

Bilancio di Sostenibilità 2017 Gruppo Save

- ↑ Partenze
Departures
- ↑ Check-in 1-62
- ↑ Polizia
Police
- ↑ Arrivi
Arrivals
- ↑ Check-in & bag drop
03-91
Check-in 92-99
- ↑ Bus Taxi
- ↑ Deposito bagagli
Left luggage
- ↑ Oggetti smarriti
Lost property
- ↑ Pronto soccorso
First aid
- ↑ Carabinieri
Gendarmere

2017

Gruppo Save
Bilancio di Sostenibilità 2017

Sommario

1	Lettera agli stakeholder	6
2	Introduzione	7
3	Nota metodologica	7
4	Identità	12
4.1	Breve storia di SAVE e del suo Gruppo	13
4.2	Key data	17
4.3	I valori del Gruppo SAVE	18
4.4	Struttura del Gruppo	20
4.5	Assetto societario	21
4.6	Corporate governance e controllo interno	22
4.7	Contesto	24
5	Sostenibilità economica	46
5.1	Analisi economica di Gruppo	47
5.2	Valore economico direttamente gestito	51
6	Sostenibilità ambientale	58
6.1	Introduzione	58
6.2	La politica ambientale SAVE	60
6.3	La gestione dell'ambiente	61
6.4	Risorsa idrica	62
6.5	Energia	65
6.6	Aria e clima	69
6.7	Gestione dei rifiuti	77
6.8	Inquinamento acustico	78
6.9	Salute e Sicurezza	83
7	Safety Management System Aeroportuale	91
7.1	Gli indicatori del Safety Management System	94
7.2	Formazione su Safety Aeroportuale	102
8	Sostenibilità sociale	104
8.1	Risorse Umane	104
8.2	Territorio e comunità locale	118
9	Clienti	122
9.1	I passeggeri	122
9.2	Qualità	126
9.3	Le compagnie aeree	130
9.4	Pubblicità, informazione e Retail	140
10	Content Index – In Accordance – Core	145
11	Relazione della Società di Revisione	151

1 Lettera agli stakeholder

Il 2017 rappresenta per il Gruppo Save un anno di successo e di crescita che ha contraddistinto tutte le società del Gruppo.

Il sistema aeroportuale Venezia-Treviso ha chiuso l'anno con oltre 13 milioni di passeggeri, in crescita del 9,2% rispetto al 2016, 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, approvato in via definitiva dal Ministero dei Trasporti. Dopo la realizzazione della nuova darsena e del Moving Walkaway aperti al pubblico nell'autunno 2016, lo scalo veneziano ha inaugurato, lo scorso mese di giugno, il primo ampliamento del terminal passeggeri. Con la conclusione dell'iter approvativo del Master plan potranno essere realizzati interventi di mitigazione dell'impatto ambientale, individuati dal gruppo di lavoro creato da Save con le associazioni del territorio.

L'aeroporto Canova è stato interessato da lavori di manutenzione straordinaria del manto delle piste di volo. L'efficacia del sistema aeroportuale ha permesso il trasferimento dell'intera operatività dello scalo di Treviso a Venezia nel periodo interessato.

Nel 2017 il Gruppo ha creato ricchezza per oltre 205,8 milioni di Euro, distribuita *in primis* a favore della forza lavoro per oltre 54,3 milioni di Euro, quindi a favore dei fornitori per oltre 38,2 milioni, a seguire verso lo Stato per oltre 25,6 milioni ed infine a favore degli azionisti per 38 milioni di Euro. Il tutto garantendo un servizio di qualità di standard internazionale ad oltre 13 milioni di passeggeri gestiti dal Sistema Venezia-Treviso.

Senza dimenticare che l'Opa conclusiva del riassetto della compagine sociale della Capogruppo ha determinato una distribuzione di ricchezza aggiuntiva ai soci, tra i quali diversi enti pubblici che a loro volta, come da loro stessi dichiarato, utilizzeranno queste risorse per opere a favore delle comunità di riferimento.

Il presente volume analizza in dettaglio le attività del Gruppo orientate ad una responsabilità verso i nostri stakeholder. Quel che mi preme sottolineare è il valore del Gruppo Save per il territorio e la consapevolezza, che contraddistingue ogni nostra azione, che un tale valore primario porta necessariamente con sé responsabilità ed impegno per uno sviluppo sostenibile.

Dott. Enrico Marchi

Presidente del Consiglio di Amministrazione

2 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 2017 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.

3 Nota metodologica

Il Bilancio di Sostenibilità 2017 del Gruppo Save (di seguito anche il “Gruppo”) è stato redatto secondo le linee guida “*G4 Sustainability Reporting Guidelines*” (2013) e le “*Airport Operators Sector Disclosures*” (2014) entrambe pubblicate dal Global Reporting Initiative (GRI), secondo l'opzione “*Core*”.

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 i referenti responsabili 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 2017 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 2017 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 01.01.2017 al 31.12.2017 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.

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 § 4.7.1).

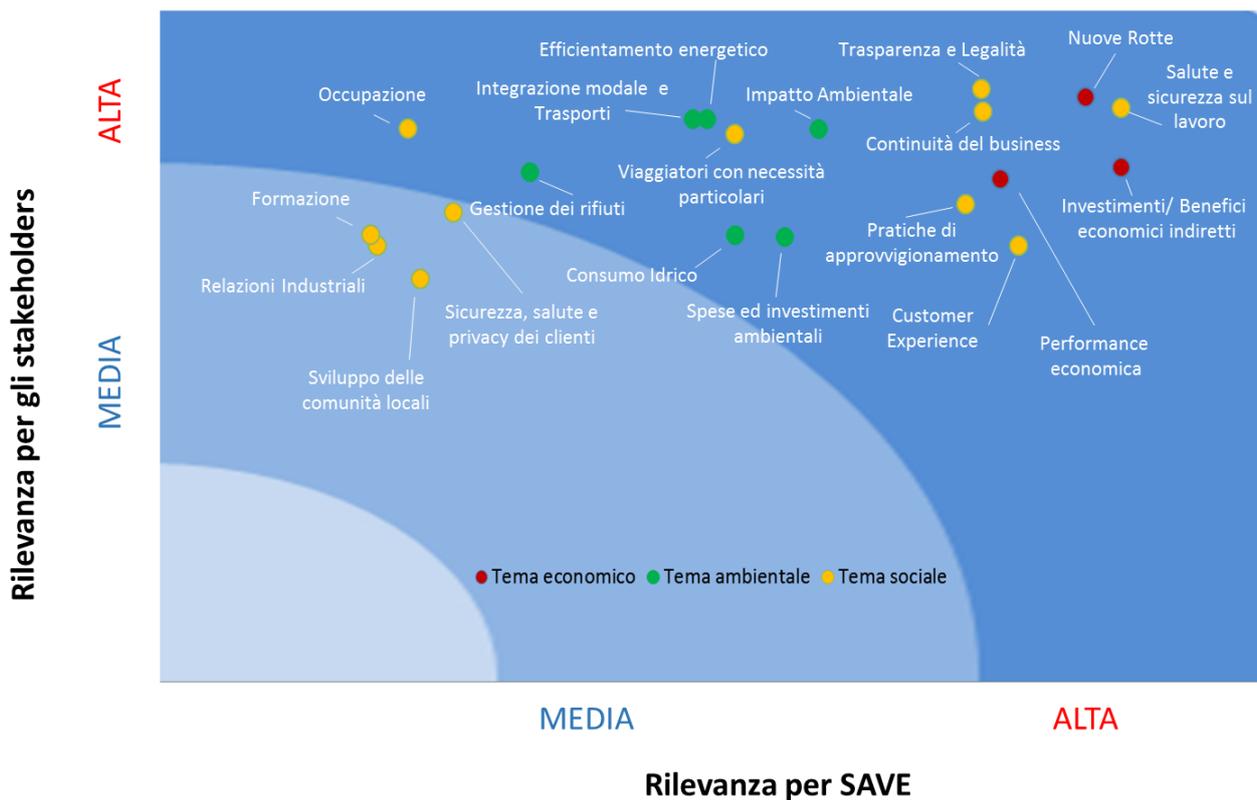
SAVE ha condotto un'analisi di materialità volta a indentificare e dare priorità alle tematiche considerate rilevanti e significative per se stessa e per i propri *stakeholder*. L'analisi condotta è conforme alle iniziative contenute nelle linee guida del Global Reporting Initiative.

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 2015 con la partecipazione di un totale di 25 *stakeholder* esterni e coinvolgendo le prime linee dirigenziali incluso l'Amministratore Delegato. Il questionario, strutturato su 20 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.

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 l'Azienda, 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 le opportunità associate allo sviluppo sostenibile.

Di seguito si riportano le tematiche la cui valutazione è risultata estremamente rilevante sia per gli *stakeholder* esterni che per l'organizzazione (quadrante in alto a destra della matrice); 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;
- Trasparenza e legalità;
- Continuità del business;
- Customer experience, qualità e relazioni con i clienti;
- Pratiche di approvvigionamento;
- Viaggiatori con necessità particolari (PRM - passeggeri a ridotta mobilità);

- Efficientamento energetico;
- Influenza sull'ecosistema ed impatto ambientale;
- Consumo idrico;
- Integrazione modale e trasporti;
- Spese e investimenti ambientali.

Oltre a tali aspetti, il Bilancio di Sostenibilità rendiconta altre tematiche risultate particolarmente interessanti per gli *stakeholder* esterni e che il Gruppo SAVE gestisce in modo costante e attivo quali relazioni industriali e rispetto dei diritti dei lavoratori, sicurezza, salute e privacy dei clienti, sviluppo delle comunità locali, occupazione, formazione e gestione dei rifiuti.

Nella tabella riportata di seguito, per ciascun aspetto materiale identificato (per SAVE, gli *stakeholder* o entrambi), si indica il perimetro di tale aspetto all'interno e all'esterno dell'azienda.

Aspetto Materiale	Aspetto G4	Perimetro interno	Perimetro esterno
<i>Performance economica</i>	Performance economica	Gruppo	Tutti gli stakeholder
<i>Investimenti/Benefici economici indiretti</i>	Impatti economici indiretti	Gruppo	Tutti gli stakeholder
<i>Sviluppo di nuove rotte</i>	Market presence	Gruppo	Cliente
<i>Impatto ambientale</i>	Emissioni Rumore Compliance ambientale	Gruppo	Enti/amministrazioni Comunità locale/Territorio
<i>Efficientamento energetico</i>	Energia	Gruppo	Enti/amministrazioni Comunità locale/Territorio
<i>Integrazione modale e trasporti</i>	Intermodalità	Gruppo	Comunità locale/Territorio
<i>Spese e investimenti ambientali</i>	Spese e investimenti ambientali	Gruppo	Tutti gli stakeholder
<i>Consumo idrico</i>	Acqua	Gruppo	Comunità locale/Territorio
<i>Gestione dei rifiuti</i>	Effluenti e rifiuti	Gruppo	Comunità locale/Territorio
<i>Salute e sicurezza sul lavoro</i>	Salute e sicurezza sul lavoro	Gruppo	
<i>Customer experience, qualità e relazioni con i clienti</i>	Etichettatura di prodotti e servizi Qualità dei servizi	Gruppo	Clienti
<i>Pratiche di approvvigionamento</i>	Pratiche in materia di appalti e Pratiche di	Gruppo	Fornitori
<i>Continuità del business</i>	Business Continuity e gestione delle emergenze	Gruppo	Clienti
<i>Trasparenza e legalità</i>	Anti-corruzione	Gruppo	Enti/amministrazioni Comunità locale/Territorio
<i>Viaggiatori con necessità particolari</i>	Persone con bisogni speciali	Gruppo	Clienti
<i>Sicurezza, salute e privacy del cliente</i>	Privacy del cliente	Gruppo	Clienti
<i>Sviluppo delle comunità locali</i>	Comunità locali	Gruppo	Comunità locale/Territorio
<i>Occupazione</i>	Salute e sicurezza sul lavoro	Gruppo	
<i>Formazione</i>	Formazione e istruzione	Gruppo	
<i>Relazioni industriali e rispetto dei diritti dei lavoratori</i>	Labour/Management Relations	Gruppo	

4 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 due 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.



4.1 Breve storia di SAVE e del suo Gruppo

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 dalla stessa 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 40,8%.

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.

4.1.1 Breve storia di 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..)

4.1.2 Breve introduzione all'Aeroporto di Venezia



“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 Tessera 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.

4.1.3 Breve introduzione all'Aeroporto di Treviso



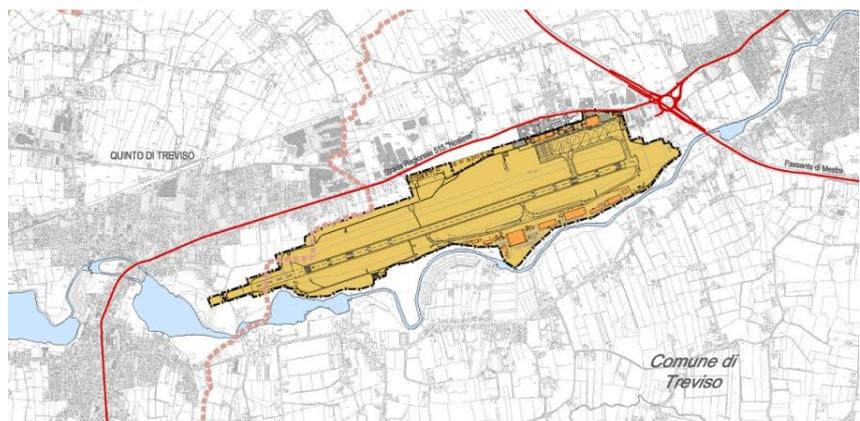
L'Aeroporto di Treviso è localizzato a circa 3 km a sud-ovest della città di Treviso, è racchiuso tra la Strada Regionale n. 515 “Noalese”, la Strada Regionale N. 53 “Postumia”, ed il fiume Sile, a 9,2 km dal casello autostradale Treviso Sud della A27 ed a 29 km dall'Aeroporto di Venezia-Tessera.

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.

4.2 Key data

Di seguito vengono riportati i *key data* del Gruppo al 31 dicembre 2017 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/1000</i>
Ricavi	199.132
EBITDA	94.525
Utile/(Perdita) di esercizio	50.627
Numero dipendenti Gruppo SAVE S.p.A.	1.157
Passeggeri Sistema Venezia - Treviso	13.386.437

4.2.1 Codice Etico e Modello 231

Il management di SAVE S.p.A., consapevole del ruolo di “servizio pubblico” delle attività gestite da SAVE con importanti riflessi sulle attività degli utenti aeroportuali e sul sistema di relazioni economiche ed industriali regionali, ha voluto consolidare e promuovere la responsabilità etico-sociale della propria attività imprenditoriale anche con l'adozione di un proprio Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex d.lgs. 231/2001 (Modello 231).

Il Modello 231 della Società 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 di comportamento previsti dal Codice Etico e di Comportamento del Gruppo SAVE.

Il Modello 231 di SAVE è stato adottato nel 2009 ed aggiornato da ultimo nel 2016, e si compone delle due parti Parte Generale e Parte Speciale.

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 (d.lgs. 231/2001 artt. 24 e 25);
- reati societari e abusi di mercato (d.lgs. 231/2001 artt. 25-ter e 25-sexies);
- reati in materia di salute e sicurezza sul lavoro ed in materia ambientale (d.lgs. 231/2001 artt. 25-septies e 25-undecies);
- delitti di criminalità organizzata, ricettazione, (auto)riciclaggio, assunzione di personale senza permesso di soggiorno (d.lgs. 231/2001 artt. 24-ter, 25-octies e 25-duodecies, legge 146/2006);
- delitti informatici ed in materia di violazione dei diritti d'autore (d.lgs. 231/2001 artt. 24-bis e 25-novies);
- delitti contro l'industria e il commercio (d.lgs. 231/2001 art. 25-bis.1);
- induzione a non rendere dichiarazioni o a rendere dichiarazioni mendaci all'autorità giudiziaria (d.lgs. 231/2001 art. 25-decies e L. 146/2006);
- falsità in monete (d.lgs. 231/2001 art. 25-bis).

Nell'ambito del Gruppo SAVE sono inoltre dotate di un proprio Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex d.lgs. 231/2001 le controllate AerTre 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..

4.3 I valori del Gruppo SAVE

La missione del Gruppo SAVE include l'obiettivo di creare valore per i propri portatori di interessi, 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 le regole di comportamento 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, gli amministratori, le Istituzioni, gli azionisti ed ogni altro *stakeholder*.

Il Codice Etico e di Comportamento sancisce in particolare principi di lealtà e correttezza e indica ai collaboratori i principi di comportamento, i valori e le responsabilità dei quali 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 etici 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, lealtà e reciproco rispetto;
- 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.

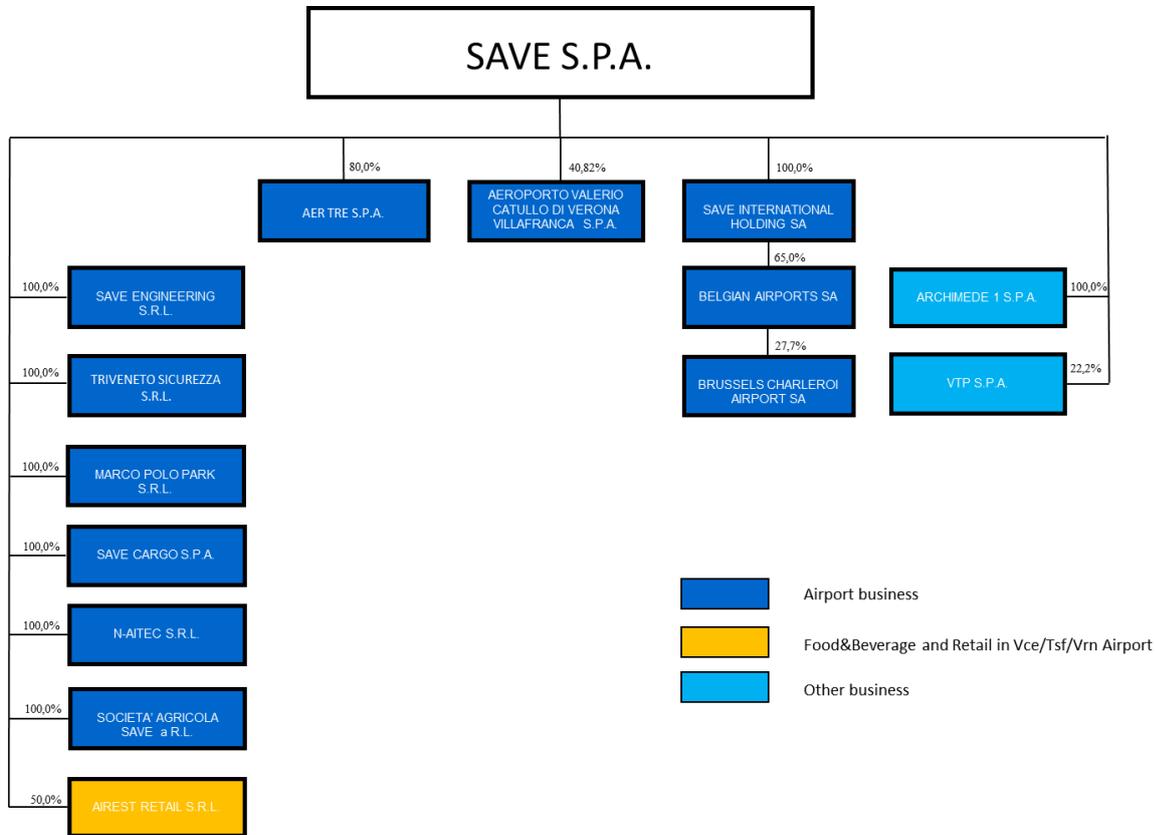
Il Codice Etico e di Comportamento del Gruppo SAVE, già adottato dal Consiglio di Amministrazione e ratificato dall'Assemblea dei Soci nel 2004 e successivamente aggiornato dal Consiglio di Amministrazione nel 2013, è reperibile all'indirizzo:

http://www.grupposave.it/upload/files/pdf/gruppo_save_cod_etico.pdf

sul sito internet del Gruppo.

4.4 Struttura del Gruppo

Il seguente organigramma illustra la struttura del Gruppo SAVE al **31 dicembre 2017** relativamente alle principali società operative.



In merito alla composizione del Gruppo, rispetto allo scorso esercizio, si evidenzia che la partecipazione in Archimede 1 S.p.A., pari al 60% al 31 dicembre 2016, in data 7 febbraio 2017 è stata incrementata al 100% attraverso l'acquisizione da parte della Capogruppo delle quote minoritarie dai soci Manutencoop Soc. Coop., Banco Popolare Soc. Coop e Pulitori ed Affini S.p.A.. Si rammenta inoltre che Archimede 1 S.p.A., è la società veicolo che fino al 30 gennaio 2017 ha detenuto il 40% di Centostazioni S.p.A., interessenza poi ceduta a Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A..

In data 15 Novembre 2016 è stato siglato un accordo con Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per la cessione della partecipazione del 40% in Centostazioni S.p.A.. In data 30 gennaio 2017, a seguito dell'ottenimento dell'autorizzazione da parte dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, si è perfezionata l'operazione di cessione di tale partecipazione a Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A..

Si rileva poi che in data 12 maggio 2017 sono state cedute tutte le azioni di Nicelli S.p.A. e che la partecipazione in Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A. è stata innalzata al 40,82%.

4.4.1 Attività di direzione e coordinamento

SAVE ha posto in essere le verifiche richieste ai sensi degli artt. 2497 e ss. c.c. e ha rilevato l'assenza di indici significativi - secondo giurisprudenza e dottrina - per la configurazione di un'attività di direzione e coordinamento ai sensi degli artt. 2497 e ss. c.c..

4.5 Assetto societario

Sulla base delle risultanze del Libro soci, gli azionisti di SAVE S.p.A. alla data del 31 dicembre 2017, sono i seguenti:

	%
	Possesso
MARCO POLO HOLDING S.R.L.	51,23
AGORA' INVESTIMENTI S.P.A.	47,58
SAVE S.P.A. (*)	1,19

() azioni proprie*

4.6 Corporate Governance e controllo Interno

4.6.1 Sistema di governo societario

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

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

Ai sensi dello Statuto Sociale, il Consiglio di Amministrazione è composto da un numero di membri non inferiore a 11 e non superiore a 13, a discrezione dell'Assemblea.

Ai sensi di legge e dello Statuto, il Collegio sindacale è composto da cinque Sindaci Effettivi e due 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 ed i due Sindaci Supplenti sono nominati dall'Assemblea sulla base di liste presentate dagli azionisti.

La revisione legale dei conti è affidata ai sensi di legge ad una società di revisione, nominata dall'Assemblea, nel rispetto delle norme di legge e delle previsioni di Statuto.

L'Assemblea degli Azionisti tenutasi in data 24 ottobre 2017 ha provveduto ai sensi di legge e di Statuto ad eleggere il Consiglio di Amministrazione in carica per il triennio 2017-2019, fino all'Assemblea di approvazione del Bilancio al 31/12/2019; il mandato del Collegio Sindacale nominato dall'Assemblea degli Azionisti del 21 aprile 2015 già in carica per il triennio 2015-2017 terminerà invece con l'Assemblea di approvazione del Bilancio al 31/12/2017.

Si segnala da ultimo che alla stessa data terminerà altresì il mandato dell'Organismo di Vigilanza ex d.lgs. 231/2001 già nominato dal Consiglio di Amministrazione del 4 giugno 2015 ed in carica per lo stesso triennio.

Di seguito si riporta la struttura di governo societario della Società con la composizione dei sopracitati organi sociali alla data del 31 dicembre 2017.



4.6.2 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 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 e il Comitato Privacy.

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.

Il sistema di controllo interno e gestione dei rischi aziendali include infine, integrandolo, il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.lgs. 231/2001 aggiornato da ultimo a luglio 2016; l'Organismo di Vigilanza ex d.lgs. 231/2001 è composto da un Presidente esterno esperto della materia, dal Presidente del Collegio Sindacale e dal Responsabile della funzione di Internal Audit.

4.6.3 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 di 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.

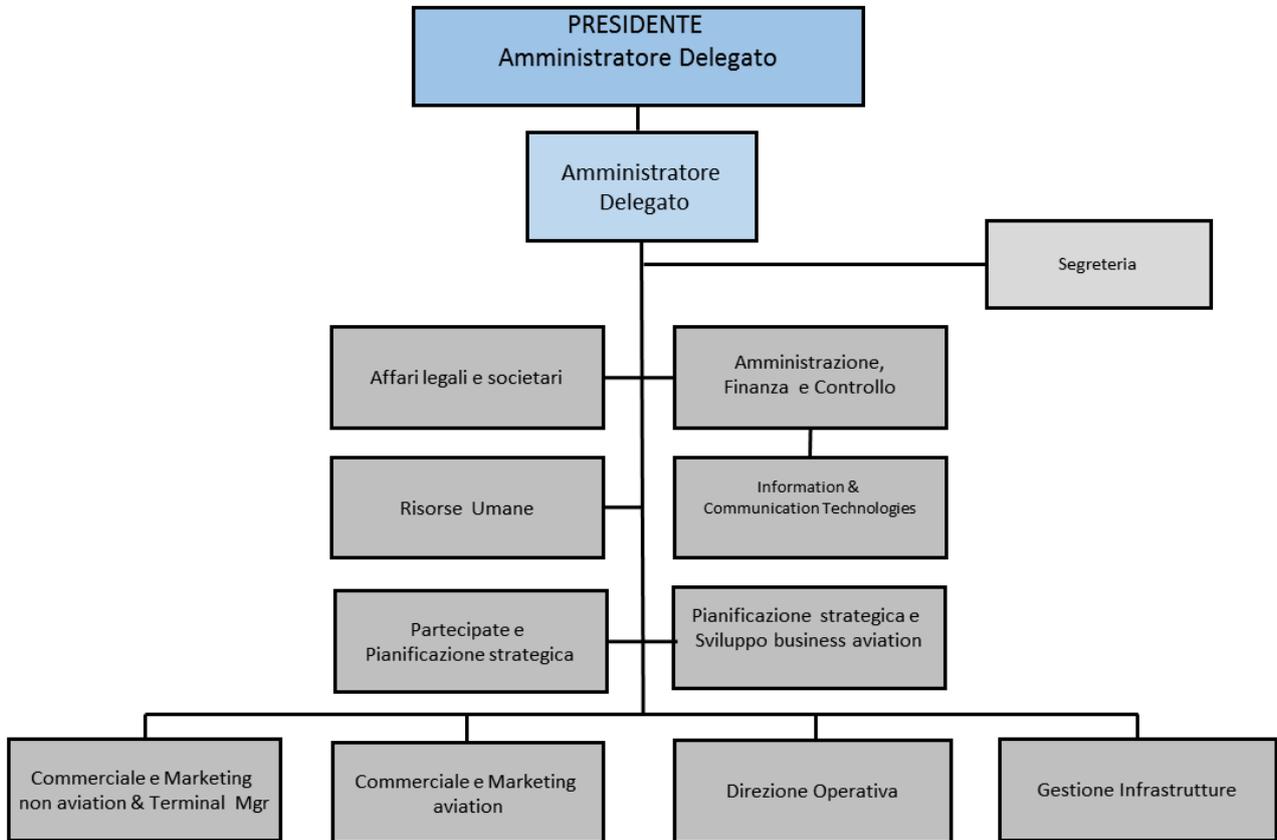
Le principali componenti di tale processo includono la *policy di gestione del rischio* e lo *statement di propensione al rischio*, l'*assetto organizzativo per la gestione del rischio*, ed un ciclo periodico di *self risk assessment*.

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 macrocategorie di rischio come in figura.



4.6.4 Organigramma

Di seguito si riporta l'organigramma delle funzioni apicali relativo al Gruppo Save S.p.A. al 31 dicembre 2017.



4.7 Contesto

4.7.1 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 2017 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
Soci	Incontri periodici: (Assemblee degli azionisti; CdA); Questionario per materialità	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.

4.7.2 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.

Inoltre, AICAI (Associazione Italiana Corrieri Aerei Internazionali) e i principali corrieri operanti su Venezia hanno impugnato (con ricorso straordinario al Capo dello Stato, successivamente trasposto innanzi al Tar Veneto con rg n. 328/2015) gli atti con cui è stato deciso l'incremento tariffario relativo alla tassa d'imbarco e sbarco merci per l'anno 2015, comunicato in data 15 gennaio 2015, nonché, per quanto occorrer possa, del Contratto di Programma e dei relativi provvedimenti approvativi. Il giudizio è stato dichiarato estinto per rinuncia con decreto n. 658 del 29/8/2016.

AICAI ha altresì 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 Regolamento UE 139/2014 e le nuove regole per la certificazione degli aeroporti europei.

Il Regolamento UE n.139/2014, nello stabilire i requisiti tecnici e le procedure amministrative per la certificazione degli aeroporti ai sensi del Regolamento (CE) n.216/2008, ha conferito al gestore aeroportuale il ruolo di "responsabile del funzionamento dell'aeroporto" con il compito di provvedere direttamente o indirettamente alla fornitura dei servizi operativi aeroportuali.

Il Regolamento, che impone la conversione degli attuali certificati di aeroporto entro il 31 dicembre 2017, ha una rilevante portata innovativa e contribuisce a delineare un nuovo riparto di competenze e responsabilità in ambito aeroportuale. In particolare, significativo rilievo assumono le previsioni relative alle attività di soccorso e lotta antincendio e ai servizi di navigazione aerea che, nell'ordinamento nazionale, sono svolte da soggetti terzi (ENAV e VV.FF.). Il medesimo Regolamento prevede, comunque, la possibilità che siano stipulati specifici accordi con i suddetti soggetti volti ad assicurare il necessario coordinamento tra le parti e definire le rispettive competenze e responsabilità.

A maggio 2016, lo scalo di Venezia è stato selezionato, insieme ai principali aeroporti italiani (Fiumicino, Malpensa, Linate, Bergamo e Napoli), per convertire il proprio certificato entro il 31.12.2016, e cioè con un anno di anticipo rispetto al termine stabilito dal Regolamento.

La conversione del certificato dello scalo di Venezia è avvenuta, tra i primi in Europa, il 23 dicembre 2016.

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. Attualmente si è in attesa della fissazione dell'udienza innanzi alla Corte costituzionale. Nelle more della pronuncia della consulta, il giudizio in Cassazione è stato sospeso.

Linee guida del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, inerenti le incentivazioni per l'avviamento e lo sviluppo di rotte aeree da parte di vettori ai sensi dell'art. 13 commi 14 e 15, del decreto legge 23 dicembre 2013, n. 145, come modificato dalla legge di conversione 21 febbraio 2014 n. 9

Con decreto n. 275 dell'11 agosto 2016, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha modificato le Linee Guida inerenti le incentivazioni per l'avviamento e lo sviluppo di rotte aeree da parte dei vettori, ai sensi dell'art. 13, commi 14 e 15 del D.L. n. 145/2013, convertito con modificazioni dalla L. n. 9/2014, per superare talune problematiche interpretative sorte in sede di applicazione e per favorire lo sviluppo economico attraverso l'incentivazione del traffico aereo negli aeroporti regionali.

In particolare, le Linee Guida chiariscono che esse attuano l'art. 13, commi 14 e 15, del D.L. n. 145/2013 "in linea con le linee guida della Commissione Europea e i precedenti giudiziari delle Corti Europee, incluso il caso Charleroi", con ciò superando dubbi e perplessità sorti in sede di prima applicazione, in merito alla compatibilità, con l'ordinamento comunitario, delle previsioni contenute nella formulazione delle Linee Guida del 2014.

In estrema sintesi, le nuove Linee guida prescrivono principi di trasparenza e competitività solo per l'individuazione dei beneficiari di sovvenzioni che, non soddisfacendo il test MEO (Market Economy Operator), costituiscono aiuti di Stato.

Diversamente, le precedenti Linee Guida, il cui ambito di applicazione non coincideva con quello degli aiuti di stato disciplinato dalla Comunicazione della Commissione Europea 2014/C 99/03, si applicavano ad ogni forma di incentivazione dei gestori aeroportuali verso i vettori.

Dunque, la finalità delle nuove linee guida è di assicurare la più ampia trasparenza ed accessibilità delle incentivazioni che non soddisfano il test MEO e pertanto costituiscono aiuti di stato.

Da segnalare, inoltre, che al fine di valutare la rispondenza di una misura a favore di una compagnia aerea al test MEO, le nuove Linee guida prevedono espressamente che si debba tener conto, oltre che dei diritti aeroportuali e delle entrate non aeronautiche provenienti dall'attività della compagnia aerea beneficiaria della sovvenzione, anche, ove possibile, dei benefici derivanti dalle esternalità di rete, quali l'aumento di valore dell'aeroporto o la capacità di attrarre nuove compagnie aeree.

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, come modificato dall'art. 36 del D.L. n. 1/2012 (c.d. decreto Liberalizzazioni), convertito con modificazioni dalla L. n. 27/2012, 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 dell'art. 37, comma 6 lett. b), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, al finanziamento delle attività di competenza dell'Autorità si provveda "mediante un contributo versato dai gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati, in misura non superiore all'uno per mille del fatturato derivanti dall'esercizio delle attività svolte percepiti 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 (Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici), convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, 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, *“Dato atto - che il principio della determinabilità del contributo dovuto richiede, secondo la Corte Costituzionale, che siano inclusi nel novero dei soggetti passivi solo “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); Considerato che: - nei confronti delle società di handling aeroportuale l'Autorità allo stato, non ha ancora posto in essere, né ha in piano di farlo nel corrente anno, alcuna delle attività attraverso cui esercita le proprie competenze dettagliate nella richiamata delibera n. 75/2017 del 31 maggio 2017”* 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”*.

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 del 4 dicembre 2017 e l'art. 1, comma 575, lett. a) della Legge 27 dicembre 2017, n. 205 hanno apportato modifiche al contenuto dell'articolo 705 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.

Questa la vigente formulazione della norma:

[I]. Le opere realizzate dal gestore aeroportuale sul sedime demaniale appartengono al suo patrimonio fino alla cessazione della concessione.

[II]. Ove non diversamente stabilito nell'atto di concessione, quando la stessa venga a cessare, le opere non amovibili, costruite sull'area demaniale, restano acquisite allo Stato.

[III]. L'ENAC ha facoltà, d'intesa con le autorità che hanno rilasciato la concessione, di ordinare la demolizione delle opere con la restituzione del bene demaniale nel pristino stato.

[IV]. Nell'ipotesi di cui al comma precedente, l'ENAC, ove il concessionario non esegua l'ordine di demolizione, può provvedervi d'ufficio ai sensi dell'articolo 54.

[V]. Alla scadenza naturale della concessione, il concessionario subentrante ha l'obbligo di corrispondere al concessionario uscente il valore di subentro. Ove non diversamente stabilito nell'atto

di concessione, tale valore, per gli immobili e gli impianti fissi insistenti sul sedime aeroportuale e sulle aree ivi ricomprese per intervenuto ampliamento dello stesso sedime aeroportuale, realizzati o acquisiti dal concessionario uscente con proprie risorse, inseriti nel contratto di programma e approvati dall'ENAC, è pari al valore delle opere alla data di subentro, al netto degli ammortamenti e di eventuali contributi pubblici, limitatamente alla quota di detti beni ascritta ai servizi soggetti a regolazione tariffaria rilevabile dalla contabilità analitica regolatoria certificata presentata dal concessionario uscente per l'annualità immediatamente precedente.

[VI]. Gli immobili e gli impianti fissi insistenti alla data del subentro sul sedime aeroportuale, realizzati o acquisiti dal concessionario uscente con proprie risorse e destinati allo svolgimento di attività di natura commerciale, come tali non soggette a regolazione tariffaria, restano di proprietà del demanio dello Stato, senza che sia dovuto alla società concessionaria alcun rimborso, salvo che per gli immobili e impianti fissi di natura commerciale per cui sia stata autorizzata dall'ENAC la realizzazione o l'acquisizione degli stessi, in quanto funzionali all'attività aeroportuale e alla valorizzazione dell'aeroporto, per i quali spetta un rimborso pari al valore contabile residuo da contabilità analitica regolatoria.

[VII]. Il concessionario uscente è obbligato a proseguire nell'amministrazione dell'esercizio ordinario dell'aeroporto alle stesse condizioni fissate all'atto di concessione sino al subentro del nuovo concessionario, previo pagamento del relativo valore di subentro dovuto dallo stesso, salva diversa determinazione dell'ENAC motivata, in ordine al corretto svolgimento del servizio.

[VIII]. In caso di subingresso nella concessione ovvero quando la concessione cessa prima del termine di scadenza, il concessionario che subentra ha l'obbligo di rimborsare al precedente concessionario il valore contabile residuo non ammortizzato delle opere non amovibili, come indicato nei periodi precedenti riguardanti la scadenza naturale della concessione. Resta fermo quanto previsto dall'articolo 1453 del codice civile.

[IX]. La disciplina in materia di valore di subentro, rimborsi e indennizzi di cui al presente articolo non trova applicazione qualora meccanismi per la determinazione di valore di subentro, rimborsi e indennizzi siano già previsti nelle convenzioni di gestione aeroportuale vigenti, che restano in tal caso immutate.

Aeroporto di Charleroi – Decisione della Commissione Europea sul tema degli aiuti di Stato

Il 1° ottobre 2014, la Commissione Europea (la “Commissione”) ha adottato una decisione con la quale ha dichiarato che una serie di misure concesse dallo Stato Belga in favore della società Brussels South Charleroi Airport (BSCA), società di gestione dell'Aeroporto di Charleroi, costituiscono aiuto di Stato in conformità alla normativa europea. In particolare, la convenzione e il successivo addendum tra BSCA e Sowaer/Regione Vallona prevede un canone di concessione che, secondo la Commissione (e contrariamente alla posizione di BSCA), non è sufficientemente remunerativo. La Commissione ha conseguentemente chiesto allo Stato Belga di recuperare i pagamenti dovuti da BSCA (e secondo la stessa non dovuti) in relazione a queste misure a partire dal 4 aprile 2014. In aggiunta, la Commissione ha richiesto che per il futuro tali aiuti vengano interrotti attraverso un incremento del canone di concessione.

Il 19 dicembre 2014, BSCA ha presentato appello avanti la Corte di Giustizia Europea per il parziale annullamento della decisione della Commissione. BSCA infatti ritiene che la Commissione sia incorsa in diversi errori in fatto ed in diritto, ed in diversi manifesti errori di valutazione. In particolare, nel ricorso al Tribunale (General Court) dell'Unione Europea, BSCA sottolinea come, in aggiunta ad errori procedurali, la Commissione abbia sbagliato, tra l'altro, nella determinazione del valore attuale delle misure intervenute, nella determinazione del canone di concessione addizionale che dovrebbe essere pagato da BSCA in futuro e nel determinare il mercato di riferimento. Il 6.07.2017 si è svolta l'udienza avanti il Tribunale di primo grado dell'Unione europea, che ha emesso la propria sentenza, pubblicata il 25.01.2018, con cui rigetta il ricorso presentato da BSCA.

4.7.3 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.

4.7.4 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 SpA ed AERTRE SpA, anche a SAVE Cargo SpA, Naitec srl, Triveneto Sicurezza srl, SAVE Engineering srl, Marco Polo Park srl.

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.

Publicità 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.

4.7.5 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 comunque in crescita sul lungo periodo), 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, 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, devono poter rispettare parametri prestazionali coerenti con le necessità e gli standard operativi e pertanto assimilabili a quelli di scali europei con ruolo analogo.

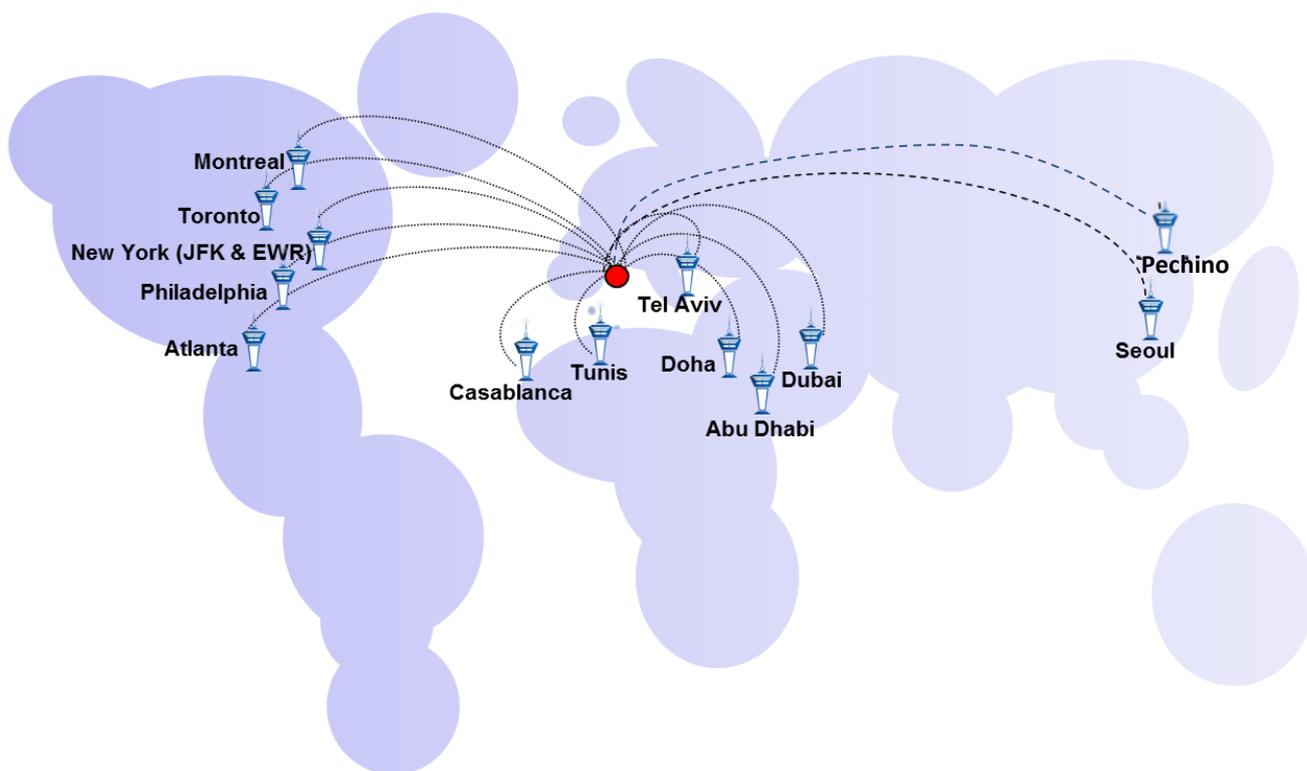
In tale quadro si inserisce la necessaria previsione di un incremento della capacità e il potenziamento dell'accessibilità e dell'intermodalità.

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.

Il sistema aeroportuale Venezia-Treviso e 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 e l'Ente Nazionale Aviazione Civile 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 e Doha) e più recentemente con 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**.

L'avvio della procedura autorizzativa dello Studio di Impatto Ambientale collegato al Masterplan 2021 è avvenuta in un lungo e complesso percorso di analisi e confronti con 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 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.

Con l'approvazione di ENAC a seguito della chiusura (prevista nel primo trimestre 2018) del procedimento della conformità urbanistica -conformità ottenuta alla fine del 2017-, conclude la procedura formale autorizzativa del Masterplan 2021.

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**

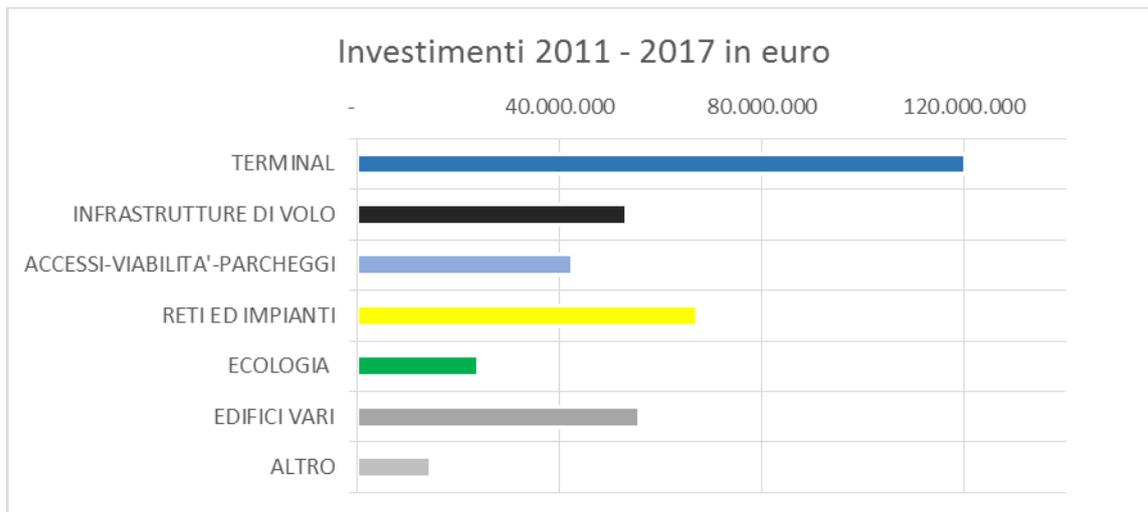
Dal punto di vista di strutture e infrastrutture, l'impegno delle ricerche e degli studi progettuali è stato rivolto alla **minima occupazione di suolo nel rispetto dell'ambiente** considerando la capacità necessaria offerta per la gestione dei flussi di passeggeri e merci previsti nello scalo.

➔ **Obiettivi e criteri in breve**

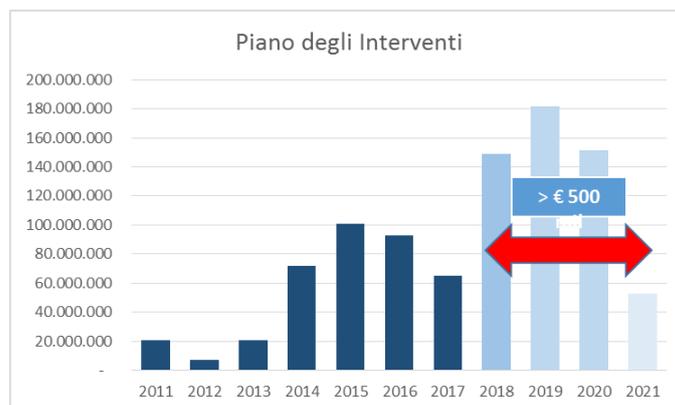
Di seguito riportiamo gli obiettivi che il piano investimenti si pone di raggiungere ed i criteri utilizzati per il raggiungimento di essi:

- 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) - 2017, sono:



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

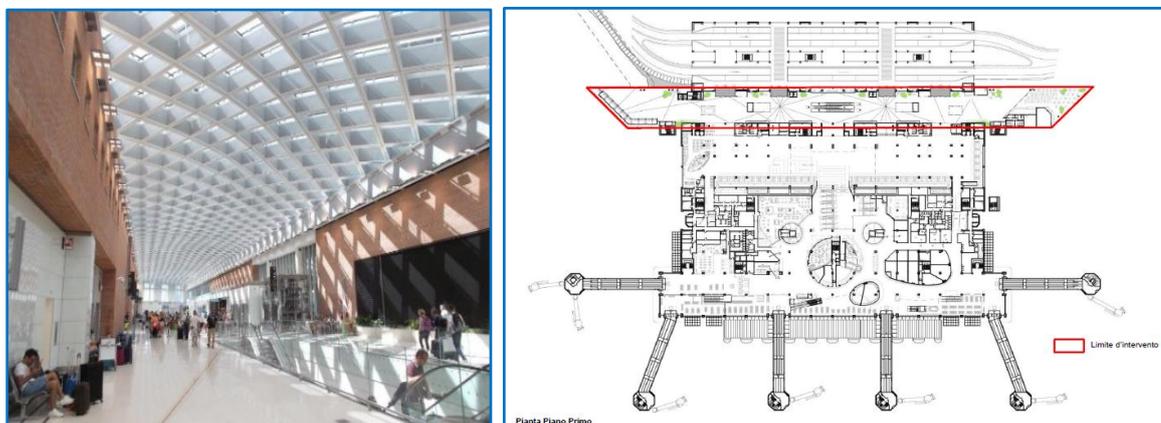


Previsione totale degli investimenti 2018 – 2021 (euro/anno)

Alcuni degli interventi che trasformeranno l'Aeroporto Marco Polo di Venezia: i progetti in corso, le tappe dal 2018 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 e a sud 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. Il progetto prevede un ampliamento di circa 95.000 mq e pertanto una superficie complessiva di circa 160.000 mq. Allo stato attuale sono stati eseguiti un primo stralcio funzionale di lavori denominato "lotto 1" con entrata in esercizio a giugno 2017. Tale intervento ha garantito il decongestionamento dell'area check-in e dell'accessibilità al piano superiore del terminal, grazie ad un incremento della superficie land side di circa 11.000 mq e del numero totale di impianti ascensori, scale mobili e montacarichi.

➤ Potenziamento pista e piazzali: alla luce delle previsioni di traffico, il Masterplan 2021 prevede il potenziamento delle infrastrutture di volo esistenti, l'ampliamento dei piazzali di sosta degli aeromobili in più lotti funzionali successivi (Lotto 1, piazzali nordovest, già funzionante nel 2015), 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 piazzali;
- la minimizzazione dei tempi di occupazione della pista;
- la riduzione dei tempi di rullaggio e dei ritardi al gate;
- 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. Sono in corso di progettazione il “lotto 2” che riguarda la riqualifica e l'adeguamento della pista principale e secondaria, e la riqualificazione dei raccordi di collegamento. La conclusione di tali lavori è prevista entro il 2020.



➤ Moving walkway e porta d'acqua: il progetto si articola in due costruzioni, il percorso pedonale di collegamento tra l'Aerostazione e la darsena e l'edificio sulla darsena. Per quanto concerne il percorso pedonale di collegamento, questo è realizzato mediante tappeti mobili per garantire un più agevole e veloce flusso dei passeggeri. Per maggiori dettagli si rimanda a quanto descritto all'interno della sezione “Connettività”.

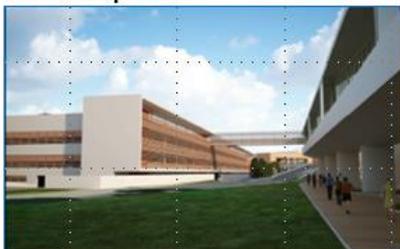
L'edificio presso la darsena si configura come uno spazio aperto coperto di forma rettangolare, dell'estensione complessiva di 5.000 mq, posto lungo la costa nord-est della darsena. L'edificio



ha lo scopo di proteggere lo sbarco e l'imbarco dei passeggeri dai mezzi acquei e si configura come una estensione del terminal passeggeri con accesso diretto al trasporto via acqua. I lavori di realizzazione sono stati completati e l'opera è entrata in esercizio nel novembre 2016.

- Sistema di parcheggi: Il progetto del Masterplan 2021 prevede l'ampliamento dell'offerta di parcheggio interna all'Aeroporto con la realizzazione di un parcheggio multipiano e di tre nuovi parcheggi a raso che prevedono oltre 3.000 posti auto.

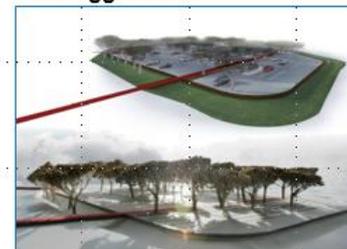
Park multipiano B1



Parcheggio P6



Parcheggio PMW



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 - in fase di progettazione esecutiva - 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. L'approvazione definitiva del Masterplan consentirà di avviare le fasi attuative relative al nuovo polo logistico.



- Centrale di trigenerazione: nel corso del 2016 è stata completata la centrale di trigenerazione, entrata in esercizio nel dicembre 2016.



L'intervento, che è stato dimensionato con le previsioni a finire del piano di sviluppo dell'aeroporto, ha lo scopo di ridurre il costo del fabbisogno energetico futuro moderando la richiesta di energia elettrica da rete pubblica attraverso l'autoproduzione di energia termica, frigorifera ed elettrica a servizio dell'aeroporto. L'elevata efficienza del sistema alimentato a metano, consente un'importante riduzione di

energia primaria ed un abbattimento delle immissioni nell'atmosfera di CO₂ che, a regime, viene stimato in 4.560 tonnellate annue¹.

¹ Dato ricavato dalla Relazione del Progetto Preliminare

- Nuovo Nucleo Elicotteri GdF e nuovi Nucleo Elicotteri e presidio VVF: l'intervento ha lo scopo aumentare la sicurezza dello scalo in termini di sicurezza antincendio.

Il progetto prevede la realizzazione un complesso di tre edifici per la GdF (Nucleo Elicotteri) e per i VVF (Nucleo Elicotteri e Presidio) con relativi piazzali e con accesso alle infrastrutture di volo. Le dimensioni complessive dell'area sono di circa 27.000 mq di cui 3.297 mq destinati al



Presidio VVF, 2.123 mq al Nucleo elicotteri VVF, 1.964 mq per il Nucleo elicotteri della GdF. L'Hangar e l'autorimessa circa 3.500 mq, mentre i Piazzali esterni agli edifici hanno una dimensione di circa 7.500 mq.

L'intervento complessivamente interessa una superficie di 27.000 mq.

Il Presidio antincendio dei Vigili del Fuoco ha acquisito la certificazione LEED®

(Leadership in Energy & Environmental Design) raggiungendo il livello GOLD.

Si tratta del primo edificio del Marco Polo che ottiene questo riconoscimento internazionale di sostenibilità ambientale, che prevede uno standard di costruzione basato su alcuni principi fondamentali quali il risparmio energetico ed idrico, la riduzione delle emissioni di CO₂, il miglioramento della qualità ecologica degli interni, l'uso di materiali riciclati e riciclabili, il controllo delle fonti inquinanti.

L'intervento è stato completato ed entrato in esercizio nel corso del 2016.

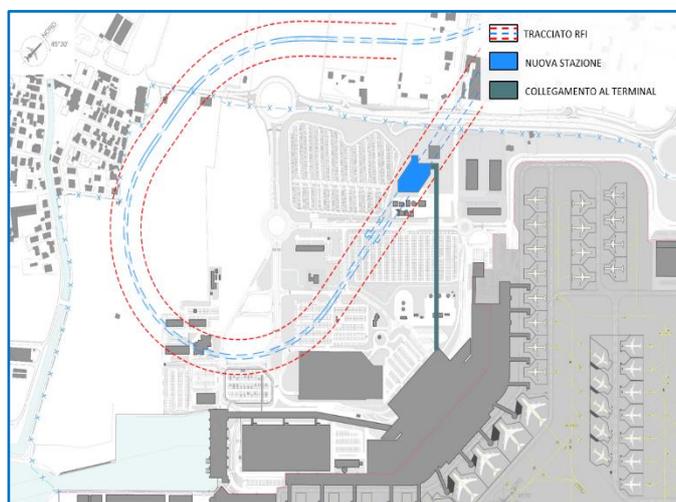
- Collegamento ferroviario e Stazione:

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.

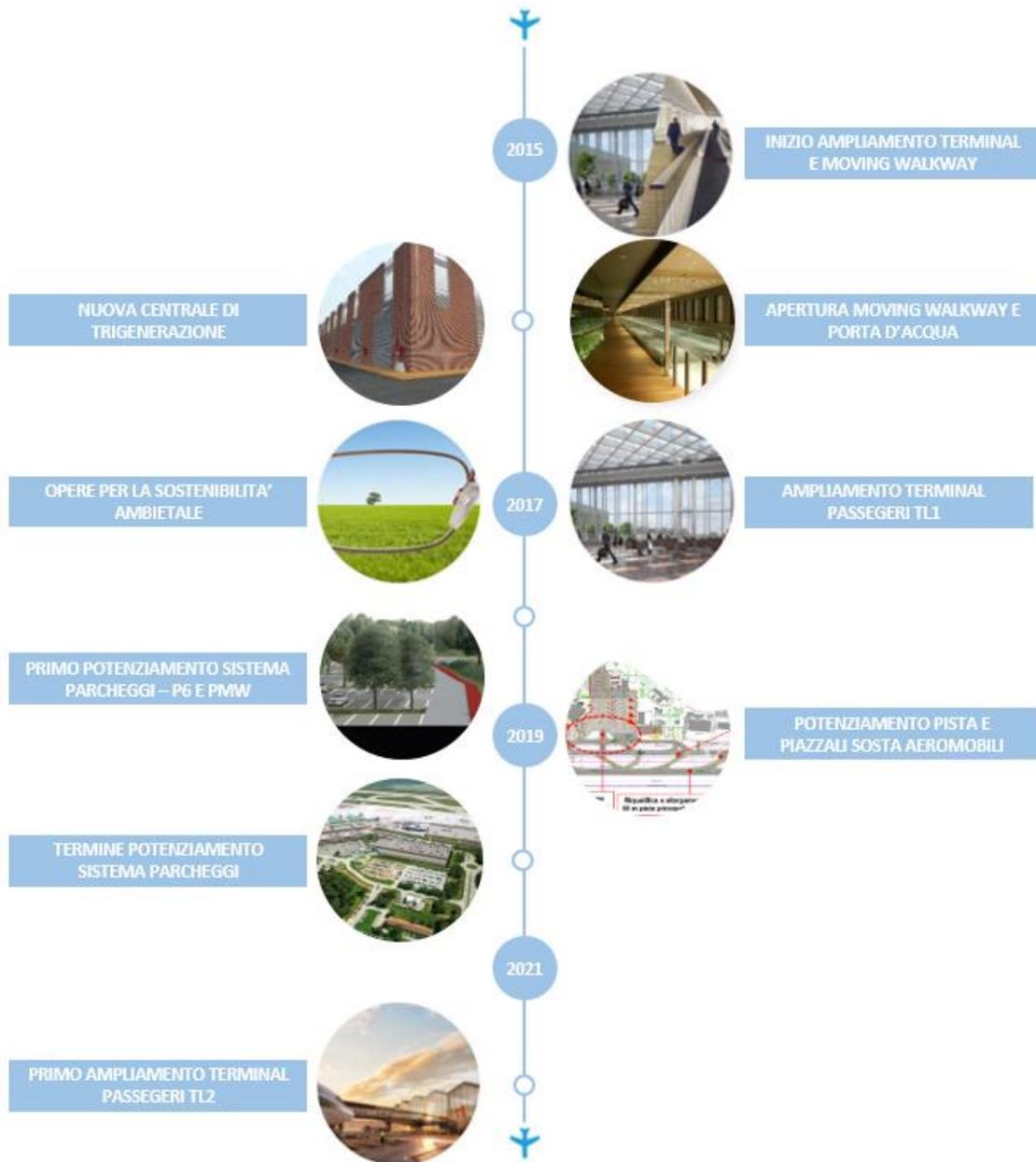
È stato sottoscritto un accordo quadro tra ENAC, SAVE e RFI per la progettazione e realizzazione di questo importante intervento per il territorio. L'intervento prevede un tracciato ipogeo "a cappio" progettato da ITALFERR all'interno del sedime aeroportuale.

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

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



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



Per quanto riguarda l'Aeroporto di Treviso, il piano quadriennale degli investimenti è in corso di definizione mentre il Masterplan è stato approvato in linea tecnica da ENAC subordinatamente alla conclusione e ottenimento della VIA (Valutazione Impatto Ambientale).

4.7.6 Connettività

Gli aeroporti di Venezia e Treviso, a causa della loro apertura verso l'esterno, richiedono una stretta relazione tra lo sviluppo degli scali aeroportuali e l'evoluzione del sistema delle reti infrastrutturali.

Per questo le strategie di sviluppo degli aeroporti veneti sono intrinsecamente correlate a quegli investimenti che determinano un re-indirizzamento dei grandi flussi di trasporto, quali l'entrata in esercizio della superstrada Pedemontana e l'adeguamento della terza corsia dell'Autostrada A4 "Venezia - Trieste". Inoltre appare determinante per gli scali del Nord-est la realizzazione della linea Alta Velocità Milano-Venezia-Trieste, in particolare per la possibilità di connessione con l'Aeroporto di Venezia. A tale proposito, assume rilievo la progettata bretella di collegamento con il Sistema Ferroviario Regionale di Superficie e il terminal aeroportuale di Tessera e la linea AV con la relativa stazione ipogea, tale stazione sarà di tipo passante e ageverà anche i collegamenti ferroviari tra l'Aeroporto e Venezia S. Lucia.

Ad oggi, a seguito del Protocollo di Intesa sottoscritto tra il MIT e RFI, è avviato lo studio di fattibilità per la realizzazione dei collegamenti ferroviari con gli aeroporti strategici, tra cui Venezia. Per l'attivazione delle fasi progettuali nel 2016 è stato firmato un Protocollo di Intesa tra RFI e SAVE che prevede la collaborazione tra le due società per un rapido e condiviso percorso di sviluppo progettuale. La stazione ipogea prevista in Aeroporto sarà di tipo passante e ageverà anche i collegamenti ferroviari Aeroporto - Venezia S. Lucia.

Tenuto conto del quadro degli investimenti di intermodalità e accessibilità, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e l'Ente Nazionale Aviazione Civile hanno individuato come prioritario per lo scalo veneziano - facendo riferimento al contesto europeo - lo sviluppo delle connessioni via ferro e via gomma per l'aumento della capacità e dell'efficienza del nodo Venezia-Tessera e contestualmente il potenziamento delle infrastrutture aeroportuali.

L'accessibilità all'Aeroporto è garantita su gomma, auto, taxi e bus, oltre che via acqua per il collegamento con Venezia centro storico e isole.

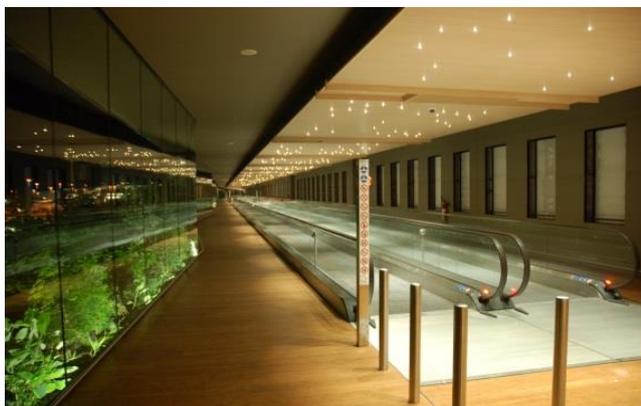
E' disponibile un sistema articolato di trasporti pubblici locali e regionali su gomma con specifiche aree di attestamento. Non sono presenti collegamenti diretti su ferro, è presente un collegamento veloce alla stazione di Mestre con autobus diretti.

In generale, l'Aeroporto dispone di una buona accessibilità veicolare, in gran parte assicurata dalla bretella che collega il tratto della SS 14 "Triestina" con l'autostrada A27 Venezia-Belluno, la tangenziale di Mestre con la A4 Torino-Trieste e il Passante di Mestre.



L'accesso acqueo avviene grazie alla darsena; in un'ottica di miglioramento della **connettività**, nel corso del 2014, sono stati sviluppati progetti a favore della crescita dell'integrazione modale. All'interno dell'Aeroporto di Venezia, tali progetti si concretizzeranno nel percorso Pedonale Assistito (moving walkway) **darsena-terminal**. L'intervento ha previsto la realizzazione di un percorso pedonale sopraelevato assistito che, mediante tappeti

mobili, collega il terminal passeggeri, il parcheggio multipiano ed il nuovo edificio sulla darsena water terminal. Grazie a tale percorso pedonale si realizza una completa **connessione intermodale**, tra il trasporto via acqua ed il mezzo aereo.



Il **percorso pedonale assistito** consiste in una galleria chiusa e climatizzata servita da tappeti mobili che permettono di coprire la distanza tra il terminal e la darsena in circa 4 minuti. La galleria si raggiunge dalla darsena attraverso scale mobili e ascensori, posti all'inizio del percorso stesso.

Gli interventi, realizzati nel rispetto dell'ambiente, sono progettati per conseguire la certificazione **LEED 2009 NC** che attesta gli impegni intrapresi nella salvaguardia ambientale ed energetica.

L'Aeroporto dispone di una dotazione di parcheggi estesa ed articolata, sia a raso che in struttura, per rispondere alle diverse categorie di utenza. Complessivamente oggi i posti auto disponibili all'interno del sedime sono circa 6.600.

Un altro progetto importante da sottolineare è il progetto del Nodo Intermodale che mira al consolidamento del Marco Polo quale "porta" di accesso al Nord Est dalle lunghe distanze, integrando nell'area aeroportuale di Venezia tutte le modalità di trasporto e ponendo le basi per la trasformazione e lo sviluppo armonico del territorio limitrofo. Tale disegno origina dagli studi di fattibilità preliminare elaborati da SAVE e si consolida con l'inserimento del progetto nella rete TEN -T Connecting Europe dell'UE.

Nel quadro sinteticamente descritto, il Masterplan del Nodo intermodale dell'Aeroporto di Venezia è il risultato finale dell'Azione co-finanziata dalla Commissione Europea su proposta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti italiano e di SAVE. Con l'approvazione del Masterplan dell'Aeroporto di Venezia, che abbraccia un intervallo temporale fino al 2021, viene attivata la prima parte degli interventi del più ampio progetto riferito allo studio del Nodo Intermodale, il quale delinea lo sviluppo dello scalo con orizzonte 2030.

5 Sostenibilità economica

Di seguito si riportano i dati di sintesi consolidati del Gruppo SAVE al 31 dicembre 2017:

Dati consolidati del Gruppo SAVE.

	2017	2016	VAR. %
<i>(in milioni di Euro)</i>			
Ricavi	199,1	188,2	5,8%
EBITDA	94,5	87,7	7,8%
EBIT	64,1	63,9	0,2%
Risultato Netto di Gruppo	50,1	42,0	19,2%
Capitale Fisso Operativo	553,1	501,3	10,3%
Capitale circolante netto operativo	(65,0)	(76,5)	-15,1%
Capitale investito netto da <i>Discontinued Operations</i>		65,2	
Capitale investito netto	488,1	489,9	-0,4%
- Mezzi Propri	234,9	222,5	5,6%
- Azionisti di minoranza	9,8	29,3	-66,6%
PATRIMONIO NETTO	244,7	251,8	-2,8%
POSIZIONE FINANZIARIA NETTA	243,4	238,2	2,2%
EBIT/Ricavi (ROS)	32,2%	34,0%	
Passeggeri Sistema Aeroportuale VCE TSF	13.386.437	12.259.145	9,2%

5.1 Analisi economica di Gruppo

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

EURO / 1000	2017		2016		DELTA	
Ricavi operativi e altri proventi	199.132	100,0%	188.166	100,0%	10.966	5,8%
Per materie prime e merci	2.449	1,2%	1.875	1,0%	574	30,6%
Per servizi	37.598	18,9%	38.764	20,6%	(1.166)	-3,0%
Per godimento di beni di terzi	10.476	5,3%	9.986	5,3%	490	4,9%
Costo del lavoro	52.468	26,3%	48.420	25,7%	4.048	8,4%
Oneri diversi di gestione	1.616	0,8%	1.399	0,7%	217	15,5%
Totale costi operativi	104.607	52,5%	100.444	53,4%	4.163	4,1%
EBITDA	94.525	47,5%	87.722	46,6%	6.803	7,8%
Amm.ti e svalutazioni imm. immateriali	15.520	7,8%	10.428	5,5%	5.092	48,8%
Amm.ti e svalutazioni imm. materiali	9.479	4,8%	7.908	4,2%	1.571	19,9%
Acc.to a Fondo Rinnovamento	4.033	2,0%	4.621	2,5%	(588)	-12,7%
Perdite e rischi su crediti	942	0,5%	209	0,1%	733	350,7%
Accantonamenti per rischi e oneri	480	0,2%	613	0,3%	(133)	-21,7%
Totale ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	30.454	15,3%	23.779	12,6%	6.675	28,1%
EBIT	64.071	32,2%	63.943	34,0%	128	0,2%
Proventi e (oneri) finanziari	(4.497)	-2,3%	(3.819)	-2,0%	(678)	-17,8%
Utili/perdite da Collegate e <i>Joint Venture</i> valutate con il metodo del patrimonio netto	6.629	3,3%	1.954	1,0%	4.675	239,3%
Risultato ante imposte	66.203	33,2%	62.078	33,0%	4.125	6,6%
Imposte	15.576	7,8%	19.412	10,3%	(3.836)	-19,8%
Utile/(Perdita) attività in funzionamento	50.627	25,4%	42.666	22,7%	7.961	18,7%
Utile /(Perdita) attività cessate/destinate a essere cedute		0,0%	(99)	-0,1%	99	-100,0%
Utile /(Perdita) di esercizio	50.627	25,4%	42.567	22,6%	8.060	18,9%
Minorities	(522)	-0,3%	(518)	-0,3%	(4)	-0,8%
Risultato netto di Gruppo	50.105	25,2%	42.049	22,3%	8.056	19,2%

Il valore dei **ricavi operativi ed altri proventi** dell'esercizio risulta in crescita del 5,8% passando da 188,2 milioni di Euro del 2016 a 199,1 milioni di Euro del 2017. Il dato risulta così dettagliato:

EURO / 1000	2017				2016				DELTA				
	TOTALE	VENEZIA	TREVISIO	ALTRI	TOTALE	VENEZIA	TREVISIO	ALTRI	TOTALE	VENEZIA	TREVISIO	ALTRI	TOTALE
Diritti e Tariffe Aeronautiche	130.939	116.775	14.164	0	124.990	111.778	13.212	0	5.949	4.997	952	0	4,8%
Deposito e Movimentazione Mercati	3.164	3.163	1	0	3.069	3.067	2	0	95	96	(1)	0	3,1%
Handling	2.490	1.069	1.421	0	2.173	893	1.280	0	317	176	141	0	14,6%
Ricavi Aeronautici	136.593	121.007	15.586	0	130.232	115.738	14.494	0	6.361	5.269	1.092	0	4,9%
Biglietteria	97	37	60	0	93	33	60	0	4	4	0	0	4,3%
Parcheggi	16.091	14.223	1.868	0	14.795	13.238	1.557	0	1.296	985	311	0	8,8%
Pubblicità	2.710	2.542	168	0	2.173	2.037	136	0	537	505	32	0	24,7%
Commerciale	31.709	28.405	3.304	0	29.532	26.584	2.948	0	2.177	1.821	356	0	7,4%
Ricavi Non Aeronautici	50.607	45.207	5.400	0	46.593	41.892	4.701	0	4.014	3.315	699	0	8,6%
Altri ricavi	11.932	4.871	408	6.653	11.341	5.030	389	5.922	591	(159)	19	731	5,2%
Totale Ricavi	199.132	171.085	21.394	6.653	188.166	162.660	19.584	5.922	10.966	8.425	1.810	731	5,8%

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

- crescita dei *ricavi aeronautici* pari a circa 6,4 milioni di Euro (+4,9%) determinata dall'effetto dell'incremento del traffico passeggeri a sistema, pari a un +9,2%, parzialmente rettificato dalla riduzione netta delle tariffe medie applicate;
- crescita dei *ricavi non aeronautici*, pari a circa 4 milioni di Euro (+8,6%) grazie all'aumento superiore alla crescita del traffico, dei ricavi di parcheggi (+8,8%) e pubblicitari (+24,7%); leggermente inferiore alla performance del traffico la crescita dei ricavi commerciali (+7,4%) ostacolati dagli importanti lavori in corso sviluppati nel corso dell'anno;

- aumento della voce *altri ricavi* per circa 0,6 milioni di Euro, conseguenza principalmente della maggiore capitalizzazione dei costi interni per 0,7 milioni di Euro a fronte di maggiori recuperi costi (+0,3 milioni di euro) e sostanzialmente pari riduzione dei ricavi non ricorrenti (-0,3 milioni di euro).

Il risultato **operativo lordo (EBITDA)** è pari a 94,5 milioni di Euro in crescita del 7,8% rispetto ai 87,7 milioni di Euro del 2016. I costi operativi del Gruppo, aumentati nel 2017 per circa 4,2 milioni di Euro, hanno seguito l'aumento della attività sviluppata nei nostri aeroporti e dei nuovi investimenti entrati in esercizio; si sono registrati maggiori costi di materie (+0,6 milioni di euro), per maggiore utilizzo di liquido *deicing* e materiale di consumo per l'infrastruttura di pista, un maggior canone di concessione (+0,6 milioni di euro), maggiori costi del personale (+4 milioni di Euro), determinato principalmente dall'aumento di organico (+130 dipendenti in forza al 31 dicembre rispetto all'anno precedente), il tutto parzialmente compensato da una riduzione di 1,2 milioni dei costi per servizi grazie ai risparmi dei costi per utenze, conseguenti all'avvio della nuova centrale di trigenerazione, e alla revisione dei contratti per incentivi commerciali che hanno comportato un risparmio di contributi fissi per 1,8 milioni di euro.

Il **risultato operativo (EBIT)** è pari a circa 64,1 milioni di Euro sostanzialmente in linea con il risultato del 2016. L'incremento del Risultato Operativo Lordo è stato assorbito in parte da maggiori ammortamenti conseguenti alla messa in esercizio degli importanti investimenti completati nel corso dell'esercizio (estensione del Terminal passeggeri) o completati sul finire del precedente esercizio (*Moving Walkway*).

Il **risultato della gestione finanziaria** è positivo per circa 2,1 milioni di euro in crescita di circa 4 milioni di Euro rispetto al risultato dello scorso esercizio (-1,9 milioni di Euro). A fronte di un peggioramento del saldo oneri e proventi finanziari, determinato anche dagli oneri per la chiusura anticipata dei finanziamenti in essere (0,4 milioni di Euro), si registra un importante aumento del risultato delle collegate e *joint venture* valutate secondo il metodo del patrimonio netto che passa da circa 2 a 6,6 milioni di Euro.

Il risultato realizzato risente in particolare dal miglioramento del risultato di Airst, che passa da un contributo positivo di 1,0 milioni a 5,5 milioni, grazie ai migliori risultati gestionali ed alla contabilizzazione di un'operazione di affrancamento fiscale realizzata nel 2017, che ha determinato un risultato pro-quota positivo di circa 3,4 milioni di Euro.

In miglioramento anche i risultati pro quota registrati da VTP, che passa da un contributo positivo di 0,7 milioni a 0,9 milioni, e della società di gestione del sistema Verona-Brescia, che passa da -0,1 a +0,2 milioni di Euro.

In calo di 0,2 milioni di euro i contributi invece di 2 A e della società di gestione dello scalo di Charleroi, conseguenza dei maggiori costi operativi legati alle misure anti terrorismo imposte dallo stato belga.

Il saldo delle **imposte** correnti e differite per il 2017 è pari a 15,6 milioni di Euro rispetto i 19,4 milioni di Euro dell'esercizio 2016, beneficiando della riduzione dell'aliquota IRES passata dal 27,5% al 24% e alla remunerazione dell'eccedenza di ROL trasferito a seguito dell'adesione al consolidato fiscale della capogruppo Agorà Investimenti S.r.l. .

Il **risultato netto di competenza del Gruppo** risulta pari a 50,1 milioni di Euro in crescita di 8,1 milioni di Euro (+19,2%) rispetto ai 42 milioni di Euro dell'esercizio 2016.

Di seguito viene riportata l'analisi economica riconducibile ai due scali dove il gruppo opera in qualità di gestore aeroportuale, Venezia e Treviso, ed agli investimenti effettuati in altri aeroporti.

I settori operativi identificati dal Gruppo sono: Venezia (Aeroporto Marco Polo), Treviso (Aeroporto Canova); Altri aeroporti (nel quale rientrano gli investimenti nelle Società che gestiscono gli aeroporti di Charleroi e di Verona), Altro (nella cui voce vengono allocate, in via residuale, le attività svolte dal Gruppo e non direttamente riconducibili alle attività di gestione aeroportuale).

La tabella permette di valutare le entità economiche distinguendo quelle riconducibili al settore aviation da quelle riconducibili al settore non aviation, analizzando in modo separato i dati relativi alle diverse locations.

Analisi della situazione economica del Gruppo:

EURO / 1000	2017				TOTALE CONSOLIDATO
	VENEZIA	TREVISO	ALTRO	ELISIONI / RETTIFICHE	
Ricavi Aeronautici	121.007	15.586	0	0	136.593
Ricavi Non Aeronautici	45.387	5.400	0	(181)	50.607
Ricavi Altri	6.380	414	6.649	(1.511)	11.932
Totale Ricavi	172.774	21.401	6.649	(1.692)	199.132
Totale Costi	85.693	15.590	5.016	(1.692)	104.607
EBITDA	87.080	5.811	1.633	0	94.525
	50,4%	27,2%	24,6%	0,0%	47,5%
EBIT	59.329	3.387	1.356	0	64.071
	34,3%	15,8%	20,4%	0,0%	32,2%
Risultato ante imposte					66.203
					33,2%
Utile/(Perdita) attività in funzionamento					50.627
					25,4%

Analisi della situazione patrimoniale del Gruppo Save:

EURO/1000 AL 31 DICEMBRE 2017	VENEZIA	TREVISO	ALTRI AEROPORTI	ALTRO	ELISIONI / RETTIFICHE	TOTALE CONSOLIDATO
Totale immobilizzazioni	475.829	48.897	49.359	32.518	(10.060)	596.542
Capitale fisso operativo	438.633	43.354	49.359	31.781	(10.060)	553.066
Totale cap.circ.netto op.	(53.298)	(12.886)	153	1.035		(64.997)
Attività e passività non finanziarie nette destinate a essere cedute						
Totale capitale investito	385.335	30.468	49.512	32.816	(10.062)	488.069
Attività e Passività finanziarie nette destinate ad essere cedute					0	0
Totale posizione fin.netta	294.330	4.959	(5.128)	(40.742)	(10.060)	243.360
Tot. fonti finanziarie	385.335	30.468	49.512	32.816	(10.062)	488.069
Totale attività	540.167	61.518	54.649	87.328	(74.351)	669.312
Totale passività	449.162	36.009	9	13.770	(74.348)	424.602

5.1.1 Gli investimenti 2017 sul sedime aeroportuale di Venezia e Treviso

Gli investimenti complessivi realizzati ammontano ad Euro 72,2 milioni di cui circa 2,4 milioni a valere sul fondo rinnovamento beni in concessione.

Tra i principali investimenti realizzati nel 2017, si evidenziano:

Euro 37,6 milioni relativi alla progettazione, all'ampliamento e adeguamento del terminal di Venezia. Lotto che è stato ultimato nel semestre in corso, e consegnato alla comunità con l'inaugurazione del 17giugno 2017; Euro 7,9 milioni per altri investimenti ed opere volte al mantenimento dell'operatività delle infrastrutture; Euro 7 milioni per progettazione ed opere finalizzate al potenziamento della pista e dei piazzali; Euro 4,9 milioni relativi ad investimenti hardware e software; Euro 3,5 milioni in relazione all'acquisto di attrezzature ed automezzi; Euro 2 milioni per opere idrauliche e a salvaguardia del territorio; Euro 1,9 milioni relativi alla riqualifica della pista e *taxiway* presso lo scalo trevigiano; Euro 1,1 milioni relativi ad opere di riqualifica dei parcheggi; Euro 1 milione relativo alla realizzazione del disoleatore piazzali presso lo scalo trevigiano; Euro 0,9 milioni in relazione all'acquisto di apparati radiogeni.

5.1.2 Finanziamenti pubblici

Riportiamo di seguito la tabella che riepiloga il totale dei contributi pubblici ricevuti nel triennio 2015-2017, dalla società SAVE S.p.A. per ente erogante e oggetto del beneficio.

Valori in Euro migliaia

		2015	2016	2017	Totale
Erogante	Oggetto				
Magistrato Acque	Riqualifica argini laguna	361	1.458	607	2.426
Totale		361	1.458	607	2.426

5.2 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.

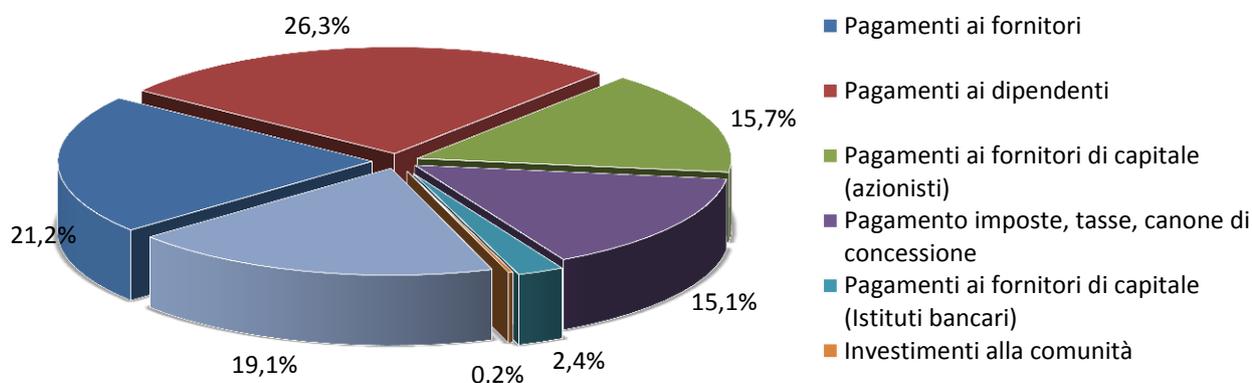
Per mostrare la ricchezza generata e distribuita dal Gruppo SAVE, sono stati ricavati i dati dal Bilancio Consolidato della Società SAVE e riclassificati, seguendo la metodologia proposta dalle linee guida GRI Airport Operators Sector Supplement - versione 3.1.

Valore economico generato e distribuito in Euro migliaia:

Valori espressi in € / 000	DESCRIZIONE	2015	2016	2017	VAR 2016 - 2017	CAGR 2015-2017
VALORE ECONOMICO DIRETTAMENTE GENERATO						
a) Ricavi	Ricavi delle vendite	166.386	188.166	199.132	5,8%	9,4%
b) Proventi finanziari	Interessi attivi e risultati da partecipazioni	2.938	2.689	6.719	149,9%	51,2%
(A) Totale Valore economico direttamente generato		169.324	190.855	205.851	7,9%	10,3%
VALORE ECONOMICO DISTRIBUITO						
a) Costi operativi	Valore Economico distribuito ai fornitori	38.288	40.457	39.711	-1,8%	1,8%
b) Costi del personale	Valore Economico distribuito ai dipendenti	45.299	50.106	54.302	8,4%	9,5%
c) Dividendi (*)	Valore Economico distribuito ai fornitori di capitale (azionisti)	28.000	30.000	38.000	26,7%	16,5%
d) Interessi passivi e oneri finanziari	Valore Economico distribuito ai fornitori di capitale (Istituti bancari)	5.335	4.554	4.587	0,7%	-7,3%
e) Imposte e tasse	Valore Economico distribuito in imposte, tasse, canone di concessione	31.315	28.851	25.580	-11,3%	-9,6%
f) Donazioni, contributi associativi	Valore Economico distribuito per donazioni e contributi associativi	418	442	590	33,5%	18,7%
(B) Totale Valore economico distribuito		148.655	154.410	162.770	5,4%	4,6%
(A-B) VALORE ECONOMICO TRATTENUTO		20.669	36.445	43.081	18,2%	44,4%
VALORE TOTALE DISTRIBUITO						
g) Assegnazione gratuita Azioni Proprie	Pagamenti ai fornitori di capitale (azionisti)	41.673	0	0		
TOTALE VALORE DISTRIBUITO		190.329	154.410	162.770	5,4%	5,3%

(*): A differenza di quanto indicato lo scorso esercizio sono stati considerati i dividendi effettivamente distribuiti nell'esercizio e non quelli proposti dal Consiglio di Amministrazione.

Di seguito riportiamo la distribuzione % del valore economico generato nel 2017 dal Gruppo Save:



5.2.1 Impatto occupazionale

In seguito ad un'analisi si è ritenuto, per meglio rappresentare l'impatto occupazionale diretto generato dai due sedimi aeroportuali, di osservare la stima dall'approvazione del contratto di programma, del numero di addetti diretti (intesi come persone la cui attività è legata direttamente alla gestione aeroportuale), ripartiti sulla base dell'ente che ne ha richiesto l'ingresso nell'area airside, attraverso il *pass* aeroportuale al 31 dicembre 2017, (enti pubblici, vettori, *handlers*, attività commerciali, soggetto gestore e altri operatori).

Suddivisione per categoria di addetti diretti impiegati nella gestione degli Aeroporti di Venezia e Treviso (valori in unità di addetti).

	2013	2014	2015	2016	2017	VAR 16/17 %	CAGR 13/17%
Enti di stato	992	1.172	1.027	1.078	1.035	-4,0%	1,1%
F&B e Retail	894	1.160	1.345	1.571	1.836	16,9%	19,7%
Handlers	1.173	1.219	999	1.210	1.348	11,4%	3,5%
Vettori	384	460	524	775	838	8,1%	21,5%
Gestore	672	700	695	709	807	13,8%	4,7%
Operatori vari	3.889	4.173	4.506	5.355	6.078	13,5%	11,8%
Totale	8.004	8.884	9.096	10.698	11.942	11,6%	10,5%

I dati della tabella sopra esposta, ben fotografano come il sistema aeroportuale Venezia-Treviso generi occupazione nel territorio. Negli ultimi cinque anni, la crescita media annua degli addetti diretti impiegati nella gestione dei due scali è stata superiore agli 8 punti percentuali. Al 31 dicembre 2017 il numero complessivo di *pass* attivi risulta essere di circa 12 mila unità.

5.2.2 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 § 4.7.4).

5.2.2.1 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.

5.2.2.2 Distribuzione geografica dei fornitori nel 2017

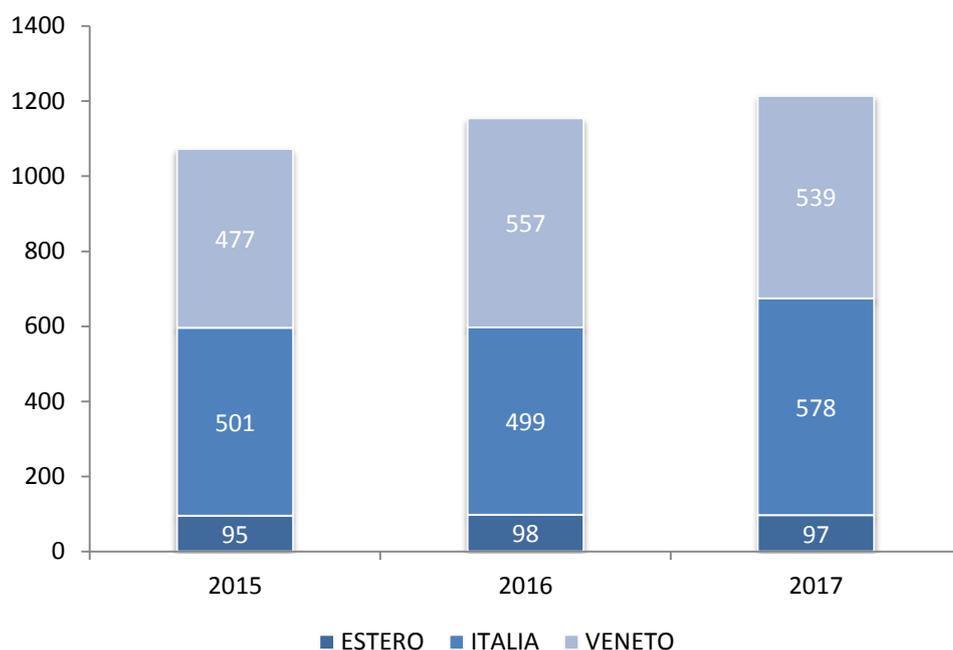
Il Gruppo SAVE ha analizzato la ricchezza distribuita ai fornitori diretti del Gruppo in modo da valutare il proprio impatto su di essi.

L'analisi ha evidenziato come il 27% 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 2017 il Gruppo SAVE ha collaborato con 539 fornitori locali, ovvero il 44% del totale, per un valore complessivo pari a 145.322 migliaia di Euro. In ragione di un più accurato processo di raccolta dei dati relativi ai fornitori, i dati 2015 e 2016 sono stati modificati rispetto a quanto rappresentato all'interno del Bilancio di Sostenibilità 2016.

**Gruppo Save - Fatturato fornitori per area geografica
(dati in €/000)**



Gruppo Save - fornitori per area GEO



Analizzando il core business del Gruppo SAVE, ovvero la gestione aeroportuale, si evince dai grafici sotto riportati che SAVE ha attivato ordini con 905 fornitori per l'Aeroporto di Venezia nel 2017. Tale dato è in leggero aumento rispetto al 2016; mentre il valore del fatturato, oltre 124 milioni di Euro, è sostanzialmente in linea rispetto al periodo precedente e trova spiegazione nella prosecuzione del piano di investimenti previsto dal Masterplan 2021.

Save - fatturato per area geografica (dati in €/000)

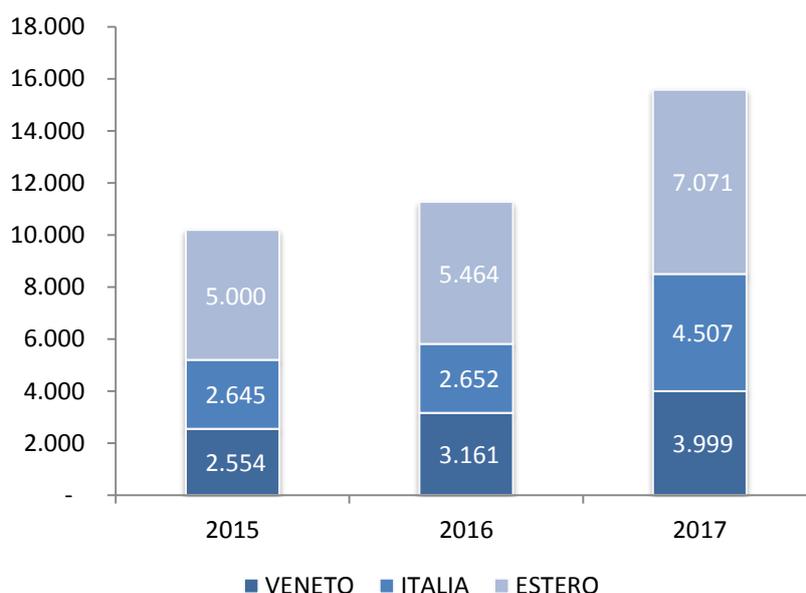


Save - fornitori per area GEO

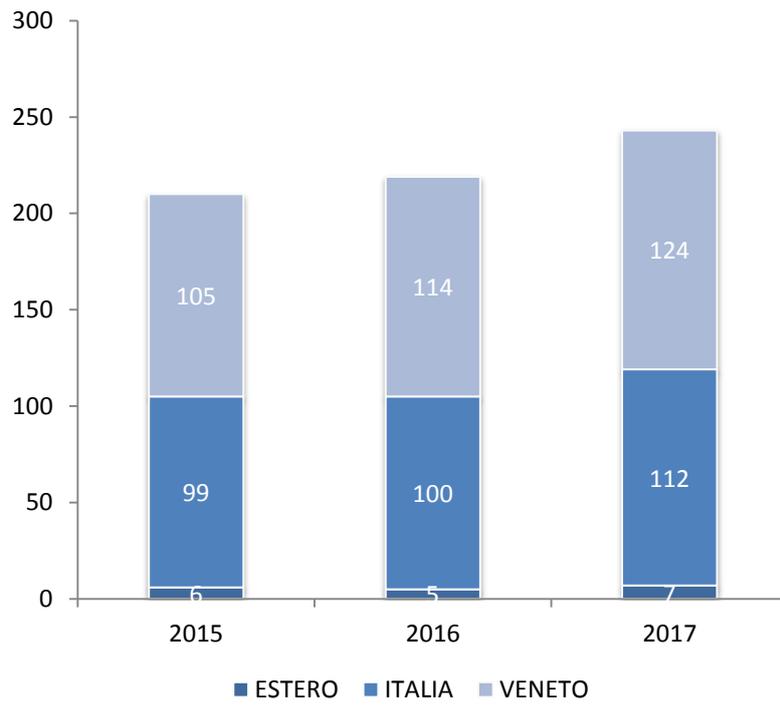


Relativamente all'Aeroporto di Treviso (AerTre), sono stati attivati circa 243 fornitori nel 2017. Di questi 124, ovvero il 51% del totale, sono fornitori locali. Risultano inoltre 112 fornitori provenienti dalle altre regioni italiane e un numero ridotto di fornitori esteri (7 nel 2017). Anche relativamente al valore del fatturato verso fornitori nel 2017 emerge un trend positivo: il valore totale del fatturato è infatti aumentato rispetto al 2016 di circa il 38%. La presenza sul territorio è anch'essa positiva con circa il 26% del fatturato concentrato su fornitori provenienti dal Veneto.

Treviso - Fatturato fornitori per area geografica (dati in €/000)



Aertre - fornitori per area GEO



6 Sostenibilità ambientale

6.1 Introduzione

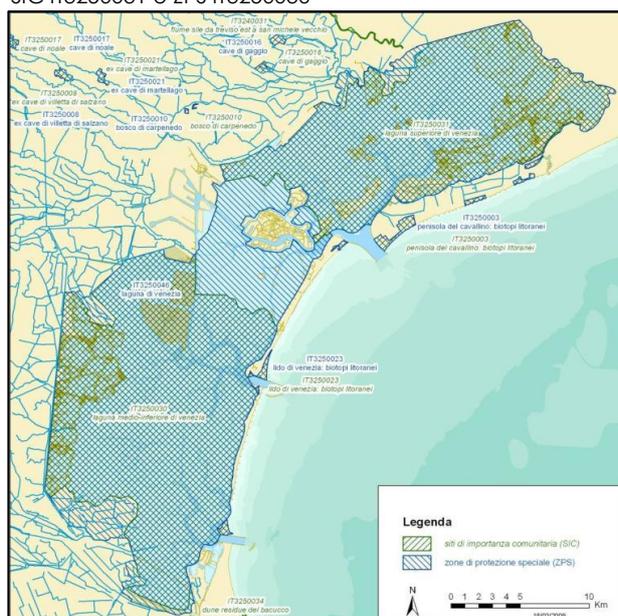
L'Aeroporto Internazionale di Venezia "Marco Polo" si trova a nord-est del capoluogo veneto, in prossimità della Laguna Veneta. È ubicato nel territorio del Comune di Venezia, ad una distanza di 12 km dal centro della città di Venezia.

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 invece sono presenti centri abitati ed insediamenti a carattere produttivo e commerciale. Infine, in direzione nord-sud est, parallelamente alla pista di volo 04-22, il sedime confina direttamente con la laguna.

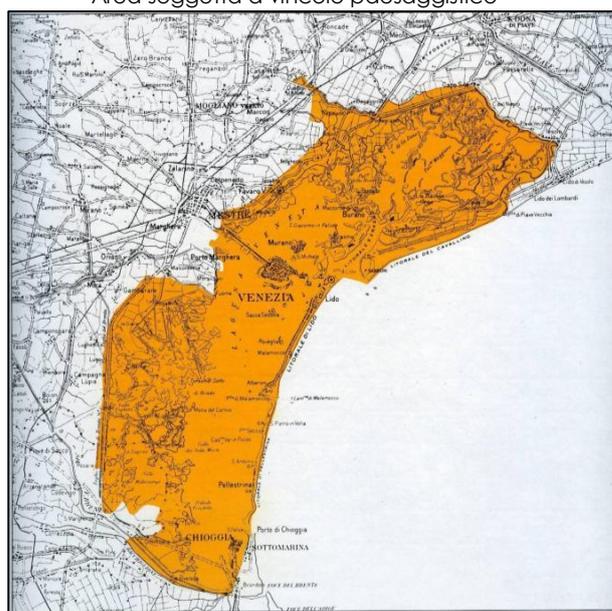
La Laguna di Venezia è un ambiente naturale che deve la propria conservazione all'intervento dell'uomo e viene pertanto monitorata per garantire la salvaguardia dell'ambiente stesso. Lo Stato ha infatti emanato una serie di leggi e regolamenti definendo la protezione di Venezia e della sua laguna un obiettivo di preminente interesse nazionale. Dalla lettura dei Piani vigenti sulla Laguna insistono tre tipi di vincoli: ambientale, paesaggistico e storico-archeologico ai sensi delle Leggi 1497/39, 1089/39 e 431/85. I vincoli interessano l'intera area dell'attuale sedime aeroportuale:

- L'area della Laguna afferente l'Aeroporto è anche Sito di Interesse Comunitario (SIC IT3250031) e Zona di Protezione Speciale (ZPS IT3250036) subito ad est della pista esistente;
- Alla foce del fiume Dese un'ampia area che si estende fino quasi all'attuale sedime aeroportuale è soggetta a vincolo di tutela paesaggistica e riserva archeologica ai sensi della L. 1497/39 (area archeologica di Altino);

SIC IT3250031 e ZPS IT3250036



Area soggetta a vincolo paesaggistico



- ➔ Le aree lungo il fiume Dese e lungo la gronda lagunare a sud della SS14 sono definite di interesse paesistico ambientale: si tratta di una tutela paesaggistica che impone misure di salvaguardia, conservazione, restauro o ripristino; è un ambito preferenziale per la realizzazione di parchi territoriali, dove è da considerarsi prioritaria l'applicazione delle direttive CEE relative ad interventi di piantumazione finalizzati al miglioramento ambientale;
- ➔ Il fiume Dese è interessato da vincolo di inedificabilità per una fascia profonda 150 metri dal piede dell'argine, ai sensi della L. 431/85 poi convertita in Testo Unico D.lgs 490/99.

Riassunto dei principali vincoli normativi.

Vincolo	Documento	Note
Vincoli ambientali - Siti di Importanza Comunitaria (SIC) e Zone di Protezione Speciale (ZPS)	Rete Natura 2000 Direttiva 92/43/CEE "Habitat"	Natura 2000 è il principale strumento della politica dell'Unione Europea per la conservazione della biodiversità. La rete Natura 2000 è costituita da Zone Speciali di Conservazione (ZSC) istituite dagli Stati Membri secondo quanto stabilito dalla Direttiva Habitat, e comprende anche le Zone di Protezione Speciale (ZPS) istituite ai sensi della Direttiva 79/409/CEE "Uccelli".
Vincolo paesaggistico Vincolo archeologico Vincolo monumentale	Decreto Legislativo n. 42/ 2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio"	Disciplina le attività concernenti la conservazione, la fruizione e la valorizzazione del patrimonio culturale. Delega al Ministero (attraverso le Soprintendenze) la vigilanza sulle aree interessate da prescrizioni di tutela. Raccoglie in un testo unico le disposizioni delle (superate) Leggi 1497/39, 1089/39 e 431/85.

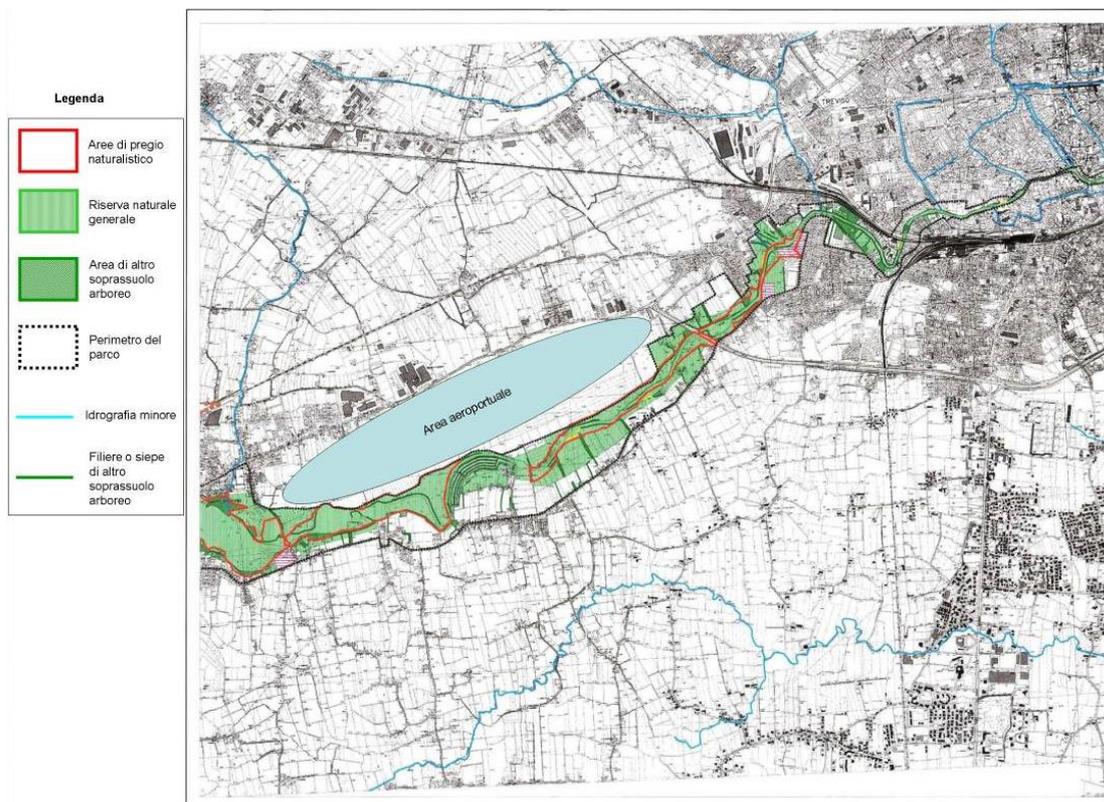
Dal punto di vista ambientale la parte a nord dell'Aeroporto è prevalentemente territorio agricolo della bonifica. Su quest'area la Variante al PRG prevede ampie zone di riforestazione verso ovest e lungo il fiume Dese per una fascia profonda 50 metri, e lungo la SS14 di fronte al viale d'ingresso dell'Aeroporto. Le aree di riforestazione rientrano nel quadro delle opere previste dal progetto del Bosco di Mestre che ha come obiettivo la creazione di un grosso polmone verde a est del centro abitato di Mestre.

Anche l'Aeroporto di Treviso è inserito in un contesto pregiato dal punto di vista naturalistico e, come tale, soggetto ad una serie di vincoli per garantire la salvaguardia dell'ambiente. Oltre ai vincoli paesaggistici (art. 134 e art. 143, comma 1, lett. b), i) e comma 5 lett. a) e b) D.lgs n. 42/04) oltre al Parco Regionale del Fiume Sile vincolato ai sensi dell'art. 142 comma "F" del D.lgs 42/2004 e alle Ville Venete di Quinto di Treviso e di Treviso vincolate ai sensi dell'art. 136 del D.lgs 42/2004, è opportuno evidenziare che una parte del sedime aeroportuale ricadente nel Comune di Quinto di Treviso e prossima al Parco Regionale del fiume Sile risulta vincolata dal punto di vista paesaggistico.

Un'altra area del sedime aeroportuale è vincolata ai sensi dell'art. 142 comma "C" del D.lgs 42/2004 in quanto ricade all'interno della fascia di 150 metri dall'argine del fiume Sile.

Per quanto riguarda i vincoli ambientali, si segnala che il sedime aeroportuale confina con il perimetro del Parco Regionale del fiume Sile e, riguardo le aree della Rete Natura 2000, confina con il Sito di Importanza Comunitaria (SIC) “TT3240031 Fiume Sile da Treviso est a San Michele Vecchio” nonché la Zona di Protezione Speciale (ZPS) “TT3240019 Fiume Sile: Sile morto e ansa a San Michele Vecchio“.

Collocazione dell'Aeroporto di Treviso



6.2 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'instimabile 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'efficiamento energetico;
- Riduzione del 30% delle emissioni di gas climalteranti entro il 2020 per Venezia e del 60% entro il 2030 per Treviso; Promozione di comportamenti virtuosi volti al risparmio energetico presso fornitori, passeggeri ed operatori aeroportuali.

Attualmente Save è in possesso delle seguenti referenze in ambito ambientale:

- Airport Carbon Accreditation Lev. 3+ Neutrality;
- UNI CEI EN ISO 50001.

Le referenze in possesso di Aer Tre ad oggi invece sono:

- Airport Carbon Accreditation Lev. 2 Reduction; in questo periodo si stanno svolgendo però le attività propedeutiche all'upgrade allo stesso livello di certificazione mantenuto dall'aeroporto Marco Polo in questi ultimi anni;
- UNI CEI EN ISO 50001.

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

6.3 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. 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.

I principali investimenti e spese effettuate dal Gruppo Save nel corso dell'esercizio è riassunto nella tabella che segue.

(Tabella in €/000)

Spese ed Investimenti Ambientali	2017
Ampliamento Depuratore	142
Smaltimento acque meteoriche	910
Compensazioni ambientali	379
Altri oneri trigenerazione	45
Disoleatore	988
Sostituzione corpi illuminanti con lampade LED	44
Monitoraggio energetico	26
Tot. Investimenti ambientali	2.535
Monitoraggio Rumore	77
Monitoraggio Aria	63
Monitoraggio CEM	47
Monitoraggio e Gestione Acqua	214
Gestione rifiuti	327
Totale Oneri a carattere ambientale	728
Totale generale	3.263

6.4 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 2017 i consumi di acqua² complessivi dei due scali sono stati pari a circa 426,5 migliaia di 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 nel 2018 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).

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)	2015	2016	2017
Venezia	229.222	238.498	233.379
Treviso	25.330	26.844	33.397

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.

² Il dato relativo ai consumi di Treviso è in parte frutto di una stima

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 2017.

Venezia	2015			2016			2017		
Parametro	Fosforo	Azoto tot	SST*	Fosforo	Azoto tot	SST*	Fosforo	Azoto tot	SST*
Concentrazione media uscita (mg/l)	0,62	6,15	11,63	0,8	6,5	11	0,7	7,56	11,4
D.lgs 152/06: Concentrazione media uscita (mg/l) (limite di legge)	1	10	35	1	10	35	1	10	35
Carico inquinante allo scarico (kg/anno)	142,12	1.409,72	2.665,85	190,8	1.550,28	2.623,48	163,4	1.764,30	2.660,50

Treviso	2015			2016			2017		
Parametro	Fosforo	Azoto tot	SST*	Fosforo	Azoto tot	SST*	Fosforo	Azoto tot	SST*
Concentrazione media uscita (mg/l)	3,30	17,94	10,9	4,96	18,37	20	4,2	27,9	12,4
D.lgs 152/06: Concentrazione media uscita (mg/l) (limite di legge)	10	35,6	10	10	35,6	80	10	35,6	80
Carico inquinante allo scarico (kg/anno)	84	452,42	276,1	133,15	493,12	536,88	140,3	931,8	414,1

(*)=Solidi Sospesi Totali

6.4.1 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*³ utilizzati nell'Aeroporto di Venezia nel triennio di riferimento.

Venezia	UdM	2015	2016	2017
Kilfrost	Litri	75.196	119.445	121.023
SAFEGRIP solido	Kg	9.500	1.500	20.700
SAFEGRIP liquido	Litri	20.151	16.043	41.317
Clariant	Litri			109.512

A Treviso le attività di *de-icing* 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	2015	2016	2017
Kilfrost	Litri	1.170	4.857	7.989

Per quanto riguarda l'Aeroporto di Treviso si segnala che nel 2017 si sono consumati circa 7.989 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

³ Il dato indicato è frutto di una stima

nevoe oppure operazioni *anti-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.

6.4.2 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 2017 non si sono verificati sversamenti significativi di idrocarburi o di altre sostanze inquinanti che abbiano provocato effetti sull'ambiente.

6.5 Energia

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



Il Gruppo, 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	2015	2016	2017
Combustibile non rinnovabile consumato	45.965	58.254	274.430
Combustibile rinnovabile consumato	0	0	0
Elettricità, riscaldamento, raffrescamento e vapore acquistato per autoconsumo	141.706	145.270	62.783
Energia elettrica, riscaldamento, raffrescamento e vapore autoprodotti	2.376	2.045	1.663
Energia elettrica, riscaldamento e vapore venduto	0	0	0

Energy intensity ratio (kJ/pax)	2015	2016	2017
Consumi diretti di energia [GJ]	190.047	205.569	338.877
Numero di passeggeri	11.134.335	12.259.146	13.386.437
Energy intensity ratio [kJ/pax]	17.069	16.769	25.315

6.5.1 Energia Autoprodotta

All'interno degli scali sono presenti due 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 ed è composto da 1 generatore mentre quello installato presso il Marco Polo ha una potenza di picco pari a 612,9 kWp.

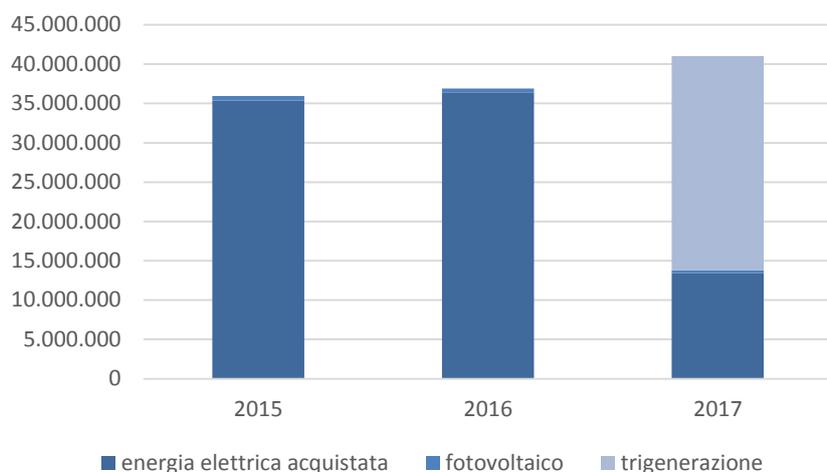
Sempre per quanto riguarda l'aeroporto di Tesserà dal 15 dicembre 2016, l'energia elettrica autoprodotta non proviene solo da tale impianto ma anche grazie al funzionamento della centrale di trigenerazione. Di seguito si riportano i dati dell'energia riferiti allo scalo di Venezia, da cui si evince come, nonostante il calo di produzione da fonte rinnovabile grazie all'attivazione del nuovo impianto di trigenerazione per il 2017 l'autoproduzione si attesta al 67,30% del fabbisogno.

Venezia: Energia elettrica autoprodotta [kWh]	2015	2016	2017
Energia elettrica prodotta da fonte rinnovabile	560.905	475.125	364.870
Energia elettrica da centrale di trigenerazione	n.d.	140.740	27.241.620
Totale Energia elettrica autoprodotta	560.905	615.865	27.606.490

Venezia: Energia elettrica consumata [kWh]	2015	2016	2017
Energia elettrica acquistata	35.38.6294	36.358.197	13.414.249
Energia elettrica autoprodotta	560.905	615.865	27.606.490
Energia elettrica consumata	35.947.199	36.974.062	41.020.738

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 (indicatore EN3).

**Consumi energia elettrica Aeroporto Marco Polo di Venezia
[kWh]**

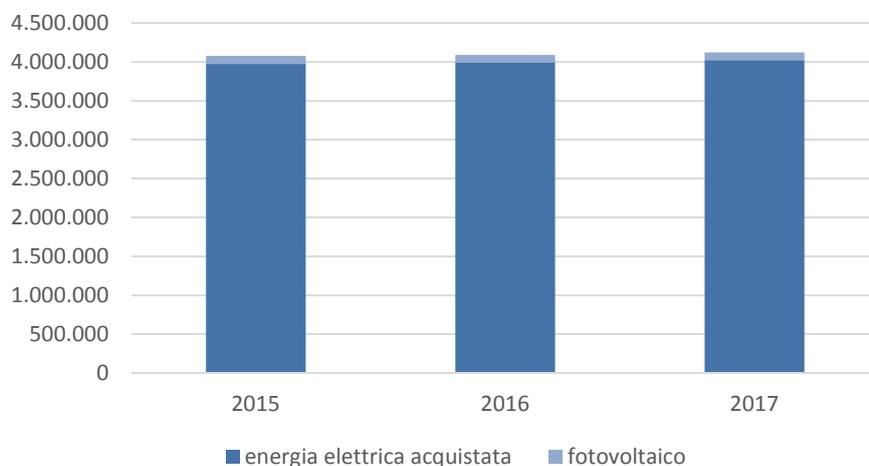


Venezia: Energy intensity ratio (kWh/pax)	2015	2016	2017
Energia elettrica consumata [kWh]	35.947.199	36.974.062	41.020.738
Numero di passeggeri	8.751.028	9.624.748	10.371.380
Energy intensity ratio [kWh/pax]	4,11	3,84	3,96

I consumi di energia elettrica di Aer Tre nel 2017, come di seguito riportato, si sono mantenuti stabili, mantenendo invariato al 2% il rapporto di energia autoprodotta sul totale acquistato.

Treviso: Energia elettrica consumata [kWh]	2015	2016	2017
Energia elettrica acquistata	3.976.496	3.994.687	4.025.545
Energia elettrica autoprodotta	98.963	93.023	97.121
Energia elettrica consumata	4.075.459	4.087.710	4.122.666

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



Treviso: Energy intensity ratio (kWh/pax)	2015	2016	2017
Energia elettrica consumata [kWh]	4.075.459	4.087.710	4.122.666
Numero di passeggeri	2.383.307	2.634.397	3.015.057
Energy intensity ratio [kWh/pax]	1,71	1,55	1,37

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 di oltre il 20% dei passeggeri processati dai due scali.

6.6 Aria e clima

6.6.1 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 *Scope1* e *Scope2*, vengano rendicontate le altre emissioni indirette che rientrano nello *Scope3* 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.

Per i primi anni la società ha appoggiato il progetto certificato n. 1083 "N2O decomposition project of Henan Shenma Nylon Chemical Co. Ltd" facente parte del *Clean Development Mechanism* (CDM) che consente ai progetti di riduzione delle emissioni nei paesi in via di sviluppo di immettere nel mercato *Certificate Emission Reduction* (CERs).

Con il 2016 parte degli offset provengono dal progetto con ID. 100000000001199 "Za Hung Hydropower Project" iscritto nel *Markit Environmental Registry*. 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.

Nel 2017 la società ha deciso di sostenere due tipologie di progetti molto simili tra loro. Il primo con VCU Serial Numbers 5554-245813309-245819696-VCU-001-MER-BR-14-1115-15022012-14022013-0 "Jari/ Amapà REDD+ Project" è iscritto nel APX VCS Registry e si basa sempre sulle metodologie utilizzate dal VCS. Il secondo con riferimento VCS 977 "Portel-Para REDD Project in Brazil" associa ad ogni carbon offset, la piantumazione di un albero nella zona veneziana.

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

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.

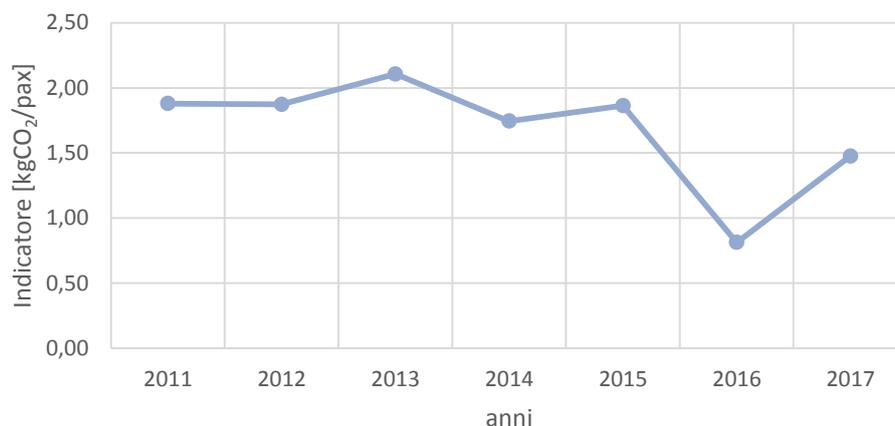
Il Gruppo ha scelto di dimostrare la riduzione delle emissioni attraverso il metodo del market method per rispecchiare l'impegno preso in favore ad un approvvigionamento di energia elettrica derivante da fonti 100% rinnovabili. Di seguito vengono rendicontate le emissioni CO₂ dell'Aeroporto di Venezia.

Venezia: Emissioni – tCO ₂ (Scope 1-2)	2015	2016	2017
Centrali termiche a metano + trigenerazione	1.626	2.264	14.356*
Centrali termiche a gasolio	745	679	564
Gasolio trazione e gruppi elettronici	247	278	368
Benzina trazione	25	25	23
Totale consumi diretti	2.643	3.246	15.311
Energia elettrica acquistata	13.671	4.575	0
Totale consumi diretti ed indiretti	16.314	7.821	15.311

(*): Trigenerazione attiva da dicembre 2016 ma in totale esercizio dal primo trimestre 2017

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 nell'ultimo anno è causato dalla messa in esercizio della centrale di trigenerazione e dall'incremento dei volumi riscaldati/raffrescati.

Venezia - Andamento target quantitativo di CO₂/pax
market method



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

Venezia: Emissioni – tCO ₂ (Scope 3)	Market method		
	2015	2016	2017
Viaggi di lavoro	54	67	65
Consumo energetico degli erogatori di servizi terzi	1.708	658	0
Ciclo LTO (Landing Take Off)	92.241	103.058	103.087
APU (Auxiliary Power Unit)	1.678	1.922	1.944
Terzi Spostamenti casa-lavoro	5.843	7.143	6.804
Spostamenti dei passeggeri verso l'Aeroporto e dei crew	19.513	21.407	22.682
Carburanti consumati dai soggetti terzi	1.490	1.688	1.747

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. 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 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 andando a considerare le due metodologie (secondo le regole del programma *Airport Carbon Accreditation*)

Treviso: Emissioni di CO ₂ nel triennio (Scope 1-2 ⁶)	2015		2016		2017	
	Location method	Market method	Location method	Market method	Location method	Market method
Centrali termiche a metano	135		133		161	
Centrali termiche a gasolio	58		51		44	
Gasolio trazione e gruppi elettronici	183		215		216	

⁶ 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 ciò pubblicato dal DEFRA.

Benzina trazione	1		1		1	
Utilizzo di glicole *	--		--		7	
Totale consumi diretti	377		399		430	
Energia elettrica acquistata	1.355	1728	1.294	516	1.336	0
Totale consumi diretti ed indiretti	1.732	2.105	1.693	915	1.766	430

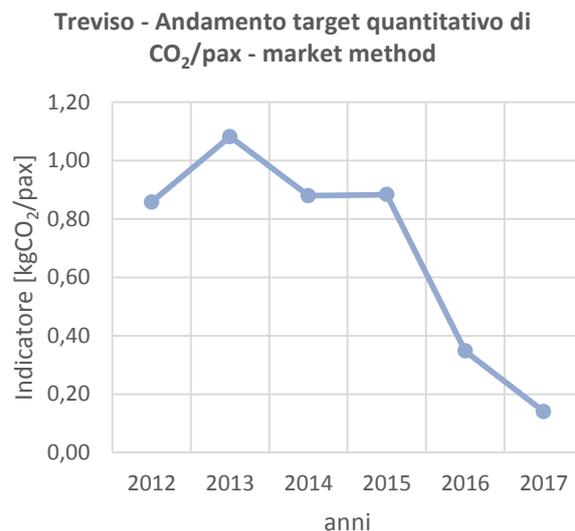
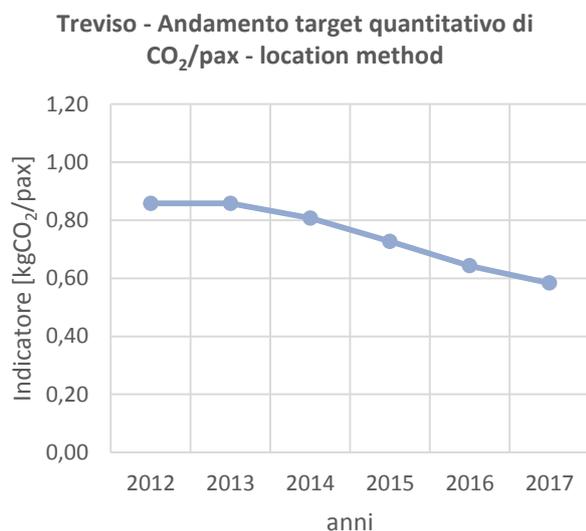
(*) contabilizzato solo a partire dal 2017

Si sottolinea inoltre che l'Aeroporto di Treviso in questo periodo sta concludendo le attività propedeutiche all'upgrade allo stesso livello di certificazione mantenuto dall'aeroporto Marco Polo in questi ultimi anni; questo comporta anche una rendicontazione delle emissioni di Scope 3.

Nella tabella seguente vengono rendicontate le emissioni di Scope 3.

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

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



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/Adesionealprogramma.aspx>).

RE100

Questa è un'iniziativa globale a cui partecipano le imprese influenti e che si impegnano ad avere energia elettrica 100% rinnovabile sia attraverso installazioni impiantistiche che attraverso forniture green.

Dal 1° maggio 2016, tutte le società del gruppo si riforniscono di energia elettrica prodotta da fonti rinnovabili e tale energia è certificata attraverso Garanzie d'Origine.



6.6.2 La qualità dell'aria

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

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. È importante specificare che le emissioni, nella maggior parte dei casi, non sono sotto il controllo diretto dell'operatore 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 avvalorato dalla 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): tale progetto mira alla caratterizzazione del contributo emissivo aeroportuale ed ha permesso, tramite modelli matematici, l'analisi della dispersione di inquinanti in atmosfera.

Di seguito una sintesi dei principali eventi accademici nei quali il progetto di studio e ricerca condotto in Aeroporto è stato presentato.

Elenco eventi accademici durante i quali è stato presentato il progetto di studio.

Tipologia contributo	Autori	Titolo contributo	riferimento
Articolo	Gabrio Valotto, Daniele Zannoni, Giancarlo Rampazzo, Flavia Visin, Gianni Formenton,	Characterization and preliminary risk assessment of road dust collected in Venice airport (Italy)	In revisione nella rivista scientifica "Journal of geochemical

	Alessandra Gasparello		exploration"
Articolo	Gabrio Valotto e Cristiano Varin.	"Characterization of hourly NOx atmospheric concentrations near the Venice International Airport with additive semi-parametric statistical models".	Rivista scientifica " Atmospheric Research "
Collaborazione	Mauro Masiol, Roy M. Harrison	Chemical and Physical Properties and Source Apportionment of Airport Emissions in the context of European Air Quality Directives	Progetto "Marie Curie" finanziato dalla Comunità Europea: "CHEERS
Articolo	Gabrio Valotto, Mauro Masiol, Stefania Squizzato, Daniele Zannoni, Flavia. Visin, Giancarlo Rampazzo,	Elemental characterization, sources and wind dependence of PM1 near Venice, Italy	Rivista scientifica "Atmospheric Research"
Poster	Eliana Pecorari, Gabrio. Valotto, Stefania Squizzato, Giancarlo Rampazzo, Davide. Bassano, Saverio Sollecito, Egisto Rampado	Caratterizzazione delle emissioni aeroportuali con modelli non lineari GAM	Congresso PM2014
Poster	Eliana Pecorari, Gabrio Valotto, Stefania Squizzato, Giancarlo Rampazzo, Davide Bassano, Saverio Sollecito, Egisto Rampado	Comparison of two airports emissions and pollutants dispersion in urban areas	CongressoEAC 2013
Poster	Gabrio Valotto, Cristiano Varin, Carlo Gaetan, Eliana Pecorari, Giancarlo Rampazzo, Davide Bassano, Saverio Sollecito, Egisto Rampado	Airport emissions characterized by multivariate nonlinear time series models	Congresso EAC 2013
Poster	Eliana Pecorari, Gabrio Valotto, Giancarlo Rampazzo, Davide Bassano, Saverio Sollecito, Egisto Rampado, Fabrizio Bertoldo	Evaluation of the Marco Polo Venice and Treviso airports impact in two hot spots areas	Congresso EAC 2012
Poster	Gabrio Valotto, Davide Bassano, Eliana Pecorari, Egisto Rampado, Giancarlo Rampazzo, Saverio Sollecito, Flavia Visin, Daniele Zannoni	Characterization of PM1 sampled in the "Marco Polo" airport area (Tessera-Venice)	Congresso EAC 2012
Presentazione orale	Gabrio Valotto	Monitoraggio delle emissioni di origine aeroportuale: Marco Polo (Venezia), Antonio Canova (Treviso)	Congresso PM2012

6.6.3 Caratterizzazione contributo emissivo dell'Aeroporto

Come accennato in precedenza, SAVE in collaborazione con l'Università Ca' Foscari ed EZI, ha promosso un progetto con l'obiettivo di monitorare la qualità dell'aria nell'area di Tessera e stimare il contributo emissivo dell'Aeroporto di Venezia. La medesima attività di monitoraggio viene svolta anche per l'Aeroporto di Treviso.

L'analisi effettuata parte dalle seguenti assunzioni:

- 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;
- l'Aeroporto Marco Polo, il cui traffico merci e passeggeri è fra i più elevati d'Italia, è localizzato nei pressi della laguna veneta, che costituisce un complesso e delicato ecosistema.
- l'aeroporto Antonio Canova è localizzato nei pressi del Parco del Sile che è un complesso e delicato ecosistema.
- l'aeroporto Antonio Canova è localizzato nei pressi di una rete viabilistica molto trafficata che di fatto rappresenta una sorgente emissive assolutamente importante e non trascurabile nel complesso delle emissioni.

Tale progetto, intitolato "Monitoraggio delle Emissioni di Origine Aeroportuale" è iniziato alla fine del 2008. Inoltre, da giugno 2009 (Venezia) e da maggio 2011 (per Treviso) sono monitorate in continuo le concentrazioni dei principali contaminanti atmosferici e l'andamento delle variabili meteorologiche con una centralina mobile di proprietà di EZI, nei pressi degli aeroporti di Venezia e Treviso, rispettivamente.

I siti di campionamento sono stati individuati stimando i punti di massima ricaduta dei contaminanti emessi dagli aerei, durante le fasi di atterraggio e decollo dove, per l'appunto, sono state collocate le centraline mobili di proprietà di EZI che rileva 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 (SO_2);
- Biossido di azoto (NO_2) e monossido di azoto (NO) che permettono di stimare gli ossidi di azoto (NO_x);
- Particolato atmosferico fina (PM_{10} , $\text{PM}_{2.5}$);
- Monossido di carbonio (CO);
- Ozono (O_3);
- 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. 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.

6.6.3.1 Studio di scenari di impatto emissivo di origine aeroportuale tramite modelli matematici per la dispersione di inquinanti in atmosfera

Una parte importante dello studio sulla qualità dell’aria, riguarda la stima punti di massima ricaduta delle emissioni aeroportuali al di sotto dei 1000 metri.

Durante la prima fase della ricerca, sono state stimate le emissioni sulla base dei dati di traffico aereo forniti da SAVE, successivamente sono state effettuate delle elaborazioni, mediante il modello lagrangiano SPRAY⁷ della catena SCAIMAR (Sistema per il controllo ambientale di tipo innovativo, Marghera) gestita da EZI.

Le attività, considerate nella stima delle emissioni, fanno riferimento alla classificazione SNAP, definita da EMEP-CORINAIR⁸, trascurando le attività oltre i 1000 m e quelle dovute ad altri mezzi di trasporto. L’analisi, sviluppata per quattro giorni rappresentativi delle quattro stagioni, ha dato indicazioni sui massimi punti di ricaduta. Sulla base di queste informazioni, è stato scelto sia il sito iniziale di campionamento ove è stata collocata la centralina sia il sito attuale in viale Giotto in Quinto di Treviso per il monitoraggio degli inquinanti sopraccitati.

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

Qualità dell’aria

Venezia (µg/m³)	2014	2015	2016	2017	Livello previsto dalla normativa vigente*
NOx	55	96	76	65	30 µg/m³
SO2	0.9	1.9	1.1	1	20 µg/m³
PM2.5	27	32	28	32	25 µg/m³
Treviso (µg/m³)	2014	2015	Maggio 2016 - Dicembre 2016		Livello previsto dalla normativa vigente*
NOx	52	Dati non disponibili in seguito alla indisponibilità di un sito appropriato	39	53	30 µg/m³
SO2	1.3		0.4	0	20 µg/m³
PM10	28		35	38	40 µg/m³

Per entrambi gli scali, in relazione alle procedure di VIA, sono stati eseguiti studi modellistici molto approfonditi.

⁷ Modello che simula la dispersione degli inquinanti

⁸ Emission inventory Guidebook

6.7 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:

- ➔ **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. La gestione dei rifiuti degli aeromobili è affidata alla Veritas per conto degli handlers.

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

6.7.1 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 avverrà la progressiva estensione delle 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.

L'isola ecologica è presidiata da personale addetto ed accoglie l'utenza nel loro percorso, all'interno dell'isola ecologica, semplificando l'operazione di rilascio dei rifiuti.

Totale rifiuti per tipologia e modalità di smaltimento (kg)	Pericolosi	Non pericolosi
Riuso	-	-
Riciclo	27.478	2.693.074
Incenerimento	13.796	8.845
Discarica	-	-
Altro	3.843	349.580

Nel 2017 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. Una seconda fase invece interesserà il processo di raccolta e gestione dei rifiuti 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.

6.8 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). Un Fonometro 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 per l'analisi delle Time History fonometriche alternativo eventualmente all'utilizzo di SARA 5.

L'analisi dello stato di fatto della componente 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).

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;
- 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.

Nel corso del 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, attualmente (febbraio 2018) si è in procinto di eseguire due interventi pilota su due appartamenti posti all'ultimo piano del condominio Smeraldo ubicato in Tessera.

Nel 2017 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 2015-2017. Per completezza è utile specificare che il calcolo del descrittore acustico L_{va} così come da DM 31/10/1997, individua come una delle tre settimane critiche, quella in cui Venezia ha gestito anche l'operatività del Canova di Treviso. Inoltre da quest'anno, 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, tengono conto sia dell'operatività congiunta del Canova sul sedime di Venezia, sia del ground noise. 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
L _{va}	2015	2016	2017	2016
60-65	4.8	4,94	5.79	43
65-75	2.46	2,69	3.39	3
>75	0.42	0,49	1.46	0

La maggior superficie relativa al 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.

Si ritiene ancora valido il dato relativo la popolazione esposta al 2016, per il semplice fatto che le maggiori superfici interessano quasi esclusivamente aree di sedime; 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 2017 i valori dei descrittori acustici non hanno mai superato i limiti imposti dalla normativa risultando tutti all'interno della zonizzazione aeroportuale (DM 31/10/1997), fatta eccezione per la postazione "Alpini". 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, piano che è attualmente 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. Per la summer 2018 lo scalo sarà coordinato da Assoclearance con una limitazione dell'orario di operatività dello scalo 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, avrà ricadute positive sui descrittori acustici, contribuendo quindi a ridurre l'impronta del rumore al suolo e a contenere/eliminare eventuali superamenti dei limiti di norma.

Treviso	Superficie Km ²			Popolazione esposta
Lva	2015	2016	2017	2016*
60-65	1.27	1.41	1.71	1.230
65-75	0.65	0.74	0.9	4
>75	0.135	0.162	0.19	0

(*) Ultimo dato disponibile

6.8.1 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 verranno avviati i primi interventi di mitigazione acustici sui recettori più esposti agli effetti acustici dell'attività aeroportuale.

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.

6.9 Salute e Sicurezza

Rispetto agli obblighi normativi dettati dal Dlgs 81/08 l'attenzione posta in materia non si limita ai soli dipendenti del Gruppo SAVE, ma è orientata anche nei confronti dei clienti, elemento strettamente connesso alla tipologia di attività aziendale. La Società si impegna altresì a stimolare nei modi più opportuni i propri fornitori e appaltatori per l'adesione ai principi di salute e sicurezza sui luoghi di lavoro su cui si basa, in particolar modo durante questa fase di sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale e di manutenzione ordinaria e straordinaria che prevede la presenza di numerosi cantieri e quindi forte presenza di ditte esterne.

Il Gruppo SAVE s'impegna ad assicurare il controllo di ogni eventuale emergenza mediante piani adeguati, attuati in stretto coordinamento con le autorità competenti. Circa le attività operative, oltre alle esercitazioni periodiche sull'applicazione dei piani di emergenza e di evacuazione, vengono emesse e aggiornate specifiche procedure di sicurezza soprattutto in relazione alla manutenzione e alle attività operative, in funzione delle nuove normative vigenti. Inoltre, sono state effettuate prove di emergenza incendio gestite attraverso la propria struttura idonea e qualificata per la gestione di questo genere di evento.

6.9.1 Infortuni

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 2017 indica che gli infortuni sul lavoro sono numericamente inferiori rispetto all'anno 2016.

A causa di alcuni infortuni che hanno portato lunghe assenze, tuttavia, il numero medio di giornate perse per infortunio è aumentato rispetto al 2016, risultando il più alto del triennio 2015-2017.

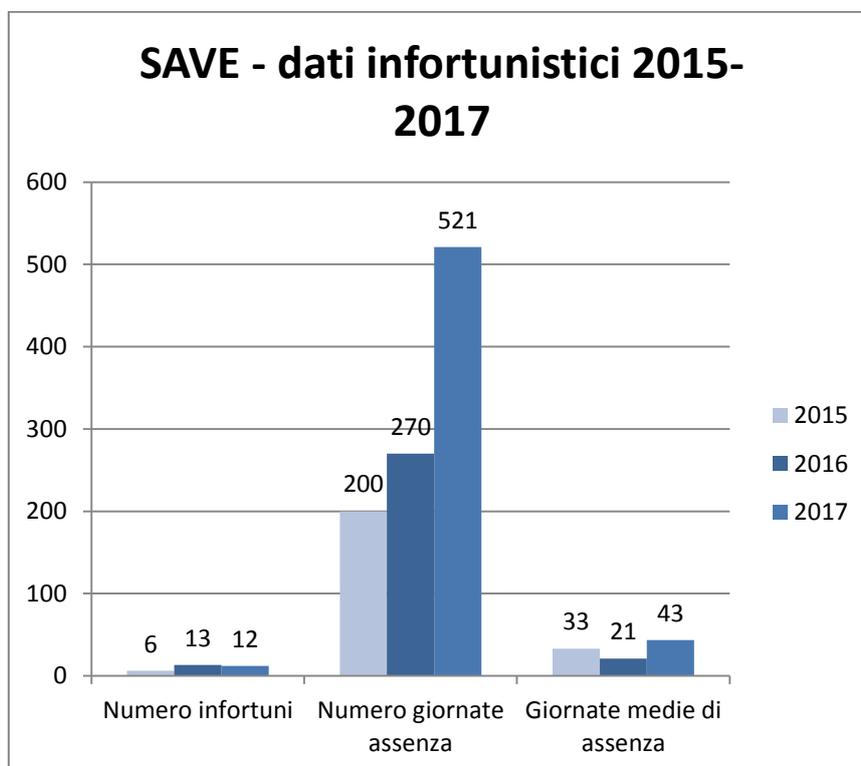
Bisogna inoltre notare che il numero dei dipendenti è nettamente aumentato da 401 (31/12/2016) a 426 (31/12/2017) e, nonostante tale aumento, l'andamento degli infortuni non è variato in maniera significativa, anzi l'indice di frequenza degli infortuni risulta leggermente in calo.

La maggior parte degli infortuni accadono a personale operativo, in particolare addetti PRM, addetti Safety, addetti OBT. Molti infortuni sono legati a eventi accidentali che si verificano in occasione della movimentazione di bagagli o di passeggeri a ridotta mobilità, oltre che scivolamenti, urti, errato utilizzo di attrezzature. Occorre notare che nessun infortunio è avvenuto a seguito di errori nel seguire procedure aziendali di lavoro, tutti gli eventi hanno infatti una chiara natura "accidentale" fisiologicamente legata con il lavoro operativo aeroportuale. Nel corso del 2017 si sono verificati 5 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 2015-2017, 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 2017 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.

ANNO 2017	SAVE S.p.A.	
	Uomini	Donne
N. Infortuni sul lavoro	10	2
N. Infortuni in itinere	0	5
N. decessi a seguito infortuni	0	0
N. giornate di assenza	435	86
N. giornate medie di assenza	44	43
N. casi di malattia professionale	0	0

SAVE S.p.A. - Indici infortunistici	2015	2016	2017
Indice di gravità	0,31	0,41	0,75
Indice di frequenza	9,23	19,66	17,25

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 perse a causa degli infortuni (gT), per il calcolo si usa la seguente formula:

$$\text{Indice di gravità} = \frac{\text{gT}}{\text{Ore Lavorate}} \cdot 10^3$$

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 assestamento dell'indice di frequenza che risulta comunque in calo, nonostante l'aumento sia del numero di dipendenti che del traffico di passeggeri, mentre è in aumento l'indice di gravità a causa di alcuni infortuni che hanno comportato lunghi periodi di assenza dal lavoro contribuendo ad alzare la media delle giornate perse per infortunio.

TRIVENETO SICUREZZA

Di seguito si riportano i dati infortunistici di Triveneto Sicurezza riferiti all'anno 2017. 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 (437 in organico al 31/12/2017).

Gli infortuni sono legati ad una errata movimentazione di carichi/attrezzature e, in un caso, ad aggressione.

ANNO 2017	TRIVENETO SICUREZZA	
	Uomini	Donne
N. Infortuni sul lavoro	2	2
N. Infortuni in itinere	4	1
N. decessi a seguito infortuni	0	0
N. giornate di assenza	25	25
N. giornate medie di assenza per infortunio	12,5	12,5
N. casi di malattia professionale	0	0

TRIVENETO SICUREZZA - Indici infortunistici	anno 2017
Indice di gravità	0,08
Indice di frequenza	6,58

La modalità di calcolo degli indici è la medesima di SAVE S.p.A..

Anche per Triveneto Sicurezza si conferma la natura accidentale degli infortuni, che in nessun caso sono legati ad errori nel rispetto di procedure lavorative.

AERTRE

Nel 2017 gli infortuni all'interno dell'Aeroporto di Treviso e relativi ad AerTre S.p.A. si sono dimostrati, in termini numerici, inferiori rispetto agli anni precedenti: nell'anno sono stati registrati tre

casi di infortunio in occasione di lavoro ed un ulteriore caso in itinere che si riporta unicamente quale evidenza, ma che non viene considerato ai fini delle analisi statistiche stante la non significatività dell'evento anche in considerazione dell'oggetto sociale.

Oltre a ciò, il personale si impegna a dare evidenza di tutti gli eventi che portino all'assenza del lavoratore nella sola giornata di accadimento dell'evento o che non portino ad assenza, ma che abbiano richiesto un'interruzione dell'attività da parte del lavoratore. Gli eventi di tale genere sono stati 11 e non sono da considerarsi nelle statistiche.

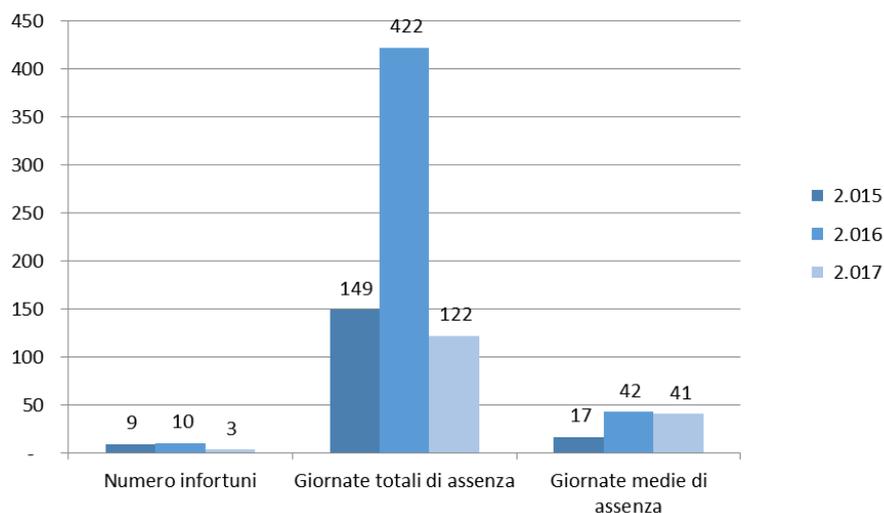
In riferimento all'anno di cui trattasi il *trend* virtuoso è da considerarsi anche in riferimento ai dati relativi alle giornate di assenza, alla durata media degli infortuni e, parimenti di conseguenza, relativamente ad indice di gravità e di frequenza.

La maggior parte degli infortuni accadono a personale operativo, si elencano 2 casi con riferimento ad addetti operanti nell'area "RAMPA" ed un caso con evidenza all'area "PASSEGGERI".

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: caduta in piano per inciampamento, lesione alla mano per operatività connessa alla movimentazione manuale di carichi ed un ultimo inconsueto caso nell'area passeggeri relativo ad un utente che ha, inavvertitamente pestato un piede ad un'operatrice.

AerTre S.p.A. 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; si sottolinea, altresì, che tale attività di monitoraggio e di analisi è estesa ed ha maggiore significatività numerica in relazione a tutte le casistiche di criticità e di eventi che non hanno successivamente generato assenze dal lavoro.

Di seguito si riportano i grafici riassuntivi.



Da notarsi che nel triennio è aumentato l'organico aziendale con conseguente evidenza numerica in ordine al dato delle "ore lavorate".

La maggior parte degli infortuni in orario di lavoro interessano il personale di Rampa. AerTre si impegna nel tentativo di aumentare, attraverso azioni di coinvolgimento, la sensibilità del personale che

opera in area operativa, ciò allo scopo di limitare al minimo tanto il l'entità numerica degli infortuni quanto la loro gravità. Tale settore è anche però il più esposto a possibili errori umani in potenziali situazioni di pericolo es. uso mezzi, movimentazione carichi, ecc.

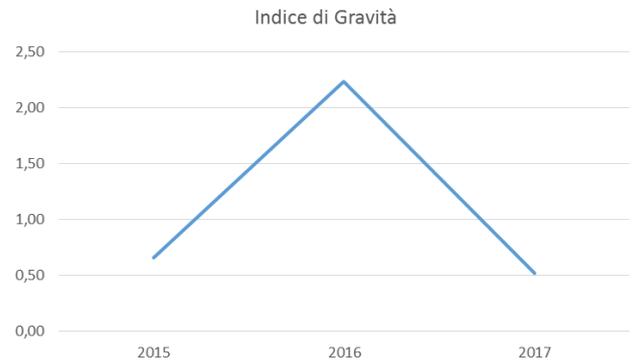
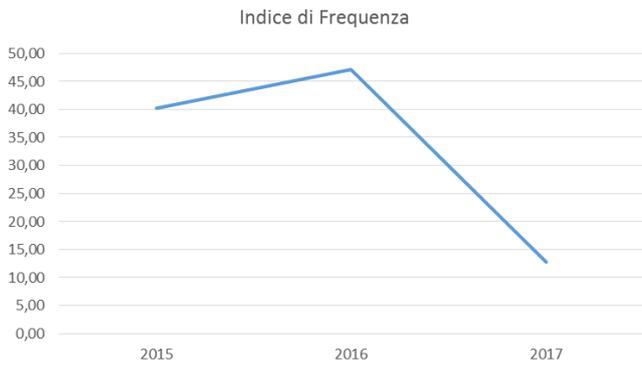
Gli indici di gravità e frequenza dello scalo Aeroportuale di Treviso sono stati calcolati a partire dai dati evidenziati nella tabella che segue. Si evidenzia, come già affermato, come non vengano considerati ai fini statistici gli infortuni "in itinere" e ciò in considerazione della loro non significatività 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.

ANNO 2017	AER TRE - TREVISO		
	UOMINI	DONNE	TOTALE
N. Infortuni sul lavoro	2	1	3
N. Infortuni in itinere	1	0	1
N. decessi a seguito infortuni	0	0	0
N. giornate di assenza	11	111	122
N. giornate medie di assenza	6	111	41
N. casi di malattia professionale	0	0	0

TREVISO - INDICI INFORTUNISTICI	2015	2016	2017
Indice di frequenza	40,14	47,10	12,78
Indice di gravità	0,66	2,23	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.

Analizzando le tabelle sopra esposte, che riportano gli indici di gravità e frequenza relative all'Aeroporto di Treviso, si evince come nel triennio in esame detti indici risultino in decremento.



SAVE ENGINEERING

Nell'anno 2017 si è avuto un solo infortunio in itinere.

SAVE CARGO, MARCO POLO PARK, N-Aitec

Queste tre Società controllate non hanno avuto nessun tipo di infortunio nel corso del 2017.

6.9.2 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.

In Aer Tre il Medico Competente è soggetto di Società esterna. Nello specifico, il personale aeroportuale è seguito da un medico competente coordinatore e da medici specializzati che si occupano delle visite e degli esami.

In accordo con il Medico Competente coordinatore sono stati aggiornati i protocolli sanitari a fine 2016 per la loro applicazione a partire dal 2017.

La cadenza della sorveglianza sanitaria per le mansioni, per cui tale attività è necessaria dati i profili di rischio, vengono effettuate con cadenza biennale, triennale. Con cadenza annuale vengono ripetuti i test di uso e abuso di sostanze psicotrope o alcoliche per tutte le mansioni per cui questa condizione potrebbe causare rischi per i lavoratori stessi o per terzi.

Per il personale di Aer Tre la cadenza delle visite è legata alla cadenza degli accertamenti, pertanto nel caso di esami annuali si ripete annualmente anche la visita di idoneità. Altri protocolli hanno cadenza biennale o triennale per personale operativo e manutentivo e quinquennale per personale amministrativo.

I principali rischi sono legati alla movimentazione dei carichi, al lavoro notturno, all'esposizione a rumore, all'utilizzo di attrezzature e impianti. Le mansioni più esposte sono quelle operative e tecniche. L'entità del rischio rimane comunque limitata. I VDT (videoterminalisti) vengono sottoposti a sorveglianza con cadenza quinquennale o biennale, secondo le caratteristiche dei lavoratori (età e/o patologie).

In Aer Tre il maggior rischio è sicuramente legato alla movimentazione manuale dei carichi, essendo la Società competente anche per le attività di Handling, di seguito risultano i rischi da esposizione a rumore e vibrazioni e l'esposizione a scarichi di aeromobili e mezzi, anche se non ci sono evidenze di danni alla salute dallo storico della sorveglianza sanitaria. Il personale viene sottoposto a sorveglianza sanitaria anche per il lavoro notturno, anche se attualmente il turno notturno non è previsto, in quanto da CCNL le mansioni coinvolte potrebbero svolgere attività in orario notturno.

Per i videoterminalisti la sorveglianza sanitaria è quinquennale o biennale a meno che non abbiano attività aggiuntive, es. guida della macchina, che richiedano una maggiore frequenza delle verifiche.

Nel triennio di riferimento non si sono verificate malattie professionali, ma in Aer Tre sono state rilasciate idoneità alla mansione con prescrizioni/limitazioni e con conseguenti controlli ravvicinati per il personale interessato.

6.9.3 Formazione

Nel 2017 sono state erogate 3.112 ore di formazione in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro all'interno delle diverse tematiche coerenti con la normativa di riferimento, 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 es. addetto alla prevenzione incendio, preposto, rappresentante dei lavoratori per la sicurezza).

Come progettato nel 2016, oltre alla formazione iniziale, sono stati svolti corsi di aggiornamento sui rischi specifici per la mansione per un totale di 1.590 ore e l'allargamento della squadra di emergenza incendi ha visto 25 risorse umane formate con 400 ore di docenza erogate.

Di seguito si riporta il numero di ore di formazione erogate per aspetti legati alla sicurezza ai sensi del D.Lgs 81/08 e successive modifiche e integrazioni.

TIPOLOGIA	FORMAZIONE	ORE	N. LAVORATORI FORMATI
Formazione antincendio	Addetti alla lotta e prevenzione incendi	16	25
	Aggiornamento Addetti alla lotta e prevenzione incendi	8	3
	Prova di idoneità tecnica VVFF	4	25
Formazione Accordo Stato-Regioni 21/12/2011	Aggiornamento	6	81
	Aggiornamento	3	20
	Iniziale-generale	4	101
	Iniziale-rischi mansione	4	392
Formazione Accordo Stato-Regioni 22/02/2012	Piani di lavoro Elevabili	10	7

7 Safety Management System Aeroportuale

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 auditing;
- ➔ processo di valutazione dei rischi;
- ➔ riesame e miglioramento del sistema

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, ogniqualvolta 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:

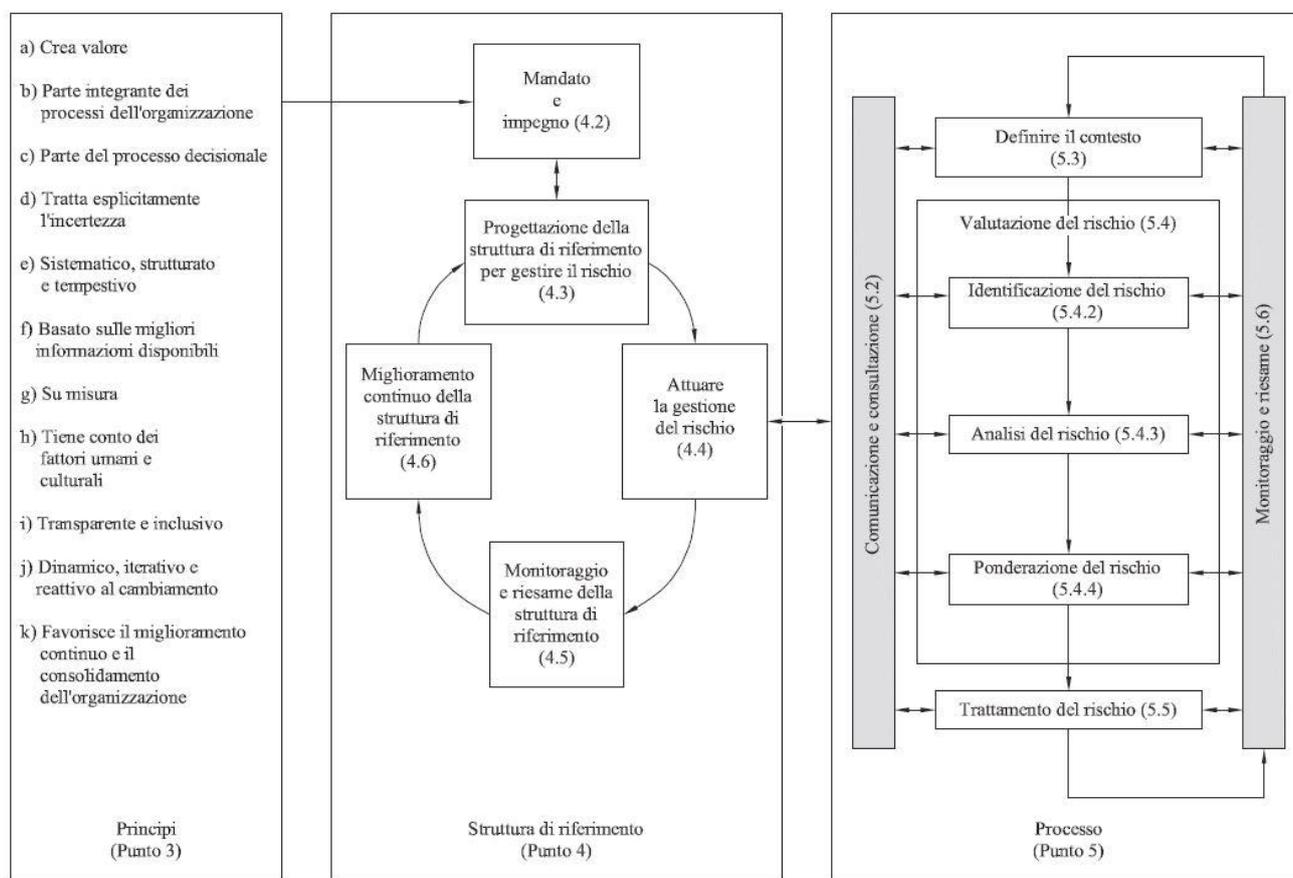
- ➔ **Airside Directive:** documento elaborato ed emesso dal Safety Manager che riporta istruzioni operative di safety relative all'aeroporto. L'Airside Directive ha carattere mandatorio e permanente. Può essere abrogata in maniera formale con l'emissione di una nuova Directive o con l'inserimento della 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.



7.1 Gli indicatori del Safety Management System

7.1.1 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 (BR12)**, 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.

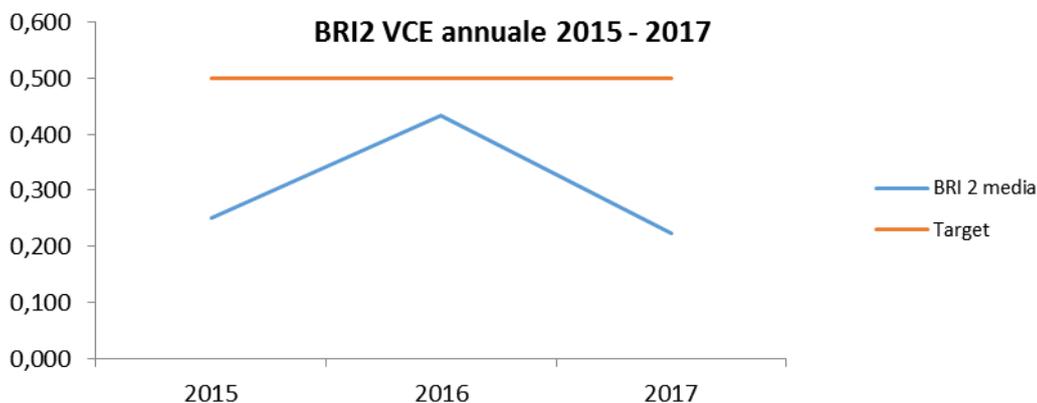
Dall'anno 2012 l'indice *BRI2* ideato a Venezia è stato adottato da ENAC, con apposita circolare, come standard nazionale su tutti gli aeroporti italiani per il calcolo del rischio birdstrike.

Annualmente SAVE SpA esegue uno studio naturalistico sostitutivo della ricerca quinquennale. La Procedura Operativa anti volatili "Piano per la prevenzione e il controllo dei volatili" 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 SpA 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 di recente rifacimento 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 (2015-2017)



Il grafico mostra un incremento dell'indice tra il 2015 ed il 2016, mentre si registra una riduzione dello stesso pari al 49,7% tra il 2016 e il 2017.

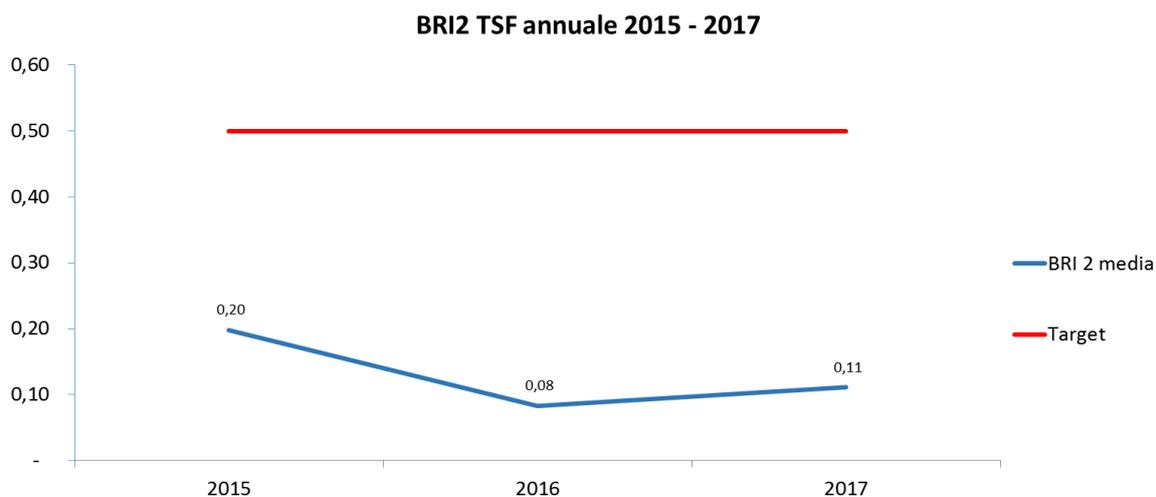
Di seguito, a conferma dell'andamento del *BRI2*, si fornisce un'indicazione anche dell'incidenza del *wildlife strike* all'interno dell'Aeroporto di Venezia, in relazione al numero di movimenti di aeromobili annui.

Wildlife strike	UdM	2015	2016	2017
Venezia	Numero impatti per 10.000 movimenti di aeromobili	3,90	7,66	6,18

La tabella sopra esposta, evidenzia come il dato relativo al wildlife strike dell'Aeroporto di Venezia, ha registrato un incremento nel 2016 rispetto all'anno 2015 di circa il 96%. I dati aggiornati a dicembre 2017 mostrano che il numero d'impatti registrati risulta inferiore del 19% rispetto all'anno precedente.

Come per l'anno 2016, anche nel 2017 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 (2015 –2017).



Come si deduce dal grafico riportato sopra, l'andamento dei valori medi annuali dell'indice di rischio BRI2 è stato pari a 0,11 per il 2017 e a 0,083 per il 2016, evidenziando un incremento (+34%) rispetto all'anno precedente, ma rimanendo sempre ampiamente al di sotto della soglia di attenzione, pari a 0,500.

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	2015	2016	2017
Treviso	Numero impatti per 10.000 movimenti di aeromobili	11,95	14,86	17,87

Dalla tabella relativa al *wildlife strike* per l'Aeroporto di Treviso, si evince che il dato riportato per l'anno 2017 è caratterizzato da un incremento del 20% rispetto al 2016.

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.

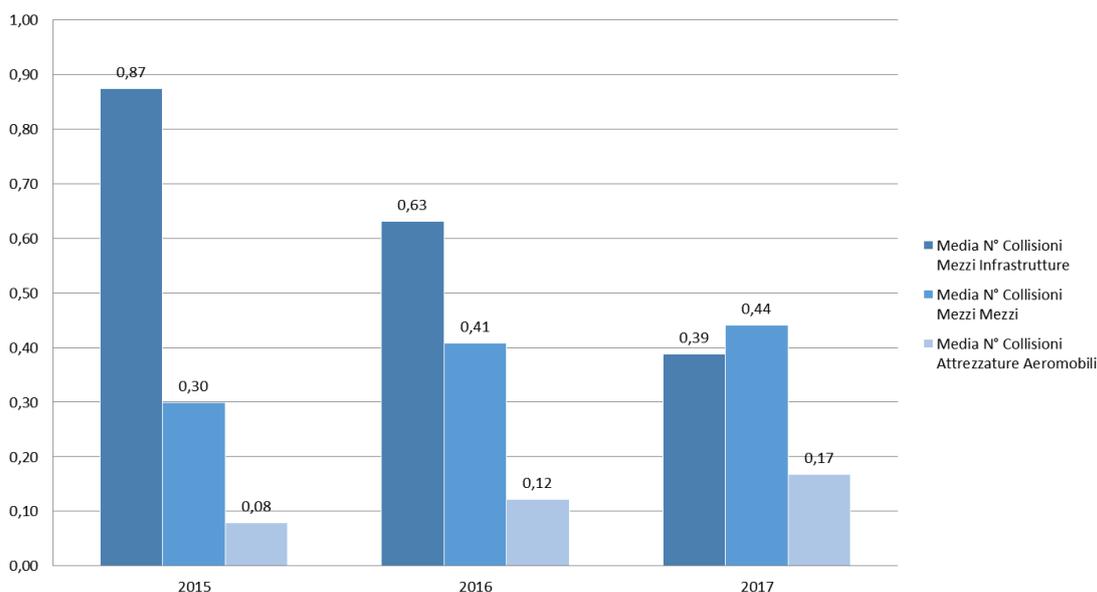
7.1.2 Incidenti

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.

**Analisi incidenti Venezia - Valori medi
2015 2017**



La tabella evidenzia, una diminuzione degli incidenti da parte di mezzi a danno di infrastrutture nel corso del triennio analizzato. Si registra per contro un aumento del 41,7% degli eventi coinvolgenti attrezzature – aeromobili e del 7,3% delle collisioni tra mezzi. Come per l'anno precedente, i dati dimostrano lo stato di stress dell'area di stazionamento aeromobili derivante dall'incremento del traffico aereo non corrisposto da un paritetico e parallelo sviluppo delle *clearances* 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'apertura da parte di Save di una procedura con Enac per richiedere il contenimento del numero di soggetti che operano all'assistenza degli aeromobili nell'aeroporto di Venezia;
- l'introduzione di Handling Safety Performance, ovvero di un sistema di monitoraggio delle prestazioni di safety degli operatori aeroportuali che, tramite l'analisi di 5 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;

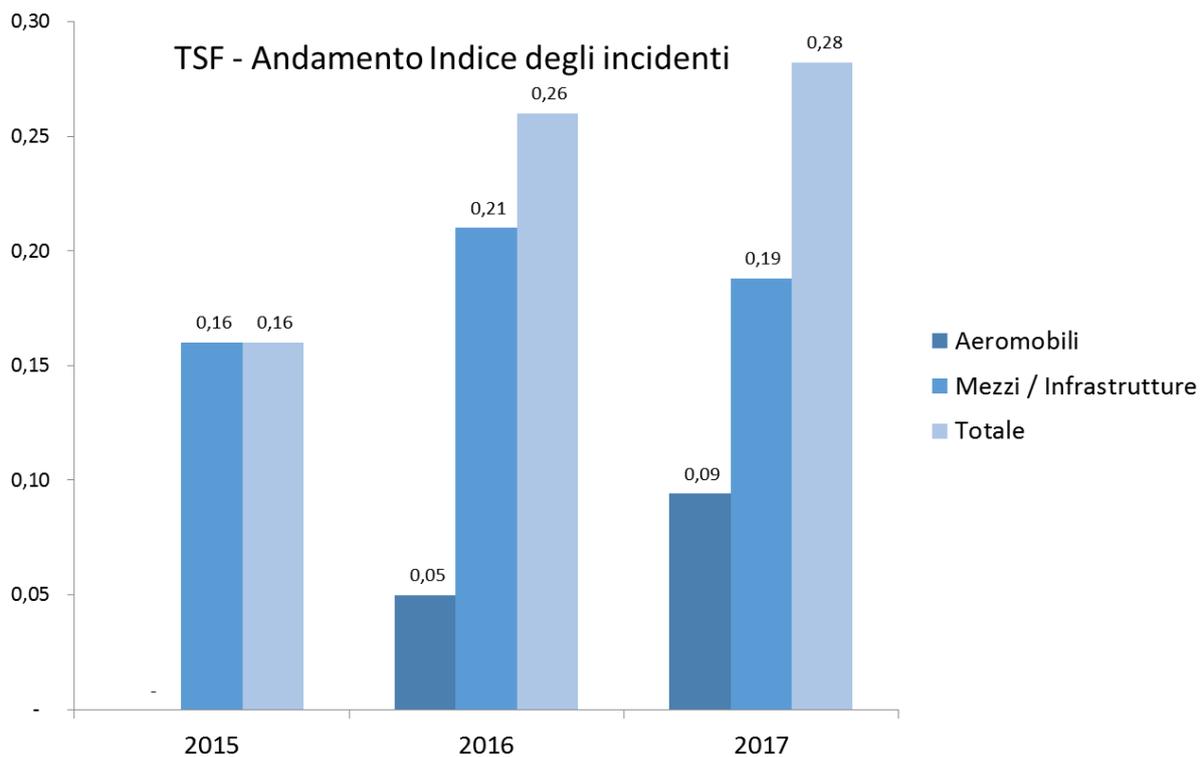
- l'emissione di specifici bollettini (*Airside Safety Bulletin*) e/o raccomandazioni (*Airside Safety Recommendation*), aventi ad oggetto inconvenienti/eventi e/o modifiche di layout oppure operative associate alla presenza di *Safety Impact*;
- l'introduzione della procedura per la gestione di mezzi/attrezzature non idonei, che permette a *Save* un controllo più costante ed incisivo dei mezzi di rampa appartenenti alle varie organizzazioni;
- modifica/aggiornamento 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*, *ERC*, *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 e infrastrutture presso l'Aeroporto di Treviso.



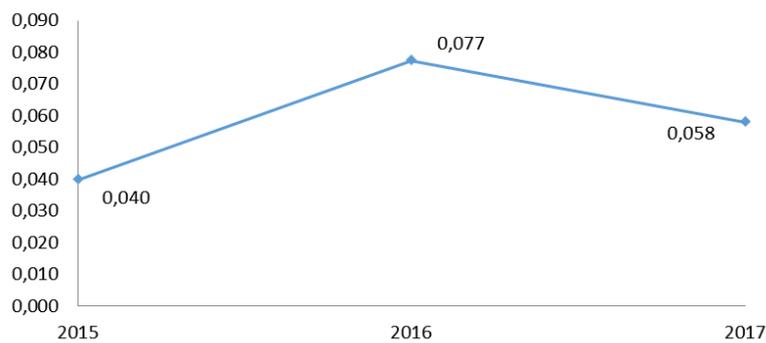
Sull'Aeroporto di Treviso nel 2017, il grafico evidenzia un incremento complessivo del numero di incidenti rispetto all'anno precedente (9%), in particolare si registra una performance in miglioramento per quanto riguarda il coinvolgimento di mezzi e infrastrutture (10%) ed un peggioramento per quanto attiene gli aeromobili (88%).

7.1.3 Runway Incursions

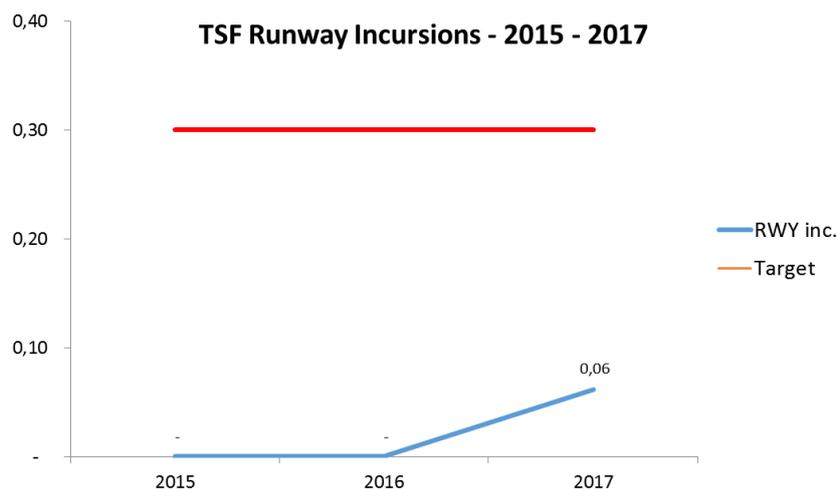
Per Runway Incursion si intendono tutti gli eventi, che si possono verificare su di una superficie aeroportuale, che coinvolgono l'erronea presenza di un aeromobile, veicolo o persona, nell'area protetta della superficie, destinata all'atterraggio e al decollo dell'aeromobile.

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.

**Analisi RUNWAY INCURSION Venezia -
Valori medi 2015 2017**



Come si evince dal grafico sopra riportato, l'indice è aumentato del 93% tra il 2015 ed il 2016, mentre risulta diminuito del 24,7% tra 2016 e 2017.



Come si evince dal grafico sopra riportato, l'indice è aumentato del 93% tra il 2015 ed il 2016, mentre risulta diminuito del 24,7% tra 2016 e 2017.

7.1.4 Runway Excursion

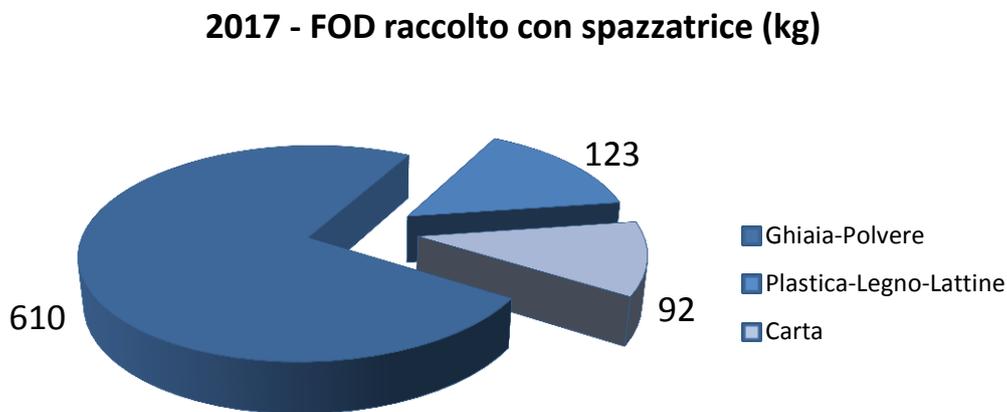
Per Runway Excursion si intendono tutti gli eventi nei quali si verifichi un'uscita di pista dell'aeromobile, qualunque sia la loro natura, intenzionale o meno. Esempio di Runway Excursion è un decollo abortito con arresto oltre fine pista, un atterraggio lungo con arresto oltre fine pista o un'uscita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

7.1.5 Foreign Object Debris – Aeroporto di Venezia

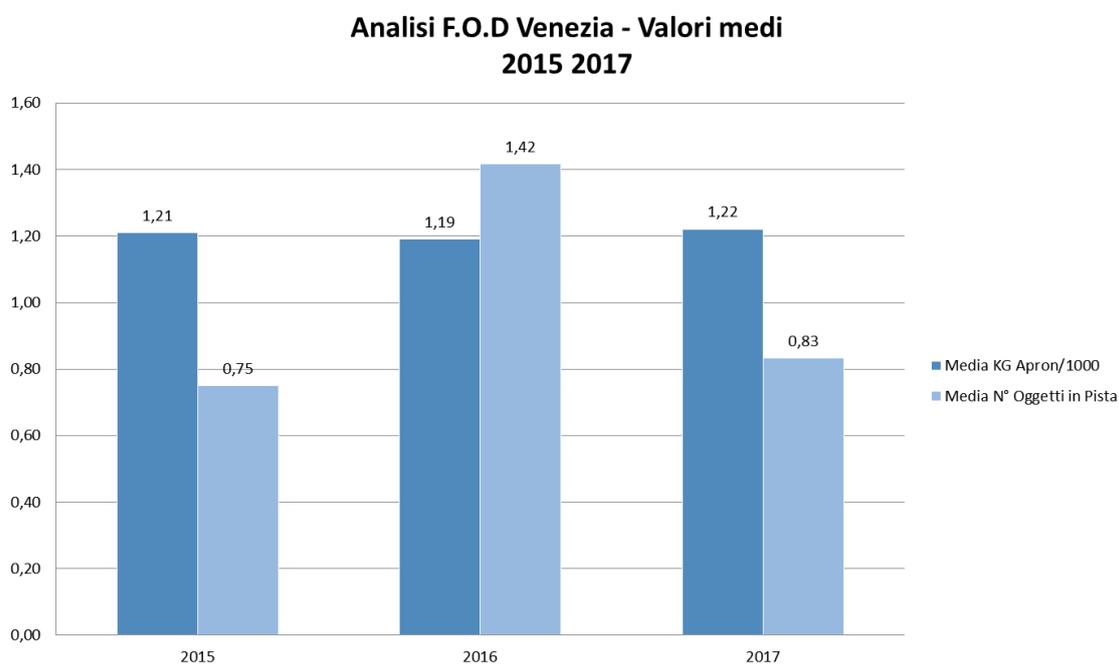
Per Foreign Object Debris (F.O.D.) s'intende qualsiasi oggetto presente in area di movimento in modo non adeguato, e per tale motivo, in grado di produrre danni ad aeromobili, attrezzature o persone. Si definisce FOD, pertanto, elementi quali frammenti di pavimentazioni, materiali da costruzione, lattine, bagagli ed anche la fauna selvatica.

SAVE monitora i F.O.D. attraverso una serie di indicatori; uno dei più rilevanti è l'indicatore (kg/m^2), definito come valore medio annuo su base 1000, che rappresenta la quantità di materiale raccolto dalle spazzatrici utilizzate per la pulizia quotidiana del sedime aeroportuale. Dopo questa fase di raccolta, i rifiuti vengono catalogati per tipologia, al fine di ottenere informazioni utili all'individuazione dei vari soggetti che hanno originato il F.O.D. Ad esempio, nel mese di dicembre 2017, sono pervenuti materiali di diversa natura e quantità, come si evince di seguito.



Il F.O.D. può derivare da usura e sgretolamento della pavimentazione o dalle attività di cantiere in ambito airside, oppure può essere generato dai materiali di risulta prodotti delle operazioni sottobordo, che coinvolgono in modo preponderante gli Handlers e le compagnie aeree. Al fine di prevenire e mitigare tale problematica e nell'ottica della salvaguardia dell'ambiente che circonda l'Aeroporto, SAVE, organizza periodicamente campagne di sensibilizzazione degli operatori e comitati, nei quali si condividono le risultanze dei monitoraggi effettuati.

Al fine di rendere maggiormente esaustiva la rappresentazione, oltre l'andamento dell'indicatore sopracitato, risulta utile illustrare l'andamento del valore medio annuo del numero di ritrovamenti F.O.D. in pista.



Come si evince dal grafico sopra riportato, i valori relativi all'indice Foreign Object Debris risultano piuttosto stabili nel corso del triennio, con un aumento del 2,5% dell'indicatore, valutato tra il 2016 e settembre 2017. A fronte di un aumento del numero di ritrovamenti in pista tra il 2015 ed il 2016, si registra una riduzione del 41,5% degli stessi, considerando l'intervallo 2016-2017.

7.2 Formazione su Safety Aeroportuale

Nel corso del 2016 è cambiato nel gruppo SAVE l'approccio alla formazione di *safety*. La conversione del certificato di aeroporto, basata sui regolamenti UE 216/2008 e 139/2014 e sulle relative norme tecniche di EASA, attribuisce al Gestore nuove e più grandi responsabilità. SAVE diventa il principale responsabile della sicurezza nelle operazioni, e deve quindi assicurarsi che tutte le persone che accedono in area di movimento – sia del gruppo SAVE che di altre organizzazioni – siano correttamente formate per la mansione che svolgono. In quest'ottica, attraverso la funzione del Technical Training Management, SAVE ha ritenuto di rendere obbligatorio e di erogare a tutto il personale con accesso autonomo in area di movimento il corso su *Airside Safety e Safety Management System*. Con nuove strutture e tecnologie e con formatori SAVE, il TTM ha iniziato da ottobre 2016 ad erogare il corso sia al personale interno che a quello di tutte le altre organizzazioni (*handler*, enti di Stato, operatori dei cantieri, ecc.). La realizzazione di questo corso intende assicurare la diffusione a tutto il personale interessato delle procedure di *airside safety* e del significato e del funzionamento del *safety management system* aeroportuale. Ha anche permesso di snellire il corso per l'ottenimento dell'abilitazione alla guida in *airside* (*Airside Driving Permit*), all'interno del quale erano parzialmente presenti fino ad ora alcuni argomenti di *safety*.

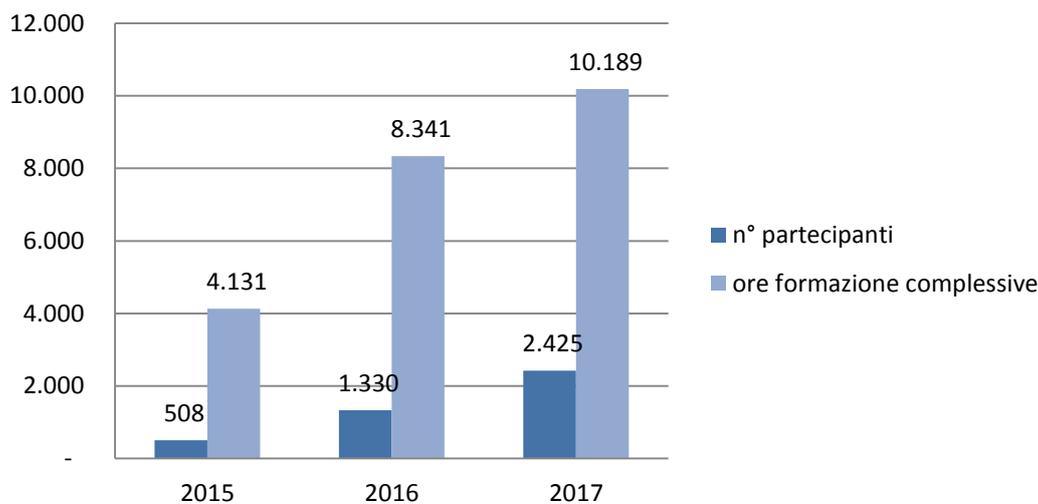
Nel corso del 2017 lo stesso tipo di formazione, con le medesime caratteristiche, è stato introdotto presso lo scalo di Treviso. I corsi sono iniziati definitivamente ad ottobre. Fino a questo mese, gli argomenti di *safety* venivano erogati al personale nei corsi per l'abilitazione alla guida in *airside* (ADP).

Anche a Verona e Brescia è stato adottato lo stesso sistema, con corsi iniziati già a maggio 2017, infatti il sistema formativo prevede il ricorso alla condivisione di procedure di *training* e formatori tra i quattro scali.

Il corso *Airside Safety e Safety Management System* è organizzato su tre livelli a seconda delle funzioni aziendali. Il primo livello è rivolto agli addetti coinvolti nelle operazioni aeroportuali e nella manutenzione (Gruppo SAVE e organizzazioni esterne), il secondo livello coinvolge i responsabili di settore (solo Gruppo SAVE), il terzo è stato realizzato con il fine di formare i dirigenti di funzione e altre figure responsabili indicate dal regolamento UE 139/2014 (solo Gruppo SAVE). Il corso di terzo livello è stato condiviso tra gli *upper manager* dei 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*

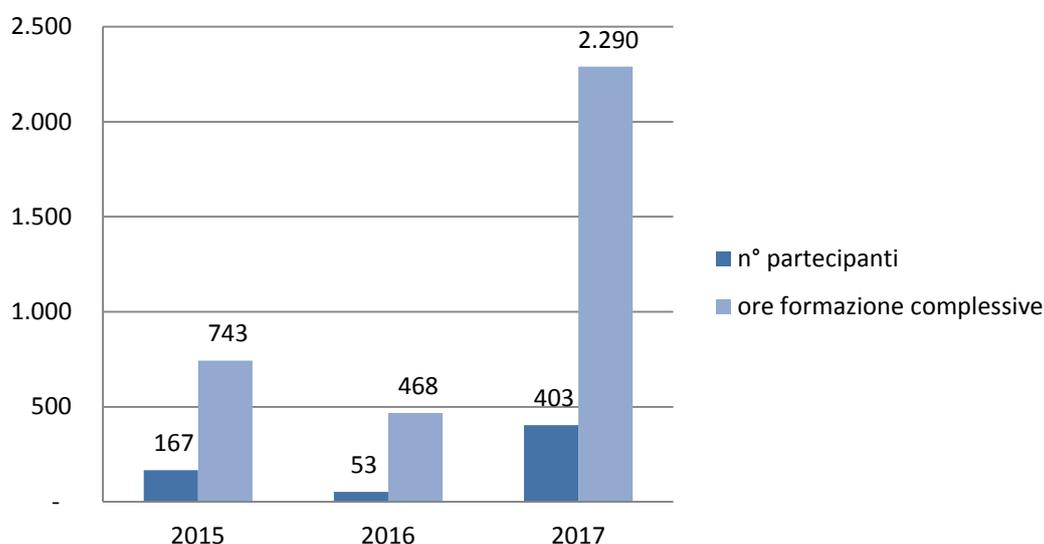


Relativamente al solo personale del Gruppo Save in VCE si rileva:

Formazione *safety* VCE 2017 a Personale del Gruppo SAVE

VENEZIA	operai		impiegati		quadri		TOTALE	
	n°	ore	n°	ore	n°	ore	n°	ore
donne	10	53	71	389	3	16	84	458
uomini	68	384	134	752	8	45	210	1.181
TOTALE	78	437	205	1.141	11	61	294	1.639

Formazione erogata a TSF in ambito Safety



A Treviso si riporta un aumento straordinario in termini di persone formate e di ore di formazione perché ad ottobre sono iniziati i corsi “*Airside Safety e Safety Management System*”, sia per Aer Tre che per le organizzazioni esterne. È necessario considerare inoltre che l’organizzazione ha utilizzato proficuamente il periodo di chiusura totale dell’aeroporto (dovuta ad importanti lavori alla pavimentazione in area di movimento) impiegando le ore di lavoro per fornire formazione a tutto il personale.

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

Formazione *safety* (ADP) TSF 2017 a Personale Gruppo Save

TREVISO	operai		impiegati		quadri		TOTALE	
	n°	ore	n°	ore	n°	ore	n°	ore
Donne	-	-	66	428	-	-	66	428
Uomini	59	380	70	541	-	-	129	921
TOTALI	59	380	136	969	-	-	195	1.349

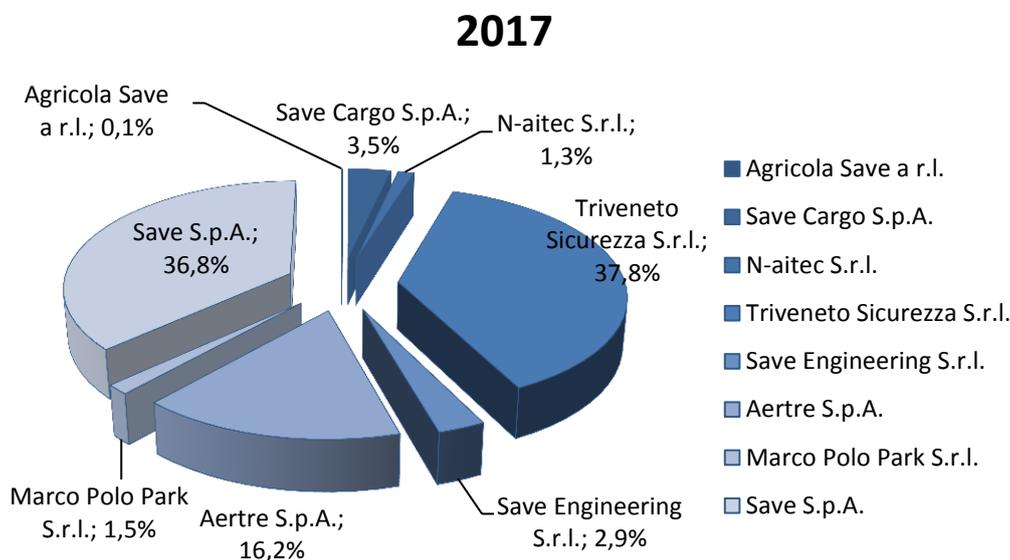
8 Sostenibilità sociale

8.1 Risorse Umane

Anche per il 2017 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 suddiviso per inquadramento				
Categoria	31 12 2015	31 12 2016	31 12 2017	CAGR 2015-2017
Dirigenti	19	20	20	2,6%
Quadri	43	50	57	15,1%
Impegnati	722	753	848	8,4%
Operai	204	204	232	6,6%
TOTALE	988	1027	1157	8,2%

Questa la ripartizione dei dipendenti tra le diverse società del gruppo operative:



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.

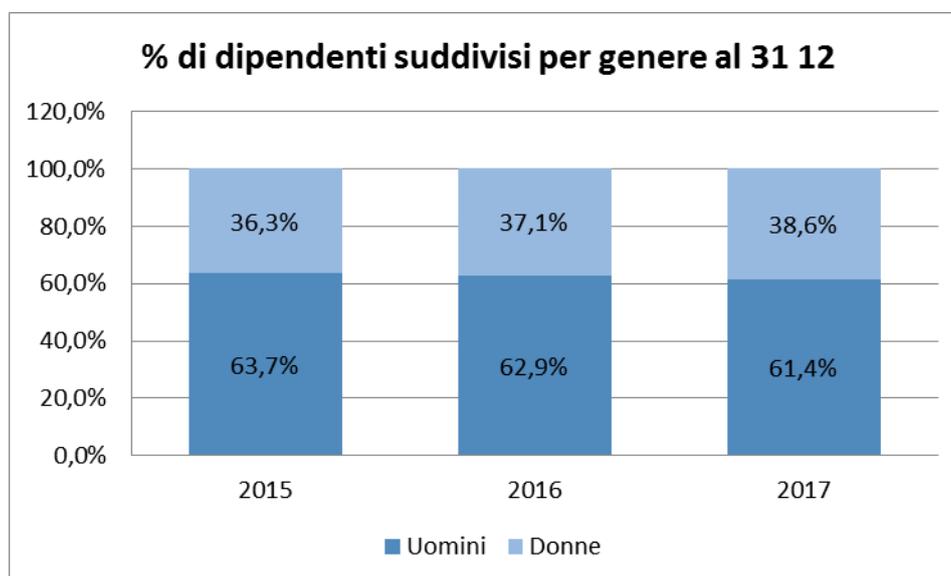
Nel 2017, le persone che lavorano all'interno del Gruppo sono 1.157.

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

TOTALE	31 I2 2015				31 I2 2016				31 I2 2017			
	Uomini	Donne	Totale	%	Uomini	Donne	Totale	%	Uomini	Donne	Totale	%
Dirigenti	17	2	19	1,92%	18	2	20	1,95%	18	2	20	1,73%
Quadri	31	12	43	4,35%	37	13	50	4,87%	41	16	57	4,93%
Impiegati	396	326	722	73,08%	413	340	753	73,32%	457	391	848	73,29%
Operai	185	19	204	20,65%	178	26	204	19,86%	194	38	232	20,05%
TOTALE	629	359	988	100,00%	646	381	1027	100,00%	710	447	1157	100,00%
Lavoratori a tempo indeterminato	606	342	948	95,95%	622	353	975	94,94%	627	358	985	85,13%
Lavoratori a tempo determinato	23	17	40	4,05%	24	28	52	5,06%	83	89	172	14,87%
TOTALE	629	359	988	100,00%	646	381	1027	100,00%	710	447	1157	100,00%
Lavoratori con contratto part-time	118	155	273	27,63%	105	172	277	26,97%	132	222	354	30,60%
Lavoratori con contratto full-time	511	204	715	72,37%	541	209	750	73,03%	578	225	803	69,40%
TOTALE	629	359	988	100,00%	646	381	1027	100,00%	710	447	1157	100,00%

Di queste ben l'85,13 % 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 30,6% del personale usufruisce del contratto part-time, una percentuale in aumento rispetto al 2016. 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.



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
2015	DIRIGENTI	0	9	10	19
	QUADRI	0	22	21	43
	IMPIEGATI	112	499	111	722
	OPERAI	31	132	41	204
	TOTALE	143	662	183	988
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

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 16,8% dell'organico; mentre hanno più di 50 anni il 20,8% dei dipendenti.

Numero di dipendenti al 31 dicembre suddiviso per area geografica

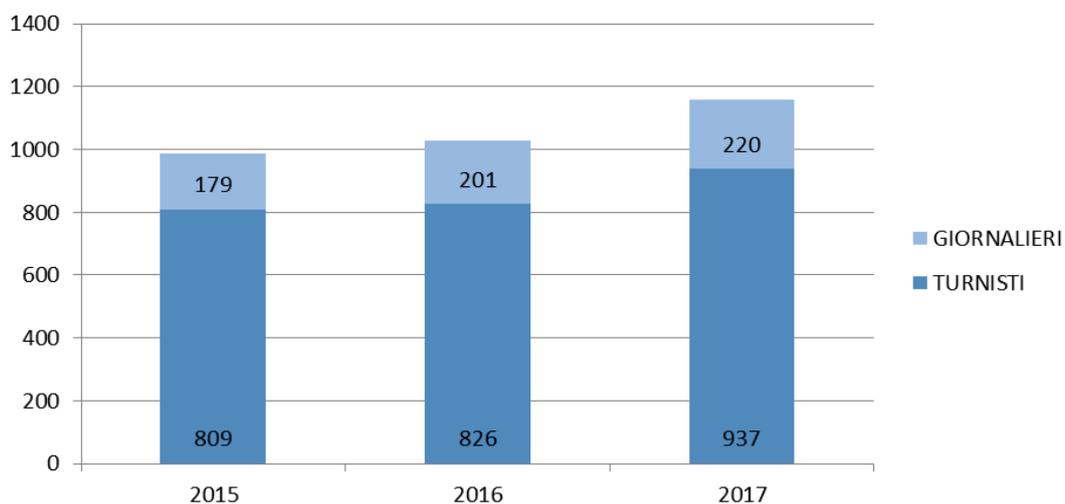
	2015	2016	2017
VENEZIA	591	610	666
PADOVA	25	28	32
TREVISO	337	357	405
ALTRE VENETO (BL-RO-VR-VI)	8	8	13
ALTRE ITALIA	27	24	41
TOTALE	988	1027	1157

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 7,4% 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.

Suddivisione del personale per orario di attività al 31 dicembre



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

FASCIA D'ETÀ ALLA DATA DELL' ASSUNZIONE	2015		2016		2017	
	UOMINI	DONNE	UOMINI	DONNE	UOMINI	DONNE
<30	82	77	58	61	85	83
30-50	104	65	58	29	67	64
>50	18	5	9	7	13	5
TOTALE	204	147	125	97	165	152
TOTALE PER ANNO	351		222		317	
TESTE AL 31.12	988		1027		1157	
TURNOVER (% SUL TOTALE DELLA FORZA LAVORO)	35,53%		21,62%		27,40%	

FASCIA D'ETÀ ALLA DATA DELLA CESSAZIONE	2015		2016		2017	
	UOMINI	DONNE	UOMINI	DONNE	UOMINI	DONNE
<30	45	50	50	46	48	46
30-50	64	46	62	25	38	37
>50	13	6	31	9	15	4
TOTALE	122	102	143	80	101	87
TOTALE PER ANNO	224		223		188	
TESTE AL 31.12	988		1027		1157	
TURNOVER (% SUL TOTALE DELLA FORZA LAVORO)	22,67%		21,71%		16,25%	

Un altro elemento che mette in evidenza la solidità del Gruppo e la fidelizzazione dei propri dipendenti è il tasso di *turnover* che riferito ai soli dipendenti con contratto a tempo indeterminato è inferiore al 1%. Nel 2017 il tasso di turnover, calcolato invece sul totale della popolazione in forza al Gruppo è stato pari a 16,25% 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 27,40%.

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 2017 le principali ragioni per cui i dipendenti sono stati assenti sono, malattia, congedi matrimoniali, infortuni, maternità. Assenteismo in numeri di ore perse

Ore di assenza per genere

ASSENTEISMO – NUMERO DI ORE PERSE	2015		2016		2017	
	UOMINI	DONNE	UOMINI	DONNE	UOMINI	DONNE
MALATTIA + PRONTO SOCCORSO	33.303	24.329	34.087	27.195	37.991	27.849
MATERNITÀ (OBB - FAC - CONG PARENTALE- ALLAT.)	2.953	31.151	4.131	24.768	4.773	36.746
PERMESSI SINDACALI	5.586	123	6.103	269	7.934	578
VISITE MEDICHE	678	686	832	745	812	854
PERMESSI NON RETRIBUITI/ASPETTATIVA	12.112	4.749	13.097	4.732	15.686	6.704
LEGGE 104 (3 GG MESE + CONG. STRAORD. + FIGLI CON HAN	6.501	3.357	6.506	3.951	5.304	5.359
ALTRE ASSENZE	15.221	7.080	33.070	9.601	23.133	10.825
SCIOPERI	43	10	8	3	32	0
INFORTUNI	3.030	11.668	4.427	2.654	4.007	3.041
CONTRATTO DI SOLIDARIETÀ	0	0	0	0	0	0
CASSA INTEGRAZIONE	0	0	0	0	0	0
TOTALE	79.427	83.153	102.261	73.918	99.671	91.954
TOTALE ANNUO	162.580		176.179		191.624	

Il tasso di assenteismo è pari al 13,42 % per le dipendenti donne e 8,32% per i dipendenti uomini.

Tasso di assenteismo

TASSO DI ASSENTEISMO (%)	2015		2016		2017	
	UOMINI	DONNE	UOMINI	DONNE	UOMINI	DONNE
TOTALE	7,59	14,65	9,04	12,08	8,32	13,42

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 2017 la totalità dei dipendenti che hanno usufruito del diritto di congedo parentale sono rientrati al lavoro alla fine di tale congedo.

Congedi parentali

	2015	2016	2017
NUMERO DI DIPENDENTI CON DIRITTO DI CONGEDO PARENTALE	988	1027	1157
<i>UOMINI</i>	629	646	710
<i>DONNE</i>	359	381	447
NUMERO DI DIPENDENTI CHE HANNO USUFRUITO DEL DIRITTO DI CONGEDO PARENTALE	78	98	106
<i>UOMINI</i>	33	48	52
<i>DONNE</i>	45	50	60
NUMERO DI DIPENDENTI CHE SONO TORNATI AL LAVORO ALLA FINE DEL CONGEDO PARENTALE	78	98	106
<i>UOMINI</i>	33	48	46
<i>DONNE</i>	45	50	60
NUMERO DI DIPENDENTI CHE SONO TORNATI AL LAVORO DOPO IL CONGEDO PARENTALE E CHE ERANO ANCORA IMPIEGATI DODICI MESI DOPO IL RIENTRO AL LAVORO	78	98	106
<i>UOMINI</i>	33	48	52
<i>DONNE</i>	45	50	60
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.

TOTALE	2015			2016			2017		
	UOMINI	DONNE	TOTALE	UOMINI	DONNE	TOTALE	UOMINI	DONNE	TOTALE
N. LAVORATORI DIPENDENTI APPARTENENTI A CATEGORIE PROTETTE	10	7	17	10	7	17	9	9	18
N. TESTE AL 31.12	629	359	988	646	381	1027	710	447	1157
% SUL TOTALE DIPENDENTI	1,59	1,95	1,72	1,55	1,84	1,66	1,27	2,01	1,56

Di seguito si riportano i dati relativi alla parità di retribuzione

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

	2015	2016	2017
QUADRI	94	93	90
IMPIEGATI	92	91	81
OPERAI	77	79	72

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.

8.1.1 Le relazioni industriali

8.1.1.1 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. Con riferimento alle società Save S.p.A. ed Aer Tre S.p.A., risultano coperti da accordi collettivi di contrattazione il 100% dei collaboratori.

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.

Storicamente la percentuale di iscritti al sindacato si attesta intorno al 46% per l'Aeroporto di Venezia e 51% per l'Aeroporto di Treviso. Inoltre il 95% dei dipendenti dell'Aeroporto di Venezia e il 99% dei dipendenti dell'Aeroporto di Treviso sono coperti da contrattazione collettiva Assaeroporti.

8.1.1.2 Accordi significativi siglati

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

Numero di accordi collettivi.

	2015	2016	2017
Numero di accordi siglati con OO.SS	12	18	6

Anno 2015

Venezia:

- ✓ Accordi relativi al passaggio dell'attività di handling cargo merci della Qatar e della Turkish;
- ✓ Accordo relativo al premio di risultato 2015 e conferma Welfare esistente.

Treviso:

- ✓ Accordo relativo RSU;
- ✓ Accordo relativo la sperimentazione di una nuova gestione della turnistica;
- ✓ Accordo relativo l'integrazione dell'orario part time;
- ✓ Accordo relativo al premio di risultato 2015-2017.

Venezia/Treviso Triveneto Sicurezza:

- ✓ Accordo chiusura COT Treviso
- ✓ Accordo ferie U.O. Treviso;
- ✓ Accordo trasferimenti da U.O. Treviso;
- ✓ Accordo turni U.O. Treviso;
- ✓ Accordo percentuale utilizzo Ctd;
- ✓ Accordo Premio di risultato 2015-17

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

SAVE S.p.A., nel corso dell'anno 2017, ha gestito nr. 6 vertenze riferite a materia di diritto del lavoro, pendenti in fase giudiziale, attualmente così definite: una vertenza si è conclusa positivamente per la società in primo grado; un'altra è stata conciliata tra le parti nel marzo 2017; in due casi il Giudice ha espresso pronunce favorevoli per l'azienda e le cause sono ora pendenti nel successivo grado di giudizio avviato dalla rispettiva controparte; infine in ulteriori due cause, a seguito di pronuncia sfavorevole alla società, è stata proposta impugnazione da SAVE e i giudizi pendono ora in grado di appello.

A ciò si aggiunga che una vertenza, di cui si farà cenno infra, vede convenute in giudizio sia SAVE che il datore di lavoro SAVE Cargo.

Per Aer Tre S.p.A. il 2017 ha visto avviarsi due vertenze in materia di diritto del lavoro, attualmente pendenti in fase di primo grado.

Nel corso del 2017, in materia di diritto del lavoro, Triveneto Sicurezza S.r.l. ha registrato due cause giudiziali, di cui una è ancora in fase di discussione in primo grado mentre la seconda vertenza è stata

avviata solo nel dicembre 2017. Relativamente a SAVE Cargo, infine, è stata registrata nel 2017 una causa in materia di lavoro, conseguente a licenziamento per giustificato motivo oggettivo, il cui primo grado di giudizio si è concluso positivamente per l'azienda e pende ora l'opposizione avviata dall'ex dipendente.

8.1.2 Formazione

Il Gruppo Save ha al suo interno risorse umane con molteplici professionalità e ruoli che, in forma diretta o indiretta agiscono per sviluppare il Polo Aeroportuale del Nord Est (Venezia/Treviso/Verona/Brescia). All'interno di questa importante realtà c'è l'obiettivo costante di innalzare il livello di soddisfazione dei passeggeri e divenire tra i migliori sistemi aeroportuali in Europa e ciò anche attraverso la formazione del personale del gruppo. Alcuni valori trainanti, come Sicurezza, Cortesia, Efficienza ed Immagine svolgono una funzione guida per le scelte di investimento formativo sia per il personale a diretto contatto con il pubblico sia per le società che erogano servizi complementari come ad esempio la società ingegneristica e la software house.

In considerazione del fatto che la Sicurezza è tra i primi valori trainanti, anche per il 2017, è stato mantenuto alto il numero di iniziative formative su questi aspetti. Sicurezza per il gruppo Save è da intendersi in varie declinazioni che richiamano ad argomenti di Security (come azioni atte a preservare l'ambiente aeroportuale da possibili attacchi dolosi e terroristici), di Safety Aeroportuale per la garanzia dell'incolumità di persone, mezzi e aeromobili nelle aree sterili coerentemente con la normativa europea, nonché di Sicurezza come prevenzione e protezione dei lavoratori dai rischi in ambiente di lavoro.

Complessivamente all'interno del Gruppo per il 2017 sono state svolte 23099 ore di formazione.

L'anno 2017 ha visto l'erogazione di numerose iniziative di Airside Safety e Safety Management System avviate nell'autunno 2016 nello scalo di Venezia ma poi estese su Treviso nonché su Verona e Brescia poiché il gestore aeroportuale, con la conversione del certificato di aeroporto, basato sui regolamenti UE 216/2008 e 139/2014 e norme tecniche europee è divenuto il principale responsabile della sicurezza delle operazioni. Tale conversione di certificato infatti prevede che il gestore debba assicurarsi che le persone che vi operano, anche non direttamente dipendenti, siano adeguatamente formate per le mansioni che svolgono nelle zone sterili. Per il gruppo è quindi fondamentale che le professionalità specifiche aeroportuali vengano mantenute anche attraverso la docenza di personale interno che svolge addestramento verso i colleghi della propria società e non solo. A tale scopo sono state realizzate nel 2017, 581 ore di formazione esclusivamente per iniziative di "Train the trainer", verso personale senior con l'obiettivo di rinforzare alcuni fondamenti di didattica e strumenti formativi per consolidare le competenze e l'efficacia formativa. Queste iniziative verranno proseguite anche nel 2018 ed estese agli scali di Verona e Brescia. E' infatti abituale che addestramenti tecnici e operativi siano trasferiti al nuovo personale o al personale stagionale direttamente dagli istruttori interni che hanno una lunga e preziosa esperienza sulle procedure e buone prassi aeroportuali.

Nel medesimo anno di riferimento sono proseguite le iniziative di "Customer experience", per rinforzare i messaggi di Cultural change avviati nel 2015 all'interno della comunità aeroportuale dello scalo di Venezia, erogando 310 ore e coinvolgendo 106 dipendenti del gruppo Save. Il trasferimento della carta dei valori dell'aeroporto Marco Polo al nuovo personale del gruppo Save sarà mantenuto

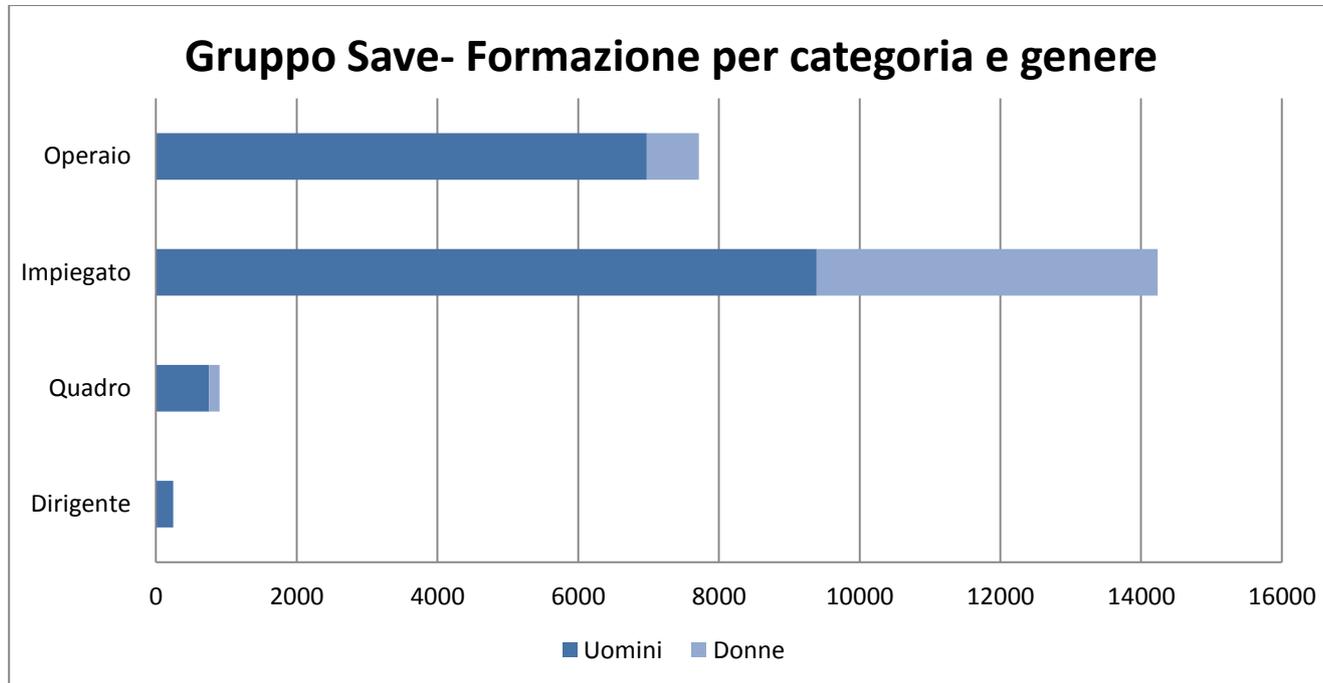
anche per il 2018 come elemento guida di un aeroporto in evoluzione non solo dal punto di vista infrastrutturale.

Sono inoltre proseguiti gli eventi formativi mirati alle professionalità ingegneristiche che permettono un aggiornamento tecnico continuo. Nel piano di sviluppo del gruppo è assai rilevante mantenere costantemente aggiornate quelle risorse umane che, in quanto professioni tecniche (ingegneri, architetti, geometri), necessitano di arricchimento delle competenze e attenzione alle innovazioni per lo sviluppo di progetti competitivi ma attenti alle richieste del territorio, come indicato nel Masterplan 2021.

Di seguito si riportano le ore di formazione del Gruppo Save nel 2017.

Ore di formazione medie per categoria e genere Gruppo Save

GRUPPO SAVE	2017			
	UOMINI	DONNE	TOTALE	ORE MEDIE PER CATEGORIA
DIRIGENTI	245	4	249	14
QUADRI	753	148	901	16
IMPIEGATI	9388	4847	14235	17
OPERAI	6974	741	7715	33
TOTALE	17360	5739	23099	
ORE MEDIE PER GENERE	24	13		



Ore di formazione medie per categoria e genere Aeroporto di Venezia

VENEZIA	2015				2016				2017			
	UOMINI	DONNE	TOT.	ORE MEDIE	UOMINI	DONNE	TOT.	ORE MEDIE	UOMINI	DONNE	TOT.	ORE MEDIE
DIRIGENTI	64	8	72	5	227	28	255	18	113	4	117	10
QUADRI	33	21	54	2	452	103	555	15	514	125	639	16
IMPIEGATI	1.332	623	1.955	9	1.822	883	2.705	11	6031	1845	7876	34
OPERAI	2.367	226	2.593	17	2.086	536	2.622	18	3740	741	4480	32
TOTALE	3.796	878	4.674		4.587	1.550	6.137		10398	2714	13111	
ORE MEDIE	13	7			15	11			38	18		

Ore di formazione medie per categoria e genere Aeroporto di Treviso

TREVISO	2015				2016				2017			
	UOMINI	DONNE	TOT.	ORE MEDIE	UOMINI	DONNE	TOT.	ORE MEDIE	UOMINI	DONNE	TOT.	ORE MEDIE
DIRIGENTI	0	0	0	0	10	0	10	10	4		4	4
QUADRI	24	0	24	8	56	16	72	24	54	2	56	19
IMPIEGATI	770	1456	2.226	23,2	697	811	1.508	16	1672	2146	3818	33
OPERAI	1.988	0	1.988	37,5	1.562	0	1.562	29	2989		2989	43
TOTALE	2.782	1456	4.238		2.325	827	3.152		4718	2148	6866	
ORE MEDIE	31	23			26	13			42	29		

E' da evidenziare che nell'anno preso in esame, presso l'aeroporto di Treviso, si è verificata una favorevole condizione per erogare un significativo numero di attività formative. Per 15 giorni il *terminal* è stato chiuso per una manutenzione straordinaria e ciò ha permesso di realizzare 34 corsi, sviluppati in 89 sessioni per un totale di 6.000 ore di formazione a vantaggio delle totalità del personale dipendente. La condizione eccezionale di chiusura dello scalo ha garantito la partecipazione del personale senza limiti correlati all'operatività e ha visto la conduzione delle lezioni, teoriche e pratiche, da parte di 20 formatori interni al Gruppo Save, oltre a docenti esterni. Le tematiche sono state molteplici sia di tipo trasversale rivolte a tutta la popolazione sia specifiche indirizzate a gruppi omogenei di lavoratori. Di seguito alcune tra gli argomenti trattati: Manuale di Aeroporto, Piano di Emergenza, *Airside Safety e Safety Management System, Security*, Merci Pericolose, ma anche Antincendio rischio alto, *Airside Driving Permit*, gestione dei Passeggeri a Ridotta Mobilità, attività degli Operatori *Safety*, software specifici per i sistemi di accettazione, imbarco e bilanciamento aeromobili, Piattaforme di Lavoro Elevabili, Conduzione e manovra dei mezzi di rampa, *Deicing*, Gestione amministrativa del Personale.

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.

8.1.3 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);
- Mensa.

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.

Quindi, ad integrare il premio di risultato si segnala per il 2017:

- Un carnet del valore complessivo di 170 euro, suddiviso in voucher;
- Rimborsi per frequenza di percorsi area educazione;
- Contribuzione a forma di previdenza complementare.

8.1.4 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 2017 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>

8.2 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.

8.2.1 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. Tale passaggio avverrà attraverso un percorso progressivo, programmato sulla base di un Masterplan, uno strumento di pianificazione imprescindibile per uno sviluppo equilibrato e funzionale, rispettoso delle specificità ambientali dello scalo veneziano. Le riunioni del Tavolo Territoriale sono state finalizzate in particolare all'individuazione e 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.

Nel corso dell'anno l'aeroporto di Venezia ha accolto il Collegio Ingegneri di Venezia e l'Università Popolare del Montello interessati agli sviluppi infrastrutturali dello scalo. SAVE ha inoltre aderito a Open Factory, un'iniziativa promossa dalla piattaforma online VeneziaPost in occasione della quale aziende del territorio hanno aperto le porte ad un pubblico esterno, permettendo così di conoscere il dietro le quinte delle specifiche attività.

8.2.2 Cultura, sport, contributi e donazioni

Nell'anno 2017 il Gruppo SAVE si è impegnato nel sostegno al territorio e alle comunità locali erogando un importo di oltre 250 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

	2015	2016	2017
Cultura e istruzione	146	40	56
Manifestazioni sportive	56	53	97
Erogazioni liberali e sponsorizzazioni a favore di iniziative a scopo sociale	14	84	69
Attività di ricerca	99	39	30
TOTALE	315	216	252

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 aderito al progetto Rivelazioni2 di Borsa Italiana collegato alle Gallerie dell'Accademia di Venezia "adottando" un dipinto di Pietro Longhi e sostenendo i costi del restauro. 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. A questa si è aggiunta 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 Tessa 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.

8.2.3 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 26 novembre 2017 il Marco Polo ha aperto le porte a una quarantina di visitatori, nell'ambito del progetto Open Factory. Promossa dal quotidiano VeneziaPost, l'iniziativa è un *opening* di cultura industriale e manifatturiera, il cui obiettivo è raccontare la storia (e i segreti) del tessuto imprenditoriale di Veneto e Friuli Venezia Giulia. I nostri ospiti (due scolaresche), 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, nel periodo dal 4 al 15 settembre 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 al Career Day "Industria, Servizi e IT" organizzato dall'Università Ca' Foscari il 10 novembre, dedicato all'incontro tra impresa, laureandi e laureati dell'ateneo veneziano.

Nel 2017 è proseguita anche l'attività del Gruppo SAVE a favore dell'introduzione dei giovani nel mondo del lavoro. Infatti nel 2017 fino a Settembre sono stati 416 gli studenti che hanno effettuato il periodo di *stage* richiesto dal piano di studio istituito presso il Gruppo SAVE.

	2015	2016	2017
Numero stages attivati	273	368	416

9 Clienti

9.1 I passeggeri

9.1.1 Traffico 2017

Il Sistema Aeroportuale di Venezia (che comprende gli aeroporti di Venezia e Treviso) si riconferma anche nel 2017 terzo sistema aeroportuale italiano dopo Roma e Milano, con oltre 13,3 milioni di passeggeri movimentati sui due scali (+9,2% rispetto al 2016, crescita superiore rispetto alla media nazionale del +6,4%). Venezia è il quarto scalo italiano dopo Roma Fiumicino, Milano Malpensa e l'aeroporto *low-cost* di Bergamo, prima di Milano Linate: lo scalo ha superato il traguardo di 10 milioni di passeggeri, in incremento del +7,8% rispetto all'anno precedente. Treviso, con oltre 3 milioni di passeggeri, ha registrato un andamento positivo del +14,4% sul 2016.

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

Venezia - Passeggeri	Nazionali			Internazionali			Intercontinentali *			Totale		
	2015	2016	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017
Passeggeri in arrivo	623.612	654.393	676.054	3.268.758	3.636.662	3.967.459	462.368	503.953	524.749	4.354.738	4.795.008	5.168.262
Passeggeri in partenza	621.687	657.094	682.564	3.269.031	3.634.736	3.966.783	483.897	517.419	529.768	4.374.615	4.809.249	5.179.115
Totale	1.245.299	1.311.487	1.358.618	6.537.789	7.271.398	7.934.242	946.265	1.021.372	1.054.517	8.729.353	9.604.257	10.347.377
Transiti	1.308	1.521	2.781	3.403	4.420	4.754	1.812	972	293	6.523	6.913	7.828
Totale passeggeri aviazione commerciale	1.246.607	1.313.008	1.361.399	6.541.192	7.275.818	7.938.996	948.077	1.022.344	1.054.810	8.735.876	9.611.170	10.355.205
Passeggeri aviazione generale	2.948	2.587	2.541	10.927	9.770	12.235	1.277	1.221	1.399	15.152	13.578	16.175
Totale passeggeri	1.249.555	1.315.595	1.363.940	6.552.119	7.285.588	7.951.231	949.354	1.023.565	1.056.209	8.751.028	9.624.748	10.371.380

Treviso - Passeggeri	Nazionali			Internazionali			Intercontinentali *			Totale		
	2015	2016	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017
Passeggeri in arrivo	387.000	393.792	480.795	796.046	915.032	1.015.877	-	91	3.114	1.183.046	1.308.915	1.499.786
Passeggeri in partenza	388.524	395.243	484.603	806.783	925.505	1.023.003	-	91	3.246	1.195.307	1.320.839	1.510.852
Totale	775.524	789.035	965.398	1.602.829	1.840.537	2.038.880	-	182	6.360	2.378.353	2.629.754	3.010.638
Transiti	205	89	-	318	469	563	-	-	-	523	558	563
Totale passeggeri aviazione commerciale	775.729	789.124	965.398	1.603.147	1.841.006	2.039.443	-	182	6.360	2.378.876	2.630.312	3.011.201
Passeggeri aviazione generale	1.719	1.589	1.485	2.574	2.378	2.255	138	118	116	4.431	4.085	3.856
Totale passeggeri	777.448	790.713	966.883	1.605.721	1.843.384	2.041.698	138	300	6.476	2.383.307	2.634.397	3.015.057

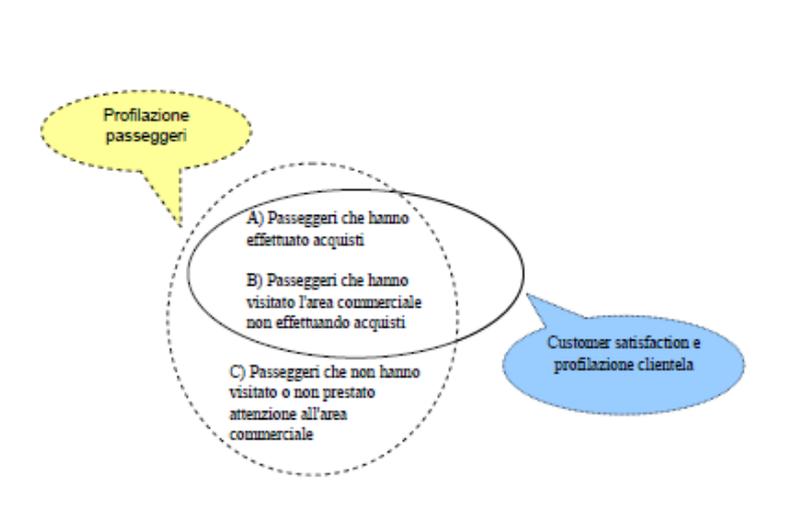
* L'intercontinentale include anche l'area mediterranea (tutte le destinazioni al di fuori dell'Europa)

9.1.2 Il profilo del passeggero degli aeroporti di Venezia e Treviso

SAVE ed AERTRE 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.

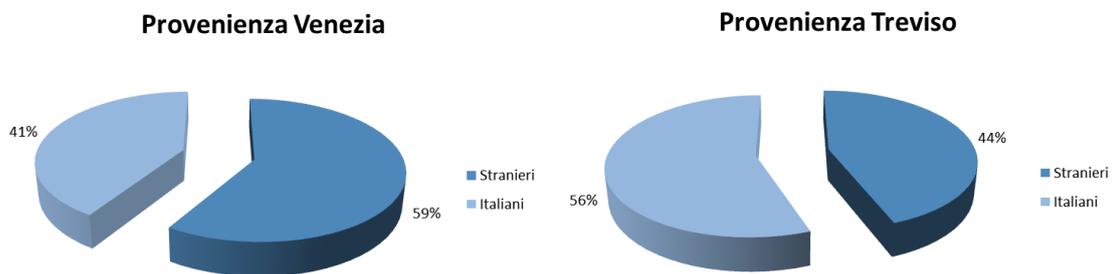


Le modalità di rilevazione sono interviste dirette face to face in cinque lingue eseguite da intervistatori appositamente formati.

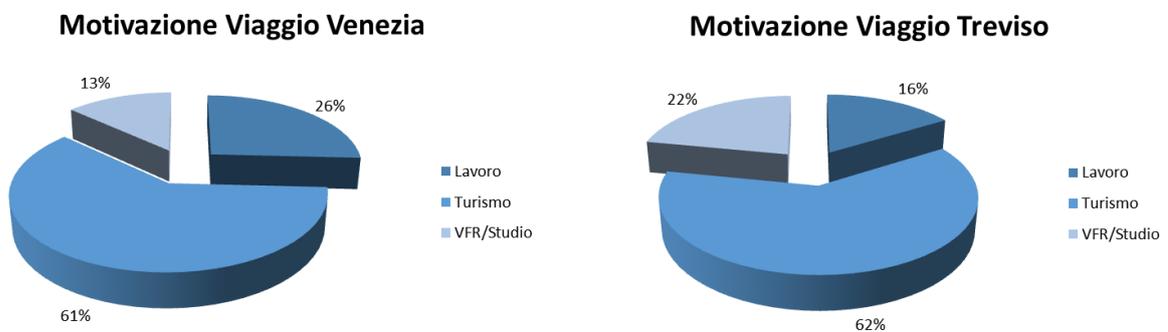
Caratteristiche socio-demografiche e bacino d'utenza

Di seguito riportiamo alcune delle risultanze delle indagini aggiornate al 2017.

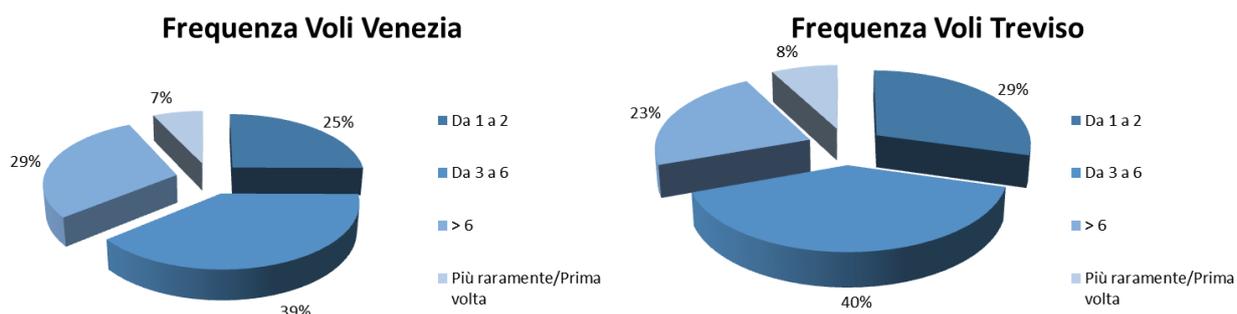
Campione di indagine suddiviso per provenienza



Campione di indagine suddiviso per motivazione del viaggio



Campione di indagine suddiviso per frequenza dei voli.



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 è quella tra i 35 e i 54 anni, per entrambi gli scali;
- ➔ L'Aeroporto di Venezia conferma la sua vocazione internazionale, con una percentuale di utenti di nazionalità straniera pari al 59%; l'Aeroporto di Treviso, a prevalente vocazione low cost, ha un tasso di utenti di nazionalità italiana pari al 56%;
- ➔ A Venezia il 50% dei passeggeri è in possesso di laurea; a Treviso la percentuale di laureati scende al 36%, il 57% degli intervistati è in possesso di diploma;
- ➔ I passeggeri che viaggiano per lavoro rappresentano il 26% e il 16% del totale, rispettivamente per Venezia e Treviso. La percentuale di utenti di nazionalità italiana in viaggio per lavoro sale al 40% (Venezia). La motivazione 'turismo' prevale tra i passeggeri stranieri. A Treviso il 22% degli utenti dichiara di viaggiare per visita a parenti e amici o per studio;
- ➔ Il 68% degli intervistati a Venezia viaggia almeno 3 volte all'anno, i frequent flyers (più di 6 voli all'anno) sono il 29% del totale. A Treviso i passeggeri che viaggiano almeno 3 volte all'anno sono pari al 63% degli intervistati, il 23% è costituito da frequent flyers (più di 6 voli/anno);
- ➔ Il mezzo più utilizzato per raggiungere entrambi gli scali è il bus via terra (28% degli intervistati a Venezia e 42% a Treviso), seguito dall'auto guidata da altri (24% degli intervistati a Venezia e 29% degli intervistati a Treviso). L'utilizzo del bus è più ricorrente tra gli stranieri;
- ➔ Il bacino di utenza è prevalentemente riconducibile al Veneto e al Friuli Venezia Giulia: le province di residenza prevalenti sono Venezia, Treviso, Padova, Vicenza;
- ➔ Il 60% dei passeggeri utilizza il check-in on-line a Venezia; la percentuale sale al 90% a Treviso, (aeroporto a prevalente operatività low-cost);
- ➔ Il 78% degli intervistati a Venezia (79% a Treviso) acquista prodotti di vario genere su Internet, a conferma di un'elevata alfabetizzazione informatica.

Utilizzo parcheggi

- ➔ Le domande riguardano i passeggeri che hanno dichiarato di aver raggiunto l'aeroporto con autovettura guidata personalmente (10% degli utenti a Venezia e 12% a Treviso);
- ➔ Il 26% degli utenti a Venezia e il 40% 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.

9.1.3 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:

	2015	2016	2017
Numero di Card emesse	3.438	3.616	5.516

9.1.4 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 2017 ha impiegato a regime 85 addetti, fino a raggiungere un picco di 105 addetti, per soddisfare le richieste crescenti manifestatesi nel periodo estivo. Il numero di PRM assistiti è stato pari a 53.240 nel corso del 2017, con un incremento anno su anno, di circa il 5%.

Aer Tre presenta un nucleo di addetti composto da 8 persone fisse, supportate da operatori area passeggeri e rampa, anch'essi con formazione specifica come previsto da normativa vigente. Nel corso del 2017 sono stati assistiti 12.443 PRM con un incremento medio di circa il 10% rispetto all'anno precedente.

Per quanto riguarda gli investimenti, SAVE ha acquistato nel 2017 un terzo 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. Aer Tre dispone di due *ambulift* a scale con lift integrato.

9.2 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 2017 si è chiuso con un livello di soddisfacimento degli obiettivi della Carta dei Servizi che conferma in parte gli impegni di servizio presi con l'utenza aeroportuale. Alcuni dei fattori di qualità definiti in Carta Servizi non sono stati raggiunti in parte per causa delle interferenze generate dai cantieri iniziati nel 2015 e che sono proseguiti fino a metà del 2017. Alcuni, es. Ampliamento del Terminal Lotto 1 e Moving Walkway/Darsena per posizione e centralità rispetto ai flussi dei passeggeri, per quanto limitati e "gestiti" hanno contribuito a diminuire la percezione di qualità verso l'utenza.

Alcune difficoltà ed una diminuzione delle performance del servizio rispetto agli impegni emergono in seguito ad un sottodimensionamento delle infrastrutture air side rispetto alla crescita dei passeggeri. Questo genera situazioni di affollamento e congestione che si ripercuotono in un calo della soddisfazione dei servizi aeroportuali. La tabella seguente elenca alcuni degli indicatori individuati e concordati con ENAC per l'anno 2017, riportando gli obiettivi e i risultati ottenuti nell'anno.

Aeroporto di VENEZIA - Prospetto generale						
Indicatore	% soddisfatti			Obiettivo 2017	Variazione	
	campione complessivo 2017	soddisfatti voti 8-10	soddisfatti campione 2016		Obiettivo 2017	% obiettivo 2017
Giudizio complessivo	97,07%	52,62%	94,36%	n.d.	n.d.	
Servizio di controllo sicurezza delle persone e dei bagagli a mano	96,93%	59,62%	94,68%	96,0%	1,0%	
Sicurezza personale e patrimoniale	97,61%	59,41%	96,28%	97,0%	0,6%	
Regolarità e puntualità dei servizi ricevuti in aeroporto	97,60%	56,64%	93,98%	92,0%	6,1%	
Servizio biglietteria	94,59%	69,43%	92,33%	93,0%	1,7%	
Tempi in coda check-in	94,71%	70,78%	91,30%	90,0%	5,2%	
Tempi in coda controllo radiogeno/bagagli	96,77%	57,73%	93,53%	n.d.	n.d.	
Tempi in coda controllo passaporti	96,40%	62,82%	93,79%	92,0%	4,8%	
Disponibilità carrelli portabagagli	95,84%	50,11%	92,39%	90,0%	6,5%	
Efficienza sistemi trasferimento passeggeri	96,10%	54,34%	89,90%	96,0%	0,1%	
Connettività del wi-fi all'interno dell'aerostazione	83,99%	34,72%	73,67%	75,0%	12,0%	
Adeguatezza delle sale fumatori	87,11%	46,78%	81,89%	88,0%	-1,0%	
Impianti di climatizzazione	95,60%	57,26%	90,80%	91,0%	5,1%	
Pulizia e funzionalità toilette	91,36%	38,93%	90,24%	91,0%	0,4%	
Stato di conservazione delle toilette (dotazioni, condizioni generali, etc)	93,72%	34,18%	89,77%	n.d.	n.d.	
Disponibilità e visibilità delle toilette	91,68%	35,40%	88,53%	n.d.	n.d.	

Aeroporto di VENEZIA - Prospetto generale						
Indicatore	% soddisfatti			Obiettivo 2017	Variazione	
	campione complessivo 2017	soddisfatti voti 8-10	soddisfatti campione 2016		Obiettivo 2017	% obiettivo 2017
Efficacia e accessibilità dei servizi di informazione al pubblico (monitor, annunci, segnaletica interna)	95,46%	62,20%	90,49%	90,0%	6,1%	
Professionalità del personale (infopoint, security)	97,20%	46,56%	92,52%	96,0%	1,2%	
Disponibilità/Qualità/Prezzi dei negozi e delle edicole	89,36%	25,75%	78,80%	85,0%	5,1%	
Qualità servizio/prodotto dei negozi e delle edicole	93,62%	27,41%	85,85%	n.d.	n.d.	
Disponibilità/qualità/prezzi bar e ristorante	81,28%	22,72%	78,20%	80,0%	1,6%	
Qualità servizio/prodotto dei bar e ristorante	91,95%	26,67%	85,13%	n.d.	n.d.	
Disponibilità di distributori di bibite/snack rifiniti	93,50%	51,00%	85,77%	85,0%	10,0%	
Chiarezza/Comprensibilità/Efficacia Segnaletica Esterna all'aeroporto	94,79%	46,28%	88,70%	90,0%	5,3%	
Facilità di consultazione e livello di aggiornamento del sito web	95,41%	39,32%	90,96%	90,0%	6,0%	
Pulizia aerostazione	97,53%	72,26%	94,36%	92,0%	6,0%	
Livello di comfort complessivo dell'aerostazione	95,88%	47,51%	92,54%	92,0%	4,2%	
Efficacia punti di informazione operativi	93,96%	36,74%	90,41%	90,0%	4,4%	
Efficacia/Chiarezza/Comprensibilità Segnaletica Interna dell'aeroporto	93,06%	39,68%	89,71%	92,0%	1,2%	
Adeguatezza dei collegamenti città/aeroporto	94,27%	41,05%	92,59%	94,0%	0,3%	
Disponibilità di postazioni per la ricarica di cellulari/laptop nelle aree comuni	92,42%	56,71%	n.s.	90,0%	2,7%	

n.s. non somministrata

Aeroporto di TREVISO - Prospetto generale					
Indicatore	% soddisfatti campione complessivo 2017	% soddisfatti voti 8-10	% soddisfatti campione 2016	Obiettivo 2017	Variazione % obiettivo 2017
Giudizio complessivo	99,93%	47,46%	95,91%	n.d.	n.d.
Servizio di controllo sicurezza delle persone e dei bagagli a mano	100,00%	40,04%	93,64%	96,0%	4,2%
Sicurezza personale e patrimoniale	100,00%	40,85%	95,85%	97,0%	3,1%
Regolarità e puntualità dei servizi ricevuti in aeroporto	99,93%	43,48%	94,95%	92,0%	8,6%
Servizio biglietteria	100,00%	47,37%	93,10%	91,0%	9,9%
Tempi in coda check-in	100,00%	75,61%	92,46%	90,0%	11,1%
Tempi in coda controllo radiogeno/bagagli	100,00%	48,88%	90,63%	n.d.	n.d.
Tempi in coda controllo passaporti	100,00%	55,70%	94,06%	92,0%	8,7%
Disponibilità carrelli bagagli	99,64%	32,70%	93,02%	93,0%	7,1%
Efficienza sistemi trasferimento passeggeri	99,79%	32,26%	94,36%	94,0%	6,2%
Connettività del wi-fi all'interno dell'aerostazione	71,56%	1,55%	71,71%	75,0%	-4,6%
Impianti di climatizzazione	99,86%	55,06%	93,14%	92,0%	8,5%
Pulizia aerostazione	99,79%	31,01%	94,48%	96,5%	3,4%
Pulizia e funzionalità toilette	92,63%	3,09%	92,99%	93,0%	-0,4%
Stato di conservazione delle toilette (dotazioni, condizioni generali, etc)	96,20%	3,59%	92,39%	n.d.	n.d.

Aeroporto di TREVISO - Prospetto generale					
Indicatore	% soddisfatti campione complessivo 2017	% soddisfatti voti 8-10	% soddisfatti campione 2016	Obiettivo 2017	Variaz % obietti 2017
Disponibilità e visibilità delle toilette	86,61%	4,67%	90,30%	n.d.	n.d.
Efficacia e accessibilità dei servizi di informazione al pubblico (monitor, annunci, segnaletica interna, ecc)	99,93%	63,59%	90,84%	88,0%	13,6%
Livello di comfort complessivo dell'aerostazione	100,00%	17,41%	91,64%	94,0%	6,4%
Professionalità del personale (infopoint, security)	100,00%	11,27%	92,19%	94,0%	6,4%
Disponibilità/Qualità/Prezzi dei negozi e delle edicole	97,77%	4,38%	79,84%	80,0%	22,2%
Qualità servizio/prodotto dei negozi e delle edicole	99,70%	3,43%	85,24%	n.d.	n.d.
Disponibilità/Qualità/Prezzi dei Bar e Ristoranti	82,99%	1,47%	77,02%	80,0%	3,7%
Qualità servizio/prodotto dei Bar e Ristoranti	98,96%	2,90%	83,32%	n.d.	n.d.
Disponibilità di distributori di bibite/snack riforniti	96,38%	25,06%	85,73%	75,0%	28,5%
Efficacia punti di informazione operativi	100,00%	40,22%	91,83%	90,0%	11,1%
Efficacia/Chiarezza/Comprensibilità Segnaletica interna dell'aeroporto	100,00%	28,96%	92,60%	92,0%	8,7%
Chiarezza/Comprensibilità/Efficacia Segnaletica Esterna all'aeroporto	100,00%	18,25%	93,79%	92,0%	8,7%
Adeguatezza dei collegamenti città/aeroporto	100,00%	24,90%	91,68%	92,0%	8,7%
Facilità di consultazione e livello di aggiornamento del sito web	97,84%	19,72%	93,17%	90,0%	8,7%
Disponibilità di postazioni per la ricarica di cellulari/laptop nelle aree comuni	100,00%	58,38%	n.s.	n.d.	n.d.

n.s. non somministrata

Nel 2018, dopo la pausa della seconda metà del 2017, riprenderanno le attività di cantiere in aree operative con i conseguenti impatti sulla percezione della soddisfazione dei livelli di qualità dello scalo.

9.2.1 Il Progetto di Customer Experience

Anche il 2017 ha visto il progetto Customer Experience tra le chiare priorità di SAVE, con attività volte a migliorare i tre pillars People, Process e Place.

Per quanto riguarda le attività di cultural change, nella primavera 2017 Save ha proseguito la linea formativa adottata nel 2016 continuando a coinvolgere tutta la comunità aeroportuale con il corso sulla Customer Experience (CE). Sono state erogate 17 edizioni del corso introduttivo a cui hanno partecipato 99 persone in totale, che non erano state raggiunte dalla prima edizione del 2016.

Sempre nel primo semestre sono state organizzate 6 edizioni formative di 4 ore sulla Customer Experience dedicate e alle risorse Front End di SAVE con l'obiettivo di sviluppare specifiche sensibilità e competenze legate alla soddisfazione del passeggero. In totale sono stati coinvolti 49 dipendenti con attività a diretto contatto con i viaggiatori: Responsabili di Area, Floorwalker, addetti Ufficio Informazione e Sala Vip.

Si è poi lavorato per rendere i vari corsi sostenibili e parte di un percorso obbligatorio per i nuovi addetti, formando personale interno in grado di erogare il corso stesso. Infatti, quest'anno alla formazione Operazioni terminal per i nuovi ingressi stagionali sono state aggiunte delle Pillole sulla CE per illustrare i nostri progetti e i nostri obiettivi. Alle 7 edizioni effettuate hanno partecipato 56 nuovi addetti tra i quali Floor Walker, Addetti PRM, Addetti Info e Sala Vip e Addetti all'Aviazione Generale. Lo stesso si è fatto all'interno di Triveneto Sicurezza, formando trainer interni in grado di trasmettere ai nuovi addetti le competenze del training specifico CE svolto nel 2016. Da ultimo, un training speciale si è fatto anche nei confronti degli addetti PRM, grazie alla partecipazione di SAVE ad un progetto promosso da ENAC sull'autismo. Si sta ora lavorando per formare formatori interni in grado di continuare in futuro la formazione specifica sull'autismo e sugli aspetti CE.

In aggiunta ai corsi di formazione, il 2017 ha visto la nascita di una breve guida, “Conosciamo Venice Airport”, pensata per gli addetti aeroportuali a diretto contatto con il pubblico, di tutte le aziende che operano nella comunità, soprattutto per quelli che entrano a far parte per la prima volta di questa nostra speciale realtà. La guida fornisce indicazioni di base sul Marco Polo, ricordando i ruoli delle varie realtà che vi operano e cercando di raccontare in modo semplice come vengono gestiti alcuni dei processi chiave che coinvolgono i passeggeri. C'è anche una sessione dedicata alle domande frequenti, costruita con l'ottica del passeggero.

All'interno del processo di Recognition partito il 2016, volto a rafforzare e premiare i comportamenti esemplari in linea con i principi della Customer Experience, nel 2017 sono stati premiati 21 dipendenti aeroportuali appartenenti nello specifico a Save, Lagardere, Polaria, Triveneto Sicurezza e compagnie aeree. La condivisione del processo è in aumento e molte sono state anche le segnalazioni ricevute direttamente dai nostri passeggeri.

Da luglio 2017 è partita una nuova iniziativa volta a coinvolgere l'intera comunità aeroportuale: “Ready to take coffee”. Si tratta di un incontro informale pensato per condividere tematiche contingenti e future che in qualche modo coinvolgono tutta la comunità aeroportuale e per generare un utile scambio di idee e di confronto. Le tre edizioni svolte finora hanno ricevuto un riscontro molto positivo; è emerso l'interesse a rimanere aggiornati sulle tematiche relative all'avanzamento dei lavori e ai cambiamenti operativi all'interno dell'aeroporto che coinvolgono tutte le realtà aeroportuali ed hanno implicazioni sul lavoro svolto.

Oltre a tutte le attività svolte in ottica cultural change, training e comunicazione, il progetto CE ha portando avanti più di 30 iniziative. Durante il 2017 sono state concluse 14 iniziative del progetto Customer Experience. L'apertura del TL 1 ha permesso di ampliare l'offerta di servizi F&B e Retail, di aprire altre due postazioni dedicate all'ufficio turistico e di dare molta più visibilità all'ufficio info voli e biglietteria di SAVE alle partenze. SAVE ha partecipato al progetto Autismo promosso da ENAC e Assaeroporti, sviluppando servizi specifici per le persone con autismo e, come menzionato, formando gli addetti PRM al riguardo.

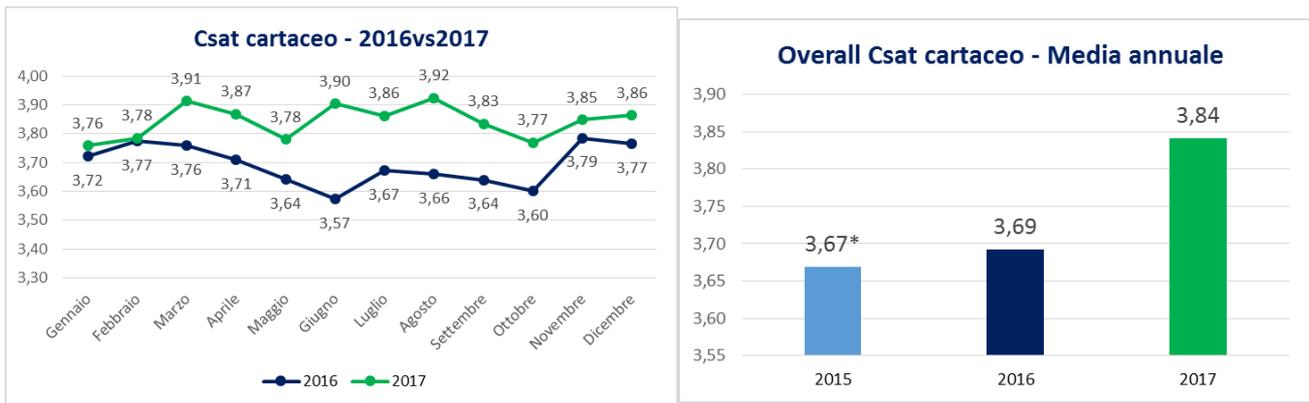
Alcuni progetti CE hanno spinto all'adozione di alcune tecnologie: è stato installato un contapersone in Sala Vip che permette di monitorare in tempo reale il riempimento della sala; i Floorwalker sono stati dotati di tablet che permettono di consultare informazioni aggiornate in tempo reale, per rendere il servizio al passeggero sempre più efficiente.

Particolare attenzione è stata posta al servizio di L&F: a maggio 2017 si è concluso il restyling dell'area in cui ora il passeggero può attendere il proprio turno per la creazione della pratica in airside comodamente seduto. In parallelo si sono portate avanti varie iniziative volte a migliorare la gestione operativa del servizio, soprattutto per quanto riguarda gli aspetti relativi alla comunicazione degli aggiornamenti delle pratiche bagagli smarriti. E' stato attivato un servizio di tracking online dello status della pratica, email automatiche di aggiornamento e nuove funzionalità del software in uso dagli addetti per facilitare la gestione delle chiamate (sia IVR che pop up della pratica). Le attività hanno portato ad un miglioramento dei KPIs relativi al servizio L&F gestito dai 3 handlers che operano nell'aeroporto.

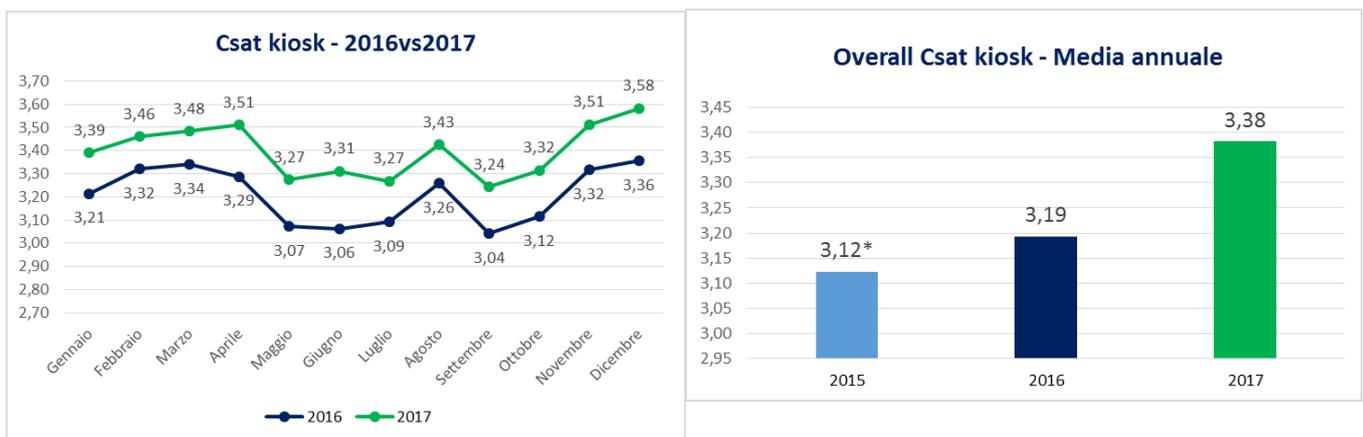
Infine, si è lavorato per il raggiungimento della certificazione “Welcome Chinese” consegnato all'aeroporto Marco Polo di Venezia alla presenza di Li Zhongguang, Vicepresidente China Tourism Academy, (CTA), Ente del Ministero del Turismo Cinese il 1 dicembre. Il prestigioso riconoscimento

governativo permette alle sole strutture così riconosciute di entrare nel mercato cinese in modo diretto attraverso il sostegno della China Tourism Academy e rappresenta un'importante passo nella prospettiva di attivazione di un volo diretto di linea con la Cina da Venezia. Varie attività sono e saranno portate avanti per promuovere gli standard di servizio adeguati ai turisti cinesi, ospiti del Marco Polo.

Dal punto di vista dei risultati, durante il 2017 si osserva un buon aumento dei valori ricevuti attraverso il monitoraggio cartaceo e via chioschetto della CSAT, come riportato nei grafici sottostanti, che illustrano l'andamento del livello di soddisfazione dei clienti nei confronti dei servizi offerti dall'aeroporto (scala di soddisfazione variabile da 1, corrispondente a un livello di soddisfazione minimo, a 5, livello massimo).



Considerando l'incremento di passeggeri di circa il 6% e la presenza comunque continua di lavori in corso, l'aumento medio della soddisfazione del passeggero del 4% e del 6%, rispettivamente sul cartaceo e sul chioschetto, rispetto al 2016 è un ottimo risultato in termini di customer experience, molto importante dato l'obiettivo di incontrare le crescenti esigenze dei passeggeri.



9.3 Le compagnie aeree

Nel 2017 presso l'Aeroporto di Venezia hanno operato 57 vettori, che hanno servito 106 destinazioni. Il traffico gestito dalle principali compagnie aeree è riportato dalla tabella che segue.

Venezia - Passeggeri per vettore	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2017	V. % '17/'16
Easyjet	1.665.914	2.199.269	2.610.124	19%
Volotea	612.817	652.747	702.909	8%
British Airways	410.750	468.584	535.745	14%
Alitalia	742.266	721.456	530.019	-27%
Lufthansa	456.641	444.457	484.389	9%
Air France	514.268	473.148	454.663	-4%
Vueling	267.967	357.913	388.735	9%
Klm	336.804	343.012	329.020	-4%
Iberia	275.494	294.673	311.726	6%
Turkish Airlines	300.440	287.883	271.739	-6%
Altri	3.152.515	3.368.028	3.736.136	11%
Aviazione generale	15.152	13.578	16.175	19%
Totale passeggeri	8.751.028	9.624.748	10.371.380	8%

I vettori basati sullo scalo di Venezia (Easyjet e Volotea) hanno registrato una quota di mercato complessiva del 32% del traffico, con oltre 3,3 milioni di passeggeri trasportati. Easyjet si riconferma primo vettore, con oltre 2,6 milioni di passeggeri, in incremento del +19% rispetto all'anno precedente, seguito da Volotea, che ha movimentato sullo scalo oltre 700mila passeggeri (+8% sul 2016).

I dati confermano la prevalente componente internazionale dello scalo: l'87% dei passeggeri vola tra Venezia e destinazioni europee e intercontinentali, contro una media a livello italiano del 64% (dati Assaeroporti).

Il 25% del traffico in partenza da Venezia ha proseguito il viaggio via scalo intermedio per destinazioni finali nel mondo nel corso del 2017. Francoforte è il primo *hub* di riferimento, seguito da Roma Fiumicino, Parigi CDG, Istanbul e Dubai. 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 rappresentano il 20% del traffico complessivo dello scalo veneziano. Da osservare in particolare quanto segue.

Oltre 415mila passeggeri hanno utilizzato nel corso del 2017 i collegamenti diretti tra Venezia e gli Stati Uniti (Atlanta, New York EWR, New York JFK, Philadelphia) e i voli non-stop per il mercato canadese (Toronto e Montreal).

I passeggeri movimentati tra Venezia e le destinazioni mediorientali (Dubai, Doha, Abu Dhabi) sono stati oltre 440mila nel corso dell'anno.

I passeggeri trasportati da Asiana da Seoul a Venezia tra giugno e ottobre (periodo di operatività del volo) sono stati quasi 25mila, con un riempimento medio dei voli del 97%.

Quasi 60mila passeggeri hanno volato tra Venezia e Tel Aviv, +19% rispetto all'anno precedente, grazie alle operatività di El Al e di Easyjet (dalla stagione invernale 2017).

I passeggeri diretti tra Venezia e Marocco/Tunisia sono stati oltre 100mila nel corso dell'anno, grazie ai voli operati da Air Arabia Maroc e Royal Air Maroc per Casablanca e da Tunisair per Tunisi.

Il traffico per Mosca e San Pietroburgo ha registrato un incremento del +17% nell'anno di riferimento, per quasi 190mila passeggeri.

Oltre 100mila sono stati i passeggeri trasportati nel corso dell'anno tra Venezia e le destinazioni ucraine e moldave (+40mila pax rispetto al 2016).

Turkish Airlines ha trasportato oltre 270mila passeggeri tra Venezia e Istanbul; Istanbul è il primo *hub* per destinazioni finali nel continente africano e il secondo scalo intermedio (dopo Doha) per flussi di traffico indiretti verso destinazioni finali in Asia.

Dal mese di giugno 2017 lo scalo di Venezia è collegato anche a Belgrado da Air Serbia: il vettore ha trasportato oltre 10mila passeggeri da inizio operatività.

Di seguito vengono elencate le principali novità voli dello scalo di Venezia nel 2017.

SCALO DI VENEZIA - Anno 2017	
NOVITA' VOLI	
Destinazione	Vettore
BELGRADO	AIR SERBIA
SAN PIETROBURGO	ALITALIA
ALGHERO	EASYJET
LILLE	EASYJET
LIVERPOOL	EASYJET
MARSIGLIA	EASYJET
PALMA DI MAIORCA	EASYJET
TEL AVIV	EASYJET
TOLOSA	EASYJET
ZURIGO	EASYJET
LONDRA SEN	FLYBE
LEOPOLI	FLYERNEST
TIRANA	FLYERNEST
BARCELLONA	RYANAIR
ROTTERDAM	TRANSAVIA
MOSCA DME	URAL AIRLINES
CEFALONIA	VOLOTEA
MALAGA	VOLOTEA

Per quanto riguarda l'Aeroporto di Treviso, nel 2017 hanno operato 3 compagnie aeree di linea: Ryanair, Wizzair e Albatros. Le destinazioni di linea complessivamente servite sono state 46. Il traffico gestito dai principali vettori è riportato dalla tabella che segue.

Treviso - Passeggeri per vettore	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2017	V. % '17/'16
Ryanair	2.039.671	2.289.958	2.597.304	13%
Wizzair	334.504	320.009	378.314	18%
Altri	4.701	20.345	35.583	75%
Aviazione generale	4.431	4.085	3.856	-6%
Totale passeggeri	2.383.307	2.634.397	3.015.057	14%

Ryanair ha trasportato quasi 2,6 milioni di passeggeri nel corso dell'anno, in incremento del +13% rispetto al 2016, con una quota di mercato dell'86% del traffico complessivo dello scalo trevigiano. In incremento del +18% anche il traffico di Wizzair, in particolare grazie alle nuove operatività tra Treviso e il mercato rumeno.

Di seguito vengono elencate le principali novità voli dello scalo di Treviso nel 2017.

SCALO DI TREVISO - Anno 2017	
NOVITA' VOLI	
Destinazione	Vettore
AMBURGO	RYANAIR
COLONIA	RYANAIR
CRACOVIA	RYANAIR
EDIMBURGO	RYANAIR
FRANCOFORTE	RYANAIR
MARRAKESH	RYANAIR
NAPOLI	RYANAIR
CRAJOVA	WIZZAIR
SUCEAVA	WIZZAIR

Movimenti

Le tabelle riportate sotto indicano il numero di movimenti effettuati nel triennio nei due aeroporti di Venezia e Treviso suddiviso per aviazione commerciale (passeggeri e cargo) e aviazione generale.

Il numero dei movimenti complessivi del 2017 ha registrato un incremento sia per Venezia (+2,4%) che per Treviso (+9%).

I movimenti cargo di Venezia si riferiscono principalmente ai *couriers*.

Venezia - Movimenti	2015				2016				2017			
	Aviazione commerciale		Aviazione generale	Totale	Aviazione commerciale		Aviazione generale	Totale	Aviazione commerciale		Aviazione generale	Totale
	Passeggeri	Cargo			Passeggeri	Cargo			Passeggeri	Cargo		
Diurni	60.279	350	6.374	67.003	67.097	331	5.358	72.786	67.451	350	6.562	74.363
Notturmi	11.804	2.748	391	14.943	14.024	2.903	371	17.298	14.707	2.816	377	17.900
Totale movimenti	72.083	3.098	6.765	81.946	81.121	3.234	5.729	90.084	82.158	3.166	6.939	92.263

Treviso - Movimenti	2015			2016			2017		
	Aviazione commerciale	Aviazione generale	Totale	Aviazione commerciale	Aviazione generale	Totale	Aviazione commerciale	Aviazione generale	Totale
Diurni	13.018	3.740	16.758	13.510	3.609	17.119	14.793	3.297	18.090
Notturmi	1.558	86	1.644	2.312	87	2.399	3.071	104	3.175
Totale movimenti	14.576	3.826	18.402	15.822	3.696	19.518	17.864	3.401	21.265

9.3.1 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, con 20 minuti di turn-around.

L'Aeroporto di Treviso rappresenta la soluzione perfetta per segmenti low-cost, per charter regolari e per voli di linea point-to-point.

Lo scalo di Verona (AEROPORTO VALERIO CATULLO) è un Aeroporto che beneficia di un posizionamento strategico nell'area del Nordest italiano e che offre collegamenti di linea diretti per le principali destinazioni nazionali e internazionali, oltre a numerose operatività charter per mercati turistici di medio-lungo raggio.

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.

9.3.1.1 Prospettive per il 2018

Per quanto riguarda **Venezia**, il 2017 può essere descritto come un anno molto positivo:

- Abbiamo superato i 10 milioni di passeggeri/anno (10.371.380);
- La nostra crescita (+7,8%) è stata ben superiore alla crescita media nazionale (+6,4%).

Tutto questo in un anno che ha avuto una forte instabilità nel settore dell'aviazione commerciale, con i fallimenti di Air Berlin e Monarch, entrambi vettori presenti a Venezia, a cui va aggiunto il ridimensionamento di Alitalia.

Vettori basati e traffico *point-to-point*

Easyjet ha completato il primo anno di operatività della base nel corso del 2017. Il vettore ha aggiunto un aeromobile addizionale, arrivando a 5 aeromobili basati a Venezia; nel corso del 2018 aggiungerà 2 ulteriori aeromobili, consolidando quindi ulteriormente la sua posizione di primo vettore dello scalo. Volotea, con i suoi 7 aeromobili basati, ha esteso la stagionalità operativa, portando ulteriore crescita. Per il 2018 l'intenzione è quella di consolidare e ampliare ulteriormente la stagione intermedia.

Lungo raggio

Lo sviluppo del traffico lungo raggio rimane un obiettivo primario. L'inizio dei voli tra Venezia e Chicago di American Airlines nel mese di maggio 2018 farà arrivare a 7 il numero dei nostri gateways nordamericani, con conseguente crescita addizionale dopo il buon andamento del 2017 (+8% sul 2016).

Per quanto riguarda il Medio ed Estremo Oriente, Asiana ha finalmente deciso di iniziare ad operare la rotta Seoul – Venezia come servizio di linea, aprendo così il mercato oltre Seoul sia per l'incoming che per l'*outgoing*.

Connettività con gli *hubs*

Sempre parte della strategia è il potenziamento dei collegamenti con gli *hubs*, oltre all'introduzione di frequenze addizionali, come quelle di Austrian Airlines su Vienna e di British Airways su Londra Heathrow, che ulteriormente rafforzano la connettività aeroportuale; evento importante del 2018 sarà l'ingresso di Air Europa a Venezia, con due collegamenti giornalieri per Madrid: i nuovi voli porteranno a un incremento delle connessioni con il Sudamerica, ci aspettiamo quindi volumi addizionali di traffico su questo mercato.

Allargamento del bacino d'utenza

Con l'introduzione di 2 aeromobili addizionali da parte di Easyjet e il forte ingresso del vettore nel mercato domestico, è nuovamente possibile rilanciare il nostro programma per promuovere le connessioni via Venezia. Il programma si arricchirà rispetto al passato, grazie ai seguenti punti di forza:

- il passeggero ha a disposizione un maggior numero di operatività intercontinentali rispetto al passato;
- l'offerta di destinazioni europee e domestiche è più capillare rispetto agli anni precedenti, con maggiore capacità e più frequenze a disposizione dell'utenza;
- il passeggero potrà sperimentare una migliore esperienza globale di viaggio, grazie a innovativi servizi tecnologici on-line in fase di ricerca e di prenotazione e ad un supporto dedicato in aeroporto, con assistenza anche in caso di problemi operativi.

L'obiettivo principale per l'aeroporto di **Treviso** è quello di gestire nel migliore dei modi le nuove operatività e i voli esistenti, limitando picchi e valli giornalieri. La strategia resta inoltre basata sul lancio di nuove rotte point-to-point a favore dell'utenza turistica e business del territorio e sul miglioramento dei coefficienti di riempimento dei voli già operativi.

Per quanto riguarda lo scalo di **Verona**, grazie alle nuove operatività inaugurate nel corso del 2017, il traffico di linea ha evidenziato un percorso di crescita, legato anche al trend positivo del segmento leisure, con una forte crescita delle destinazioni lungo raggio, oltre alla ripresa del mercato Egitto.

La strategia è focalizzata sui seguenti punti:

- Incremento dei voli incoming da destinazioni con forte interesse sul territorio (Russia e Gran Bretagna);
- Ampliamento del network outgoing, in sinergia con Volotea (vettore basato sullo scalo);
- Miglioramento della connettività aeroportuale;
- Sviluppo di nuovi mercati, grazie all'ingresso del Boeing 787 di Neos.

9.3.2 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.

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) 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 marzo a fine ottobre, con aeromobili di grande capacità, su scali di primaria importanza, quali New York, Philadelphia, Atlanta, Newark, Montreal e Toronto.

I collegamenti verso i principali hubs europei vengono 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.

L'attività di secondo *handler*, dal settembre del 2013, viene svolta dalla società X-press.

Venezia - Merce (tons)	Merce (tons) su voli all-cargo			Merce (tons) su altri voli			Totale merce (tons)		
	2015	2016	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017
Arrivo	16.017	17.195	17.800	5.962	7.239	8.861	21.979	24.434	26.661
Partenza	14.535	15.141	15.800	11.344	15.265	15.352	25.879	30.406	31.153
Totale merce	30.552	32.336	33.600	17.306	22.504	24.214	47.858	54.840	57.814

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 viene presa in carico attraverso il riscontro fisico delle spedizioni che vengono 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 vengono attese nel piazzale da personale dedicato (Security) e scortate nel caveau valori dove vengono 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 2017 SAVE ha gestito oltre 8.000 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 (es. X-Ray o "sniffer"), 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'ufficio Export emette il cargo manifest in seguito agli opportuni controlli.

L'allestimento del carico viene 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 viene 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 viene 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 viene aggiornato lo status della singola spedizione ad ogni passaggio (accettazione – inserimento a manifesto – partenza).

Tutto il personale, a seconda delle mansioni e dei livelli, viene addestrato secondo le direttive IATA/ICAO, nel rispetto degli standard previsti, alle operazioni relative ai "Dangerous Goods", alla pallettizzazione e alla 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 2017 SAVE ha gestito quasi 15.000 tonnellate di merce in partenza attraverso il proprio magazzino.

9.3.3 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 di circa il 68%.

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 2017 sono stati 4.690 i movimenti assistiti da SAVE e 10.787 i passeggeri rispettivamente pari al 68% e 67% del traffico totale.

9.4 Pubblicità, informazione e Retail

Nel 2017 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 3,4 milioni di Euro, registrando una crescita del 10,7% rispetto al dato dell'anno precedente. Nonostante una forte contrazione del mercato, ancora in calo in doppia cifra anche nel 2017, la performance del 2017 è stata possibile grazie ad una crescente attività di promozione a vari livelli e alla implementazione di importanti investimenti, in particolare nel *Moving Walkway* e nell'ampliamento del *terminal* (c.d. Lotto1).

9.4.1 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 Airest, 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 triennio 2015-2017 sono riportati dalle tabelle che seguono:

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

Treviso	2015	2016	2017
Retail	4	3	3
F&B	3	4	4
TOTALI	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.

Alla fine del 2017 sono cominciati i lavori di ampliamento del negozio Travel retail, che sarà aumentato del 50% e che sarà modellato, come avviene ormai nei più moderni aeroporti intercontinentali, con un formato *walk-through* che dovrebbe aprire nella *Summer* 2018.

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 2017.

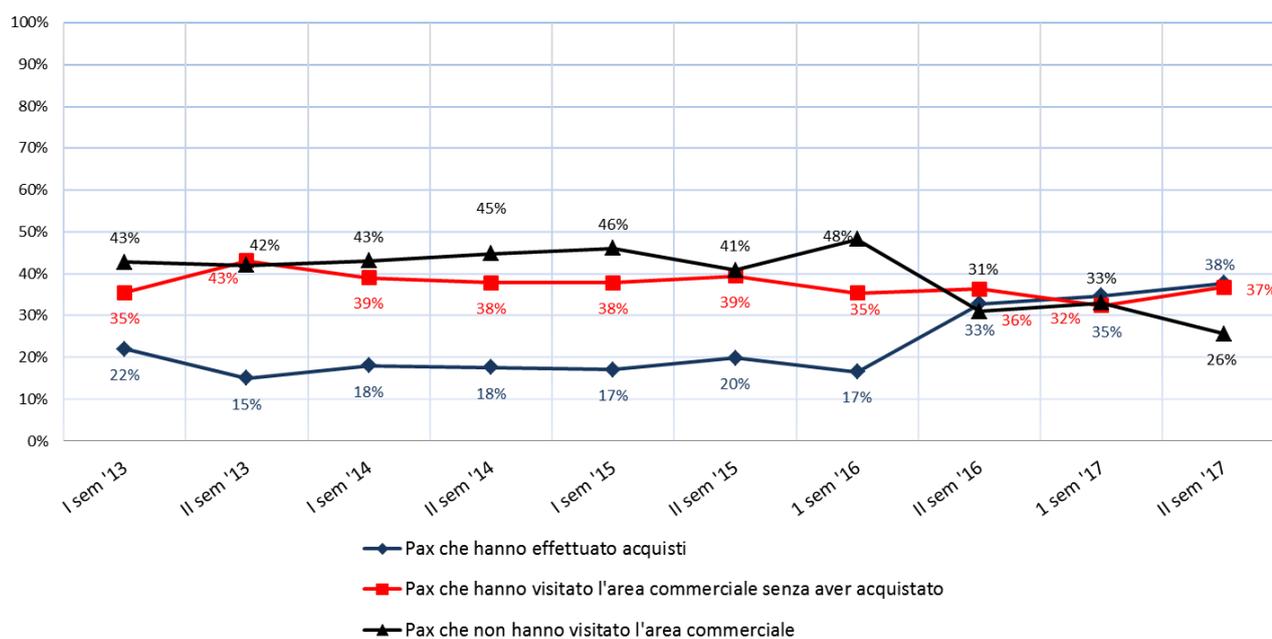
L'80% dei passeggeri dello scalo ha visitato (più o meno attentamente) l'area commerciale: di questi l'86% ha dichiarato di essere entrato in un punto vendita. Il punto vendita che registra il maggior flusso di visitatori è Bottega dei Sapori, con prevalenza dei passeggeri di nazionalità straniera.

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 62% dei passeggeri entrati in un negozio ha effettuato almeno un acquisto. La percentuale sale al 71% nel caso dei passeggeri di nazionalità straniera. Il settore merceologico che incontra il maggior favore da parte dell'utenza è la gastronomia, con il 27% delle preferenze.

Riportiamo di seguito il grafico che riepiloga l'andamento della propensione all'acquisto nel periodo I semestre 2013- II Semestre 2017 presso lo scalo di Venezia.

Riportiamo di seguito il grafico che riepiloga l'andamento della propensione all'acquisto nel periodo I semestre 2013- II Semestre 2017 presso lo scalo di Venezia.

Comportamento di acquisto/non acquisto dei passeggeri (per semestre)

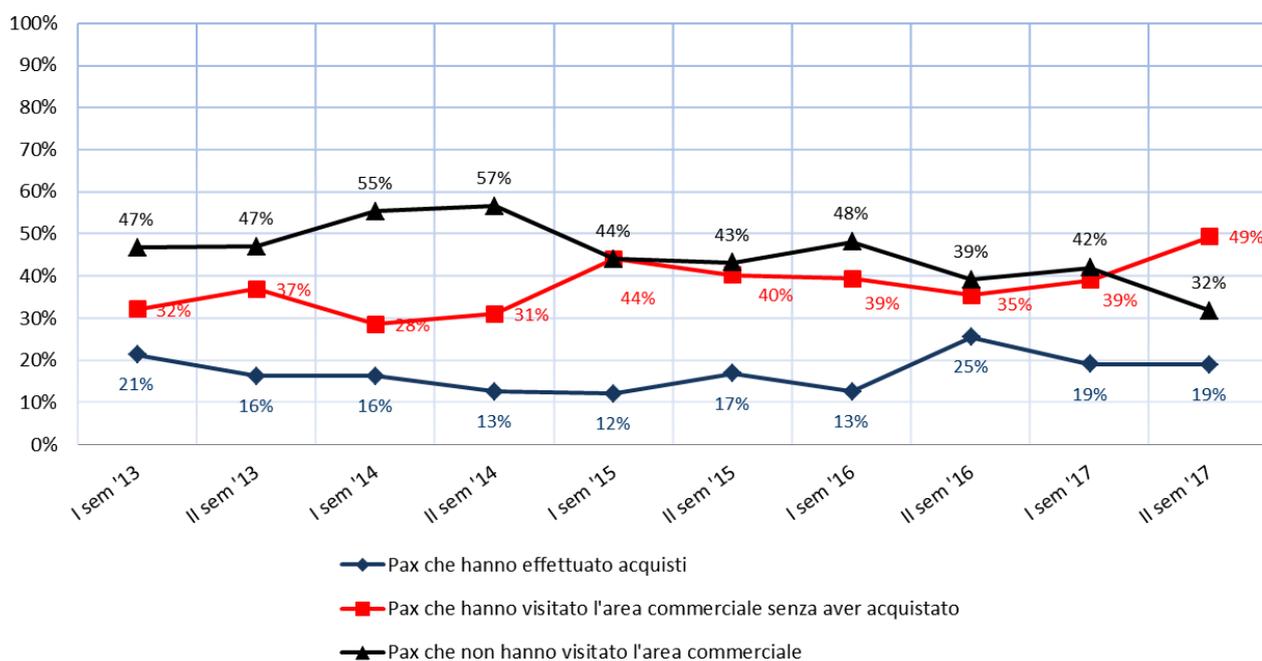


Il grafico evidenzia come nell'ultimo anno si sia registrato un incremento dei passeggeri che hanno effettuato acquisti e che hanno visitato l'area commerciale, a fronte di una flessione di quanti non hanno visitato l'area commerciale.

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 2013- II Semestre 2017 presso lo scalo di Treviso.

Comportamento di acquisto/non acquisto dei passeggeri (per semestre)



Il grafico mostra che nell'ultimo periodo sono in incremento coloro che hanno visitato l'area commerciale, stabile la percentuale di passeggeri che dichiara di aver effettuato almeno un acquisto.

I passeggeri dei due scali si suddividono nel seguente modo in funzione del comportamento d'acquisto:

Comportamento passeggeri rispetto all'area commerciale



Comportamento passeggeri rispetto all'area commerciale



Relativamente ai parcheggi si segnala che, al 31 Dicembre 2017, i posti auto a disposizione dei passeggeri presso lo scalo di Venezia sono 5.544, cui si aggiungono 617 posti auto per operatori e 501 per gli autonoleggi, per un totale di 6.662 posti auto, in aumento di 222 posti rispetto al 31 Dicembre 2016. Per quanto riguarda invece l'Aeroporto di Treviso, i posti auto disponibili al pubblico nel 2017 non sono mutati, attestandosi a 593.

9.4.2 Rent a car

Nel mese di Novembre 2016, con l'apertura al pubblico del Moving Walkway, è notevolmente migliorata la qualità del servizio dei *Rent-a-car* nell'aeroporto di Venezia, in quanto uffici amministrativi e delivery auto, collocati in un'unica posizione sulla terrazza del parcheggio P1 Multipiano, sono direttamente collegati al terminal e così organizzati:

- N. 9 box per totali 236 mq ubicati in una nuova struttura costruita sulla terrazza del Multipiano;

- N. 498 posti auto, di cui 474 occupati, presso la medesima terrazza.

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.

10 Content Index – In Accordance – Core

GENERAL STANDARD DISCLOSURE		
Indicatori		Capitolo/Paragrafo
Strategia ed analisi		
G4-1	Dichiarazione della più alta autorità del processo decisionale in merito all'importanza della sostenibilità per l'organizzazione e la sua strategia	1 – Lettera agli stakeholder
Profilo dell'organizzazione		
G4-3	Nome dell'organizzazione	4 - Identità
G4-4	Servizi forniti	4 - Identità
G4-5	Ubicazione sede aziendale	4.2 - Key data
G4-6	Paesi di operatività	4 - Identità
G4-7	Assetto proprietario	4.5 - Assetto societario
G4-8	Mercati serviti	4 - Identità
G4-9	Dimensioni dell'organizzazione	4.1 - Breve storia di SAVE e del suo Gruppo; 4.2 - Key data
G4-10	Dipendenti per tipologia di contratto, genere, area geografica, inquadramento	8.1- Risorse umane
G4-11	Dipendenti coperti da accordi collettivi	8.1.2.2 - Accordi significativi siglati
G4-12	Catena di fornitura dell'organizzazione	5.2.2 - Impatto sui fornitori locali
G4-13	Cambiamenti avvenuti durante l'anno nell'organizzazione o nella catena di fornitura	4.1 - Breve storia di SAVE e del suo Gruppo
G4-14	Principio precauzionale (risk management)	6.2 - La politica ambientale SAVE; 7 - Safety Management System aeroportuale
G4-15	Carte, principi o altre iniziative esterne che l'organizzazione sottoscrive	4.7.2 - Aspetti salienti del vigente quadro normativo - <i>Il Gruppo segue il Codice di Autodisciplina di Borsa Italiana</i>
G4-16	Lista della associazioni di categoria a cui l'organizzazione aderisce	4.7.1 - Gli stakeholder dell'Aeroporto
Aspetti materiali e perimetro		
G4-17	Elenco delle società incluse nel Bilancio Consolidato e di quelle non considerate nel Report di Sostenibilità	4.4 - Struttura del Gruppo
G4-18	Processo per la definizione dei contenuti del report e del perimetro	3 - Nota Metodologica
G4-19	Aspetti materiali identificati nel processo di definizione dei contenuti	3 - Nota Metodologica
G4-20	Per ogni aspetto materiale riportare il relativo perimetro all'interno dell'organizzazione	3 - Nota Metodologica
G4-21	Per ogni aspetto materiale riportare il relativo perimetro all'esterno dell'organizzazione	3 - Nota Metodologica
G4-22	Eventuali "restatement" rispetto al precedente report	3 - Nota Metodologica
G4-23	Eventuali "restatement" rispetto agli aspetti materiali del precedente report	3 - Nota Metodologica
Coinvolgimento degli stakeholder		
G4-24	Stakeholder del Gruppo	3 - Nota metodologica; 4.7.1 - Gli stakeholder dell'Aeroporto
G4-25	Processo di identificazione	3 - Nota metodologica; 4.7.1 - Gli stakeholder dell'Aeroporto
G4-26	Approccio all'engagement, incluso frequenze e tipologie di attività	3 - Nota metodologica; 4.7.1 - Gli stakeholder dell'Aeroporto
G4-27	Temi emersi dallo stakeholder engagement	3 - Nota metodologica; 4.7.1 - Gli stakeholder dell'Aeroporto
Parametri di bilancio		
G4-28	Periodo di rendicontazione	3 - Nota Metodologica
G4-29	Data dell'ultimo report pubblicato	2016
G4-30	Periodicità di rendicontazione	3 - Nota Metodologica
G4-31	Contatti per informazioni sul report	3 - Nota Metodologica
G4-32	GRI Content Index	10 - Content Index - In Accordance - Core
G4-33	Documento di Assurance	11 - Relazione della Società di revisione
Governance		
G4-34	Struttura di governance dell'organizzazione	4.6 - Corporate Governance e controllo interno
Etica e integrità		
G4-56	Mission, valori, codici di condotta e principi	4.2.1 - Codice Etico e Modello 231

SPECIFIC STANDARD DISCLOSURE			
Indicatori		Capitolo/Paragrafo	Omissioni
PERFORMANCE ECONOMICA			
Performance economica			
	DMA	5 - Sostenibilità economica	
G4-EC1	Valore economico diretto generato e distribuito	5.2 - Valore economico direttamente gestito	
G4-EC4	Finanziamenti significativi ricevuti dalla PA	5.1.2 - Finanziamenti pubblici	
Presenza sul mercato			
	DMA	9 - Clienti	
AO1	Numero totale di passeggeri suddivisi in voli internazionali e nazionali fra origine-destinazione e trasferimento, inclusi i passeggeri in transito	9.1 - I passeggeri	
AO2	Numero totale annuo di movimenti di aeromobili diurni e notturni, suddivisi per voli commerciali passeggeri, commerciale cargo, aviazione generale e aviazione di stato	9.3 - Le compagnie aeree	
AO3	Il quantitativo totale di merce (cargo) movimentato in tonnellate	9.3 - Le compagnie aeree	
Impatto economico indiretto			
	DMA	8.2 - Territorio e comunità locale	
G4-EC7	Sviluppo e impatto di investimenti in infrastrutture e servizi forniti principalmente per "pubblica utilità", attraverso impegni commerciali, donazioni di prodotti/servizi	4.7.5 - Il Piano investimenti	
Pratiche di approvvigionamento			
	DMA	5.2.2 - Impatto sui fornitori locali	
G4-EC9	Politiche, pratiche e percentuale di spesa concentrate su fornitori locali	5.2.2 - Impatto sui fornitori locali	
PERFORMANCE AMBIENTALE			
Energia			
	DMA	6.5 - Energia	
G4-EN3	Consumo di energia all'interno dell'organizzazione	6.5 - Energia	
G4-EN5	Indicatori di energy intensity	6.5 - Energia	
G4-EN6	Riduzione dei consumi di energia	6.5 - Energia	

SPECIFIC STANDARD DISCLOSURE			SPECIFIC STANDARD DISCLOSURE
Capitolo/Paragrafo			Capitolo/Paragrafo
Acqua			
G4-EN8	Totale acqua consumata per fonte di approvvigionamento	6.4 - Risorsa idrica	
AO4	Qualità delle acque meteoriche secondo la normativa vigente.	6.4 - Risorsa idrica	
Biodiversità			
	DMA	7.1.1 - Wildlife strike e biodiversità	
G4-EN12	Maggiori impatti sulla biodiversità di aree protette o aree a elevata biodiversità	7.1.1 - Wildlife strike e biodiversità	
Emissioni			
	DMA	6.6 - Aria e clima	
G4-EN15	Emissioni dirette di GHG (Scope 1)	6.6.1 - Il climate change	
G4-EN16	Emissioni indirette di GHG (Scope 2)	6.6.1 - Il climate change	

SPECIFIC STANDARD DISCLOSURE			
Indicatori		Capitolo/Paragrafo	Omissioni
G4-EN17	Altre emissioni indirette di GHG (Scope 3)	6.6.1 - Il climate change	
G4-EN19	Iniziative di riduzione delle emissioni GHG	6.6.1 - Il climate change	
AO5	Livello di qualità dell'aria in base alle concentrazioni di inquinanti in microgrammi per metro cubo (g/m3) previsto dalla normativa vigente	6.6.3 - Caratterizzazione contributo emissivo dell'Aeroporto	
Scarichi idrici e rifiuti			
	DMA	6.1 - Introduzione; 6.2 - La politica ambientale SAVE; 6.3 - La gestione dell'ambiente; 6.4 - Risorsa idrica	
G4-EN22	Acqua totale scaricata per qualità e destinazione	6.4 - Risorsa idrica	
G4-EN24	Numero totale e volume di sversamenti significativi	6.4.2 - Sversamenti	
AO6	Quantità di prodotto utilizzato per il de-icing	6.4.1 - De-icing	

SPECIFIC STANDARD DISCLOSURE			
Indicatori		Capitolo/Paragrafo	Omissioni
Compliance ambientale			
	DMA	4.2.1 - Codice Etico e Modello 231; 4.7.2 - Aspetti salienti del vigente quadro normativo; 6.3 - La gestione dell'ambiente	
G4-EN29	Sanzioni in materia ambientale per la mancata conformità a leggi e regolamenti	<i>Nessuna sanzione significativa</i>	
Overall			
	DMA	6.3 - La gestione ambientale	
G4-EN31	Spese e investimenti ambientali	6.3 - La gestione ambientale	
SECTOR SPECIFIC ASPECT: Integrazione modale			
	DMA	4.7.6 - Connettività	
SECTOR SPECIFIC ASPECT: Rumore			
	DMA	6.8 - Inquinamento acustico	
AO7	Numero di persone che risiedono in aree interessate dal rumore aeroportuale	6.8 - Inquinamento acustico	
PERFORMANCE SOCIALE			
Occupazione			
	DMA	8 - Sostenibilità sociale	
G4-LA1	Numero di dipendenti, assunzioni e tasso di turnover	8.1 - Risorse umane	
G4-LA3	Ritorno al lavoro e tasso di ritenzione dopo il congedo parentale	8.1 - Risorse umane	
Relazioni industriali			
G4-LA4	Periodo minimo di preavviso per cambiamenti organizzativi	Il periodo minimo di preavviso è stabilito sulla base del CCNL.	
Salute e sicurezza			
	DMA	6.9 - Salute e sicurezza	
G4-LA6	Assenteismo ,infortuni sul lavoro e malattie professionali	6.9 - Salute e sicurezza 8.1 - Risorse umane	
Formazione e istruzione			
	DMA	8.1.3 - Formazione	
G4-LA9	Ore medie di formazione annue per dipendente	8.1.3 - Formazione	
Comunità Locali			
	DMA	8.2 - Territorio e comunità locale	
G4-SO2	Attività con impatti negativi, presenti o potenziali, sulle comunità locali	6.8 - Inquinamento acustico	

SPECIFIC STANDARD DISCLOSURE			
Indicatori		Capitolo/Paragrafo	Omissioni
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	<i>Durante il periodo di rendicontazione non si sono verificati casi di persone dislocate a causa delle attività svolte sul territorio aeroportuale.</i>	
Anti-corruzione			
	DMA	4.2.1 - Codice Etico e Modello 231	
G4-SO4	Informazione e formazione sulle politiche e procedure anticorruzione dell'organizzazione	4.2.1 - Codice Etico e Modello 231	
G4-SO5	Azioni intraprese per rispondere a episodi di corruzione	<i>Non si sono verificati casi di corruzione</i>	
Comportamento anti competitivo			
G4-SO7	Numero totale di azioni legali riferite a concorrenza sleale, anti-trust e pratiche monopolistiche e relative sentenze.	<i>Non si sono verificati casi di azioni legali riferite a concorrenza sleale, anti-trust e pratiche monopolistiche.</i>	
Compliance			
SO8	Sanzioni monetarie significative e non per non conformità a leggi o regolamenti.	<i>Nessuna sanzione significativa</i>	
Customer health and safety			
	DMA	7.1.1 - Wildlife strike e biodiversità	
AO9	Numero totale annuo di wildlife strike per 10.000 movimenti di aeromobili	7.1.1 - Wildlife strike e biodiversità	
Etichettatura di prodotti e servizi			
	DMA	9.2 - Qualità; 9.4.1 - Retail: shops, F&B e parcheggi	
G4-PR5	Pratiche relative alla customer satisfaction	9.2.1 - Il progetto di Customer Experience	

SPECIFIC STANDARD DISCLOSURE			
Indicatori		Capitolo/Paragrafo	Omissioni
Comunicazione e marketing			
G4-PR7	Numero totale (suddiviso per tipologia) di casi di non-conformità a regolamenti o codi volontari riferiti all'attività di marketing incluse la pubblicità, la promozione e la sponsorizzazione	Nessun caso	
Rispetto della privacy			
	DMA	<i>Il Gruppo SAVE rispetta le norme per garantire la sicurezza per il trattamento dei dati personali secondo quanto previsto dal D. Lgs.196/03 e s.m.i..</i>	
G4-PR8	Numero di reclami documentati relativi a violazioni della privacy e a perdita dei dati dei consumatori	Nessun reclamo	
Compliance relativa a prodotti e servizi			
G4-PR9	Valore monetario delle principali sanzioni per non conformità a leggi o regolamenti riguardanti la fornitura e l'utilizzo di prodotti o servizi	Nessuna sanzione significativa	
SECTOR SPECIFIC ASPECT: Continuità del business			
	DMA	9.5 - La business continuity	
SECTOR SPECIFIC ASPECT: Qualità del servizio			
	DMA	9.2 - Qualità	
SECTOR SPECIFIC ASPECT: PRM			
	DMA	9.1.4 - PRM	

11 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" 2017

Al Consiglio di Amministrazione di SAVE S.p.A.

Abbiamo svolto un esame limitato ("*limited assurance engagement*") del Bilancio di Sostenibilità del Gruppo SAVE (di seguito il "Gruppo") per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2017.

Responsabilità degli Amministratori per il Bilancio di Sostenibilità

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del Bilancio di Sostenibilità in conformità alle linee guida "*G4 Sustainability Reporting Guidelines*" e alle "*Airport Operators Sector Disclosures*" definite rispettivamente nel 2013 e nel 2014 dal GRI - *Global Reporting Initiative*, indicate nel capitolo "Nota metodologica" del Bilancio di Sostenibilità, e per quella parte del controllo interno che essi ritengono necessaria al fine di consentire la redazione di un Bilancio di Sostenibilità che non contenga errori significativi, anche dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali. Gli Amministratori sono altresì responsabili per la definizione degli obiettivi del Gruppo in relazione alla performance di sostenibilità e alla rendicontazione dei risultati conseguiti, nonché per l'identificazione degli *stakeholder* e degli aspetti significativi da rendicontare.

Indipendenza della società di revisione e controllo della qualità

Siamo indipendenti in conformità ai principi in materia di etica e di indipendenza del *Code of Ethics for Professional Accountants* emesso dall'*International Ethics Standards Board for Accountants*, basato su principi fondamentali di integrità, obiettività, competenza e diligenza professionale, riservatezza e comportamento professionale. La nostra società di revisione applica l'*International Standard on Quality Control 1 (ISQC Italia 1)* e, di conseguenza, mantiene un sistema di controllo qualità che include direttive e procedure documentate sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e dei regolamenti applicabili.

Responsabilità del revisore

È nostra la responsabilità della redazione della presente relazione sulla base delle procedure svolte. Il nostro lavoro è stato svolto secondo i criteri indicati nel principio "*International Standard on Assurance Engagements 3000 (Revised) - Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information*" ("*ISAE 3000 Revised*"), emanato dall'*International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB)* per gli incarichi che consistono in un esame limitato. Tale principio richiede il rispetto dei principi etici applicabili, compresi quelli in materia di indipendenza, nonché la pianificazione e lo svolgimento del nostro lavoro al fine di acquisire una sicurezza limitata che il Bilancio di Sostenibilità non contenga errori significativi.

Tali procedure hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale della società responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nel Bilancio di Sostenibilità, analisi di documenti, ricalcoli ed altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

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 Milano n. 03049560166 - R.E.A. Milano n. 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 hanno riguardato il rispetto dei principi per la definizione del contenuto e della qualità del Bilancio di Sostenibilità, nei quali si articolano le "G4 Sustainability Reporting Guidelines", e sono riepilogate di seguito:

- comparazione tra i dati e le informazioni di carattere economico-finanziario riportati nel capitolo "Sostenibilità economica" del Bilancio di Sostenibilità e i dati e le informazioni inclusi nel Bilancio Consolidato del Gruppo al 31 dicembre 2017, sul quale Deloitte & Touche S.p.A. ha emesso la relazione ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, in data 4 aprile 2018;
- analisi, tramite interviste, del sistema di governo e del processo di gestione dei temi connessi allo sviluppo sostenibile inerenti la strategia e l'operatività del Gruppo;
- analisi del processo di definizione degli aspetti significativi 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;
- analisi delle modalità di funzionamento dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione dei dati quantitativi inclusi nel Bilancio di Sostenibilità. In particolare, abbiamo svolto:
 - interviste e discussioni con il personale della Direzione del Gruppo SAVE, al fine di raccogliere informazioni circa il sistema informativo, contabile e di reporting in essere per la predisposizione del Bilancio di Sostenibilità, nonché circa i processi e le procedure di controllo interno 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;
 - analisi a campione della documentazione di supporto alla predisposizione del Bilancio di Sostenibilità, al fine di ottenere evidenza dei processi in atto, della loro adeguatezza e del funzionamento del sistema di controllo interno per il corretto trattamento dei dati e delle informazioni in relazione agli obiettivi descritti nel Bilancio di Sostenibilità;
- analisi della conformità e della coerenza interna delle informazioni qualitative riportate nel Bilancio di Sostenibilità rispetto alle linee guida identificate nel paragrafo "Responsabilità degli Amministratori per il Bilancio di Sostenibilità" della presente relazione;
- analisi del processo di coinvolgimento degli *stakeholder*, con riferimento alle modalità utilizzate, mediante l'analisi dei verbali riassuntivi o dell'eventuale altra documentazione esistente circa gli aspetti salienti emersi dal confronto con gli stessi;
- ottenimento della lettera di attestazione, sottoscritta dall'Amministratore Delegato di SAVE S.p.A., sulla conformità del Bilancio di Sostenibilità alle linee guida indicate nel paragrafo della presente relazione "Responsabilità degli Amministratori per il Bilancio di Sostenibilità", nonché sull'attendibilità e completezza delle informazioni e dei dati in esso contenuti.

Il nostro esame ha comportato un'estensione del lavoro inferiore a quello da svolgere per 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.

Conclusione

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che il Bilancio di Sostenibilità del Gruppo SAVE al 31 dicembre 2017 non sia stato redatto, in tutti gli aspetti significativi, in conformità alle linee guida "G4 Sustainability Reporting Guidelines" e "Airport Operators Sector Disclosures", definite rispettivamente nel 2013 e nel 2014 dal GRI - *Global Reporting Initiative*, come descritto nel capitolo "Nota metodologica" del Bilancio di Sostenibilità.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.



Franco Amelio
Partner

Milano, 4 aprile 2018



SAVE S.p.A.

Viale G. Galilei, 30/1 - 30173 Tessera-Venezia (Ve)

Tel. (+39) 041.2606111

Fax (+39) 041.2606260