Accesso all'aeroporto dei passeggeri e dei crew	21.407		26.942		30.031	
Combustibili consumati dai soggetti terzi	1.713		1.764		2.004 (*)	
Energia elettrica diffalchi	669	791	650	690	550	713

(*) valore in quota parte stimato attraverso una media aritmetica dei consumi degli ultimi 5 anni

Anche l'Aeroporto di Treviso aderisce al programma ACA da febbraio 2014 attraverso il livello Mapping; tuttavia si è subito lavorato al fine di ottenere, nello stesso anno, il secondo livello, Reduction. Nel 2018 invece si è raggiunto il livello Neutrality.

Le metodologie di calcolo ed i riferimenti normativi per la rendicontazione delle emissioni di Treviso sono gli stessi di quelli utilizzati per l'Aeroporto di Venezia, l'unica variazione riguarda il fatto che l'anno

⁹ Grazie ad un miglioramento della metodologia di calcolo e per garantire la comparazione dei dati 2018, i dati relativi al 2017 e 2016 sono stati riesposti.

base considerato è il 2012 e come obiettivo della Società è quello di ridurre le emissioni di anidride carbonica per passeggero, del 60% entro il 2030.

Di seguito vengono rendicontate le emissioni di CO₂ dell'Aeroporto di Treviso, anche queste calcolate attraverso il market method.

Treviso: Emissioni – tCO ₂ (Scope 1-2 ¹⁰)	2016		2017		2018	
	Market method	Location method	Market method	Location method	Market method	Location method
Centrali termiche a metano	133		161		151	
Centrali termiche a gasolio	51		44		34	
Gasolio trazione e gruppi elettronici	215		216		230	
Benzina trazione	1		1		1	
Utilizzo di glicole ¹¹	--		7		11	
Totale consumi diretti	399		430		426	
Energia elettrica acquistata	516	1.251	0	1.281	0	1.204
Totale consumi diretti ed indiretti¹²	915	1.649	430	1.711	426	1.630

Nella tabella seguente vengono rendicontate le emissioni di Scope 3.

Treviso: Emissioni – tCO ₂ (Scope 3)	2017	2018
Viaggi di lavoro dei dipendenti	3	3 *
Ciclo LTO (ciclo Landing and Take Off)	26.489	27.869
APU (Auxiliary Power Unit)	1.860	2.182
Terzi Spostamenti casa-lavoro	497	586
Spostamenti dei passeggeri verso l'Aeroporto e dei crew	11.598	11.114

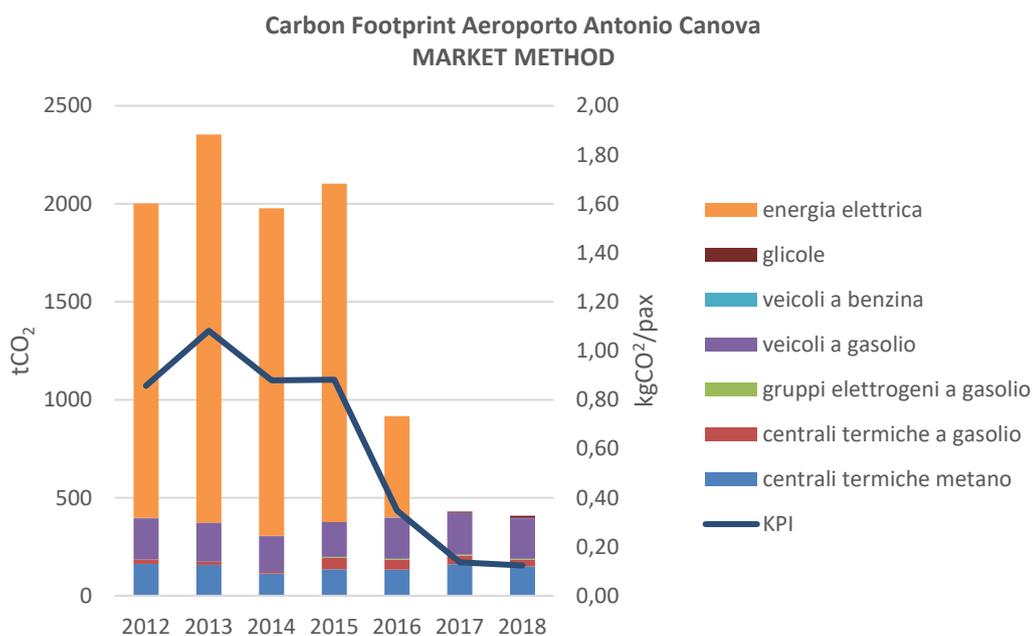
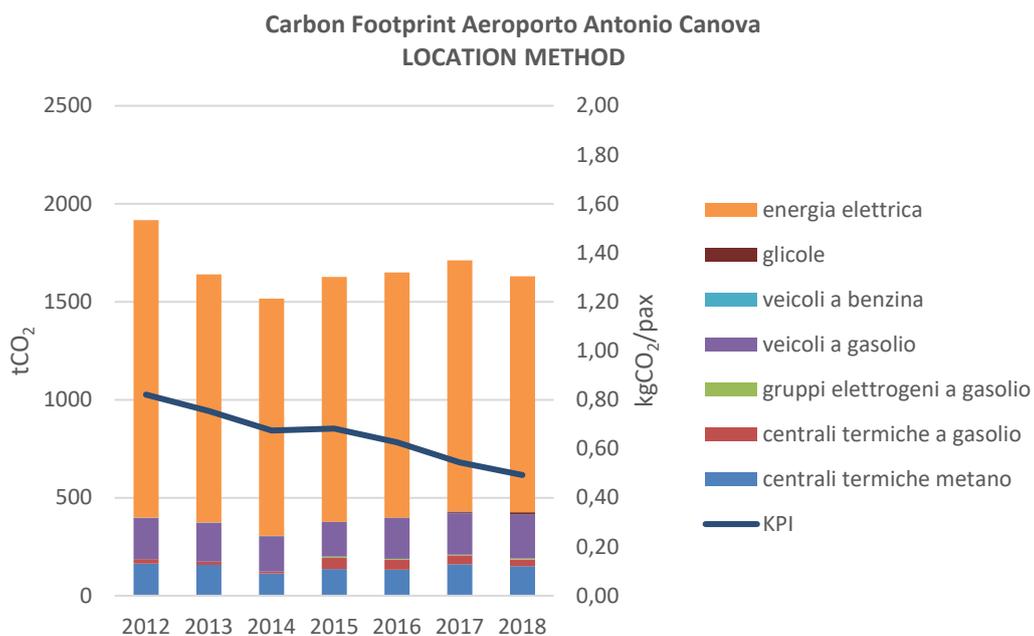
(*) valore stimato

Di seguito si riporta l'andamento dell'indicatore, quantitativo di CO₂/pax, e si segnala anche per Treviso una riduzione rispetto al 2012.

¹⁰ Per il calcolo delle emissioni di CO₂ sono stati utilizzati i fattori di emissione del National Inventory Report e da ACERT per quanto riguarda l'utilizzo del glicole. Per i valori della densità dei combustibili si è fatto riferimento a quanto pubblicato dal DEFRA.

¹¹ Contabilizzato solo a partire dal 2017.

¹² Grazie ad un miglioramento della metodologia di calcolo e per garantire la comparazione dei dati 2018, i dati relativi al 2017 e 2016 sono stati riesposti.



Per ulteriori informazioni si consiglia di consultare la pagina web dedicata a tale programma che si trova all'interno del portale ambiente:

<http://ambiente.veniceairport.it/CambiamentiClimatici/Adesionalprogramma.aspx>.

La qualità dell'aria

SAVE ritiene la qualità dell'aria all'interno e all'esterno del sedime aeroportuale una priorità ed ha intrapreso una serie di iniziative per monitorare e stimare l'impatto che le attività aeroportuali hanno sulla qualità dell'aria, ciò anche tenendo conto che:

- ➔ La sorgente "Aeroporto" (intesa come l'insieme delle infrastrutture dedicate alla gestione, manutenzione e mantenimento dei relativi servizi ad essa connesse, dei velivoli che operano sullo scalo e del traffico automobilistico indotto dallo stesso) contribuisce alla variazione delle concentrazioni di alcuni contaminanti atmosferici;
- ➔ Gli aeroporti di Venezia e Treviso si trovano nelle vicinanze di ecosistemi complessi e delicati, come la laguna veneta e il Parco del Sile.

La stima dell'impatto delle attività aeroportuali è un'operazione complessa in quanto nei pressi dell'area monitorata sono presenti diverse sorgenti inquinanti come i vicini centri abitati e il traffico veicolare, inoltre la meteorologia gioca un ruolo fondamentale nella dispersione degli inquinanti atmosferici. E' importante specificare che le emissioni, nella maggior parte dei casi, non sono sotto il controllo diretto del gestore aeroportuale (ad esempio il traffico stradale esterno e il traffico interno al sedime aeroportuale ovvero le emissioni derivanti dai mezzi utilizzati per le operazioni di carico/scarico e assistenza a terra, e le operazioni connesse alle movimentazioni degli aeromobili, al suolo e in fase di atterraggio e decollo, compresi i rullaggi).

L'impegno di SAVE per il miglioramento della qualità dell'aria è iniziato con la partecipazione al progetto "Monitoraggio delle Emissioni di Origine Aeroportuale", in collaborazione con l'Università Ca' Foscari (Venezia) e l'Ente Zona Industriale di Porto Marghera (EZI) che si è concluso nel 2017.

Nel 2018 per l'aeroporto di Venezia anche in relazione all'ottenimento della compatibilità ambientale del Master Plan 2021 (Decreto n. 9/2016 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministero del Bene e delle Attività culturali e del Turismo) e in base a quanto previsto dal Progetto di Monitoraggio Ambientale del Master Plan 2021 per la componente atmosfera, sono stati attivati monitoraggi e studi specifici in continuità e complementarietà con quanto eseguito in precedenza da SAVE e in sinergia con i monitoraggi e controlli istituzionali eseguiti nel territorio dagli Enti competenti (in particolare Regione del Veneto/ARPAV): tali attività si avvalgono della collaborazione di Ente Zona Industriale di Porto Marghera (EZI) e ARIANET, società di consulenza altamente specializzata e all'avanguardia nella modellistica atmosferica. Il monitoraggio ha lo scopo di fornire una caratterizzazione annuale del contributo emissivo aeroportuale e, tramite modelli matematici, l'analisi della dispersione di inquinanti in atmosfera e parallelamente monitorare in continuo la qualità dell'aria nell'intorno aeroportuale.

Per l'aeroporto di Treviso prosegue invece con Ente Zona Industriale di Porto Marghera (EZI) l'attività di monitoraggio in continuo della qualità dell'aria nell'intorno aeroportuale.

Monitoraggio della qualità dell'aria

Il progetto "Monitoraggio delle Emissioni di Origine Aeroportuale" sviluppato in collaborazione con l'Università Ca' Foscari (Venezia) e l'Ente Zona Industriale di Porto Marghera (EZI) ed in particolare le elaborazioni, mediante il modello lagrangiano SPRAY¹³ della catena SCAIMAR (Sistema per il controllo ambientale di tipo innovativo, Marghera) gestita da EZI, ha permesso il posizionamento tra il 2008 e il

¹³ Modello che simula la dispersione degli inquinanti

2011 in ciascuno degli aeroporti di Venezia e Treviso di una centralina mobile di proprietà di EZI nel punto di massima ricaduta delle emissioni aeroportuali al di sotto dei 1000 metri.

Tali centraline, attive da giugno 2009 a Venezia e da maggio 2011 a Treviso, attualmente rilevano in continuo:

- Velocità e direzione del vento (per valutare la stabilità atmosferica);
- Temperatura;
- Radiazione solare incidente (RSI);
- Umidità atmosferica;
- Pressione atmosferica;
- Precipitazioni;
- Biossido di zolfo (SO₂);
- Biossido di azoto (NO₂) e monossido di azoto (NO) che permettono di stimare gli ossidi di azoto (NO_x);
- Particolato atmosferico fina (PM10, PM2.5);
- BTX (benzene – toluene – xileni);
- Monossido di carbonio (CO);
- Ozono (O₃);
- Idrocarburi metanici (MHC) e idrocarburi non metanici (NMHC) che permettono di stimare gli idrocarburi totali (THC).

In seguito alle rilevazioni vengono realizzati rapporti trimestrali di elaborazione dei dati forniti dalla centralina. I report sono anche pubblicati sul sito web ambiente.veniceairport.it. Nello specifico, sono presentati e discussi gli andamenti mensili delle principali variabili meteorologiche e delle concentrazioni atmosferiche dei vari inquinanti, evidenziando gli eventuali superamenti dei limiti imposti dal decreto 13/08/2010 n°155 “Attuazione della direttiva 2008/50/CE, relativa alla qualità dell’aria ambiente e per un’aria più pulita in Europa”.

Il monitoraggio dell’aria effettuato nei pressi degli Aeroporti Marco Polo (VE) e Antonio Canova (TV) ha finora evidenziato che nell’area monitorata sono presenti diverse sorgenti inquinanti di cui l’Aeroporto non risulta essere quella dominante.

Di seguito le medie annuali delle risultanze delle analisi che trimestralmente vengono prodotte. Dal 2016 la centralina dell’Aeroporto di Treviso è stata rilocata in viale Giotto in Quinto di Treviso.

Qualità dell'aria

Venezia (µg/m³)	2016	2017	2018	Livello previsto dalla normativa vigente
NOx	76	65	74	30 µg/m³
SO2	1.1	1	0.5	20 µg/m³
PM2.5	28	32	25.1	25 µg/m³
Treviso (µg/m³)	Maggio 2016 - Dicembre 2016			Livello previsto dalla normativa vigente
NOx	39	53	56	30 µg/m³
SO2	0.4	0	0.01	20 µg/m³
PM10	35	38	36	40 µg/m³

Simulazioni modellistiche annuali della dispersione degli inquinanti emessi dalle attività aeroportuali

Per l'aeroporto di Venezia, come previsto dal Progetto di Monitoraggio Ambientale del Master Plan 2021, è stata avviata con EZI e ARIANET una attività modellistica su base annuale dell'impatto in atmosfera delle emissioni afferenti alle attività aeroportuali.

La dispersione atmosferica degli inquinanti emessi è stata simulata mediante l'utilizzo del modello di dispersione lagrangiano a particelle SPRAY, già in uso presso EZI per la sorveglianza dell'inquinamento atmosferico nella zona industriale di Porto Marghera. Il modello è idoneo per ricostruire i processi di trasporto e dispersione che avvengono in presenza di complessità territoriali come quelle della zona di Venezia, caratterizzata da forti discontinuità del terreno con la presenza della linea di costa e della laguna. SPRAY è inserito in un sistema modellistico costituito da un insieme di codici in grado di ricostruire l'input meteorologico mediante una discesa di scala fino al dominio scelto, delle dimensioni orizzontali di 25 x 25 km² e alla risoluzione orizzontale di 200 m, a partire da simulazioni effettuate mediante il modello a mesoscala prognostico WRF¹⁴. I dati prodotti dal modello WRF, mostrano di essere coerenti nel confronto con le misure locali disponibili, descrivendo correttamente le caratteristiche del flusso atmosferico nella zona e fornendo un dataset tridimensionale adatto alle simulazioni con il modello SPRAY.

L'input emissivo considerato, caratterizzato principalmente dalle sorgenti degli aerei, della movimentazione al suolo, delle centrali di produzione di energia e del traffico dei mezzi (sia su strada che su acqua) che sono diretti da e per l'aeroporto è stato calcolato sulla base di procedure alimentate da dati locali che descrivono le attività dell'aeroporto.

Le simulazioni della dispersione di inquinanti producono campi di concentrazione sul territorio considerato su base oraria sia per le specie chimiche gassose che per il particolato, soggetti alle norme riportate nel D.Lgs. 155/2010, ovvero per NO₂, NO_x, SO₂, CO, Benzene, PM10 e PM2.5.

Sono stati quindi prodotti i campi bidimensionali al suolo relativi agli indicatori di legge, basati sulle concentrazioni medie su vari intervalli temporali (orari, 8 ore, giornalieri, annuali) in funzione della specie considerata e confrontati con i limiti imposti dalla legislazione vigente.

I risultati mostrano in generale che il contributo aeroportuale alle concentrazioni al suolo delle varie sostanze è sostanzialmente al di sotto dei limiti.

Per lo scalo di Treviso, per il quale è in corso la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale per il Master Plan 2030, nell'ambito degli studi a supporto della procedura (Studio di Impatto Ambientale) sono stati eseguiti analoghi studi modellistici molto approfonditi.

Gestione dei rifiuti

Negli ultimi anni, anche in virtù delle normative emanate in materia di tutela ambientale, sia a livello nazionale, che provinciale, vengono promosse attività volte a favorire il recupero dei materiali riciclabili e, più in generale, alla promozione d'iniziative di sensibilizzazione in materia di rifiuti.

SAVE crede fermamente che la realizzazione di "progetti" su questo tema sia uno specifico interesse pubblico.

I rifiuti prodotti da SAVE possono essere essenzialmente categorizzati come segue:

¹⁴ Codice meteorologico WRF (Weather Research Model, versione AWR 3.8.1), sviluppato dal National Center for Atmospheric Research (NCAR), dal National Centers for Environmental Prediction (NCEP) ed altri istituti meteorologici statunitensi (<http://www.wrf-model.org/>; <http://www.mmm.ucar.edu/wrf/users/>)

- ➔ Rifiuti solidi urbani: prodotti soprattutto nell'area terminal e negli edifici ausiliari, dalle operazioni di pulizia. La raccolta di tale tipologia di rifiuto avviene con appositi strumenti (cassonetti) e tramite un'isola ecologica dedicata. Lo smaltimento è affidato alla ditta municipalizzata;
- ➔ Rifiuti speciali, pericolosi e non: prodotti dall'attività aeroportuale, in quantità minima e affidati a ditte specializzate e autorizzate.

Le attività di pertinenza SAVE consistono nella gestione del ciclo legato allo smaltimento dei rifiuti, dalla raccolta fino al conferimento in discarica.

E' in corso la progressiva estensione della raccolta differenziata di tutto il rifiuto solido urbano all'interno dell'Aeroporto da parte degli operatori.

Trattamento differenziato dei rifiuti

Nel corso del 2016 è stato avviato il progetto di differenziazione dei rifiuti solidi urbani, prodotto dalle attività aeroportuali o dagli uffici dei vari operatori. La prima fase ha visto l'analisi tecnica ed economica della separazione del rifiuto nelle varie frazioni con la riprogettazione dell'intero processo di raccolta stoccaggio e conferimento finale. Nel corso del 2017 e 2018 sono state progressivamente estese le nuove modalità operative ai vari operatori aeroportuali, ivi incluse nuove modalità di tariffazione del servizio. SAVE ha inoltre provveduto alla realizzazione di isole ecologiche dei rifiuti solidi urbani: aree predefinite, dove gli utenti ed operatori aeroportuali possono portare i propri rifiuti raccolti in maniera differenziata. Gli operatori e le imprese operanti all'interno del sedime vi accedono, negli orari di apertura, per conferire quantità consistenti di materiali di scarto, rifiuti particolari, oggetti ingombranti che non possono essere conferiti diversamente.

La tabella sottostante riporta le quantità, espresse in tonnellate, di rifiuti prodotti durante l'anno 2018 suddivisi nelle diverse categorie negli aeroporti di Venezia e Treviso.

Totale rifiuti per tipologia e modalità di smaltimento (Ton)	Pericolosi	Non pericolosi
Riuso	0	0
Riciclo	2,7	3.046,3
Incenerimento	3,5	0
Discarica	125,4	2.069,5
Altro	12,2	409,9
	143,8	5.525,7

Nel 2018 è proseguita la collaborazione con il consorzio Contarina per migliorare ulteriormente l'efficacia della raccolta differenziata. La collaborazione con Contarina ha previsto una prima fase di analisi di fattibilità sulla meccanizzazione del processo di raccolta e trasporto dei rifiuti differenziati dal terminal di Venezia. La seconda fase di studio perfezionata durante l'anno, e che vedrà la sua effettiva attuazione nel 2019, interesserà il processo di raccolta e gestione dei rifiuti da parte del gestore aeroportuale in tutti gli esercizi commerciali del terminal per migliorarne le performance e la sostenibilità con la progressiva attuazione del servizio di raccolta e smaltimento commisurato, anche economicamente, alla capacità degli operatori e sub-concessionari di differenziare efficacemente.

Nel 2018 è stata perfezionata la progettazione dell'impianto pilota di raccolta e trasporto pneumatico dei rifiuti che servirà principalmente l'ampliamento delle aree Extra-Schengen del Terminal Passeggeri di Venezia. Tale sistema di raccolta consiste in una rete di tubazioni (interne all'edificio e sotterranee nelle

aree esterne) in cui i rifiuti vengono trasportati dal loro luogo di origine (uffici, depositi, aree commerciali) ad una stazione di raccolta. Il sistema di movimentazione rifiuti è stato sviluppato al fine di eliminare le zone di accumulo temporaneo dei rifiuti e di minimizzarne il percorso all'interno dell'aerostazione, nell'ottica generale ridurre l'impatto ambientale e di migliorare i luoghi di lavoro. Il progetto vedrà la sua realizzazione nel corso del 2019.

Inquinamento acustico

L'inquinamento acustico aeroportuale è soggetto a numerose ed articolate norme europee, nazionali e regionali, in quanto il rumore, generato dalle attività degli aeromobili, è un elemento di disturbo immediato per le aree e la popolazione limitrofe ad un Aeroporto. La normativa, oltre che ad articolare una serie di limiti acustici, prevede attività costanti di monitoraggio, al fine di rilevare tempestivamente eventuali superamenti dei limiti. Attualmente il Ministero dell'ambiente avvalendosi del contributo di ISPRA ha ultimato l'attività di "armonizzazione" dell'intera norma nazionale con le diverse direttive Europee; tuttavia la sorgente aeroportuale è attualmente oggetto di ulteriori analisi normative da parte dello stesso Ministero che quindi si riserva la possibilità di legiferare sulla specifica sorgente aeroportuale. La legge 30 ottobre 2014 n. 161 recante disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea, all'art. 19, ha conferito la delega al Governo per l'armonizzazione, della normativa nazionale con le direttive europee in materia di inquinamento acustico. ISPRA ha terminato il suo lavoro nel novembre del 2015 presentando al Ministero dell'Ambiente un documento molto articolato. Il 17 febbraio del 2017 sono stati pubblicati due nuovi Decreti Legislativi n°41 e n°42, entrambi inerenti disposizioni in materia di armonizzazione della normativa nazionale in materia di inquinamento acustico.

L'Aeroporto di Venezia è situato in un'area scarsamente abitata, prospiciente la laguna, per quanto riguarda il perimetro sud est. Il perimetro sud ovest – nord est fronteggia, invece, la statale triestina, arteria di collegamento a grande intensità di traffico veicolare e alcune abitazioni su un territorio a vocazione agricola, con alcuni insediamenti artigianali.

Dal 2006, l'Aeroporto di Venezia si è dotato di un sistema di monitoraggio acustico del rumore di origine aeroportuale, pienamente conforme a quelle che sono le specifiche tecniche e strutturali emanate con i DM 31/10/97 e DM 20/05/99. Il sistema ha la finalità di monitorare, nelle aree limitrofe l'Aeroporto, l'impatto acustico generato dal normale svolgimento delle attività aeroportuali. L'architettura generale del sistema è la seguente:

Nove centraline fisse di rilevazione fonometrica (Casinò, Rimessaggio Cà Vallesina, Nuovo Museo Altino, Condominio Smeraldo Via Leonino da Zara in Tessera, Via Vecchio Hangar in Tessera, Via Alessandria in Tessera, Via della Laguna in Cà Noghera, Via Paliaghetta in Cà Noghera, Via Paolo Lo Monaco in Portegrandi) (prima acquisizione ed elaborazione dei dati). Due Fonometri utilizzato per campagne di misura della durata di qualche settimana. Tutti gli strumenti sono dislocati in punti sensibili del territorio per la rilevazione dei vari eventi acustici;

Un Sistema Centrale di acquisizione e archiviazione dei dati trasmessi, via GPRS o UMTS, dalle centraline, dei tracciati radar trasmessi da ENAV e del timetable, fornito Direzione aeroportuale;

Un Software "SARA – Versione 5" - Sistema di Acquisizione del Rumore Aeroportuale" - necessario per l'analisi e l'elaborazione dei dati, per la correlazione dei dati fonometrici con i tracciati radar, per il calcolo dei descrittori acustici (in particolare del "L_{va}", l'indice di valutazione del rumore aeroportuale), per la presentazione dei risultati.

Software dBTrait versione 6 per l'analisi delle Time History fonometriche alternativo eventualmente all'utilizzo di SARA 5.

L'analisi dello stato di fatto della componente rumore presentata nel SIA relativo al MP2021, ha analizzato il contesto territoriale in cui si inserisce l'Aeroporto, esaminando in particolare la zonizzazione acustica aeroportuale (ex DM 31 ottobre 1997) e i Piani di classificazione acustica dei comuni potenzialmente interessati (Venezia, Quarto d'Altino, Marcon, Roncade e Cavallino-Treporti).

La zonizzazione acustica (approvata all'unanimità il 23.10.2008 dalla commissione ex art. 5 DM 31/10/1997) definisce l'intorno aeroportuale e le relative zone di rispetto (A, B, C). Nelle aree ricadenti in fascia A non è consentito superare i 65 dB (A) e non sono previste limitazioni d'uso del territorio; nelle aree ricadenti in fascia B non è consentito superare i 75 dB (A), mentre nelle aree ricadenti in fascia C, in cui sono consentite solo le attività funzionalmente connesse con l'uso e i servizi delle infrastrutture aeroportuali, è consentito il superamento dei 75 dB (A).

In base al Piano di classificazione acustica del Comune di Venezia, approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 39 del 10.02.2005 e quindi antecedente alla zonizzazione acustica aeroportuale, il sedime dell'Aeroporto di Tessera ricade nella classe IV ("area di intensa attività umana"), e V ("aree prevalentemente industriali"). Il resto del territorio circostante l'area aeroportuale ricade nella Classe III ("aree di tipo misto"), ad eccezione delle pertinenze delle attività industriali Agusta e Superjet, classificate in classe VI.

Il confronto tra la zonizzazione aeroportuale e la classificazione acustica comunale ha portato ad evidenziare alcune incongruità, ignorando quest'ultima le rotte di decollo e atterraggio, considerando il solo perimetro fisico delle infrastrutture e classificando in classe III (aree di tipo misto) aree che più correttamente andrebbero classificate in classe IV (aree ad intensa attività umana – aree portuali – aree ad intenso traffico – DPCM 14/11/1997), in particolare a sud della strada Triestina.

Per la costruzione e valutazione degli impatti derivanti dall'attuazione del Masterplan l'analisi ha previsto una valutazione modellistica del rumore generato dal traffico aereo (Integrated Noise Model 7.0d della Federal Aviation Administration) e dal traffico veicolare indotto dall'Aeroporto (SoundPlan, versione 6).

Gli impatti sulle comunità presenti nell'intorno aeroportuale sono stati stimati mediante l'indicatore LVA (Livello di Valutazione del rumore Aeroportuale), come definito nel DM 31.10.1997. È stato altresì considerato un secondo indicatore, il Livello continuo equivalente ponderato A, LAeq (come definito nel DPCM 14.11.1997 "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore"), per descrivere sia il rumore del traffico aereo sia il rumore del traffico veicolare di asservimento e non all'Aeroporto, presso i recettori sensibili posti al di fuori delle fasce di pertinenza.

Lo scenario al 2021 che prevede un aumento del traffico aereo di poco superiore al 25% evidenzia un peggioramento delle condizioni di criticità rilevate. Le curve del LVA interesseranno una porzione molto limitata del territorio, ricadendo per lo più in area lagunare, con la zona dell'abitato di Tessera ancora al di fuori dell'isolivello dei 60 dB (A) (LVA).

Per questo scenario gli impatti sono stati comunque cautelativamente valutati come negativi bassi, in relazione ad un aumento, rispetto al 2013 del numero di persone esposte a 60-65 dB (A). Si ritiene peraltro che il fisiologico *turn-over* delle flotte operanti presso lo scalo, non considerato nello studio, determinerà,

anche in virtù dell'introduzione di norme di certificazione acustica più stringenti, delle condizioni reali meno impattanti rispetto a quelle riscontrate dall'analisi modellistica.

Attualmente si segnala l'entrata in servizio con Lufthansa e Easyjet del nuovo Airbus A320 neo (New Engine Option), con Norwegian Air International del nuovo B737 MAX 8, con Swiss Air lines e Air Baltic dei nuovi Bombardier CS 100 e CS 300.

L'analisi conferma la validità del sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale attivo presso l'Aeroporto di Venezia, mentre sono stati individuati alcuni interventi di mitigazione volti a contenere gli impatti previsti in fase di esercizio, che riguardano:

- Insonorizzazione acustica degli edifici che ricadono nelle fasce di superamento della classificazione acustica comunale rispetto all'impronta acustica dell'Aeroporto al 2013 e al 2021;
- Riqualifica del ricettore scuola materna con asilo nido integrato presente a Tessera.
- Realizzazione di terrapieni vegetati e cinture alberate, con l'obiettivo di mitigare il rumore e la percezione dell'infrastruttura aeroportuale rispetto all'abitato di Tessera;
- Diversa gestione della movimentazione degli aeromobili in piazzale.

Già dal 2017, alcune misure di gestione della movimentazione in piazzale sono state già implementate anche in relazione ad una nuova configurazione di alcuni raccordi di ingresso in pista che consentono agli aeromobili di rullare sulla pista sussidiaria invece che in piazzale, in tal modo l'aeromobile si allontana ulteriormente dall'abitato. Altre misure sono in corso di implementazione. Per quanto concerne l'insonorizzazione degli edifici, nell'ottobre del 2018 è stato eseguito l'intervento di insonorizzazione acustica presso due appartamenti (appartamenti pilota) del Condominio Smeraldo sito in Tessera. L'intervento si è concretizzato con la sostituzione dei vecchi infissi con nuovi elementi con elevate performance acustiche e con l'isolamento dei cassonetti. A intervento ultimato sono state rieseguite delle misure fonometriche all'interno dei vani per certificare il conseguimento dei valori previsti a progetto e quindi anche il rispetto dei valori normativi (DPCM 5/12/1997). La comunicazione di fine lavori è stata inviata ad ARPAV per le azioni di sua competenza.

Nel corso del 2018 si sono anche avviate le interlocuzioni con il progettista incaricato dalla Curia per la riqualifica della scuola materna con asilo nido integrato.

Nel 2018 i valori dei descrittori acustici non hanno mai superato i limiti imposti dalla normativa risultando tutti all'interno dei limiti propri della zonizzazione aeroportuale (DM 31/10/1997).

Si riportano nel seguito le indicazioni in merito alle superfici interessate dal rumore aeroportuale nel triennio 2016-2018. Dal 2017, la simulazione del rumore ricomprende anche il ground noise. Dal febbraio 2017 sono attive su Tessera 3 centraline di rilevazione fonometrica. Con tali postazioni si sta delineando in maniera più specifica il clima acustico di zona e quindi si sta delineando sempre meglio il contributo acustico dell'aeroporto. Identico discorso vale per le due postazioni aggiuntive in zona Cà Noghera utili per caratterizzare il clima acustico caratterizzato sia dall'aeroporto sia dalla SS14 Triestina. Come si evince dall'analisi della tabella, le maggiori superfici relative il 2017 e il 2018, tengono conto sia dell'operatività congiunta del Canova sul sedime di Venezia (per il solo 2017), sia del ground noise (per il 2017 e per il 2018). In relazione ai rilievi fonometrici, tutti in linea con i limiti derivanti dal DM 31/10/1997, si ritiene che le azioni correttive messe in atto dall'azienda per il contenimento del rumore (es. la procedura antirumore con il cambio delle rotte di decollo e di atterraggio, la definizione di rotte più precise) oltre agli sviluppi tecnologici che riguardano le flotte aeree, contribuiscono a contenere le superfici impattate nonostante l'incremento del volato e della ripartizione dello stesso tra periodo diurno e notturno.

Venezia	Superficie Km ²			Popolazione esposta
Lva	2016	2017	2018	2016
60-65	4,94	5.79	5.57	43
65-75	2,69	3.39	3.28	3
>75	0,49	1.46	1.41	0

La maggior superficie relativa il territorio ricompreso all'interno dell'isolivello dei 75 Lva, ricade interamente all'interno del sedime ovvero all'interno delle aree destinate a piste e piazzali. Per quanto concerne la superficie ricompresa tra le isolivello 65 e 75 dB(A) di Lva, si specifica che buona parte di questa ricade all'interno delle aree del sedime. La riduzione della superficie afferente alle tre zone rispetto ai valori del precedente anno solare si può giustificare con un diverso fleet mix caratteristico dell'operatività notturna nei 21 giorni individuati dal DM 31/10/1997.

Si ritiene ancora valido il dato relativo la popolazione esposta al 2016, per il semplice fatto che le superfici interessano quasi esclusivamente aree di sedime ed anche perché rispetto allo scorso anno si assiste ad una sensibile riduzione delle stesse; inoltre non si è verificato alcuno sviluppo residenziale all'interno delle zone di rispetto derivanti dal DM 31/10/1997.

Con riferimento a Treviso si segnala che il sedime dell'Aeroporto ricade quasi interamente nel Comune di Treviso e per una piccola porzione nel Comune di Quinto di Treviso. L'infrastruttura aeroportuale è ricompresa in un'area delimitata a nord dalla strada statale Noalese, arteria di collegamento a grande intensità di traffico veicolare, a sud dal fiume Sile e relativo Parco, a est dalla tangenziale di Treviso e a ovest dall'abitato di Quinto di Treviso.

L'Aeroporto Antonio Canova di Treviso, a partire dall'inizio dell'anno 2010, si è dotato di un sistema di monitoraggio acustico del rumore di origine aeroportuale, pienamente conforme a quelle che sono le specifiche tecniche e strutturali emanate con le norme di legge sopra citate. A dicembre del 2012 il sistema di monitoraggio fonometrico è stato verificato anche rispetto alle linee guida emanate da ISPRA risultando pienamente conforme.

Il Sistema ha la finalità di monitorare, nelle aree limitrofe l'Aeroporto, l'impatto acustico generato dal normale svolgimento delle attività aeroportuali. L'architettura del sistema è la seguente:

- ➔ Cinque centraline di rilevazione fonometrica (Campo sportivo Canizzano – via Canizzano, Scuola materna via Contea – Quinto di Treviso, Ex caserma Alpini – Quinto di Treviso, Via santa Bertilla Boscardin – Treviso – Viale Giotto in Quinto di Treviso attiva dal novembre del 2017 (prima acquisizione ed elaborazione dei dati), 1 fissa e 4 mobili, dislocate in punti strategici del territorio per la rilevazione dei vari eventi acustici;
- ➔ Un Sistema Centrale di acquisizione e archiviazione dei dati trasmessi, via GPRS o UMTS, dalle centraline, dei tracciati radar trasmessi da ENAV- e del timetable, fornito Direzione aeroportuale;
- ➔ Un Software "SARA – Versione 5" - Sistema di Acquisizione del Rumore Aeroportuale" - necessario per l'analisi e l'elaborazione dei dati, per la correlazione dei dati fonometrici con i tracciati radar, per il calcolo dei descrittori acustici (in particolare del "Lva", l'indice di valutazione del rumore aeroportuale), per la presentazione dei risultati.

Nel 2018 ARPAV ha segnalata anche alla società di gestione il superamento del valore limite di 60 Lva in dB(A) presso un ricettore esterno all'intorno aeroportuale (DM 31/10/1997). Il gestore si è attivato per la predisposizione di un piano di contenimento e abbattimento del rumore come previsto dal DM 29/11/2000 nei casi di superamento dei limiti derivanti dalla zonizzazione acustica aeroportuale. Si

continua a segnalare la postazione “Alpini” per via di un’errata georeferenziazione della zonizzazione acustica aeroportuale. Vale la pena ricordare che la zonizzazione acustica di Treviso è stata approvata nel 2003 con un mix di flotta, numero di movimenti e relativa ripartizione tra periodo diurno e notturno, rappresentativi solo di quel tempo e assolutamente non più rappresentativi delle condizioni operative attuali. Nell’aprile del 2015 è stato presentato un piano di ottimizzazione e razionalizzazione delle infrastrutture dello scalo che arriva al 2030, le cui analisi ambientali sono state oggetto di diverse “integrazioni” richieste ma anche volontarie e che attualmente è ancora in procedura di VIA presso i ministeri competenti. Il SIA relativo al Piano evidenzia delle criticità per la cui gestione sono state previste misure mitigative e compensative. Nella summer 2018 lo scalo è stato coordinato da Assoclearance con una limitazione dell’orario di operatività dello stesso che prevede l’assenza di decolli programmati oltre le ore 22:00. L’assenza di operatività notturna, se non limitatamente agli arrivi e partenze in ritardo, ha ricadute positive sui descrittori acustici, contribuendo quindi a ridurre l’impronta del rumore al suolo. Quanto affermato lo si evince anche dalla tabella sottostante che evidenzia per il 2018 una sensibile riduzione della superficie ricompresa nell’intorno aeroportuale. Si conferma il dato sulla popolazione esposta, dato relativo al 2017, anche in riferimento alla sensibile riduzione delle superfici interessate dall’impatto acustico

Treviso	Superficie Km ²			Popolazione esposta
Lva	2016	2017	2018	2017*
60-65	1.41	1.71	1.66	1.400
65-75	0.74	0.9	0.87	4
>75	0.162	0.19	0.26	0

(*) Ultimo dato disponibile

Al fine di contenere gli impatti sul territorio, il gestore ha recentemente introdotte altre misure di mitigazione, alcune in vigore dal 14/01/2019 e altre proposte e in attesa di approvazione. Nello specifico trattasi delle seguenti:

1. Chiusura della Torre di Controllo alle ore 23:00 senza alcuna possibilità di proroga. La chiusura di fatto impedisce la movimentazione aerea in periodo notturno eliminando quindi il relativo contributo energetico che concorre al calcolo del descrittore acustico Lva secondo il DM 31/10/1997;
2. Anticipo dell’orario di coordinamento alle ore 21:55 al fine di evitare la schedulazione di alcuni decolli proprio alle ore 22:00;
3. Spostamento di alcuni voli “sistematicamente” in ritardo sul Canova, presso il Marco Polo di Venezia;
4. Limitare la capacità oraria di pista a 6 movimenti ora e conseguente anticipo alle ore 20:00 dell’ultima fascia oraria schedulata a massima capienza (6 mov/ora);
5. Introduzione numero massimo di movimenti giornaliero, diverso fra winter e summer, e di un numero massimo di movimenti annuali, il tutto al fine di riallineare l’attuale operatività alla curva di crescita proposta nel Master Plan.

Le misure ai punti 2, 3 e 4 sono attualmente rappresentano una proposta del Gestore agli Enti che hanno competenza rispetto ai temi trattati. La misura di cui al punto 1 è vigente dal 14/01/2019.

La Commissione Aeroportuale

Il tema ambientale relativo al rumore aeroportuale segue i dettami normativi previsti dall'articolo 5 del DM 31/10/1997 demandando all'ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile) il compito di istituire, per ogni Aeroporto aperto al traffico civile, una commissione presieduta dal competente direttore della circoscrizione aeroportuale, composta da un rappresentante per ognuno dei seguenti soggetti:

- Regione;
- Provincia e Comuni interessati;
- Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente;
- ENAV (Ente Nazionale Assistenza al Volo);
- Vettori aerei;
- Società di gestione aeroportuale.

La commissione relativa all'Aeroporto Marco Polo, regolarmente istituita nel 1998, ha approvato la zonizzazione acustica aeroportuale, definendo in tal modo l'intorno aeroportuale e le relative zone di rispetto, importante riferimento tecnico-amministrativo, che pochi scali italiani posseggono. Con riferimento a Treviso, invece, la zonizzazione acustica aeroportuale è stata approvata nel 2003.

La normativa in vigore assegna al gestore aeroportuale la responsabilità del controllo ambientale e della rilevazione sistematica del rumore aeroportuale con l'elaborazione degli indici che consentono di verificare il rispetto dei limiti acustici definiti dalla zonizzazione aeroportuale. Tutte le attività effettuate e la notevole quantità di dati ed informazioni prodotte, vengono pubblicate sui portali web degli aeroporti, dedicati alla tematica del rumore, cui si accede attraverso il sito ufficiale di SAVE, ambiente.veniceairport.it

Con l'approvazione ambientale del Masterplan al 2021 per Save, oltre all'attività di controllo e gestione del rumore aeroportuale di cui sopra, si è aggiunta una consistente attività di monitoraggio ambientale del territorio degli impatti acustici dell'attività aeroportuale legata al piano di sviluppo ed alla realizzazione delle nuove opere. Una massiccia campagna di controllo ambientale è stata effettuata nel corso del 2015 e replicata nel 2016, confermando l'assenza di criticità acustiche significative nei territori abitati prossimi all'aeroporto.

Coerentemente con quanto previsto dal Masterplan nel 2018 sono state avviate le attività preliminari degli interventi di mitigazione acustica sui recettori più esposti agli effetti acustici dell'attività aeroportuale.

Sono state completate le analisi in termini di abbattimento su due vani su cui è stato effettuato l'intervento di mitigazione acustica previsto con gli esiti attesi. Nel corso del 2019 si procederà con la progettazione e realizzazione dell'intervento sui fabbricati su cui Arpav ha riscontrato superamenti e previsti nel piano di sviluppo.

Parallelamente, unitamente alla progettazione degli interventi di cui sopra, è già stato creato un gruppo di lavoro congiunto tra Comune, ARPAV, Save ed ENAC per monitorare costantemente il clima acustico degli abitati e valutare periodicamente l'efficacia degli interventi di mitigazione realizzati e l'opportunità/necessità di prevederne di ulteriori.

Safety Management System Aeroportuale

Il Safety Management System

Il **Safety Management System** garantisce una gestione formale e strutturata della *safety* aeroportuale. Questa sezione del manuale descrive le politiche e le procedure per la gestione della *safety* adottate da Save nell'ambito delle operazioni aeroportuali.

L'SMS è incardinato nel gestore dell'aeroporto, ma è relativo a tutte le attività afferenti la *safety* aeroportuale e pertanto tutti i soggetti che intervengono in tali attività sono tenuti a conformarsi ai requisiti di sicurezza dell'aeroporto e ad applicare le attinenti procedure.

Si riferisce, quindi, al "sistema aeroporto" nel suo complesso, non essendo possibile escludere in linea di principio alcun sottosistema aeroportuale, a causa dei mutui condizionamenti tra gli stessi.

I principali elementi costitutivi di un SMS possono identificarsi nei punti qui di seguito indicati:

- ➔ Determinazione delle politiche di sicurezza del gestore;
- ➔ Pianificazione ed organizzazione del sistema;
- ➔ Attivazione del Reporting System;
- ➔ Programmazione periodica e sistematica di surveys;
- ➔ Processo di valutazione dei rischi;
- ➔ Riesame e miglioramento del sistema in ottica di safety assurance

Per quanto statuito dal Reg. UE 139/2014 (ADR.OR.D.005), oltre alla definizione degli aspetti organizzativi in materia di *safety*, il Safety Management System deve definire delle procedure e degli strumenti sistematici (soggetti a revisione e miglioramento continuo) finalizzati all'individuazione dei fattori di rischio, alla valutazione dei rischi operativi ed alla gestione del rischio, inclusa la definizione ed il monitoraggio delle azioni di mitigazioni conseguenti.

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

Il Regolamento n. 139/2014 pone in maniera specifica l'accento sugli aspetti di promozione e di comunicazione della *safety* a tutti gli operatori aeroportuale, costituendo la base culturale la premessa necessaria al perseguimento degli obiettivi di *safety* prospettati dal Gestore.

Nel dettaglio, la **Safety Policy** di Save si traduce nel mantenimento e nel miglioramento della *safety* aeroportuale, identificandola quale condizione prioritaria per lo sviluppo di ogni attività *airside*.

Save si impegna a realizzare, sviluppare e migliorare appropriate strategie, sistemi di gestione, e processi al fine di assicurare che tutte le attività aeroportuali raggiungano i più alti livelli di sicurezza operativa e soddisfino pienamente i requisiti richiesti in ambito nazionale, europeo e internazionale.

La Società di Gestione conferma il proprio impegno a:

- ➔ Sostenere la gestione della *safety*, mettendo a disposizione tutte le risorse più appropriate per sviluppare una cultura organizzativa che, valorizzi i comportamenti sicuri, incoraggi la comunicazione e l'effettivo reporting degli eventi di *safety*, e gestisca attivamente la *safety* con la stessa attenzione riservata agli altri sistemi di gestione di interesse dell'organizzazione;
- ➔ Garantire che la gestione della *safety* sia una responsabilità primaria di tutta la dirigenza e ogni altro dipendente;

- ➔ Definire chiaramente per tutto il personale, ad ogni livello, compiti e responsabilità per il raggiungimento delle prestazioni di *safety* dell'organizzazione, e del sistema di gestione della *safety*;
- ➔ Stabilire e mettere in pratica processi di identificazione degli *hazard*, e di gestione dei rischi, compreso un sistema di audit e un *safety reporting system*, che consentano di eliminare, o rendere sostenibili, i rischi di impresa derivanti dall'attività di gestore aeroportuale, al fine di ottenere il miglioramento continuo delle prestazioni di *safety*;
- ➔ Assicurare che, nessuna azione sia intrapresa contro qualsiasi dipendente riporti un evento con implicazioni di *safety*, tramite sistema di reporting degli *hazard*, a meno che tale notifica non evidenzi, al di là di ogni ragionevole dubbio, pesanti negligenze, o deliberata volontà di infrangere norme e procedure;
- ➔ Garantire che i fornitori esterni di prodotti e servizi soddisfino gli standard di *safety* ed i livelli di rispondenza adottati internamente dal Gestore aeroportuale;
- ➔ Soddisfare e, ogniqualevolta possibile superare, i requisiti e gli standard normativi di *safety*;
- ➔ Assicurare che, le risorse dedicate alla realizzazione delle politiche e strategie di *safety* siano in numero sufficiente, e posseggano conoscenze e competenze adeguate;
- ➔ Assicurare che, tutto il personale riceva adeguata e appropriata formazione ed informazione sulla *safety* aeroportuale, sia competente sui temi della *safety*, e svolga solo compiti commisurati alle proprie capacità professionali;
- ➔ Stabilire e misurare le proprie prestazioni di *safety*, in rapporto ad obiettivi e indicatori di *safety* prefissati;
- ➔ Migliorare costantemente la *safety* aeroportuale, attraverso la continua sorveglianza e misurazione delle prestazioni, la regolare revisione e ottimizzazione degli obiettivi e dei target di sicurezza operativa, e il diligente impegno per il loro raggiungimento;
- ➔ Rendere disponibili per lo svolgimento delle proprie attività sistemi e servizi che soddisfino i livelli di *safety* più avanzati.

Tutta l'azienda è responsabile del rispetto delle prescrizioni operative di *safety*. Il sistema di gestione della sicurezza viene effettivamente applicato ad ogni attività operativa con l'obiettivo di garantire i massimi livelli di *safety* aeroportuale.

Dal 2003 a Venezia è attivo un **Safety Committee Aeroportuale**, presieduto dal Safety Manager, i cui membri, dotati di autonomia decisionale e responsabilità verso l'esterno, sono individuati nell'ambito dei vertici aziendali delle organizzazioni, sia pubbliche che private, presenti in Aeroporto. **Le finalità** del Safety Committee sono:

- ➔ Assicurare la partecipazione di tutti i soggetti operanti in aeroporto, coinvolgendoli nella realizzazione degli obiettivi del SMS;
- ➔ Analizzare e proporre soluzioni alle problematiche riscontrate;
- ➔ Coinvolgere gli operatori aeroportuali sui risultati del SMS (trend analysis, risk assessment, azioni correttive, ecc.);
- ➔ Analizzare congiuntamente le eventuali problematiche riscontrate nelle operazioni aeroportuali

Uno degli elementi cardine del Safety Management System è il **Reporting System**. Ogni evento anomalo contiene in sé elementi che, se opportunamente individuati, possono costituire la base per porre in atto le azioni correttive opportune affinché l'evento non si ripeta.

Il Reporting System istituito da SAVE ha lo scopo di assicurare la segnalazione, raccolta, registrazione, investigazione, tutela e diffusione delle informazioni relative ad incidenti, inconvenienti e qualsiasi altro evento che possa inficiare la sicurezza del volo secondo le modalità previste dalle normative vigenti. Il reporting può essere obbligatorio o volontario:

- ➔ Il reporting obbligatorio con il fine di adempiere all'obbligo di segnalazione di taluni eventi ad ANSV e ad Enac, secondo quanto previsto rispettivamente dai Regolamenti UE 996/2010 e 376/2014;
- ➔ Il reporting volontario con l'obiettivo di monitorare gli standard di sicurezza, identificare gli hazard e predisporre sistemi di mitigazione / eliminazione del rischio, avendo come unico obiettivo la prevenzione di incidenti / inconvenienti.

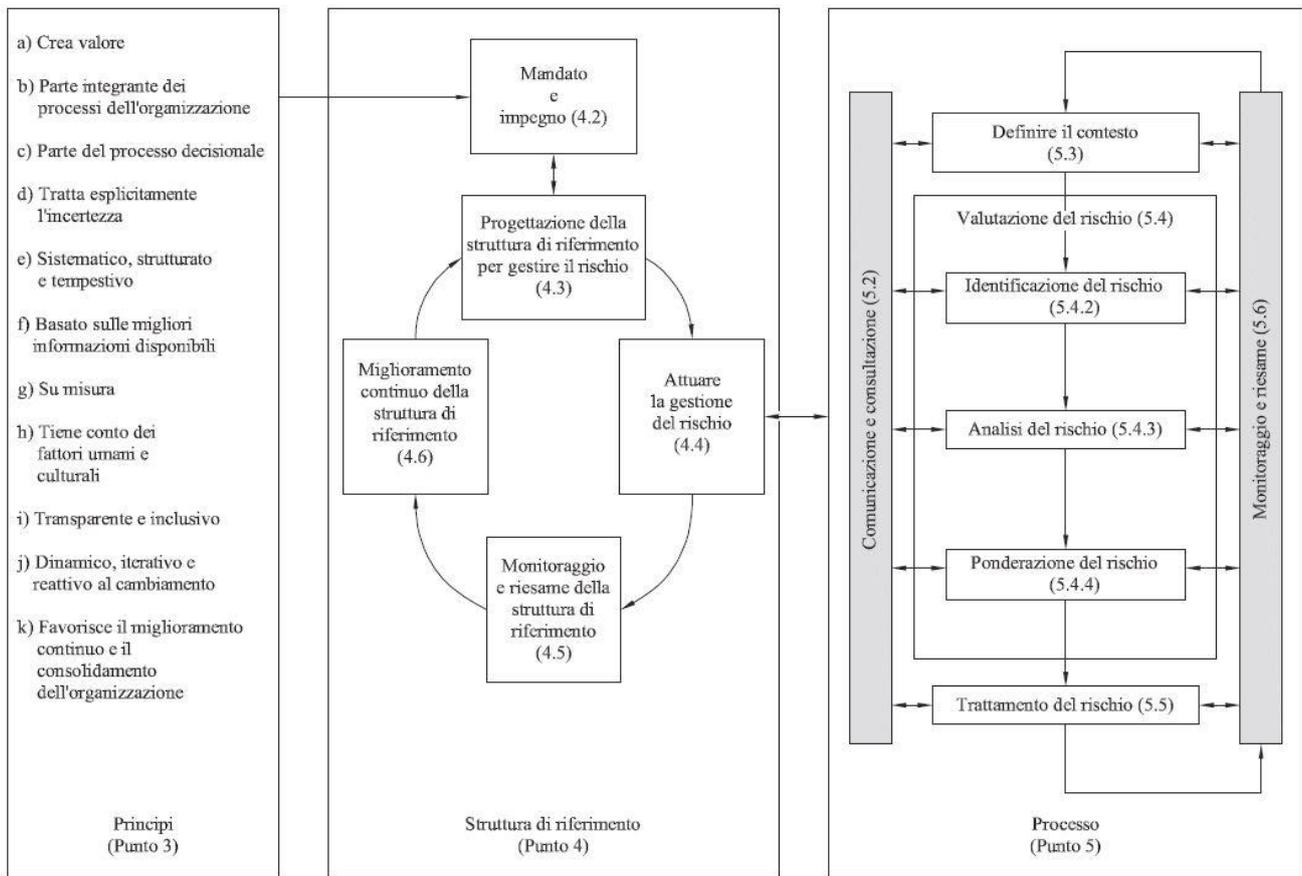
Il SMS produce, inoltre, le seguenti tipologie di documenti finalizzate a divulgare le informazioni di safety agli operatori aeroportuali:

- ➔ **Airside Directive:** documento elaborato ed emesso dal Safety Manager che riporta istruzioni operative di *safety* relative all'aeroporto. L'*Airside Directive* ha carattere mandatorio e permanente. Può essere abrogata in maniera formale con l'emissione di una nuova *Directive* o con l'inserimento della stessa nel Manuale di Aeroporto.
- ➔ **Safety Bulletin:** documento elaborato ed emesso dal Safety Manager contenente informazioni operative mandatorie, di carattere generalmente temporaneo (es. modifica viabilità causa cantiere, chiusura temporanea di infrastrutture, ecc.)
- ➔ **Safety Recommendation:** documento elaborato dal Safety Manager a carattere informativo e formativo, rivolto principalmente al personale operativo, che contiene messaggi di sensibilizzazione, articoli di *safety*, messaggi di *warning* destinati a tutto il personale operativo. Le *Recommendations* sono solitamente diffuse sulla base delle indicazioni scaturite dall'elaborazione dei report, dalle statistiche dedicate e dall'investigazione di incidenti / eventi, emersi nell'ambito dell'attività di SMS.

Infine, con l'obiettivo di assicurare che la **Gestione del Rischio** sia efficace e continui a supportare la prestazione dell'organizzazione, Safety Management System deve:

- ➔ Misurare la prestazione della gestione del rischio a fronte d'indicatori, che siano periodicamente riesaminati in termini di adeguatezza;
- ➔ Misurare periodicamente i progressi a fronte del piano di gestione del rischio e gli eventuali scostamenti da esso;
- ➔ Accertare periodicamente se la struttura di riferimento, la politica e il piano di gestione del rischio siano ancora adeguati, dato il contesto esterno ed interno dell'organizzazione;
- ➔ Riferire circa il rischio, i progressi relativi al piano di gestione del rischio e il livello di adesione alla politica per la gestione del rischio; e
- ➔ Riesaminare l'efficacia della struttura di riferimento per la gestione del rischio.

Il processo di gestione del rischio è illustrato nell'immagine seguente.



Gli indicatori del Safety Management System

Wildlife strike e biodiversità

Il Gruppo SAVE si impegna nella tutela della biodiversità e della riduzione del rischio *wildlife strike*, aspetto rilevante, essendo fra i principali temi di rilievo di un Aeroporto. Il Gruppo SAVE, per mitigare tale impatto intraprende un ampio monitoraggio al fine di salvaguardare i territori e conservare gli habitat nei quali è presente; inoltre, esamina le proprie attività per mezzo di indici e conducendo attività di prevenzione e mitigazione.

La collaborazione tra Save e il Dipartimento di scienze Ambientali dell'Università di Ca' Foscari, protrattasi dall'anno 2005 fino a tutto il 2014, ha permesso di elaborare un indice di rischio descrittivo per l'impatto tra aeromobili e volatili, denominato nella sua versione definitiva **Birdstrike Risk Index 2 (BRI2)**, pubblicato nel 2010 nelle più importanti riviste scientifiche mondiali. L'algoritmo di calcolo dell'indice si basa sulla combinazione di quattro parametri di riferimento specifici per ogni aeroporto, ovvero:

- Abbondanza media giornaliera per mese delle specie presenti nella zona della pista, e nelle aree adiacenti, considerando la dimensione mediana degli stormi;
- Numero di impatti e specie coinvolte;
- Effetti sul volo in conseguenza degli impatti;
- Movimenti di traffico aereo mensile, e totale annuo.

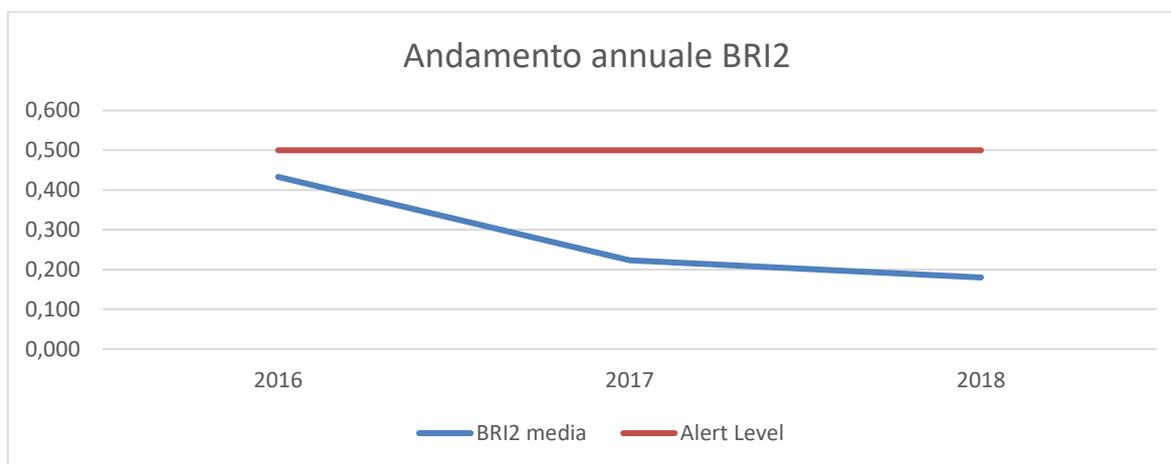
Dall'anno 2012 l'indice *BRI2* ideato a Venezia è stato adottato da ENAC, con apposita circolare, come standard nazionale su tutti gli aeroporti italiani per il calcolo del rischio *birdstrike*.

Annualmente Save S.p.A. esegue uno studio naturalistico sostitutivo della ricerca quinquennale. La Procedura Operativa "Prevenzione e controllo dei rischi di impatto con fauna selvatica" in uso e pubblicata sul manuale di Aeroporto prevede le istruzioni operative per gli addetti BCU con monitoraggi continuativi nel periodo effemeridi per 365 giorni all'anno e con ispezioni pre-volo durante le ore notturne.

Tra le misure di mitigazione adottate, Save S.p.A. mantiene le aree erbose come previsto dalle raccomandazioni ENAC in materia di "Long Grass Policy", si occupa della pulizia dei canali drenanti in *airside*, al fine evitare ristagni d'acqua e le *Runway Strips* sono state inerbite con miscele considerate meno attrattive per i volatili.

Tra i sistemi di dissuasione diretta, oltre i diversi falconidi addestrati in dotazione alla BCU, sono presenti elementi quali *distress call* veicolare, sirene bitonali veicolari inserite nel sistema *distress call*, programma software "*Bird Strike Management System*", cannoni a gas telecomandati e auto allestite con fari alta luminosità.

Di seguito si riporta l'andamento dell'indicatore "*Birdstrike Risk Index*" presso l'Aeroporto di Venezia (2016-2018)



Il grafico mostra un calo del 49,7% tra il 2016 e il 2017, e un ulteriore calo per il 2018 rispetto all'anno precedente pari al 19,3%.

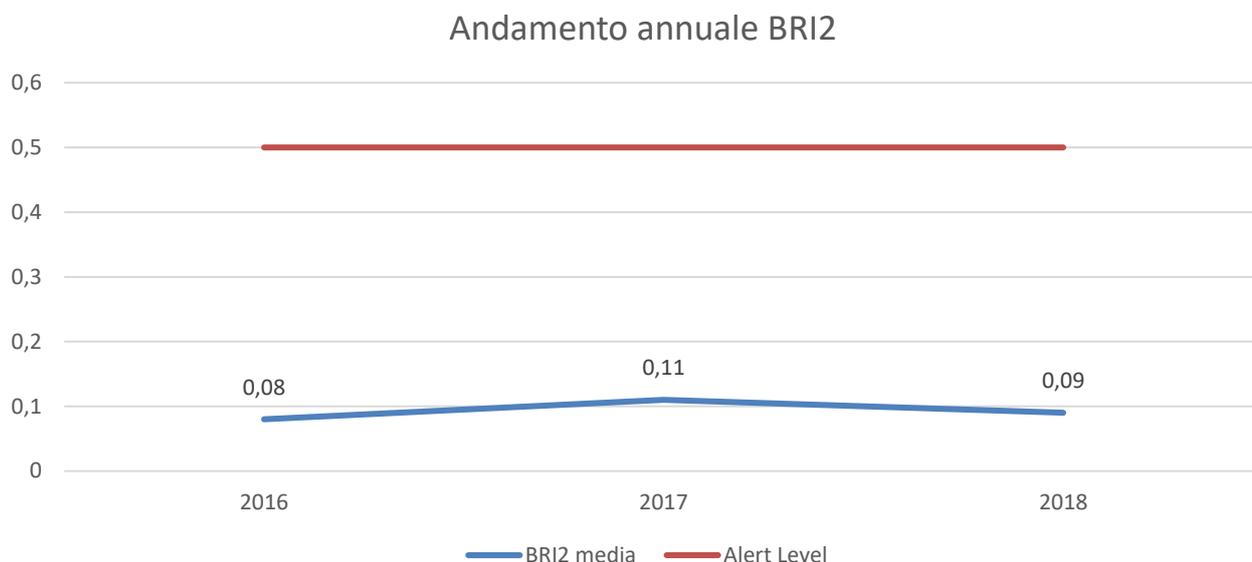
Di seguito si fornisce invece un'indicazione anche dell'incidenza del *wildlife strike* all'interno dell'Aeroporto di Venezia, in relazione al numero di movimenti di aeromobili annui.

Wildlife strike	UdM	2016	2017	2018
Venezia	Numero impatti per 10.000 movimenti di aeromobili	7,66	6,18	4,60

La tabella sopra esposta, evidenzia come il dato relativo al *wildlife strike* dell'Aeroporto di Venezia, ha registrato un calo del 19,83% tra il 2016 e il 2017 e un aumento del 6,80% tra quest'ultimo e il 2018.

Come per l'anno 2017, anche nel 2018 l'Aeroporto di Treviso ha proseguito la collaborazione con la società *Bird Control Italy* per il monitoraggio ambientale, l'analisi e l'elaborazione dell'indice di *wildlife strike*, e per la formazione del personale BCU "*Bird control Unit*".

Di seguito si riporta l'andamento dell'indicatore "*Birdstrike Risk Index*" presso l'Aeroporto di Treviso (2016 –2018).



Come si deduce dal grafico riportato sopra, l'andamento dei valori medi annuali dell'indice di rischio *BRI2* è stato pari a 0,09 per il 2018 e a 0,11 per il 2017, evidenziando un calo (-18.2%).

Si segnala che l'Aeroporto di Treviso ha concretizzato il suo impegno in materia di *wildlife strike*, in una proficua collaborazione con le imprese del territorio, mediante alcune iniziative volte al contenimento di tale rischio.

Wildlife strike	UdM	2016	2017	2018
Treviso	Numero impatti per 10.000 movimenti di aeromobili	14,86	17,87	10,48

Dalla tabella relativa al *wildlife strike* per l'Aeroporto di Treviso, si evince che il dato riportato per l'anno 2018 è caratterizzato da un calo del 41.35% rispetto al 2017.

Dal 2013 i veicoli della BCU di entrambi gli scali sono stati dotati di un sistema di *distress call*, al fine di rafforzare l'attività di allontanamento incruento dei volatili dalle aeree limitrofe all'Aeroporto.

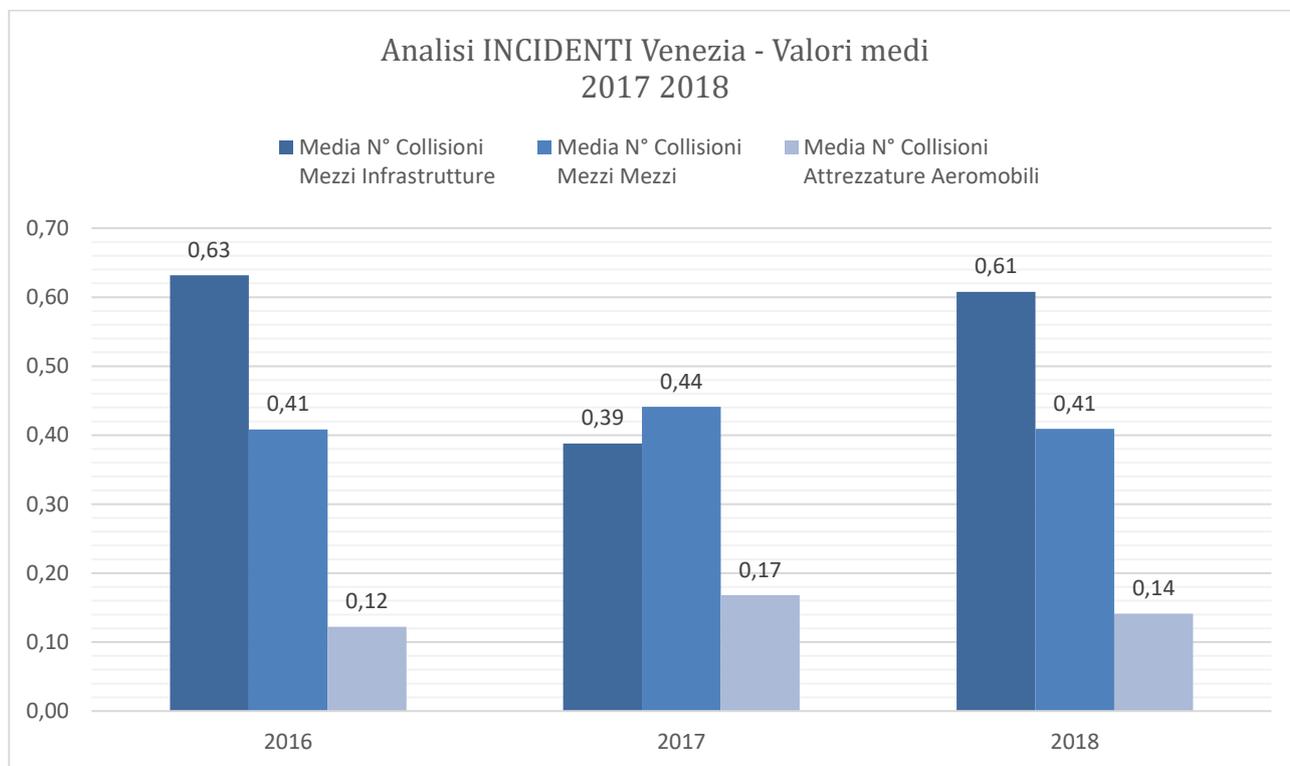
Incidenti

Per monitorare l'efficacia del Safety Management System, SAVE utilizza alcuni indici quantitativi e qualitativi, molto importanti per le attività operative aeroportuali.

Un significativo indice preso in esame quantifica gli incidenti in rapporto ai movimenti aeromobili/anno, catalogati per tipologia di danneggiamento: aeromobili, infrastrutture, attrezzature. L'indicatore preso in

considerazione per l'analisi in oggetto rappresenta la media annua degli eventi, rapportati al numero di movimenti aa/mm e ponderati su base 1000.

Di seguito si riporta l'andamento dell'indice degli incidenti suddiviso per eventi coinvolgenti infrastrutture, mezzi ed aeromobili presso l'Aeroporto di Venezia.



La tabella evidenzia un incremento degli incidenti da parte di mezzi a danno di infrastrutture nel corso del triennio analizzato.

Nonostante il sensibile calo di eventi, i dati evidenziano comunque un certo grado di congestionamento dell'area di stazionamento aeromobili derivante dall'incremento del traffico aereo non corrisposto da un paritetico e parallelo sviluppo delle *clearances* (distanze) tra aeromobili e mezzi/operatori di rampa.

Al fine di prevenire e contenere il numero degli incidenti in ambito airside, e allo scopo di minimizzare gli eventi di safety correlati all'operatività delle società di handling, sono già state adottate alcune misure di mitigazione sia di natura procedurale che di natura formativa/informativa.

Le azioni correttive adottate, per tenere i valori sotto la soglia di attenzione sono:

- L'adozione di *Handling Safety Performance*, ovvero di un sistema di monitoraggio delle prestazioni di *safety* degli operatori aeroportuali che, tramite l'analisi di 7 indicatori, attribuisce un punteggio di sicurezza a ciascun *handler* di aviazione commerciale e generale. Le risultanze mensili di tale monitoraggio vengono condivise con tutti gli enti, i vettori, e gli operatori aeroportuali in genere;
- L'emissione di specifici bollettini (*Airside Safety Bulletin*) e/o raccomandazioni (*Airside Safety Recommendation*), e/o direttive (*Airside Safety Directive*) aventi ad oggetto inconvenienti/eventi e/o modifiche di layout oppure operative associate alla presenza di *Safety Impact*;

- La diffusione delle raccomandazioni e *best practices* derivanti da GSR o Safety Investigation, tramite “Airside Safety Review” e “SIR Highlights”
- Procedura per la gestione di mezzi/attrezzature non idonei, che permette a Save un controllo più costante ed incisivo dei mezzi di rampa appartenenti alle varie organizzazioni;
- Modifica/aggiornamento del layout del piazzale aeromobili per evitare il ripetersi di alcune criticità;
- Modifica/aggiornamento della viabilità veicolare per garantire l'ottimizzazione delle manovre di svolta (adeguamento geometria e curvature) e per risolvere alcune criticità in termini di gestione della circolazione (stop, precedenza), già alla base di alcuni inconvenienti/eventi registrati nel corso dell'ultimo biennio.

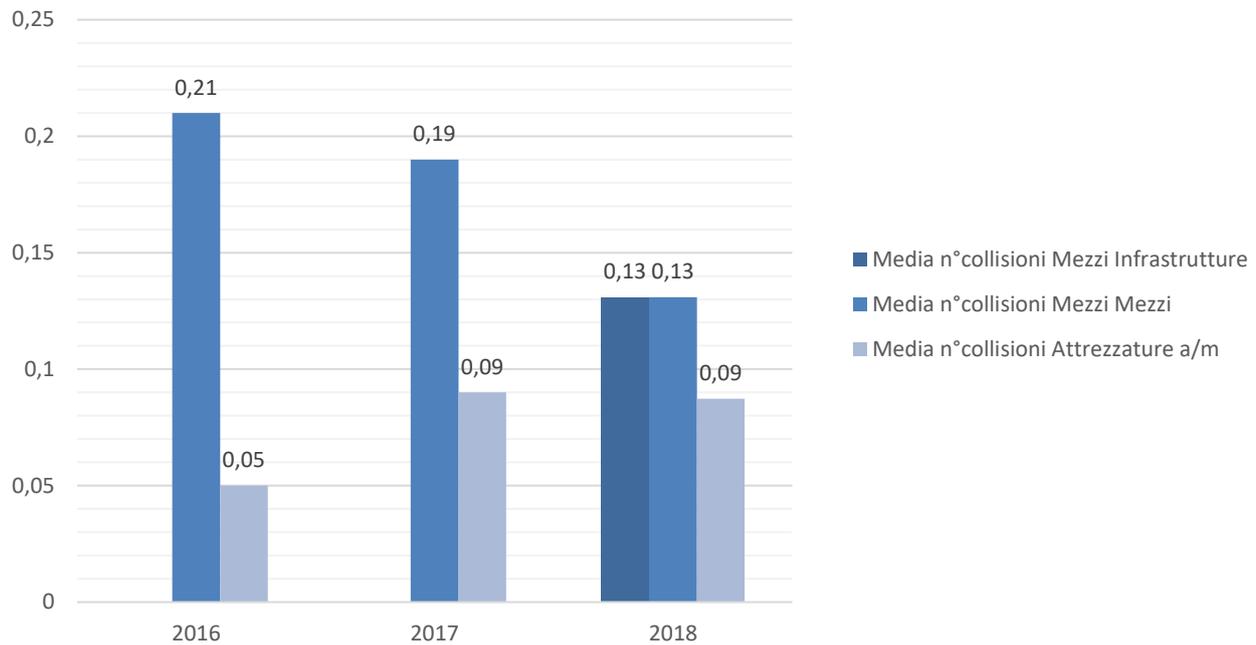
Oltre alle misure di mitigazione sopra citate già in corso, sono in fase avanzata di studio altri provvedimenti di Safety a vari livelli e con differente finalità/efficacia, orientati più in generale all'evoluzione del concetto di "Safety Culture" da parte di tutta la comunità aeroportuale tra cui anche le società di handling.

I "*Safety Issues*" su cui il Gestore sta fattivamente lavorando tramite il proprio ufficio SMS sono i seguenti:

- Revisione del regime sanzionatorio e regolamentare della circolazione in *airside*, secondo il principio del "*blame/no blame*", orientato verso una responsabilizzazione deontologica degli operatori e verso un approccio integrato di formazione/training, di monitoraggio "in campo" e di *proficiency check*;
- Attuazione di un programma di "*Safety Promotion*" volto alla divulgazione/diffusione dei principali items di *Safety* derivanti da cantieri, variazioni/modifiche e/o da risultanze di "campo" (analisi sistematica GSR, Surveys, *Safety Performances*);
- Attuazione di un vasto programma di formazione continua (*basic e recurrent*) finalizzato alla sensibilizzazione verso la cultura della sicurezza e verso l'importanza del reporting;
- Organizzazione di apposite sessioni/gruppi di lavoro con i rappresentanti degli operatori aeroportuali allo scopo di raccogliere eventuali segnalazioni/esigenze e di promuovere azioni correttive orientate al miglioramento dell'ambiente lavorativo, anche ai fini dell'informazione circa i grandi cambiamenti che lo scalo veneziano si appresta ad attuare;
- Individuazione/promozione di interventi infrastrutturali atti al miglioramento della logistica di sistema e finalizzati all'incremento delle *Safety Performances* di tutta la comunità aeroportuale, tra cui le società di *handling*.

Di seguito si riporta l'andamento dell'indice degli incidenti suddiviso per aeromobili, infrastrutture e mezzi presso l'Aeroporto di Treviso.

Analisi INCIDENTI TSF - Valori medi 2016-2017



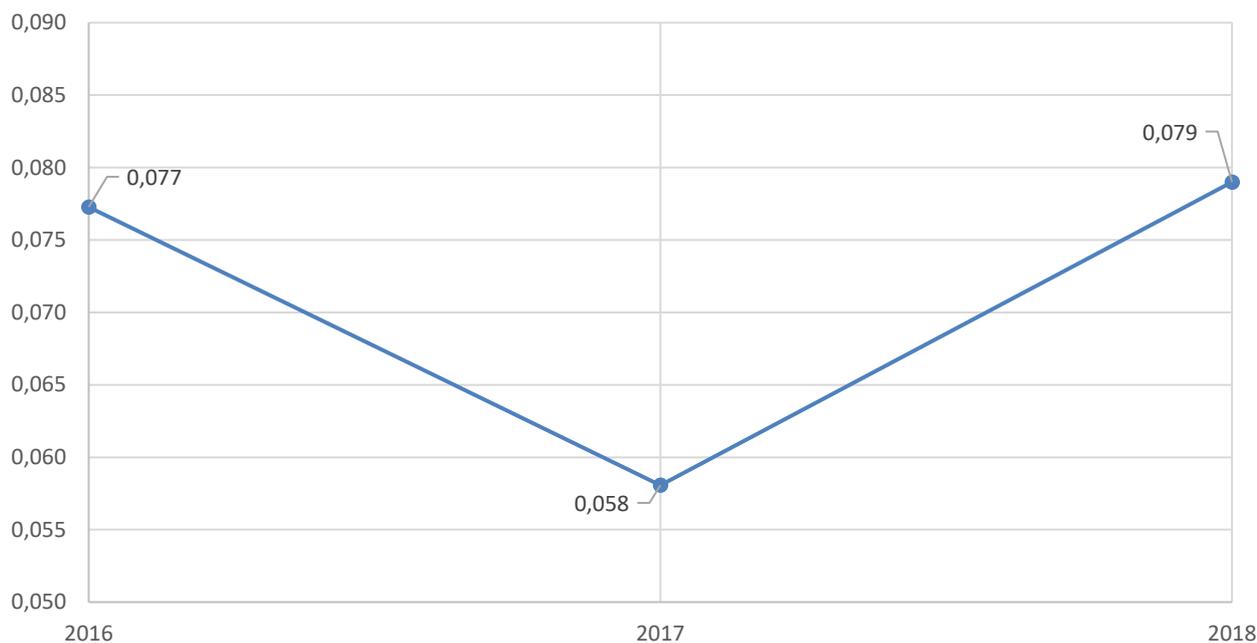
Il grafico evidenzia un incremento complessivo del numero di incidenti nel 2018 rispetto all'anno precedente (+25%).

Per gli anni 2016 e 2017 si è considerata un'unica categoria per il n° medio di collisioni mezzo/mezzo e mezzo/attrezzatura mentre per l'anno 2018 le due categorie sono state distinte. In media il numero di collisioni che riguardano gli a/m non sono variate tra il 2017 e il 2018 mentre si registra un peggioramento per quanto riguarda la somma delle collisioni mezzi/infrastrutture e mezzi/mezzi (+36.8%).

Runway Incursions

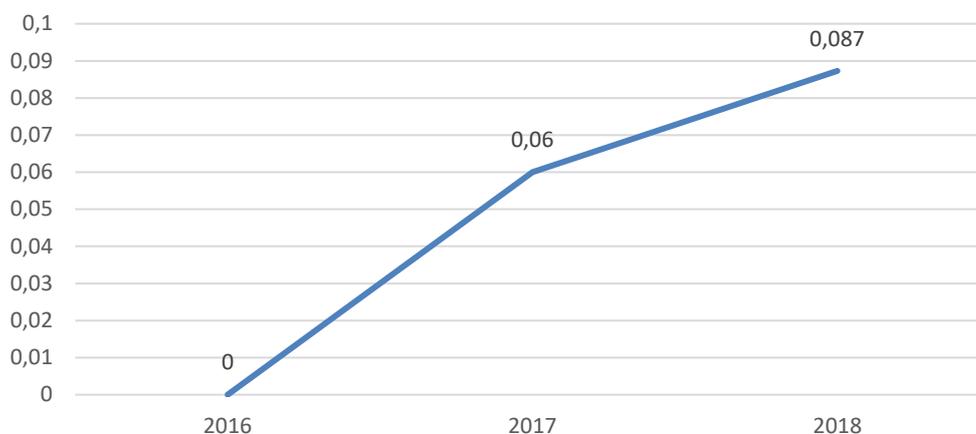
Per *Runway Incursion* si intendono tutti gli eventi che coinvolgono l'indebita presenza di un aeromobile, veicolo o persona, nell'area protetta della superficie destinata all'atterraggio e al decollo dell'aeromobile. Analogamente a quanto stabilito precedentemente, l'indicatore preso in considerazione per l'analisi in oggetto rappresenta la media annua degli eventi, rapportati al numero di movimenti aa/mm e ponderati su base 1000.

RUNWAY INCURSION Venezia - Valori medi
2016 - 2018



Come si evince dal grafico sopra riportato, l'indice è diminuito del 24,7% tra 2016 e 2017, mentre risulta in aumento del 36,21% tra il 2017 e il 2018. In valore assoluto nel 2018 si è registrato un evento in più rispetto all'anno precedente. È recentemente avvenuto un incontro tra SAVE ed ENAV sul tema per analizzare i singoli inconvenienti in modo da individuare eventuali azioni correttive utili a diminuire la frequenza di tali eventi.

RUNWAY INCURSION Treviso - Valori medi 2016-2018



In valore assoluto gli episodi di *Runway Incursion* registrati presso l'aeroporto di Treviso durante il 2018 sono stati 2. Come si evince dal grafico sopra riportato, l'indice è aumentato del 45% tra il 2017 ed il 2018. Per sensibilizzare gli operatori aerei e tutti gli *stakeholder*, l'argomento è stato affrontato in maniera approfondita durante i *meeting Local Runway Safety Team*, in cui vengono analizzate le *root causes* degli eventi e si presentano i *Safety Investigation Report* redatti dal team SMS contenenti indicazioni e *corrective actions* per mitigare il rischio correlato all'evento. Tra le azioni correttive emerse dall'ultimo meeting è stata individuata la necessità di potenziare la segnaletica verticale degli *Intermediate Holding Position*, progetto che è in fase di realizzazione.

Runway Excursion

Per Runway Excursion si intendono tutti gli eventi nei quali si verifichi un'uscita di pista dell'aeromobile, qualunque sia la loro natura, intenzionale o meno. Esempio di *Runway Excursion* è un decollo abortito con arresto oltre fine pista, un atterraggio lungo con arresto oltre fine pista o un'uscita laterale di pista durante le operazioni di decollo o atterraggio.

Vista la rilevanza di un possibile evento è opportuno associarne un indicatore, seppur non si registrino eventi negli ultimi anni e pertanto non risulti necessario darne evidenza.

Formazione su *Safety* Aeroportuale

All'interno dell'ampio numero di corsi previsti dal *Training Management* di SAVE, nel 2018 continua la formazione sulla *Safety*, obbligatoria secondo il Manuale di Aeroporto, redatto in base a quanto richiesto dai regolamenti UE 2008/216 e 2014/139 e dalle relative norme tecniche di EASA.

Questo tipo di formazione viene erogato a coloro che sono in possesso di badge che abilita all'accesso senza scorta in *airside*. Parliamo sia degli operatori del gruppo SAVE, sia agli operatori delle altre organizzazioni.

I corsi sono caratterizzati da durate ed argomenti diversi a seconda dei destinatari. Le procedure relative alla *airside safety* e le numerose componenti del *safety management system* (per esempio: *reporting system*, gestione

e valutazione del rischio, responsabilità, *change management*, promozione, fattori umani, ecc.) vengono trattate con punti di vista ed approfondimenti *job related*:

CORSO	DESTINATARI	DURATA
Airside Safety e Safety Management System SAVE	Gruppo SAVE Venezia: SAVE, SAVE Engineering, SAVE Cargo, Triveneto Sicurezza, Marco Polo Park, NAITEC	5 ore
Airside Safety e Safety Management System II	Supervisor e Responsabili del Gruppo SAVE: SAVE, Aertre, SAVE Engineering, SAVE Cargo, Triveneto Sicurezza, Marco Polo Park, NAITEC	5 ore
Safety Management System III	Dirigenti, Post Holder, Accountable Manager, Figure reg. 139 del Gruppo SAVE	6-8 ore
Safety Management System	(Corso esterno) Operatori coinvolti nel Safety Management System	24-40 ore
Safety Management System e Risk Management	Dirigenti, Post Holder, Accountable Manager, Figure reg. 139 del Gruppo SAVE	4-8 ore
Airside Safety e SMS esterni	Operatori che accedono in area di movimento, non appartenenti alle aziende del gruppo SAVE	4 ore
Airside Safety e SMS cantieri	Operatori delle aziende operanti nei cantieri, con accesso autonomo in airside	2-3 ore
Airside Safety e SMS esterni preposti	Responsabili delle aziende operanti nei cantieri, con accesso autonomo in airside	2-3 ore
Airside Safety e SMS esterni preposti followup		
Airside Safety e Safety Management System AERTRE	Gruppo SAVE Treviso: Aertre, Triveneto Sicurezza	5-8 ore
Airside Safety e SMS esterni	Operatori che accedono in area di movimento, tranne gli appartenenti ad Aertre e Triveneto	4 ore

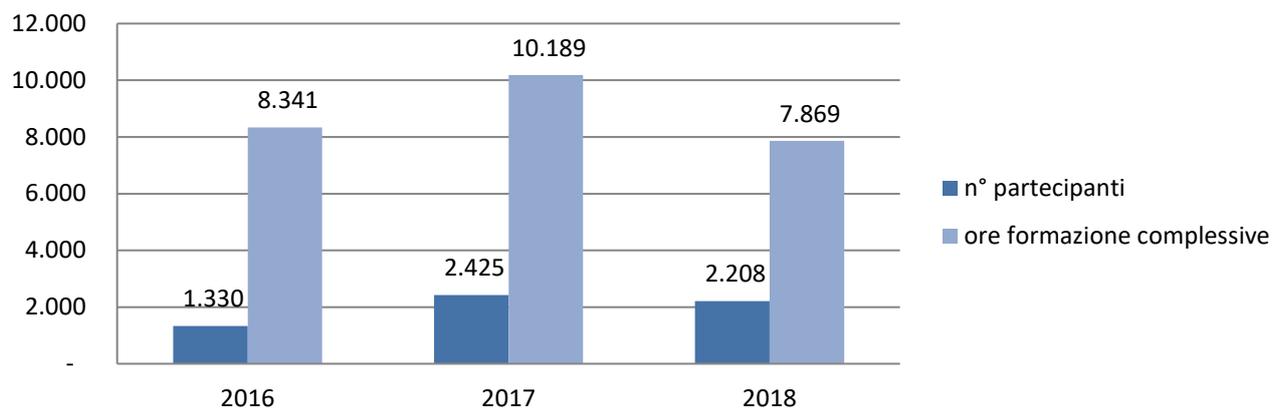
Il numero di ore di formazione e persone destinatarie dei corsi cala nel 2018 perché, dopo il grande afflusso del 2016 e del 2017 che mirava a risolvere prima possibile lo stato di carenza formativa in termini di *safety*, dal 2018 l'andamento procede gradualmente verso una distribuzione omogenea nel tempo.

Dall'altro lato il 2018 vede anche un importante incremento di formazione "cantieri", destinata agli operatori che lavorano con le diverse aziende coinvolte nei lavori di riqualificazione del terminal e delle infrastrutture di volo.

Il *Training Management System* è unico per gli aeroporti di Venezia, Treviso, Verona e Brescia, e prevede la condivisione di procedure di training e di alcuni formatori tra i quattro scali.

I grafici riportati di seguito indicano il numero di corsi e le ore di formazione erogate negli scali di Venezia e Treviso nel periodo in esame.

Formazione erogata a VCE in ambito Safety

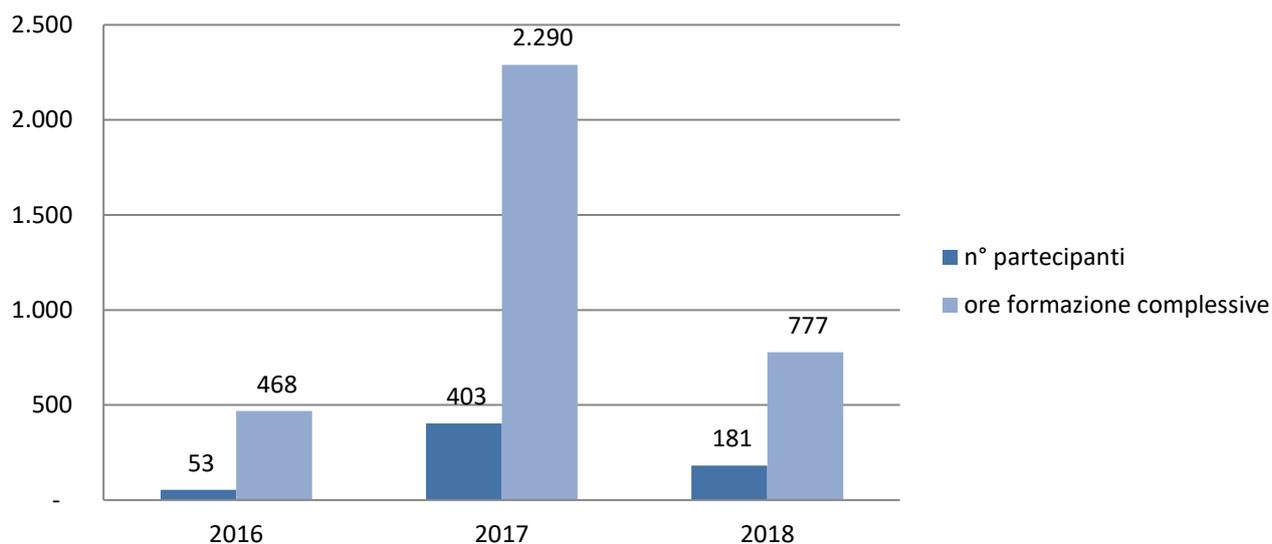


Relativamente al solo personale del Gruppo Save in VCE si rileva:

Formazione safety VCE 2018 a Personale del Gruppo SAVE

VENEZIA	operai		impiegati		quadri		TOTALE	
	n°	ore	n°	ore	n°	ore	n°	ore
donne	6	30	67	363	1	5	74	398
uomini	51	266	67	402	16	146	134	814
TOTALE	57	296	134	765	17	151	208	1.212

Formazione erogata a TSF in ambito Safety



Relativamente al solo personale del Gruppo Save in TSF si rileva:

Formazione safety TSF 2018 a Personale Gruppo Save

TREVISO	operai		impiegati		quadri		TOTALE	
	n°	ore	n°	ore	n°	ore	n°	ore
Donne	1	6	22	132			23	138
Uomini	20	120	18	117	2	32	40	269
TOTALI	21	126	40	249	2	32	63	407

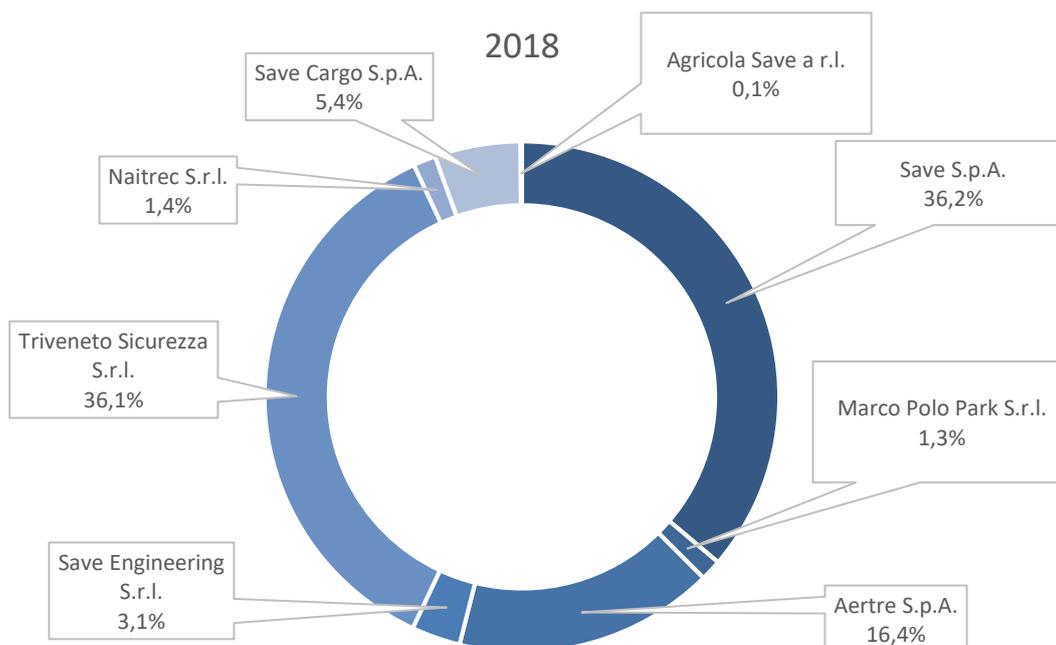
Sostenibilità sociale

Risorse Umane

Anche per il 2018 il Gruppo SAVE ha proseguito nella sua politica di sviluppo degli scali di sistema a confermare di essere volano di occupazione sia diretta che indiretta ed esempio di eccellenza nel panorama locale e nazionale. L'incremento a livello di gruppo della forza lavoro è immediatamente rinvenibile dalla tabella sotto riportata che evidenzia una crescita pari al 12,7% anno su anno.

Numero di dipendenti suddivisi per inquadramento				
Categoria	2016	2017	2018	CAGR 2016-2018
Dirigenti	20	20	20	0,0%
Quadri	50	57	60	9,5%
Impiegati	753	848	905	9,6%
Operai	204	232	219	3,6%
TOTALE	1.027	1.157	1.204	8,3%

Questa la ripartizione dei dipendenti tra le società del gruppo:



Sono state altresì confermate le politiche di *welfare*, introdotte in azienda ben prima che per le stesse fosse emanato un impianto legislativo ad hoc a livello nazionale.

Nel 2018, le persone che lavorano all'interno del Gruppo sono 1.204.

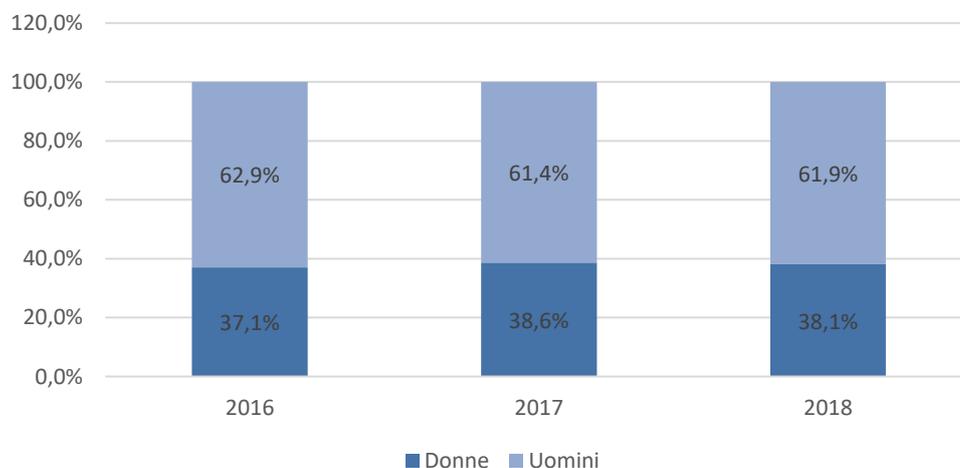
Numero di dipendenti suddiviso per inquadramento, genere, tipologia professionale e tipologia di contratto

	2016				2017				2018			
	UOMINI	DONNE	TOT.	%	UOMINI	DONNE	TOT.	%	UOMINI	DONNE	TOT.	%
DIRIGENTI	18	2	20	2,0%	18	2	20	1,7%	18	2	20	1,7%
QUADRI	37	13	50	4,9%	41	16	57	4,9%	43	17	60	5,0%
IMPIEGATI	413	340	753	73,3%	457	391	848	73,3%	478	427	905	75,2%
OPERAI	178	26	204	19,9%	194	38	232	20,1%	206	13	219	18,2%
TOTALE	646	381	1027	100,0%	710	447	1157	100,0%	745	459	1204	100,0%
LAVORATORI A TEMPO INDETERMINATO	622	353	975	94,9%	627	358	985	85,1%	687	392	1079	89,6%
LAVORATORI A TEMPO DETERMINATO	24	28	52	5,1%	83	89	172	14,9%	58	67	125	10,4%
TOTALE	646	381	1027	100,0%	710	447	1157	100,0%	745	459	1204	100,0%
LAVORATORI CON CONTRATTO PART-TIME	105	172	277	27,0%	132	222	354	30,6%	118	219	337	28,0%
LAVORATORI CON CONTRATTO FULL-TIME	541	209	750	73,0%	578	225	803	69,4%	627	240	867	72,0%
TOTALE	646	381	1027	100,0%	710	447	1157	100,0%	745	459	1204	100,0%

Di queste ben l'89,6 % hanno un contratto di lavoro a tempo indeterminato a riprova della politica del Gruppo di generare occupazione crescente e stabile così da costituire elemento di riferimento per le prospettive anche personali dei propri collaboratori.

E' da segnalare che il 28% del personale usufruisce del contratto part-time. Ciò sia per garantire una migliore operatività, che per rispondere anche ad esigenze di conciliazione vita e lavoro da parte del personale femminile. Per quanto concerne la presenza di genere all'interno del Gruppo la stessa permane al di sotto del 40% stante le caratteristiche pienamente operative di gran parte delle attività che vedono coinvolti i collaboratori. Insistono in ogni caso dei settori (vedi attività di Security o servizio PRM) dove la presenza femminile non solo risulta necessaria, ma ricercata così da poter offrire un miglior servizio alla clientela nella discriminazione di genere.

% dipendenti suddivisi per genere



Il Gruppo si impegna ad assicurare a tutti i dipendenti, senza distinzioni, le stesse opportunità di lavoro e carriera garantendo un trattamento equo basato su criteri di merito. Particolare attenzione è rivolta a monitorare e intervenire se necessario al fine di garantire l'integrità morale e psicologica del personale, contrastando qualsiasi atteggiamento o comportamento discriminatorio o lesivo della persona e ciò in linea con i principi contenuti nel Codice Etico.

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

		< 30	30-50	> 50	TOTALE
2016	DIRIGENTI	0	6	14	20
	QUADRI	0	28	22	50
	IMPIEGATI	107	522	124	753
	OPERAI	37	119	48	204
	TOTALE	144	675	208	1027
2017	DIRIGENTI	0	5	15	20
	QUADRI	0	36	21	57
	IMPIEGATI	137	562	149	848
	OPERAI	57	119	56	232
	TOTALE	194	722	241	1157
2018	DIRIGENTI	0	7	13	20
	QUADRI	0	37	23	60
	IMPIEGATI	168	574	163	905
	OPERAI	39	117	63	219
	TOTALE	207	735	262	1204

La tabella sopra riportata indica che la popolazione del Gruppo insiste per la più parte in una fascia intermedia di età, compresa tra i 30 e i 50 anni, i dipendenti con un'età minore di 30 anni rappresentano il 17,2% dell'organico; mentre hanno più di 50 anni il 21,8% dei dipendenti.

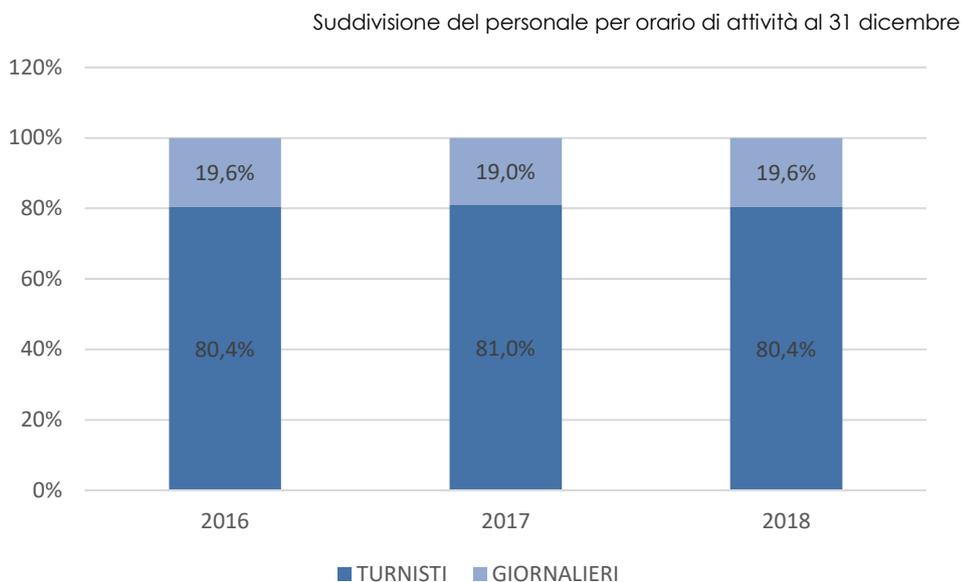
Numero di dipendenti al 31 dicembre suddiviso per area geografica

	2016	2017	2018
VENEZIA	610	666	676
PADOVA	28	32	36
TREVISIO	357	405	435
ALTRE VENETO : BL-RO-VR-VI	8	13	13
ALTRE ITALIA	24	41	44
TOTALE	1.027	1.157	1.204

Non esistono procedure specifiche che favoriscono l'assunzione di personale locale; tuttavia per prassi si predilige l'assunzione di personale proveniente da zone limitrofe agli aeroporti, garantendo maggiore

efficienza ed efficacia ad entrambe le parti. Nella tabella sopra riportata si segnala la suddivisione geografica dei dipendenti. Come si evince, la maggioranza dei dipendenti proviene dalla provincia di riferimento degli aeroporti di Venezia e Treviso. Soltanto il 7,7% dei dipendenti proviene da altre province Italiane.

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



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

FASCIA D'ETÀ ALLA DATA DELL'ASSUNZIONE	2016		2017		2018	
	UOMINI	DONNE	UOMINI	DONNE	UOMINI	DONNE
<30	58	61	85	83	82	94
30-50	58	29	67	64	83	60
>50	9	7	13	5	16	3
TOTALE	125	97	165	152	181	157
TOTALE PER ANNO	222		317		338	
TESTE AL 31.12	1027		1157		1204	
TURNOVER (%)	21,62%		27,40%		28,07%	

FASCIA D'ETÀ ALLA DATA DELLA CESSAZIONE	2016		2017		2018	
	UOMINI	DONNE	UOMINI	DONNE	UOMINI	DONNE
<30	50	46	48	46	59	76
30-50	62	25	38	37	65	63
>50	31	9	15	4	22	6
TOTALE	143	80	101	87	146	145
TOTALE PER ANNO	223		188		291	
TESTE AL 31.12	1027		1157		1204	
TURNOVER (%)	21,71%		16,25%		24,17%	

Nel 2017 il tasso di turnover, calcolato invece sul totale della popolazione in forza al Gruppo è stato pari a 24,17% quasi interamente riferibile a lavoratori stagionali. Inoltre, come si evince dalla tabella esposta sopra, le Società del Gruppo hanno proseguito le assunzioni, e nel 2017, queste hanno raggiunto un tasso del 28%.

Per quanto riguarda il tema dell'assenteismo, si segnala un *trend* nel complesso con un aumento delle ore nella categoria donne con causale maternità. Anche nel 2018 le principali ragioni per cui i dipendenti sono stati assenti sono, malattia, congedi matrimoniali, infortuni, maternità. Il tasso di assenteismo è pari al 12,47 % per le dipendenti donne e 7,21% per i dipendenti uomini.

Tasso di assenteismo

TASSO DI ASSENTEISMO (%)	2016		2017		2018	
	UOMINI	DONNE	UOMINI	DONNE	UOMINI	DONNE
TOTALE	9,04	12,08	8,32	13,42	7,21	12,47

In SAVE viene garantito il diritto per tutti i genitori di poter usufruire del congedo parentale previsto dalla normativa vigente.

Dalla tabella riportata di seguito, che presenta i dati relativi al tasso di ritorno al lavoro dopo il congedo parentale, si desume che la popolazione femminile trova nel Gruppo SAVE un ambiente favorevole al rientro lavorativo dopo il congedo parentale. Si segnala infatti che anche nel 2018 la totalità dei dipendenti che hanno usufruito del diritto di congedo parentale sono rientrati al lavoro alla fine di tale congedo.

Congedi parentali

TOTALE	2016	2017	2018
NUMERO DI DIPENDENTI CON DIRITTO DI CONGEDO PARENTALE	1027	1157	1204
<i>UOMINI</i>	646	710	745
<i>DONNE</i>	381	447	459
NUMERO DI DIPENDENTI CHE HANNO USFRUITO DEL DIRITTO DI CONGEDO PARENTALE	98	106	120
<i>UOMINI</i>	48	52	50
<i>DONNE</i>	50	60	70
NUMERO DI DIPENDENTI CHE SONO TORNATI AL LAVORO ALLA FINE DEL CONGEDO PARENTALE	98	106	120
<i>UOMINI</i>	48	52	50
<i>DONNE</i>	50	60	70
NUMERO DI DIPENDENTI CHE SONO TORNATI AL LAVORO DOPO IL CONGEDO PARENTALE E CHE ERANO ANCORA IMPIEGATI DODICI MESI DOPO IL RIENTRO AL LAVORO	98	106	120
<i>UOMINI</i>	48	52	50
<i>DONNE</i>	50	60	70
TASSO DI RETURN TO WORK	100,00%	100,00%	100,00%

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

	2016			2017			2018		
	UOMINI	DONNE	TOTALE	UOMINI	DONNE	TOTALE	UOMINI	DONNE	TOTALE
N. LAVORATORI DIPENDENTI APPARTENENTI A CATEGORIE PROTETTE	10	7	17	9	9	18	8	10	18
N. TESTE AL 31.12	646	381	1027	710	447	1157	745	459	1204
% SUL TOTALE DIPENDENTI	1,55	1,84	1,66	1,27	2,01	1,56	1,07	2,18	1,50

Di seguito si riportano i dati relativi alla parità di retribuzione

Rapporto percentuale della remunerazione delle donne rispetto a quella degli uomini.

	2016	2017	2018
QUADRI	92,97	89,88	90,59
IMPIEGATI	91,47	80,84	80,32
OPERAI	79,40	71,98	91,06

La variazione sulla categoria quadri e impiegati sono riconducibili a *turnover*.

Lo scostamento sulla categoria operaia è dovuto alla minore presenza di personale femminile, alla loro giovane età e al regime orario di part time in cui operano.

Le relazioni industriali

Organizzazioni Sindacali

Dall'esame del corposo archivio storico si trae un'immediata percezione della pervasività delle relazioni sindacali sull'organizzazione del lavoro, volta non solo al riconoscimento di vantaggi retributivi, ma anche a validare e sostenere lo sviluppo e le diverse metodologie lavorative succedutesi nel corso degli anni in funzione della crescita dello scalo, dipendenti dalle mutate esigenze dell'azienda e dei passeggeri, anche sotto il profilo normativo. Quasi quotidianamente la Direzione Risorse Umane si confronta con le rappresentanze sindacali sulla puntuale applicazione del complesso quadro di accordi inerenti l'attività aeroportuale. Nel caso di cambiamenti operativi di natura strutturale il preavviso può arrivare anche a 4/8 settimane. Nel caso di interventi di minor ampiezza, tali modifiche possono anche non comportare un preavviso. La criticità dell'Aeroporto, quale nodo fondamentale di accesso all'area veneziana e l'estrema visibilità che lo stesso riveste sul territorio, unitamente alla cronica conflittualità tipica del settore del trasporto aereo, determinano il coinvolgimento diretto o indiretto di SAVE in vertenze collegate ai cambi di appalto, al miglioramento delle condizioni di lavoro, a processi di esternalizzazione che vedono di volta in volta interessati i diversi attori aeroportuali.

In particolar modo va sottolineata la criticità legata ai passaggi di attività che periodicamente insistono tra gli *handlers*, per effetto delle rinegoziazioni che gli stessi intraprendono con i vettori. Ciò è frutto di un sistema di apertura del relativo settore economico a partire dal 1999 che tuttavia ancora oggi risente della mancanza di un maturo quadro legislativo di riferimento volto a garantire, da un lato la piena ed efficace accessibilità al mercato dei servizi di terra da parte dei diversi operatori e, dall'altro, a tutelare i lavoratori interessati. A tal riguardo Save ha promosso la sottoscrizione di uno specifico accordo di sito volto a favorire la sintesi tra i diversi e legittimi interessi in caso di cambio appalto tra un operatore di *handling* e un suo concorrente relativamente ai servizi di assistenza a terra in favore dei vettori.

In tale contesto deve essere sottolineato il frequente ricorso ad azioni di sciopero che in pochissimi casi sono relativi a vertenze specifiche del gestore aeroportuale, mentre lo scalo è oggetto di scioperi o di natura nazionale / generale ovvero concernenti altri attori aeroportuali.

Il dato limitato delle ore di sciopero effettuato dai dipendenti SAVE dimostra, da un lato l'equilibrio del confronto sindacale all'interno della Società e, dall'altro la scarsa partecipazione ad agitazioni esterne.

Per quanto attiene l'Aeroporto di Treviso deve essere sottolineata l'intensa attività negoziale che vede da alcuni anni le parti confrontarsi in tema di flessibilità ed efficienza organizzativa per il tramite di accordi di II livello in alcuni casi unici nel contesto aeroportuale italiano a significare una condivisione di interessi tra chi per ruolo è chiamato a tutelare il mondo del lavoro e chi tale lavoro vuole garantire attraverso la produttività e l'efficienza delle operazioni aeroportuali.

La percentuale di iscritti al sindacato nel Gruppo si attesta intorno al 50% al 31 dicembre 2018 (la media annua si attesta invece al 48% data l'incidenza dei lavoratori stagionali). Si rileva inoltre che il 97% dei dipendenti di Save, il 100% dei dipendenti di Save Cargo, ed il 99% dei dipendenti dell'Aeroporto di Treviso sono coperti da contrattazione collettiva Assaeroporti; il 100% dei dipendenti di Triveneto sicurezza da CCNL per i dipendenti degli istituti di Vigilanza Privata; il 89% dei dipendenti di Save Engineering dal CCNL Edilizia; il 100% dei dipendenti di Marco Polo Park da CCNL Autorimesse, ed il 94% di Naitec dal CCNL del Commercio.

Accordi significativi siglati

Di seguito si elencano gli accordi collettivi siglati nel corso del triennio oggetto di studio.

Numero di accordi collettivi.

	2016	2017	2018
Numero di accordi siglati con OO.SS	18	6	13

Anno 2016

Venezia:

- ✓ Accordo dinamica inquadramento PRM landside;
- ✓ Accordo inquadramento PRM landside;
- ✓ Accordi relativi (2) alla cessione di ramo d'azienda a Save Cargo S.p.A.;
- ✓ Accordo su AT BHS&CDS;
- ✓ Accordo FONDIMPRESA;
- ✓ Accordo relativo al premio di risultato 2016 ed integrazione Welfare esistente

Treviso:

- ✓ Verbale riorganizzazione settore rampa;

- ✓ Accordo in sede prefettizia per riorganizzazione rampa;
- ✓ Verbale per stagione aeronautica summer '16;
- ✓ Verbale riorganizzazione settore rampa (2);
- ✓ Accordo di integrazione premio di risultato 2016.

Venezia/Treviso Triveneto Sicurezza:

- ✓ Accordo ferie U.O. Treviso;
- ✓ Accordo integrativo Premio di Risultato.

Venezia Marco Polo Park:

- ✓ Accordo integrativo;
- ✓ Accordo integrativo Premio di Risultato;
- ✓ Accordo ex art.4 L.330/70;
- ✓ Accordo integrativo Premio di Risultato (2).

Anno 2017

Venezia:

- ✓ 24 maggio – accordo safety.

Venezia Marco Polo Park:

- ✓ 18 maggio – accordo integrativo.

Venezia Save:

- ✓ 15 novembre – Piano Neve 2017 - 2020
- ✓ 19 dicembre – Premio di Risultato 2017 - 2019

Venezia Marco Polo Park:

- ✓ 18 maggio – accordo integrativo.

Venezia Save Cargo:

- ✓ 27 dicembre – Premio di Risultato 2017 - 2019

Anno 2018

Aeroporto di Venezia - Save

- ✓ Accordi *Floorwalkers*
- ✓ Accordo ex art. 4 L.300 (Videosorveglianza)
- ✓ Accordo siglato in relazione alla gara *Handling*

Aeroporto di Treviso – Aer Tre

- ✓ Accordo integrativo aziendale
- ✓ Accordo sul piano neve
- ✓ Accordo Premio di Risultato 2018 – 2019 - 2020

Triveneto Sicurezza

- ✓ Accordo sulla stagionalità
- ✓ Accordo Premio di Risultato 2018

Marco Polo Park

- ✓ Accordo integrazione Premio di Risultato
- ✓ Accordo sulla stagionalità

Save Cargo

- ✓ Accordo integrativo aziendale
- ✓ Accordo integrativo sulla clausola sociale

- ✓ Accordo sul passaggio delle attività da X-Press (clausola sociale)

SAVE S.p.A., nel corso dell'anno 2018, ha gestito nr. 5 vertenze riferite a materia di diritto del lavoro, pendenti in fase giudiziale, attualmente così definite: una vertenza si è positivamente conclusa per la Società anche nell'ultimo grado di giudizio; in una vertenza, dopo la pronuncia sfavorevole per SAVE in grado di Appello, la società sta valutando le condizioni per procedere con il ricorso alla Suprema Corte di Cassazione; in due casi il Giudice ha espresso pronunce favorevoli per l'azienda e le cause sono ora pendenti nel successivo grado di giudizio; infine una vertenza si è conclusa con verbale di conciliazione nel corso del secondo semestre 2018.

A ciò si aggiunga che due vertenze, di cui si farà cenno infra, vedono convenute in giudizio sia SAVE che le società datrici di lavoro, rispettivamente, Triveneto Sicurezza e SAVE Cargo.

Nei confronti di Aer Tre S.p.A., nel 2018, sono state avviate nr. 4 nuove vertenze in materia di diritto del lavoro, attualmente pendenti in primo grado. Relativamente ai giudizi avviati da due dipendenti nell'anno precedente, invece, uno è ancora pendente in primo grado, mentre l'altro è stato definito in sede conciliativa.

Nel corso del 2018, in materia di diritto del lavoro, Triveneto Sicurezza S.r.l. ha gestito nr. 4 cause giudiziali avviate da dipendenti nel medesimo anno, oltre ad una vertenza avviata nel 2017. Di questi contenziosi, uno ha registrato una pronuncia positiva per la società e la causa ora pende in opposizione, mentre i restanti sono ancora pendenti in primo grado.

Relativamente a SAVE Cargo, infine, è ancora pendente in opposizione il giudizio avviato da ex dipendente della società nel 2017 e conclusosi positivamente per quest'ultima in primo grado.

Formazione

La formazione svolge all'interno del Gruppo Save un ruolo indispensabile per il mantenimento dell'alta professionalità delle risorse che vi operano. In ciascuna delle realtà del gruppo l'aggiornamento formativo è accumulato dai quattro valori principali che sono Sicurezza, Cortesia, Efficienza ed Immagine. Globalmente nel Gruppo sono state erogate 26408 ore di formazione con un incremento di più di 3000 ore rispetto al 2017.

Nel rispetto di tali valori le iniziative del 2018 hanno riguardato in primis argomenti legati alla Sicurezza, che si declina in tre macro ambiti, Security, Safety e Sicurezza ai fini di prevenzione e protezione dei lavoratori dai rischi in ambiente di lavoro. Ad esempio per gli argomenti di Airside Safety e Safety Management System, avviati nell'autunno 2016, e basati sui regolamenti UE 216/2008 e 139/2014 nonché norme tecniche europee, nel 2018 sono state erogate 1619 ore. Sono proseguite attività di "Train the trainer" verso personale interno per rinforzare le competenze nel ruolo di istruttori e per innalzare l'efficacia di erogare addestramenti tecnici ed operativi sia di base che di *recurrent*.

Nel 2018 sono state erogate 3.658 ore di formazione in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro all'interno delle diverse tematiche coerenti con il D.lgs 81/08 e s.m.i.

Il personale suddiviso per profilo di rischio correlato alla mansione ha fruito di formazione teorica e pratica sia nel ruolo di lavoratore sia negli eventuali ruoli specifici attribuitigli dalla valutazione dei rischi. Ad esempio per la figura del preposto, come garante e guida di comportamenti coerenti con la norma,

sono state formate 40 persone erogando 324 ore per la formazione iniziale di 8 ore, ed altri 41 preposti hanno ricevuto l'aggiornamento previsto di 6 ore. E' proseguita anche la formazione per la lotta antincendio, coinvolgendo 89 persone che già facevano parte delle squadre, erogando 360 ore di aggiornamento periodico, e sono state formate altre 15 persone, come nuovi componenti, sulle attività di formazione iniziale con 240 ore erogate.

In correlazione ai quattro valori principali il 2018 sono proseguite le iniziative di *Customer Experience*, coinvolgendo il personale front end su tipologie specifiche di passeggeri, al fine di innalzare la qualità dell'esperienza degli ospiti aeroportuali, in sinergia con le iniziative correlate all'acquisizione della certificazione "Welcome Chinese" presso lo scalo di Venezia, avvenuta nel 2017.

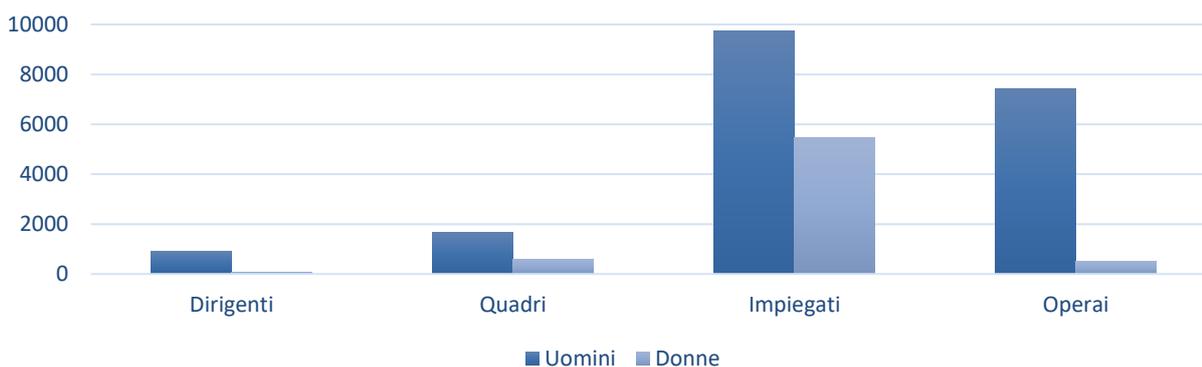
Nell'anno di riferimento sono state avviate delle attività sperimentali attraverso piattaforme per l'apprendimento a distanza in modalità e-learning, per aggiornare i dipendenti su aspetti di IT Security e prassi corrette da applicare per il mantenimento della sicurezza delle informazioni e per il rispetto della certificazione ISO 27001. Tramite e-learning vi è stato anche l'aggiornamento, durato un'ora e mezza, per i 24 Direttori di funzione sul D.lgs 231/2001 e Modelli Organizzativi.

Anche per le professioni tecniche (ingegneri, architetti, geometri) sono continuate le attività specifiche per il mantenimento delle conoscenze e delle competenze per meglio rispondere alla gestione dei progetti presenti nel piano di sviluppo infrastrutturale del Gruppo.

Per il periodo di rendicontazione il Gruppo SAVE ha mantenuto l'utilizzo di alcuni canali di finanziamento per la formazione continua, quali Fondimpresa e Fondirigenti in collaborazione con le strutture del sistema confindustriale e con la condivisione delle organizzazioni sindacali.

La metodologia e-learning verrà utilizzata anche per 2019 per alcune iniziative, senza comunque eliminare le forme tradizionali di erogazione della formazione quali aula frontale, addestramento pratico e *training on the job*.

Formazione per Categoria e Genere - 2018



A completamento della visione complessiva delle iniziative di formazione erogate nel Gruppo di seguito si riportano i dati di confronto con il 2017 e 2016.

Ore di formazione medie per categoria e genere Gruppo Save

Gruppo Save	2016				2017				2018			
	Uomini	Donne	TOTALE	Ore medie per categoria	Uomini	Donne	TOTALE	Ore medie per categoria	Uomini	Donne	TOTALE	Ore medie
Dirigenti	237	28	265	18	245	4	249	14	915	62	977	49
Quadri	508	119	627	15	753,25	148	901,25	16	1665	587	2252	38
Impiegati	2.519	1694	4.213	13	9.388	4846,5	14.235	17	9746	5481	15227	17
Operai	3.648	536	4.184	21	6.974	740,5	7.715	33	7431	521	7952	36
TOTALE	6.912	2377	9.289		17.360	5.739	23.099		19757	6651	26408	
Ore medie	18	12			24	13			27	14		

Welfare

Il welfare aziendale è una scelta delle aziende, attraverso la quale esse diventano volano di uno sviluppo non solo economico, ma anche sociale.

Già dal 2012 in SAVE venne sottoscritto un accordo sindacale per l'introduzione di strumenti di welfare in linea con le migliori soluzioni adottate da altre realtà, volte a favorire il benessere dei dipendenti e delle loro famiglie.

Da allora si sono succeduti rinnovi annuali che determinano un programma Welfare costituito da diverse soluzioni che integrano il premio di risultato annuale:

- Un carnet del valore complessivo di 240 euro, suddiviso in voucher;
- Contribuzione a forma di previdenza complementare;
- Integrazione della polizza sanitaria contrattuale prevista dal rinnovo del CCNL Assaeroporti del 2014;
- Rimborsi per frequenza dei familiari a percorsi di educazione;
- Rimborsi per accesso a servizi di assistenza per i familiari anziani o non autosufficienti;
- Rimborsi per attività ricreative/culturali riferite al dipendente;
- Rimborsi per utilizzo mezzi pubblici per recarsi al lavoro.

A questo si aggiungono altri benefit a disposizione dei dipendenti, che si possono elencare come segue:

- Convenzioni;
- Assicurazione Invalidità permanente e morte durante missioni per lavoro;
- Permessi per visite specialistiche;
- Orario flessibile di ingresso (8.30 – 9.00);

I dipendenti hanno accesso senza distinzione di genere o inquadramento ad una serie di convenzioni con gli esercizi commerciali di utilità pratica, principalmente con l'obiettivo di ridurre il costo di operazioni a loro carico. L'accessibilità ai contenuti dei singoli accordi con i singoli fornitori sono dettagliatamente pubblicati nella Intranet aziendale visibile a tutti i dipendenti.

Le convenzioni SAVE sono inoltre fruibili anche da parte dei dipendenti delle società controllate.

Per quanto attiene Aer Tre dal 2013 si è replicato quanto di esperienza sullo scalo di Venezia pur se modulato alla realtà di Treviso; ad integrare il premio di risultato si segnala per il 2018:

- Un carnet del valore complessivo di 190 euro, suddiviso in voucher;
- Rimborsi per frequenza di percorsi area educazione;
- Contribuzione a forma di previdenza complementare.

Relativamente a Save Cargo:

- Un carnet del valore complessivo di 150 euro, suddiviso in voucher;
- Contribuzione a forma di previdenza complementare;
- Rimborsi per frequenza dei familiari a percorsi di educazione;
- Rimborsi per accesso a servizi di assistenza per i familiari anziani o non autosufficienti;
- Rimborsi per attività ricreative/culturali riferite al dipendente;
- Rimborsi per utilizzo mezzi pubblici per recarsi al lavoro;
- Assicurazione Invalidità permanente e morte durante missioni per lavoro.

Il programma di Welfare di Marco Polo Park invece prevede:

- Un carnet del valore complessivo di 150 euro, suddiviso in voucher;
- Contribuzione a forma di previdenza complementare;
- Rimborsi per frequenza dei familiari a percorsi di educazione;
- Rimborsi per accesso a servizi di assistenza per i familiari anziani o non autosufficienti;
- Rimborsi per attività ricreative/culturali riferite al dipendente;
- Rimborsi per utilizzo mezzi pubblici per recarsi al lavoro;
- Assicurazione Invalidità permanente e morte durante missioni per lavoro.

Per quanto attiene a Save Engineering:

- Un carnet del valore complessivo di 150 euro, suddiviso in voucher;
- Contribuzione a forma di previdenza complementare;
- Rimborsi per frequenza dei familiari a percorsi di educazione;
- Rimborsi per accesso a servizi di assistenza per i familiari anziani o non autosufficienti;
- Rimborsi per attività ricreative/culturali riferite al dipendente;
- Rimborsi per utilizzo mezzi pubblici per recarsi al lavoro;
- Assicurazione Invalidità permanente e morte durante missioni per lavoro;
- Orario flessibile di ingresso (8.30 – 9.00).

Martedì 10 aprile 2018 si è tenuta presso il Salone delle Fontane all'EUR a Roma la presentazione del Rapporto 2018 – Welfare Index PMI sullo stato del welfare aziendale in Italia.

Hanno partecipato all'indagine 4014 piccole e medie imprese italiane (circa il doppio rispetto al 2016); 38 sono stati considerati esempi di particolare eccellenza nel settore, e fra questi c'è SAVE S.p.A.

E' il terzo anno che Generali Italia promuove questa importante iniziativa con la partecipazione di Confindustria, Confagricoltura, Confartigianato e Confprofessioni.

Sono state monitorate le iniziative delle imprese partecipanti all'indagine in 12 aree: previdenza integrativa, sanità integrativa, servizi di assistenza, polizze assicurative, conciliazione vita-lavoro, sostegno economico, formazione, sostegno all'istruzione di figli e familiari, cultura e tempo libero, sostegno a soggetti deboli, sicurezza e prevenzione, welfare allargato al territorio e alle comunità.

Il Rapporto 2018 mette in evidenza una stretta correlazione tra il miglioramento del benessere, la soddisfazione dei lavoratori e la crescita della produzione aziendale.

Obiettivo dei prossimi 3-5 anni delle PMI coinvolte è un'ulteriore crescita del welfare aziendale, in particolare negli ambiti di salute e assistenza, conciliazione vita e lavoro, giovani, formazione e mobilità sociale.

Tutte le imprese partecipanti all'indagine sono state classificate con un valore crescente da 1W a 5W, sulla base dell'ampiezza e del contenuto delle iniziative, dell'originalità e delle politiche di welfare;

5W – Welfare Champion (ampiezza molto rilevante, almeno 8 aree, intensità elevate)

4W – Welfare Leader (ampiezza rilevante, almeno 6 aree, discreta intensità)

3W – Welfare Promoter (ampiezza superiore alla media, almeno 5 aree, più di una iniziativa per area)

2W – Welfare Supporter (ampiezza media, attive in almeno 3/4 aree)



1W – Welfare Accredited (welfare in fase iniziale, attive in meno di 3 aree).

38 come sopra menzionato sono le imprese Welfare Champions che quest'anno si sono contraddistinte con le 5W del rating Welfare Index PMI (erano 22 nel 2017), tra le quali c'è SAVE S.p.A.

SAVE S.p.A. che ha partecipato per la prima volta all'indagine, si è infatti classificata al 3° posto

per il settore Commercio e Servizi, insieme al Gruppo Società Gas Rimini S.p.A., assegnatario del 1° premio e a Nep S.r.l.

E' stato un bel risultato di gruppo che riconosce l'impegno profuso dall'azienda e che la incoraggia a fare sempre meglio per una maggiore soddisfazione dei propri collaboratori.

Comunicazione Interna

In un'ottica di attenzione e comunicazione nei confronti dei propri dipendenti e per rispondere alle esigenze di comunicazione interna, fornendo un flusso di informazione costante, è stato attivato il portale intranet MyWow.

Il portale, al quale si accede con il proprio profilo, si suddivide in diverse aree, le quali includono sia informazioni personali, che operative. Grazie a questo strumento, aggiornato continuamente, ogni dipendente ha a sua disposizione in qualsiasi momento procedure, politiche e servizi.

Il portale contiene anche tutte le comunicazioni, comprese le convenzioni stipulate a favore del dipendente ed una rassegna stampa giornaliera.

Nel 2018 è proseguita la pubblicazione del mensile aziendale LoS@i Notizie dal Gruppo SAVE che da luglio 2010 raccoglie informazioni e notizie sulle attività delle diverse realtà che compongono il Gruppo SAVE comprendendo anche argomenti che riguardano gli aeroporti del Garda. La diffusione avviene per posta elettronica, e i destinatari sono tutti i dipendenti del Gruppo.

Da novembre 2016, inoltre, Gruppo SAVE ha aperto ufficialmente i propri canali Social Media, con l'obiettivo di comunicare le novità che riguardano gli Aeroporti di Venezia e Treviso, di intrattenere e di dare assistenza e risposte rapide ai più svariati bisogni che il passeggero può incontrare durante la sua esperienza di viaggio. I presidi Social Network ufficiali attivi sono i seguenti:

Facebook

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

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

Twitter

<https://twitter.com/veniceairport>

<https://twitter.com/trevisoairport>

Instagram

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

Salute e Sicurezza

L'impegno del Gruppo SAVE per quanto riguarda la salute e la sicurezza sul lavoro si articola sempre su tre fronti di intervento:

- verso i lavoratori dipendenti del Gruppo Save al fine di garantire condizioni e strumenti di lavoro sicuri;
- verso le imprese esterne che lavorano in aeroporto (manutenzioni e cantieri), le quali necessitano di essere coordinate dal Gestore per evitare interferenze;

- i passeggeri, che devono transitare in piena sicurezza attraverso l'infrastruttura e utilizzarne i servizi.

A ciò si aggiunge la gestione delle emergenze incendio ed evacuazione all'interno degli edifici del sedime aeroportuale, attraverso la redazione di specifiche procedure e sessioni di formazione/addestramento per la squadra di emergenza interna, interamente composta da dipendenti operativi SAVE.

L'organizzazione e la gestione della sicurezza sul lavoro del Gruppo SAVE coinvolgono le seguenti figure aziendali, secondo anche quanto previsto dal Dlgs 81/08 ("Testo Unico della Sicurezza sul Lavoro"):

- il Datore di Lavoro come individuato dal Consiglio di Amministrazione,
- quattro dirigenti delegati ai fini della sicurezza,
- il RSPP (Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione) e i suoi collaboratori,
- il Medico Competente,
- i Preposti dei vari reparti aziendali.

Nel 2018 per SAVE Spa, nell'ambito del percorso di ottenimento della certificazione ISO 45001 relativa alla sicurezza sul lavoro, è stato aggiornato l'organigramma della sicurezza dettagliando i vari ruoli per area, dai dirigenti ai preposti. La certificazione della ISO 45001 con l'ente RINA si concluderà nel corso del 2019, seguirà il mantenimento e l'effettuazione dei relativi audit annuali da parte dell'ente di certificazione. La certificazione è stata l'occasione per rivedere e migliorare diversi processi riguardanti la sicurezza sul lavoro, come ad esempio il coinvolgimento maggiore dei lavoratori attraverso preposti e RLS con incontri dedicati, la definizione dei piani di miglioramento, l'avvio di audit interni e la tracciatura di tutte le azioni correttive e ambiti di miglioramento in ambito SSL (derivanti da segnalazioni, infortuni, quasi-infortuni, prove di evacuazione, documenti di valutazione dei rischi, incontri con RLS o preposti, ecc...).

Particolare attenzione è stata posta dal Gruppo SAVE all'analisi degli infortuni, riuscendo a dettagliare ogni tipologia di attività che ha causato l'evento, grazie ad una attività di monitoraggio e analisi finalizzata al miglioramento continuo. Di seguito si riportano i grafici riassuntivi. L'analisi effettuata esclude gli infortuni in itinere, non pertinenti con l'attività lavorativa, e gli infortuni non riconosciuti dall'INAIL.

SAVE SPA

Il dato al 31 dicembre 2018 indica che **gli infortuni sul lavoro sono numericamente inferiori rispetto all'anno 2017.**

Un altro dato positivo è il **calo delle giornate perse a causa di infortuni**, che risultano le più basse del triennio 2016-2018, ossia gli infortuni accaduti oltre che meno numerosi sono stati anche meno gravi.

Bisogna inoltre notare che il numero dei dipendenti è aumentato da 426 (31/12/2017) a 436 (31/12/2018) e, nonostante tale aumento e l'aumento generale della mole di lavoro anche operativo, l'andamento degli infortuni è nettamente migliorato: **gli indici di frequenza e gravità sono in notevole calo rispetto al 2017.**

I dati di seguito riportati dimostrano un netto miglioramento dell'andamento infortunistico, in particolare le giornate di assenza per infortunio sono al livello del 2012. Il calo costante degli infortuni dimostra l'efficacia del sistema di prevenzione e protezione, e quindi l'efficacia della formazione che viene erogata

ai lavoratori, dei DPI scelti (dispositivi protezione individuale), delle procedure di lavoro in sicurezza, della sorveglianza sanitaria e in generale della gestione della sicurezza. Il tutto in un contesto aziendale di piena evoluzione e crescita, con un incremento costante del numero di lavoratori e della mole di lavoro, compresi i cantieri e tutti gli interventi di imprese esterne i quali non hanno portato nessun infortunio di natura interferenziale a dimostrazione dell'efficacia delle azioni di coordinamento.

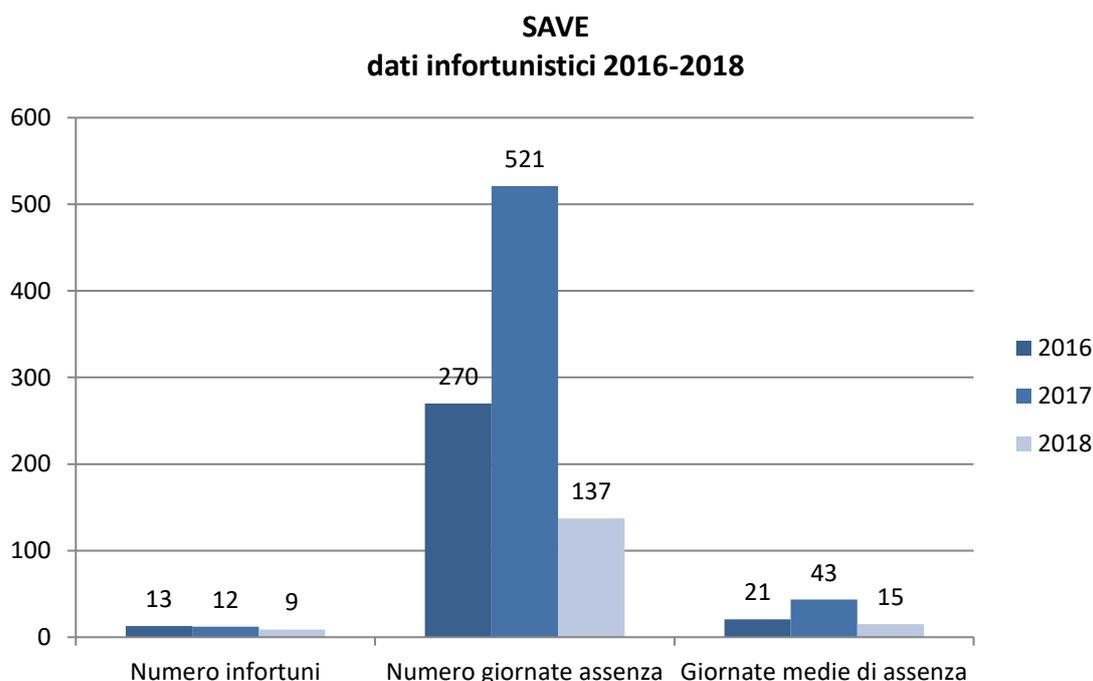
Come si è verificato negli anni passati, anche per il 2018 per SAVE si conferma l'assenza di un elemento ricorrente che individui una particolare causa di infortunio, infatti gli eventi occorsi sembrano piuttosto legati alla normale attività lavorativa (percorrenza di lunghi tratti a piedi, movimentazione di passeggeri e bagagli, attività di manutenzione e utilizzo di mezzi aziendali). La maggior parte degli infortuni accadono a personale operativo, in particolare addetti manutentori, addetti PRM, addetti Safety, addetti OBT.

Occorre notare che per SAVE un solo infortunio è avvenuto in seguito all'errata applicazione di una procedura di lavoro ossia la rottura di un fuoco AVL durante la prova di tenuta da parte di un addetto Eletttricista: a seguito di tale episodio la procedura di lavoro è stata ulteriormente diffusa ai lavoratori e l'attrezzatura di lavoro (compressore) è stata sostituita con altra più sicura. L'evento è stato quindi analizzato e le necessarie migliorie intraprese come da ISO 45001. Tutti gli altri eventi hanno una chiara natura accidentale fisiologicamente legata con il lavoro operativo aeroportuale. Nel corso del 2018 si sono verificati 3 infortuni in itinere.

SAVE è impegnata a garantire un livello sempre maggiore di sicurezza pertanto sarà fondamentale continuare il monitoraggio e l'analisi degli infortuni per proseguire l'attività di prevenzione.

Il seguente grafico riporta gli andamenti del triennio 2016-2018, in particolare:

- numero complessivo infortuni;
- numero complessivo di giornate perse per gli infortuni;
- giornate medie di assenza per infortunio.



Gli indici di gravità e frequenza per SAVE sono stati calcolati per l'anno 2018 partendo dai dati riportati nella seguente tabella. Tutti i gli infortuni sul lavoro per i quali occorre denuncia all'INAIL vengono conteggiati.

Gli infortuni in itinere sono esclusi dal calcolo per legare gli indici alla reale attività lavorativa. Vengono inoltre esclusi gli infortuni non riconosciuti dall' INAIL in termini d'indennizzo. Gli infortuni accaduti, che non hanno portato a giornate di assenza, ovvero per i quali il personale non ha lasciato il lavoro, pur avendo denunciato l'accaduto al proprio responsabile, non sono stati conteggiati.

	Venezia	
	Uomini	Donne
N. Infortuni sul lavoro	7	2
N. Infortuni in itinere	0	3
N. decessi a seguito infortuni	0	0
N. giornate di assenza (esclusi itinere)	96	9
Giornate di assenza per infortuni anno precedente	32	0
N. giornate medie di assenza	18	5
N. casi di malattia professionale	0	0

SAVE Spa - Indici infortunistici	2016	2017	2018
Indice di gravità	0,41	0,75	0,18
Indice di frequenza	19,66	17,25	11,94

Per il calcolo degli infortuni sono stati utilizzati i criteri INAIL.

L'Indice di gravità dà un'indicazione relativamente alla gravità degli infortuni occorsi nel periodo di riferimento, la gravità è quantificata in numero di giornate totali di lavoro perdute a causa degli infortuni (gT), per il calcolo si usa la seguente formula:

$$\text{Indice di gravità} = \frac{gT}{\text{Ore Lavorate}} \cdot 10^3$$

L'Indice di frequenza dà invece un'indicazione relativamente alla ricorrenza degli infortuni rispetto alle ore lavorate. Si calcola con la seguente formula:

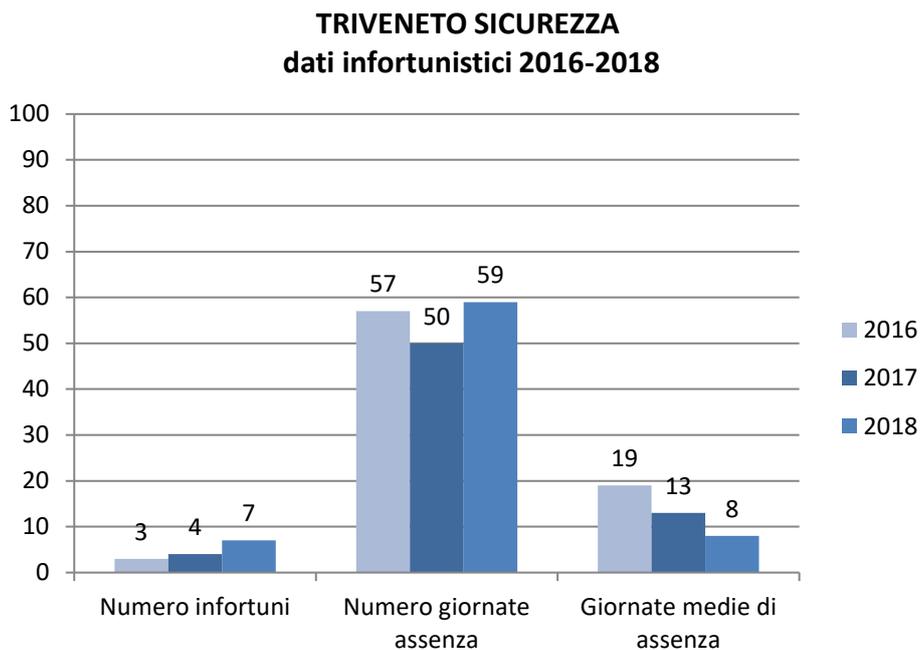
$$\text{Indice di frequenza} = \frac{\text{Numero infortuni}}{\text{Ore Lavorate}} \cdot 10^6$$

Dalla tabella precedente si nota un deciso calo dell'indice di gravità, e un calo più lineare dell'indice di frequenza a conferma dell'andamento positivo degli anni precedenti per questo indice. Tutto ciò nonostante l'aumento sia del numero di dipendenti che del traffico di passeggeri, si tratta pertanto di dati molto positivi e incoraggianti.

TRIVENETO SICUREZZA

Di seguito si riportano i dati infortunistici di Triveneto Sicurezza riferiti all'anno 2018. L'Azienda presenta indici infortunistici molto più bassi di SAVE, dato il tipo di attività a più basso profilo di rischio, nonostante un numero importante di dipendenti (435 in organico al 31/12/2018).

Gli infortuni avvenuti sono di natura accidentale (cadute, scivolamenti, ecc...) e, in un solo caso, dovuto a caduta di un collo presso il caveau. Il seguente grafico riassume la situazione del triennio 2016-2018.



Di seguito invece i dati specifici per il 2018.

	TRIVENETO SICUREZZA	
	Uomini	Donne
N. Infortuni sul lavoro	2	5
N. Infortuni in itinere	3	6
N. decessi a seguito infortuni	0	0
N. giornate di assenza	37	22
N. giornate medie di assenza (no itinere)	19	4
N. casi di malattia professionale	0	0

TRIVENETO SICUREZZA - Indici infortunistici	2017	2018
Indice di gravità	0,08	0,09
Indice di frequenza	6,58	10,34

La modalità di calcolo degli indici è la medesima di SAVE Spa.

Anche per Triveneto Sicurezza si conferma la natura accidentale degli infortuni, quindi in nessun caso sono legati ad errori nel rispetto di procedure lavorative.

Dal grafico si può notare un lieve incremento del numero netto di infortuni, ma uno stabilizzarsi delle giornate perse e quindi una gravità decrescente dei singoli eventi.

AERTRE

Viene costantemente posta attenzione da AerTre all'analisi degli infortuni, riuscendo a dettagliare ogni tipologia di attività che ha causato l'evento. Nel 2018 gli infortuni accaduti al personale AerTre nello svolgimento della loro attività, quindi all'interno dell'aeroporto di Treviso, o nel percorso casa/lavoro sono stati numericamente confrontabili con gli eventi dello scorso anno. Si sono registrati 4 infortuni nello svolgimento dell'attività ed 1 infortunio in itinere, il quale non sarà considerato nelle statistiche non essendo significativo in considerazione all'oggetto sociale.

La gravità degli infortuni, legata ai giorni di assenza in seguito all'evento, è stata considerevolmente inferiore all'anno precedente, non essendoci stato nessun infortunio con durata superiore a 25 giorni.

Oltre alla registrazione degli infortuni, la Società si impegna a promuovere la segnalazione dei near-miss, ovvero di tutti i casi in cui un addetto possa aver subito un danno tale però da non compromettere la capacità lavorativa, senza quindi giorni di assenza. Nel 2018 si sono registrati 3 eventi di questo genere, probabilmente altri sono accaduti, ma non registrati, la sensibilizzazione del personale in merito alla registrazione dei near-miss. I near-miss non sono considerati nelle analisi statistiche.

In riferimento all'anno di cui trattasi il trend virtuoso è da considerarsi anche in riferimento ai dati relativi alle giornate di assenza, alla durata media degli infortuni e, parimenti di conseguenza, relativamente ad indice di gravità e di frequenza.

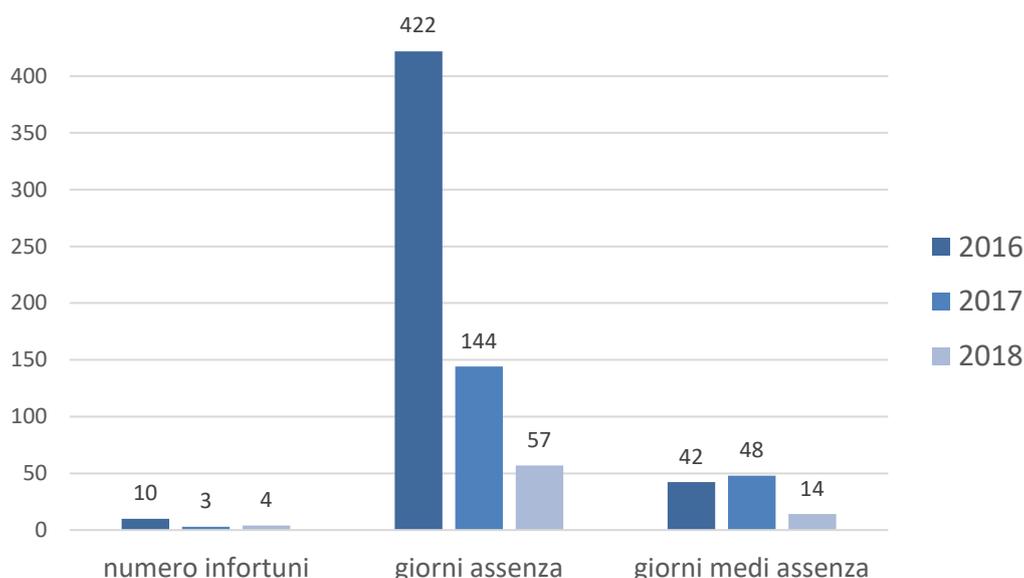
La maggior parte degli infortuni accadono a personale operativo, si elencano 3 casi con riferimento ad addetti operanti nell'area "RAMPA" ed 1 caso con evidenza all'area "SAFETY", per altro esterno all'attività lavorativa, ma avvenuto in spogliatoio in un momento di pausa.

Si premette che stante l'esiguità numerica dei casi e la non rappresentatività del campione ai fini statistici ci si limita, nella trattazione, al mero elenco della casistica; si evidenziano: investimento per incompiutezza in prossimità a mezzo, urto con bagaglio, urto con attrezzatura, inciampo.

AerTre S.p.A. è impegnata a garantire un livello sempre maggiore di sicurezza e procede continuamente al monitoraggio e l'analisi degli infortuni, cercando di implementare la segnalazione e la registrazione dei near-miss e cercando di sistematizzare e migliorare la registrazione e la contabilizzazione degli infortuni per permettere analisi puntuali e tempestive degli eventi.

Di seguito si riportano i grafici riassuntivi.

AerTre dati infortunistici 2016-2018



Si precisa che un infortunio dell'anno 2017 si è concluso ad inizio 2018. Nella statistica il dato è stato aggiornato rispetto ai risultati dell'anno precedente. Nel triennio 2016-2018 il numero di addetti al 31.12 è continuamente aumentato, così come il monte ore lavorato, nonostante ciò gli eventi sono aumentati di 1 unità tra il 2017 e il 2018, mentre i giorni di assenza e i giorni medi di assenza segnano andamento decrescente. La maggior parte degli infortuni in orario di lavoro interessano il personale di Rampa, settore che per sua natura espone maggiormente i lavoratori ad infortuni per il contatto con macchine e per la movimentazione di carichi. AerTre, con la collaborazione di più settori aziendali, si impegna ad aumentare la sensibilità dei lavoratori, con incontri e confronti diretti con il personale, considerando che l'analisi degli infortuni evidenzia che il comportamento umano è il principale fattore di criticità per gli eventi infortunistici della Società.

Gli indici di gravità e frequenza dello scalo Aeroportuale di Treviso sono stati calcolati a partire dai dati evidenziati nella tabella che segue. Si evidenzia, come già affermato, come non vengano considerati ai fini statistici gli infortuni "in itinere" e ciò in considerazione della loro non significatività in relazione all'operatività aziendale, contrariamente diverrebbe difficile attuare delle comparazioni significative dei dati tra i diversi anni e tra Enti analoghi. Sono stati altresì esclusi e quindi non conteggiati gli infortuni non riconosciuti da INAIL in termini d'indennizzo e gli infortuni accaduti che non abbiano portato, in conseguenza, a giornate di assenza, ovvero per i quali il personale non ha lasciato il lavoro, pur avendo denunciato l'accaduto al proprio responsabile.

	AER TRE - Treviso	
	Uomini	Donne
N. Infortuni sul lavoro	4	0
N. Infortuni in itinere	1	0
N. decessi a seguito infortuni	0	0
N. giornate di assenza	57	0
N. giornate medie di assenza	14	0
N. casi di malattia professionale	0	0

Treviso - Indici infortunistici	2016	2017	2018
Indice di frequenza	47,1	12,78	14,47
Indice di gravità	2,23	0,61	0,52

Dall'analisi dei dati si evince che indici di gravità e di frequenza sono fortemente condizionati da un infortunio molto lungo occorso ad una sola persona.

Per il calcolo degli infortuni sono stati utilizzati i criteri INAIL.

SAVE CARGO

Nell'anno 2018 si sono avuti 2 infortuni per errato utilizzo di attrezzature presso il magazzino merci, di non grave entità, per un totale di 21 giornate lavorative perse. Di seguito le tabelle di dettaglio.

Save Cargo ha visto nel 2018 un deciso incremento sia dei lavoratori che della mole di lavoro, in particolare i dipendenti sono passati da 40 al 31/12/2017 a 65 al 31/12/2018. I lavoratori sono suddivisi tra operativi (addetti cargo, team leader, capi turno) e amministrativi.

Nel 2016 (anno di nascita della Società) e 2017 non si erano verificati infortuni.

	SAVE CARGO	
	Uomini	Donne
N. Infortuni sul lavoro	2	0
N. Infortuni in itinere	0	0
N. decessi a seguito infortuni	0	0
N. giornate di assenza	21	0
N. giornate medie di assenza (no itinere)	11	0
N. casi di malattia professionale	0	0

SAVE CARGO - Indici infortunistici	2018
Indice di gravità	0,20
Indice di frequenza	19,39

SAVE ENGINEERING, MARCO POLO PARK, N-Aitec

Queste tre Società controllate non hanno avuto nessun tipo di infortunio nel corso del 2018.

Si segnala, infine, che il Gruppo sta valutando di effettuare un'analisi sulla rilevanza dei lavoratori esterni, al fine di considerare la possibilità di raccogliere dati dai datori di lavoro di questi lavoratori (non dipendenti del Gruppo) e dai fornitori che lavorano presso le sedi del Gruppo e/o sotto il suo controllo, tenendo in considerazione la qualità e l'accuratezza di questi dati sui quali il Gruppo non ha alcun controllo diretto.

SALUTE E SORVEGLIANZA SANITARIA

Il protocollo per la sorveglianza sanitaria del Gruppo SAVE prevede accertamenti sanitari preventivi, periodici e su richiesta del lavoratore, mirati alla verifica dell'idoneità alla mansione e al suo mantenimento nel tempo, per le attività che espongono gli addetti a rischi specifici per la salute.

Nell'ambito della sorveglianza sanitaria il Gruppo SAVE ha provveduto alla nomina del Medico Competente, che svolge anche la funzione di Responsabile del Servizio Sanitario in Aeroporto, ad effettuare quanto previsto in merito agli accertamenti sanitari preventivi e periodici per l'idoneità alla mansione, provvedendo altresì all'istituzione e all'aggiornamento delle cartelle sanitarie dei lavoratori che svolgono attività per le quali è prevista la sorveglianza sanitaria obbligatoria.

La cadenza della sorveglianza sanitaria per le mansioni, in funzione del tipo di attività svolta, ha periodicità che varia da annuale a quinquennale.

Territorio e comunità locale

Il Gruppo SAVE gestisce il terzo sistema aeroportuale italiano e rappresenta un asset strategico per l'economia e l'occupazione del territorio, dato l'importante ruolo di asse portante nella regione in cui gli aeroporti di Venezia e Treviso insistono.

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

Il Gruppo SAVE esprime il proprio impegno sul territorio con attività di dialogo costante, coinvolgimento e comunicazione con le comunità locali, attraverso erogazioni a favore di manifestazioni sportive, eventi finalizzati a salvaguardare il patrimonio artistico e culturale, erogazioni liberali e sponsorizzazioni a favore di iniziative a scopo sociale, contributi ad associazioni e a progetti nel campo della ricerca. Inoltre il Gruppo SAVE concretizza il suo impegno nella collaborazione con istituti scolastici ed alcune università, attivando progetti e stage curricolari.

Coinvolgimento e comunicazione con le comunità locali

Il Gruppo SAVE si impegna nel mantenere un dialogo costante con il territorio nella convinzione che, attraverso il coinvolgimento delle comunità locali, possa incrementare costantemente il valore prodotto nel tempo. L'obiettivo che si pone SAVE, data la propria importanza per l'intera area del Nord Est, è quello di coinvolgere le comunità locali in un dialogo fluido e costante sui progetti e le attività elaborate in coerenza con le trasformazioni territoriali pianificate per illustrare le prospettive di crescita/sviluppo. Al fine di intensificare il dialogo con il territorio, nel 2014 SAVE ha costituito un Tavolo Territoriale con associazioni e istituzioni locali.

Gli incontri del Tavolo Territoriale hanno come obiettivo lo scambio di informazioni e momenti di confronto su progetti che trasformeranno l'Aeroporto Marco Polo nel corso dei prossimi anni in una "città aeroportuale", fulcro di un insieme coordinato di servizi e polo di riferimento. Un passaggio progressivo, programmato sulla base di un Master Plan che costituisce uno strumento di pianificazione imprescindibile per uno sviluppo equilibrato e funzionale, rispettoso delle specificità ambientali dello scalo veneziano. Le riunioni del Tavolo Territoriale hanno tra l'altro portato all'individuazione e alla condivisione della maggior parte degli interventi di mitigazione/compensazione inseriti nello Studio di Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Venezia.

In un'ottica di coinvolgimento sempre maggiore delle comunità e degli *stakeholder*, SAVE ha realizzato il sito internet specificamente dedicato alle tematiche ambientali <http://www.marcopolodomani.it/>. Tale sito, che riporta i vari progetti e le iniziative intraprese a favore della tutela dell'ambiente, rappresenta un ulteriore elemento di comunicazione attraverso il quale viene garantito un flusso informativo continuo verso gli *stakeholder* esterni.

A maggio 2015 ha esordito la pubblicazione di *InTime*, una rivista bimestrale realizzata specificamente per i passeggeri dell'aeroporto di Venezia dalla casa editrice veneziana Lineadacqua in stretta collaborazione con SAVE. La pubblicazione è capillarmente distribuita in tutte le aree dell'aerostazione e nel terminal dell'Aviazione generale.

L'aeroporto è una realtà che affascina il pubblico più variegato. In tal senso, durante l'anno SAVE si è resa disponibile a far conoscere il "dietro le quinte" di un'attività particolarmente complessa. L'adesione

per il quarto anno consecutivo all' Open Factory, iniziativa della Società Goodnet che punta ad aprire al grande pubblico un centinaio di imprese nel Veneto per raccontarne la storia, si è estesa quest'anno con successo anche all'aeroporto di Treviso.

Cultura, sport, contributi e donazioni

Nell'anno 2018 il Gruppo SAVE si è impegnato nel sostegno al territorio e alle comunità locali erogando un importo di oltre 292 migliaia di Euro a favore di attività culturali, sportive, sociali e attività di ricerca. La tabella riportata di seguito indica il valore dei principali contributi erogati suddivisi per aree di intervento:

Importi in Euro migliaia

	2016	2017	2018
Cultura e istruzione	40	56	44
Manifestazioni sportive	53	97	130
Erogazioni liberali a favore di iniziative a scopo sociale	84	69	118
Altro	39	30	-
TOTALE	216	252	292

Le principali attività nelle quali SAVE ha investito sono state: per la categoria cultura è proseguito l'impegno quale socio sostenitore della Fondazione Teatro la Fenice, la Società ha inoltre sostenuto l'attività della Venice International Foundation, concentrata sulla valorizzazione del patrimonio storico-artistico veneziano, ed ha supportato la prima partecipazione della Santa Sede a Biennale Architettura. L'impegno delle singole imprese a sostegno delle attività culturali è una questione di sempre maggiore rilievo. Inoltre il progressivo modificarsi dei rapporti tra pubblico e privato nel settore, la consapevolezza delle imprese del valore attribuito alla cultura anche per il rafforzamento del proprio *brand*, la scarsità delle risorse pubbliche per i beni culturali, sono fattori che hanno contribuito a intensificare le relazioni tra imprese e mondo della cultura.

Per quanto concerne le manifestazioni sportive, si segnala la sponsorizzazione della Venice Challenge Cup organizzata dal Tc Mestre e la sponsorizzazione rivolta al settore giovanile maschile e femminile di Reyer Venezia Mestre, società sportiva affiliata alla Federazione Italiana Pallacanestro. SAVE ritiene che manifestazioni di questa portata richiamino il pubblico più vasto, muovano le persone e creino lavoro, quindi si impegna a supportare tali iniziative di alto livello. Inoltre, i valori dello sport intesi come disciplina, correttezza, entusiasmo condiviso, organizzazione, costituiscono una grande ricchezza per l'intera comunità e rappresentano un punto di riferimento importante e uno stimolo per le generazioni più giovani; SAVE si associa a questi principi, riconoscendoli come struttura portante dei suoi successi realizzati da una "squadra" motivata.

Tra i principali impegni di SAVE in ambito sociale possiamo citare erogazioni liberali a favore di Caritas e di quelli a sostegno di realtà radicate nel territorio servito dall'aeroporto quali la Parrocchia di Tessera e Mestre Benefica. Ricordiamo inoltre che da anni Save sostiene l'attività di associazioni umanitarie facendo propri gli oneri relativi ai diritti di volo su Venezia.

Progetti didattici con il mondo scolastico e universitario

Il Gruppo SAVE, data la consapevolezza che gli aeroporti hanno un ruolo chiave per lo sviluppo del territorio, ha da sempre instaurato ottimi rapporti con il mondo scolastico.

Il 25 novembre 2018 il Marco Polo e il Canova hanno aperto le porte a una sessantina di visitatori complessivi, nell'ambito del progetto Open Factory, un'iniziativa della società Goodnet specializzata nello sviluppo e realizzazione di progetti di territorio, un *opening* di cultura industriale e manifatturiera, il cui obiettivo è raccontare la storia (e i segreti) del tessuto imprenditoriale del Veneto. I nostri ospiti che, su base volontaria, si sono iscritti al programma da noi proposto, hanno visitato aree dell'aeroporto a cui, da passeggeri, è impossibile accedere.

Si segnala inoltre che durante l'anno l'Università Ca' Foscari ha allestito gratuitamente nella zona arrivi *landside* un *desk hospitality* per l'accoglienza degli studenti che partecipano al programma Erasmus. SAVE, per la prima volta, ha aderito nuovamente al Career Day "Industria, Servizi e IT" organizzato dall'Università Ca' Foscari dedicato all'incontro tra impresa, laureandi e laureati dell'ateneo veneziano.

Nel 2018 è proseguita anche l'attività del Gruppo SAVE a favore dell'introduzione dei giovani nel mondo del lavoro. Infatti nel 2018 sono stati 279 gli studenti che hanno effettuato il periodo di *stage* richiesto dal piano di studio istituito presso il Gruppo SAVE.

	2016	2017	2018
NUMERO STAGE ATTIVATI	368	416	279

Content Index – In Accordance – Core

Il presente documento è stato redatto in conformità ai GRI Standards: opzione “Core”.

L'indice seguente riepiloga le informazioni qualitative e quantitative riportate nell'analisi di materialità, con i relativi riferimenti alle sezioni del documento.

GRI 102: GENERAL DISCLOSURES		DISCLOSURE	Pagine
Profilo dell'organizzazione			
102-1	Nome dell'Organizzazione	Key data	17
102-2	Principali marchi, prodotti e servizi	Identità	16
102-3	Sede principale	Identità	16
102-4	Aree geografiche di operatività	Breve storia di SAVE e del suo Gruppo	19; 21
102-5	Assetto proprietario e forma legale	Assetto societario	25
102-6	Mercati serviti	Identità	16
102-7	Dimensione dell'Organizzazione	Key data	17
102-8	Caratteristiche della forza lavoro	Risorse Umane	133
102-9	Descrizione della catena di fornitura dell'Organizzazione	Impatto sui fornitori locali	83-84
102-10	Cambiamenti significativi dell'Organizzazione o della sua catena di fornitura	Nel 2018, non ci sono state variazioni significative	158
102-11	Applicazione dell'approccio prudentiale alla gestione dei rischi	Controllo interno e gestione dei rischi Presidio dei rischi	26-28
102-12	Iniziative esterne	Aspetti salienti del vigente quadro normativo La politica ambientale	33-36; 88-89
102-13	Principali partnership e affiliazioni	Gli stakeholder dell'Aeroporto	32-33
Strategia			
102-14	Lettera agli stakeholder	Lettera agli stakeholder	7
Etica e integrità			
102-16	Mission, valori, codici di condotta e principi	I valori del Gruppo SAVE	22-24
Governance			
102-18	Struttura di governo dell'Organizzazione	Sistema di governo societario	25-26
Coinvolgimento degli stakeholder			
102-40	Elenco degli stakeholder	Gli stakeholder dell'Aeroporto	30-31
102-41	Accordi collettivi di contrattazione	Organizzazioni Sindacali	138-139
102-42	Identificazione e selezione degli stakeholder	Gli stakeholder dell'Aeroporto	30-31
102-43	Approccio all'attività di coinvolgimento degli stakeholder	Gli stakeholder dell'Aeroporto	31-32
102-44	Argomenti chiave e criticità emerse dall'attività di coinvolgimento degli stakeholder	Nota metodologica Gli Stakeholder dell'Aeroporto	11; 31
Specifiche di rendicontazione			
102-45	Entità incluse nel Bilancio Consolidato	Struttura del gruppo	24
102-46	Definizione dei contenuti del Bilancio e del perimetro dei topic materiali	Nota Metodologica	10-14
102-47	Elenco dei topic materiali	Nota Metodologica	12-13
102-48	Modifiche di informazioni rispetto al precedente Bilancio	Nota Metodologica Valore economico direttamente gestito Il climate change	10-11; 82; 100-102
102-49	Cambiamenti significativi in termini di topic materiali e loro perimetro	Nota Metodologica	10; 12-14
102-50	Periodo di rendicontazione del Bilancio di Sostenibilità	Nota Metodologica	11
102-51	Data di pubblicazione del Bilancio più recente	Nota Metodologica	10
102-52	Periodicità di rendicontazione	Nota Metodologica	10
102-53	Contatti e indirizzi utili per richiedere informazioni sul bilancio e i suoi contenuti	Nota Metodologica	10
102-54	Indicazione dell'opzione “in accordance” scelta	Nota Metodologica Content index	10; 158
102-55	Indice dei contenuti GRI	Content index	158-162
102-56	Assurance esterna del report	Relazione della società di Revisione	163-165

GRI 200: INDICATORI DI PERFORMANCE ECONOMICA		DISCLOSURE	
Topic: Performance economica			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Matrice di Materialità	12-14
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Analisi economica di Gruppo	78-80
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica		
GRI 201: Performance economica			
201-1	Valore economico direttamente generato e distribuito	Valore economico direttamente gestito	82
201-4	Finanziamenti significativi ricevuti dalla Pubblica Amministrazione	Finanziamenti pubblici	81
Topic: Market Presence			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Matrice di Materialità	12-14
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Le compagnie aeree	63-69
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica		
AO1	Numero totale di passeggeri suddivisi in voli internazionali e nazionali fra origine-destinazione e trasferimento, inclusi i passeggeri in transito	I passeggeri	52
AO2	Numero totale annuo di movimenti di aeromobili diurni e notturni, suddivisi per voli commerciali passeggeri, commerciale cargo, aviazione generale e aviazione di stato	Le compagnie aeree	66-67
AO3	Il quantitativo totale di merce (cargo) movimentato in tonnellate	Le compagnie aeree	70-72
Topic: Impatti economici indiretti			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Matrice di Materialità	12-14
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Il Piano investimenti	39-50
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica		
GRI 203: Impatti economici indiretti			
203-1	Investimenti infrastrutturali e servizi supportati	Il Piano investimenti	39-50
Topic: Pratiche di approvvigionamento			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Matrice di Materialità	12-14
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Impatto sui fornitori locali	83-84
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica		
GRI 204: Pratiche di approvvigionamento			
204-1	Percentuali di spesa concentrata su fornitori locali	Distribuzione geografica dei fornitori	84
Topic: Anti-corruzione			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Matrice di Materialità	12-14
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Codice Etico e Modello 231	21-24
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	I Valori del Gruppo Save	
GRI 205: Anti-corruzione			
205-3	Casi di corruzione accertati e azioni intraprese	Nel periodo di rendicontazione non sono stati segnalati casi di corruzione	159
Topic: Pratiche anti-competitive			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Matrice di Materialità	12-14
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Codice Etico e Modello 231	21-24
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	I Valori del Gruppo Save	
GRI 206: Pratiche anti-competitive			
206-1	Azioni legali riferite a concorrenza sleale, anti-trust, pratiche di monopolio e rispettivi esiti	Nel periodo di rendicontazione non sono stati segnalati casi di non Azioni legali riferite a concorrenza sleale, anti-trust, pratiche di monopolio	159
Topic: Intermodalità			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Matrice di Materialità	12-14
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Il Piano investimenti	39-50
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica		

GRI 300: INDICATORI DI PERFORMANCE AMBIENTALE		DISCLOSURE	
Topic: Energia			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Matrice di Materialità	12-14
103-2	Approccio alla gestione della tematica	La politica ambientale	88-90; 94-98
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	La gestione dell'ambiente Energia	
GRI 302: Energia			
302-1	Consumi di energia all'interno dell'organizzazione	Energia	96
302-3	Intensità energetica	Energia	96-98
302-4	Riduzione del consumo di energia	Energia	89
Topic: Acqua			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Matrice di Materialità	12-14
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Risorsa idrica	91-92
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica		
GRI 303: Acqua			
303-1	Prelievo totale di acqua per fonte	Risorsa idrica	91
AO4	Qualità delle acque meteoriche secondo la normativa vigente	Risorsa idrica	92-93
Topic: Emissioni			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Matrice di Materialità	12-14
103-2	Approccio alla gestione della tematica	La politica ambientale di Save	88-90; 98-106
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	Aria e Clima	
GRI 305: Emissioni			
305-1	Emissioni totali dirette di gas a effetto serra (Scopo 1)	Il climate change	99-100; 102
305-2	Emissioni totali indirette di gas a effetto serra (Scopo 2)	Il climate change	99-103
305-3	Altre emissioni indirette di gas ad effetto serra (Scopo 3)	Il climate change	101-102
305-5	Riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra	Il climate change	100-103
AO5	Livello di qualità dell'aria in base alle concentrazioni di inquinanti in microgrammi per metro cubo (µg/m3) o parti per milione (ppm) previsto dalla normativa vigente	Monitoraggio della qualità dell'aria	104-105
Topic: Scarichi e rifiuti			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Matrice di Materialità	12-14
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Risorsa idrica	91-94; 106-108
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	Gestione dei rifiuti	
GRI 306: Scarichi e rifiuti			
306-1	Acqua totale scaricata per qualità e destinazione	Risorsa idrica	91-93
306-2	Peso totale dei rifiuti per tipologia e metodi di smaltimento	Trattamento differenziato dei rifiuti	107
306-3	Numero totale e volume di sversamenti significativi	Sversamenti	94
AO6	Quantità di liquido antigelo (de-icing) utilizzato e trattato (m3 e/o ton) suddiviso per piste e aeromobili	De-icing	93-94
Topic: Conformità ambientale			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Matrice di Materialità	12-14
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Sostenibilità Ambientale - Introduzione	86-88
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica		
GRI 307: Conformità ambientale			
307-1	Non-compliance a regolamenti e leggi in materia ambientale	Non si sono verificati casi di non conformità a leggi in materia ambientale	160
Topic: Rumore			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Matrice di Materialità	12-14
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Inquinamento acustico	108-112
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica		
AO7	Numero e percentuale di persone che risiedono in aree interessate dal rumore aeroportuale	Inquinamento acustico	111-112

GRI 400: INDICATORI DI PERFORMANCE SOCIALE		DISCLOSURE	
Topic: Occupazione			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Matrice di Materialità	12-14
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Risorse Umane	132-138
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica		
GRI 401: Occupazione			
401-1	Nuovi assunti e turnover del personale	Risorse Umane	136
401-2	Benefit previsti per i lavoratori a tempo pieno, ma non per i lavoratori part-time e a termine	Welfare	143
401-3	Congedi parentali	Risorse Umane	137
Topic: Relazioni industriali			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Matrice di Materialità	12-14
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Relazioni Industriali	138-141
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica		
GRI 402: Relazioni industriali			
402-1	Periodo minimo di preavviso per le modifiche operative	Il periodo minimo di preavviso è stabilito sulla base del CCNL.	161
Topic: Salute e sicurezza dei lavoratori			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Matrice di Materialità	12-14
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Salute e Sicurezza	146-147
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica		
GRI 403: Salute e sicurezza dei lavoratori			
403-2	Tasso d'infortuni sul lavoro, di malattie professionali, di giornate di lavoro perse, assenteismo e numero totale di decessi	Salute e Sicurezza	147-154
Topic: Formazione e Istruzione			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Matrice di Materialità	12-14
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Formazione	141-143
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica		
GRI 404: Formazione e Istruzione			
404-1	Ore medie di formazione annue per dipendente per genere	Formazione	143
Topic: Diversità e pari opportunità			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Matrice di Materialità	12-14
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Risorse Umane Sistema di governo societario	25-26; 134
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica		
GRI 405: Diversità e pari opportunità			
405-1	Diversità degli organi di governo e dei dipendenti	Risorse Umane Sistema di governo societario	26; 134-135; 139
405-2	Rapporto dello stipendio base e della remunerazione delle donne rispetto a quello degli uomini	Risorse Umane	138
Topic: Comunità locali			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Matrice di Materialità	12-14
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Inquinamento acustico	108-112
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica		
GRI 413: Comunità locali			
413-2	Operazioni con potenziali o attuali impatti negativi significativi sulle comunità locali	Inquinamento acustico	108-112
AO8	Numero di persone fisicamente o economicamente dislocate, sia volontariamente che involontariamente, dal gestore aeroportuale o per suo conto da un ente governativo o altro, e l'indennizzo previsto	Nel periodo di rendicontazione non si sono verificati casi, volontari o involontari di dislocamento di persone	161
Topic: Salute e sicurezza dei consumatori			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Matrice di Materialità	12-14
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Safety Management System Aeroportuale	116-119
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica		
GRI 416: Salute e sicurezza dei consumatori			
AO9	Numero totale annuo di "wildlife strikes" per 10.000 movimenti di aeromobili	Wildlife strike e biodiversità	119-121
Topic: Etichettatura di prodotti e servizi			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Matrice di Materialità	12-14
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Codice Etico e Modello 231	21-24
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	I Valori del Gruppo Save	
GRI 417: Etichettatura di prodotti e servizi			
417-3	Casi di non conformità relativi all'attività di marketing	Nel periodo di rendicontazione non sono stati segnalati casi di non conformità relativi all'attività di marketing	161
Topic: Privacy dei consumatori			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Matrice di Materialità	12-14
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Codice Etico e Modello 231	21-24; 26-28
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	I Valori del Gruppo Save Controllo Interno e Gestione dei rischi	
GRI 418: Privacy dei consumatori			
418-1	Reclami riguardanti la violazione della privacy e la perdita dei dati dei clienti	Non si sono verificati casi di reclami riguardanti la violazione della privacy e la perdita dei dati dei clienti	161

GRI 400: INDICATORI DI PERFORMANCE SOCIALE		DISCLOSURE	
Topic: Conformità Socio-economica			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Matrice di Materialità	12-14
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Codice Etico e Modello 231 I Valori del Gruppo Save Controllo Interno e Gestione dei rischi	21-24; 26-28
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica		
GRI 419: Conformità Socio-economica			
419-1	Non compliance a regolamenti e leggi in materia sociale ed economica	Nel periodo di rendicontazione non sono stati segnalati casi di non conformità a regolamenti e leggi in materia sociale ed economica	162
Topic: Business continuity e gestione delle emergenze			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Matrice di Materialità	12-14
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Il Safety Management System	116-119
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica		
Topic: Qualità dei servizi			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Matrice di Materialità	12-14
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Qualità	58-63
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	La Customer Experience	
Topic: Offerta di servizi a persone con ridotta mobilità			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Matrice di Materialità	12-14
103-2	Approccio alla gestione della tematica	PRM	57-58
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica		
TEMI MATERIALI NON CORRELATI A SPECIFICHE DISCLOSURE DEI GRI STANDARD			
Spese ed Investimenti ambientali			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Matrice di Materialità	12-14
103-2	Approccio alla gestione della tematica	La gestione dell'ambiente	89-91
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica		

Relazione della Società di Revisione



Deloitte & Touche S.p.A.
Via Tortona, 25
20144 Milano
Italia

Tel: +39 02 83322111
Fax: +39 02 83322112
www.deloitte.it

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE INDIPENDENTE SUL BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ

Al Consiglio di Amministrazione di Save S.p.A.

Siamo stati incaricati di effettuare un esame limitato (*“limited assurance engagement”*) del Bilancio di Sostenibilità del Gruppo Save (di seguito il “Gruppo”) relativo all’esercizio chiuso al 31 dicembre 2018.

Responsabilità degli Amministratori per il Bilancio di Sostenibilità

Gli Amministratori di Save S.p.A. sono responsabili per la redazione del Bilancio di Sostenibilità in conformità ai *“Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards”* definiti nel 2016 dal *GRI - Global Reporting Initiative* (“GRI Standards”), come descritto nella sezione “Nota metodologica” del Bilancio di Sostenibilità.

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

Gli Amministratori sono inoltre responsabili per l’identificazione degli stakeholder e degli aspetti significativi da rendicontare.

Indipendenza della società di revisione e controllo della qualità

Siamo indipendenti in conformità ai principi in materia di etica e di indipendenza del *Code of Ethics for Professional Accountants* emesso dall’*International Ethics Standards Board for Accountants*, basato su principi fondamentali di integrità, obiettività, competenza e diligenza professionale, riservatezza e comportamento professionale. La nostra società di revisione applica l’*International Standard on Quality Control 1 (ISQC Italia 1)* e, di conseguenza, mantiene un sistema di controllo di qualità che include direttive e procedure documentate sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e dei regolamenti applicabili.

Responsabilità della società di revisione

È nostra la responsabilità di esprimere, sulla base delle procedure svolte, una conclusione circa la conformità del Bilancio di Sostenibilità rispetto a quanto richiesto dai GRI Standards. Il nostro lavoro è stato svolto secondo quanto previsto dal principio *“International Standard on Assurance Engagements ISAE 3000 (Revised) - Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information”* (di seguito anche *“ISAE 3000 Revised”*), emanato dall’*International Auditing and Assurance Standards Board* (IAASB) per gli incarichi di *limited assurance*. Tale principio richiede la pianificazione e lo svolgimento di procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che il Bilancio di Sostenibilità non contenga errori significativi. Pertanto, il nostro esame ha comportato un’estensione di lavoro inferiore a quella necessaria per lo svolgimento di un esame completo secondo l’ISAE 3000 Revised (*“reasonable assurance engagement”*) e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti e le circostanze significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di tale esame.

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

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

Codice Fiscale/Registro delle Imprese di Milano Monza Brianza Lodi n. 03049560166 - R.E.A. n. MI-1720239 | Partita IVA: IT 03049560166

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

© Deloitte & Touche S.p.A.

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

In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure:

- Analisi del processo di definizione dei temi rilevanti rendicontati nel Bilancio di Sostenibilità, con riferimento alle modalità di identificazione in termini di loro priorità per le diverse categorie di stakeholder e alla validazione interna delle risultanze del processo.
- Comparazione tra i dati e le informazioni di carattere economico-finanziario riportati nel capitolo "Responsabilità economica" del Bilancio di Sostenibilità e i dati e le informazioni incluse nel Bilancio Consolidato del Gruppo.
- Comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative significative incluse nel Bilancio di Sostenibilità.

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

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

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

Conclusioni

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che il Bilancio di Sostenibilità del Gruppo relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018 non sia stato redatto, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dai GRI Standards come descritto nel paragrafo "Nota metodologica" del Bilancio di Sostenibilità.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.



Franco Amelio
Socio

Milano, 2 aprile 2019



SAVE S.p.A.

Viale G. Galilei, 30/1 - 30173 Tessera-Venezia (Ve)

Tel. (+39) 041.2606111

Fax (+39) 041.2606260