

Bilancio di Sostenibilità

2019

Gruppo SAVE

2019





Gruppo Save

Bilancio di **Sostenibilità**

2019

Sommario

Lettera agli stakeholder	7
Introduzione e Nota Metodologica	10
Identità	23
Clienti	72
Sostenibilità economica	99
Sostenibilità ambientale	110
Safety Management System Aeroportuale.....	145
Sostenibilità sociale	163
Content Index – In Accordance – Core	196
Relazione della Società di Revisione	202

Lettera agli stakeholder

Lettera agli stakeholder

Nel 2019 il Gruppo SAVE ha continuato a produrre valore per l'ampio territorio servito.

Il sistema aeroportuale Venezia-Treviso ha chiuso l'anno con 14,8 milioni di passeggeri, proseguendo nel suo percorso di crescita con ricadute positive per l'occupazione e l'economia dell'area.

L'anno 2019 ha visto il proseguimento dell'intervento sulle infrastrutture di volo del Marco Polo, un'opera di elaborata ingegneria, concepita a fasi successive per garantire l'operatività continuativa dello scalo. Secondo la tempistica prevista di tre mesi, la terza fase dell'intervento relativo alla pista di volo principale si è conclusa il 30 giugno, dimostrando la grande preparazione e professionalità del management del Gruppo e mettendo in risalto l'intensa collaborazione tra tutti gli operatori dello scalo, necessaria per la programmazione e il coordinamento delle operazioni in presenza dei cantieri.

Nell'ambito del 29^o Congresso annuale e Assemblea generale di ACI Europe, abbiamo firmato l'impegno dell'aeroporto Marco Polo di Venezia a raggiungere le zero emissioni di CO2 entro il 2050, a conferma della volontà del Gruppo di realizzare lo sviluppo dello scalo con soluzioni di eccellenza rispetto alla sostenibilità, come rappresentato dal Master Plan, che sintetizza la nostra visione del domani, integrando in un unico progetto gli aspetti economici, sociali e ambientali. Una Strategia di Sostenibilità che viene applicata a tutti gli aeroporti del Gruppo.

Nel 2019 è proseguito il piano di welfare dedicato ai dipendenti del Gruppo. In particolare, abbiamo introdotto la figura del Consigliere di Fiducia, collegata alla tutela della dignità delle persone sul lavoro. Un'iniziativa per noi fondamentale, che ci pone all'avanguardia nell'ambito del settore privato dove, a differenza dell'ambito pubblico, è ancora poco adottata.

Nel 2019 il Gruppo ha creato ricchezza per oltre 245 milioni di Euro, distribuita *in primis* a favore della forza lavoro per oltre 59 milioni di Euro, quindi a favore dei fornitori per circa 44 milioni, a favore dello Stato per oltre 34 milioni.

Dott. Enrico Marchi

Presidente del Consiglio di Amministrazione

Introduzione e Nota Metodologica

Introduzione

Il bilancio di Sostenibilità del Gruppo Save, riferito all'esercizio 2019, testimonia l'impegno assunto da tutto il management verso uno sviluppo sostenibile, economico, sociale ed ambientale. Tale documento è stato redatto secondo il principio di accountability del "triple bottom line", che evidenzia contestualmente le performance economiche, sociali e ambientali, mirando a completare l'informativa fornita dal Bilancio di Esercizio.

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

Come noto a partire dal mese di gennaio 2020, lo scenario nazionale e internazionale è stato caratterizzato dalla diffusione del virus Co-Vid 19 (coronavirus) e dalle conseguenti misure restrittive per il suo contenimento, poste in essere da parte delle autorità pubbliche dei Paesi interessati.

Dal 21 febbraio è emersa una emergenza coronavirus anche nel Nord Italia, principalmente localizzata nelle regioni Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna, emergenza poi estesa a tutto il territorio nazionale. Gli sviluppi del traffico aereo dei primi dieci giorni di marzo hanno registrato una riduzione di traffico del 73,4% nel sistema aeroportuale Venezia - Treviso (16% quale riduzione progressiva dal primo gennaio) rispetto al corrispondente periodo dello scorso anno, portano a ritenere che un perdurare della epidemia e dell'incertezza ad essa associata per un periodo prolungato possano impattare in modo rilevante i volumi di traffico delle Società facenti parte del Gruppo.

Tali circostanze, straordinarie per natura ed estensione, hanno ripercussioni, dirette e indirette sia sull'attività economica che più specificatamente sulle tematiche ESG e hanno creato un contesto di generale incertezza, le cui evoluzioni e i relativi effetti non risultano al momento prevedibili. I potenziali effetti di questo fenomeno saranno pertanto oggetto di costante monitoraggio nel prosieguo dell'esercizio da parte della Direzione aziendale e degli Amministratori.

La Direzione aziendale sta elaborando un piano d'azione per la mitigazione degli effetti di tale situazione incentrato principalmente sulla rivisitazione degli investimenti previsti nell'esercizio e sulla contrazione dei costi di gestione ritenuti non indispensabili, anche attraverso l'attivazione dal 16 marzo a tutela dei dipendenti della Cassa Integrazione Guadagno oltre a tutte quelle azioni che saranno individuate al fine di contenere gli effetti che tale scenario determinerà nelle diverse società del Gruppo.

Nota Metodologica

Il Bilancio di Sostenibilità 2019 del Gruppo Save (di seguito anche il "Gruppo") è stato redatto secondo le linee guida "Sustainability Reporting Standards" (2016) e le "Airport Operators Sector Disclosures" (2014) entrambe pubblicate dal Global Reporting Initiative (GRI), secondo l'opzione "Core".

Processo e ambito oggetto di rendicontazione

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

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

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

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

I contenuti del presente documento sono stati predisposti sulla base delle tematiche rilevanti per il Gruppo e per i suoi stakeholder, identificate a partire dall'analisi di materialità.

In particolare, il processo di definizione dei contenuti si è basato sui principi di rilevanza, inclusività degli stakeholder, completezza e contesto di operatività del Gruppo. I principi di equilibrio, accuratezza, verificabilità e comparabilità sono stati invece seguiti con riferimento alla qualità delle informazioni rendicontate. In appendice al documento è possibile consultare il GRI Content Index dove sono riportati gli indicatori GRI associati ad ogni tematica materiale.

Il presente Bilancio è stato sottoposto a giudizio di conformità ("limited assurance engagement" secondo i criteri indicati dal principio ISAE 3000 Revised) da parte di Deloitte & Touche S.p.A.. La verifica è stata svolta secondo le procedure indicate nella "Relazione della Società di Revisione Indipendente", inclusa nel presente documento.

Il Bilancio di Sostenibilità viene pubblicato con cadenza annuale sul sito internet <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 2019 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 2019 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 01.01.2019 al 31.12.2019 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.

Da rilevare, nel periodo oggetto di analisi, l'uscita dal perimetro di consolidamento integrale di Save Cargo S.p.A., detenuta oggi per il 50%. Al fine di garantire la comparabilità dei dati con i periodi precedenti, i

dati quando ritenuti significativi sono stati riesposti, qualora invece si è verificato che i dati non comportassero variazioni significative, si è convenuto di non riesporli. In ogni caso tutti i dati relativi agli esercizi precedenti sono rinvenibili nei Bilanci di Sostenibilità già pubblicati.

All'interno di tale documento è opportunamente segnalato se il dato riportato è stato generato attraverso stime che, se presenti, sono fondate sulle migliori metodologie disponibili e opportunamente segnalate. Nei casi in cui è stato possibile migliorare l'accuratezza o la completezza delle rilevazioni o dei metodi di calcolo dei dati oggetto di rendicontazione, i dati dell'anno precedente sono stati riesposti con criteri analoghi per mantenerne l'omogeneità e la comparabilità con quelli del periodo. Tutte le riesposizioni dei dati dovute allo sviluppo dei sistemi di estrazioni e reporting sono puntualmente segnalate nel documento.

Strategia di sostenibilità integrata

In vista di un futuro dove le risorse diventano un bene sempre più prezioso e la domanda rimane in crescita, la sostenibilità a tutto campo è diventata di fondamentale importanza.

Abbiamo finalmente raggiunto la consapevolezza necessaria per occuparci della costruzione di case, città, veicoli sostenibili; anche lo sviluppo degli aeroporti deve seguire gli obiettivi di primaria importanza a livello mondiale e diventare sostenibile.

Gli aeroporti sono elementi chiave per lo sviluppo economico e sociale dei territori a cui appartengono: sono contesti in cui industria, commercio e capitale umano si incontrano e interagiscono con città e regioni, e rappresentano dei grandi catalizzatori di opportunità.

È noto che gli aeroporti producono grandi benefici economici e sociali sia in maniera diretta (tramite il commercio aereo e il lavoro all'interno dell'aeroporto) che in maniera indiretta (tramite industrie e attività commerciali collegate all'attività aeroportuale, attrazione di investimenti, etc.). È altresì noto che gli aeroporti e le relative operazioni producono anche una serie di impatti ambientali che necessitano di essere studiati, minimizzati e il più possibile ristorati.

Le strategie di progettazione sostenibile possono mitigare molto questi impatti e arrivare persino ad invertire il trend, generando un effetto positivo sull'ambiente - in termini di energia, emissioni inquinanti, utilizzo delle risorse, biodiversità - e sulle persone, la loro salute ed il loro benessere.

In quest'ottica il Gruppo SAVE ha deciso di adottare una Strategia di Sostenibilità Integrata da applicare allo sviluppo degli aeroporti del Gruppo, basata sull'integrazione tra gli aspetti economici, sociali e ambientali, e mirata a raggiungere e superare le *best practices* nel mondo.

La Strategia di Sostenibilità Integrata viene applicata a tutti gli aeroporti del Gruppo, e in particolare nell'Aeroporto di Venezia, attraverso il Masterplan 2022-35 che si sta sviluppando in questi mesi, che la pone alla base delle scelte programmatiche.

La Strategia si sviluppa attraverso i tre pilastri del *framework* di sostenibilità:

- Aspetto ambientale e di riduzione emissione di CO₂, tramite l'obiettivo di ridurre gli impatti ambientali e promuovere le azioni positive.

- Aspetto sociale ed esperienza delle persone, per assicurare che l'aeroporto intraprenda delle azioni allineate e coerenti con gli obiettivi regionali e locali.
- Aspetto economico ed efficienza operativa, per sostenere ed ottimizzare la crescita economica.

Lo sviluppo sostenibile degli aeroporti, basato su queste tre categorie, mira a integrare completamente i principi di sostenibilità nella pianificazione aeroportuale, nella programmazione degli interventi e nella gestione della operatività.



Sostenibilità integrata

fonte: Masterplan 2022-35 Aeroporto di Venezia, in corso di sviluppo, progettista ARUP

Key drivers di sostenibilità integrata

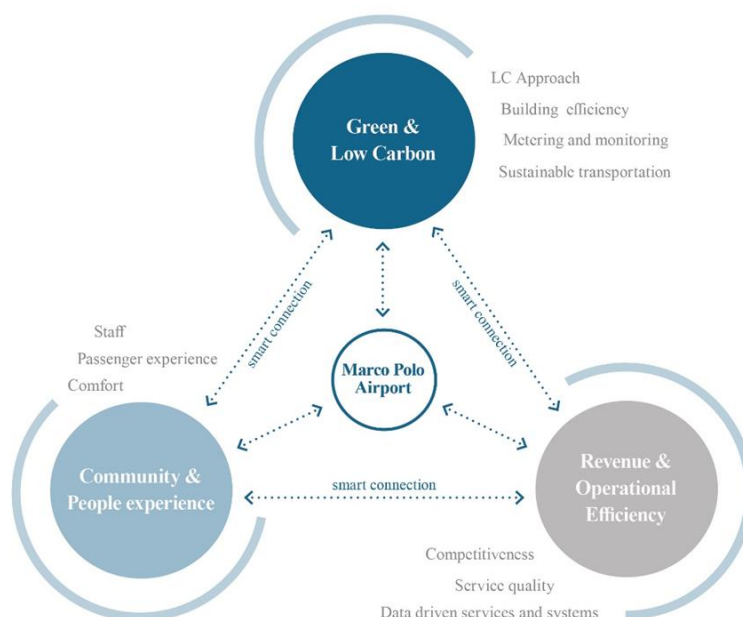
Il Gruppo SAVE, adottando la strategia di sostenibilità integrata, punta a superare e ribaltare la concezione diffusa che vede l'aeroporto come un sistema ad alto consumo energetico e con un impatto negativo sull'ambiente e sul territorio circostante, e mira ai massimi livelli di sostenibilità e innovazione. In un'ottica di *Green Airport*, mira al raggiungimento di obiettivi di miglioramento energetico e di sostenibilità ambientale dell'intera struttura aeroportuale, nonché di comfort del passeggero.

I key-drivers che vengono applicati allo sviluppo dell'infrastruttura sono i seguenti:

- Progettare sistemi energetici a basso consumo, riducendo l'uso di combustibili fossili e risorse non rinnovabili per raggiungere l'obiettivo di un aeroporto Green and *low carbon*;
- Implementare strategie di pianificazione altamente efficienti al fine di migliorare l'*Operational Efficiency* della struttura aeroportuale;
- Progettare ambienti dagli elevati standard di *Comfort & Wellbeing* al fine di creare un aeroporto ottimizzato per la People Experience.

Tutto ciò consente di ottenere importanti risultati, quali:

- Riduzione dell'impronta ambientale: la transizione ad una economia a basso livello di CO2 rappresenta ad oggi una best practice con l'obiettivo di diventare business as usual nel medio-breve periodo. L'aeroporto, con i propri target di riduzione di emissioni nel tempo, è in grado di influenzare e guidare le scelte strategiche del territorio circostante verso l'obiettivo comune di emissioni zero.
- Maggiore resilienza al cambiamento climatico e adattamento: la resilienza e l'adattamento ai cambiamenti climatici consistono in una pianificazione per rispondere ai potenziali impatti del cambiamento climatico. Il rischio e la gravità degli impatti del cambiamento climatico possono essere valutati e ridotti prevedendo piani di adattamento e infrastrutture più resilienti. Di primaria importanza è la costruzione di un percorso che guidi lo sviluppo dell'aeroporto verso il carbon-free.



Key-Drivers di sostenibilità

fonte: Masterplan 2022-35 Aeroporto di Venezia, in corso di sviluppo, progettista ARUP

Strategia di sostenibilità per l'Aeroporto di Venezia

All'interno della Strategia di sostenibilità integrata adottata dal Gruppo SAVE, il Masterplan 2022-2035 dell'Aeroporto di Venezia, in corso di redazione in questi mesi, fa pienamente suoi i principi sopra descritti e prevede alcuni importanti e sfidanti obiettivi di sostenibilità, raggiungibili attraverso gli interventi programmati:

- Zero CO2 prodotta in sito e off-site per il funzionamento delle reti energetiche dell'aeroporto, grazie all'utilizzo dell'acqua di laguna nei processi di climatizzazione, l'integrazione con energia prodotta da fonti rinnovabili in sito, l'installazione di nuovi impianti ad alta efficienza, l'acquisto di energia verde certificata;
- riduzione del consumo energetico, grazie a nuovi impianti ad alta efficienza e alla connessione degli impianti attuali e futuri per il bilanciamento dei consumi dello scalo;
- energia da fonti rinnovabili;

- riutilizzo dell'acqua di recupero (in uscita dal depuratore) per usi non potabili, e uso dell'acquedotto per i soli consumi potabili
- effettivo riuso/riciclo dei rifiuti differenziati;
- riduzione dell'uso di plastica monouso: Plastic free airport.



Strategia di sostenibilità

fonte: Masterplan 2022-35 Aeroporto di Venezia, in corso di sviluppo, progettista ARUP

Analisi di materialità

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

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

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

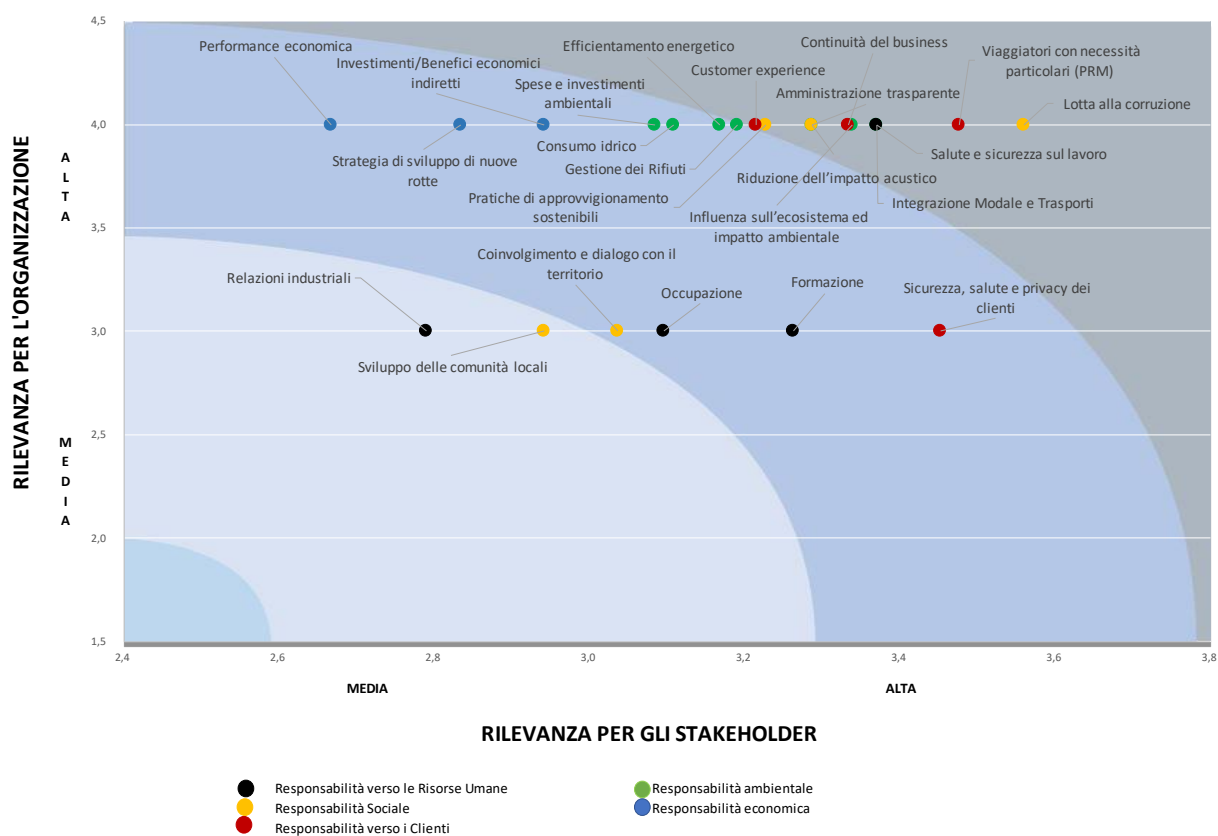
L'analisi è stata condotta nel 2018 ed ha visto coinvolti, oltre a Save, un totale di 21 *stakeholder* esterni attraverso la compilazione di un questionario.

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

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

Matrice di Materialità

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



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

- identificare le questioni rilevanti per il Gruppo e influenti per gli *stakeholder*;

- identificare rischi e opportunità associati allo sviluppo sostenibile.

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

- Investimenti/benefici economici indiretti;
- Performance economica;
- Strategia di sviluppo di nuove rotte;
- Salute e sicurezza sul lavoro;
- Continuità del business;
- Customer experience;
- Pratiche di approvvigionamento sostenibili;
- Viaggiatori con necessità particolari (PRM - passeggeri a ridotta mobilità);
- Efficientamento energetico;
- Influenza sull'ecosistema ed impatto ambientale;
- Consumo idrico;
- Riduzione dell'impatto acustico;
- Integrazione modale e trasporti;
- Lotta alla corruzione;
- Amministrazione trasparente;
- Gestione dei rifiuti;
- Spese e investimenti ambientali;
- Occupazione;
- Formazione;
- Relazioni industriali;
- Sviluppo delle comunità locali;
- Coinvolgimento e dialogo con il territorio;

➤ Sicurezza, salute e privacy dei clienti.

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

Material Topic	Topic GRI Standards Correlati	Dove avviene l'impatto	Tipologia di impatto
Performance economica	Performance economica	Gruppo SAVE	Generato dal Gruppo
Sviluppo di nuove rotte	Market presence	Gruppo SAVE	Generato dal Gruppo e direttamente connesso alle sue attività
Investimenti/Benefici economici indiretti	Impatti economici indiretti	Gruppo SAVE	Generato dal Gruppo
Influenza sull'ecosistema ed impatto ambientale	Emissioni Compliance ambientale	Gruppo SAVE	Generato dal Gruppo e direttamente connesso alle sue attività
Efficientamento energetico	Energia	Gruppo SAVE	Generato dal Gruppo
Integrazione modale e trasporti	Intermodalità	Gruppo SAVE	Generato dal Gruppo e direttamente connesso alle sue attività
Spese e investimenti ambientali	N/A	Gruppo SAVE	Generato dal Gruppo
Consumo idrico	Acqua	Gruppo SAVE	Generato dal Gruppo e direttamente connesso alle sue attività
Gestione dei rifiuti	Scarichi e rifiuti	Gruppo SAVE	Generato dal Gruppo e direttamente connesso alle sue attività
Salute e sicurezza sul lavoro	Salute e sicurezza sul lavoro	Dipendenti del Gruppo SAVE	Generato dal Gruppo
Customer experience	Marketing e etichettatura di prodotti e servizi Qualità dei servizi	Gruppo SAVE	Generato dal Gruppo e direttamente connesso alle sue attività
Pratiche di approvvigionamento sostenibili	Pratiche di approvvigionamento	Gruppo SAVE Fornitori e partners	Generato dal Gruppo e direttamente connesso alle sue attività
Continuità del business	Business Continuity e gestione delle emergenze	Gruppo SAVE	Generato dal Gruppo e direttamente connesso alle sue attività
Amministrazione trasparente	Pratiche anti-competitive Conformità socio-economica	Gruppo SAVE	Generato dal Gruppo
Viaggiatori con necessità particolari	Offerta di servizi a persone con ridotta mobilità	Gruppo SAVE Passeggeri	Generato dal Gruppo e direttamente connesso alle sue attività
Sicurezza, salute e privacy del cliente	Privacy del cliente Salute e sicurezza del cliente	Gruppo SAVE Passeggeri	Generato dal Gruppo e direttamente connesso alle sue attività
Sviluppo delle comunità locali	Comunità locali	Gruppo SAVE Comunità locali	Generato dal Gruppo e direttamente connesso alle sue attività
Occupazione	Occupazione Diversità e pari opportunità	Gruppo SAVE	Generato dal Gruppo e direttamente connesso alle sue attività
Formazione	Formazione e istruzione	Gruppo SAVE	Generato dal Gruppo
Relazioni industriali	Lavoro e relazioni industriali	Gruppo SAVE	Generato dal Gruppo

Riduzione dell'impatto acustico	Rumore	Gruppo SAVE Comunità locali	Generato dal Gruppo e direttamente connesso alle sue attività
Lotta alla corruzione	Anti-corruzione	Gruppo SAVE	Generato dal Gruppo
Coinvolgimento e dialogo con il territorio	Comunità locali	Gruppo SAVE Comunità locali	Generato dal Gruppo

Sustainable Development Goals

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

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





























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



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

Analizzando nel dettaglio la matrice di materialità di SAVE ed indagando quali indicatori GRI sono rendicontati all'interno del Bilancio di Sostenibilità del Gruppo, sono stati considerati gli SDGs più rilevanti emersi dalle attività già monitorate da SAVE:

	Temi Materiali	Indicatori GRI	
 <p>3 GOOD HEALTH AND WELL-BEING</p>	Assicurare la salute e il benessere per tutti e per tutte le età	<ul style="list-style-type: none">  Salute e sicurezza sul lavoro  Occupazione  Gestione dei rifiuti  Spese ed investimenti ambientali  Influenza sull'ecosistema ed impatto ambientale 	<ul style="list-style-type: none"> GRI 305-1-2-3 GRI 306-1-2-3 GRI 401-2 GRI 403-2 AO4-AO5-AO6
 <p>9 INDUSTRY, INNOVATION AND INFRASTRUCTURE</p>	Costruire infrastrutture resistenti , promuovere l'industrializzazione inclusiva, sostenibile e l'innovazione	<ul style="list-style-type: none">  Viaggiatori con necessità particolari (PRM)  Pratiche di approvvigionamento sostenibili  Continuità del business  Investimenti/Benefici economici indiretti  Performance economica 	<ul style="list-style-type: none"> GRI 201-1 GRI 203-1
 <p>16 PEACE, JUSTICE AND STRONG INSTITUTIONS</p>	Promuovere società pacifiche e inclusive per lo sviluppo sostenibile, fornire l'accesso alla giustizia per tutti e costruire istituzioni efficaci, responsabili e inclusive a tutti i livelli	<ul style="list-style-type: none">  Sicurezza, salute e privacy dei clienti  Customer experience  Amministrazione trasparente  Lotta alla corruzione  Influenza sull'ecosistema ed impatto ambientale 	<ul style="list-style-type: none"> GRI 307-1 GRI 205-2 GRI 206-1 GRI 419-1 GRI 418-1 GRI 417-3
 <p>11 SUSTAINABLE CITIES AND COMMUNITIES</p>	Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, flessibili e sostenibili	<ul style="list-style-type: none">  Viaggiatori con necessità particolari (PRM)  Investimenti/Benefici economici indiretti  Integrazione modale e Trasporti  Sviluppo di nuove rotte  Riduzione dell'impatto acustico 	<ul style="list-style-type: none"> GRI 203-1 AO1 AO2 AO3 AO7
 <p>12 RESPONSIBLE CONSUMPTION AND PRODUCTION</p>	Garantire modelli di consumo e produzione sostenibili	<ul style="list-style-type: none">  Efficiamento energetico  Gestione dei rifiuti  Influenza sull'ecosistema ed impatto ambientale 	<ul style="list-style-type: none"> GRI 302-1-3-4 AO4 GRI 305-1-2-3 GRI 306-1-2-3



Raggiungere l'uguaglianza di genere ed emancipare tutte le donne e le ragazze

- Formazione
- Investimenti/Benefici economici indiretti
- Occupazione

Indicatori GRI

- GRI 203-1
- GRI 401-1-2-3
- GRI 404-1
- GRI 405-1-2



Garantire a tutti la disponibilità e la gestione sostenibile dell'acqua e delle strutture igienico-sanitarie

- Efficiamento energetico
- Consumo idrico
- Gestione dei rifiuti

- GRI 303-1
- AO4
- GRI 306-1-2-3



Incentivare una crescita economica sostenibile ed un lavoro dignitoso per tutti

- Salute e sicurezza sul lavoro
- Formazione
- Performance economica

- GRI 201-1
- GRI 204-1
- GRI 302-1-3-4
- GRI 401-1-2-3
- GRI 404-1
- GRI 405-1-2



Proteggere, restaurare e promuovere l'uso sostenibile degli ecosistemi terrestri, gestire in modo sostenibile le foreste, lotta alla desertificazione, e fermare e investire il degrado del suolo e arrestare la perdita di biodiversità

- Gestione dei rifiuti
- Riduzione dell'impatto acustico
- Influenza sull'ecosistema ed impatto ambientale

- GRI 305-1
- GRI 305-2
- GRI 305-3
- GRI 305-5
- GRI 306-3



Adottare misure urgenti per combattere il cambiamento climatico e le sue conseguenze

- Efficiamento energetico
- Influenza sull'ecosistema ed impatto ambientale

- GRI 302-1-3-4
- GRI 305-1-2-3-5
- GRI 306-1-2-3



Ridurre le disuguaglianze all'interno e tra i paesi

- Formazione
- Occupazione

- GRI 401-1
- GRI 404-1
- GRI 405-2

Identità

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 crescita, che da sempre ha insite nel proprio DNA le priorità di investimento e sviluppo e si impegna ogni giorno ad offrire servizi di alta qualità, garantendo un'ampia offerta di collegamenti.

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

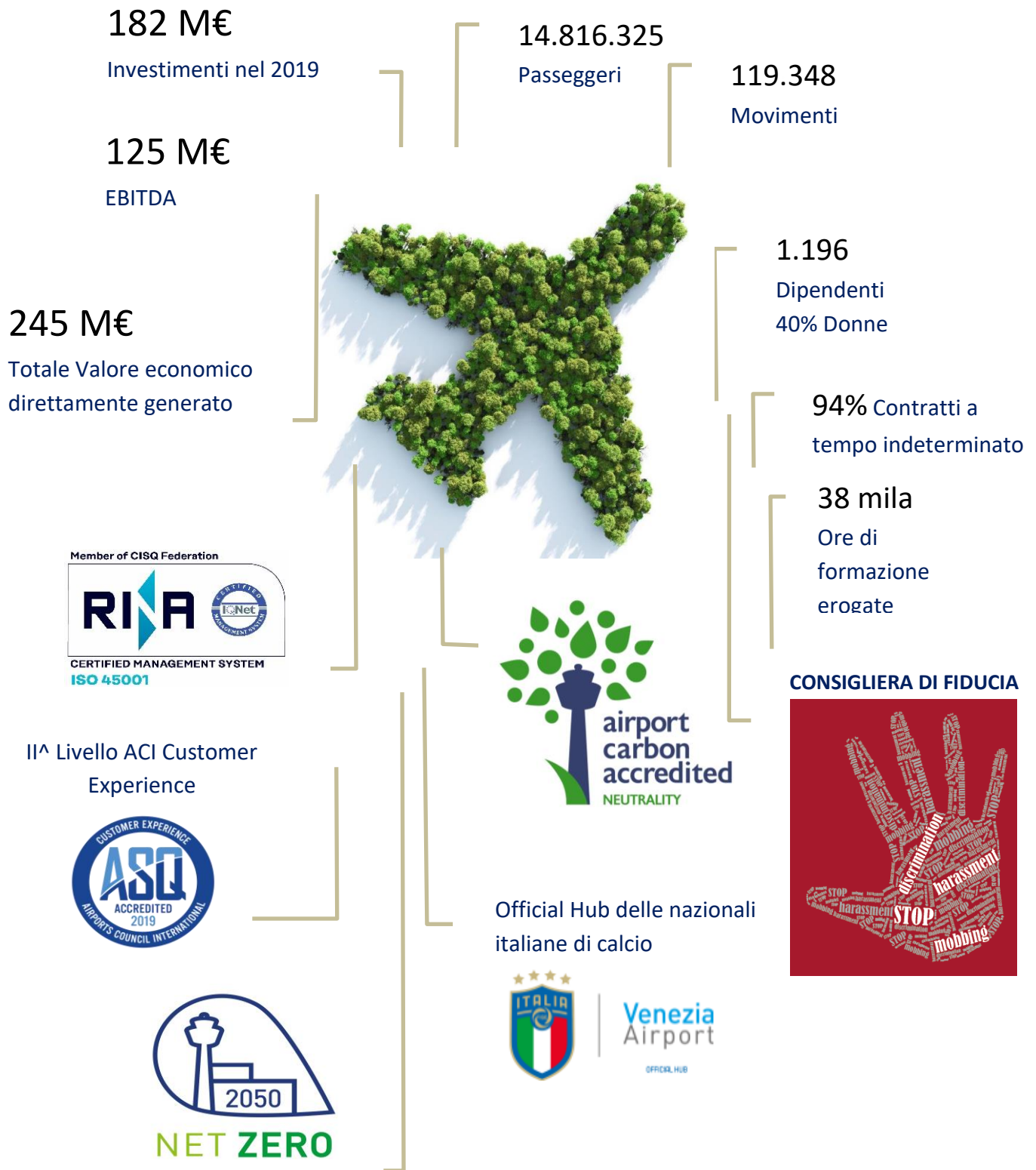
Le informazioni di seguito descritte sono state elaborate sia in ottica di gruppo che in ottica di location, dove il Gruppo opera in qualità di gestore aeroportuale. Pertanto, all'interno di questo Bilancio di Sostenibilità, vengono riportate analisi quali – quantitative con riferimento ai due scali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

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

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

SERVIZI DI STATO	GRUPPO SAVE	PARTI TERZE
Controllo del traffico aereo Polizia Servizi doganali	Gestione delle infrastrutture Coordinamento dello scalo Subconcessione aree e locali commerciali Gestione parcheggi Gestione Attività di <i>Security</i> Ground traffic control Servizio di trasporto su pista	Handling (ad eccezione di Treviso) Attività di manutenzione Catering Rifornimento combustibile Attività di pulizia Ground handling Check-in

HIGHLIGHTS 2019

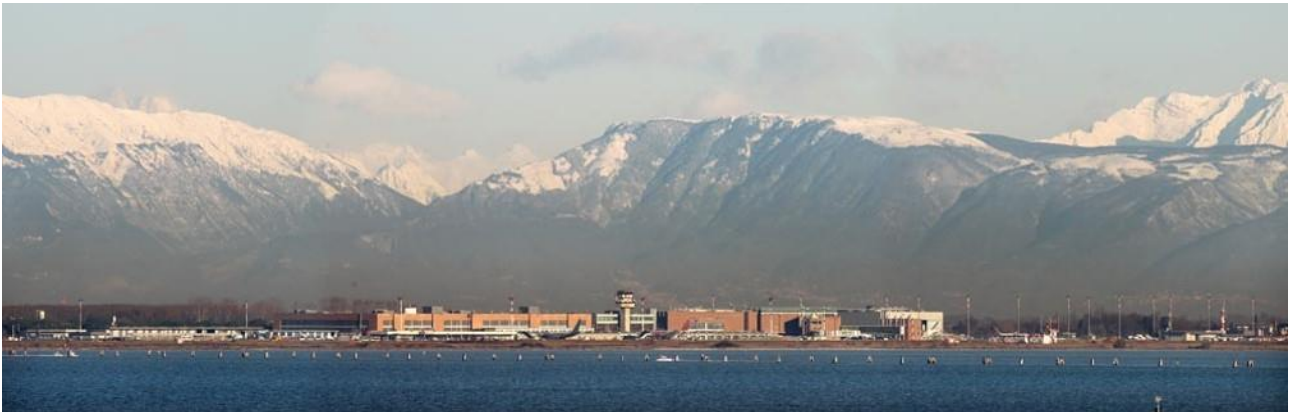


Breve storia di SAVE e del suo Gruppo

SAVE S.p.A.

VeneziaAirport

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



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

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

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

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

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

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

L'anno successivo, la Business Unit F&B e Retail ha aumentato la propria presenza in Europa, acquisendo il 100% di due società ceche, attive nel canale del F&B aeroportuale. Nel 2009 SAVE ha acquisito il

27,65% della società di gestione belga dell'Aeroporto Charleroi, diventando il primo gestore aeroportuale italiano che investe all'estero.

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

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

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

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

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

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

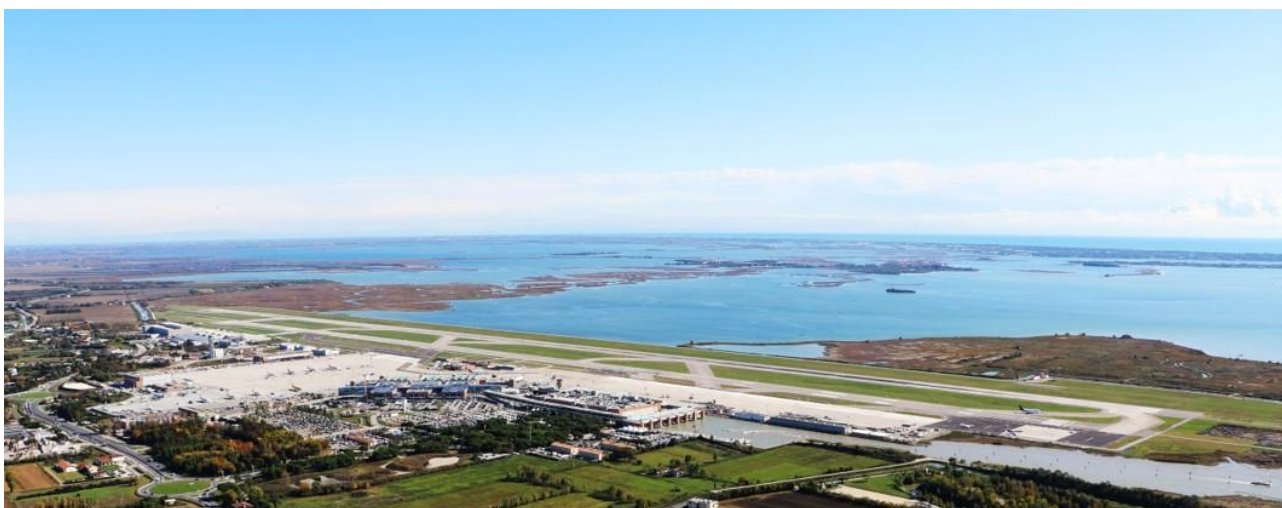
In origine, la città di Venezia era dotata di un aeroporto dalle dimensioni più contenute, localizzato sull'isola del Lido. Era stato realizzato a scopo di difesa militare durante la prima guerra mondiale per compensare l'inadeguatezza del campo di volo all'epoca situato in località Tessera. Con lo sviluppo dell'aviazione civile commerciale, però le dimensioni limitate della pista e dell'aerostazione ne hanno limitato lo sviluppo. Alcuni voli, infatti, a partire dal secondo dopoguerra sono stati spostati nel vicino aeroporto di Treviso, che costruito negli anni '30 vantava una pista pavimentata adatta ai nuovi aeromobili. Lo sviluppo dell'aeroporto 'Marco Polo' ha avuto inizio a partire dagli anni '50 e si è conclusa nel 1960. Per la realizzazione della pista, dei piazzali e di un'aerostazione dotata di darsena per i collegamenti acquei con il centro insulare di Venezia, è stato necessario realizzare una penisola artificiale in prossimità della laguna. Dal 1960 al 2002, sono stati attuati ulteriori ampliamenti e adeguamenti.

Oggi, l'aeroporto Marco Polo è il principale scalo della regione Veneto e il principale riferimento del sistema denominato "Macroarea del Nord Est" di cui fa parte insieme agli aeroporti di Treviso, Verona e Brescia che insieme costituiscono il "Polo aeroportuale del NordEst. Nel Piano Nazionale degli

Aeroporti, l'aeroporto Marco Polo a partire dal 2012, è classificato come gate intercontinentale, insieme a Roma Fiumicino e Milano Malpensa.

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

L'Aeroporto di Venezia, secondo la classificazione vigente, appartiene alla categoria 4E e, sulla base della certificazione europea (Regolamento EU139/2014) conseguita nel dicembre del 2016 può accogliere in deroga anche aeromobili di categoria 4F. Ha ricevuto da ENAV la conferma dell'operatività dello scalo in 3^ Categoria ILS, che permette atterraggi fino a 75 metri di visibilità orizzontale e zero metri di visibilità verticale.

“L'aeroporto di Venezia presenta un sistema di due piste parallele, 04L_22R e 4R_22L che a causa del ridotto interasse tra loro (soli 202 m) non consentono movimentazione contemporanea neanche per decolli paralleli indipendenti. A causa di queste restrizioni e del fatto che la movimentazione su due piste determinerebbe interferenze di traffico, il normale schema di traffico vede la 04L_22R normalmente chiusa al traffico ed utilizzata come *taxiway*, mentre la 04R_22L è usata come pista. Entrambe le piste sono di codice 4 con lunghezze dichiarate attuali di 2780 m per la 04L_22R e di 3300 m per la 04R_22L. Entrambe hanno larghezza di 45 m.

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 5 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 83.681 mq dei quali gli spazi commerciali complessivi (Food & Beverage, Retail e box commerciali informativi) quotano 7.259 mq.”

AERTRE S.p.A.

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



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

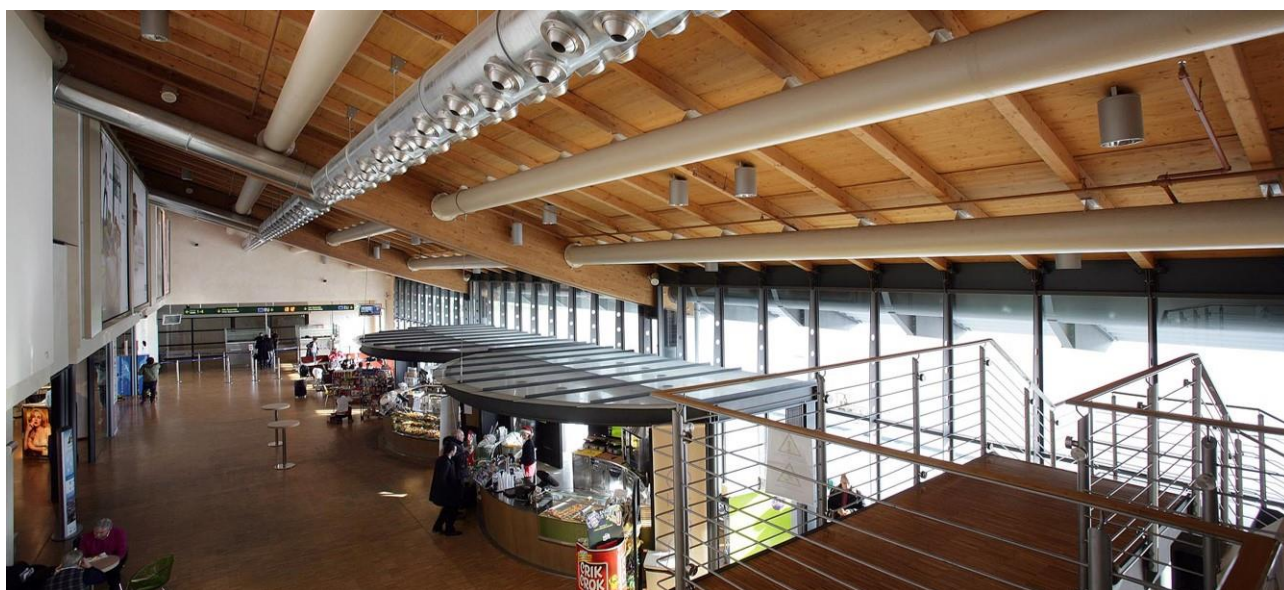
Dopo tale integrazione, la pianificazione dello sviluppo dello scalo trevigiano è stata sempre coordinata con quella del Marco Polo.

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

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

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

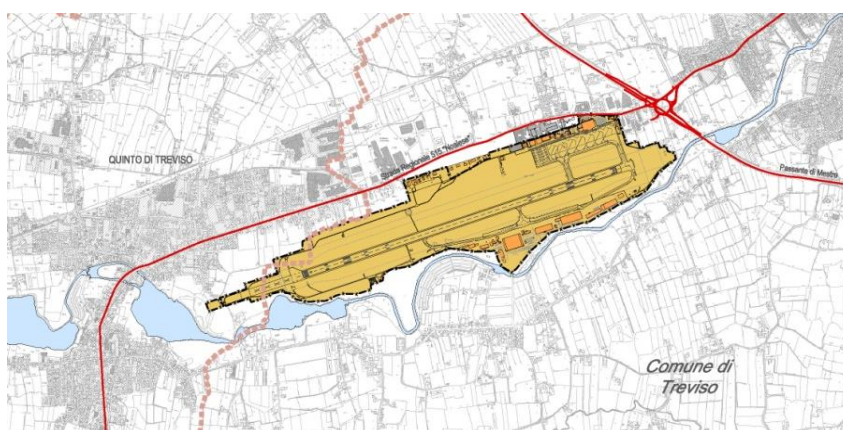
L'Aeroporto di Treviso ha inoltre il privilegio di essere base operativa delle flotte aziendali per alcuni tra i marchi italiani più prestigiosi a livello internazionale (De Longhi, Diesel, Luxottica ecc..)



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

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

Questa localizzazione è critica per lo sviluppo ulteriore dell'Aeroporto, in quanto pone limitazioni all'acquisizione di nuove aree: il sedime aeroportuale



di fatto è ostruito a sud dalla presenza del fiume Sile, il quale impedisce uno sviluppo dell'Aeroporto.

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

L'Aeroporto risulta inoltre inserito in un contesto residenziale e produttivo, soprattutto a nord del sedime, lungo la Noalese ed a sud-ovest, oltre la fascia del parco del fiume Sile, dove si sviluppa il centro

abitato di Quinto di Treviso alcuni di questi edifici sono situati a confine con il sedime aeroportuale e utilizzati per attività connesse allo scalo, come i fabbricati sedi degli spedizionieri.



Codice Etico e Modello 231

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

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

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

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

Il Modello 231 di SAVE è stato adottato nel 2009 e si compone delle due parti Parte Generale e Parte Speciale; il Modello è stato aggiornato da ultimo con delibera del Consiglio di Amministrazione del 28 maggio 2019, perseguendo al contempo obiettivi di razionalizzazione e semplificazione del Modello stesso e di sviluppo di un assetto organizzativo 231 di Gruppo.

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

La Parte Speciale, in precedenza costituita da un unico voluminoso documento articolato per categorie di reato, è stata riorganizzata in monografie e policy omogenee in relazione agli ambiti di attività rilevanti ai sensi del D Lgs 231/01; ciascuna policy riporta le fattispecie di reato rilevanti, gli ambiti di applicazione, le principali funzioni aziendali interessate, i principi generali di comportamento a cui i soggetti interessati

devono attenersi, i presidi di controllo specifici, ed i flussi informativi da inoltrare all'Organismo di Vigilanza.

I protocolli di controllo previsti dal Modello sono finalizzati alla prevenzione dei reati previsti dal d.lgs. 231/2001 quali presupposto della responsabilità amministrativa degli enti valutati applicabili a SAVE, delle seguenti principali categorie:

- reati contro la Pubblica Amministrazione;
- reati in materia di salute e sicurezza sul lavoro;
- reati in materia ambientale;
- reati societari;
- reati informatici ed in materia di violazione dei diritti d'autore;
- delitti di criminalità organizzata, terrorismo ed eversione, ostacolo all'autorità giudiziaria, immigrazione clandestina, riciclaggio e ricettazione;
- delitti contro l'industria e il commercio;
- reati contro la personalità individuale;
- falsità in monete e segni.

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

I valori del Gruppo SAVE

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

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

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

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

- il valore strategico delle persone, che sono il grande patrimonio del Gruppo, ne costituiscono la forza, l'efficacia, l'intelligenza, la reputazione e le fondamenta su cui costruire il futuro;
- la 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;

IDENTITA'

- l'imparzialità nelle relazioni con gli *stakeholder*, SAVE esclude infatti ogni discriminazione e garantisce imparzialità ed equità nel rispetto delle regole legali e contrattuali;
- l'onestà e il contrasto alla corruzione, a cui il personale del Gruppo è tenuto ad attenersi nell'esercizio delle proprie funzioni, prevenendo ogni rischio di corruzione e segnalando alle Autorità eventuali comportamenti impropri posti in essere da chiunque, soggetti pubblici o privati, di cui venisse a conoscenza;
- la riservatezza, che è fra i valori fondamentali in quanto contribuisce alla reputazione della Società stessa e al rispetto delle norme concernenti il trattamento dell'informativa societaria;
- la tutela del patrimonio aziendale, che il personale è chiamato a rispettare e proteggere anche custodendo i valori e i beni aziendali che gli sono stati affidati, e di cui non è ammesso l'utilizzo a fini o per interessi personali;
- la responsabilità sociale, in ragione della circostanza che le principali Società del Gruppo gestiscono un servizio pubblico fondamentale nel rispetto della collettività e dell'ambiente; nella propria azione di responsabilità sociale il Gruppo Save assume come valori essenziali lo sviluppo e la tutela delle professionalità, la salute e sicurezza sul lavoro e il rispetto dell'ambiente;
- la lealtà nei rapporti con i terzi, improntati a criteri e comportamenti di correttezza, collaborazione e rispetto reciproco;
- la conservazione del capitale sociale e il rispetto delle regole di comportamento sui mercati, a tutela dei soci, dei creditori e dei terzi in genere, del regolare andamento del mercato, e dell'esercizio delle funzioni delle Autorità pubbliche di vigilanza;
- il rispetto della legalità e dei valori democratici, con l'impegno a non operare alcuna forma di finanziamento, diretto o indiretto, e a non agevolare in alcun modo gruppi, associazioni o singoli che perseguano finalità illecite, garantendo viceversa il rispetto della legalità e dei valori dell'ordinamento democratico;

e come risultato di tutto ciò:

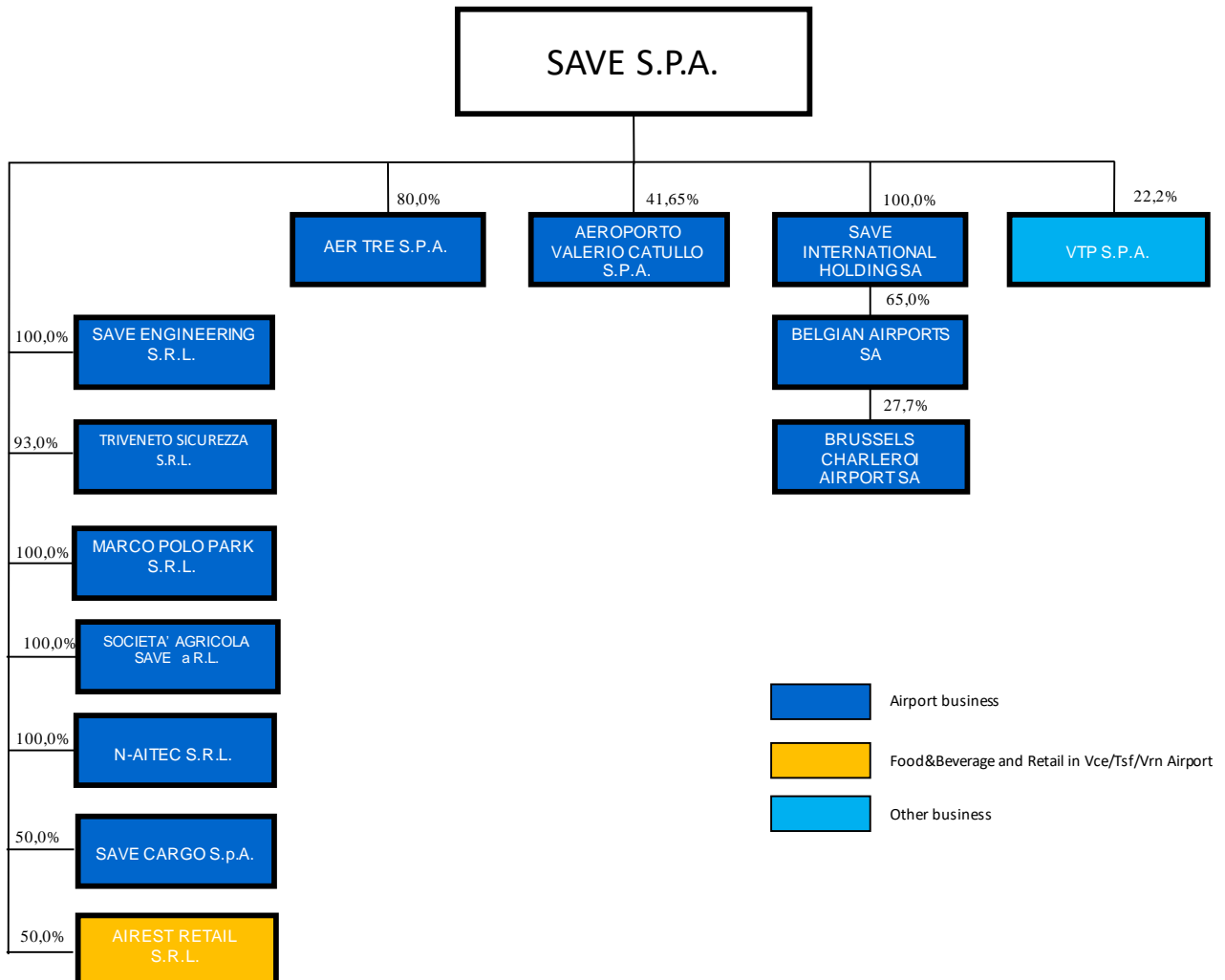
- la redditività, necessaria a garantire autosufficienza, sviluppo e crescita e remunerazione per gli investitori.

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 mese di maggio 2013, è reperibile sul sito internet del Gruppo all'indirizzo https://www.grupposave.it/upload/files/pdf/gruppo_save_cod_etico.pdf.

Nel corso dell'esercizio non sono stati rilevati comportamenti corruttivi interni all'organizzazione né sono stati avviati procedimenti di indagine in tal senso da parte delle autorità preposte.

Struttura del Gruppo

Il seguente organigramma illustra la struttura del Gruppo Save al **31 dicembre 2019** relativamente alle principali società operative.



Attività di direzione e coordinamento

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

Assetto societario

Sulla base delle risultanze del Libro soci, alla data del 31 dicembre 2019, Save S.p.A. risulta avere un unico azionista e la composizione del suo capitale sociale è la seguente:

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

(*) *azioni proprie*

Corporate Governance e controllo Interno

Sistema di governo societario

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

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

SAVE è una Società per azioni a socio unico, controllata da Milione S.p.A.; lo Statuto di Save vigente al 31/12/2019 è stato approvato dall'Assemblea Straordinaria del 19 dicembre 2018; lo Statuto di SAVE prevede alcune restrizioni al trasferimento dei titoli.

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

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

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

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

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

nominano, ciascuno, un sindaco effettivo, mentre i restanti tre sindaci effettivi e i tre sindaci supplenti sono nominati dall'assemblea che delibera con le maggioranze di legge.

Il Collegio Sindacale è stato nominato dall'Assemblea del 19 aprile 2018, per il triennio 2018-2020, fino all'Assemblea di approvazione del Bilancio al 31/12/2020; la revisione legale dei conti è demandata ai sensi di legge ad una Società di Revisione, nominata dall'Assemblea nel rispetto delle norme di legge e regolamentari; ai sensi di Statuto, in tema di governo societario SAVE si conforma alle *best practice* in materia di *corporate governance* applicabili alle società quotate.

Di seguito si riporta la struttura di governo societario della Società con la composizione dei sopracitati organi sociali alla data del 31 dicembre 2019.



Note:

* Componenti il Comitato Remunerazioni

** Componenti il Comitato Controllo e Rischi

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

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

Componenti del Consiglio di Amministrazione (n.)			
	<30	30-50	>50
Fascia d'età	-	3	8

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*, © 2004, COSO” e da “*Enterprise Risk Management—Integrating with Strategy and Performance*, © 2017, Association of International Certified Professional Accountants”.

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

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

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

Nell’ambito del sistema di controllo interno e gestione dei rischi, il sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro è certificato secondo la norma ISO 45001 per il perimetro di riferimento dal maggio 2019, mentre il sistema di gestione della protezione dei dati e della sicurezza informatica è certificato secondo la norma ISO 27001 per il perimetro di riferimento dal mese di dicembre 2017.

Il sistema di controllo interno e gestione dei rischi aziendali include altresì, integrandolo, il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.lgs. 231/2001 aggiornato da ultimo a maggio 2019; l’Organismo di Vigilanza ex d.lgs. 231/2001 è composto da un Presidente esterno esperto della materia, da un Sindaco e dal Responsabile della funzione di Internal Audit.

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

Presidio dei rischi

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

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

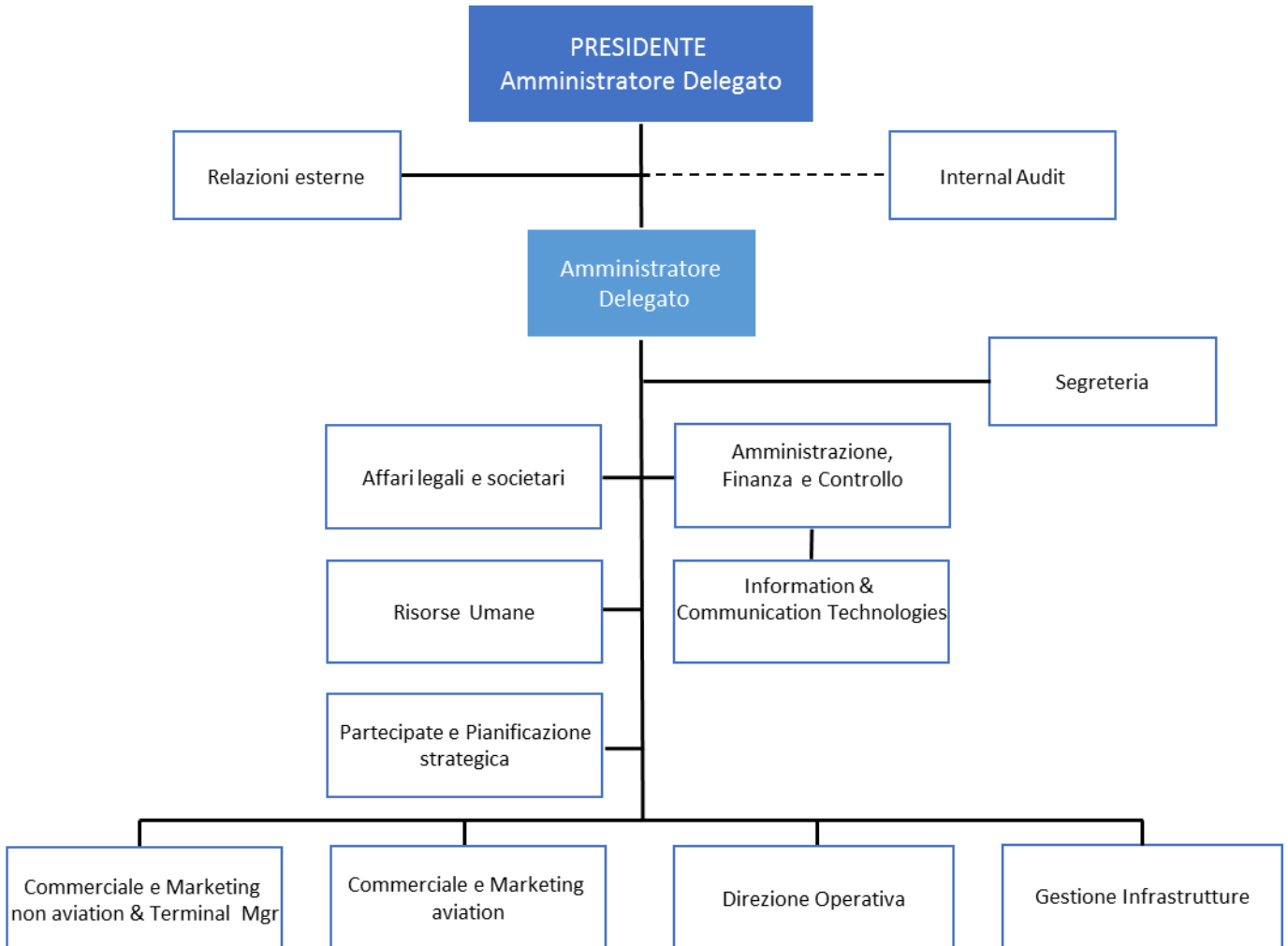
Le principali componenti di tale processo includono la policy di gestione del rischio e lo statement di propensione al rischio, l’assetto organizzativo per la gestione del rischio, ed un ciclo periodico di *self risk assessment*.

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



Organigramma

Di seguito si riporta l'organigramma delle funzioni apicali relativo al Gruppo Save S.p.A. al 31 dicembre 2019.



Contesto

Bacino d'utenza¹

Popolazione / Residenti stranieri

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

I residenti stranieri nel 2018 sono stati oltre 600 mila, con una quota di mercato del 12% sul totale degli stranieri residenti in Italia. Principali Paesi di origine: Romania, Marocco, Albania, Cina, Moldavia.

Dati economici

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

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

Il sistema produttivo è dinamico e orientato verso i mercati esteri: il territorio copre il 18,1% delle esportazioni e il 13,6% delle importazioni a livello nazionale.

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

Il tasso di disoccupazione è pari al 6,4% (dato riferito alla Regione Veneto), contro una media nazionale del 10,6%.

Dati turistici

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

La Regione Veneto è infatti la prima regione italiana per arrivi e presenza di turisti, con oltre 19 milioni di arrivi nel 2018, in incremento del +2% rispetto all'anno precedente. Gli stranieri rappresentano il 65% degli arrivi complessivi di turisti.

Principali paesi di provenienza per arrivi nel 2018: Germania, Stati Uniti, Austria, Cina e Regno Unito.

Interessanti anche i flussi legati alle crociere, con oltre 1,5 milioni di crocieristi nel corso del 2018.

¹ FONTE :

www.demo.istat.it

www.venetoclusters.it

www.ven.camcom.it

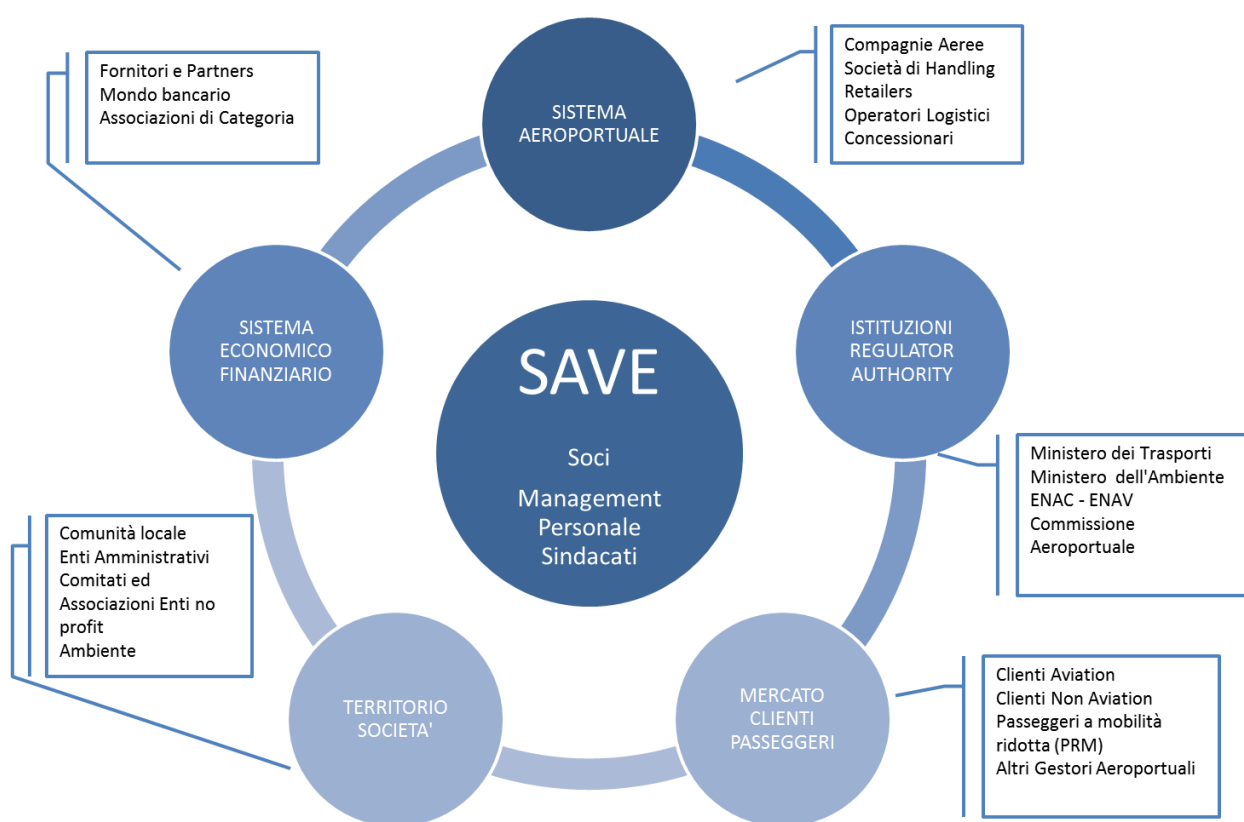
statistica.regione.veneto.it

www.vtp.it

Gli *stakeholder* dell'Aeroporto

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

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



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

- Indagine per analisi della materialità;
- Indagini di *customer satisfaction*;
- Incontri periodici con il Gruppo di Lavoro sviluppato sul territorio;

- Comunicazione e coinvolgimento dei dipendenti attraverso la redazione di una newsletter.

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

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

Le principali associazioni di categoria e non alle quali una o più società del gruppo aderiscono sono:

- **Assaeroporti:** Associazione Italiana Gestori Aeroporti che ha il compito di tutelare e rafforzare la posizione dei gestori aeroportuali, valorizzando la loro funzione e interagendo con le istituzioni di governo per assicurare lo sviluppo del trasporto aereo;
- **ACI EUROPE:** Airports Council International Europe, l'associazione che garantisce una comunicazione e negoziazione efficace e costante su aspetti normativi, commerciali, tecnici, ambientali e altri;
- **Assoclearance:** Associazione Italiana Gestione Clearance e Slots che ha l'obiettivo di ottimizzare la distribuzione delle bande orarie e l'attribuzione degli slot ai vettori aeroportuali;
- **Italian Flight Safety Commetee** associazione tesa al continuo miglioramento della sicurezza del volo nel trasporto aereo in particolare nel settore della ricerca scientifica e della formazione nel campo di generale interesse alla sicurezza al volo;
- **Assonime:** Associazione fra le Società italiane per Azioni che promuove lo sviluppo di un assetto normativo e istituzionale favorevole all'attività di impresa;
- **Unindustria Venezia:** rappresenta e tutela gli interessi del mondo imprenditoriale nei rapporti con le istituzioni, le amministrazioni pubbliche locali, nazionali e internazionali, le organizzazioni economiche e sindacali.

Aspetti salienti del vigente quadro normativo

Contratto di Programma e diritti aeroportuali

SAVE applica i diritti aeroportuali stabiliti sulla base del Contratto di Programma stipulato con ENAC in data 26 ottobre 2012 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, che ha autorizzato l'ENAC a stipulare, per i sistemi aeroportuali di rilevanza nazionale e comunque con un traffico superiore agli otto milioni di passeggeri annui, contratti di programma in deroga alla vigente normativa in materia, introducendo sistemi di tariffazione pluriennali con modalità di aggiornamento valide per l'intera durata del rapporto. Il nuovo sistema tariffario è entrato in vigore dall'11 marzo 2013. La misura dei diritti viene aggiornata annualmente, ai sensi dell'art. 15 del Contratto di Programma. Per l'annualità 2017 i nuovi corrispettivi sono entrati in vigore dal 1° febbraio 2017 e l'ultimo aggiornamento tariffario è entrato in vigore il 1° febbraio 2018.

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

AICAI (Associazione Italiana Corrieri Aerei Internazionali) ha impugnato gli atti con i quali SAVE ha deciso l'adeguamento tariffario relativo ai diritti di approdo e partenza, per il periodo 2017-2021, nonché tutti gli atti a detto adeguamento presupposti. Il ricorso straordinario al capo dello Stato è stato trasposto innanzi al TAR del Veneto con R.G. n. 733/2017, attualmente in attesa di fissazione di udienza, dopo la rinuncia della ricorrente alla domanda cautelare.

Da segnalare, infine, che la Commissione Europea, nell'ambito dell'EU Pilot n. 4424/12/MOVE (Sistema di comunicazione concernente l'applicazione della direttiva 2009/12/CE sui diritti aeroportuali da parte dell'Italia), nel luglio 2013, ha richiesto alle Autorità italiane ulteriori informazioni, per verificare la corretta implementazione, nell'ordinamento nazionale, della citata direttiva. Nell'ottobre 2015, il segretario Generale della Commissione Europea ha trasmesso al Ministro degli Affari Esteri italiano una Lettera di costituzione in mora – Infrazione n. 2014/4187, datata 22 ottobre 2015, con la quale la Commissione ha comunicato di ritenere che la normativa italiana (in base alla quale sono stati stipulati i Contratti di Programma degli aeroporti di Milano, Roma e Venezia) non sia conforme agli articoli 6, paragrafo 3, e 11, paragrafi 1 e 6, della direttiva.

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

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

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

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

Con delibera n. 118/2019 del 1° agosto 2019, l'ART ha indetto una consultazione pubblica sullo schema di atto di regolazione recante *“Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali”*.

Lo schema di atto di regolazione, nonché le modalità di consultazione, sono riportati rispettivamente negli Allegati A e B alla predetta delibera n. 118/2019 con cui si è provveduto, altresì, a prorogare il termine di conclusione del procedimento, inizialmente fissato al 30 settembre 2019, al 20 dicembre 2019. Diversamente dai tre Modelli vigenti (Modello 1, Modello 2 e Modello 3), il nuovo atto regolatorio è articolato in un unico documento che contiene, al suo interno, oltre alle misure di carattere generale, due soli Modelli: il Modello A per gli aeroporti con un traffico superiore a 1 milione di passeggeri annui, e il Modello B per gli aeroporti con un traffico pari o inferiore a 1 milione di passeggeri annui. Da ultimo, con Delibera n. 177 del 19 dicembre 2019, l'ART ha prorogato al 13 marzo 2020 il termine per la conclusione del procedimento avviato con la delibera n. 84/2018 del 13 settembre 2018.

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 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 spetti al Giudice ordinario e vada, di conseguenza, dichiarato il difetto di giurisdizione di questa CTR"*, con Ordinanza interlocutoria n. 2704/16 del 28.12.16 ha rimesso alla Corte Costituzionale la questione di illegittimità dell'art. 1, comma 478, della legge n. 208/2015 in riferimento agli articoli 3, 24, 25, 102, 111 e 117 della Costituzione.

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

Con sentenza n. 167/2018 del 20 luglio 2018 la Corte Costituzionale ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 1, comma 478, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, recante *"Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato"* (legge di stabilità 2016). Con la richiamata disposizione il legislatore aveva disposto che (anche) i corrispettivi a carico delle società di gestione aeroportuale relativamente ai servizi antincendi negli aeroporti, di cui all'art. 1, comma 1328, della legge n. 296 del 2006 devono intendersi non avere natura tributaria.

Da ultimo, le Sezioni Unite, a seguito della ripresa del processo sospeso in attesa della pronuncia della Corte Costituzionale, con sentenza n. 3162/2019 pubblicata in data 1 febbraio 2019, hanno accertato la natura tributaria del contributo al Fondo Antincendio con conseguente declaratoria di giurisdizione esclusiva del giudice tributario.

Per quanto riguarda SAVE si segnala che con sentenza n. 264/2020 del 5.02.2020 Il Tribunale Ordinario di Venezia ha dichiarato la nullità del Decreto Ingiuntivo n. 676/2013 con cui le amministrazioni avevano chiesto il pagamento della contribuzione relativa all'annualità 2010 statuendo la giurisdizione del Giudice Tributario in luogo di quello Ordinario.

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

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

Risultano presentati diversi ricorsi avverso la nuova versione del Regolamento attualmente pendenti

innanzi al Tar Lazio.

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

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

Legge 3 maggio 2019, n. 37 - Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea - Legge europea 2018. Pubblicata nella Gazz. Uff. 11 maggio 2019, n. 109.

Ai sensi dell'art. 10 della predetta legge, entrata in vigore in data 26/05/2019, è stato previsto che: l'articolo 73 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, è sostituito dal seguente:

«Art. 73 (Autorità nazionale di vigilanza). - 1. L'Autorità di regolazione dei trasporti, istituita ai sensi dell' articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, svolge le funzioni di Autorità nazionale di vigilanza di cui al presente decreto anche con riferimento ai contratti di programma previsti dall'articolo 17, comma 34-bis, del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102. L'Autorità suddetta attua le funzioni trasferite con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili nel proprio bilancio, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica».

Con la predetta disposizione, dunque, si è previsto che l'Autorità dei Trasporti svolge le funzioni di Autorità nazionale di vigilanza anche per i contratti di programma in deroga disciplinati all'articolo 17, comma 34-bis, del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102. Dette funzioni, in precedenza, erano riservate all'ENAC.

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, nella selezione degli appaltatori sono obbligate ad ottemperare ai precetti concorrenziali previsti dal D.Lgs. n. 50 del 2016 (c.d. Codice dei Contratti Pubblici, nel prosieguo anche solo “Codice”).

Proprio le Istituzioni europee, peraltro, informate al principio di un'economia di mercato aperta ed in libera concorrenza, sanciscono 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, queste, in qualità di gestori aeroportuali, sono tenute allo svolgimento di procedure ad evidenza pubblica - o comunque di procedure selettive-competitive attuative dei principi di trasparenza, parità di trattamento, non discriminazione e libera concorrenza - per l'affidamento delle attività di progettazione e di realizzazione delle opere concernenti lo sviluppo dell'Aeroporto..

SAVE e la disciplina degli appalti

Disciplina applicabile

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

SAVE è pertanto una Società che opera in virtù di diritti speciali ed esclusivi e in forza di essi garantisce lo sfruttamento di un'area geografica ai fini della messa a disposizione di un aeroporto (attività rientrante, per espressa previsione normativa nei c.d. settori speciali). Per tale ragione, anche se non si qualifica come amministrazione aggiudicatrice o impresa pubblica, SAVE è comunque un ente aggiudicatore, ed è pertanto soggetta all'applicazione delle norme in materia di affidamenti pubblici di cui al D.Lgs. n. 50/2016, Codice dei Contratti Pubblici, che disciplina le modalità di selezione dei contraenti per l'esecuzione di lavori, servizi e forniture.

Al fine di garantire una massima apertura al mercato, considerato 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 c.d. Procedura Acquisti del Gruppo (procedura di autoregolamentazione interna concernente l'affidamento degli appalti sotto soglia, revisione n. 5 approvata in data 09.12.2019), si è stabilito che la disposizione organizzativa in parola sia applicabile alle società del Gruppo che sono a vario titolo coinvolte nella gestione del servizio aeroportuale, e quindi oltre a SAVE S.p.A. ed AERTRE S.p.A., anche a Triveneto Sicurezza S.r.l, SAVE Engineering S.r.l, Marco Polo Park S.r.l.

Sistemi di gara e criteri di aggiudicazione

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

- Procedura aperta: viene pubblicato un bando di gara e ogni operatore economico interessato può presentare un'offerta;
- Procedura ristretta: procedura alla quale ogni operatore economico può chiedere di partecipare e in cui possono presentare un'offerta soltanto gli operatori economici invitati dalla stazione appaltante;

- Procedura negoziata previa pubblicazione di un bando di gara: procedura in cui la stazione appaltante consulta gli operatori economici scelti a seguito di pubblicazione di un bando di gara e negozia, 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. Quando è adottato tale criterio di aggiudicazione, nel bando di gara sono individuati gli elementi che saranno presi in considerazione ai fini della valutazione dell'offerta. Gli elementi di valutazione ed il rispettivo valore premiale sono 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 nel rispetto delle disposizioni di legge ad esso applicabili.

La pubblicità è innanzitutto di tipo preventivo e 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.

La complessità e la diffusione, a livello nazionale o sovranazionale, delle 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 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 231/2001 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 inerente la solidità economico-finanziaria/affidabilità, 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. A titolo esemplificativo, costituiscono causa di esclusione: la dichiarazione o la pendenza di procedure volte alla declaratoria dello stato di fallimento, di liquidazione, di concordato preventivo, la pronuncia di condanne per reati che incidano sulla moralità professionale o comportanti la pena accessoria dell'incapacità di contrarre con la pubblica amministrazione (riferite a titolari di cariche o qualifiche rilevanti nell'organizzazione aziendale dell'appaltatore), l'applicazione alla società della sanzione interdittiva di cui alla Legge 231/2001, 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;
- Nei confronti dell'aggiudicatario la sussistenza dei requisiti viene accertata prima della stipula del contratto, ad es. chiedendo le informazioni antimafia al Prefetto, chiedendo alla Procura della Repubblica presso il Tribunale i certificati del casellario giudiziale dei titolari di cariche e qualifiche rilevanti, chiedendo il DURC per la verifica della regolarità contributiva, verificando la regolarità fiscale presso l'Agenzia delle Entrate, ecc.;
- Prima dell'effettuazione di ciascun pagamento, SAVE richiede il DURC e le fatture quietanzate attestanti l'avvenuto pagamento dei subappaltatori.

Il controllo di ENAC

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

Il Piano investimenti

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

Il polo aeroportuale del Nord-Est è consolidato attorno a due poli: quello veneziano costituito dal sistema aeroportuale Venezia-Treviso, e quello di Verona-Brescia, entrambi in grado di servire la domanda regionale e una parte di domanda proveniente dalle regioni limitrofe. I due poli hanno caratteristiche di complementarietà, 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**, che 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.
- ➔ **l'Aeroporto Gabriele D'Annunzio di Brescia Montichiari** affidato in concessione totale alla società Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca, svolge principalmente attività del settore Cargo.

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) ed, in seguito, valutare la compatibilità e la sostenibilità di tali condizioni nel territorio, quindi discutere criteri e scelte progettuali.

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

croate di Istria e Litoraneo-montana), nel quale i collegamenti aerei intercontinentali potranno annodarsi con le reti ferroviarie e stradali, regionali e locali.

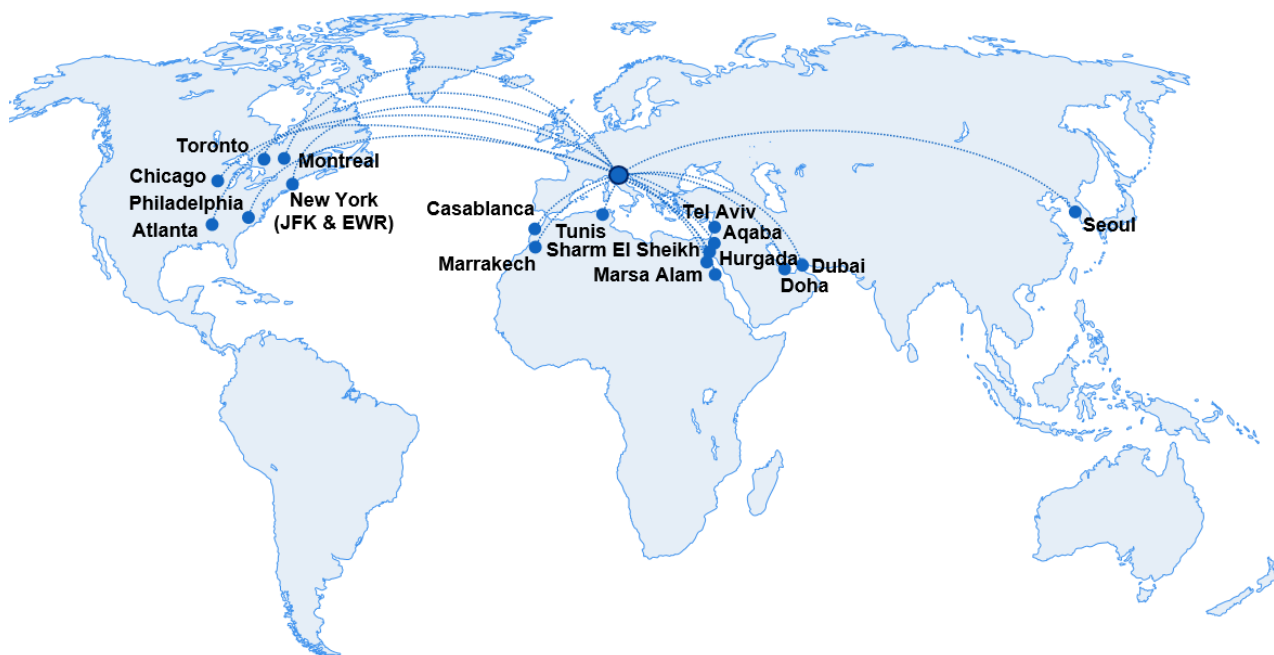
Il ruolo di “gate intercontinentale” richiede la pianificazione di un sistema di infrastrutture che, anche prescindendo dai volumi di traffico, deve poter rispettare parametri prestazionali coerenti con le necessità e gli standard operativi e pertanto assimilabili a quelli di scali europei con ruolo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

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

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 (MIT) e l’Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC) hanno a suo tempo 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), con Abu Dhabi e più recentemente con la Cina, 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.



Principali destinazioni a medio/ lungo raggio attive presso l’Aeroporto Marco Polo di Venezia.

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 stato soggetto a diverse autorizzazioni, in particolare:

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

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

Ulteriormente in data 21 Giugno 2019 con Parere CTVIA n.3008 del 24 Maggio 2019 è stato completato l'iter di assoggettabilità a procedura VIA per le Varianti al Masterplan (Hotel, Parcheggio P8/P9, Parcheggio multipiano B1 – n.2 piani interrati ed uffici, Nuovo Moving Walkway, Nuovo Depuratore ed Area deposito Area Tecnica e Global Service) avviato in data 10 agosto 2018 con invio della documentazione al MATIM da parte ENAC. Attualmente è in corso la valutazione della conformità urbanistica da parte del Provveditorato alle Opere Pubbliche, delegato dal MIT all'uopo.

Panoramica sugli investimenti

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

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

➔ Piano Di Sviluppo: La Visione

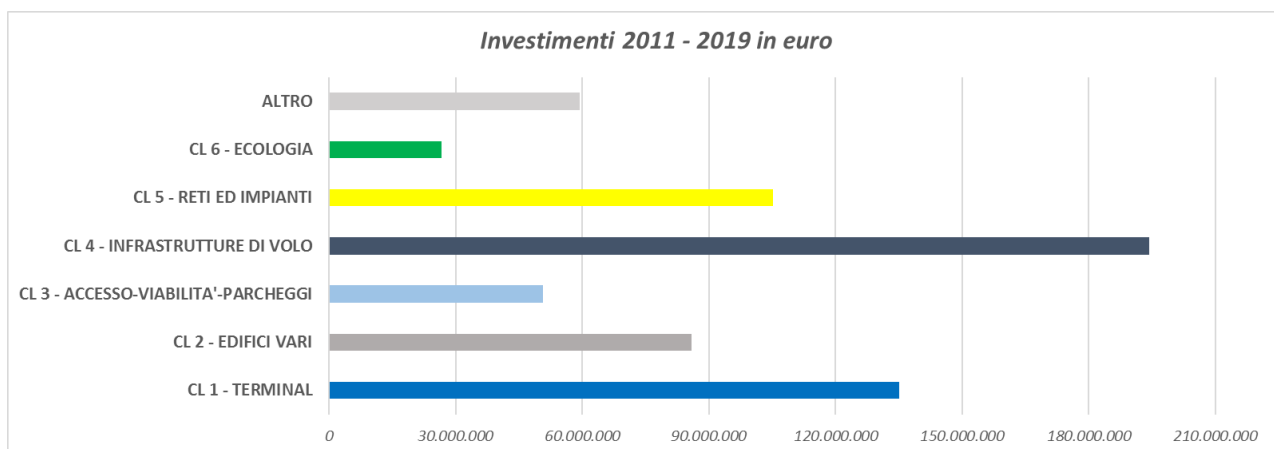
Dal punto di vista di strutture e infrastrutture, l'impegno delle ricerche e degli studi progettuali è stato rivolto alla **minima occupazione di suolo nel rispetto dell'ambiente** considerando la capacità necessaria offerta per la gestione dei flussi di passeggeri e merci previsti nello scalo.

➔ Obiettivi e criteri in breve

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

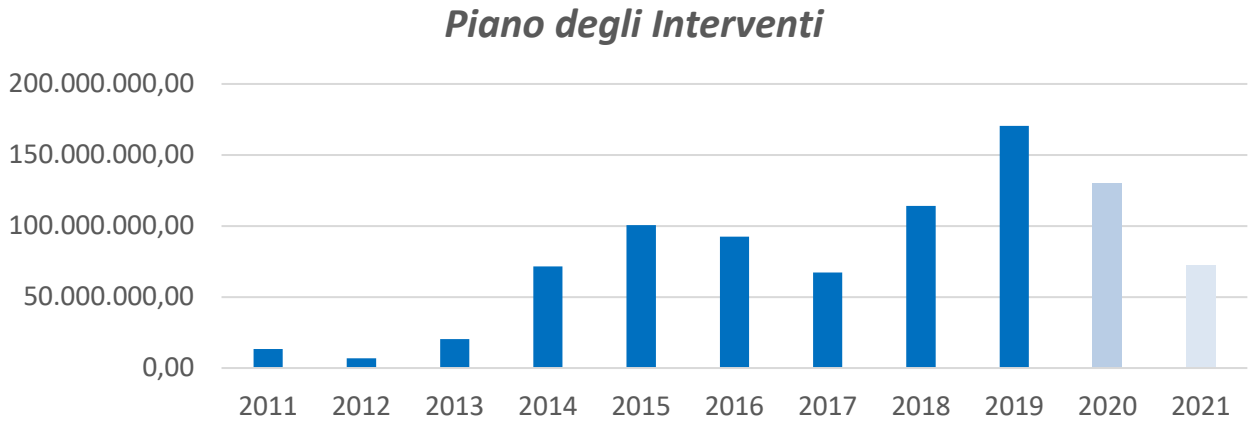
- **Realizzazione puntuale degli adeguamenti delle infrastrutture e dei servizi in rapporto alla domanda di traffico**, con il reperimento delle aree necessarie, anche eventualmente al di fuori del sedime attualmente in concessione;
- I più **elevati standard di sicurezza**;
- Efficienza ed **alti livelli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

Gli investimenti che hanno interessato l'aeroporto durante l'applicazione del contratto di programma con il Ministero dei Trasporti nell'intervallo 2011 (anno ponte) - 2019, pari a ca. 640M €, sono:



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

Restano due anni per il completamento del Contratto di programma (2020-21) nei quali sono previsti investimenti di ulteriori 200 milioni circa:



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

Analisi e commenti degli interventi realizzati nel 2019 aventi particolare rilevanza ai fini della sostenibilità ambientale

Le pianificazioni inserite all'interno del Piano degli Investimenti approvato (rif. *Scheda A integrazione Sett. 2018 rev 1*) indicavano circa 144 M€ di investimenti per il 2019. A seguito di necessarie ripianificazioni, nel 2019 sono stati effettuati circa 170M€ di investimenti.

Tra i fili conduttori di questi investimenti si rilevano alcune tematiche di rilievo, sinteticamente riportate nella tabella a seguire e successivamente analizzate in paragrafi dedicati, facendo riferimento a interventi in corso e/o realizzati nel sedime:

a)	Rispetto delle normative vigenti per l'ottenimento delle Autorizzazioni Paesaggistiche
b)	Ottenimento della certificazione LEED
c)	Studio di inserimenti paesaggistici dei singoli interventi
d)	Pianificazione integrata dei vari interventi dal punto di vista ambientale
e)	Invarianza idraulica del sedime
f)	Attività di bonifica dei terreni inquinati
g)	Utilizzo delle più avanzate tecnologie

a) il rispetto delle normative vigenti per l'ottenimento delle Autorizzazioni: il codice dei Beni Culturali e del Paesaggio individua beni paesaggistici di interesse pubblico per i quali va richiesto ed ottenuto apposito provvedimento autorizzativo. Il sedime aeroportuale si innesta in un'area per la quale tale autorizzazione è necessaria, per cui - per ogni progetto per il quale risulta necessaria - vengono prodotti appositi elaborati con dettagli specifici sul tipo di intervento previsto, sulla sua compatibilità con le aree in cui sarà effettuato e sull'impatto effettivo sul paesaggio in modo da poter consentire la valutazione della portata della trasformazione sull'ambiente che potrà verificarsi a seguito dell'intervento stesso. E' questo ad esempio il caso dell'intervento relativo alla realizzazione del "Nuovo complesso Alberghiero" (CdP 2.45) per il quale sono stati intavolati e sono tuttora in corso confronti con la Soprintendenza Archeologica, belle arti e Paesaggio.

b) l'ottenimento della certificazione LEED: normativamente tale certificazione non è richiesta, ma è stata posta come un obiettivo volontario da parte dell'Azienda per promuovere e perseguire un approccio orientato alla sostenibilità in tutte le fasi, dalla progettazione alla costruzione. Facendo riferimento a standard internazionali gli interventi vengono inseriti in un sistema di rating che considera:

- o la sostenibilità del sito, ed in particolare il suo rapporto con il contesto;
- o la gestione delle acque, con incentivo alla riduzione dei consumi idrici e riutilizzo delle acque meteoriche;
- o le prestazioni energetiche dell'edificio, promuovendo l'impiego di energia proveniente da fonti rinnovabili ed il controllo delle prestazioni energetiche dell'edificio;
- o l'utilizzo dei materiali e delle risorse, con particolare attenzione alla riduzione dell'utilizzo di materiali vergini, allo smaltimento dei rifiuti ed alla riduzione dell'impatto ambientale dovuti ai trasporti);
- o la qualità ambientale interna, in merito a salubrità, comfort consumo di energia, ricambio dell'aria e controllo della contaminazione dell'aria;
- o l'innovazione della progettazione, in un mondo in continua evoluzione l'adozione della più avanzata tecnologia può consentire sensibili miglioramenti dal punto di vista ambientale;
- o peculiarità ambientali della località in cui è situato il progetto.

Tale approccio è stato applicato sin dalla fase progettuale e viene tuttora utilizzato negli interventi attualmente in corso relativi all'”*Ampliamento del Terminal lotto 2A*” (CdP 1.0421), alla costruzione del “*Nuovo parcheggio multipiano B1*” (CdP 3.05) ed al “*Nuovo complesso alberghiero*” (CdP 2.45-1 e CdP 2.45-2). Ciò avviene in continuità con quanto già effettuato nel corso dell'intervento relativo alla “*Nuova caserma dei Vigili del Fuoco*” (CdP 2.09) che nel 2016 ha ottenuto la certificazione LEED Gold.

c) lo studio di inserimenti paesaggistici dei singoli interventi, finalizzati alla minimizzazione dell'impatto degli stessi sul territorio. Non tutti i progetti degli interventi previsti nel sedime necessitano di autorizzazione paesaggistica, per loro natura e/o posizionamento; ciò nondimeno vengono comunque prodotti render o studi di foto-inserimenti per consentire una migliore visualizzazione della configurazione finale dell'opera, anche al fine di valutare possibili migliorie che ne minimizzino l'impatto o addirittura consentano la valorizzazione dell'ambiente in cui si inseriscono.

d) la pianificazione integrata dei vari interventi dal punto di vista ambientale: tale approccio è finalizzato alla migliore sostenibilità degli stessi all'interno del sedime. All'interno del Piano degli Investimenti dell'Aeroporto si possono evidenziare alcuni interventi che, pur essendo spazialmente scollegati, sono stati messi in correlazione temporale al fine di minimizzare gli eventuali impatti generati dai cantieri. È questo ad esempio il caso del progetto “*Opere di compensazione – Terrapieno Vegetato*” (CdP 6.17-5) il cui fine è quello di mitigare l'impatto dell'aeroporto nei confronti dell'abitato di Tesserà dal punto di vista acustico e visivo mediante la creazione di una collina verde alberata: per realizzare tale terrapieno verranno riutilizzati i volumi di scavo prodotti dagli interventi relativi all' *Ampliamento del Terminal lotto 2A*” (CdP 1.0421) e “*Riqualifica Normativa Piste lotto 2*” (CdP 4.14-2), ottenendo l'ulteriore vantaggio a livello ambientale di minimizzare l'inquinamento legato al trasporto dei materiali fuori sedime (si tratta in questo caso di circa 110.000mc). In analogia è stato impostato l'intervento relativo al “*Recupero morfologico dell'area Ex Aeroterminale*” (CdP 6.23) per il quale si prevede il riutilizzo di circa 45.000mc per adeguare la quota dell'attuale piano campagna, lievemente depressa, portandola a quella media del sedime aeroportuale.

e) la volontà di rendere quanto più possibile neutro il sedime aeroportuale verso i recettori esterni dal punto di vista idraulico: in quest'ottica vanno considerati l'intervento principe realizzato per l'invarianza idraulica che è l'”*Area di espansione acque medie*” (CdP 5.014) con cui viene reso disponibile un'area di laminazione avente capacità utile di invaso pari a circa 100.000 m³ direttamente inserita - per indisponibilità di ampie aree adibibili allo scopo internamente al sedime aeroportuale - nell'ambito del bacino del collettore Cattal Acque. L'intervento risponde all'esigenza di compatibilità idraulica del plesso aeroportuale nelle sue previste fasi di espansione, perseguendo i seguenti obiettivi:

- garantire la compatibilità idraulica dell'evoluzione del bacino aeroportuale rispetto al sistema di bonifica ricettore;
- garantire la continuità e la funzionalità del sistema di scolo consorziale in armonia con gli interventi previsti;
- generare un sensibile aumento della sicurezza idraulica sia per il bacino aeroportuale, sia per l'intero sistema Cattal.

Ulteriormente, sono stati previsti all'interno dei progetti dei nuovi parcheggi e della riqualifica delle Piste (Lotto 2) interventi di mitigazione idraulica che, rispetto allo stato di fatto, garantiscono la riduzione dell'impatto idraulico che un evento meteorico può avere nei confronti dei recettori esterni al sedime e quindi anche del Bacino Cattal. A titolo esemplificativo per l'intervento “*Nuovo parcheggio multipiano B1*” (CdP 3.05) è stato previsto un volume di invarianza di circa 1.200m³, analogamente per il “*Parcheggio P6 – lotti 1 e 2*” (CdP 3.41) sono stati creati volumi di invaso per circa 500m³ resi disponibili internamente ai

nuovi tratti di fognatura. Per l'intervento relativo a "Riprotezioni RFI – Parcheggi P8 e P9 – Smaltimento cumuli e Opere" (CdP 3.54) si è previsto lo spostamento del tracciato del Pagliagheta per consentire la creazione di bacini di raccolta e la risagomatura delle sezioni esistenti per incrementare i volumi di circa 3.000m³.

In entrambi i parcheggi è prevista la realizzazione di sistemi di trattamento delle acque di dilavamento con trattamento di disoleazione e di sedimentazione al fine di eliminare il potenziale dilavamento di sostanze pregiudizievoli per l'ambiente.

Preme poi segnalare le opere previste all'interno del progetto "Riqualifica Normativa Piste lotto 2" (CdP 4.14-2) in cui, stante la notevole area soggetta a dilavamento durante un evento meteorico, sono state realizzate tubazioni di scolo di dimensioni rilevanti che consentono un elevato accumulo temporaneo di acque con positiva ripercussione nei confronti dei ricettori esterni. Anche per quanto riguarda le Piste è stata prevista l'esecuzione di un impianto di trattamento delle acque in testata 22: la configurazione dell'impianto prevede l'impiego di più vasche per la sedimentazione e la disoleazione ed una vasca unica per la filtrazione delle acque. Le vasche di sedimentazione sono collegate alla rete di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche tramite condotte in PVC DN 500 mm.

f) **La messa in opera di attività di bonifica del terreno** sia in merito alla presenza di materiali a vario titolo inquinanti che facendo riferimento a eventuali ritrovamenti di ordigni bellici.

Per il primo punto, in ciascun intervento in cui è prevista la movimentazione di terre viene effettuata una caratterizzazione secondo le procedure individuate dal Documento "Gestione delle terre e rocce da scavo" redatto da ARPAV, che fornisce le indicazioni operative per l'esecuzione delle indagini ambientali in ottemperanza al DPR 120/2017. Tale documento illustra le procedure di campionamento, il numero dei punti d'indagine da effettuarsi in funzione delle dimensioni dell'area di intervento nonché individua le profondità a cui eseguire le indagini.

I valori derivanti dalle analisi vengono poi confrontati con i valori di Normativa e sulla base delle risultanze di queste analisi viene stabilito se possono essere riutilizzabili (ed in che modo) o se devono essere destinati a smaltimento in discarica. Durante tali attività sono frequenti i contatti con l'ARPAV.

Relativamente al ritrovamento di ordigni bellici, nell'Aprile 2014 è stato commissionato uno studio (rif. "Indagine storica di supporto alla valutazione del rischio residuale associato alla possibile presenza di ordigni bellici interrati nel comprensorio dell'Aeroporto Marco Polo di Tessera – Venezia") da cui si evince che, a livello generale:

- la zona in cui sorge attualmente l'aeroporto fu coinvolta da eventi bellici;
- la zona risulta prossima ad obiettivi strategici;
- la tipologia di ordigni bellici inesplosi potenzialmente presenti nel sito sono bombe d'aereo e proiettili d'artiglieria, spolette, ogive.

Per tale motivo, tutte le aree oggetto di eventuali lavorazioni / nuovi progetti sono soggette ad un'indagine finalizzata alla ricerca di eventuali ordigni bellici presenti nel sottosuolo ed alla eventuale conseguente bonifica, in caso di loro rinvenimento.

g) **L'adozione di tecnologie finalizzate alla maggiore sostenibilità ambientale possibile:** all'interno delle peculiarità dei singoli progetti, ed ove possibile, si prevede l'adozione di tecnologie finalizzate ad aspetti puntuali quali ad esempio:

- **Contenimento del consumo energetico:** in tutti i progetti si persegue l'obiettivo di ridurre il consumo energetico mediante l'adozione di materiali innovativi o l'integrazione di energie da fonti rinnovabili e l'utilizzo macchinari ad altissimo rendimento (vedasi il caso del "Nuovo depuratore" (CdP

6.021) in cui sono stati previsti motori di classe IE3 o superiori e ove possibili motori a magneti permanenti)

- Realizzazione di colonnine per ricarica mezzi elettrici, a titolo di esempio nel “Nuovo parcheggio multipiano B1” (CdP 3.05) sono state previste 21 postazioni di ricarica per mezzi elettrici; all’interno del “Parcheggio P6 – lotti 1 e 2” (CdP 3.41) sono state posizionate 4 colonnine, all’interno del progetto “Riprotezioni RFI – Parcheggi P8 e P9 – Smaltimento cumuli e Opere” (CdP 3.54) ne saranno posizionate in coerenza con lo sviluppo previsto dell’utilizzo di mezzi elettrici.
- Gestione ottimizzata dei rifiuti: considerando l’incremento della percentuale di riutilizzo dei rifiuti differenziati raccolti nel sedime e facendo ulteriormente riferimento alla realizzazione dell’impianto pneumatico dei rifiuti (ENVAC).

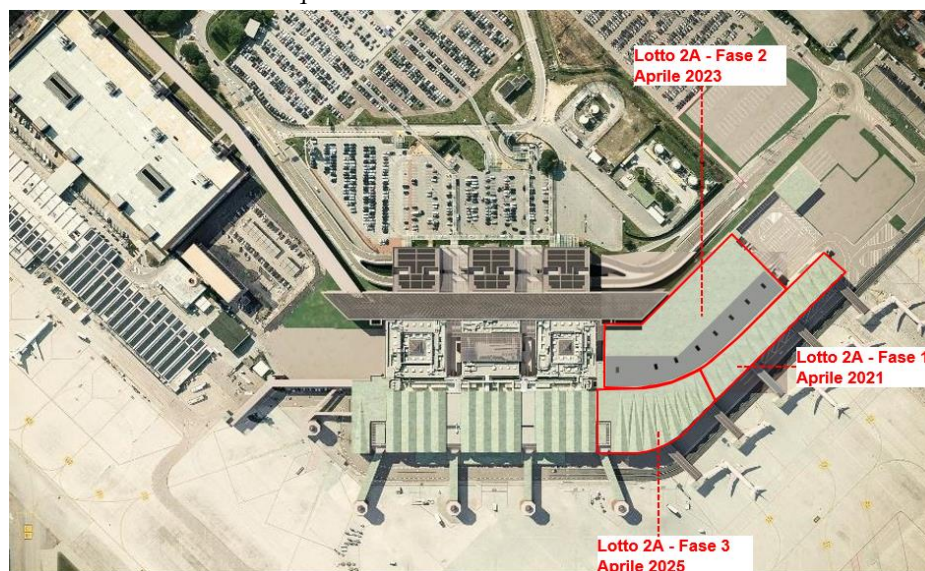
Si riportano a seguire sintetiche descrizioni di alcuni degli interventi nell’ambito del contratto di Programma dell’Aeroporto Marco Polo di Venezia.

I principali investimenti che stanno trasformando l’Aeroporto Marco Polo sono:

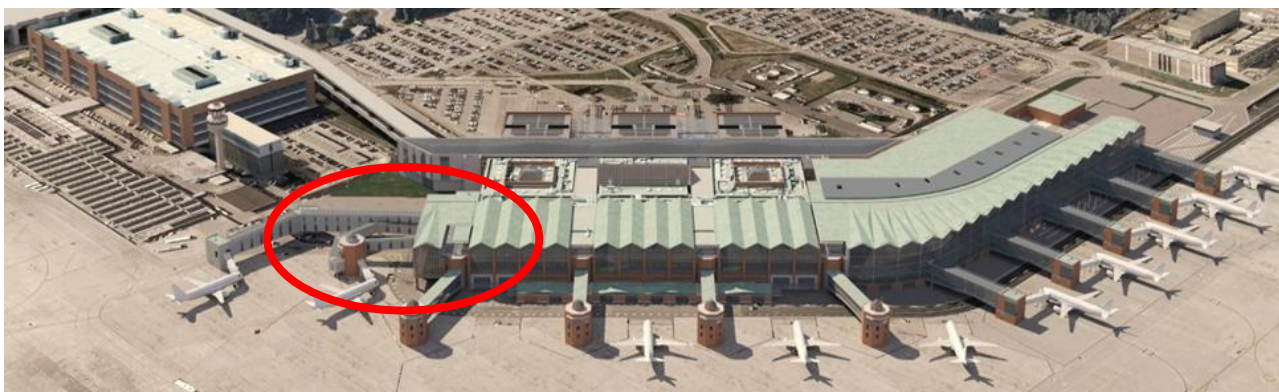
➤ **Ampliamento Aerostazione**: le nuove previsioni di traffico e la verifica del calcolo dei fabbisogni (Level of Service) hanno fornito i dati di base per il progetto di ampliamento del terminal. Il progetto prevede due corpi di ampliamento a nord (2A) e a sud (2B) del terminal attuale che rimarrà così il fulcro dell’intero complesso del terminal passeggeri, conservando l’immagine architettonica ormai consolidata che richiama la Darsena di Venezia.

L’ampliamento a nord è destinato alla nuova area per i varchi di sicurezza e ai passeggeri Schengen, l’ampliamento a sud è destinato ai passeggeri extra-Schengen.

In particolare, il progetto dell’Ampliamento a NORD prevede un ampliamento di circa 56.000 mq lordi complessivi, attraverso la realizzazione di un nuovo volume e la riqualifica degli spazi esistenti della hall partenze ed arrivi attraverso la redistribuzione di alcune aree funzionali. La superficie complessiva alla fine dei lavori sarà di circa 136.000 mq.



Lotto 2A – Ampliamento NORD – Fasi di ampliamento



Lotto 2a – configurazione 2025 con evidenziato in rosso il Pier Sud

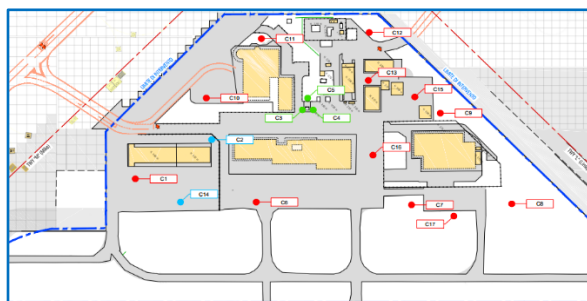
Ad oggi è stato completato l'intervento relativo al Pier Sud (CdP 1.0423)

➤ **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 entrato in esercizio nel 2015), l'adeguamento dei piazzali esistenti e la razionalizzazione dei raccordi e dell'intero sistema di circolazione dei movimenti a terra.

Questi interventi sono finalizzati a consentire:

- l'incremento della capacità operativa della pista di volo e dei piazzali;
- la minimizzazione dei tempi di occupazione della pista;
- la riduzione dei tempi di rullaggio 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 ed i lotti "1C-A ed 1C-B", con i quali sono stati completati gli interventi propedeutici agli "Interventi di riqualifica ed adeguamento normativo delle infrastrutture di volo – Lotto 2" che hanno riguardato la dismissione, demolizione e riqualificazione dell'area "Ex-Quadrifoglio" precedentemente occupata dalle caserme VVF/GdF, ripotette in altra sede. Con i lavori di demolizione sono state risolte alcune interferenze idrauliche ed impiantistiche nonché realizzate alcune opere di predisposizione funzionali.

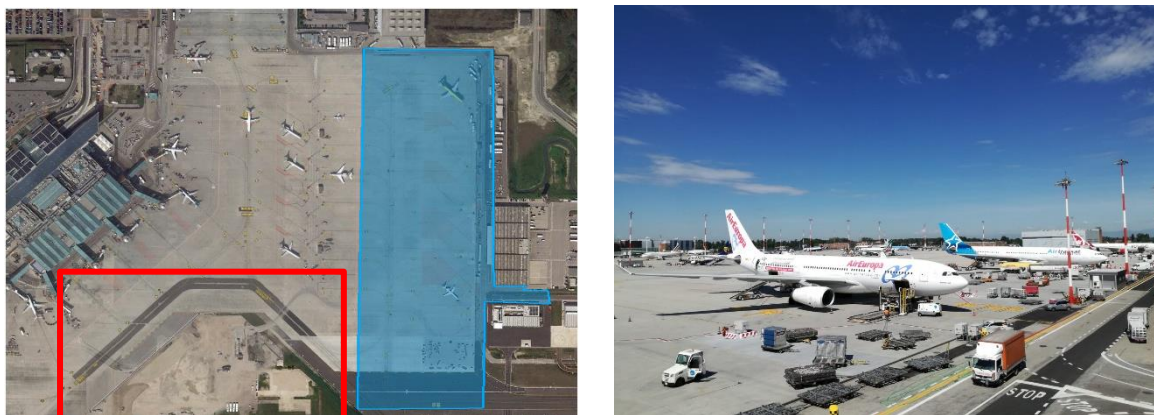


Planimetria e vista aerea dell'area d'intervento "Ex-Quadrifoglio" prima dell'intervento

Nel 2019 sono stati completati i lavori relativi all'*Adeguamento dei Piazzali esistenti – Lotto 1* (CdP 4.20-1) che ha permesso il raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- la massimizzazione del numero di stand nelle aree di Apron fonte merci;

- dotare l'Apron di stand per aeromobili di ICAO Code E ed F;
- il miglioramento della movimentazione dei mezzi di rampa (diminuendo i punti di conflitto);
- l'uniformità della distribuzione luminosa all'interno del piazzale.



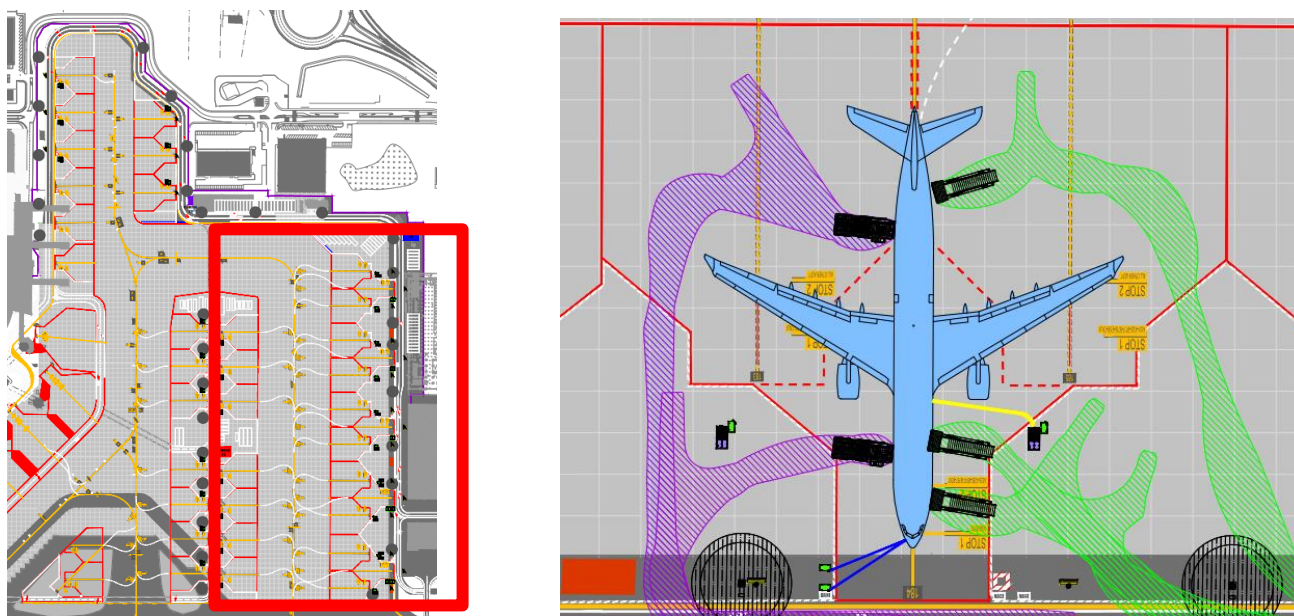
Adeguamento Piazzali Esistenti – Lotto 1 – Area d'intervento (riquadro azzurro) e foto post intervento. Si noti nel riquadro rosso l'area Ex Quadrifoglio a seguito degli interventi realizzati

In termini di saving ambientale l'intervento più significativo è stato proprio l'efficientamento energetico dell'illuminazione dei piazzali nord.

L'intervento ha riguardato complessivamente n.16 torri faro esistenti e la realizzazione di n.2 nuove torri faro. Sono stati sostituiti n.102 vecchi proiettori della potenza cadauno di 960W con n.71 nuovi proiettori a LED della potenza cadauno di 870W e da n.24 proiettori della potenza cadauno di 396W.

L'intervento ha comportato complessivamente un risparmio di 10,8kW di potenza impegnata e, su una media di 4.140 ore di funzionamento annuo, un risparmio di 44.629,20kWh anno.

E' invece in corso la redazione del progetto relativo all' **Adeguamento dei Piazzali esistenti – Lotto 2** (CdP 4.20-2) che continua e completa il precedente progetto con un riarrangiamento della sosta aeromobili nella parte centrale dell'APRON, del rullaggio aeromobili, e della dotazione impiantistica a servizio di tutti gli stand non serviti da sistemi di preconditionamento degli aerei (Pre-Conditioned Air systems – PCA) e da sistemi di alimentazione 400 Hz



Adeguamento Piazzali Esistenti – Lotto 2 – Area d'intervento e Stato di Progetto

L'intervento risulta di particolare pregio in termini di saving ambientale per l'aspetto di installazione dei sistemi di preconditionamento degli aeromobili in sosta agli stand remoti.

Attualmente tale dotazione non è implementata e nelle giornate estive la climatizzazione della cabina (comandate e passeggeri) è assicurata con:

- utilizzo delle ACU (Air Conditioning Unit) da parte dell'handler: di fatto è un sistema di condizionamento alimentato da un motore diesel
- Utilizzo delle APU (Auxiliary Power Unit): trattasi di un'unità di potenza ausiliaria installata a bordo dell'aeromobile per la produzione di energia, che utilizza il combustibile dell'aeromobile per alimentazione primaria.

Il condizionamento degli aeromobili è un'attività con forte impatto ambientale ed il progetto prevede l'installazione di sistemi fissi e/o mobili di preconditionamento alimentati direttamente dalla rete elettrica (PCA - Pre-conditioned air systems), con il conseguimento quindi di un importante risultato in termini di saving ambientale.

Considerando due diverse tipologie di stand, uno stand per aeromobili Narrow Body ed uno stand per aeromobili Wide Body, si è realizzato il confronto tra l'utilizzo delle APU e delle PCA. sulla base di un utilizzo giornaliero degli stand che prevede, per lo stand NB, 7 turnaround da 50 minuti e, per lo stand WB, 4 turnaround da 4 ore. Da tale studio è emerso che considerando l'utilizzo delle PCA in tutti gli stand disponibili si otterrebbe una riduzione della CO2 emessa in atmosfera pari a 1.821kg/giorno per lo stand NB e di 4.275kg/giorno per lo stand WB.

I lavori di ***Riqualifica ed adeguamento della pista*** principale e secondaria e dei raccordi di collegamento sono iniziati a settembre 2018 con ultimazione prevista entro il 2020. A fine Giugno 2019 è stata completata la Fase 3 dei lavori in cui è stata realizzata la quota parte maggiore che è relativa all'adeguamento della pista principale.



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

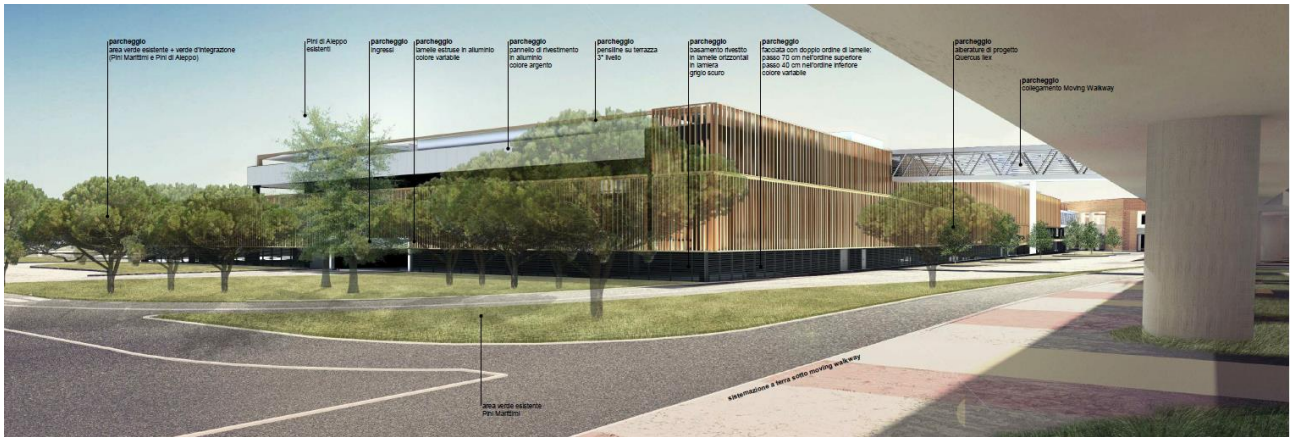


Intervento di Riqualifica ed adeg. Normativo delle Piste lotto 2: foto testata Nord (a sx) e Sud (a dx) e vista complessiva (sotto)



➤ **Sistema di parcheggi** Il progetto del Masterplan 2021 prevede l’ampliamento dell’offerta di parcheggio interna all’Aeroporto mediante la realizzazione di un parcheggio multipiano (Park Multipiano B1) e di tre nuovi parcheggi a raso (Parcheggio PMW, Parcheggio P6 e Parcheggio P8/9). Ad oggi sono stati realizzati il Parcheggio P6 ed il Parcheggio Moving Walkway. Sono in fase di stesura del progetto esecutivo gli interventi relativi a “Nuovo parcheggio multipiano B1” (CdP 3.05) e “Riprotezioni RFI – Parcheggi P8 e P9 – Smaltimento cumuli e Opere” (CdP 3.54) di cui si riportano a seguire estratti dai progetti:

IDENTITA'



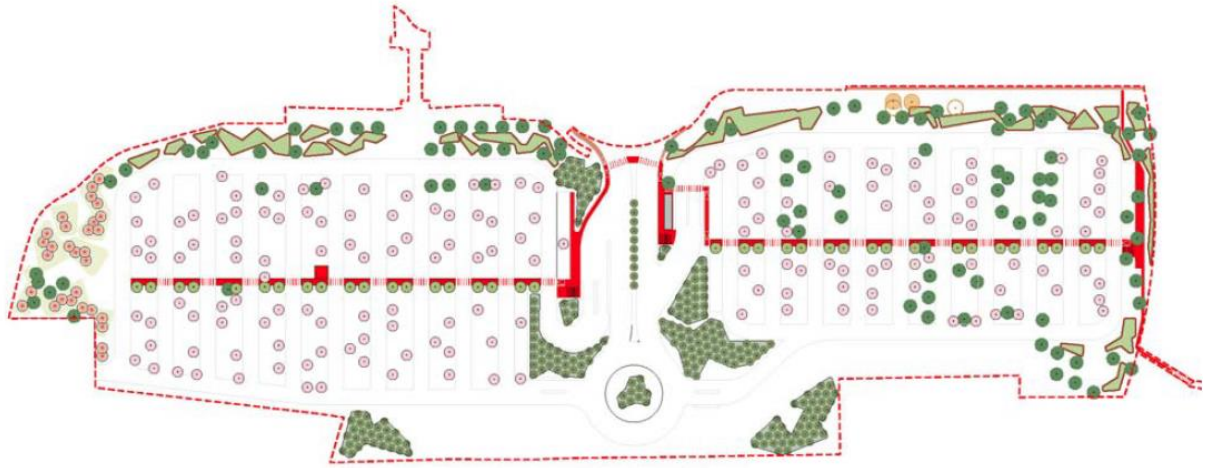
Nuovo parcheggio multipiano B1: Render lato moving



Nuovo parcheggio multipiano B1: Render lato rotatoria



Parcheggi P8 e P9: planimetria e prospettiva



- Alberi esistenti mantenuti
- Alberi abbattuti e ripristinati
- > con *Pinus Pinea*
- Alberi di nuovo impianto
 - > lungo il percorso
 - > tra gli stalli
 - > sui rilevati
 - > sulle aiuole con *Hedera hibernica*
- Vasche con vegetazione arbustiva tipo *Phyllostachys aurea*
- Percorso principale

Parcheggi P8 e P9: studio delle alberature



Parcheggi P8 e P9: vista a volo d'uccello

➤ **Nuovo complesso alberghiero**

L'aeroporto "Marco Polo" di Venezia, a differenza dei principali scali europei con un traffico di passeggeri comparabile, non dispone ancora di servizi di ospitalità (alberghi/hotel) situati all'interno del sedime. Tale carenza si traduce in un minor livello di servizio offerto ai passeggeri ed agli operatori; infatti la presenza di strutture ricettive prossime al terminal passeggeri garantisce molteplici vantaggi, tra cui:

- possibilità di pernottamento in previsione di voli alle prime ore del mattino o per transiti;
- servizi business/conference per incontri di lavoro o convegni in giornata o di breve durata;
- servizi di accoglienza temporanea (lounge, ristorazione) per passeggeri in attesa, transito o con cambio di modalità di trasporto (aria/acqua, aria/gomma, aria/ferro);
- servizi per le crew (pernottamento, ristorazione, attesa).

Il lotto destinato ad accogliere la struttura alberghiera si trova in una posizione strategica, a fianco della nuova zona imbarchi nautici ed al termine della nuova passerella di collegamento al terminal nota come Moving Walkway, affacciato sulla darsena. Pertanto, sotto il profilo funzionale il progetto è la risposta ad un fabbisogno di servizi landside ad oggi solo parzialmente soddisfatto ed insufficiente in vista dello sviluppo dei movimenti passeggeri previsti con l'implementazione del Master Plan 2021.

Esso rappresenterà di fatto un'appendice funzionale del Terminal rientrando nella filosofia di "Terminal diffuso" che si propone di delocalizzare alcune funzioni secondarie, tipiche del terminal passeggeri, in ambienti limitrofi direttamente collegati tramite percorsi pedonali assistiti.

La struttura ospiterà funzioni specifiche (ospitalità, conference, co-working) oltre che tipici servizi aeroportuali di terra come il check in dedicati a specifiche categorie di passeggeri e il retail nella forma di piccoli negozi.

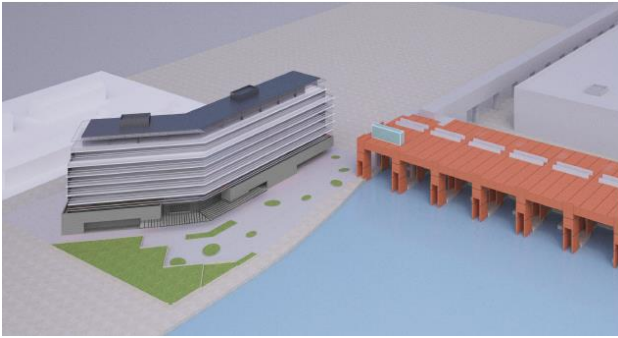
Con riferimento all'ospitalità, esso consentirà di assorbire le esigenze di servizio per gli equipaggi di volo nonché di provvedere alle richieste di viaggiatori in transito e quelli diretti verso mete intercontinentali. Nelle previsioni infatti i voli intercontinentali saranno oggetto di una significativa implementazione già nell'orizzonte temporale del Master Plan 2021, ma non trovano adeguato soddisfacimento nelle infrastrutture alberghiere situate nell'intorno dell'aeroporto.

Il progetto prevede la realizzazione di un Complesso Alberghiero di 8 livelli fuori terra con un corpo basso aggregato di 2 piani per le aree Conference e Business Hub, che insisterà su una superficie di circa 10.000 mq.

Le principali funzioni che saranno presenti all'interno del Nuovo Hotel sono:

- Hotel (4 stelle o superiore) di 250 camere
- Ristorante
- Lobby Bar
- Centro Congressi e spazi Co-working
- Sky Bar
- Spazi retail

L'intero processo di progettazione dell'Hotel, oltre alle linee guida per la progettazione degli interventi all'interno del sedime aeroportuale previsti da SAVE, segue i criteri previsti dal Protocollo LEED Italia NC 2009, puntando ad un livello SILVER del progetto.



Nuovo complesso alberghiero: render e fotoinserimento

➤ **Nuovo polo ecologico**

Il depuratore esistente, a causa dell'incremento dei passeggeri in transito nell'aeroporto verificatosi negli ultimi anni ha evidenziato carenze dimensionali e conseguente difficoltà a far fronte ai carichi idraulici ed organici affluenti, specialmente nei periodi di maggior afflusso (“summer”); in previsione dagli ulteriori incrementi di passeggeri previsti nei prossimi anni, richiederebbe consistenti interventi di adeguamento tecnologico e di potenziamento.

Ulteriormente, in conseguenza alla programmazione di Rete Ferroviaria Italiana che prevede la demolizione del depuratore e dell'isola ecologica esistenti entro il 2021, si rende necessario procedere con la realizzazione del nuovo impianto di depurazione delle acque reflue e della nuova isola ecologica a servizio del comprensorio dell'Aeroporto Marco Polo di Tessera Venezia che devono essere riprotetti.

Il nuovo impianto avrà quindi potenzialità nominale per 5.500 ab. eq., per il trattamento delle acque reflue prodotte dal transito dei passeggeri e dei servizi aeroportuali connessi.

L'intervento è posizionato all'interno del nuovo parcheggio denominato P6, situato nella parte Nord-Ovest del sito dell'aeroporto; l'accesso al nuovo depuratore e all'isola ecologica avverrà attraverso un'apposita strada che si raccorda con la SS14 realizzata contestualmente al depuratore.

Le soluzioni tecnologiche adottate per la progettazione del nuovo depuratore tengono in considerazione le seguenti esigenze e obiettivi:

- massima flessibilità dell'impianto ed affidabilità del processo depurativo in relazione alla variabilità degli afflussi e agli obiettivi di qualità da garantire nell'effluente depurato, sia per il riuso che per il recapito finale in laguna di Venezia;
- massima riduzione dei rumori, sia all'interno delle sezioni dell'impianto sia verso l'ambiente circostante;
- eliminazione di qualsiasi fonte potenziale di odori molesti e di formazione di aerosols
- ottimizzazione dei processi e minimizzazione dei consumi reattivi e di energia elettrica per il funzionamento del depuratore (mediante utilizzo di motori ed inverter in classe IE3 o equivalente);
- minimizzazione delle dimensioni dell'area di sedime del depuratore e minimizzazione dell'impatto paesaggistico dell'opera;
- garantire condizioni operative ed un ambiente di lavoro salubre e sicuro per gli addetti alla gestione e manutenzione dell'impianto;
- affinamento dell'acqua depurata per il riuso all'interno del comprensorio dell'aeroporto (sciaccuoni dei bagni, rete industriale, irrigazione aiuole ed aree a verde, etc..)



Nuovo depuratore: render

Le opere di mitigazione previste hanno principalmente lo scopo di ridurre al minimo la visibilità delle opere dell'impianto di depurazione e dell'isola ecologica dalle aree di parcheggio.

A tale scopo lungo l'intero perimetro delle aree confinanti con il parcheggio P6 è stata prevista la realizzazione di barriere vegetali costituite da file di alberi ad alto fusto, siepi continue ed essenze tappezzanti.

L'impianto di depurazione e l'isola ecologica, grazie alle barriere vegetali previste saranno praticamente non visibili dagli utenti del parcheggio P6. Anche per i manufatti interni al depuratore, anche se non direttamente visibili dall'esterno, vengono adottati rivestimenti e colorazioni che permettono un migliore inserimento paesaggistico.

➤ **Opere di compensazione: terrapieno vegetato**

In merito alla gran parte degli interventi inseriti all'interno del Masterplan 2021, va notato che nonostante non siano stati rilevati impatti negativi nei confronti del territorio limitrofo, in considerazione della vicinanza di alcuni abitati tra cui Tesserà, in diretta relazione visuale con l'infrastruttura, e delle istanze delle popolazioni residenti, sono state individuate una serie di mitigazioni e compensazioni che vanno a bilanciare adeguatamente il fastidio generato dalla attività aeroportuale percepito dagli abitanti di Tesserà. L'obiettivo di realizzare un terrapieno vegetato con relativa fascia alberata nasce dalla necessità di andare ad intervenire su tre aspetti principali:

- Ridurre l'inquinamento
- Migliorare la sostenibilità sociale e paesaggistica
- Riutilizzo di terre e rocce da scavo.



Terrapieno vegetato: render

L'intervento dovrà quindi attenuare il rumore proveniente dal sedime aeroportuale nei confronti dell'abitato di Tessera e creare inoltre una zona tampone che rappresenterà una barriera visuale forte per gli abitanti nei confronti dell'infrastruttura e della sua percezione.

Quindi, tra le varie azioni del Masterplan atte a mitigare gli effetti derivanti dalla realizzazione dei vari interventi di sviluppo aeroportuale, vi è la possibilità di riutilizzo di terre e rocce da scavo che permetteranno di non produrre rifiuti, ma bensì di realizzare un'opera che avrà come finalità i punti precedenti con il riutilizzo dei materiali

Aeroporto Marco Polo di Venezia-Master Plan 2021 Procedura espropriativa

SAVE S.p.A. (di seguito anche solo SAVE) quale concessionaria ex lege della gestione totale dell'Aeroporto di Venezia "Marco Polo", giusta convenzione del 19/07/2001 ha elaborato il "Master Plan al 2021" dello scalo aeroportuale "Marco Polo" di Venezia (di seguito anche Piano di Sviluppo).

Il Master Plan contiene gli interventi programmati all'orizzonte temporale del 2021, mirati ad aumentare i livelli di qualità di servizio e la capacità dell'aeroporto, migliorandone contestualmente la funzionalità e il rapporto con l'ambiente.

Dopo essersi completato l'iter previsto dalla normativa vigente (D.P.R. n. 383 del 18/4/1994), il Master Plan 2021 è stato approvato in via definitiva da ENAC con decreto prot. n. 0058186-P del 31.05.2018, pubblicato sulla GURI n. 66 del 9.06.2018, approvazione che comporta dichiarazione di pubblica utilità ai sensi e per gli effetti dell'art. 1, punto 6 del D.L. 28/6/1995 n. 251, conv. in L 3/8/1995 n. 351.

Per la realizzazione delle opere di cui al Master Plan si è reso necessario procedere con l'acquisizione di aree esterne all'attuale sedime. A tal fine, ENAC, quale Ente Espropriante, ha conferito a SAVE, quale concessionaria dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia, giusta delega al fine di espletare ed effettuare tutte

le attività necessarie alla realizzazione degli interventi previsti dal Piano di Sviluppo, ivi incluso il potere di emettere ed eseguire i decreti di esproprio con le modalità di cui agli artt. 23 e 24 del DPR 327/2001.

Ciò premesso, SAVE, quale Ente Espropriante giusta delega ENAC, dopo aver ottemperato a tutte le prescrizioni di cui al DPR 327/2001 relative a consentire ai soggetti interessati dalla procedura la partecipazione al procedimento espropriativo, in particolare la presa visione del Piano di Sviluppo e il conseguente diritto di presentare osservazioni, nel corso dell'esercizio 2019 ha emesso e dato esecuzione ai Decreti di Esproprio notificati ai soggetti privati per l'acquisizione delle arre interessate a favore del Demanio Pubblico dello Stato-Ramo Aeroportuale.

La procedura espropriativa ha, quindi, interessato sia persone fisiche che giuridiche nei confronti dei quali sono stati notificati ed eseguiti senza alcuna criticità i Decreti di Esproprio.

Con riferimento ai soggetti privati persone fisiche, si segnala che nessun contenzioso è sorto in merito all'esproprio di immobili destinati a unità abitative. In merito a detti immobili, si precisa che sono stati interessati complessivamente 5 nuclei familiari per un numero complessivo di 9 persone. Tutti i privati interessati hanno accettato l'indennità di esproprio che, ai sensi della normativa vigente, prevede solo il riconoscimento di una somma determinata sulla base di una perizia di stima redatta da un professionista incaricato dall'Ente Espropriante, il quale nella determinazione dell'indennità, è tenuto a periziare l'immobile secondo il valore di mercato.

Lo scalo Antonio Canova nel sistema aeroportuale Venezia-Treviso

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

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

L'istruttoria ha visto l'espressione di parere favorevole con prescrizioni da parte della *Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale*, rif. Parere n. 2978 del 29/03/2019 e da parte del *Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo*, registro ufficiale rif. 0024980 del 02/10/2019.

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

Panoramica sugli investimenti

In ottemperanza alle previsioni del Piano di Sviluppo Aeroportuale il gestore ha trasmesso il 03/07/2018 in ENAC rif. ENAC-PROT-03/07/2018-0072505-A le "PREVISIONI DI TRAFFICO e PIANO

QUADRIENNALE DEGLI INTERVENTI 2019-2022” con la declinazione degli interventi programmati per il quadriennio di riferimento.

Lo stesso ha ricevuto parere favorevole dell'ENTE NAZIONALE dell'AVIAZIONE CIVILE, rif. ENAC-PROT-18/04/2019-0045484-P.

I principali investimenti che, espletata la procedura di approvazione Valutazione Impatto Ambientale e successivo accertamento della Conformità Urbanistica, interesseranno l'Aeroporto Antonio Canova sono:

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



Intervento di Adeguamento Tecnico Terminal area LandSide

➤ ***Riqualfica edificio per nuova caserma VVF:*** Attualmente il presidio dei vigili del fuoco e le dotazioni di mezzi antincendi presenti consentono all'aeroporto di Treviso di essere collocato nella Classe VII della normativa nazionale. L'attuale struttura dove risiede il presidio è inadeguata per consistenza, stato di conservazione ed ubicazione. Il presidio dovrebbe essere situato in una posizione più baricentrica e più congrua di quella attuale. Il presente intervento prevede lo spostamento della caserma dei VVF in fabbricato esistente e prossimo alla recinzione doganale. Oltre all'hangar ricovero mezzi già presente, sarà necessario realizzare ulteriori locali per ospitare i servizi necessari alla nuova caserma VVF. Si prevede quindi la realizzazione di circa 800 mq di alloggi, uffici e altre strutture ad uso dei VVF.



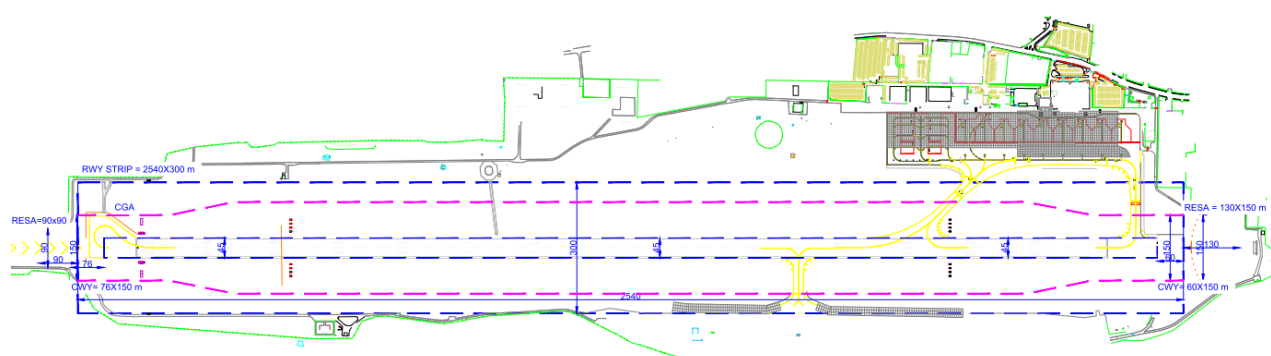
Intervento di Ricollocazione Presidio VVF

- **Riorganizzazione del sistema Parcheggi:** Il sistema della sosta dell'aeroporto di Treviso è attualmente suddiviso tra parcheggi interni al sedime aeroportuale e aree di sosta esterne, di proprietà di terzi, che per raggiungere il fabbisogno di standard parcheggi passeggeri richiesti, oltre alla razionalizzazione dei parcheggi esistenti e alla realizzazione di ridotte aree di sosta interna al sedime, prescrive una graduale acquisizione delle aree a parcheggio che non fanno parte dell'area demaniale.
- **Realizzazione di un sovrappasso sulla strada regionale "Noalese":** La realizzazione di un sovrappasso pedonale in corrispondenza dell'attuale impianto semaforico pedonale di fronte all'aerostazione ha il fine di garantire un adeguato standard di sicurezza per tutti i pedoni che attualmente si trovano costretti ad attraversare una arteria ad elevato traffico veicolare per raggiungere il terminal dell'aerostazione.



Realizzazione di sovrappasso pedonale su S.R. 515 "Noalese"

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



Intervento di adeguamento STRIP

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

Cienti

I Passeggeri

Il Sistema Aeroportuale di Venezia (che comprende gli aeroporti di Venezia e Treviso) si riconferma anche nel 2019 terzo sistema aeroportuale italiano dopo Roma e Milano, con oltre 14,8 milioni di passeggeri movimentati sui due scali, in incremento del +2,2% rispetto al 2018. Venezia è il quarto scalo italiano dopo Roma Fiumicino, Milano Malpensa e l'aeroporto low-cost di Bergamo: lo scalo ha movimentato oltre 11,5 milioni di passeggeri, chiudendo il 2019 con 11.561.594 passeggeri, in incremento del +3,4% rispetto all'anno precedente. Treviso, con oltre 3,2 milioni di passeggeri, ha registrato una flessione del -1,6% sul 2018.

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

Venezia - Passeggeri	Nazionali			Internazionali			Intercontinentali *			Totale		
	2017	2018	2019	2017	2018	2019	2017	2018	2019	2017	2018	2019
Passeggeri in arrivo	676.054	778.205	764.477	3.967.459	4.227.600	4.415.518	524.749	569.763	586.079	5.168.262	5.575.568	5.766.074
Passeggeri in partenza	682.564	783.008	771.222	3.966.783	4.236.899	4.420.518	529.768	568.288	583.925	5.179.115	5.588.195	5.775.665
Totale	1.358.618	1.561.213	1.535.699	7.934.242	8.464.499	8.836.036	1.054.517	1.138.051	1.170.004	10.347.377	11.163.763	11.541.739
Transiti	2.781	2.395	1.608	4.754	4.705	4.072	293	777	2.744	7.828	7.877	8.424
Totale passeggeri aviazione commerciale	1.361.399	1.563.608	1.537.307	7.938.996	8.469.204	8.840.108	1.054.810	1.138.828	1.172.748	10.355.205	11.171.640	11.550.163
Passeggeri aviazione generale	2.541	2.613	2.201	12.235	9.294	8.391	1.399	1.061	839	16.175	12.968	11.431
Totale passeggeri	1.315.595	1.363.940	1.539.508	7.285.588	7.951.231	8.848.499	1.023.565	1.056.209	1.173.587	9.624.748	10.371.380	11.561.594

Treviso - Passeggeri	Nazionali			Internazionali			Intercontinentali *			Totale		
	2017	2018	2019	2017	2018	2019	2017	2018	2019	2017	2018	2019
Passeggeri in arrivo	480.795	542.238	546.724	1.015.877	1.085.597	1.040.862	3.114	21.030	33.129	1.499.786	1.648.865	1.620.715
Passeggeri in partenza	484.603	541.508	547.091	1.023.003	1.092.659	1.045.257	3.246	21.460	34.458	1.510.852	1.655.627	1.626.806
Totale	965.398	1.083.746	1.093.815	2.038.880	2.178.256	2.086.119	6.360	42.490	67.587	3.010.638	3.304.492	3.247.521
Transiti	-	-	274	563	189	941	-	-	144	563	189	1.359
Totale passeggeri aviazione commerciale	965.398	1.083.746	1.094.089	2.039.443	2.178.445	2.087.060	6.360	42.490	67.731	3.011.201	3.304.681	3.248.880
Passeggeri aviazione generale	1.485	1.686	2.026	2.255	2.414	3.600	116	174	225	3.856	4.274	5.851
Totale passeggeri	966.883	1.085.432	1.096.115	2.041.698	2.180.859	2.090.660	6.476	42.664	67.956	3.015.057	3.308.955	3.254.731

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

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:

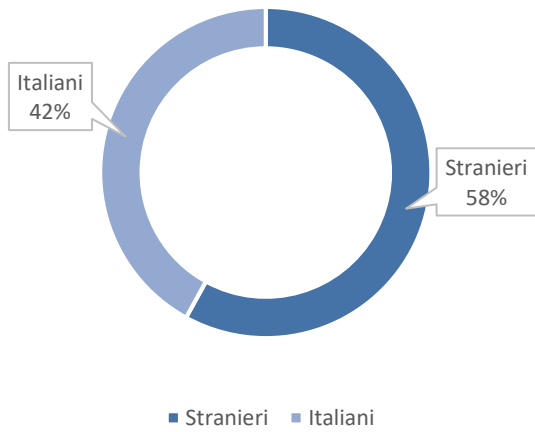
- ➔ Profilazione del passeggero e clientela retail;
- ➔ Customer satisfaction e comportamento di acquisto/non acquisto.

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

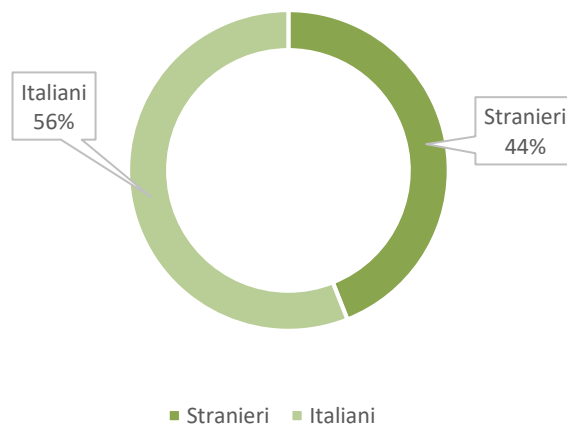
Le modalità di rilevazione sono interviste dirette face to face in cinque lingue eseguite da intervistatori appositamente formati.

Di seguito riportiamo alcune delle risultanze delle indagini aggiornate al 2019.

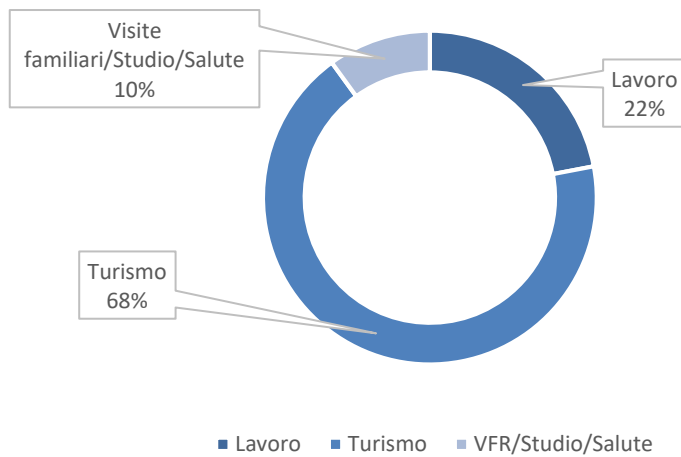
Provenienza Venezia



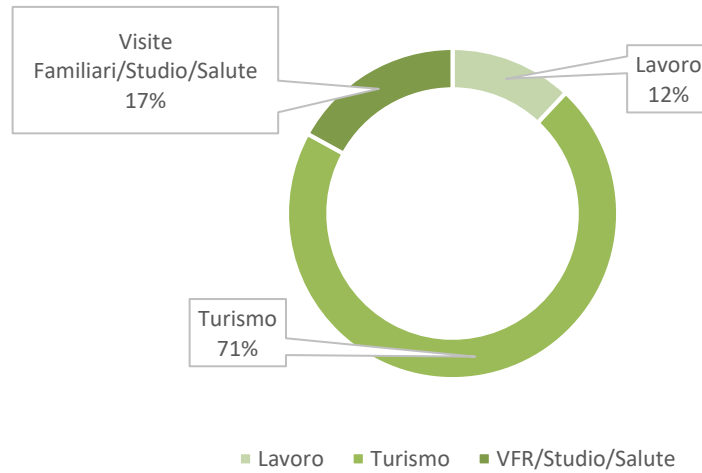
Provenienza Treviso



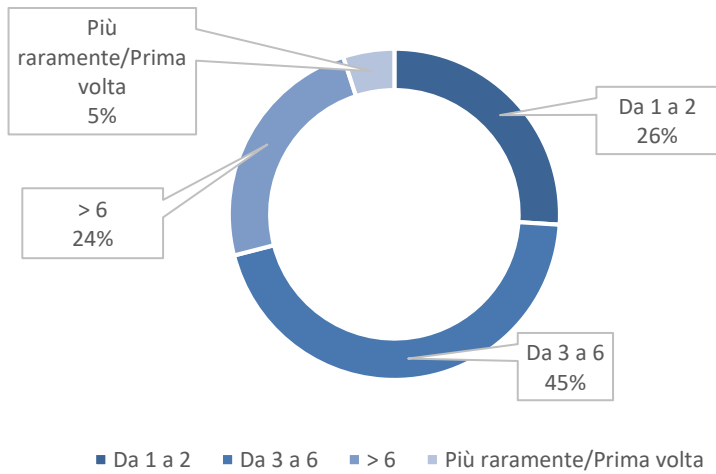
Motivazione viaggio Venezia



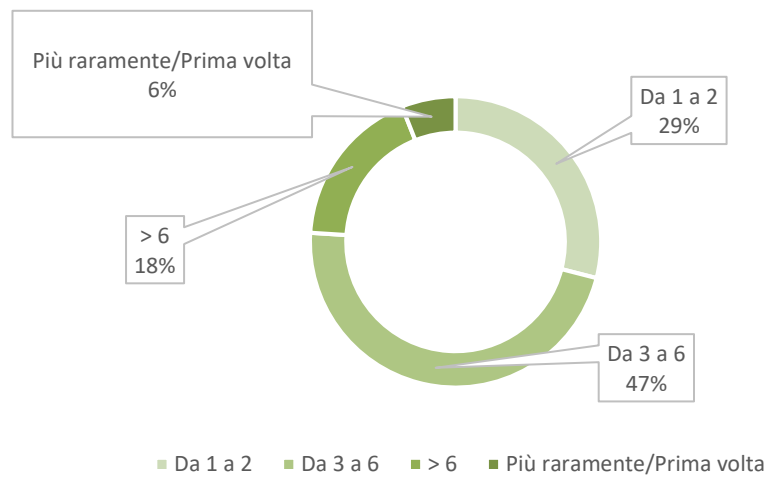
Motivazione viaggio Treviso



Frequenza voli annui Venezia



Frequenza voli annui Treviso



Caratteristiche socio-demografiche e di comportamento aviation del passeggero

- ➔ Sia a Venezia che a Treviso si evidenzia un sostanziale equilibrio di genere; la fascia di età prevalente per Venezia è quella tra i 35 e i 54 anni, per Treviso prevale la fascia d'età 25 – 34 anni;
- ➔ L'Aeroporto di Venezia conferma la sua vocazione internazionale, con una percentuale di utenti di nazionalità straniera pari al 58% (principali nazionalità straniere: Inghilterra, Francia, Stati Uniti, Germania, Spagna); l'Aeroporto di Treviso, a prevalente vocazione low cost, ha un tasso di utenti di nazionalità italiana pari al 56%;
- ➔ A Venezia il 43% dei passeggeri è in possesso di laurea; a Treviso la percentuale di laureati scende al 28%, il 66% degli intervistati è in possesso di diploma;
- ➔ I passeggeri che viaggiano per lavoro rappresentano il 22% e il 12% del totale, rispettivamente per Venezia e Treviso. La motivazione 'turismo' prevale tra i passeggeri stranieri. A Treviso il 17% degli utenti dichiara di viaggiare per visita a parenti e amici o per studio;
- ➔ Il 69% degli intervistati a Venezia viaggia almeno 3 volte all'anno, i frequent flyers (più di 6 voli all'anno) sono il 24% del totale. A Treviso i passeggeri che viaggiano almeno 3 volte all'anno sono pari al 65% degli intervistati, il 18% è costituito da frequent flyers (più di 6 voli/anno);
- ➔ A Venezia i mezzi di trasporto più utilizzati per raggiungere lo scalo sono bus via terra (26% degli intervistati) e auto guidata da altri (24% delle risposte); il bus via terra è il mezzo più utilizzato per raggiungere lo scalo di Treviso (44% degli intervistati), seguito dall'auto guidata da altri (29%) . L'utilizzo del bus è più ricorrente tra gli stranieri;
- ➔ Il bacino di utenza è prevalentemente riconducibile al Veneto e al Friuli Venezia Giulia;
- ➔ Il 60% dei passeggeri utilizza il check-in on-line a Venezia; la percentuale sale all'87% a Treviso, (aeroporto a prevalente operatività low-cost).

Utilizzo parcheggi

- ➔ Le domande riguardano i passeggeri che hanno dichiarato di aver raggiunto l'aeroporto con autovettura guidata personalmente (12% degli utenti a Venezia e 14% a Treviso);
- ➔ Il 23% degli utenti a Venezia e il 45% 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.

Il Milione Club

Il Milione Club è un'iniziativa promozionale di marketing promossa da SAVE S.p.A. riservata ai passeggeri dell'Aeroporto di Venezia con decorrenza dal 28 Marzo 2019, sostitutiva di quella precedentemente in essere dal 2001, e volta a fidelizzare i Clienti.

Il nuovo programma Il Milione Club prevede due tipologie di profili: Privati e Corporate.

Il profilo Privato (persone fisiche che abbiano raggiunto la maggiore età -18 anni compiuti) può appartenere ad uno di questi quattro status:

- Solo App

- Traveler
- Voyager
- Globetrotter

Il profilo Corporate (società, enti, organizzazioni), indicando obbligatoriamente il nome della persona fisica referente (persone fisiche che abbiano raggiunto la maggiore età- 18 anni compiuti). In questo caso, le Card acquistate potranno essere associate a profili corporate. Gli status disponibili sono:

- Voyager – Corporate
- Globetrotter – Corporate

Le Card, in relazione allo status, possono essere solo digitali o digitali e fisiche e danno diritto a diversi vantaggi.

Per i profili privati il Programma prevede dei meccanismi di “ricompensa”, permettendo ai titolari delle carte di cumulare punti (“standard e “status”) attraverso l’acquisto di beni e servizi aeroportuali o presso terzi e di beneficiare delle convenzioni che SAVE attiverà con aziende partner durante la durata del Programma.

- I “punti standard” sono utilizzabili per ottenere sconti su acquisti di beni o servizi aeroportuali
- I “punti status” sono utilizzabili per ottenere sconti sul rinnovo o l’upgrade della Card fedeltà

L’accumulo punti è previsto unicamente per le Card private “Traveler”, “Voyager” e “Globetrotter” con modalità diverse rispetto allo status. Non è possibile accumulare punti sulle Card corporate.

Le Card hanno validità differenziate in relazione alla tipologia di status in particolare:

- **Solo App:** validità associata alla durata del Programma.
- **Traveler:** 12 mesi dalla data di attivazione, coincidente con la data di ricevimento della email di Accettazione da parte di SAVE come da art. 12 del Regolamento; la durata della Card Traveler sarà prorogata automaticamente per ulteriori 6 mesi a seguito di ogni nuovo acquisto di servizi aeroportuali o presso i punti vendita Partner utilizzando la Card..
- **Voyager e Globetrotter:** 12 mesi dalla data di attivazione, coincidente con la data di ricevimento della email di Accettazione da parte di SAVE come da art. 12 del Regolamento.

E’ possibile rinnovare l’iscrizione al Programma tramite sito web o App nei 6 mesi antecedenti alla scadenza ed entro i 2 mesi successivi alla stessa. Decorso il termine di cui al comma precedente i Punti Status, i Punti Standard, i voucher disponibili e i servizi acquistati e non utilizzati verranno annullati. Il Cliente potrà effettuare una nuova iscrizione ricevendo una nuova Card, oppure continuare a fare parte del Programma con lo status “Solo App”.

A seconda della tipologia di status scelto dal cliente, l’iscrizione al Programma si perfeziona attraverso la registrazione (login) con accettazione del Regolamento (sottoscrizione) o registrazione e sottoscrizione congiuntamente all’acquisto della Card, alle seguenti attuali condizioni:

- **Solo App:** solo registrazione e sottoscrizione a titolo gratuito
- **Traveler:** registrazione, sottoscrizione e acquisto con corrispettivo per la Card (solo digitale) pari a € 30,00 (trenta/ 00), IVA di legge inclusa.
- **Voyager:** registrazione, sottoscrizione e acquisto con corrispettivo per la Card pari a € 145,00 (centoquarantacinque/ 00), IVA di legge inclusa
- **Globetrotter:** registrazione, sottoscrizione e acquisto con corrispettivo per la Card pari a € 999,00 (novecentonovantanove/ 00), IVA di legge inclusa.

La sottoscrizione della sola APP consente di accedere ad un unico Voucher a scelta tra Sconto del 50% sull'acquisto del Fast Track o Sconto del 50% sull'acquisto di un ingresso alla Vip Lounge Marco Polo Club.

Le Card consentono ai Soci di usufruire di vantaggi e servizi dedicati descritti nella seguente tabella e differenziati per status.

	Globetrotter	Voyager	Traveler
Priorità alle code	<p>Fast Track illimitato per il titolare della Card (+1 ospite + minori di 12 anni)</p> <p>Imbarco prioritario al gate, valido per i voli delle compagnie aderenti</p> <p>Self Check-in (solo bagaglio a mano) presso la Lounge Milione landside, valido per i voli delle compagnie aderenti</p>	<p>15 accessi Fast Track</p> <p>50% di sconto su ogni acquisto successivo di Fast Track</p>	<p>1 Accesso al Fast Track</p> <p>30% di sconto su ogni acquisto successivo di Fast Track</p>
Accesso Lounge	<p>Ingressi illimitati in Lounge "Marco Polo Club" (zona airside) (+1 ospite + minori di 12 anni)</p> <p>Ingressi illimitati in Lounge "Milione" (zona landside) (+1 ospite + minori di 12 anni)</p>	<p>15 Ingressi alla VIP Lounge</p> <p>30% di sconto su ogni acquisto successivo di ingressi in VIP Lounge</p>	<p>1 ingresso alla VIP Lounge</p> <p>30% di sconto su ogni acquisto successivo di ingressi in VIP Lounge</p>
Servizi VIP	<p>Trasporto Sottobordo privato da/per l'aereo (solo per voli a remoto), previa prenotazione (+ 1 ospite + 2 minori di 12 anni)</p>	X	X

CLIENTI

Parking	Prime 48h gratuite per ciascuna sosta presso i parcheggi P1 e P Milione . Ulteriore sconto 5% su prenotazioni effettuate on-line sul sito marcopolopark.it	Sconto del 25% sulle tariffe del parcheggio P1 e P Milione” Ulteriore sconto 5% su prenotazioni effettuate on-line sul sito marcopolopark.it	Sconto 20% sulle tariffe del parcheggio P1 Ulteriore sconto 5% su prenotazioni effettuate on-line sul sito marcopolopark.it
Sconti Retail	Sconto 20% su acquisti presso negozi partner in aeroporto (secondo le regole espresse ai punti 9.4 e 9.5) applicabile su acquisti di valore pari o superiore a 40€.		
Wi-Fi	Wi-Fi alta velocità (12 Mega) gratis	Wi-Fi alta velocità (12 Mega) gratis	X
Voucher Cash back	X	X	Disponibilità di un voucher del valore di € 15,00 da utilizzare per l'acquisto di servizi aeroportuali

SAVE si riserva di aggiornare/ modificare la lista dei servizi offerti dandone informazione sul sito dedicato al Milione Club o sull'App.

Per informazioni dettagliate sul Programma Loyalty Il Milione Club si rimanda al regolamento vigente e pubblicato sul sito www.clubilmilione.it.

Di seguito il numero di card emesse nell' ultima edizione:

***N. Card al
31/12/2019***

Solo App 2.433

Traveler 43

Voyager 2.343

Globetrotter 266

Totale 5.085

Visto l'ottimo risultato raggiunto con le carte Globetrotter, la spinta promozionale della carta Traveler è stata posticipata e pianificata in concomitanza dell'aggiornamento della App Il Milione Club che avverrà nel corso del 2020.

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

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

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

Venice Connects

Il progetto “Venice Connects” ha l’obiettivo di utilizzare l’aeroporto Marco Polo come *hub*, creando delle soluzioni di viaggio tra due vettori con almeno una tratta originata a Venezia, e garantendo al passeggero la riprotezione in caso di mancata coincidenza, fornendogli, inoltre, assistenza dedicata in fase di transito e alcuni *benefit* come *voucher*, sconti per lo *shopping* in aeroporto e accesso al Fast Track.



La presenza di vettori basati, come Volotea ed EasyJet, unita alla capillarità delle destinazioni servite, ivi comprese quelle intercontinentali, conferisce al progetto una significativa potenzialità di traffico, che sarà tanto più alta quanto maggiore sarà l’efficienza operativa nel rendere confortevole l’esperienza di transito al passeggero.

Nel corso del 2019 è stata avviata la partnership con kiwi.com, a tutti gli effetti il motore tecnico e commerciale del progetto.

Nell’ambito delle attività di *self connection* si segnala, poi, l’adesione di Venezia al *network* “World Wide by EasyJet” e “Volotea Connect”, ovvero a servizi di voli in connessione con scalo al Marco Polo dei due vettori basati.

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 applicativo 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 2019 ha impiegato a regime 87 addetti, fino a raggiungere un picco di 116 addetti, per soddisfare le richieste crescenti manifestatesi nel periodo estivo. Il numero di PRM assistiti è stato pari a 63.702 nel corso del 2019, con un incremento anno su anno, di circa il 7%.

Per quanto riguarda gli investimenti, SAVE nel 2019 ha acquistato un quarto mezzo *ambulift* ad elevate prestazioni ed in grado di ridurre drasticamente i tempi del servizio e dotato dei più sofisticati sistemi di sicurezza attiva e passiva, oltre all'acquisto di 10 sedie a rotelle dotate di motorizzazione elettrica per facilitare il trasporto di passeggeri su rampe e lunghe distanze. Aer Tre dispone di dieci *ambulift* a scale con lift integrato.

AER-TRE al 31 dicembre 2019 registrava un nucleo di addetti composto da 12 persone, supportate da operatori area passeggeri arrivi e rampa, anch'essi con formazione specifica come previsto da normativa vigente. Nel corso della stagione estiva 2019 il nucleo PRM era composto da 15 persone. Nel 2019 sono

stati registrati 14.497 PRM con un incremento medio di circa il 3,6% rispetto all'anno precedente. AER-TRE dispone di 30 sedie a rotelle, 2 *ambulift* operativi, 1 *ambulift* di *backup*

Per quanto riguarda gli investimenti, AER-TRE nel 2019 ha eseguito restyling dei 2 *ambulift* operativi, dotandoli con sofisticati sistemi di sicurezza attiva e passiva con sedute fisse ed il posizionamento e fissaggio delle sedie a rotelle nel senso di marcia. Dal mese di dicembre'19 gestisce direttamente il call point esterno al terminal.

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 2019 si è chiuso con il raggiungimento della totalità degli obiettivi della Carta dei Servizi. Sul fronte dei servizi *land side* gli adeguamenti del terminal del 2017 hanno prodotto un netto miglioramento del livello di soddisfazione ed i risultati confermano questo trend. Nel corso del 2019 l'apertura dell'ampliamento della sala imbarchi extra-schengen ha ulteriormente migliorato la qualità dei servizi e degli ambienti per i passeggeri all'interno del terminal.

Sebbene alcune difficoltà rimangano dovute soprattutto ad un sottodimensionamento delle infrastrutture *air side* rispetto alla crescita dei passeggeri, la tendenza generale della soddisfazione dell'utenza aeroportuale è migliorata. La tabella seguente elenca alcuni degli indicatori individuati e concordati con ENAC per l'anno 2019, riportando gli obiettivi e i risultati ottenuti nell'anno.

CLIENTI

Venezia

Indicatore	soddisfatti 2019	voti 9+10	Obiettivo 2019	Δ (%) su obiettivo 2019	soddisfatti 2018
Giudizio complessivo	99,15%	4%	n.d.	n.d.	99%
Servizio di controllo sicurezza delle persone e dei bagagli a mano	99,65%	4%	96,5%	3%	99%
Sicurezza personale e patrimoniale	99,72%	4%	98,0%	2%	99%
Regolarità e puntualità dei servizi ricevuti in aeroporto	99,36%	3%	97,0%	2%	99%
Servizio biglietteria	95,93%	18%	95,0%	1%	95%
Tempi in coda check-in	99,22%	6%	95,0%	4%	98%
Tempi in coda controllo radiogeno/bagagli	99,52%	7%	n.d.	n.d.	99%
Tempi in coda controllo passaporti	99,48%	11%	96,0%	4%	99%
Disponibilità carrelli portabagagli	99,27%	30%	98,0%	1%	99%
Efficienza sistemi trasferimento passeggeri	99,28%	5%	97,0%	2%	99%
Connettività del wi-fi all'interno dell'aerostazione	92,13%	3%	85,0%	8%	84%
Adeguatezza delle sale fumatori	95,98%	3%	92,0%	4%	96%
Impianti di climatizzazione	98,81%	4%	96,0%	3%	99%
Pulizia e funzionalità toilette	98,33%	4%	95,0%	4%	90%
Stato di conservazione delle toilette (dotazioni, condizioni generali, etc)	87,39%	3%	n.d.	n.d.	79%
Disponibilità e visibilità delle toilette	69,19%	3%	n.d.	n.d.	73%
Condizioni igieniche generali delle toilette	97,42%	3%	n.d.	n.d.	82%
Efficacia e accessibilità dei servizi di informazione al pubblico (monitor, annunci, ecc)	99,28%	3%	97,0%	2%	98%
Professionalità del personale (infopoint, security)	99,68%	4%	96,5%	3%	100%
Disponibilità/Qualità/Prezzi dei negozi e delle edicole	97,04%	2%	90,0%	8%	98%
Qualità servizio/prodotto dei negozi e delle edicole	98,25%	2%	n.d.	n.d.	98%
Disponibilità/qualità/prezzi bar e ristorante	83,58%	2%	80,0%	4%	79%
Qualità servizio/prodotto dei bar e ristorante	93,87%	2%	n.d.	n.d.	97%
Disponibilità di distributori di bibite/snack riforniti	98,39%	5%	94,0%	5%	98%
Chiarezza/Comprensibilità/Efficacia Segnaletica Esterna all'aeroporto	99,24%	3%	95,0%	4%	99%
Facilità di consultazione e livello di aggiornamento del sito web	99,48%	3%	96,0%	4%	98%
Pulizia aerostazione	99,03%	5%	97,0%	2%	99%
Livello di comfort complessivo dell'aerostazione	97,63%	4%	95,0%	3%	99%
Efficacia punti di informazione operativi	99,08%	4%	95,0%	4%	97%
Efficacia/Chiarezza/Comprensibilità Segnaletica Interna dell'aeroporto	98,59%	4%	95,0%	4%	94%
Adeguatezza dei collegamenti città/aeroporto	97,33%	6%	95,0%	2%	96%
Disponibilità di postazioni per la ricarica di cellulari/laptop nelle aree comuni	98,93%	4%	95,0%	4%	98%

Treviso

Indicatore	soddisfatti 2019	voti 9+10	Obiettivo 2019	Δ (%) su obiettivo 2019	soddisfatti 2018
Giudizio complessivo	100,00%	0%	n.d.	n.d.	100%
Servizio di controllo sicurezza delle persone e dei bagagli a mano	99,93%	0%	98,0%	2%	100%
Sicurezza personale e patrimoniale	100,00%	0%	98,0%	2%	100%
Regolarità e puntualità dei servizi ricevuti in aeroporto	100,00%	0%	97,0%	3%	100%
Servizio biglietteria	100,00%	0%	97,0%	3%	100%
Tempi in coda check-in	100,00%	0%	97,0%	3%	100%
Tempi in coda controllo radiogeno/bagagli	100,00%	0%	n.d.	n.d.	100%
Tempi in coda controllo passaporti	100,00%	0%	97,0%	3%	100%
Disponibilità carrelli bagagli	100,00%	0%	97,0%	3%	98%
Efficienza sistemi trasferimento passeggeri	98,78%	0%	96,0%	3%	98%
Connettività del wi-fi all'interno dell'aerostazione	89,02%	0%	80,0%	11%	74%
Impianti di climatizzazione	100,00%	0%	98,0%	2%	100%
Pulizia aerostazione	100,00%	0%	97,0%	3%	100%
Pulizia e funzionalità toilette	99,14%	0%	94,0%	5%	92%
Stato di conservazione delle toilette (dotazioni, condizioni generali, etc)	78,19%	0%	n.d.	n.d.	70%
Disponibilità e visibilità delle toilette	47,99%	0%	n.d.	n.d.	61%
Condizioni igieniche generali delle toilette	98,06%	0%	n.d.	n.d.	83%
Efficacia e accessibilità dei servizi di informazione al pubblico (monitor, annunci, segnaletica interna, ecc)	99,93%	0%	99,0%	1%	100%
Livello di comfort complessivo dell'aerostazione	100,00%	0%	97,0%	3%	100%
Professionalità del personale (Infopoint, security)	100,00%	0%	97,0%	3%	100%
Disponibilità/Qualità/Prezzi dei negozi e delle edicole	100,00%	0%	97,0%	3%	100%
Qualità servizio/prodotto dei negozi e delle edicole	99,78%	0%	n.d.	n.d.	99%
Disponibilità/Qualità/Prezzi dei Bar e Ristoranti	82,56%	0%	85,0%	-3%	77%
Qualità servizio/prodotto dei Bar e Ristoranti	98,84%	0%	n.d.	n.d.	99%
Disponibilità di distributori di bibite/snack riforniti	99,83%	0%	96,0%	4%	99%
Efficacia punti di informazione operativi	100,00%	0%	97,0%	3%	100%
Efficacia/Chiarezza/Comprensibilità Segnaletica Interna dell'aeroporto	100,00%	0%	97,0%	3%	100%
Chiarezza/Comprensibilità/Efficacia Segnaletica Esterna all'aeroporto	100,00%	0%	97,0%	3%	100%
Adeguatezza dei collegamenti città/aeroporto	100,00%	0%	97,0%	3%	100%
Facilità di consultazione e livello di aggiornamento del sito web	99,91%	0%	96,0%	4%	100%
Disponibilità di postazioni per la ricarica di cellulari/laptop nelle aree comuni	99,38%	0%	98,0%	1%	100%

Nel corso del 2019 non sono state effettuate attività di ampliamento o espansione del terminal essendo tutti i progetti di riqualifica ed ampliamento del sedime ancora in istruttoria VIA presso il Ministero Ambiente.

Si resta pertanto in attesa della conclusione di questo iter di approvazione ambientale del Piano di Sviluppo per poi procedere con la successiva regolarizzazione dal punto di vista urbanistico ed ottenere la definitiva approvazione di Enac. Da allora partiranno le attività di esecuzione delle opere previste.

La Customer Experience

Il 2019 è stato un anno di grosse soddisfazioni sul fronte della Customer Experience.

L'aeroporto di Venezia è stato riconosciuto come il primo aeroporto italiano undicesimo a livello mondiale per eDreams, in un'indagine che chi acquista viaggi attraverso tale portale può compilare dando un suo parere anche rispetto agli aeroporti di arrivo e partenza. Si tratta di un grande successo se si considera che nel 2016 il Marco Polo si era posizionato solo al trentatreesimo posto. Il team ha partecipato per la prima volta al Customer Experience Award indetto da ACI (Concilio Internazionale degli **Aeroporti**), ottenendo un secondo posto ed una menzione speciale per le attività svolte e miglorie ottenute. Siamo risultati tra i primi dieci aeroporti che hanno ottenuto la Certificazione Customer Experience che punta a valutare la maturità di un aeroporto nel gestire le tematiche relative alla customer experience. Tale certificazione è stata istituita da ACI proprio durante il 2019 ed è la prima ed unica certificazione nell'industria aviation relativa alla customer experience. Non meno importante, abbiamo ottenuto il livello Gold per la Certificazione Welcome Chinese, volta a certificare la qualità dei servizi rivolti ai passeggeri cinesi. Infine, vogliamo ricordare la menzione speciale che abbiamo ricevuto anche presso la rivista "Internation Airport Review" in merito ad un progetto di segnaletica implementato nel 2018 e volto a diminuire lo stress del passeggero mentre si orienta all'interno del sedime aeroportuale.

Anche i livelli di soddisfazione del passeggero hanno raggiunto i risultati che ci eravamo prefissati e mostrato un chiaro trend di miglioramento. Il livello di soddisfazione generale (overall CSAT – indicatore relativo alla customer **s**atisfaction) ha visto un ulteriore incremento di un 6% rispetto allo stesso risultato registrato nel 2018, giungendo ad un valore medio annuale di 4,15/5 (Immagine 1). Quest'anno, inoltre, l'aeroporto ha partecipato in alcuni trimestri all'ASQ (Airport Service Quality Survey) indagine gestita da ACI che paragona il livello di soddisfazione del passeggero in partenza tra più di 300 aeroporti. Paragonando i valori registrati nel corso del terzo trimestre con quelli del medesimo periodo dell'anno precedente, per i quali disponiamo dei dati ACI, il miglioramento risulta pari ad un 13% passando da un 3,58 del 3Q2018 ad un 4,05 del 3Q2019. Come di consueto i risultati sui kiosk (i tablet disposti in vari punti del terminal sui quali il passeggero in modo spontaneo può dare indicazioni sui livelli di servizio ricevuto) si attestano a livelli assoluti più bassi, ma viene confermato il trend di miglioramento con un incremento rilevato sull'anno precedente del 2%.

Per quanto riguarda le attività del team, le aree di responsabilità continuano ad ampliarsi, primo fra tutti con il passaggio della gestione dei reclami dalla Direzione Quality. Il cambio è avvenuto a giugno, in concomitanza con la revisione della procedura che punta a fornire risposte rapide e coerenti, nonché ad attivare un chiaro processo di miglioramento interno per impedire il ripetersi di alcuni disservizi. Nonostante il cambio della procedura e della gestione renda difficile un paragone diretto tra il 2018 e il 2019, possiamo sostenere che non si sono rilevate criticità e che i volumi dei reclami gestiti rimangono esigui rispetto al flusso passeggeri dei due aeroporti: 476 reclami per Venezia e 58 per Treviso. Sempre nell'ottica del continuo monitoraggio, il team ha anche sviluppato delle check list riguardanti i servizi per il pubblico, in modo da poter valutare in modo più strutturato e regolare la qualità del servizio offerto in ottica di miglioramento continuo.

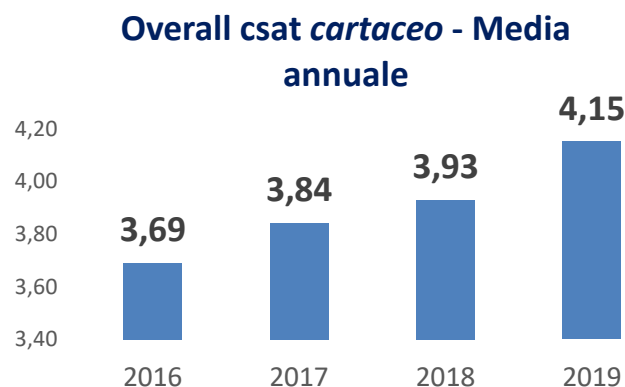
A livello di iniziative, molte attività vengono portate avanti in maniera continuativa e non più a progetto, come l'iniziativa "Ready to take cOFFee" un'occasione, quella della colazione, pensata per far incontrare la comunità aeroportuale e premiare i vincitori del Recognition process, il processo interno per identificare

e premiare quanti si sono distinti con il loro comportamento in linea con valori promossi dalla customer experience. Inoltre, tutti i team di progetto relativi alle infrastrutture si interfacciano ormai in maniera strutturata e continuativa con il team Customer Experience per valutare le proposte atte a migliorare l'esperienza del passeggero e nel dettaglio valutare gli aspetti relativi alla segnaletica, area ormai in carico da un paio d'anni. Durante il 2019 si sono inoltre implementate svariate attività per apportare migliorie alle aree di attesa, con l'installazione di ulteriori punti di ricarica, nuove sedute e cambio della moquette.

Anche la comunicazione verso i passeggeri rappresenta un'area verso la quale si continua a rivolgere una particolare attenzione: infatti, nel corso del 2019 si sono svolte varie attività di miglioramento della fruibilità delle informazioni sulle pagine del sito, si è creata una procedura per la gestione degli eventi di disruption quali scioperi, condizioni meteo avverse, e si è portato avanti con i consulenti dell'azienda Simon & Kucher un progetto di dettaglio che ha analizzato i vari canali presenti e proposto attività di miglioramento che andranno a svilupparsi anche lungo il 2020.

Il 2019 ha visto il team di CE porre un'attenzione particolare alle persone affette da disabilità nascoste. Il 5 aprile, in occasione della giornata mondiale dell'autismo, si è svolto un piccolo evento di sensibilizzazione volto a ricordare ai passeggeri i servizi messi a disposizione dall'aeroporto per persone affette dallo spettro autistico. Inoltre l'aeroporto di Venezia è il primo in Italia ad introdurre i "laccetti girasole" che i passeggeri con disabilità nascoste possono scegliere di indossare per dare allo staff un segnale discreto del loro bisogno di ricevere un'attenzione particolare durante la permanenza in aeroporto. Infine, grazie anche alla collaborazione con una studentessa dello IUAV, che ha svolto una tesi di laurea relativa alla tematica dell'autismo calato nell'ambito aeroportuale, siamo riusciti a valutare possibili aree di miglioramento su infrastrutture, comunicazione e segnaletica per rendere più agevole e piacevole il passaggio in aeroporto agli ospiti affetti da disabilità.

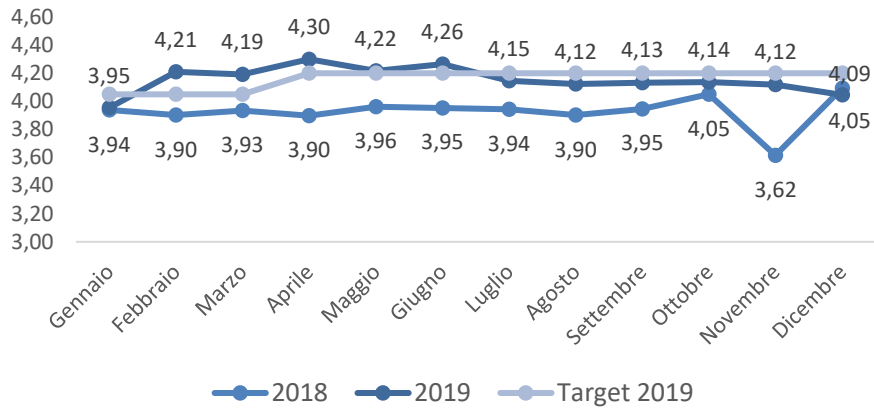
L'aeroporto di Venezia ha avuto un occhio di riguardo anche per gli ospiti più piccoli, ad esempio aderendo all'iniziativa dell'UNICEF in favore dell'allattamento, e diventando tra i luoghi ufficiali che offrono "Baby Pit Stop Unicef", vale a dire nursery e sale allattamento a disposizione dei passeggeri.



Risultati interni della media annuale dell'overall CSAT

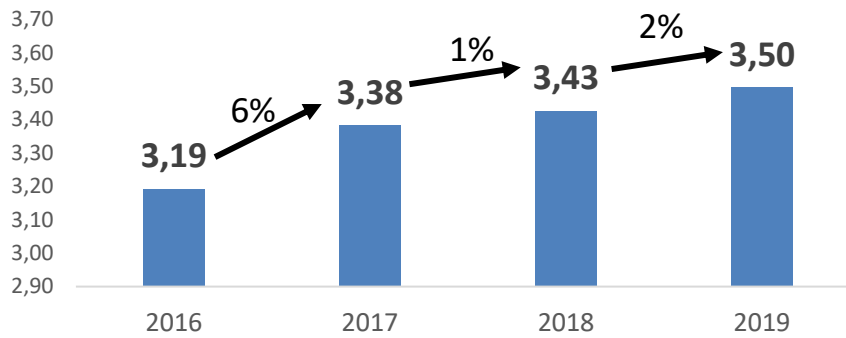
CLIENTI

Overall csat cartaceo - Media mensile

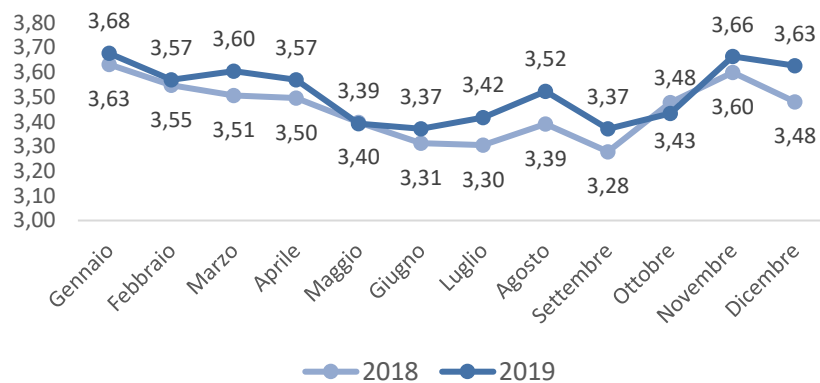


Risultati interni mensile dell'overall CSAT

Overall csat kiosk - Media annuale



Overall csat kiosk - Media mensile



Le compagnie aeree

CLIENTI

Nel 2019 presso l'Aeroporto di Venezia hanno operato 55 vettori di linea, che hanno servito 117 destinazioni. Il traffico gestito dalle principali compagnie aeree è riportato dalla tabella che segue.

Venezia - Passeggeri per vettore	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2019	V. % '19/'18
EASYJET	2.610.124	3.123.637	3.241.409	4%
VOLOTEA	702.909	812.319	732.574	-10%
RYANAIR	208.526	244.553	547.704	124%
BRITISH AIRWAYS	535.745	528.531	501.165	-5%
ALITALIA	530.019	558.233	497.538	-11%
LUFTHANSA	484.389	454.713	476.522	5%
AIR FRANCE	454.663	422.855	461.946	9%
VUELING	388.735	410.081	417.663	2%
IBERIA	311.726	348.750	358.120	3%
KLM	329.020	314.470	309.463	-2%
ALTRI	3.799.349	3.953.498	4.006.059	1%
Aviazione generale	16.175	12.968	11.431	-12%
Totale passeggeri	10.371.380	11.184.608	11.561.594	3%

I vettori basati sullo scalo di Venezia (Easyjet e Volotea) hanno registrato una quota di mercato complessiva del 34% del traffico, con quasi 4 milioni di passeggeri trasportati. Easyjet si è riconfermato primo vettore, superando 3,2 milioni di passeggeri, in incremento del +4% rispetto al 2018. Volotea, secondo vettore, ha trasportato oltre 700mila passeggeri, -10% sull'anno precedente. Terzo vettore è stato Ryanair, con oltre 500mila passeggeri.

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 66% (dati Assaeroporti).

Il 22% del traffico in partenza da Venezia ha proseguito il viaggio via scalo intermedio per destinazioni finali nel mondo nel corso del 2019. Francoforte è il primo *hub* di riferimento, seguito da Roma Fiumicino e Madrid.

I passeggeri su destinazioni extra-Schengen nel corso del 2019 sono stati oltre 3,8 milioni, pari al 33% del traffico complessivo dello scalo veneziano.

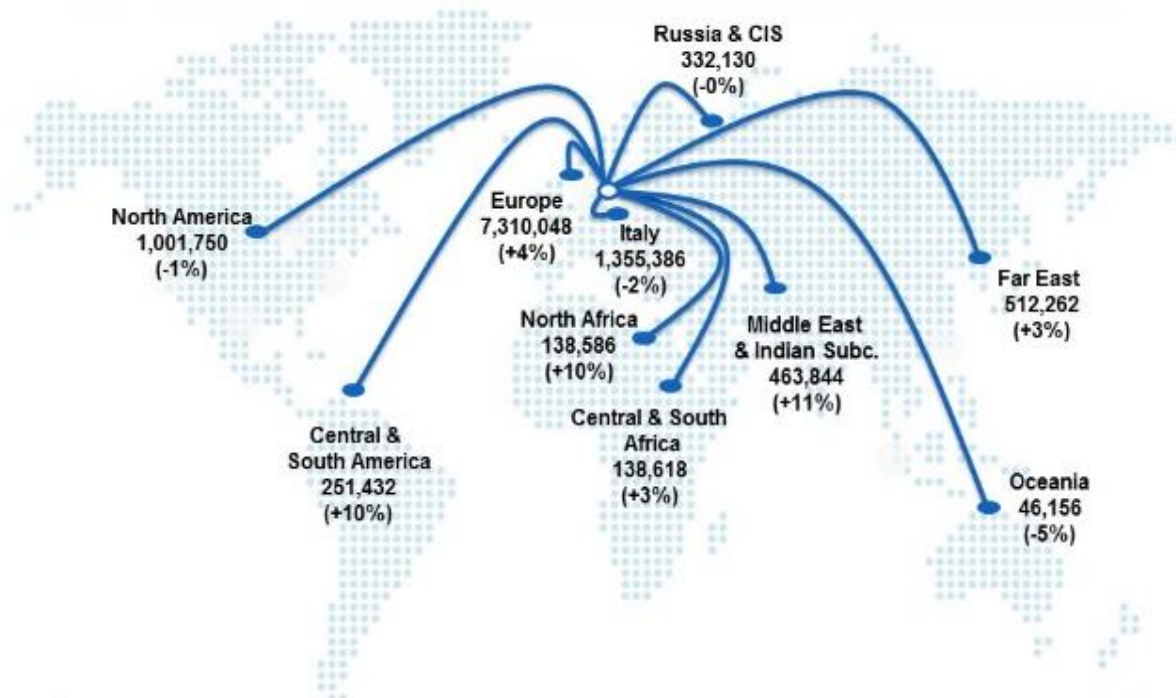
Da osservare in particolare quanto segue:

- Oltre 500mila passeggeri nel corso del 2019 hanno utilizzato i collegamenti diretti tra Venezia e gli Stati Uniti (Delta Air Lines per New York JFK e Atlanta, American Airlines per Philadelphia e Chicago, United Airlines per New York EWR) e i voli non-stop per il mercato canadese operati da Air Canada e Air Transat (Toronto e Montreal);
- I passeggeri trasportati tra Venezia e le destinazioni mediorientali (Dubai di Emirates e Doha di Qatar Airways) sono stati oltre 360mila nel corso dell'anno;
- I passeggeri movimentati da Asiana da Seoul a Venezia sono stati oltre 70mila;
- I passeggeri per il mercato russo sono stati oltre 180mila, grazie alle operatività di Aeroflot e di Ural Airlines;

CLIENTI

- Oltre 100mila passeggeri hanno volato tra Venezia e Israele (Tel Aviv), utilizzando le operatività di El Al e di Easyjet;
- Oltre 300mila passeggeri sono stati movimentati tra Venezia e Istanbul e via Istanbul per l'Estremo Oriente e l'Africa, grazie all'operatività di Turkish Airlines e al nuovo collegamento di Pegasus Airlines per Istanbul Sabiha;
- 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;
- Quasi 120mila passeggeri sono stati trasportati nel corso dell'anno tra Venezia e le destinazioni ucraine e moldave, grazie ai voli operati da Ukraine International Airlines per Kiev, Air Moldova per Chisinau e Fly Ernest per Leopoli;
- Oltre 13mila passeggeri sono stati trasportati da Air Serbia per Belgrado e per il network in prosecuzione;
- Norwegian, vettore con collegamenti diretti per il Nord Europa, ha movimentato oltre 30mila passeggeri tra Venezia e Oslo.

Di seguito si mostra la mappa dei flussi di traffico complessivi (diretti e indiretti) per area di destinazione finale nel corso del 2019, con indicazione dell'andamento rispetto all'anno precedente.



Di seguito vengono elencate le principali novità voli dello scalo di Venezia nel 2019.

SCALO DI VENEZIA - Anno 2019	
NOVITA' VOLI	
Destinazione	Vettore
CEFALONIA	EASYJET
KOS	EASYJET
AQABA - PETRA	EASYJET
MARRAKECH	EASYJET
MARSA ALAM	EASYJET
HURGHADA	EASYJET
ISTANBUL SAW	PEGASUS AIRLINES
LONDRA SEN	RYANAIR
LONDRA STN	RYANAIR
LUSSINO	SILVER AIR
LIONE	VOLOTEA

Per quanto riguarda l'Aeroporto di Treviso, nel 2019 hanno operato 4 compagnie aeree di linea: Ryanair, Wizzair, Pobeda Airlines e Laudamotion. Il traffico gestito dai principali vettori è riportato dalla tabella che segue.

Treviso - Passeggeri per vettore	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2019	V. % '19/'18
RYANAIR	2.597.304	2.845.187	2.744.951	-4%
WIZZAIR	378.314	388.869	408.967	5%
POBEDA AIRLINES		47.713	54.671	15%
Altri	35.583	22.912	40.291	76%
Aviazione generale	3.856	4.274	5.851	37%
Totale passeggeri	3.015.057	3.308.955	3.254.731	-2%

Ryanair ha trasportato oltre 2,7 milioni di passeggeri nel corso dell'anno (-4% rispetto al 2018), con una quota di mercato dell'84% del traffico complessivo dello scalo trevigiano. Il traffico di Wizzair ha registrato un andamento positivo del +5%, per oltre 400mila passeggeri trasportati tra Treviso e l'Est Europa.

Di seguito vengono elencate le principali novità voli dello scalo di Treviso nel 2019.

SCALO DI TREVISO - Anno 2019**NOVITA' VOLI**

<i>Destinazione</i>	<i>Vettore</i>
STOCCARDA	LAUDAMOTION
BORDEAUX	RYANAIR
Oporto	RYANAIR
PRAGA	RYANAIR

Movimenti

Le tabelle riportate sotto indicano il numero di movimenti effettuati nel triennio nei due aeroporti di Venezia e Treviso, con suddivisione tra aviazione commerciale (passeggeri e cargo) e aviazione generale. Il numero dei movimenti complessivi del 2019 è stato in linea con l'anno precedente per Venezia e in incremento del +5,3% per Treviso.

Venezia - Movimenti	2017				2018				2019			
	Aviazione commerciale		Aviazione generale	Totale	Aviazione commerciale		Aviazione generale	Totale	Aviazione commerciale		Aviazione generale	Totale
	Passeggeri	Cargo			Passeggeri	Cargo			Passeggeri	Cargo		
Diurni	67.451	350	6.562	74.363	71.942	386	5.340	77.668	71.865	417	4.958	77.240
Notturmi	14.707	2.816	377	17.900	14.545	2.860	341	17.746	14.901	2.687	404	17.992
Totale movimenti	82.158	3.166	6.939	92.263	86.487	3.246	5.681	95.414	86.766	3.104	5.362	95.232

Treviso - Movimenti	2017			2018			2019		
	Aviazione commerciale	Aviazione generale	Totale	Aviazione commerciale	Aviazione generale	Totale	Aviazione commerciale	Aviazione generale	Totale
Diurni	14.793	3.297	18.090	16.483	3.259	19.742	16.868	4.935	21.803
Notturmi	3.071	104	3.175	3.057	112	3.169	2.203	110	2.313
Totale movimenti	17.864	3.401	21.265	19.540	3.371	22.911	19.071	5.045	24.116

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 22% del totale traffico passeggeri del sistema.

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

Start-up di una nuova rotta

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

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

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

Prospettive

Aeroporto di Venezia

Dopo anni di crescita sopra la media, il 2019 è stato un anno di consolidamento della recente crescita della capacità; in aggiunta, i lavori sulle piste che hanno limitato i movimenti nella stagione intermedia hanno impattato la nostra capacità. L' 'acqua granda' del 12 novembre ha avuto un impatto negativo negli ultimi due mesi dell'anno.

Vettori basati

Procede la collaborazione con Easyjet per cercare di introdurre nuove destinazioni che siano più interessanti per il nostro bacino d'utenza (es. Marrakech, Aqaba, ...), per cercare di bilanciare il point of sale per essere meno dipendenti dal traffico inbound.

Volotea sta incrementando le frequenze per destinazioni già servite, per consolidare la propria posizione sullo scalo.

Lungo raggio

Con la volontà di incrementare la connettività, il 2020 vedrà l'introduzione di 4 frequenze addizionali per Doha, che svilupperanno ampiamente la nostra connettività.

Il ripristino delle operatività sulla pista principale può portare ad una potenziale crescita da parte dei vettori americani.

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

Continua l'impegno per ampliare il nostro bacino d'utenza, lavorando a stretto contatto con operatori di terra così come con fornitori di servizi online, con lo scopo di espandere la nostra 'base clienti'.

Aeroporto di Treviso

Obiettivo per l'aeroporto di Treviso è quello di mantenere il numero di movimenti commerciali sotto il tetto dei 19 mila; inoltre di assicurare che la nostra operatività non ecceda le fasce diurne.

Cargo

Come già rilevato, nel periodo oggetto di analisi, Save Cargo S.p.A. (oggi detenuta per il 50%) è uscita dal perimetro di consolidamento integrale. Tuttavia, al fine di una più completa informativa si è scelto di fornire i dati essenziali dell'attività del settore Cargo.

Nel corso del 2019 sono state movimentate complessivamente sullo scalo di Venezia quasi 59.000 tonnellate di merce via aerea, a cui vanno aggiunte oltre 5.000 tonnellate di merce trasportata via camion. SAVE ha gestito oltre 34.000 tonnellate di merce, di cui il 64% in export. Non ci sono attività cargo operative sullo scalo di Treviso.

Venezia - Merce (tons)	Merce (tons) su voli all-cargo			Merce (tons) su altri voli			Totale merce (tons)		
	2017	2018	2019	2017	2018	2019	2017	2018	2019
Arrivo	17.800	18.770	18.297	8.861	10.459	8.825	26.661	29.229	27.122
Partenza	15.800	16.390	15.624	15.352	17.577	16.108	31.153	33.967	31.732
Totale merce	33.600	35.160	33.921	24.214	28.037	24.933	57.814	63.197	58.854

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.

Nel corso del 2019 sono stati 10.407 i movimenti di Aviazione generale mentre 17.282 i passeggeri gestiti dal sistema aeroportuale Venezia-Treviso.

Pubblicità, Informazione e Retail

Nel 2019 la concessionaria 2A S.r.l., *joint venture* tra Save S.p.A. e Clear Channel S.p.A., ha realizzato una raccolta pubblicitaria pari a circa 3,81 milioni di Euro, registrando una crescita del 2,0% rispetto al dato dell'anno precedente. Anche nel 2019 quindi, a dispetto di un mercato OOH (out of home) in calo del 6,3%, i ricavi da raccolta pubblicitaria hanno confermato di essere in controtendenza, soprattutto grazie alle performance della prima fase dell'anno.

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 2015-2019 sono riportati dalle tabelle che seguono:

Venezia	2017	2018	2019
Retail	36	34	34
F&B	15	16	15
TOTALI	51	50	49

Treviso	2017	2018	2019
Retail	3	3	3
F&B	4	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.

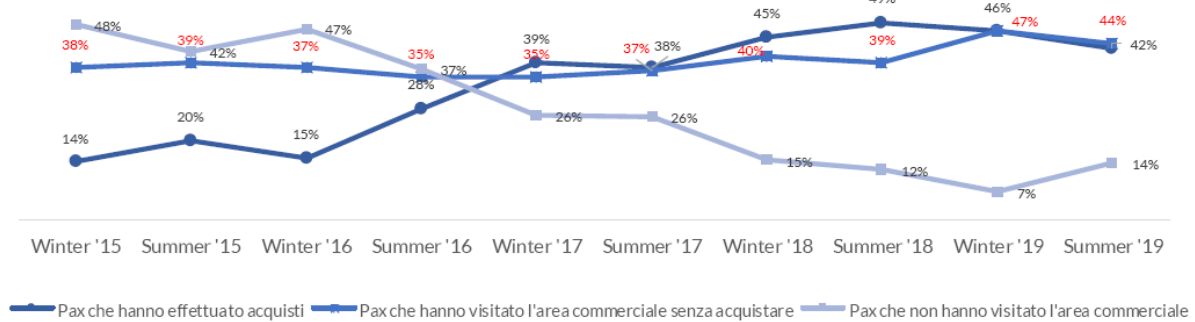
Le esigenze del cliente vengono regolarmente monitorate attraverso indagini di *customer satisfaction* e di comportamento *retail*. Si riportano di seguito i risultati dell'ultima sessione disponibile per il 2019.

Il 74% dei passeggeri dello scalo ha visitato (più o meno attentamente) l'area commerciale: di questi l'85% ha dichiarato di essere entrato in un punto vendita. Il punto vendita che registra il maggior flusso di visitatori è Aelia Walkthrough (36% degli intervistati), seguito da Bottega dei Sapori (13%).

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

CLIENTI

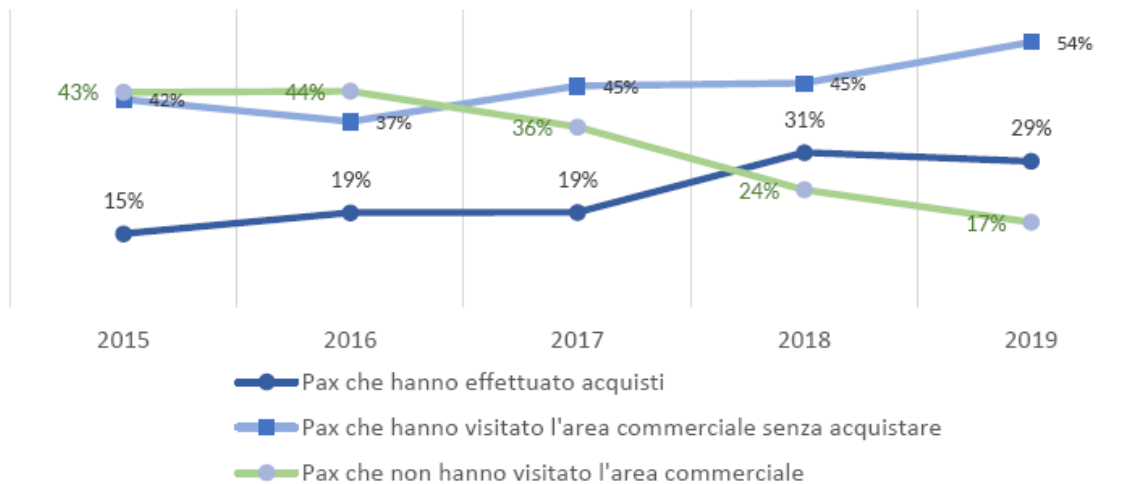
Riportiamo di seguito il grafico che riepiloga l'andamento della propensione all'acquisto nel periodo I semestre 2015 - II Semestre 2019 presso lo scalo di Venezia.



Il grafico evidenzia come nell'ultimo anno si sia registrato un leggero decremento dei passeggeri che hanno effettuato acquisti e che 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 2015 - II Semestre 2019 presso lo scalo di Treviso.

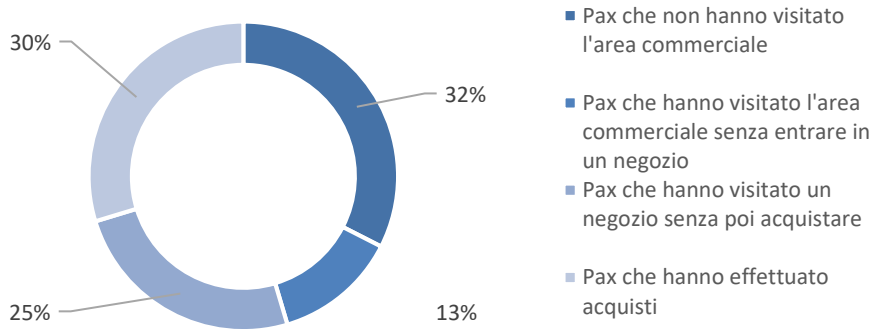


Il grafico mostra che nell'ultimo periodo è sostanzialmente stabile la percentuale di passeggeri che hanno effettuato acquisti, a fronte di una flessione dei passeggeri che hanno dichiarato di non aver visitato l'area commerciale.

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

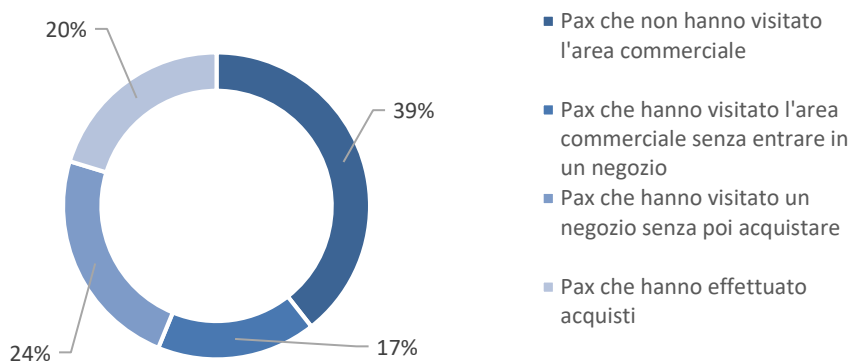
VENEZIA

Tipologia pax in ragione del comportamento rispetto all'area commerciale



TREVISO

Tipologia pax in ragione del comportamento rispetto all'area commerciale



Relativamente ai parcheggi si segnala che, al 31 dicembre 2019, i posti auto a disposizione dei passeggeri presso lo scalo di Venezia sono 4.987, cui si aggiungono 1.550 posti auto per operatori e 526 per gli autonoleggi, per un totale di 7.063 posti auto. Per quanto riguarda invece l'Aeroporto di Treviso, i posti auto disponibili al pubblico al 31 dicembre 2019 sono 1.427.

Rent a car

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

CLIENTI

- N. 9 box ad uso ufficio per totali 232 mq;
- N. 514 posti auto.

In aerostazione, al livello Partenze, sono altresì ubicate delle *lounge* di attesa/accoglienza clienti di 5 società di autonoleggio (comunque presenti con ufficio anche all'interno del P1), per complessivi 61 mq.

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

- N. 9 box per totali 93 mq ubicati al piano terra del Terminal passeggeri;
- N. 216 posti auto, presso l'area parcheggi dedicata.

Sostenibilità economica

Dati di Sintesi

Di seguito si riportano i dati di sintesi consolidati del Gruppo SAVE al 31 dicembre 2019:

Dati consolidati del Gruppo SAVE.

	2019	2018	VAR. %
<i>(in milioni di Euro)</i>			
Ricavi	240,6	223,6	7,6%
EBITDA	125,0	112,6	11,0%
EBIT	85,4	75,3	13,3%
Risultato Netto di Gruppo	64,4	50,1	28,4%
Capitale Fisso Operativo	782,6	639,8	22,3%
Capitale circolante netto operativo	(99,0)	(74,2)	33,5%
Capitale investito netto	683,6	565,6	20,9%
- Mezzi Propri	449,3	385,1	16,7%
- Azionisti di minoranza	10,6	10,2	3,6%
PATRIMONIO NETTO	459,9	395,3	16,3%
POSIZIONE FINANZIARIA NETTA	223,7	170,3	31,3%
EBIT/Ricavi (ROS)	35,5%	33,7%	
Passeggeri Sistema Aeroportuale Venezia-Treviso n.	14.816.325	14.493.563	2,2%

Analisi economica di Gruppo

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

EURO / 1000	2019		12 2018		DELTA	
			RIESPOSTO			
Ricavi operativi e altri proventi	240.554	100,0%	223.580	100,0%	16.974	7,6%
Per materie prime e merci	1.954	0,8%	2.156	1,0%	(202)	-9,4%
Per servizi	43.392	18,0%	41.231	18,4%	2.161	5,2%
Per godimento di beni di terzi	11.291	4,7%	11.545	5,2%	(254)	-2,2%
Costo del lavoro	56.811	23,6%	54.206	24,2%	2.605	4,8%
Oneri diversi di gestione	2.117	0,9%	1.800	0,8%	317	17,6%
Totale costi operativi	115.565	48,0%	110.938	49,6%	4.627	4,2%
EBITDA	124.989	52,0%	112.642	50,4%	12.347	11,0%
Amm.ti e svalutazioni imm. immateriali	22.161	9,2%	17.748	7,9%	4.413	24,9%
Amm.ti e svalutazioni imm. materiali	12.399	5,2%	13.561	6,1%	(1.162)	-8,6%
Acc.to a Fondo Rinnovamento	4.537	1,9%	5.157	2,3%	(620)	-12,0%
Perdite e rischi su crediti	208	0,1%	219	0,1%	(11)	-5,1%
Accantonamenti per rischi e oneri	320	0,1%	644	0,3%	(324)	-50,3%
Totale ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	39.625	16,5%	37.329	16,7%	2.296	6,1%
EBIT	85.364	35,5%	75.313	33,7%	10.051	13,3%
Proventi e (oneri) finanziari	(4.477)	-1,9%	(14.108)	-6,3%	9.631	68,3%
Utili/perdite da Collegate e <i>Joint Venture</i> valutate con il metodo del patrimonio netto	4.673	1,9%	2.337	1,0%	2.336	100,0%
Risultato ante Imposte	85.560	35,6%	63.542	28,4%	22.018	34,7%
Imposte	21.946	9,1%	13.102	5,9%	8.843	67,5%
Utile/(Perdita) attività in funzionamento	63.614	26,4%	50.439	22,6%	13.175	26,1%
Utile / (Perdita) attività cessate/destinate a essere cedute	1.131	0,5%	168	0,1%	963	
Utile/(Perdita) di esercizio	64.745	26,9%	50.607	22,6%	14.138	27,9%
Minorities	(378)	-0,2%	(463)	-0,2%	85	18,4%
Risultato netto di Gruppo	64.367	26,8%	50.144	22,4%	14.223	28,4%

Si rammenta che ai fini comparativi, i dati economici di dicembre 2018 prospetti sono stati riesposti come previsto dall'IFRS 5, in seguito alla cessione del 50% di Save Cargo S.p.A. Le voci di costo e di ricavo relative alle *Discontinued Operations* sono state classificate nella voce "Utile/(perdita) delle Attività cessate/destinate ad essere cedute" del conto economico.

Si segnala inoltre che i dati del 2019 non sono pienamente paragonabili ai dati del 2018 a seguito dell'adozione del principio contabile IFRS 16 secondo il metodo retrospettivo modificato che ha comportato la rilevazione dell'effetto cumulato della prima applicazione del principio a rettifica del patrimonio netto alla data del 1° gennaio 2019, senza impatto pertanto nei dati economici comparativi.

Il valore dei **ricavi operativi ed altri proventi** dell'esercizio risulta in crescita del 7,6% passando da 223,6 milioni di Euro del 2018 a 240,6 milioni di Euro del 2019. Il dato risulta così dettagliato:

EURO / 1000	2019				2018				DELTA				DELTA %
	TOTALE	VENEZIA	TREVISIO	ALTRI	TOTALE	VENEZIA	TREVISIO	ALTRI	TOTALE	VENEZIA	TREVISIO	ALTRI	
Diritti e Tariffe Aeronautiche	154.599	139.052	15.547	0	146.459	130.740	15.719	0	8.140	8.312	(172)	0	5,6%
Handling	2.366	739	1.627	0	2.404	851	1.553	0	(38)	(112)	74	0	-1,6%
Ricavi Aeronautici	156.965	139.791	17.174	0	148.863	131.591	17.272	0	8.102	8.200	(98)	0	5,4%
Biglietteria	120	27	93	0	86	28	58	0	34	(1)	35	0	39,5%
Parcheggi	20.434	18.386	2.048	0	19.118	17.187	1.931	0	1.316	1.199	117	0	6,9%
Pubblicità	3.080	2.898	182	0	3.139	2.978	161	0	(59)	(80)	21	0	-1,9%
Commerciale	40.423	36.657	3.766	0	36.322	32.748	3.574	0	4.101	3.909	192	0	11,3%
Ricavi Non Aeronautici	64.057	57.968	6.089	0	58.665	52.941	5.724	0	5.392	5.027	365	0	9,2%
Altri ricavi	19.532	10.161	998	8.373	16.052	6.874	522	8.656	3.480	3.287	476	(283)	21,7%
Totale Ricavi	240.554	207.920	24.261	8.373	223.580	191.405	23.519	8.656	16.974	16.515	742	(283)	7,6%

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

- crescita dei *ricavi aeronautici* pari a circa 8,1 milioni di Euro (+5,4%) determinata principalmente dall'effetto dell'incremento del traffico passeggeri a sistema, pari a un +2,2%, e dalla crescita delle tariffe applicate sullo scalo di Venezia;
- crescita dei *ricavi non aeronautici*, pari a circa 5,4 milioni di Euro (+9,2%), che registrano mediamente un aumento superiore alla crescita del traffico in particolare con riferimento ai ricavi commerciali (+4,1 milioni di Euro pari a +11,3%), con un particolare andamento positivo dei ricavi dalla gestione dei punti vendita *retail* e della Sala VIP, e ai ricavi da parcheggi (+1,3 milioni di euro pari a +6,9%);
- aumento della voce *altri ricavi* per circa 3,5 milioni di Euro, che include per circa 2,4 milioni di Euro il riconoscimento avuto per il periodo 2017-19 dei certificati bianchi derivanti dalla produzione virtuosa di energia elettrica.

Il **risultato operativo lordo (EBITDA)** è pari a circa 125 milioni di Euro in crescita del 11% rispetto ai 112,6 milioni di Euro del 2018. I costi operativi del Gruppo, aumentati nel 2019 per circa 4,6 milioni di Euro, hanno seguito l'aumento della attività sviluppata nei nostri aeroporti, e dei nuovi investimenti entrati in esercizio; principalmente l'aumento ha interessato il costo del lavoro, per effetto dell'aumento dell'organico medio annuo (+55,3 EFT medi rispetto all'anno precedente) e dei servizi operativi, come manutenzioni, utenze e pulizie, generati dall'aumento dell'infrastruttura in gestione.

Il **risultato operativo (EBIT)** è pari a circa 85,4 milioni di Euro in crescita di 10,1 milioni (+13,3%) rispetto al risultato 2018. L'incremento del Risultato Operativo Lordo è stato assorbito in parte da maggiori ammortamenti e svalutazioni per 3,3 milioni che seguono la realizzazione dei nuovi investimenti, in particolare il rilascio parziale degli investimenti relativi all'infrastruttura di volo.

Il **risultato della gestione finanziaria** risulta positivo per circa 0,2 milioni di euro confrontato con il risultato negativo di 11,8 milioni di Euro dello scorso esercizio. Il saldo oneri e proventi finanziari registra un risultato negativo di 4,5 milioni di Euro, determinato principalmente dagli oneri verso la capogruppo grazie all'operazione di rifinanziamento operata nel dicembre 2018.

Il Risultato dalla valutazione ad equity delle società collegate registra un miglioramento di 2,3 milioni di Euro sulla base del positivo risultato delle principali società collegate.

Il saldo delle **imposte** correnti e differite per il 2019 è pari a 21,9 milioni di Euro rispetto i 13,1 milioni di Euro dell'esercizio 2018, con un aumento di 8,8 milioni di Euro. L'importante differenza è stata generata, oltre che dal miglior Risultato ante imposte, dall'aumento dell'aliquota IRES in capo all'attività svolta dei concessionari, passata dal 24% al 27,5%, e dal confronto con un 2018 che aveva beneficiato dello stanziamento di circa 2,6 milioni di euro di imposte anticipate effetto della fusione di Archimede 1 S.p.A. in SAVE S.p.A. .

Il **Risultato derivante da attività cessate/destinate ad essere cedute** pari a 1,1 milioni di Euro quale somma degli effetti derivanti dalla cessione del 50% della società Save Cargo S.p.A..

Il **Risultato netto di competenza del Gruppo** risulta pari a 64,4 milioni di Euro in crescita del 28,4% rispetto al risultato 2018.

Gli investimenti 2018 sul sedime aeroportuale di Venezia e Treviso

Gli investimenti complessivi realizzati ammontano ad Euro 182 milioni di cui circa 12 milioni a valere sul fondo rinnovamento beni in concessione.

Tra i principali investimenti realizzati nel 2019, si evidenziano:

Euro 107,8 milioni relativi alla realizzazione di opere per il potenziamento della pista e dei piazzali di Venezia, Euro 18,5 milioni per altri investimenti ed opere volte al mantenimento dell'operatività delle infrastrutture esistenti a Venezia, Euro 18 milioni relativi alla progettazione e realizzazione di opere di ampliamento del terminal lotto 2, Euro 10,3 milioni per l'acquisizione di terreni per lo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali di Venezia, Euro 5,1 milioni di opere su parcheggi, Euro 4,2 milioni relativi a progetti di natura informatica, Euro 3,8 milioni per opere di mantenimento del terminal, Euro 3,4 milioni per altri investimenti ed opere volte al mantenimento dell'operatività delle infrastrutture esistenti a Treviso, Euro 2 milioni per attrezzature ed automezzi, Euro 1,8 milioni per opere di realizzazione del nuovo varco doganale, Euro 1,7 milioni relativi all'acquisto di un fabbricato da destinare a nuova caserma VVF presso l'aeroporto di Treviso.

Finanziamenti pubblici

Riportiamo di seguito la tabella che riepiloga il totale dei contributi pubblici ricevuti nel triennio 2017 - 2019, dalla società SAVE S.p.A..

Valori in Euro migliaia

		2017	2018	2019
Erogante	Oggetto			
Magistrato Acque	Riqualfica argini laguna	607	355	309
Totale		607	355	309

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	2017	2018 Restated (IFRS 5)	2019	VAR 2019 -2018	CAGR 2019-2017
VALORE ECONOMICO DIRETTAMENTE GENERATO						
a) Ricavi	Ricavi delle vendite	199.132	223.580	240.554	7,6%	9,9%
b) Proventi finanziari	Interessi attivi e risultati da partecipazioni	6.719	2.338	4.675	100,0%	-16,6%
(A) Totale Valore economico direttamente generato		205.851	225.918	245.229	8,5%	9,1%
VALORE ECONOMICO DISTRIBUITO						
a) Costi operativi	Valore Economico distribuito ai fornitori	39.026	42.523	43.544	2,4%	5,6%
b) Costi del personale	Valore Economico distribuito ai dipendenti	54.302	56.089	58.978	5,2%	4,2%
c) Dividendi	Valore Economico distribuito ai fornitori di capitale (azionisti)	38.000	60.000	0	-100,0%	-100,0%
d) Interessi passivi e oneri finanziari	Valore Economico distribuito ai fornitori di capitale (Istituti bancari)	4.587	14.109	4.479	-68,3%	-1,2%
e) Imposte e tasse	Valore Economico distribuito in imposte, tasse, canone di concessione	26.266	24.705	34.185	38,4%	14,1%
f) Donazioni, contributi associativi	Valore Economico distribuito per donazioni e contributi associativi	590	725	804	11,0%	16,8%
(B) Totale Valore economico distribuito		162.770	198.150	141.990	-28,3%	-6,6%
(A-B) VALORE ECONOMICO TRATTENUTO		43.081	27.768	103.239	271,8%	54,8%
VALORE TOTALE DISTRIBUITO						
g) Assegnazione gratuita Azioni Proprie	Pagamenti ai fornitori di capitale (azionisti)	0	0	0		
TOTALE VALORE DISTRIBUITO		162.770	198.150	141.990	-28,3%	-6,6%

I periodi di confronto sono stati oggetto di riesposizione a seguito Dell'applicazione dell'IFRS 5.

Ricordiamo inoltre che le addizionali comunali (introdotte in Italia con la legge 24 dicembre 2003 n. 350 (art. 2, comma 11) - addizionale comunale sui diritti d'imbarco di passeggeri sugli aeromobili) sono pagate dal passeggero nel momento in cui acquista il biglietto, vengono incassate dal vettore aereo che, con cadenza periodica, le versa al gestore aeroportuale, il quale, a sua volta, le riversa all'Erario ed all'INPS. Nel corso dell'esercizio 2018 tali ammontari versati dal Gruppo Save ammontano a circa Euro 47 milioni.

Impatto occupazionale

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

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

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

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

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

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

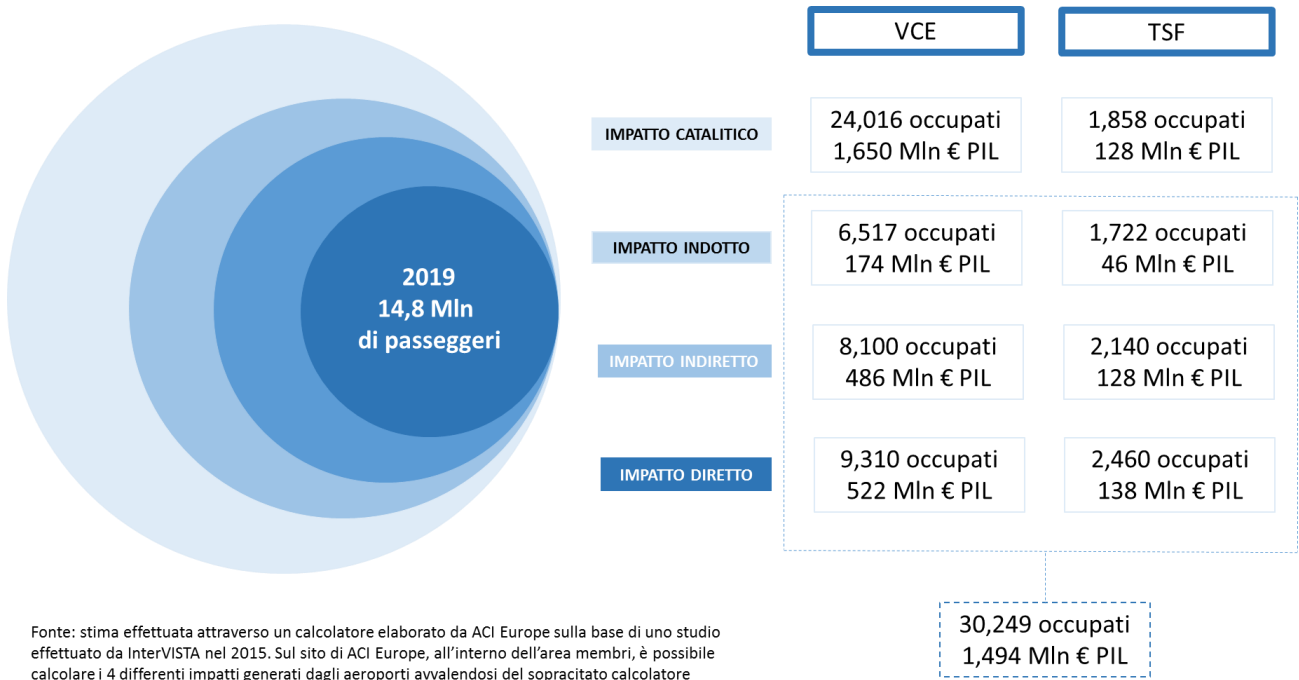
Impatto indotto: ci si riferisce all'attività economica generata dai dipendenti delle imprese direttamente o indirettamente collegate all'aeroporto che spendono il loro reddito nell'economia nazionale. Ad esempio, un dipendente di una compagnia aerea potrebbe spendere le proprie entrate in generi alimentari,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

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

Secondo lo studio commissionato dall'ACI Europe (Intervistas, Economic Impact of European Airports, 2015), l'occupazione diretta generata dagli aeroporti è influenzata dalle dimensioni dell'aeroporto, dal modello di traffico e dal mix di traffico gestito. La crescita dimensionale dell'aeroporto avrebbe un'incidenza inversamente proporzionale sulla capacità dello stesso di generare occupazione, così come la significativa presenza di compagnie low cost nello scalo indurrebbe un impatto minore sull'occupazione diretta rispetto al traffico prodotto da vettori tradizionali.

Attraverso un calcolatore elaborato proprio sulla base dello studio InterVISTA del 2015 è possibile stimare l'impatto occupazionale e gli effetti sul PIL generati sul territorio dall'Aeroporto di Venezia e da quello di Treviso per il 2019 a oltre **30 mila** posti di lavoro, con un PIL di quasi **1.500** milioni di euro.

SOSTENIBILITA' ECONOMICA



Inoltre, si fornisce il dato relativo al numero di pass aeroportuali attivi dal primo gennaio al 31 dicembre 2019 validi per l'ingresso nell'area *airside* pari a circa 17 mila unità.

Tali pass sono forniti a coloro i quali lavorano all'interno dell'aeroporto per il Gestore Aeroportuale (Save o Aer Tre), in attività commerciali (ristoranti, bar, negozi,...), handlers e cargo, in aziende per la manutenzione tecnica di impianti, nei cantieri, Enti di Stato, società di sicurezza, per i vettori ed altre attività.

Impatto sui fornitori locali

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

Albo fornitori e sostenibilità

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

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

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

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

Su 43 fornitori complessivamente qualificati all'Albo nel corso del 2019:

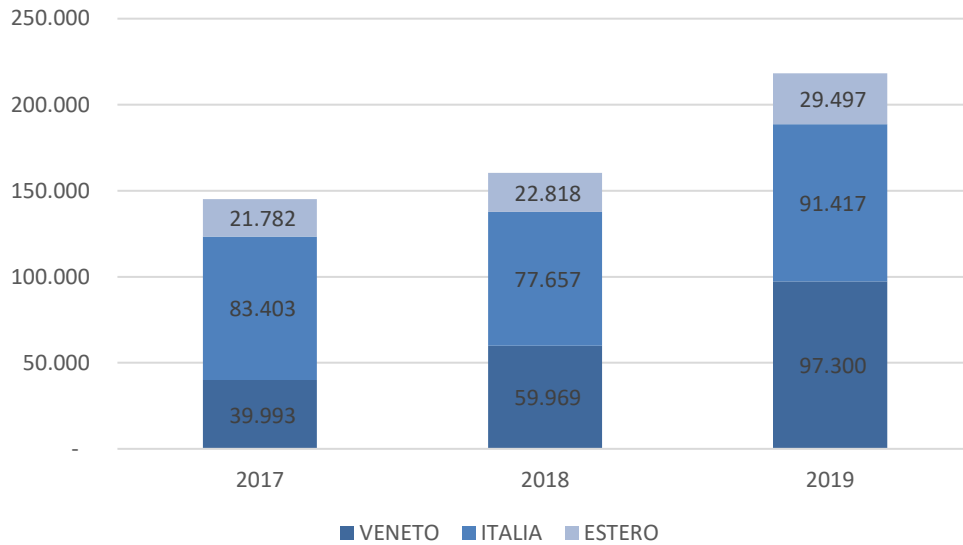
- per quanto riguarda la sezione “Bilancio di sostenibilità e Codice Etico”:
 - o Alla domanda “L’azienda considera tematiche riguardo ai Diritti Umani (lavoro minorile, lavoro forzato, non discriminazione, libertà sindacale) nel proprio codice etico o in altro documento aziendale?”, 17 di essi hanno risposto “sì” allegando a Portale il documento di riferimento;
 - o Alla domanda “Vi siete dotati di un Codice Etico interno aziendale?”, 20 di essi hanno risposto “sì”;
 - o Alla domanda “Siete dotati di bilancio di sostenibilità?”, 3 di essi hanno risposto “sì” allegando a Portale il documento di riferimento, senza specificare se lo stesso è redatto secondo uno standard riconosciuto;
 - o Alla domanda “Aderite a programmi nazionali/internazionali o carte/principi di valori sulla sostenibilità”, 3 di essi hanno risposto “sì”;
 - o Alla domanda sulla presenza di eventuale rating di legalità, 9 di essi hanno esposto il proprio rating;
- 7 di essi dichiarano di possedere un sistema di gestione della Responsabilità Sociale, allegando copia della certificazione o attestazione di Ente Terzo;
- 18 di essi dichiarano di possedere un sistema di gestione della sicurezza e della salute dei lavoratori, allegando copia della certificazione posseduta;
- per quanto riguarda la sezione “Sistema di Qualità Ambientale”:
 - o 19 di essi dichiarano di possedere un sistema di qualità ambientale;
 - o 8 di essi dichiarano di avere comunque realizzato valutazioni di impatto ambientale dei propri processi/servizi/prodotti, anche in assenza di sistema di gestione ambientale;
 - o 8 di essi dichiarano di aver effettuato piani o programmi per migliorare consumi/impatti sui temi di energia, emissioni, acqua, rifiuti;
 - o 6 di essi dichiarano di possedere certificazioni dei propri prodotti o materiali (es. marchiatura CE, tracciabilità, carta riciclata/certificata, etc.).

Distribuzione geografica dei fornitori

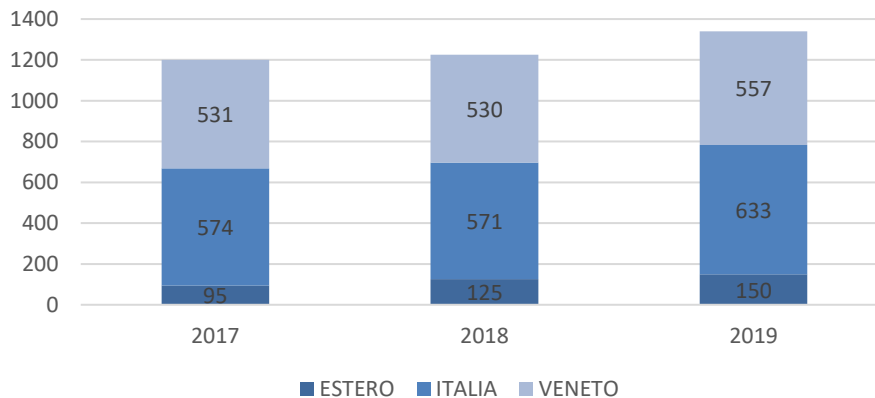
Il Gruppo SAVE ha analizzato la ricchezza distribuita ai fornitori diretti del Gruppo in modo da valutare il proprio impatto su di essi.

L’analisi ha evidenziato come il 45% del valore del fatturato di gruppo sia riferito a fornitori locali (ovvero provenienti dalla regione Veneto). Con riferimento alla provenienza geografica, sebbene 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 2019 il Gruppo SAVE ha collaborato con 557 fornitori locali, ovvero il 42% del totale, per un valore complessivo di fatturato di gruppo che supera i 218 milioni di Euro.

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



Gruppo Save
Fornitori per area geografica



Ricordiamo nell'esercizio l'uscita di Save Cargo S.p.A. dal perimetro di rendicontazione; al fine di rendere omogenei i dati confrontati si è provveduto quindi nei dati quantitativi e nei grafici a riesporre i dati relativi al 2017 ed al 2018 depurandoli da tale componente.

Sostenibilità ambientale

Introduzione

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

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

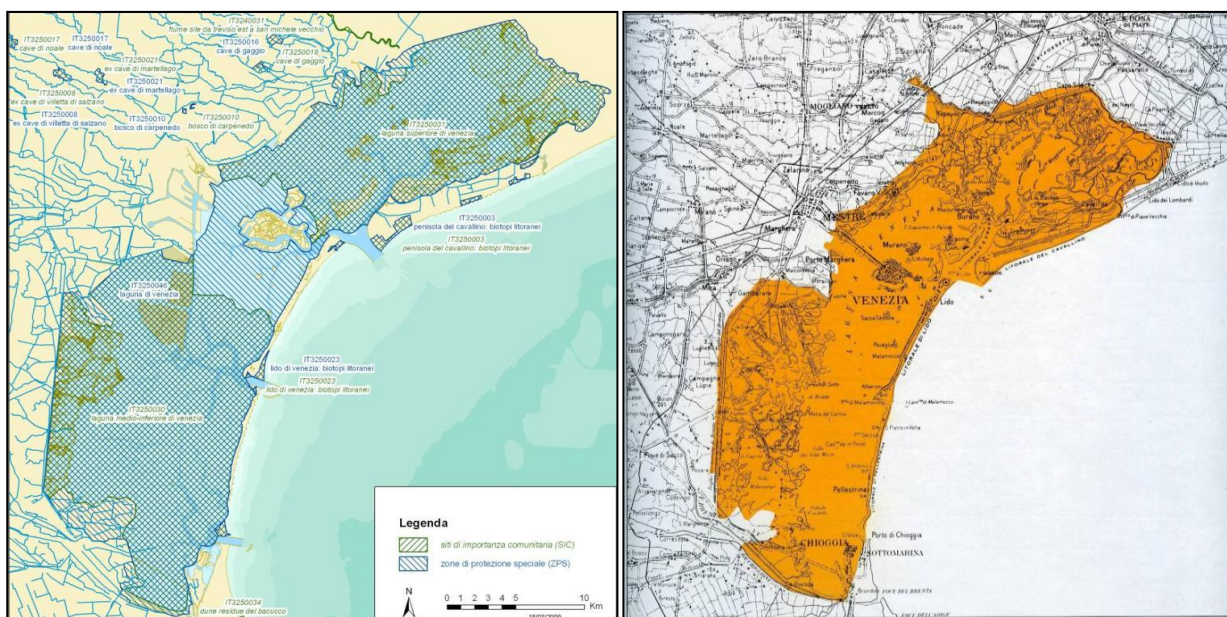
La laguna di Venezia e il suo territorio di gronda rappresentano un complesso ed unico patrimonio naturale, storico, culturale, architettonico e paesaggistico ambiente è un ambiente naturale e che deve la propria conservazione all'intervento dell'uomo, soggetto pertanto ad una serie di vincoli e tutele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

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

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

SIC IT3250031 e ZPS IT3250036

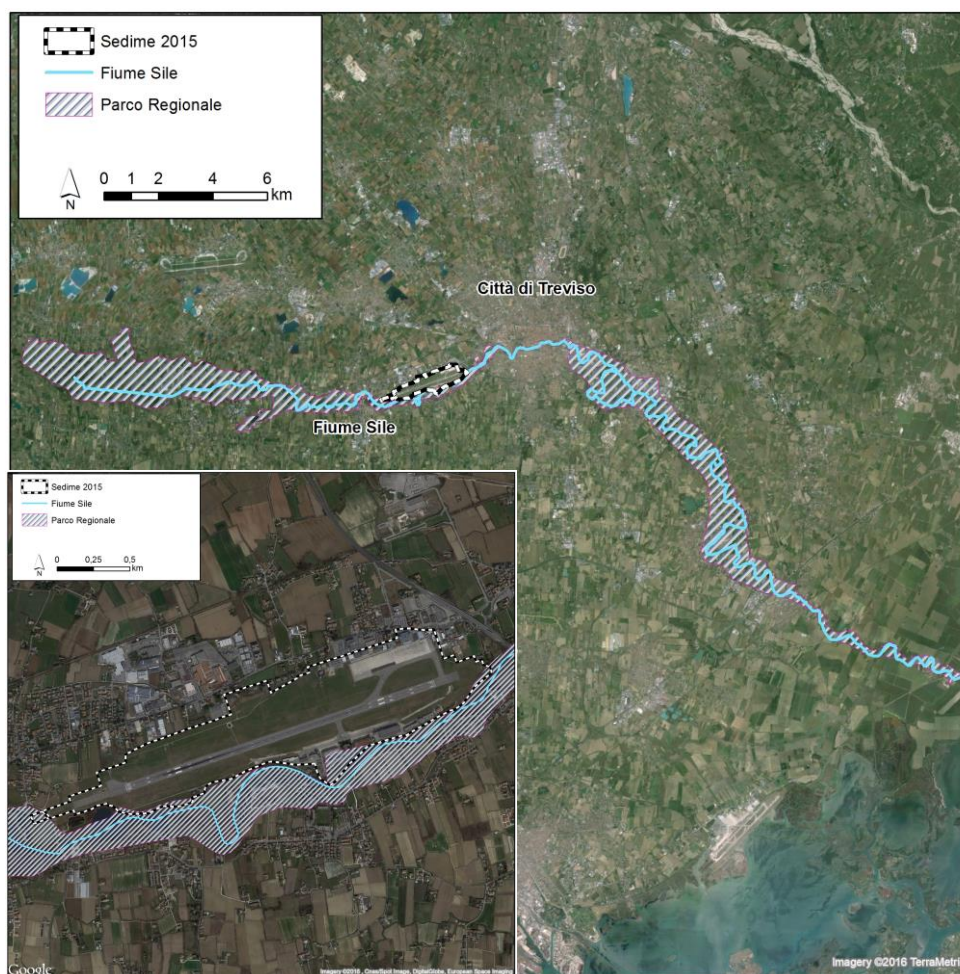
rea soggetta a vincolo paesaggistico



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

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

Collocazione dell'Aeroporto di Treviso rispetto al Parco Naturale Regionale del fiume Sile



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

La politica ambientale

SAVE, 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 (rispetto ai valori del 2011) e del 60% entro il 2030 per Treviso (rispetto ai valori del 2012);
- Promozione di comportamenti virtuosi volti al risparmio energetico presso fornitori, passeggeri ed operatori aeroportuali.

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

La sensibilità verso le tematiche ambientali è stata ancor più sottolineata attraverso l'impegno dell'aeroporto di Venezia a raggiungere le zero emissioni di CO₂ entro il 2050.

Difatti, nel corso del 29° Congresso annuale e l'Assemblea generale di ACI Europe tenutosi a Cipro a Giugno 2019, l'Amministratore Delegato del Gruppo SAVE ha firmato il Commitment per "NetZero2050".

L'attuazione del piano di sviluppo in corso comprende già molti progetti volti alla tutela ambientale ed a minimizzare il consumo di risorse tra le quali, per citarne uno dei principali, il fatto che tutte le nuove infrastrutture siano certificate LEED.

Il futuro Master Plan (2022-2035), in corso di definizione, consentirà di raggiungere il net zero carbon già nel 2035, grazie alla dismissione di produzione di energia con combustibili fossili, basandola solo su fonti rinnovabili, massimizzando il riutilizzo dell'acqua e realizzando il recupero completo di rifiuti prodotti dallo scalo.

L'iniziativa invece "Plastic free" prevede la massima riduzione della plastica monouso utilizzata nel sedime aeroportuale.

Installati nel corso dell'ultimo trimestre del 2019 alcuni erogatori d'acqua potabile presso le aree uffici del Gruppo ed avviata la fase progettuale che porterà all'ulteriore posizionamento di questi distributori a disposizione di passeggeri e tutti gli altri operatori aeroportuali sia nel terminal che negli altri edifici dislocati all'interno del sedime aeroportuale.

Per favorire la pratica di comportamenti sostenibili a tutti i dipendenti del Gruppo, è stata consegnata una borraccia in acciaio inossidabile riutilizzabile che può essere riempita.

Verranno inoltre installati dei compattatori dedicati allo smaltimento di bottigliette e lattine, in grado di separare la parte liquida e ridurre drasticamente il volume della plastica ed i relativi costi di smaltimento.

Energeticamente parlando invece SAVE risulta aver certificato il proprio Sistema di Gestione dell'Energia (SGE) secondo la norma UNI CEI EN ISO 50001. Nel corso del 2019 è avvenuto il processo di ricertificazione permettendo all'organizzazione di allineare il proprio SGE alla versione 2018 della norma. Si riportano nel seguito i principali aspetti e dati ambientali riferibili all'attività del Gruppo SAVE.

La gestione dell'ambiente

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

delle tematiche ambientali, sono state intraprese diverse azioni volontarie per la riduzione degli impatti ambientali.

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

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

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

- Acqua;
- Energia;
- Aria e clima - Emissioni gas serra;
- Rifiuti;
- Ecosistema-Biodiversità;
- Inquinamento acustico.

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

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

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

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

operam (successivamente alla realizzazione delle previsioni del Master Plan 2021); il PMA prevede attività di monitoraggio sulle seguenti componenti ambientali:

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

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

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

Migliaia di Euro	
Principali spese ed investimenti ambientali	2019
Compensazione/Mitigazione	598
Gestione dei Rifiuti	533
Aria	148
Depuratore Acque	161
Rumore	132
CEM	62
Energia	59
Totale	1.693

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 2019 i consumi di acqua complessivi dei due scali sono stati pari a circa 386 mila metri cubi, prelevati dall'acquedotto comunale, l'unica fonte di prelievo/approvvigionamento.

Tra le iniziative più interessanti e di significativo carattere ambientale è opportuno menzionare la progettazione, attualmente in corso, del nuovo impianto di depurazione aeroportuale che avrà la potenzialità necessaria per trattare i reflui prodotti dal traffico di passeggeri e dei relativi servizi aeroportuali e la sua potenzialità è stata determinata in funzione degli incrementi del traffico passeggeri previsti nel prossimo decennio. Il depuratore sarà in grado di trattare una portata media giornaliera di 1.155 m³/d, con picchi fino a 1.440 m³/d durante il periodo estivo, ed un volume annuo di 420.000 m³

di acqua trattata. Il processo di trattamento delle acque reflue è costituito dai trattamenti fisico meccanici e dal trattamento biologico a fanghi attivi con trattamento terziario per la rimozione spinta di azoto e fosforo e dal finissaggio finale dell'acqua con filtrazione e disinfezione con UV. Le acque depurate avranno inoltre caratteristiche qualitative idonee per il riutilizzo a scopo industriale all'interno del comprensorio aeroportuale (Tab. 1 Allegato C - NTA P.T.A. Regione Veneto). Il progetto prevede, quindi, la realizzazione di un idoneo volume di accumulo dell'acqua trattata e di una stazione di pompaggio per il rilancio dell'acqua nell'acquedotto duale dell'aeroporto per soddisfare i fabbisogni dei WC dei terminals e delle torri di raffreddamento dell'impianto di trigenerazione. Il fabbisogno d'acqua industriale richiesto nel giorno di massimo consumo è stimato pari a 1.220 m³/d e sarà completamente coperto dal volume d'acqua trattato al depuratore (1.440 m³/d), con conseguente riduzione del fabbisogno e dei consumi di acqua potabile. Nell'anno 2019 inoltre sono stati realizzati dei lavori di miglioramento della logica di funzionamento con l'installazione di ulteriori sonde di verifica e controllo dell'impianto di trattamento delle acque meteoriche di dilavamento e prosecuzione del relativo scarico denominato "doppia canna".

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)	2017	2018	2019
Venezia	233.379	241.500	252.842
Treviso	33.397	33.663	27.794

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

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

Le tabelle riportate in seguito, mettono in evidenza che i parametri analizzati sono di molto inferiori ai limiti ammessi dalla legge, dimostrando la buona qualità delle acque trattate al 31 dicembre 2019.

Venezia	ANNO 2017			ANNO 2018			ANNO 2019		
Parametro	Fosforo	Azoto tot	SST*	Fosforo	Azoto tot	SST*	Fosforo	Azoto tot	SST*
Concentrazione media uscita (mg/l)	0,7	7,56	11,4	0,538	4,031	10,96	0,554	1,49	10
D.lgs 152/06: Concentrazione media uscita (mg/l) (limite di legge)	1	10	35	1	10	35	1	10	35
Reflui trattati (m3)	233.379			241.500			252.842		
Carico inquinante allo scarico (kg/anno)	163,4	1.764,30	2.660,50	129,93	973,49	2.646,84	140,07	376,73	2.528,42

(*)=Solidi Sospesi Totali

Treviso	ANNO 2017			ANNO 2018			ANNO 2019		
Parametro	Fosforo	Azoto tot	SST*	Fosforo	Azoto tot	SST*	Fosforo	Azoto tot	SST*
Concentrazione media uscita (mg/l)	4,2	27,9	12,4	3,13	24,96	23,63	1,635	8,42	10
D.lgs 152/06: Concentrazione media uscita (mg/l) (limite di legge)	10	35,6	80	10	35,6	80	10	35,6	80
Reflui trattati (m3)	33.397			33.663			27.794		
Carico inquinante allo scarico (kg/anno)	140,3	931,8	414,1	105,36	840,22	795,46	45,44	234,03	277,94

(*)=Solidi Sospesi Totali

De-icing

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

Di seguito si evidenziano i quantitativi di prodotto di *de-icing*² utilizzati nell'Aeroporto di Venezia nel triennio di riferimento. I consumi annui sono direttamente connessi alla variabilità delle condizioni meteo.

Venezia	UdM	2017	2018	2019
Kilfrost	Litri	121.023	-	
SAFEGRIP solido	Kg	20.700	18.000	3.000
SAFEGRIP liquido	Litri	41.317	49.099	1.000
Clariant	Litri	109.512	157.135	131.000

² Il dato indicato è frutto di una stima

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

Treviso	UdM	2017	2018	2019
Kilfrost	Litri	7.989	12.903	2.279
Clariant Safewing	Litri	-	-	303
Clariant Granulare	Kg	<i>n.d.</i>	725	1.050
SAFEGRIP liquido	Litri	<i>n.d.</i>	15.000	4.000

Per quanto riguarda l'Aeroporto di Treviso si segnala che nel 2019 si sono consumati 2.582 litri di liquido per il *de-icing* degli aeromobili. In particolare nei mesi di gennaio e febbraio è stato utilizzato il prodotto Kilfrost ABC-K plus per un totale di 2279 litri, mentre nel mese di dicembre il nuovo prodotto Clariant Safewing MP II per un totale di 303 litri. Rispetto a Venezia, a Treviso non operano linee aeree di base con aeromobili che sostano durante la notte e che necessitano di operazioni *de-icing* durante quasi tutto il periodo invernale o quantomeno quando le temperature notturne si approssimano allo zero; conseguentemente vengono effettuate operazioni *de-icing* diurne soltanto in condizioni di precipitazioni nevose oppure operazioni *anti-icing* quando le temperature diurne sono al di sotto dello zero. La variabilità delle condizioni meteo nel corso degli anni diviene la responsabile unica dei differenti consumi registrati.

Sversamenti

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

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

Per l'anno 2019 non si sono verificati sversamenti significativi di idrocarburi o di altre sostanze inquinanti che abbiano provocato effetti sull'ambiente.

³ Il dato indicato è frutto di una stima

Energia

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



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

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

- ➔ assicura l'efficienza energetica attraverso un uso razionale delle principali fonti di energia stabilendo e mantenendo attive procedure ed istruzioni di lavoro orientate ad un miglioramento delle prestazioni.

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

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

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

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

Alla fine del terzo trimestre ENEA, attraverso la sua Agenzia nazionale per l'efficienza energetica, ha scelto il Marco Polo di Venezia come unico aeroporto italiano *opinion leader* nell'ambito della Campagna Nazionale "ItaliainClasseA" finanziata dal Ministero dello Sviluppo Economico.

La Campagna svolge attività di formazione ed informazione per accrescere la consapevolezza dei consumatori sulle azioni da intraprendere – eliminazione degli sprechi, miglioramento dell'efficienza energetica – per favorire la riduzione dei consumi energetici e creare condizioni favorevoli per una crescita sostenibile.

Per SAVE si è trattato di una grande opportunità per far conoscere quanto realizzato nel terzo scalo intercontinentale nazionale in un'ottica di risparmio energetico, e di sensibilizzare nel contempo il più vasto pubblico attraverso una comunicazione dedicata, veicolata sulla piattaforma Facebook a partire dal mese di dicembre.



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

Consumi energetici [GJ]⁴	2017	2018	2019
<i>Combustibile non rinnovabile consumato</i>	274.476	320.813	314.913
<i>Combustibile rinnovabile consumato</i>	0	0	0
<i>Elettricità, riscaldamento, raffrescamento e vapore acquistato per autoconsumo (*)</i>	55.542	44.872	47.014
<i>Energia elettrica, riscaldamento, raffrescamento e vapore autoprodotti</i>	1.663	1.586	2.227
<i>Energia elettrica, riscaldamento e vapore venduto</i>	0	0	0

(*) valore depurato dell'energia elettrica diffalcata

Energy intensity ratio (kJ/pax)	2017	2018	2019
Consumi diretti di energia [GJ]	331.682	367.271	364.154
Numero di passeggeri	13.386.437	14.493.563	14.816.325
Energy intensity ratio [kJ/pax]	24.777	25.340	24.578

Energia Autoprodotta

All'interno degli scali sono presenti diversi impianti fotovoltaici.

Quello installato presso l'aeroporto di Treviso ha una potenza totale pari a 77,28 kW derivante da 336 moduli che occupano una superficie di 550.03 m², mentre per quanto riguarda Venezia, oltre all'impianto installato presso la vecchia aerostazione che ha una potenza di picco pari a 612,9 kWp., durante il 2019 sono entrati in esercizio i seguenti impianti che sono contraddistinti dalle seguenti caratteristiche:

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

Nel prossimo futuro, la quota parte di produzione di energia elettrica da fonti rinnovabile potrà incrementare grazie all'entrata in esercizio dell'impianto del TL1 che con i suoi 2.340 moduli, per un totale di 304,20 kWp, va a coprire una superficie di 2.506,88 m².

Sempre per quanto riguarda l'aeroporto di Tesserale forte percentuale di energia elettrica autoprodotta non proviene solamente dagli impianti fotovoltaici ma anche grazie al funzionamento della centrale di trigenerazione.

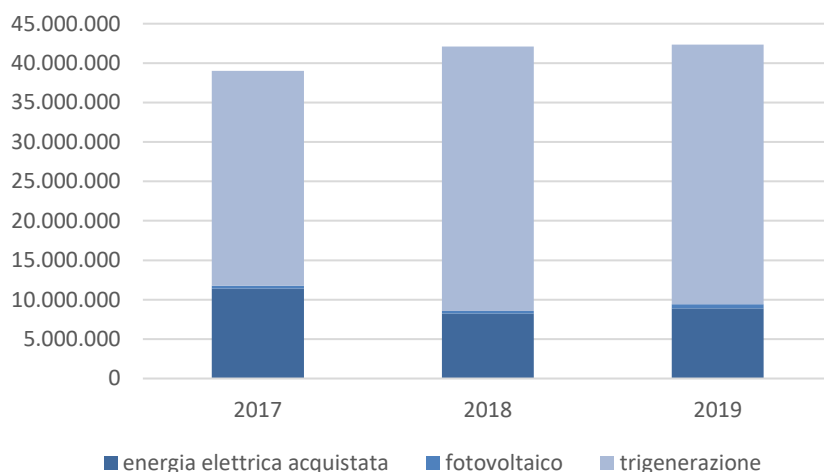
Di seguito si riportano i dati dell'energia riferiti allo scalo di Venezia, da cui si evince che nel il 2019 l'autoproduzione si attestata al 78,95% del fabbisogno.

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. In presenza di misure specifiche si è potuto scorporare quanto relativo a SAVE Cargo per il triennio di rendicontazione

Venezia: Energia elettrica autoprodotta [kWh]	2017	2018	2019
Energia elettrica prodotta da fonte rinnovabile	364.870	351.767	526.731
Energia elettrica da centrale di trigenerazione	27.241.620	33.513.050	32.916.538
Totale Energia elettrica autoprodotta	27.606.490	33.864.817	33.443.269

Venezia: Energia elettrica consumata [kWh]	2017	2018	2019
Energia elettrica acquistata	11.402.894	8.236.385	8.915.228
Energia elettrica autoprodotta	27.606.490	33.864.817	33.443.269
Energia elettrica consumata	39.009.384	42.101.202	42.358.497

Consumi energia elettrica Aeroporto Marco Polo di Venezia [kWh]

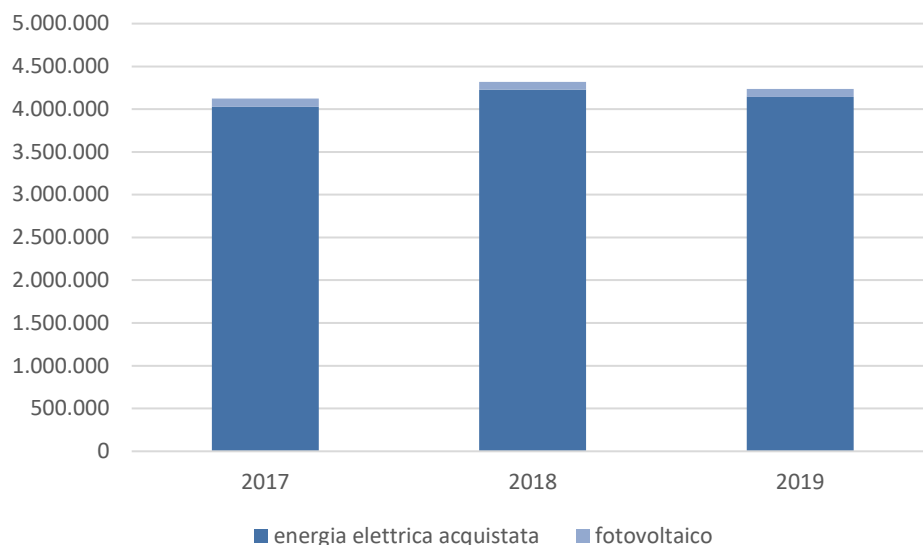


Venezia: Energy intensity ratio (kWh/pax)	2017	2018	2019
Energia elettrica consumata [kWh]	39.009.384	42.101.202	42.358.497
Numero di passeggeri	10.371.380	11.184.608	11.561.594
Energy intensity ratio [kWh/pax]	3,76	3,76	3,66

I consumi di energia elettrica di Aer Tre nel 2019, come di seguito riportato, si mantengono stabili, mantenendo invariato al 2% il rapporto di energia autoprodotta sul totale consumato.

Treviso: Energia elettrica consumata [kWh]	2017	2018	2019
Energia elettrica acquistata	4.025.551	4.228.170	4.144.251
Energia elettrica autoprodotta	97.121	88.668	91.922
Energia elettrica consumata	4.122.672	4.316.838	4.236.173

Consumi energia elettrica Aeroporto Antonio Canova di Treviso
[kWh]



Treviso: Energy intensity ratio (kWh/pax)	2017	2018	2019
Energia elettrica consumata [kWh]	4.122.672	4.316.838	4.236.173
Numero di passeggeri	3.015.057	3.308.955	3.254.731
Energy intensity ratio [kWh/pax]	1,37	1,30	1,30

Aria e clima

Il climate change⁵

L'Aeroporto di Venezia ha aderito all'iniziativa volontaria dell'*Airport Carbon Accreditation* (ACA) entrando a far parte di questo 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 ed attraverso il coinvolgimento dei principali *stakeholder*. Il conseguimento del livello "Neutrality" richiede che, oltre alle emissioni *Scope 1* e *Scope 2*, vengano rendicontate le altre emissioni indirette che rientrano nello *Scope 3* come ad esempio le emissioni derivanti dai *business travel* dei dipendenti, dal ciclo LTO degli aeromobili, dall'accesso di superficie dei passeggeri e del personale delle compagnie aeree, dalla mobilità dei dipendenti, ecc. e compensate la quota di emissioni residue attraverso carbon credits (detti offset). Anche l'Aeroporto di Treviso aderisce al programma ACA da febbraio 2014 attraverso il livello "Mapping"; tuttavia si è subito lavorato al fine di ottenere, nello stesso anno, il secondo livello, "Reduction". Nel 2018 invece si è raggiunto il livello *Neutrality*.

A livello globale gli strumenti ed i mercati di offsetting diventeranno sempre più complessi ed il rischio di un doppio conteggio incrementerà con il passare degli anni. Ecco perché l'Amministratore del programma ACA ha dettato delle regole stringenti su questa tematica:

⁵ I dati relativi alle emissioni sono calcolati sulla base della metodologia ACA e sono relative agli aeroporti di Venezia e Treviso. In presenza di misure specifiche si è potuto scorporare quanto relativo a SAVE Cargo per il triennio di rendicontazione.

- L'appartenenza ad uno specifico programma come:
 - Clean Development Mechanism
 - Verified Carbon Standard
 - Gold Standard
 - Climate Action Reserve
 - American Carbon Registry
- L'esclusione di progetti che comportino un alto rischio come:
 - Nuclear energy
 - Fuel switching
 - Industrial gases HFC e N2O
 - Coal mine methane
- La certezza della disponibilità delle seguenti informazioni:
 - Tipologia di programma
 - Tipologia di progetto
 - Denominazione progetto
 - Numero identificativo del progetto

Quindi a seguito degli eventi accaduti negli ultimi anni e soprattutto dei roghi che hanno distrutto nel 2019 la Foresta Pluviale Amazzonica, il Gruppo ha deciso di dare la priorità ai progetti volti a ridurre la deforestazione ed ad incrementare la riforestazione.

Gli ultimi Carbon Footprint relativi all'aeroporto di Venezia ed all'aeroporto di Treviso e che sono stati presentati all'Amministratore del Programma ACA risultano neutralizzati attraverso i seguenti progetti:

- *RMDLT Portel - Pará REDD Project (VCS 977)*: l'area del progetto fa parte dell'Amazzonia, la più grande foresta pluviale rimasta sul nostro pianeta. L'Amazzonia è nota per la sua straordinaria biodiversità ed è contenente il 10% di tutte le specie presenti a livello mondiale, comprese molte specie in via d'estinzione. Questo progetto ha lo scopo di prevenire la deforestazione non pianificata nelle foreste native, che si è verificata a causa di disboscamento e tentativi di implementazione dei pascoli. Il progetto stima che vengano evitati oltre 22 milioni di tCO₂e per un periodo di 40 anni. Ciò sarà raggiunto gestendo il territorio sotto forma di "riserva di conservazione privata", attraverso un rigoroso monitoraggio.

Il progetto sta contribuendo allo sviluppo sostenibile attraverso i seguenti SDGs:

- n. 8: stimolare la creazione di posti di lavoro legati alla gestione delle foreste
- n. 13: formazione nella gestione forestale
- n. 15: supportare gli habitat critici per la biodiversità



- *Kenya Tree Planting + Protecting the Amazon*: Questo progetto offre l'opportunità di piantare alberi in Kenya oltre a contribuire a proteggere la foresta pluviale amazzonica, Per ogni tCO₂ che viene compensata, un albero nativo viene piantato nella Great Rift Valley, in Kenya e una tCO₂ viene compensata attraverso un progetto Reduced Emissions from Deforestation and Degradation (REDD) per garantire la riduzione delle emissioni. Negli ultimi dieci anni, il progetto in Kenya ha portato a piantare oltre 170.000 alberi e ripristinare oltre 160 ettari di foresta aiutando a

riportando la funzione dell'ecosistema di captazione dell'acqua della foresta. Nel fare questo, oltre 20 membri della comunità che lavorano direttamente nella foresta si guadagnano da vivere grazie al progetto che è fortemente incentrato sull'emancipazione delle donne, che costituiscono oltre il 50% del team.

Il progetto sta contribuendo allo sviluppo sostenibile attraverso i seguenti SDGs:

- n.1: eliminare la povertà estrema, dimezzando il numero di persone che vivono in condizioni di povertà ed aumentando la loro capacità di resistenza all'esposizione ed agli eventi estremi
- n.4: garantire un'istruzione primaria e secondaria gratuita, equa e di qualità a tutti e pari accesso ad un'istruzione tecnica e professionale accessibile e di qualità come l'università
- n.5: raggiungere l'uguaglianza di genere; porre fine alla discriminazione, alla violenza ed alle pratiche dannose nei confronti delle donne e delle ragazze, garantendo alle donne pari accesso e diritti alle risorse economiche (come la proprietà fondiaria) e la piena partecipazione e pari opportunità di leadership a tutti i livelli del processo decisionale
- n. 8: stimolare la creazione di posti di lavoro legati alla gestione delle foreste
- n. 13: formazione nella gestione forestale
- n. 15: supportare gli habitat critici per la biodiversità



- *Solar Grouped project by ACME Group (VCS 1580)*: Coordinato dal gruppo ACME e con sede in India, questo progetto sostiene l'installazione di fonti di energia rinnovabile connesse alla rete (vale a dire celle fotovoltaiche solari), fornendo energia alla rete nazionale indiana. L'attuazione di attività di progetto raggruppate garantisce la sicurezza energetica, la diversificazione del mix di generazione della rete e la crescita sostenibile del settore della generazione di elettricità in India.

Il progetto sta contribuendo allo sviluppo sostenibile attraverso i seguenti SDGs:

- n.7: Garantire l'accesso ad un'energia accessibile, affidabile, sostenibile e moderna per tutti ed investire ed aumentare l'efficienza energetica e la percentuale di energia rinnovabile che contribuisce alla fornitura globale di energia
- n. 8: stimolare la creazione di posti di lavoro legati alla gestione delle foreste
- n. 9: Promuovere l'infrastruttura e l'industrializzazione inclusiva affinché queste siano affidabili, resilienti, convenienti e sostenibili con un accesso equo per tutti
- n. 13: formazione nella gestione forestale



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

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

Il Gruppo tra le diverse azioni intraprese in passato per essere ambientalmente più sostenibile ha scelto di approvvigionarsi di energia elettrica derivante esclusivamente da fonti 100% rinnovabili.

Di seguito vengono rendicontate le emissioni CO₂ dell'Aeroporto di Venezia.

Venezia: Emissioni – tCO ₂ (Scope 1-2 ⁶)	2017		2018		2019	
	Market method	Location method	Market method	Location method	Market method	Location method
Centrali termiche a metano + trigenerazione	14.356		16.863		16.530 (*)	
Centrali termiche a gasolio	571		653		725	
Gasolio trazione e gruppi elettronici	366		379		355	
Benzina trazione	21		21		28	
Utilizzo di glicole	200		136		114	
Totale consumi diretti	15.514		18.052		17.751	
Energia elettrica acquistata	0	3.513	0	2.346	0	2.539
Totale consumi diretti ed indiretti⁷	15.514	19.027	18.052	20.398	17.751	20.290

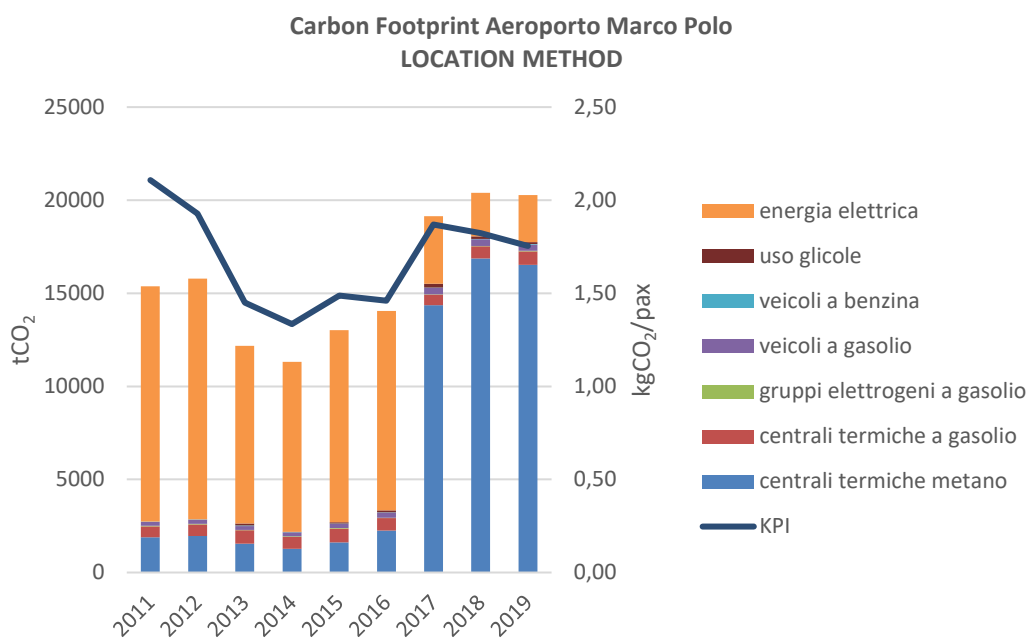
(*) valore in quota parte stimato (pari a meno dell'1% del totale) perché dati non ancora disponibili al momento della redazione del documento

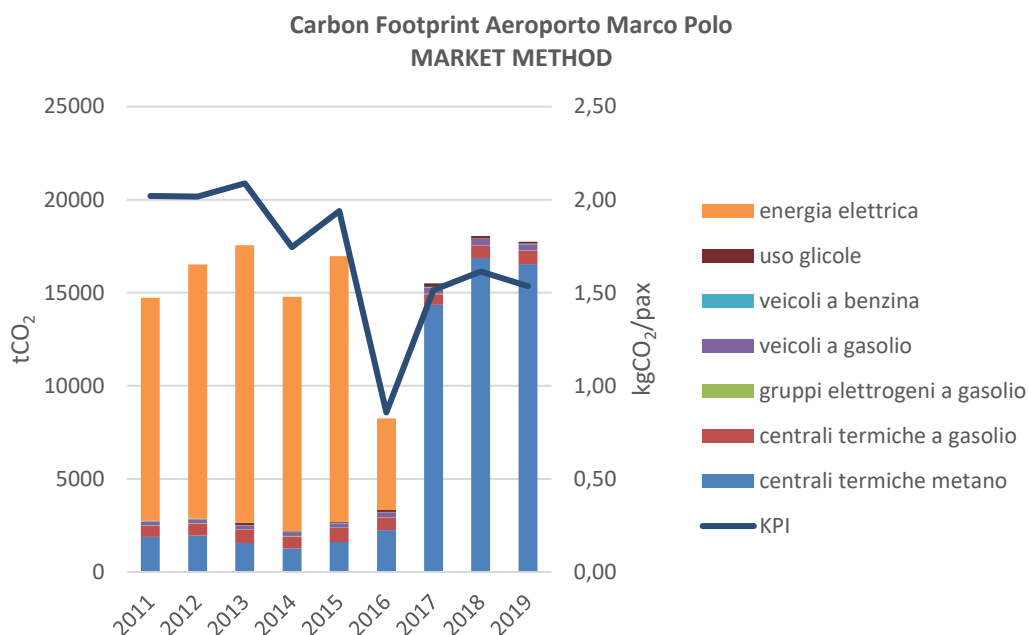
⁶ Per il calcolo delle emissioni di CO₂ sono stati utilizzati i fattori di emissione del National Inventory Report mentre per quanto riguarda l'energia elettrica è risultata una fonte più attendibile quella pubblicata da ISPRA nel rapporto "Fattori di emissione atmosferica di gas a effetto serra nel settore elettrico nazionale e nei principali Paesi Europei" Per i valori della densità dei combustibili si è fatto esclusivamente riferimento a quanto pubblicato dal DEFRA.

⁷ Grazie all'aggiornamento dei diversi fattori di emissione e per garantire la comparazione dei dati 2019, i dati relativi al 2017 e 2018 sono stati riesposti.

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

Con l'Amministratore del Programma, si è deciso di riparametrizzare i dati secondo i volumi edificati, per rendere più realistico il confronto tra i diversi anni ma in questo documento sono riportati i dati non affetti da riproporzionamento





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

Venezia: Emissioni – tCO ₂ (Scope 3) ⁸	2017		2018		2019	
	Location method	Market method	Location method	Market method	Location method	Market method
Viaggi di lavoro	66		69		91	
Ciclo LTO (Landing Take Off)	103.119		111.029		112.150	
APU (Auxiliary Power Unit)	1.944		0		0	
Spostamenti casa-lavoro dipendenti	6.464		6.103		5.259	
Accesso all'aeroporto dei passeggeri e dei crew	26.942		29.953		28.453	
Combustibili consumati dai soggetti terzi	1.770		2.131		2.092	
Energia elettrica diffalchi	629	690	550	723	420	712

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.

⁸ Grazie ad un miglioramento della metodologia di calcolo e per garantire la comparazione dei dati 2019, i dati relativi al 2018 e 2017 sono stati riesposti.

Di seguito vengono rendicontate le emissioni di CO₂ dell'Aeroporto di Treviso.

Treviso: Emissioni – tCO ₂ (Scope 1-2 ⁹)	2017		2018		2019	
	Market method	Location method	Market method	Location method	Market method	Location method
Centrali termiche a metano	161		151		138	
Centrali termiche a gasolio	44		34		24	
Gasolio trazione e gruppi elettronici	216		230		230	
Benzina trazione	1		1		1	
Utilizzo di glicole	7		11		2	
Totale consumi diretti	430		426		395	
Energia elettrica acquistata ¹⁰	0	1.240	0	1.204	0	1.180
Totale consumi diretti ed indiretti	430	1.670	426	1.630	395	1.575

Nella tabella seguente vengono rendicontate le emissioni di Scope 3.

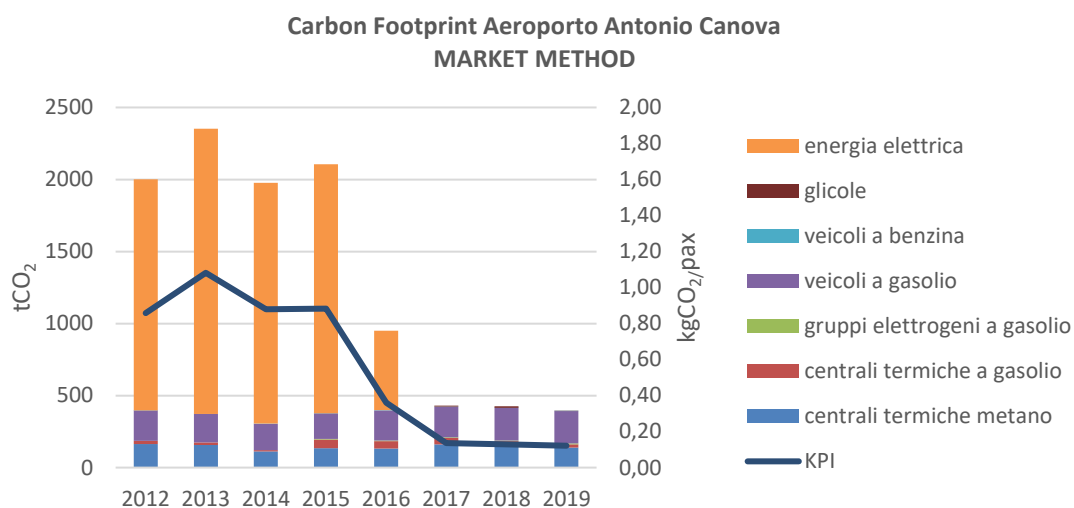
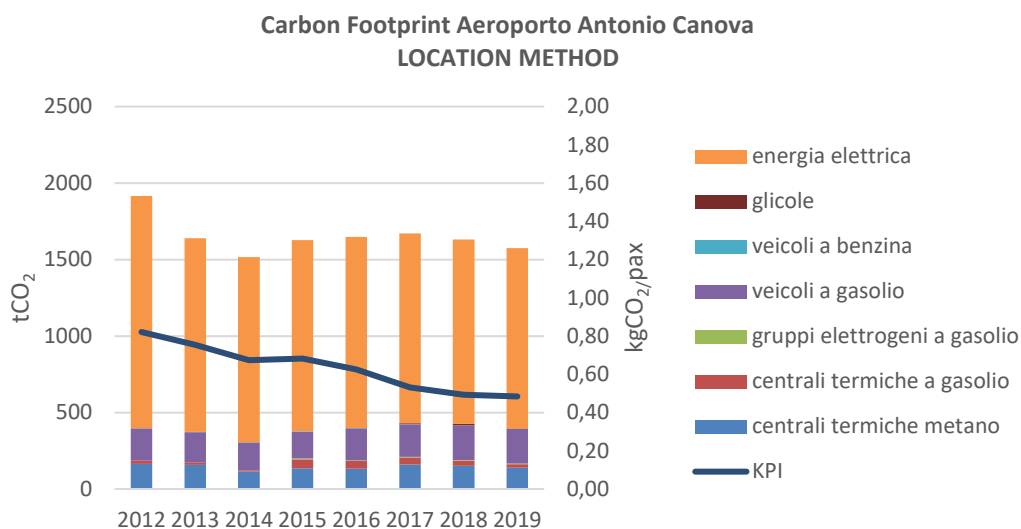
Treviso: Emissioni – tCO ₂ (Scope 3) ¹¹	2017	2018	2019
Viaggi di lavoro dei dipendenti	3	2	2
Ciclo LTO (ciclo Landing and Take Off)	26.489	27.875	27.616
APU (Auxiliary Power Unit)	1.860	2.182	2.057
Terzi Spostamenti casa-lavoro	497	583	601
Spostamenti dei passeggeri verso l'Aeroporto e dei crew	11.598	11.114	9.959
Combustibili consumati dai soggetti terzi	56	66	60

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

⁹ Per il calcolo delle emissioni di CO₂ sono stati utilizzati i fattori di emissione del National Inventory Report mentre per quanto riguarda l'energia elettrica è risultata una fonte più attendibile quella pubblicata da ISPRA nel rapporto "Fattori di emissione atmosferica di gas a effetto serra nel settore elettrico nazionale e nei principali Paesi Europei", da ACERT per quanto riguarda l'utilizzo del glicole. Per i valori della densità dei combustibili si è fatto riferimento a quanto pubblicato dal DEFRA.

¹⁰ Grazie ad un miglioramento della metodologia di calcolo e per garantire la comparazione dei dati 2019, i dati relativi al 2017 sono stati riesposti.

¹¹ Grazie ad un miglioramento della metodologia di calcolo e per garantire la comparazione dei dati 2019, i dati relativi al 2017 e al 2018 sono stati riesposti.



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

(<http://ambiente.veniceairport.it/CambiamentiClimatici/Adesionealprogramma.aspx>).

La qualità dell'aria

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

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

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

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

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

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

Monitoraggio della qualità dell'aria

Il progetto "Monitoraggio delle Emissioni di Origine Aeroportuale" sviluppato in collaborazione con l'Università Ca' Foscari (Venezia) e l'Ente Zona Industriale di Porto Marghera (EZI) ed in particolare le elaborazioni, mediante il modello lagrangiano SPRAY¹² della catena SCAIMAR (Sistema per il controllo ambientale di tipo innovativo, Marghera) gestita da EZI, ha permesso il posizionamento tra il 2008 e il 2011 in ciascuno degli aeroporti di Venezia e Treviso di una centralina mobile di proprietà di EZI nel punto di massima ricaduta delle emissioni aeroportuali al di sotto dei 1000 metri.

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

- Velocità e direzione del vento (per valutare la stabilità atmosferica);
- Temperatura;
- Radiazione solare incidente (RSI);
- Umidità atmosferica;
- Pressione atmosferica;
- Precipitazioni;
- Biossido di zolfo (SO₂);

¹² Modello che simula la dispersione degli inquinanti

- Biossido di azoto (NO₂) e monossido di azoto (NO) che permettono di stimare gli ossidi di azoto (NO_x);
- Particolato atmosferico fina (PM10, PM2.5);
- BTX (benzene – toluene – xileni);
- Monossido di carbonio (CO);
- Ozono (O₃);
- Idrocarburi metanici (MHC) e idrocarburi non metanici (NMHC) che permettono di stimare gli idrocarburi totali (THC).

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

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

Di seguito le medie annuali delle risultanze delle analisi che trimestralmente vengono prodotte. Dal 2016 la centralina dell’aeroporto di Treviso è stata rilocata in viale Giotto in Quinto di Treviso. Rispetto alla centralina di Viale Giotto in Quinto di Treviso e rispetto all’anno 2019, non vi è la disponibilità dei dati rispetto all’intero anno solare per via dell’interruzione di alimentazione elettrica. Il disservizio è perdurato da fine febbraio 2019 a fine giugno 2019; per tale motivo i dati presenti nella tabella seguente sono stati calcolati sulla base dei soli disponibili.

Qualità dell'aria

Venezia (µg/m ³)	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Livello previsto dalla normativa vigente*
NOx	55	96	76	65	74	47.3	30 µg/m ³
SO2	0.9	1.9	1.1	1	0.5	0.7	20 µg/m ³
PM2.5	27	32	28	32	25.1	21.1	25 µg/m ³
Treviso (µg/m ³)	2014	2015	Maggio 2016 - Dicembre 2016	2017	2018	2019	Livello previsto dalla normativa vigente*
NOx	52	Dati non disponibili in seguito alla indisponibilità di un sito appropriato	39	53	56	55.7	30 µg/m ³
SO2	1.3		0.4	0	0.01	0.1	20 µg/m ³
PM10	28		35	38	36	34.9	40 µg/m ³

Simulazioni modellistiche annuali della dispersione degli inquinanti emessi dalle attività aeroportuali

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

La dispersione atmosferica degli inquinanti emessi è stata simulata mediante l'utilizzo del modello di dispersione lagrangiano a particelle SPRAY, già in uso presso EZI per la sorveglianza dell'inquinamento atmosferico nella zona industriale di Porto Marghera. Il modello è idoneo per ricostruire i processi di trasporto e dispersione che avvengono in presenza di complessità territoriali come quelle della zona di Venezia, caratterizzata da forti discontinuità del terreno con la presenza della linea di costa e della laguna. SPRAY è inserito in un sistema modellistico costituito da un insieme di codici in grado di ricostruire l'input meteorologico mediante una discesa di scala fino al dominio scelto, delle dimensioni orizzontali di 25 x 25 km² e alla risoluzione orizzontale di 200 m, a partire da simulazioni effettuate mediante il modello a mesoscala prognostico WRF¹³. I dati prodotti dal modello WRF, mostrano di essere coerenti nel confronto con le misure locali disponibili, descrivendo correttamente le caratteristiche del flusso atmosferico nella zona e fornendo un dataset tridimensionale adatto alle simulazioni con il modello SPRAY.

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

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

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

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

Nel 2019 è stata implementata l'analisi modellistica, affiancando alla simulazione degli inquinanti primari anche la simulazione dei secondari per mezzo del modello euleriano fotochimico FARM; la simulazione è relativa l'operatività del 2018. Tale modello è in grado di considerare la formazione degli inquinanti secondari a seguito delle trasformazioni chimico-fisiche determinate da tutte le sorgenti presenti nel dominio o provenienti dall'esterno. Il codice FARM è il modello di riferimento nazionale, sviluppato da ARIANET ed ENEA per il Ministero dell'Ambiente nell'ambito del progetto MINNI (Modello Integrato Nazionale a supporto della Negoziazione Internazionale sui temi dell'inquinamento atmosferico www.minni.org).

Sono state realizzate due simulazioni annuali sul 2018:

¹³ Codice meteorologico WRF (Weather Research Model, versione AWR 3.8.1), sviluppato dal National Center for Atmospheric Research (NCAR), dal National Centers for Environmental Prediction (NCEP) ed altri istituti meteorologici statunitensi (<http://www.wrf-model.org/>; <http://www.mmm.ucar.edu/wrf/users/>)

- con tutte le emissioni del dominio (inventario regionale INEMAR Veneto (ARPAV) relativo al 2015 con il dettaglio delle sorgenti areali e puntuali. Per l'aeroporto Marco Polo, le emissioni INEMAR sono state sostituite con quelle messe a punto per lo studio con SPRAY)
- con tutte le emissioni salvo quelle relative agli aeroporti di Venezia e Treviso

Al fine di incrementare il numero dei punti di rilevazione in maniera speditiva e flessibile, compatibilmente con le esigenze operative dell'aeroporto è stata intrapresa un'attività di monitoraggio sperimentale con sensori di nuova generazione. I sensori possono misurare sia il particolato (PM10-PM2.5-PM1) che i gas (CO, NO2, NH3, O3) presenti in atmosfera. A settembre 2019 sono stati installati 3 sensori presso la stazione fissa di Ente Zona per un confronto con i dati della centralina le cui metodologie di rilevamento sono conformi alla normative. Attualmente è in corso la validazione dei risultati ottenuti.

Per lo scalo di Treviso, per il quale è in corso la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale per il Master Plan 2030. Il 02/12/2019 Il Ministero dell'ambiente ha richiesto un nuovo supplemento di istruttoria tecnica, nonostante i due pareri positivi con prescrizioni della commissione CTVIA e del parere positivo con prescrizioni del MIBAC., Nell'ambito degli studi a supporto della procedura (Studio di Impatto Ambientale) sono stati eseguiti analoghi studi modellistici molto approfonditi.

Gestione dei rifiuti

Negli ultimi anni, in virtù della crescente sensibilità sui temi di riutilizzo riciclo e recupero e inoltre inserito nel Contratto di Programma con Enac sono inseriti specifici parametri di miglioramento, Save ha promosso ed avviato progetti ed attività volte a favorire la diminuzione delle quantità di rifiuti prodotti ed il recupero dei materiali riciclabili e, più in generale, alla promozione d'iniziative di sensibilizzazione in materia di rifiuti.

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 concessionaria del servizio per conto del comune;

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.

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. Nel corso del 2017 e 2018 sono state progressivamente estese le nuove modalità operative ai vari operatori aeroportuali, ivi incluse nuove modalità di tariffazione del servizio.

Nel 2019 Il sistema aeroportuale di Venezia e Treviso, nell'intento di proseguire il cammino improntato alla tutela dell'ambiente, ha deciso di razionalizzare e rendere più efficace l'attuale sistema di raccolta differenziata dei rifiuti solidi assimilabili agli urbani (RSU) passando al sistema porta a porta, in analogia a quanto già avviene per le utenze domestiche. Un impegno necessario che ci permetterà di raggiungere percentuali di raccolta differenziata superiori al 65% con una conseguente diminuzione dei rifiuti conferiti in discarica al fine di essere conformi alle direttive nazionali in materia di selezione e recupero dei rifiuti. Tale sistema che vedrà la sua effettiva attuazione nel 2020, interesserà il processo di raccolta e gestione dei rifiuti da parte del gestore aeroportuale in tutti gli esercizi commerciali del terminal per migliorarne le performance e la sostenibilità con la progressiva attuazione del servizio di raccolta e smaltimento commisurato, anche economicamente, alla capacità degli operatori e sub-concessionari di differenziare efficacemente.

Nel 2018 e 2019 è stata perfezionato il progetto esecutivo dell'impianto pilota di raccolta e trasporto pneumatico dei rifiuti che servirà principalmente l'ampliamento delle aree Extra-Schengen del Terminal Passeggeri di Venezia, trattando così circa il 30% dei rifiuti totali prodotti dal Terminal Passeggeri. Tale sistema di raccolta consiste in una rete di tubazioni da 500mm (interne all'edificio e sotterranee nelle aree esterne) in cui i rifiuti vengono trasportati dal loro luogo di origine (uffici, depositi, aree commerciali) ad una stazione di raccolta posizionata strategicamente in un'area secondaria e di facile accesso dell'aeroporto; il tutto sfruttando un sistema automatico a depressione che aspira i rifiuti dal luogo di produzione sino ai container siti nella centrale dove il Gruppo Veritas provvederà a raccogliarli una volta pieni. Il tutto rispettando le diverse frazioni di rifiuti ed anzi migliorandone la loro qualità, in quanto chiunque conferirà rifiuti all'impianto sarà riconosciuto grazie al badge aeroportuale. Il sistema di movimentazione rifiuti è stato sviluppato al fine di eliminare le zone di accumulo temporaneo dei rifiuti e di minimizzarne il percorso all'interno dell'aerostazione, nell'ottica generale ridurre l'impatto ambientale e di migliorare i luoghi di lavoro. Nel primo semestre del 2020 l'impianto pilota sarà messo in funzione.



Esterno ed interno dell'impianto pilota di raccolta e trasporto pneumatico dei rifiuti

Nel corso del 2019, su entrambi gli scali aeroportuali, per i rifiuti solidi urbani è stata registrata una diminuzione della produzione della frazione di rifiuto indifferenziato rispetto all'anno precedente di circa il 2%, che genera di pari passo un aumento della percentuale delle frazioni riciclabili.

La tabella sottostante riporta le quantità, espresse in tonnellate, di rifiuti prodotti durante l'anno 2019 suddivisi nelle diverse categorie negli aeroporti di Venezia e Treviso.

Totale rifiuti per tipologia e modalità di smaltimento (Ton)	Pericolosi	Non pericolosi
VENEZIA		
Riuso	0,00	0,00
Riciclo/Recupero	2,85	3.029,75
Incenerimento	3,23	0,00
Discarica	0,00	0,00
Impianti di Trattamento	242,04	302,41
Totale	248,12	3.332,16
TREVISO		
Riuso	0,00	0,00
Riciclo/Recupero	1,73	816,85
Incenerimento	0,10	0,00
Discarica	0,00	0,00
Impianti di Trattamento	21,64	11,13
Totale	23,47	827,98
TOTALE	271,59	4.160,14

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 Portegradi) (prima acquisizione ed elaborazione dei dati). Due Fonometri utilizzato per campagne di misura della durata di qualche settimana. Tutti gli strumenti sono dislocati in punti sensibili del territorio per la rilevazione dei vari eventi acustici;
- Un Sistema Centrale di acquisizione e archiviazione dei dati trasmessi, via GPRS o UMTS, dalle centraline, dei tracciati radar trasmessi da ENAV e del timetable, fornito Direzione aeroportuale;
- Un Software "SARA – Versione 5" - Sistema di Acquisizione del Rumore Aeroportuale" - necessario per l'analisi e l'elaborazione dei dati, per la correlazione dei dati fonometrici con i tracciati radar, per il calcolo dei descrittori acustici (in particolare del "L_{va}", l'indice di valutazione del rumore aeroportuale), per la presentazione dei risultati.
- Software dBTrait versione 6 per l'analisi delle Time History fonometriche alternativo eventualmente all'utilizzo di SARA 5.

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

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

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

(“aree di tipo misto”), ad eccezione delle pertinenze delle attività industriali Agusta e Superjet, classificate in classe VI.

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

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

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

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

Per questo scenario gli impatti sono stati comunque cautelativamente valutati come negativi bassi, in relazione ad un aumento, rispetto al 2013 del numero di persone esposte a 60-65 dB (A). Si ritiene peraltro che il fisiologico turn-over delle flotte operanti presso lo scalo, non considerato nello studio, determinerà, anche in virtù dell'introduzione di norme di certificazione acustica più stringenti, delle condizioni reali meno impattanti rispetto a quelle riscontrate dall'analisi modellistica.

Attualmente si segnala l'entrata in servizio con Lufthansa e EasyJet, Vueling, Tap Portugal, Iberia, British airways, Pegasus, Turkish Airlines dei nuovi Airbus A320 neo e A320 Neo(New Engine Option), con Norwegian Air International del nuovo B737 MAX 8 (attualmente non operativo su ordine della FAA), con Swiss Air lines e Air Baltic dei nuovi Bombardier CS 100 e CS 300.

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

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

Già dal 2017, alcune misure di gestione della movimentazione in piazzale sono state già implementate anche in relazione ad una nuova configurazione di alcuni raccordi di ingresso in pista che consentono agli aeromobili di rullare sulla pista sussidiaria invece che in piazzale, in tal modo l'aeromobile si allontana ulteriormente dall'abitato. Altre misure sono in corso di implementazione. Per quanto concerne l'insonorizzazione degli edifici, nell'ottobre del 2018 è stato eseguito l'intervento di insonorizzazione acustica presso due appartamenti (appartamenti pilota) del Condominio Smeraldo sito in Tessera. L'intervento si è concretizzato con la sostituzione dei vecchi infissi con nuovi elementi con elevate performance acustiche e con l'isolamento dei cassonetti. A intervento ultimato sono state rieseguite delle misure fonometriche all'interno dei vani per certificare il conseguimento dei valori previsti a progetto e quindi anche il rispetto dei valori normativi (DPCM 5/12/1997). La comunicazione di fine lavori è stata inviata ad ARPAV per le azioni di sua competenza. Nel corso del 2019 è stato predisposto il progetto esecutivo per l'intervento di riqualifica acustica riguardante una quota parte dei restanti appartamenti del condominio Smeraldo. Attualmente il progetto è al vaglio di ENAC per la relativa approvazione.

Nel corso del 2019 sono proseguite le interlocuzioni con il progettista incaricato dalla Curia per la riqualifica della scuola materna con asilo nido integrato; è stata siglata anche la convenzione tra ENAC, SAVE e Curia.

Nel 2019 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) ad eccezione di due postazioni ovvero la 1603 dove si è riscontrato un valore di Lva di 60,7 dB(A) e la 1703 dove si è riscontrato un valore di Lva pari a 60,4 dB(A) rispetto ad un limite di Lva pari a 60 dB(A). Tale superamento si è riscontrato perché nel periodo ricompreso tra il 01/04/2019 e il 30/06/2019, per permettere l'esecuzione dei lavori sulla pista principale, è stata utilizzata la pista secondaria che risulta essere più vicina alle zone abitate. Il superamento riscontrato è quindi ritenuto il risultato di una condizione operativa singolare ed eccezionale.

Si riportano nel seguito le indicazioni in merito alle superfici interessate dal rumore aeroportuale nel triennio 2017-2019. Dal 2017, la simulazione del rumore ricomprende anche il *ground noise*. Dal febbraio 2017 sono attive su Tessera 3 centraline di rilevazione fonometrica. Con tali postazioni si sta delineando in maniera più specifica il clima acustico di zona e quindi si sta delineando sempre meglio il contributo acustico dell'aeroporto. Identico discorso vale per le due postazioni aggiuntive in zona Cà Noghera utili per caratterizzare il clima acustico caratterizzato sia dall'aeroporto sia dalla SS14 Triestina. dall'analisi della tabella si evince un leggero incremento delle superfici relative il 2019 rispetto al 2018. La simulazione del 2019 come anche quella del 2017 e del 2018 tiene conto anche del *ground noise*. Per quanto concerne l'operatività aeroportuale, come già anticipato, vi è da segnalare l'utilizzo della pista secondaria nel periodo ricompreso tra il primo aprile 2019 ed il 30 giugno 2019. Questo ha comportato l'interessamento di una ristretta porzione di territorio normalmente non ricompresa nell'impronta acustica rappresentativa dell'utilizzo della pista principale. La pista secondaria è stata utilizzata per permettere l'esecuzione dei lavori di rifacimento della pista principale. Diretta conseguenza dell'attribuzione di quota parte del traffico sulla secondaria è un leggero incremento dei valori di Lva per le postazioni 1603 e 1703. L'incremento in parola, comporta anche il superamento del valore limite di Lva valido per il territorio esterno all'intorno aeroportuale; si ritiene tale superamento strettamente correlato ad una situazione singolare e non rappresentativo di una condizione operativa ordinaria. Per tale motivo non sarà messa in atto alcuna misura di mitigazione particolare, ritenendo che le azioni correttive messe già 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, l'implementazione della piattaforma ACDM, il decollo notturno da un punto avanzato rispetto alla testata di pista 04, una diversa gestione della movimentazione a terra) oltre

agli sviluppi tecnologici che riguardano le flotte aeree, contribuiscono a contenere le superfici impattate nonostante l'incremento del volo e della ripartizione dello stesso tra periodo diurno e notturno.

Venezia	Superficie Km ²			Popolazione esposta
Lva	2017	2018	2019	2016
60-65	5.79	5.57	5.832	43
65-75	3.39	3.28	3.625	3
>75	1.46	1.41	1.334	0

I risultati della simulazione modellistica, espressi in Lva, risultano allineati con i valori misurati al suolo dalle centraline di rilevazione fonometrica. Per due postazioni si registra una leggera sovrastima del valore simulato con il modello, anche questo elemento potrebbe essere alla base del leggero incremento delle superfici rispetto alle stesse relative il 2018.

La superficie relativa il territorio ricompreso all'interno dell'isolivello dei 75 Lva, ricade interamente all'interno del sedime ovvero all'interno delle aree destinate a piste e piazzali. Per quanto concerne la superficie ricompresa tra le isolivello 65 e 75 dB(A) di Lva, si specifica che buona parte di questa ricade all'interno delle aree del sedime. Si ritiene ancora valido il dato relativo la popolazione esposta al 2016, per il semplice fatto che l'incremento della superficie esposta al rumore aeroportuale è contenuto rispetto al 2018, 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 dalla Direzione aeroportuale;
- ➔ Un Software "SARA – Versione 5" - Sistema di Acquisizione del Rumore Aeroportuale" - necessario per l'analisi e l'elaborazione dei dati, per la correlazione dei dati fonometrici con i

tracciati radar, per il calcolo dei descrittori acustici (in particolare del “Lva”, l’indice di valutazione del rumore aeroportuale), per la presentazione dei risultati.

Nel 2018 ARPAV ha segnalata anche alla società di gestione il superamento del valore limite di 60 Lva in dB(A) presso un ricettore esterno all’intorno aeroportuale (DM 31/10/1997). Il gestore si è attivato per la predisposizione di un piano di contenimento e abbattimento del rumore come previsto dal DM 29/11/2000 nei casi di superamento dei limiti derivanti dalla zonizzazione acustica aeroportuale. Si continua a segnalare la postazione “Alpini” per via di un’errata georeferenziazione della zonizzazione acustica aeroportuale. Vale la pena ricordare che la zonizzazione acustica di Treviso è stata approvata nel 2003 con un mix di flotta, numero di movimenti e relativa ripartizione tra periodo diurno e notturno, rappresentativi solo di quel tempo e assolutamente non più rappresentativi delle condizioni operative attuali. Nell’aprile del 2015 è stato presentato un piano di ottimizzazione e razionalizzazione delle infrastrutture dello scalo che arriva al 2030, le cui analisi ambientali sono state oggetto di diverse “integrazioni” richieste ma anche volontarie. Il piano ha ottenuto il parere della CTVIA Nazionale (nello specifico 2 pareri positivi con prescrizioni, di cui il secondo richiesto in seguito ad un supplemento istruttorio e il parere positivo con prescrizioni del MIBAC. Il 02/12/2019 il Ministero dell’ambiente ha richiesto un secondo supplemento di istruttoria tecnica per sopraggiunte osservazioni presentate da un comitato locale in data 06/11/2019. Si segnala che queste osservazioni, praticamente inerenti argomenti già contro dedotti da ENAC, sono state presentate oltre i tempi previsti dalla norma. Il SIA relativo al Piano evidenza delle criticità per la cui gestione sono state previste misure mitigative e compensative. Nella summer 2018 lo scalo è stato coordinato da Assoclearance con una limitazione dell’orario di operatività dello stesso che prevede l’assenza di decolli programmati oltre le ore 22:00. L’assenza di operatività notturna rispetto alle tempistiche introdotte con il DM 31/10/1997, per effetto della chiusura della Torre di controllo alle ore 23:00 a far data dal 14/01/2019, ha ricadute positive sui descrittori acustici, contribuendo quindi a ridurre l’impronta del rumore al suolo. Quanto affermato lo si evince anche dalla tabella sottostante che evidenzia per il 2019 una sensibile riduzione della superficie ricompresa nell’intorno aeroportuale. Si conferma il dato sulla popolazione esposta, dato relativo il 2018, anche in riferimento alla sensibile riduzione delle superfici interessate dall’impatto acustico

Treviso	Superficie Km ²			Popolazione esposta
Lva	2017	2018	2019	2018
60-65	1.71	1.66	1.465	1.530
65-75	0.9	0.87	0.817	4
>75	0.19	0.26	0.207	0

(*) Ultimo dato disponibile

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

1. Chiusura della Torre di Controllo alle ore 23:00 senza alcuna possibilità di proroga. La chiusura di fatto impedisce la movimentazione aerea in periodo notturno eliminando quindi il relativo contributo energetico che concorre al calcolo del descrittore acustico Lva secondo il DM 31/10/1997,

2. Anticipo dell'orario di coordinamento alle ore 21:55 al fine di evitare la schedulazione di alcuni decolli proprio alle ore 22:00,
3. Spostamento di alcuni voli "sistematicamente" in ritardo sul Canova, presso il Marco Polo di Venezia. Tra questi i tre voli operati su Londra
4. Limitare la capacità oraria di pista a 6 movimenti ora e conseguente anticipo alle ore 20:00 dell'ultima fascia oraria schedulata a massima capienza (6 mov/ora),
5. Introduzione numero massimo di movimenti giornaliero e di un numero massimo di movimenti annuali, il tutto al fine di riallineare l'attuale operatività alla curva di crescita proposta nel Master Plan.

Le misure ai punti 2 e 4 rappresentano una proposta del Gestore agli Enti che hanno competenza rispetto ai temi trattati. La misura di cui al punto 1 è vigente dal 14/01/2019 mentre la misura di cui al punto 3 è in vigore dal 01/04/2019. Per quanto concerne il punto 5, si può affermare che nel 2019 l'aviazione commerciale ha totalizzato 19071 movimenti, numero molto prossimo ai 18999 proposto all'interno del SIA relativo "lo strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030, rispetto ai 19540 movimenti del 2018.

La Commissione Aeroportuale

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

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

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

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

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

e replicata nel 2016, confermando l'assenza di criticità acustiche significative nei territori abitati prossimi all'aeroporto.

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

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

Safety Management System Aeroportuale

Il Safety Management System

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La Società di Gestione conferma il proprio impegno a:

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

- ➔ Garantire che la gestione della *safety* sia una responsabilità primaria di tutta la dirigenza e ogni altro dipendente;
- ➔ Definire chiaramente per tutto il personale, ad ogni livello, compiti e responsabilità per il raggiungimento delle prestazioni di *safety* dell'organizzazione, e del sistema di gestione della *safety*;
- ➔ Stabilire e mettere in pratica processi di identificazione degli *hazard*, e di gestione dei rischi, compreso un sistema di audit e un *safety reporting system*, che consentano di eliminare, o rendere sostenibili, i rischi di impresa derivanti dall'attività di gestione 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.

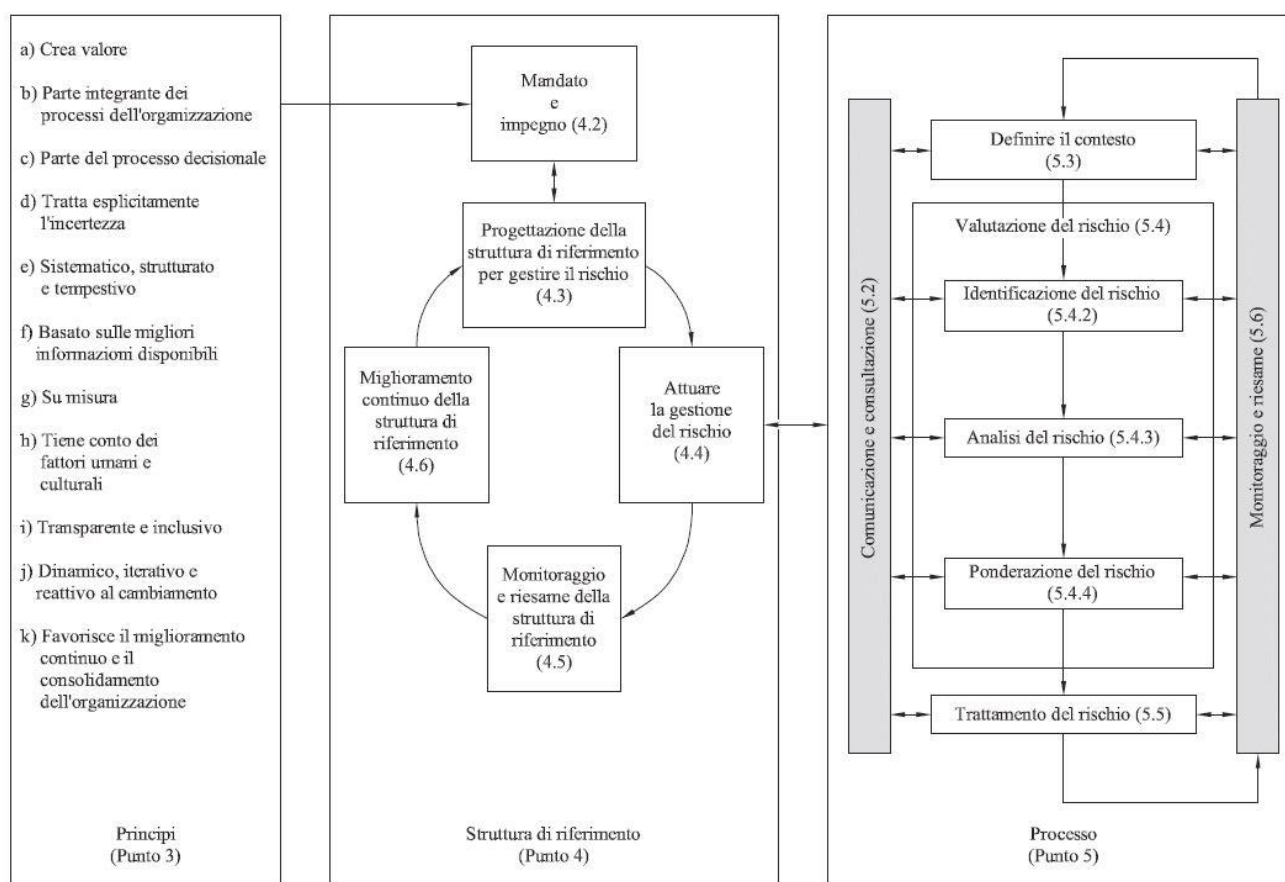
Il SMS produce, inoltre, le seguenti tipologie di documenti finalizzate a divulgare le informazioni di *safety* agli operatori aeroportuali:

- ➔ **Airside Safety Directive:** documento elaborato ed emesso dal Safety Manager che riporta istruzioni operative di *safety* relative all'aeroporto. L'*Airside Safety 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.
- ➔ **Airside 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.).
- ➔ **Airside Safety Recommendation:** documento elaborato ed emesso dal Safety Manager a carattere informativo e formativo, rivolto principalmente al personale operativo, che contiene messaggi di sensibilizzazione, articoli di *safety* o messaggi di *warning*. 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, il Safety Management System deve:

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

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



Gli indicatori del Safety Management System

Wildlife strike e biodiversità

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

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

- Abbondanza media giornaliera per mese delle specie presenti nella zona della pista, e nelle aree adiacenti, considerando la dimensione mediana degli stormi;
- Numero di impatti e specie coinvolte;

- Effetti sul volo in conseguenza degli impatti;
- Movimenti di traffico aereo mensile, e totale annuo.

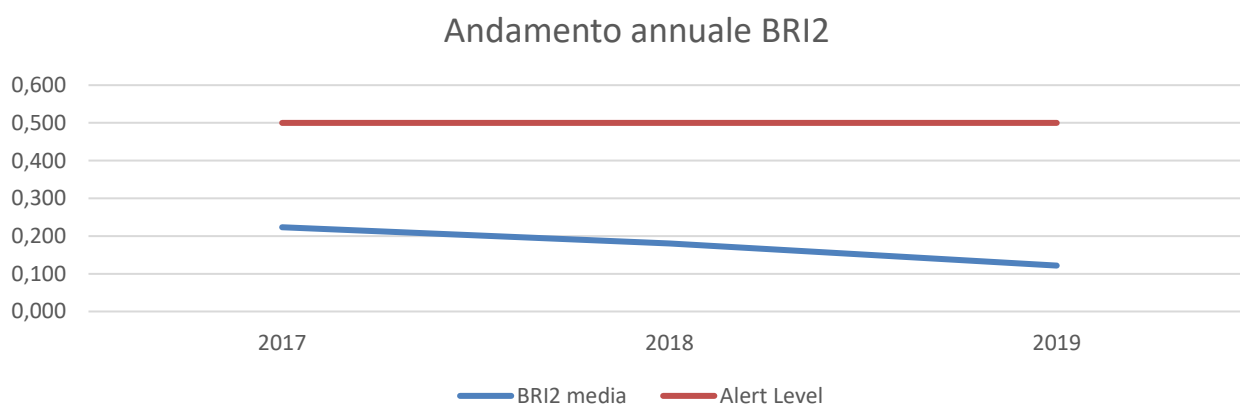
Dall'anno 2012 l'indice *BRI2* ideato a Venezia è stato adottato da ENAC, con apposita circolare, come standard nazionale su tutti gli aeroporti italiani per il calcolo del rischio *birdstrike*.

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

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

Tra i sistemi di dissuasione diretta, oltre i diversi falconidi addestrati in dotazione alla Bird Control Unit, 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 ad alta luminosità.

Di seguito si riporta l'andamento dell'indicatore "*Birdstrike Risk Index*" presso l'Aeroporto di Venezia (2017-2019).



Il grafico mostra un calo del 19,3% tra il 2017 e il 2018, e un ulteriore calo per il 2019 rispetto all'anno precedente pari al 32,2%.

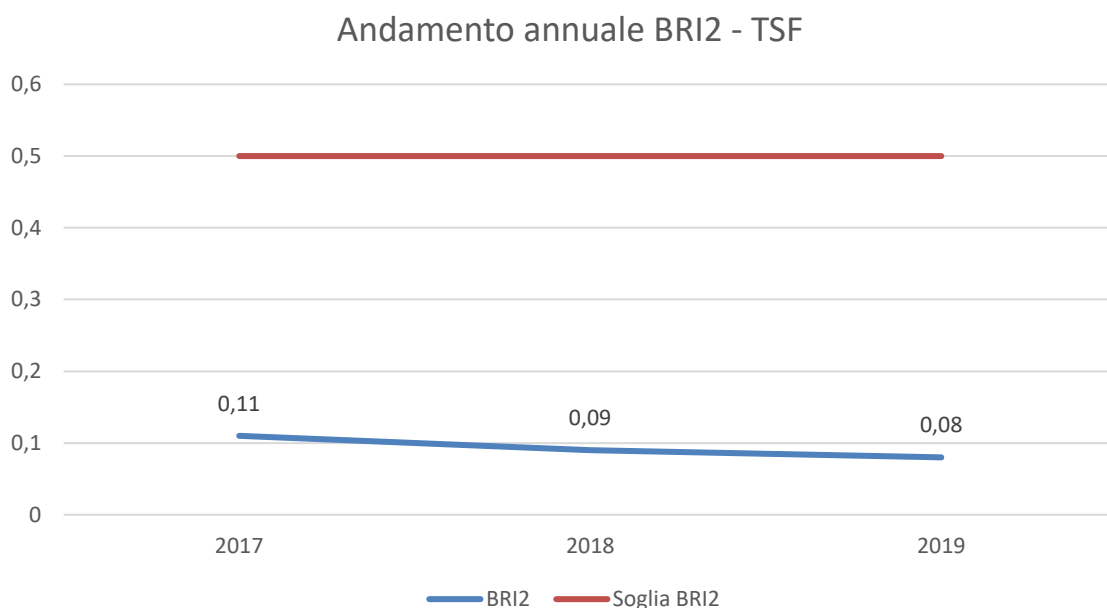
Di seguito si fornisce invece un'indicazione anche dell'incidenza del *wildlife strike* all'interno dell'Aeroporto di Venezia, in relazione al numero di movimenti di aeromobili annui.

Wildlife strike	UdM	2017	2018	2019
Venezia	Numero impatti per 10.000 movimenti di aeromobili	6,18	4,60	3,57

La tabella sopra esposta, evidenzia come il dato relativo al *wildlife strike* dell'Aeroporto di Venezia, ha registrato un calo del 25,57% tra il 2017 e il 2018, e un ulteriore calo del 22,39% tra quest'ultimo e il 2019.

Come per l'anno 2018, anche nel 2019 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 (2017 –2019).



Come si deduce dal grafico, l'andamento dei valori medi annuali dell'indice di rischio *BRI2* è stato pari a 0,08 nel 2019 e a 0,09 nel 2018, valori in ogni caso lontani dalla soglia di rischio di valore 0,5 identificata da ENAC. L'Aeroporto di Treviso ha concretizzato il suo impegno in materia di *wildlife strike* mediante alcune iniziative volte al contenimento di tale rischio.

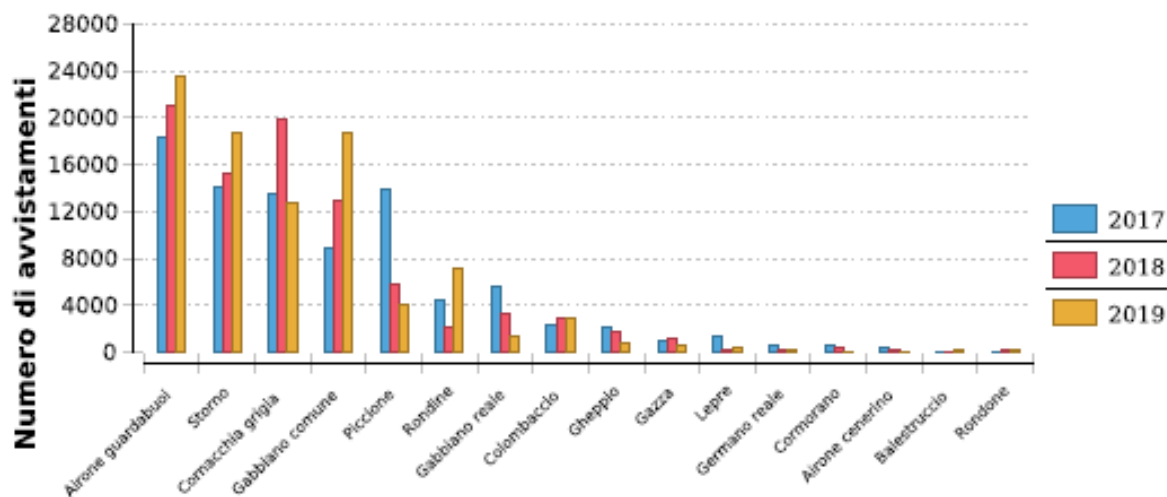
Dalla relazione annuale di Bird Control Italy risulta che il numero totale di impatti validi per il calcolo dell'indice *BRI2* avvenuti nel 2019, valore dato dalla somma del numero di impatti riportati dagli operatori/piloti avvenuti a quota inferiore a 300 ft e dal numero di carcasse ritrovate in pista, è stato 24 (esattamente lo stesso numero registrato nel 2018). Mettendo in relazione il numero di impatti con il numero di movimenti annui mediati su 10.000 movimenti si ottengono i seguenti indici:

Wildlife strike	UdM	2017	2018	2019
Treviso	Numero impatti per 10.000 movimenti di aeromobili	17,87	10,48	9,95

Dalla tabella si evince che il dato riportato per l'anno 2019 è caratterizzato da un'inflexione del 5% rispetto al 2018 con conseguente miglioramento rapportato al numero di movimenti annui. Per quanto riguarda le specie più significative osservate, dal grafico seguente emerge un aumento degli aironi guardabuoi, degli storni, dei gabbiani comuni e delle rondini: il sedime si presenta ricco di talpe e lombrichi che attirano i gabbiani comuni e gli aironi guardabuoi. Si ricorda che l'uso del cannone a gas è limitato al fine di diminuire l'inquinamento acustico che ne deriva nonostante il livello sonoro del sistema

renda livelli minori a 60 dB oltre ai 400 m di distanza. La pistola a salve è stata bandita dai sistemi di allontanamento dei volatili dalla Security di AERTRE.

Monitoraggi fauna e altra fauna: Andamento delle specie più significative osservate negli ultimi tre anni



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.

Nell'ambito delle misure per la gestione e la mitigazione del rischio presenza avifauna che insiste sul sedime aeroportuale e vicinanze, nel 2019 SAVE S.p.A. ha introdotto in via sperimentale un sistema radar, quale strumento per perseguire lo scopo citato. Nel corso della sperimentazione, da giugno a dicembre, il sistema è stato installato presso l'Aeroporto di Treviso.

Le potenzialità di un sistema automatizzato di *detection* si riconoscono anche nel monitoraggio dei più vasti pericoli per la navigazione aerea, tra cui gli UAS (*Unmanned Aerial Systems*, cd. "droni"), che rappresentano una priorità emergente nel campo della *safety* aeroportuale.

Il sottosistema radar è in grado di rilevare, localizzare e tracciare droni in volo a partire dalla classe micro, fornendo una copertura a 360° sul piano di azimut, ed in grado di operare indistintamente di giorno o di notte. Potendo discriminare tra droni e avifauna, il radar consente il supporto alle unità di Bird Control in ambito aeroportuale, segnalando la presenza di volatili che possano mettere a rischio la sicurezza degli aeromobili in fase di avvicinamento e decollo.

Il sistema in oggetto include inoltre un sottosistema inibitore di radio frequenza, comunemente noto come *jammer*, tramite il quale può essere interdetta l'attività di droni ostili o semplicemente non graditi.

Nel mese di ottobre, al fine di presentare in via ufficiale all'Autorità Aeronautica e agli attori coinvolti il funzionamento e le potenzialità di tale sistema di *jamming*, SAVE ed AerTre hanno eseguito una dimostrazione presso lo scalo di Treviso, in cui un drone in volo è stato sottoposto all'azione interferente del *jammer*, causandone l'allontanamento dal sito aeroportuale.

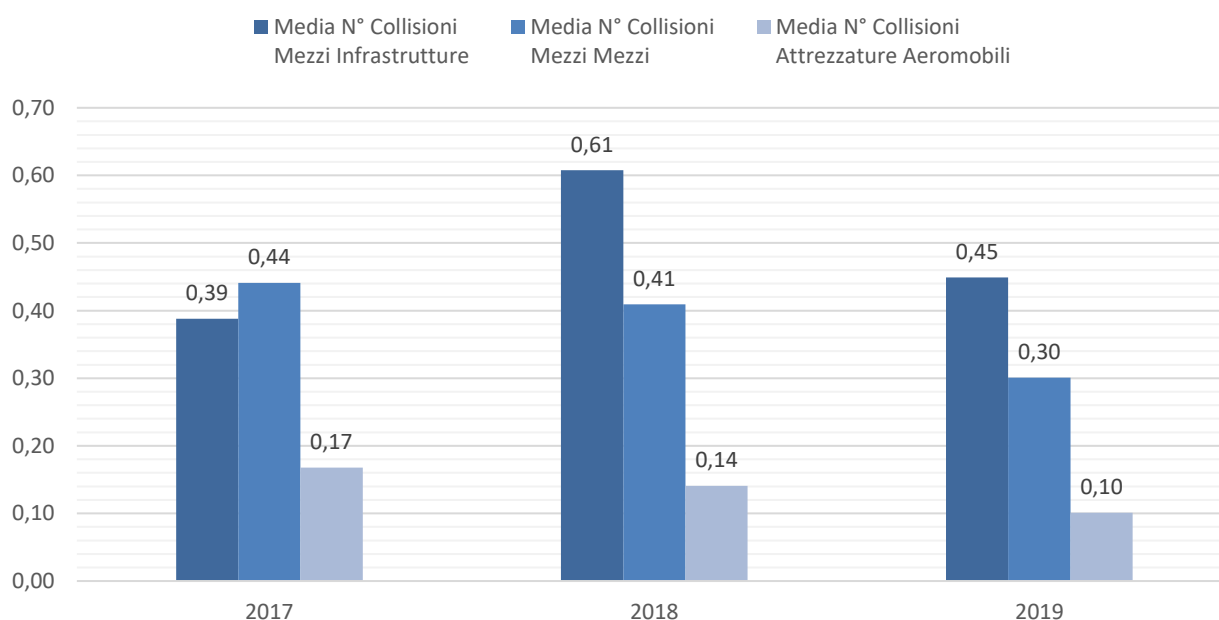
Incidenti

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 VCE - Valori medi 2017 2019



La tabella evidenzia un decremento degli incidenti da parte di mezzi a danno di altri mezzi, infrastrutture o aeromobili nel corso del triennio analizzato.

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

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

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

- L'adozione di *Handling Safety Performance*, ovvero di un sistema di monitoraggio delle prestazioni di *safety* degli operatori aeroportuali che, tramite l'analisi di 7 indicatori, attribuisce un punteggio

- di sicurezza a ciascun *handler* di aviazione commerciale e generale. Le risultanze mensili di tale monitoraggio vengono condivise con tutti gli enti, i vettori, e gli operatori aeroportuali in genere;
- L'emissione di specifici bollettini (*Airside Safety Bulletin*) e/o raccomandazioni (*Airside Safety Recommendation*), e/o direttive (*Airside Safety Directive*) aventi ad oggetto inconvenienti/eventi e/o modifiche di layout oppure operative associate alla presenza di *Safety Impact*;
 - La diffusione delle raccomandazioni e *best practices* derivanti da Ground Safety Report o Safety Investigation, tramite "Airside Safety Review" e "SIR Highlights";
 - Procedura per la gestione di mezzi/attrezzature non idonei, che permette a Save un controllo più costante ed incisivo dei mezzi di rampa appartenenti alle varie organizzazioni;
 - Modifica/aggiornamento del layout del piazzale aeromobili per evitare il ripetersi di alcune criticità;
 - Modifica/aggiornamento della viabilità veicolare per garantire l'ottimizzazione delle manovre di svolta (adeguamento geometria e curvature) e per risolvere alcune criticità in termini di gestione della circolazione (stop, precedenza), già alla base di alcuni inconvenienti/eventi registrati nel corso dell'ultimo triennio;
 - Svolgimento di una campagna di rilevazioni mediante telelaser, allo scopo monitorare la velocità dei mezzi che circolano all'interno dell'*airside* dell'Aeroporto di Venezia.

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*.

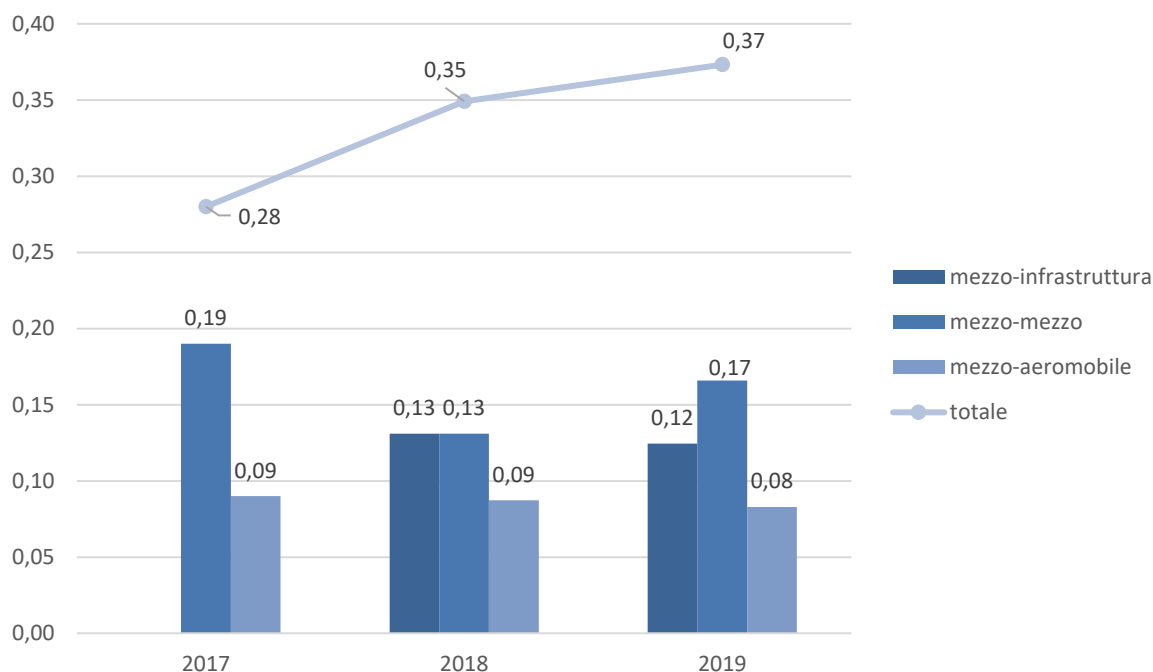
I "Safety Issues" su cui il Gestore sta fattivamente lavorando tramite il proprio ufficio SMS sono i seguenti:

- 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 checks*;
- Attuazione di un programma di "*Safety Promotion*" volto alla divulgazione/diffusione dei principali items di *Safety* derivanti da cantieri, variazioni/modifiche e/o da risultanze di "campo" (analisi sistematica GSR, Surveys, *Safety Performances*);
- Attuazione di un vasto programma di formazione continua (*basic e recurrent*) finalizzato alla sensibilizzazione verso la cultura della sicurezza e verso l'importanza del reporting;
- Organizzazione di apposite sessioni/gruppi di lavoro con i rappresentanti degli operatori aeroportuali allo scopo di raccogliere eventuali segnalazioni/esigenze e di promuovere azioni correttive orientate al miglioramento dell'ambiente lavorativo, anche ai fini dell'informazione circa i grandi cambiamenti che lo scalo veneziano si appresta ad attuare;
- Individuazione/promozione di interventi infrastrutturali atti al miglioramento della logistica di sistema e finalizzati all'incremento delle *Safety Performances* di tutta la comunità aeroportuale, tra cui le società di *handling*;
- Redazione e implementazione sul campo di una procedura operativa per la gestione delle attività *airside* in presenza di condizioni meteo avverse (cd. "Procedura Temporali"), in risposta ad eventi critici che si sono verificati nel corso dell'ultimo triennio, al fine di garantire la *safety* delle operazioni;
- Adozione di una piattaforma informatica per la gestione ed il monitoraggio di tutte le attività e lavorazioni in *airside* non strettamente legate all'operatività aeronautica (cd. "Portale Cantieri"), al

fine di garantire la *safety* delle operazioni rispetto alla presenza di uno o più cantieri, e dei cantieri rispetto allo svolgimento delle operazioni aeroportuali.

Di seguito si riporta l'andamento dell'indice delle collisioni tra mezzo e infrastruttura, mezzo e mezzo, mezzo e aeromobile avvenuto nel corso del 2019 presso l'Aeroporto di Treviso.

Analisi Incidenti TSF - Valori medi 2017 2019



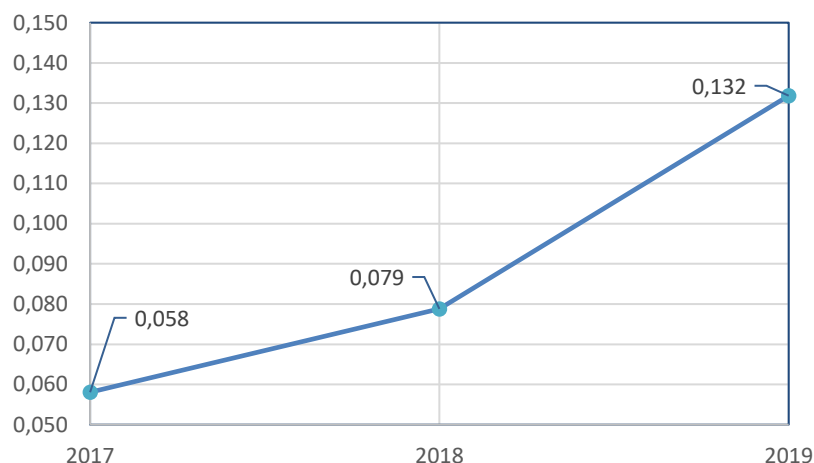
Il grafico evidenzia un incremento complessivo del numero di collisioni nel 2019 rispetto all'anno precedente (+7%) rapportato al numero totale di movimenti annui.

Per l'anno 2017 si era considerata un'unica categoria per il n° medio di collisioni mezzo/mezzo e mezzo/infrastruttura mentre dall'anno 2018 le due categorie sono state distinte. In valore assoluto il numero di collisioni che riguardano mezzi e a/m non è variato tra il 2018 e il 2019 (sono avvenute 2 collisioni in entrambi gli anni) mentre si registra un peggioramento per quanto riguarda il numero di collisioni tra mezzi (+26.7%). Sono state svolte delle safety investigations in modo da valutare la dinamica degli avvenimenti, visionando dove necessario anche le registrazioni delle telecamere di sicurezza rivolte verso il piazzale, e in modo da capire per ogni avvenimento se la collisione è avvenuta a causa di una distrazione del conducente o a causa di una violazione di regole ben note per un personale vantaggioso (es. risparmio di tempo) o per scarsa sensibilità alle tematiche safety. Tra le azioni correttive si è individuata l'organizzazione di safety briefings per ricordare e approfondire particolari tematiche o procedure "critiche", anche su suggerimento dei capisquadra.

Runway Incursions

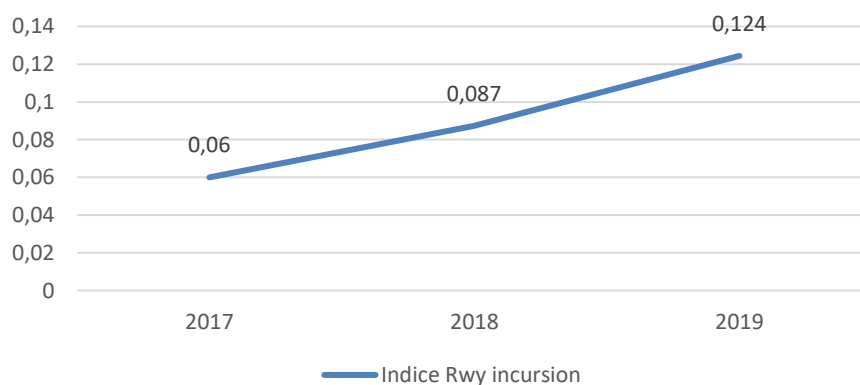
Per *Runway Incursion* si intendono tutti gli eventi che coinvolgono l'indebita presenza di un aeromobile, veicolo o persona, nell'area protetta della superficie destinata all'atterraggio e al decollo dell'aeromobile. Analogamente a quanto stabilito precedentemente, l'indicatore preso in considerazione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

Analisi RUNWAY INCURSION Venezia - Valori medi
2017 2019



Come si evince dal grafico sopra riportato, l'indice è aumentato del 36,2% tra 2017 e 2018, mentre risulta ulteriormente in aumento del 67% tra il 2018 e il 2019. In valore assoluto nel 2019 si sono registrati 13 eventi, 6 in più rispetto all'anno precedente. L'incremento significativo di Runway Incursions nel 2019 è principalmente dovuto agli interventi di riqualifica delle infrastrutture di volo, che hanno comportato la presenza in sedime di un importante numero di veicoli di cantiere, e all'utilizzo prolungato della pista di volo secondaria. È recentemente avvenuto un incontro tra SAVE ed ENAV sul tema per analizzare i singoli inconvenienti in modo da individuare eventuali azioni correttive utili a diminuire la frequenza di tali eventi.

Analisi Runway Incursion TSF - Valori medi
2017 2019



In valore assoluto gli episodi di *Runway Incursion* registrati presso l'aeroporto di Treviso durante il 2019 sono stati 3 (2 nel 2018). Come si evince dal grafico sopra riportato, l'indice è aumentato del 42% tra il 2018 ed il 2019. Per sensibilizzare gli operatori aerei e tutti gli *stakeholder*, l'argomento è stato affrontato in maniera approfondita durante un incontro di *Local Runway Safety Team* avvenuto in data 17/01/2020 durante il quale sono state analizzate le *root causes* degli eventi. In seguito ai singoli eventi di near Runway Incursion si sono tenuti degli incontri con i rappresentanti di Enav per investigare le dinamiche degli accadimenti e in particolare per l'avvenimento in data 07/05/2019 è stata svolta un'indagine anche da parte di ANSV. Da notare che le *runway incursion* hanno riguardato esclusivamente gli aeromobili e non mezzi o persone, e sono state causate da problemi comunicativi o incomprensioni tra Torre e equipaggio a bordo.

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.

La formazione gestita dall'area Technical Training

Nel 2019 continua l'erogazione dell'ampio numero di corsi previsti dal *Technical Training Management* di SAVE, che segue le indicazioni del Manuale di Aeroporto, redatto in base a quanto richiesto dai regolamenti UE 1139/2018 e 139/2014, oltre che dalle relative norme tecniche di EASA.

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

In questo documento presentiamo la formazione del TTM su Venezia e Treviso dividendola in tre grandi macro aree:

- ➔ Formazione su safety
- ➔ Formazione su temi operativi
- ➔ Elearning

Formazione in ambito safety

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

I corsi sono caratterizzati da argomenti e durate diversi a seconda dei destinatari. Le procedure relative all'*airside safety* e i numerosi temi del *safety management system* (per esempio: reporting system, gestione e valutazione del rischio, responsabilità, change management, promozione, fattori umani, ecc.) vengono trattati con i punti di vista e gli approfondimenti relativi alle differenti mansioni e responsabilità degli operatori.

I corsi in ambito *safety* erogati nel 2019 sono i seguenti:

CORSO	DESTINATARI	DURATA
Airside Safety e Safety Management System SAVE	Gruppo SAVE Venezia: SAVE, SAVE Engineering, SAVE Cargo, Triveneto Sicurezza, Marco Polo Park, NAITEC	5 ore
Airside Safety e Safety Management System II	Supervisor e Responsabili del Gruppo SAVE: SAVE, Aertre, SAVE Engineering, SAVE Cargo, Triveneto Sicurezza, Marco Polo Park, NAITEC	5 ore
Safety Management System BASE e AVANZATO	(Corso esterno) Operatori coinvolti direttamente o indirettamente nel Safety Management System	24-40 ore
Safety Investigation e Occurrence Analysis	(Corso esterno) Operatori coinvolti nel Safety Management System	24-40 ore
Airside Safety e SMS esterni	Operatori che accedono in area di movimento, non appartenenti alle aziende del gruppo SAVE	4 ore
Airside Safety e SMS cantieri	Operatori delle aziende operanti nei cantieri, con accesso autonomo in airside	2-3 ore
Airside Safety e Safety Management System AERTRE	Gruppo SAVE Treviso: Aertre, Triveneto Sicurezza	5-8 ore

Formazione in ambito *safety* erogata a Venezia nel 2019 al Personale del Gruppo SAVE

VENEZIA	operai		impiegati		quadri		TOTALE	
	n°	ore	n°	ore	n°	ore	n°	ore
donne	10	60	91	576	8	48	109	684
uomini	74	444	141	1110	17	136	232	1690
TOTALE	84	504	232	1686	25	184	341	2374

Venezia 2018

VENEZIA	operai		impiegati		quadri		TOTALE	
	n°	ore	n°	ore	n°	ore	n°	ore
donne	6	30	61	332	1	5	68	367
uomini	17	86	57	350	15	140	89	576
TOTALE	23	116	118	682	16	145	157	943

I dati relativi all'esercizio 2018 sono stati riesposti a seguito dell'uscita dal perimetro di consolidamento di Save Cargo S.p.A. al fine di garantirne la comparabilità con il 2019.

Formazione in ambito *safety* erogata a Treviso nel 2019 al Personale del Gruppo SAVE

TREVISO	operai		Impiegati		quadri		TOTALE	
	n°	ore	n°	ore	n°	ore	n°	ore
Donne	4	28	12	84	0	0	16	112
Uomini	7	49	20	137	0	0	27	186
TOTALI	11	77	32	221	0	0	43	298

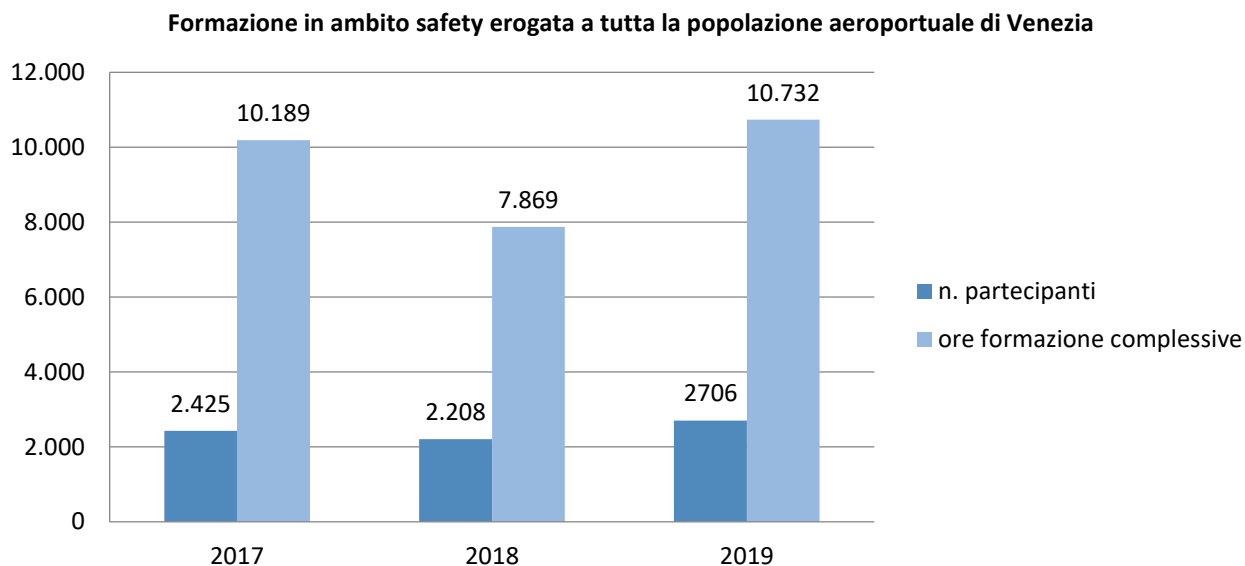
Treviso 2018

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

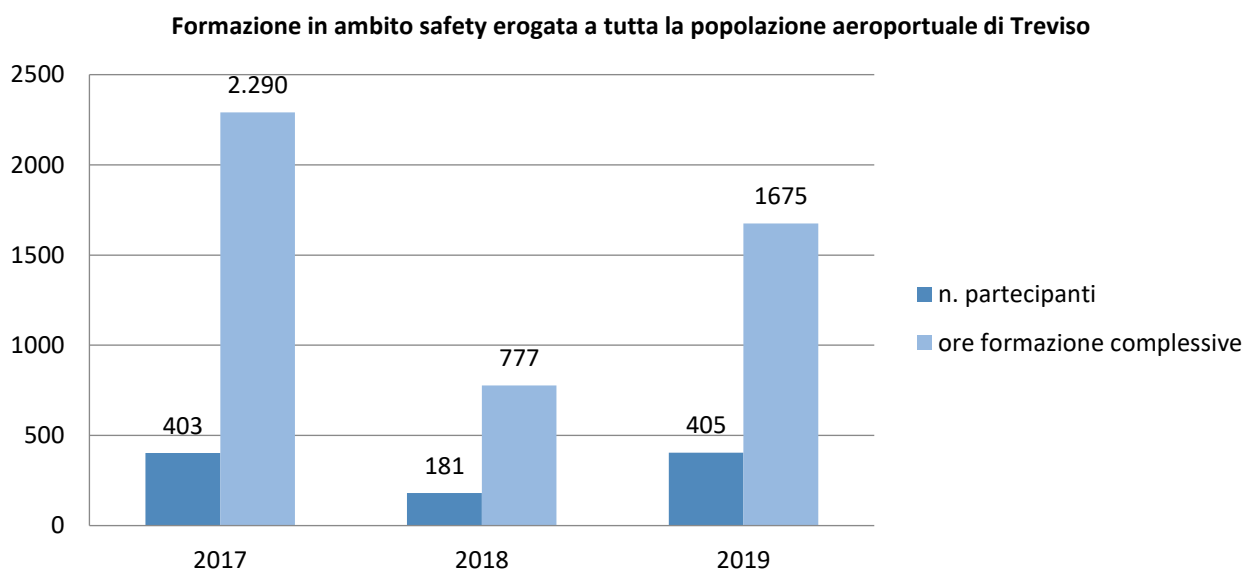
Per i corsi *Airside Safety e Safety Management System* è previsto un corso *recurrent* ogni tre anni. L'erogazione di questo corso, nelle sue diverse tipologie, è iniziata negli ultimi mesi del 2016 a Venezia e nel 2017 a Treviso. Per questo motivo nella seconda metà 2019 sono iniziati i cicli di corsi recurrent a Venezia, mentre a Treviso inizieranno nel 2020.

Il numero delle ore di formazione e delle persone destinatarie dei corsi in ambito *safety* inizia a stabilizzarsi. Dopo il grande afflusso del 2016 e del 2017 che mirava a risolvere lo stato di carenza formativa in termini di *safety*, dal 2018 l'andamento procede gradualmente verso una distribuzione omogenea nel tempo. Il corso viene anche erogato al personale neoassunto del gruppo SAVE con accesso all'area di movimento.

La formazione *Airside Safety e Safety Management System* viene erogata dal gruppo SAVE anche agli operatori di altre organizzazioni che accedono all'area di movimento. Parliamo, ad esempio, di personale degli handler, degli enti di Stato, dei cantieri, dei rifornitori, delle compagnie aeree, ecc. Il Manuale di Aeroporto ed il Manuale di Training in esso contenuto stabiliscono l'obbligatorietà di questi corsi per poter accedere in area di movimento.



Nel 2019, a Venezia, la graduale distribuzione omogenea nel tempo dei corsi di Airside Safety e Safety Management System è compensata dalla formazione Airside Safety e Safety Management System per cantieri, che ha continuato il suo trend di crescita. Si tratta di formazione destinata agli operatori che lavorano con le diverse aziende coinvolte nei lavori di riqualificazione del terminal e delle infrastrutture di volo.



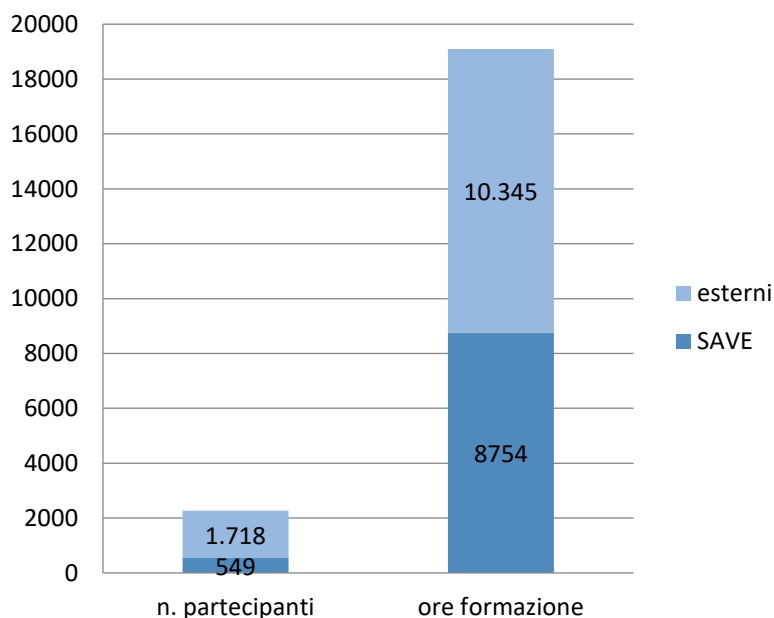
Per l'aeroporto di Treviso sono validi gli stessi concetti messi in risalto per Venezia, anche se i tempi sono diversi: il lavoro del *Training Management System* è iniziato a Treviso nel 2017, quando si è stata quasi del tutto sanata la carenza formativa in termini di safety. Il 2018 ha visto la graduale stabilizzazione dell'erogazione dei corsi, e nel 2019 sono fortemente aumentati i corsi di Airside Safety e Safety Management System per cantieri.

Formazione su temi operativi

Il Training Management si occupa dell'organizzazione, della costruzione e della gestione della formazione operativa, che possiamo raggruppare in due aree:

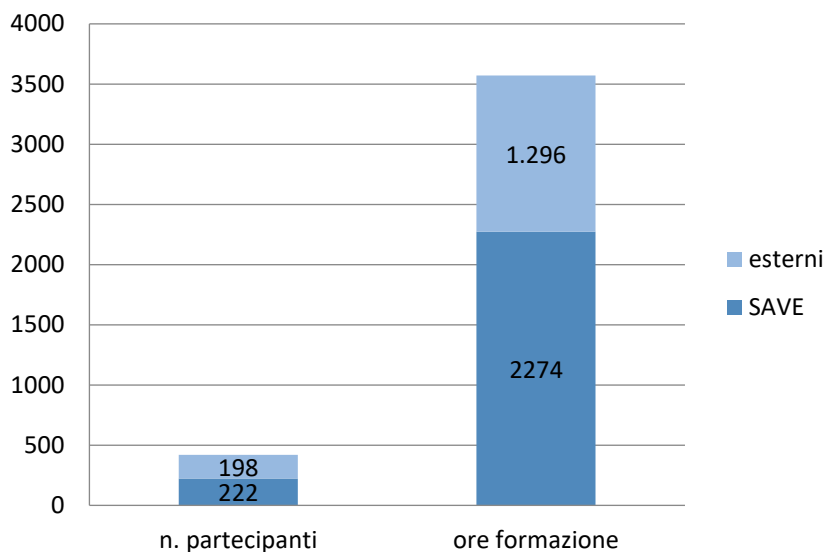
- la formazione che ha lo scopo di fornire e mantenere le qualifiche professionali necessarie alle diverse figure operative (tra le quali, ad esempio, Presidio Tecnico, operatori PRM airside e landside, operatori Safety, Project Manager, addetti SMS, ecc.). A titolo di esempio:
 - Airside Driving Permit
 - Spazzatrici
 - Deicer
 - Operazioni Safety – Aderenza
 - Operazioni PRM Landiside
 - ...
- la formazione costruita *ad hoc*, di volta in volta, per dare consapevolezza su cambiamenti e innovazioni di strutture, macchine, procedure, modalità di lavoro. Questa formazione è soprattutto legata alle diverse fasi delle lavorazioni che interessano in questi anni il terminal e le infrastrutture di volo, ed è destinata alle figure coinvolte nelle diverse attività. A titolo di esempio: con la costruzione e la messa in esercizio del nuovo Pier Sud, è stata necessaria un'attività di formazione per il Presidio Tecnico che è responsabile del primo intervento manutentivo, per la squadra di emergenza che deve conoscere le nuove strutture, per gli operatori delle società dell'handler che devono movimentare il nuovo finger, per gli operatori di safety che partecipano alle manovre di emergenza. A titolo di esempio, tra i corsi troviamo:
 - AVL - Lotto 2 Fase 3
 - Layout Area di Movimento
 - Manutenzione Finger – Pier Sud
 - ...

Formazione in ambito operativo erogata nel 2019 a tutta la popolazione aeroportuale di Venezia



La misurazione dei dati è iniziata in modo più preciso nel 2019. I dati degli anni precedenti non sono comparabili.

Formazione in ambito operativo erogata nel 2019 a tutta la popolazione aeroportuale di Treviso



La misurazione dei dati è iniziata in modo più preciso nel 2019. I dati degli anni precedenti non sono comparabili.

Formazione online

Nel 2018 l'area TTM ha iniziato a costruire e gestire corsi in elearning attraverso la piattaforma Moodle Totara. I corsi sono costruiti dallo staff TTM in collaborazione con gli owner dei processi e con gli istruttori. Nel 2019 l'utilizzo dell'elearning è andato a regime e si prevede un robusto sviluppo nei prossimi anni. La formazione costruita in elearning è fondamentale costituita da corsi o informazioni di carattere tecnico, che hanno la necessità di essere erogati velocemente ad un gruppo determinato di persone interessate da alcune innovazioni o cambiamenti nelle infrastrutture, dovuti alle diverse lavorazioni in atto (ad esempio: attraversamenti delle testate pista durante le fasi di lavorazione di luglio 2019). Altri corsi sono invece di tipo trasversale, destinati ad un grande numero di operatori (ad esempio: corso di Privacy e Data Security).

Altri corsi online pre-costruiti sono stati acquistati e fruiti attraverso piattaforme esterne.

Formazione online erogata a tutta la popolazione aeroportuale di Venezia e Treviso



Sostenibilità sociale

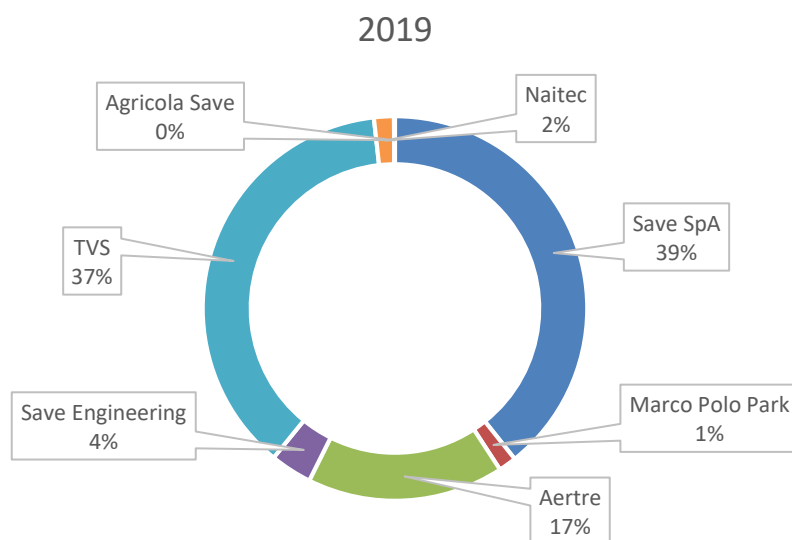
Risorse Umane

Anche per il 2019 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, a parità di perimetro, pari a 57 unità.

Si rileva nell'esercizio l'uscita di Save Cargo S.p.A. dal perimetro di rendicontazione; al fine di rendere omogenei i dati confrontati si è provveduto, nelle tabelle e nei grafici che seguono, ad inserire i dati relativi al 2017 ed al 2018 depurati da tale componente.

Categoria	Numero dipendenti suddivisi per inquadramento		
	2017	2018	2019
Dirigenti	20	20	22
Quadri	56	59	58
Impiegati	833	878	917
Operai	208	182	199
TOTALE	1.117	1.139	1.196
Save Cargo S.p.A.	40	65	
TOTALE	1.157	1.204	1.196

Questa la ripartizione dei dipendenti tra le società del gruppo:



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

Di seguito si riporta la tabella riepilogativa del numero di dipendenti impiegati nel triennio 2017 – 2019, con indicazione dei dati relativi a genere, qualifica e tipologia di contratto.

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

	2017				2018				2019			
	UOMINI	DONNE	TOT.	%	UOMINI	DONNE	TOT.	%	UOMINI	DONNE	TOT.	%
DIRIGENTI	18	2	20	1,79%	18	2	20	1,76%	20	2	22	1,84%
QUADRI	40	16	56	5,01%	42	17	59	5,18%	38	20	58	4,85%
IMPIEGATI	448	385	833	74,57%	462	416	878	77,09%	474	443	917	76,67%
OPERAI	170	38	208	18,62%	169	13	182	15,98%	183	16	199	16,64%
TOTALE	676	441	1117	100,00%	691	448	1139	100,00%	715	481	1196	100,00%
<i>LAVORATORI A TEMPO INDETERMINATO</i>	593	352	945	84,60%	574	229	803	71%	679	448	1127	94,23%
<i>LAVORATORI A TEMPO DETERMINATO</i>	83	89	172	15,40%	117	219	336	29%	36	33	69	5,77%
TOTALE	676	441	1117	100,00%	691	448	1139	100%	715	481	1196	100,00%
<i>LAVORATORI CON CONTRATTO PART-TIME</i>	130	221	351	31,42%	117	219	336	29,50%	105	212	317	26,51%
<i>LAVORATORI CON CONTRATTO FULL-TIME</i>	546	220	766	68,58%	574	229	803	70,50%	610	269	879	73,49%
TOTALE	676	441	1117	100,00%	691	448	1139	100,00%	715	481	1196	100,00%

Nel 2019, le persone che lavorano all'interno del Gruppo sono 1.196.

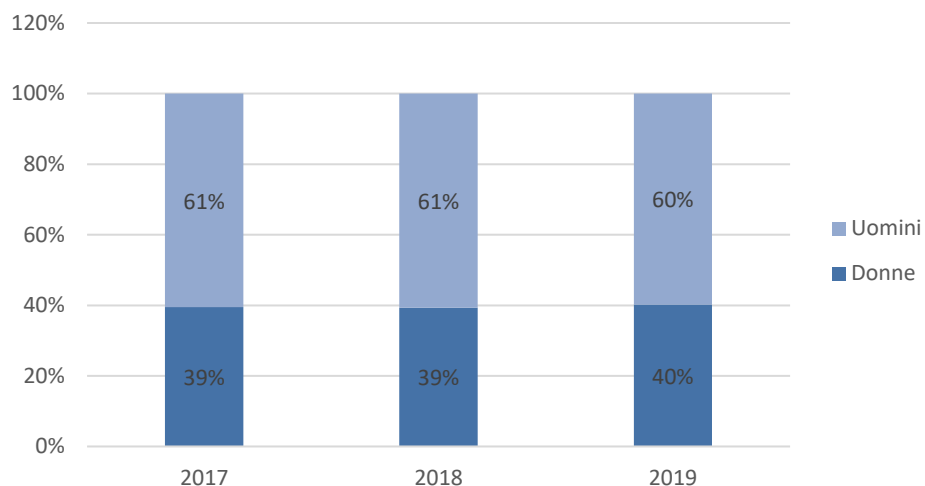
Di queste il 94,23 % hanno un contratto di lavoro a tempo indeterminato a riprova della politica del Gruppo di generare occupazione crescente e stabile così da costituire elemento di riferimento per le prospettive anche personali dei propri collaboratori.

E' da segnalare che il 27% del personale usufruisce del contratto part-time. Ciò sia per garantire una migliore operatività, sia per rispondere ad esigenze di conciliazione vita - lavoro.

Per quanto concerne la presenza di personale femminile all'interno del Gruppo, la stessa ha un'incidenza del 40% sul totale dei lavoratori impiegati ed è da attribuirsi alle 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.

Dipendenti suddivisi per genere



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

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

		< 30	30-50	> 50	TOTALE
2017	DIRIGENTI	0	5	15	20
	QUADRI	0	35	21	56
	IMPIEGATI	137	553	143	833
	OPERAI	56	109	43	208
	TOTALE	193	702	222	1117
2018	DIRIGENTI	0	7	13	20
	QUADRI	0	36	23	59
	IMPIEGATI	159	563	156	878
	OPERAI	34	99	49	182
	TOTALE	193	705	241	1139
2019	DIRIGENTI	0	8	14	22
	QUADRI	0	36	22	58
	IMPIEGATI	155	580	182	917
	OPERAI	39	111	49	199
	TOTALE	194	735	267	1196

La tabella sopra riportata indica che la popolazione del Gruppo insiste per la maggior 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 16,2% dell'organico; mentre hanno più di 50 anni il 22,3% dei dipendenti.

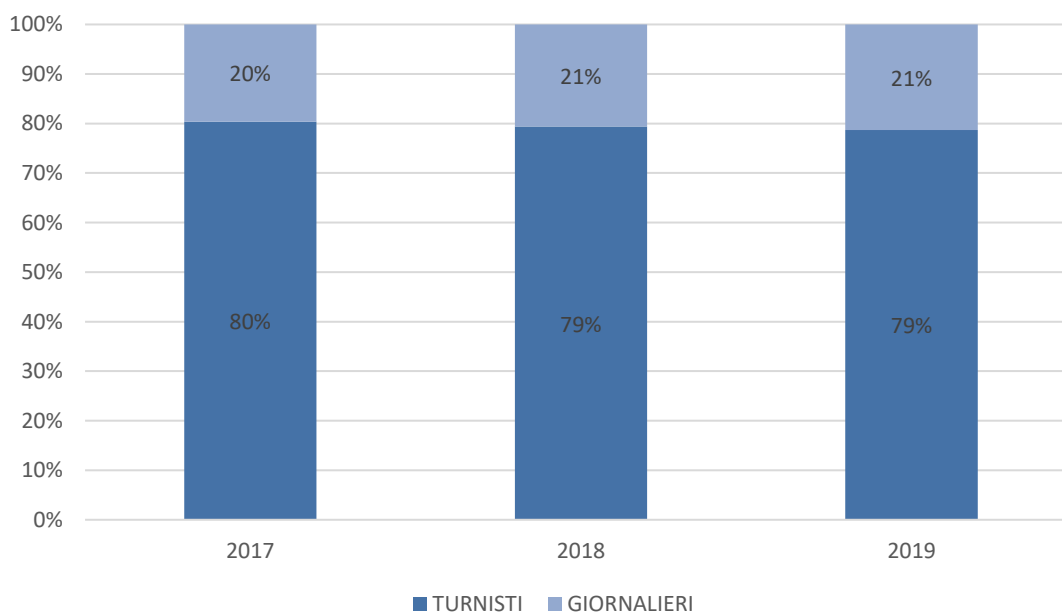
Numero di dipendenti al 31 dicembre suddiviso per area geografica

	2017	2018	2019
VENEZIA	634	627	665
PADOVA	32	36	43
TREVISIO	398	423	444
ALTRE VENETO : BL-RO-VR-VI	12	12	11
ALTRE ITALIA	41	41	33
TOTALE	1117	1139	1196

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 7,3% 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	2017		2018		2019	
	SAVE		SAVE		SAVE	
	UOMINI	DONNE	UOMINI	DONNE	UOMINI	DONNE
<30	85	83	70	89	77	87
30-50	63	63	68	60	80	67
>50	13	5	13	3	12	7
TOTALE	161	151	151	152	169	161
TOTALE PER ANNO	312		303		330	
TESTE AL 31.12	1117		1139		1196	
TURNOVER (% SUL TOTALE DELLA FORZA LAVORO)	27,93%		26,60%		27,59%	

FASCIA D'ETÀ ALLA DATA DELLA CESSAZIONE	2017		2018		2019	
	SAVE		SAVE		SAVE	
	UOMINI	DONNE	UOMINI	DONNE	UOMINI	DONNE
<30	48	46	55	76	64	77
30-50	35	37	61	63	63	47
>50	13	4	21	6	18	4
TOTALE	96	87	137	145	145	128
TOTALE PER ANNO	183		282		273	
TESTE AL 31.12	1117		1139		1196	
TURNOVER (% SUL TOTALE DELLA FORZA LAVORO)	16,38%		24,76%		22,83%	

Per quanto riguarda il tasso di assenteismo, nella tabella di seguito si evidenziano i dati con relativa specifica per genere.

Tasso di assenteismo

TASSO DI ASSENTEISMO (%)	2017		2018		2019	
	UOMINI	DONNE	UOMINI	DONNE	UOMINI	DONNE
TOTALE	8,42	13,53	7,20	12,63	7,62	12,04

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 2019 la totalità dei dipendenti che hanno usufruito del diritto di congedo parentale sono rientrati al lavoro alla fine di tale congedo.

Congedi parentali			
	2017	2018	2019
NUMERO DI DIPENDENTI CON DIRITTO DI CONGEDO PARENTALE	1117	1139	1196
UOMINI	676	691	715
DONNE	441	448	481
NUMERO DI DIPENDENTI CHE HANNO USFRUITO DEL DIRITTO DI CONGEDO PARENTALE	106	120	124
UOMINI	52	50	54
DONNE	60	70	70
NUMERO DI DIPENDENTI CHE SONO TORNATI AL LAVORO ALLA FINE DEL CONGEDO PARENTALE	106	120	124
UOMINI	52	50	54
DONNE	60	70	70
NUMERO DI DIPENDENTI CHE SONO TORNATI AL LAVORO DOPO IL CONGEDO PARENTALE E CHE ERANO ANCORA IMPIEGATI DODICI MESI DOPO IL RIENTRO AL LAVORO	106	120	124
UOMINI	52	50	54
DONNE	60	70	70
TASSO DI RETURN TO WORK	100,00%	100,00%	100,00%

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

	2017			2018			2019		
	UOMINI	DONNE	TOTALE	UOMINI	DONNE	TOTALE	UOMINI	DONNE	TOTALE
N. Lavoratori dipendenti appartenenti a categorie protette	8	9	17	7	10	17	6	14	20
N. Teste al 31.12	676	441	1117	691	448	1139	715	481	1196
% sul totale dipendenti	1,18	2,04	1,52	1,01	2,23	1,49	0,84	2,91	1,67

Di seguito si riportano i dati relativi alla parità di retribuzione.

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

	2017	2018	2019
QUADRI	90,76	91,40	87,32
IMPIEGATI	91,57	91,28	91,06
OPERAI	77,50	87,10	85,12

Grazie ad un più accurato processo di calcolo, i dati relativi al 2017 e 2018 sono stati riesposti al fine di renderli comparabili con quelli relativi al 2019.

Le relazioni industriali

Organizzazioni Sindacali

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

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

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

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

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

La percentuale di iscritti al sindacato nel Gruppo si attesta intorno al 48% al 31 dicembre 2019 (la media annua si attesta invece al 46% data l'incidenza dei lavoratori stagionali).

Si rileva inoltre che il 100% dell'organizzazione è coperta da accordi di contrattazione collettiva; nello specifico il Gruppo applica i seguenti CCNL: Assaeroporti, Vigilanza Privata, Edilizia, Autorimesse, del Commercio e dell'Industria.

Vertenze

SAVE S.p.A., nel corso dell'anno 2019, ha gestito nr. 10 vertenze riferite a materia di diritto del lavoro, pendenti in fase giudiziale, attualmente così definite: sette analoghe vertenze, per responsabilità solidale negli appalti, sono pendenti in primo grado; in una diversa vertenza, dopo la pronuncia sfavorevole per SAVE in grado di Appello, la società sta valutando le condizioni per procedere con il ricorso alla Suprema Corte di Cassazione; un'ulteriore causa pende attualmente in Cassazione, in attesa di fissazione dell'udienza; infine una vertenza si è conclusa con verbale di conciliazione nel corso del secondo semestre 2019.

A ciò si aggiunga che una vertenza, di cui si farà cenno infra, vede convenute in giudizio sia SAVE che la società datrice di lavoro Triveneto Sicurezza

Nei confronti di Aer Tre S.p.A., nel 2019, sono state trattate nr. 12 vertenze in materia di diritto del lavoro, di cui cinque conciliate nel corso dell'anno, mentre sette sono ancora attualmente pendenti in primo grado.

Nel corso del 2019 Triveneto Sicurezza S.r.l. ha gestito complessivamente nr. 7 cause giudiziali sempre in materia di diritto del lavoro. Di queste, 4 vertenze, avviate negli anni passati, nel corso del 2019 hanno avuto i seguenti sviluppi: la prima controversia, che vede coinvolti dieci dipendenti della società, si è conclusa con sentenza positiva per l'azienda e ora pende in secondo grado; un'altra posizione, per un singolo lavoratore, si è conclusa con sentenza negativa per la società; mentre altre due cause sono pendenti rispettivamente in primo e secondo grado. Dei rimanenti contenziosi, avviati tutti nel 2019, due giudizi sono pendenti in primo grado, mentre il terzo si è definito in primo grado con pronuncia negativa per la Società e sono in corso le valutazioni per procedere con l'impugnazione.

Formazione

La formazione è un fenomeno complesso e mai univoco che permette alle persone di evolvere, ed è con questo principio che il Gruppo Save anche per il 2019 ha messo in atto molteplici attività di sviluppo e completamento delle competenze professionali possedute dai suoi collaboratori. Per adeguare o aggiornare conoscenze e abilità, in stretta connessione con l'innovazione tecnologica ed organizzativa, sono state erogate complessivamente 17.586 ore.

La formazione è intesa come un processo che tende a far crescere l'individuo all'interno dell'organizzazione, attraverso un cambiamento che opera a tre livelli:

- a livello delle conoscenze, per modificare la struttura conoscitiva delle nozioni che l'individuo possiede;
- a livello delle capacità, per cercare di attivare e migliorare le capacità di agire e/o svilupparne delle altre;
- a livello dei comportamenti, con lo scopo di creare nell'individuo degli atteggiamenti favorevoli agli obiettivi del processo formativo.

La formazione contribuisce alla crescita delle organizzazioni e nelle diverse fasi del procedimento formativo, soprattutto nella progettazione vengono considerati i diversi obiettivi da raggiungere, siano essi di conoscenze, capacità o comportamenti.

Le attività formative programmate ed erogate nel 2019 nel Gruppo Save hanno raggiunto sia obiettivi professionali, come il trasferimento di conoscenze e capacità tecniche in fase di nuovi inserimenti o di perfezionamento, sia obiettivi di miglioramento di comportamenti. In fase progettuale sono state considerate le diverse metodologie didattiche che possono essere utilizzate per l'apprendimento degli adulti, privilegiando ove possibile la formazione in aula di tipo interattiva/partecipativa ed il training on the job. Parallelamente la formazione a distanza, e-learning, maggiormente efficace per il trasferimento di conoscenze e nozioni è stata mantenuta per alcune tematiche. La formazione continua che ogni anno viene erogata da personale qualificato, sia esterno che interno all'organizzazione, permette di aumentare la competitività del sistema Aeroportuale e di accrescere la motivazione del personale, migliorandone le prestazioni nonché di avere un'influenza indiretta sulla riduzione degli infortuni sul lavoro ed il benessere organizzativo.

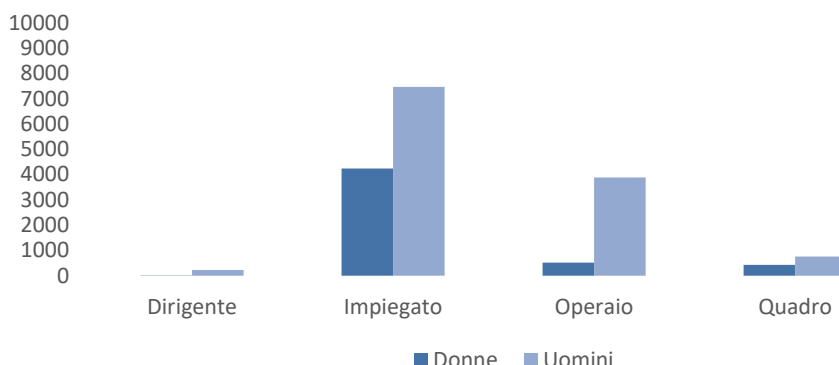
In continuità con gli anni precedenti è stata quindi mantenuta particolare attenzione alle tematiche di Sicurezza che, all'interno del Gruppo, ha diverse sfaccettature ed applicazioni (Security, Safety e Sicurezza ai fini di prevenzione e protezione dei lavoratori dai rischi in ambiente di lavoro). La Sicurezza come approccio culturale ed organizzativo del Gruppo Save è presente infatti in diversi processi di mantenimento di certificazioni, volontarie o cogenti. Interventi di formazione specifici sono stati rivolti alle diverse figure della sicurezza presenti nelle società appartenenti al Gruppo, erogando 2599 ore e coinvolgendo 555 persone.

Le iniziative hanno riguardato sia gli aspetti generali sui rischi, con 608 ore e 142 persone formate, sia gli elementi specifici correlati ai diversi profili di rischio, svolgendo 1721 ore dirette a 385 lavoratori e lavoratrici, diffondendo conoscenze e rinforzando atteggiamenti di prevenzione. Tematiche specifiche hanno riguardato maggiormente la conoscenza sui rischi quali ad es. quelli di tipo ergonomico, di movimentazione manuale dei carichi e quelli collegati all'uso di videoterminali. E' stata mantenuta notevole attenzione per quanto attiene la lotta e la prevenzione degli incendio, erogando 172 ore sul tema ed utilizzando una metodologia mista di tipo teorico normativo e pratico procedurale. Attività di aggiornamento sono state rivolte a tutti i Rappresentati dei Lavoratori per la Sicurezza presenti nel Gruppo, che ogni anno ricevono una formazione specifica aggiuntiva di 8 ore per mantenere elevato il livello di conoscenza e sensibilità alle tematiche di prevenzione dei rischi ed essere un punto di riferimento per i lavoratori.

L'attenzione alla tutela delle lavoratrici e dei lavoratori è stata particolarmente alta ed ha portato, nel 2019, all'introduzione nel Gruppo di una Consigliera di Fiducia che potesse fornire assistenza a coloro che ritenessero di essere vittima di comportamenti lesivi della loro dignità e libertà nell'ambiente di lavoro. Attraverso questa figura di garanzia sono stati svolti corsi specifici per illustrare il Codice di Condotta adottato oltre il Codice Etico già presente, nonché per sensibilizzare tutto il personale ad adottare comportamenti in linea con i valori aziendali. In base alla numerosità di persone da formare, è stata utilizzata la piattaforma e-learning per diffondere tali argomenti a 782 persone, costruendo appositamente un modulo formativo in collaborazione con la Consigliera di Fiducia, e coinvolgendo direttamente in aula 68 manager aziendali erogando 185 ore di formazione.

Di seguito si illustra la distribuzione complessiva delle ore formative suddivise per categorie e genere.

Formazione per Categoria e Genere



All'interno di un progetto formativo pilota, che prevedeva l'arricchimento di competenze trasversali e gestionali, sono state svolte 336 ore di formazione con metodologia attiva partecipativa. Sono stati affrontati i principi della *Lean Organization* e del *Change Management* in relazione ai quattro valori della *Customer Experience* (Sicurezza, Cortesia, Efficienza, Immagine). L'iniziativa pilota, che ha soddisfatto i partecipanti, potrà essere allargata ad una platea più ampia nel corso del 2020 introducendo anche tematiche di *Project management*. Nel piano aziendale di educazione continua, nel corso del 2019, sono state erogate 248 ore di formazione per il mantenimento dell'aggiornamento professionale di figure specialistiche come ingegneri, architetti e geometri, che contribuiscono con le loro competenze allo sviluppo ed alla manutenzione delle infrastrutture e degli impianti aeroportuali.

Rispetto alle differenti categorie formative realizzate sono state prioritarie quelle afferenti alla sicurezza, con particolare declinazione per il *Safety management System* e la *Safety operativa*. Ciò infatti ha portato ad erogare più di 10000 ore di formazione su tematiche correlate alla sicurezza operativa conformemente ai regolamenti UE 216/2008 e 139/2014 e D.Lgs. 81/08. La cultura della sicurezza è un valore distintivo del Gruppo Save che permette, anche attraverso la formazione, di mantenere alti gli standard di benessere nel contesto aziendale.

A completamento di una visione d'insieme, nella tabella sottostante, si riportano i dati di confronto con il 2017 ed il 2018.

Ore di formazione medie per categoria e genere Gruppo Save

Gruppo Save	2017				2018				2019			
	Uomini	Donne	TOTALE	Ore medie per categoria	Uomini	Donne	TOTALE	Ore medie per categoria	Uomini	Donne	TOTALE	Ore medie per categoria
Dirigenti	245	4	249	14	915	62	977	49	294	5	299	14
Quadri	753,25	148	901,25	16	1665	587	2252	38	752	427	1178	20
Impiegati	9.388	4846,5	14.235	17	9746	5481	15227	17	7473	4238	11711	13
Operai	6.974	740,5	7.715	33	7431	521	7952	36	3883	516	4398	22
TOTALE	17.360	5.739	23.099		19757	6651	26408		12401	5185	17586	
Ore medie	24	13			27	14			17	11		

All'interno del Gruppo Save a partire dal 2016 con la conversione del certificato di Aeroporto, inizialmente per Venezia e successivamente per lo scalo di Treviso ai sensi dei regolamenti UE 216/2008 e 139/2014 e relative norme tecniche di EASA, sono state realizzate massime attività di formazione per garantire maggior sicurezza nelle operazioni e rispetto delle linee guida correlate.

Ecco che nel 2019 si è arrivati ad una diminuzione della diffusione di un tipo di conoscenze e abilità, poiché già acquisite dalla popolazione aeroportuale nel biennio 2017-2018. Infatti in tale periodo vi è stata una significativa diffusione delle tematiche correlate ad *Airside Safety e Safety management System* che prevedono comunque un aggiornamento negli anni, se pur quantitativamente inferiore, differenziato per tipologia di mansioni e qualitativamente attento alle evoluzioni di contesto, processi e tecnologie.

Si specifica inoltre che la numerosità delle ore di formazione erogate nel 2019, non comprende quanto svolto a favore del personale di Save Cargo, per il quale comunque sono state mantenute iniziative di educazione continua, che hanno superato le 1200 ore su tematiche come ad es. *Dangerous Goods, Airside Safety* ed aggiornamento all'uso di mezzi speciali per la movimentazione delle merci.

Anche per l'anno oggetto di indagine il Gruppo Save ha utilizzato alcuni canali di finanziamento per la formazione continua come Fondimpresa e Fondirigenti in collaborazione con le strutture del sistema confindustriale e grazie alla condivisione con le organizzazioni sindacali.

Nel 2020 si programma di utilizzare ulteriori canali di finanziamento, come le opportunità di formazione presenti in progetti regionali finanziati dal Fondo Sociale Europeo.

Welfare

E' dal 2012 che SAVE si pregia di avere al proprio interno un ricco programma di welfare a confronto con quelli della maggior parte delle aziende presenti sul territorio.



La scelta della nostra azienda di investire risorse nel campo del welfare è dipesa da due fattori: da un lato abbiamo voluto dare applicazione alla normativa specifica e sfruttare i benefici fiscali investendo su forme di benefit alternative alla normale retribuzione monetaria, che diversificano e rendono più completa la nostra proposta a livello di total rewarding. Allo stesso tempo però attraverso il welfare e gli altri interventi aziendali che citeremo brevemente nel seguito, cerchiamo di fornire ai nostri dipendenti un insieme di strumenti per rispondere ai propri interessi personali e, soprattutto, per rispondere alle necessità familiari e lavorative.

In tale ottica nel corso degli anni successivi al 2012 numerose sono state le iniziative realizzate nei confronti dei dipendenti della società.

A seguito di accordi con le rappresentanze sindacali per i lavoratori a tempo indeterminato di SAVE è stata prevista la possibilità di convertire il premio di risultato annuale in un conto welfare da spendere in

beni e servizi acquistabili su un'apposita piattaforma gestita al momento da Edenred. Tale portale consente di accedere agevolmente a tutte le prestazioni previste dagli articoli 51 e 100 del Tuir. Si possono quindi fare versamenti a fondi previdenziali e sanitari, richiedere rimborsi per le spese scolastiche, per i servizi di natura sociale destinati alla cura dei familiari e per il trasporto pubblico. Molte sono poi le voci di spesa che riguardano il tempo libero, lo sport, le attività culturali, il benessere personale e i buoni acquisto.

E' altresì possibile destinare alla previdenza complementare quanto maturato a titolo di premio di risultato.

Oltre alla possibilità di conversione del premio, il Gruppo ha previsto altre interessanti iniziative per i propri collaboratori. Tra queste spicca il programma medico e di screening erogato dal servizio sanitario aeroportuale che ha valso a SAVE un riconoscimento nel corso dell'indagine Welfare Index PMI 2018.



Un altro riconoscimento ci è stato poi elargito nel 2019 per un'importante iniziativa a livello sociale che dettaglieremo a breve.

Prima vorremmo elencare per maggiore chiarezza le diverse soluzioni che integrano il premio di risultato annuale frutto dei diversi rinnovi succedutisi negli anni che determinano il programma di Welfare in Save oltre ai vari benefit a disposizione dei dipendenti:

- 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;
- Orario flessibile di ingresso (8.30-9.30);
- Convenzioni varie (fruibili anche da parte dei dipendenti delle società controllate);
- Assicurazione Invalidità permanente e morte durante missioni per lavoro;
- Permessi per visite specialistiche.

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.

Per quanto attiene Aer Tre dal 2013 si è replicato quanto di esperienza sullo scalo di Venezia pur se modulato alla realtà di Treviso; ad integrare il premio di risultato si segnala per il 2019:

- Un carnet del valore complessivo di 210 euro, suddiviso in voucher;
- Rimborsi per frequenza di percorsi area educazione;
- 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.

Il programma di Welfare di Marco Polo Park invece prevede:

- Un carnet del valore complessivo di 100 euro, suddiviso in voucher;
- Contribuzione a forma di previdenza complementare;
- Rimborsi per frequenza dei familiari a percorsi di educazione;
- Rimborsi per accesso a servizi di assistenza per i familiari anziani o non autosufficienti;
- Rimborsi per attività ricreative/culturali riferite al dipendente;
- Rimborsi per utilizzo mezzi pubblici per recarsi al lavoro;
- Assicurazione Invalidità permanente e morte durante missioni per lavoro.

Per quanto attiene Save Engineering:

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

Come anticipavamo precedentemente, Il Gruppo SAVE, consapevole dell'importante ruolo di sviluppo economico e sociale che ha sui territori regionali in cui insiste, nel 2019 ha arricchito con una nuova iniziativa il piano aziendale di welfare dedicato ai propri dipendenti, introducendo fra le altre un'importante novità in tema di benessere del personale focalizzandosi soprattutto su tematiche di salvaguardia dei lavoratori da comportamenti lesivi della persona.



Nel mese di gennaio 2019 è stato infatti affidato l'incarico di Consigliera di Fiducia ad un'apposita professionista attentamente selezionata, soggetto terzo ed indipendente nonché garante di neutralità, riservatezza ed indipendenza oltre alla dovuta empatia. Figura di matrice europea prevista sia nella Raccomandazione della Commissione europea 92/131 relativa alla *“Tutela della dignità delle donne e degli uomini sul lavoro”*, sia nella Risoluzione A3-0043/94 del Parlamento europeo sulla *“Designazione di un Consigliere nelle Imprese o Consigliere di Fiducia”*, è attualmente adottata con frequenza nella pubblica amministrazione, ma ancora poco presente nel settore privato.

Si tratta di una consulente chiamata a prevenire, gestire e risolvere efficacemente i casi di molestie, mobbing e discriminazioni; si rivolge a quanti, tra il personale, collaboratori, stagisti del Gruppo vogliono affidarsi in via riservata ad un soggetto terzo, presso il quale trovare ascolto ed eventualmente ottenere supporto ed assistenza nella risoluzione delle dinamiche lavorative che determinino l'insorgere di situazioni di disagio.

La Consigliera agisce in via informale a seguito di richiesta scritta o verbale del soggetto direttamente interessato; sente la parte interessata, acquisisce elementi ed informazioni necessarie alla valutazione del caso nell'assoluto rispetto della privacy sia della parte lesa sia del presunto responsabile, suggerisce azioni opportune ad assicurare un ambiente di lavoro rispettoso della libertà e della dignità delle persone e, nei casi più gravi, come previsto espressamente dal Codice di Condotta per la tutela della dignità delle persone che svolgono attività lavorativa nel Gruppo Save, può consigliare al responsabile della struttura competente l'attivazione del codice disciplinare.

La nomina è caduta sulla Dott.ssa Francesca Torelli; laureata in economia aziendale, ha conseguito un Dottorato in diritto comunitario e comparato del lavoro nel 2001. Esperienza ventennale nell'ambito della gestione delle risorse umane, politiche di conciliazione, politiche di Pari Opportunità. Docente e relatrice a innumerevoli seminari e convegni sul tema. Dal 2010 è Consigliera di Fiducia in diverse realtà del mondo universitario e sanitario.

E' in possesso della qualifica di valutatore certificato per lo standard BerufundFamilie e FamilyAudit, certificando tra le altre l'Università Ca' Foscari (premiata agli AIDP Awards).

Alla Consigliera di Fiducia si può rivolgere chi si sente vittima di mobbing o di molestia per denunciare i comportamenti importuni e per avviare procedure informali di gestione e di mediazione dei conflitti interpersonali. La funzione viene esercitata nella più ampia autonomia e nell'assoluto rispetto della dignità di tutti i soggetti coinvolti, garantendo, in particolare, il totale riserbo delle notizie e dei fatti di cui viene a conoscenza non solo nei confronti di chi ha subito il comportamento molesto, ma anche di chi lo ha posto in essere. Al contempo deve attivarsi per individuare tempestivamente le soluzioni efficaci per la prevenzione dell'insorgere dei comportamenti lesivi e della rimozione degli effetti.

L'iniziativa di avvalersi della collaborazione della Dott.ssa Torelli, insieme all'adozione di un apposito Codice di Condotta a rinforzo del Codice Etico già presente in azienda dal 2013, fa di Save un esempio virtuoso tra le società di gestione degli aeroporti italiani, modello riconosciuto tra le best practice a livello nazionale dalla Cabina di regia interministeriale di contrasto alla violenza di genere, coadiuvata da un Comitato Operativo di cui fa parte Confindustria, che ha il compito di mettere a punto il nuovo Piano operativo antiviolenza e predisporre il conseguente monitoraggio.

Scopo ultimo dell'iniziativa sta quindi nel rendere effettivo il contrasto di ogni forma di discriminazione e prevaricazione sul luogo di lavoro e di garantire il diritto di ogni dipendente ad un ambiente di lavoro sicuro, sereno e favorevole alle relazioni interpersonali affinché queste si sviluppino su un piano di uguaglianza, reciproca correttezza e rispetto.

Alla progettazione iniziale è seguito un elaborato programma di formazione e sensibilizzazione a tutto il personale svolto sia in aula che attraverso e-learning.

Il progetto della Consigliera di Fiducia ha comportato l'assegnazione a Save per la seconda volta consecutiva del premio Welfare Index PMI per la categoria Commercio e Servizi durante la quarta edizione dell'evento svoltosi lo scorso marzo presso il Salone delle Fontane dell'EUR.

Hanno partecipato all'indagine 4561 piccole e medie imprese italiane fra le quali 68 (sono state 38 nel 2018 e 22 nel 2017) sono stati considerati esempi di particolare eccellenza, fra questi SAVE S.p.A.

L'evento è stato promosso da Generali Italia con la partecipazione di Confindustria, Confagricoltura, Confartigianato e Confprofessioni.

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

Lo studio sullo stato del welfare nelle piccole e medie imprese italiane è stato presentato davanti ad una platea di imprenditori, rappresentanti delle istituzioni, docenti. Presenti, fra gli altri, Riccardo Fraccaro, Ministro per i rapporti con il Parlamento e la democrazia diretta; Marco Sesana, Country Manager e Amministratore Delegato di Generali Italia; Carlo Robiglio, Presidente della Piccola Industria di Confindustria; Massimiliano Giansanti, Presidente di Confagricoltura; Cesare Fumagalli, Segretario Generale di Confartigianato Imprese; Gaetano Stella, Presidente di Confprofessioni.

A moderare il dibattito sul palco, come nella passata edizione, la nota giornalista Maria Latella.

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

Auspichiamo che l'effettiva tutela a garanzia del rispetto della persona che sottende a tale iniziativa possa avere come riflesso una migliore serenità nell'approccio alla vita lavorativa all'interno dell'azienda accompagnata da positive ricadute sulla produttività.

Crediamo talmente con forza alla bontà del nostro progetto da prevedere che possa essere visto con studiato interesse da altre società esterne al nostro Gruppo, tanto da determinarne l'adozione. Questo perché tutte le volte che si agisce nell'interesse proprio del dipendente, il riflesso positivo che ne deriva si riverbera in una relazione con il cliente interno ed esterno più distesa e proficua.

Tale progetto articolato come sopra descritto è stato pienamente supportato da vertici aziendali coraggiosi, consapevoli di rappresentare un cambio culturale dove parlare di mobbing e di molestie sessuali non sia più un tabù, ma un fenomeno che va affrontato concretamente.

L'attenzione è dunque riposta sulla persona il cui benessere in azienda diventa responsabilità sociale.

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 2019 è proseguita la pubblicazione del mensile aziendale LoS@i che ha modificato la sua denominazione da "Notizie dal Gruppo SAVE" a "Notizie dal Marco Polo" e ha esteso la sua diffusione a tutta la comunità aeroportuale la quale contribuisce attivamente ai suoi contenuti.

Social Media

Da maggio 2019, inoltre, Gruppo SAVE ha riattivato il canale social LinkedIn, con l'obiettivo di comunicare a un pubblico *business* le novità che riguardano gli Aeroporti di Venezia e Treviso, lo sviluppo del *network*, i risultati del costante impegno verso il miglioramento della *customer experience* e la sostenibilità ambientale.

I presidi Social Network ufficiali attivi sono i seguenti:

Facebook

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

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

Twitter

<https://twitter.com/veneziaairport>

<https://twitter.com/trevisoairport>

Instagram

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

LinkedIn

<https://www.linkedin.com/company/grupposave>

A novembre 2019 è stato lanciato un prestigioso accordo di partnership tra SAVE e Federazione Italiana Giuoco Calcio: per tre anni l'aeroporto di Venezia sarà Official Hub della Nazionale Maschile A e Femminile A, nonché le giovanili e varie rappresentative nazionali affiliate.

Per il Gruppo SAVE, che da anni sostiene varie discipline sportive, portare le Nazionali di calcio a Venezia e nel suo territorio è motivo di grande orgoglio. Lo sport nazionale per eccellenza, nella sua massima espressione, diverrà nei prossimi mesi una presenza abituale per la nostra comunità.

Contestualmente alla comunicazione della partnership, è stato annunciato anche il *renaming* dello scalo di Venezia: il nuovo *naming*, Venezia Airport, è stato scelto per sottolineare il forte legame che lega l'aeroporto alla città lagunare, unica e preziosa. È seguito quindi un leggero ma sostanziale cambio del logo, dell'indirizzo del sito internet e delle pagine dei social media.

Salute e Sicurezza sul Lavoro

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

- verso i lavoratori dipendenti del Gruppo Save al fine di garantire condizioni e strumenti di lavoro sicuri;
- verso le imprese esterne che lavorano in aeroporto (manutenzioni e cantieri), le quali necessitano di essere coordinate dal Gestore per evitare interferenze;
- i passeggeri, che devono transitare in piena sicurezza attraverso l'infrastruttura e utilizzarne i servizi.

A ciò si aggiunge la gestione delle emergenze incendio ed evacuazione all'interno degli edifici del sedime aeroportuale, attraverso la redazione di specifiche procedure e sessioni di formazione/addestramento per la squadra di emergenza interna, interamente composta da dipendenti operativi SAVE.

L'organizzazione e la gestione della sicurezza sul lavoro del Gruppo SAVE coinvolgono le seguenti figure aziendali, secondo anche quanto previsto dal Dlgs 81/08 ("Testo Unico della Sicurezza sul Lavoro"):

- il Datore di Lavoro come individuato dal Consiglio di Amministrazione,
- quattro dirigenti delegati ai fini della sicurezza,
- il RSPP (Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione) e i suoi collaboratori,
- il Medico Competente,
- i Preposti dei vari reparti aziendali.

Ad oggi le maggiori Società del Gruppo (SAVE e TRIVENETO SICUREZZA) sono certificate ISO45001 (Sistema di Gestione della salute e sicurezza sul lavoro), a testimonianza della volontà del Gruppo nell'impegnarsi non solo sulla coerenza normativa ma anche su molteplici attività di miglioramento continuo in funzione delle necessità e specificità dei vari reparti aziendali i quali sono attivamente coinvolti nel sistema di gestione.

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 Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro di SAVE è stato certificato secondo la norma internazionale ISO45001:2018, che attualmente è lo standard più avanzato riconosciuto a livello globale per gli aspetti aziendali inerenti la gestione della sicurezza sul lavoro.

Tale norma è del tutto volontaria e prevede per l'Azienda performance e impegno maggiori rispetto agli adempimenti previsti dal D.lgs. 81/2008 - "Testo Unico della Sicurezza sul Lavoro" che già SAVE pone in essere (la formazione e l'addestramento del personale, la sorveglianza sanitaria, la valutazione dei rischi,

la fornitura dei DPI-dispositivi di protezione individuali, le procedure di lavoro, la gestione delle emergenze, ecc.).

Il Sistema è stato creato e implementato dalla Direzione Qualità Ambiente e Sicurezza di SAVE a partire dal secondo semestre del 2018, ed è stato poi certificato da un ente terzo accreditato – RINA Services Spa.

I certificatori del RINA sono stati presenti in SAVE per un totale di 16 giornate, durante le quali hanno svolto diverse attività di audit, fra cui:

- la verifica di tutta la documentazione e la gestione delle scadenze in ambito salute e sicurezza sul lavoro, compresa la parte di formazione e sorveglianza sanitaria,
- la verifica delle procedure di lavoro e di emergenza,
- la verifica della gestione delle interferenze con le imprese terze, per le attività di manutenzione e di cantiere,
- la gestione dei sub-concessionari,
- sopralluoghi nei reparti operativi di SAVE,
- interviste e colloqui con lavoratori e loro rappresentanze, preposti, dirigenti delegati per la sicurezza e Alta Direzione,
- l'analisi degli infortuni e azioni intraprese dall'Azienda per la loro prevenzione,
- i piani di miglioramento di SAVE per aumentare nel tempo il livello della sicurezza sul lavoro.

Le attività di audit da parte di RINA si sono concluse il 24 maggio 2019 con un rapporto di verifica dall'esito molto positivo, sia per il risultato dell'audit sia perché i certificatori hanno ritenuto di formalizzare solo 7 osservazioni su aspetti di dettaglio e marginali, questo a conferma della maturità e consapevolezza che la sicurezza e prevenzione hanno in tutta l'organizzazione di Save.

La certificazione prevede la ripetizione di audit ogni 12 mesi da parte dell'ente terzo.

In occasione della certificazione si è provveduto al miglioramento di diversi ambiti e processi di SAVE, quali ad esempio:

- l'aggiornamento e pubblicazione dell'organigramma della sicurezza aziendale, che dettaglia i vari ruoli per area,
- il maggiore coinvolgimento dei lavoratori attraverso preposti e rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza con incontri dedicati,
- l'avvio di audit interni e la tracciatura di tutte le azioni correttive e di miglioramento in ambito salute e sicurezza sul lavoro,
- la tracciatura e l'analisi anche dei quasi-infortuni,
- l'effettuazione di formazione non obbligatoria ma utile all'Azienda (es. aggiornamento squadra antincendio, ulteriore addestramento sulle attrezzature, ecc.),
- la mappatura attraverso diagrammi di flusso tutti i processi inerenti la salute e la sicurezza sul lavoro,
- il miglioramento del controllo dei requisiti tecnico-professionali verso le imprese esterne.

La documentazione del Sistema e il certificato di SAVE sono liberamente accessibili dai dipendenti tramite portale intranet MyWow – sezione “Documenti”, a dimostrazione della volontà di coinvolgere ogni singolo lavoratore.



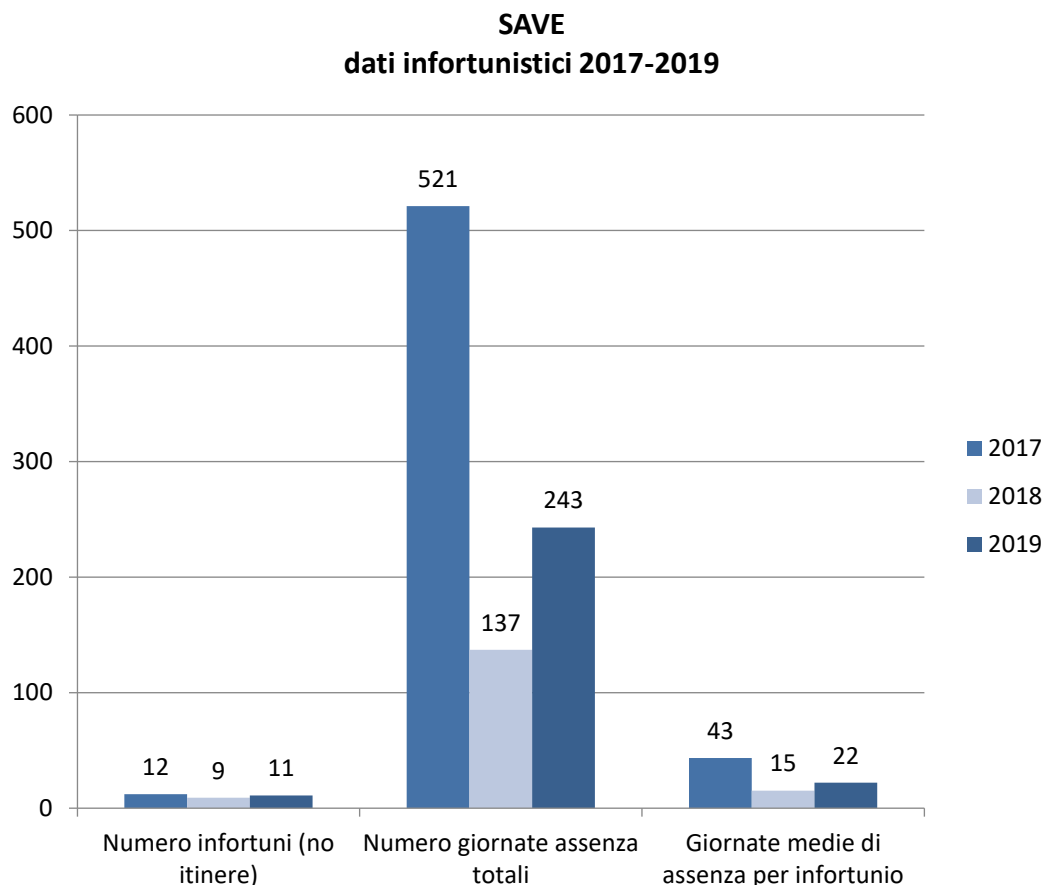
Per quanto riguarda i dati infortunistici, il dato al 31 dicembre 2019 indica che **il numero netto di infortuni sul lavoro si conferma in linea con gli anni precedenti. Questo dato, unitamente all'aumento del personale dipendente, conferma un trend di miglioramento rispetto al passato.** Il dato totale delle giornate perse per infortunio, seppure superiore al 2018, è inferiore agli anni 2016 e 2017 ed è stato determinato da un numero molto basso di infortuni con lunga assenza.

ANNO 2019	SAVE Spa	
	Uomini	Donne
N. Infortuni sul lavoro	6	5
N. Infortuni in itinere	3	4
N. giornate di assenza (esclusi itinere)	183	60
N. giornate medie di assenza	30	12
N. casi di malattia professionale	0	0

L'andamento pressoché costante degli infortuni nonostante l'aumento del personale dimostra l'efficacia del sistema di prevenzione e protezione, e quindi l'efficacia della formazione che viene erogata ai lavoratori, dei DPI scelti (dispositivi protezione individuale), delle procedure di lavoro in sicurezza, della sorveglianza sanitaria e in generale della gestione della sicurezza. Il tutto in un contesto aziendale di piena evoluzione e crescita, con un incremento costante del numero di lavoratori e della mole di lavoro, compresi i cantieri e tutti gli interventi di imprese esterne i quali non hanno portato **nessun infortunio di natura interferenziale a dimostrazione dell'efficacia delle azioni di coordinamento.**

Il seguente grafico riporta gli andamenti del triennio 2017-2019, in particolare:

- numero complessivo infortuni;
- numero complessivo di giornate perse per gli infortuni;
- giornate medie di assenza per infortunio.



Come si è verificato negli anni passati, anche per il 2019 per SAVE si conferma l'assenza di un elemento ricorrente che individui una particolare causa di infortunio, infatti gli eventi occorsi sono piuttosto legati alla normale attività lavorativa (percorrenza di lunghi tratti a piedi, movimentazione di passeggeri e bagagli, attività di manutenzione e utilizzo di mezzi aziendali). La maggior parte degli infortuni accadono a personale operativo, in particolare addetti manutentori, addetti PRM, addetti Safety, addetti OBT. 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.

Per il calcolo degli indici infortunistici sono stati utilizzati i criteri INAIL, partendo dai dati della precedente tabella.

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.

SAVE Spa - Indici infortunistici	2017	2018	2019
Indice di gravità	0,75	0,18	0,32
Indice di frequenza	17,25	11,94	14,46

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 incremento degli indici rispetto al 2018 ma contemporaneamente un allineamento rispetto agli anni precedenti. Tutto ciò nonostante l'aumento sia del numero di dipendenti che del traffico di passeggeri, si tratta pertanto di dati positivi.

TRIVENETO SICUREZZA

Triveneto Sicurezza aveva già avviato il sistema di gestione per la salute e sicurezza sul lavoro secondo lo standard OHSAS18001 nel 2017, convertendolo poi alla ISO45001 nel 2019 sempre con l'ente certificatore RINA Services Spa. Anche per Triveneto Sicurezza l'iter di ottenimento della ISO 45001 si è concluso molto positivamente in assenza di non conformità.



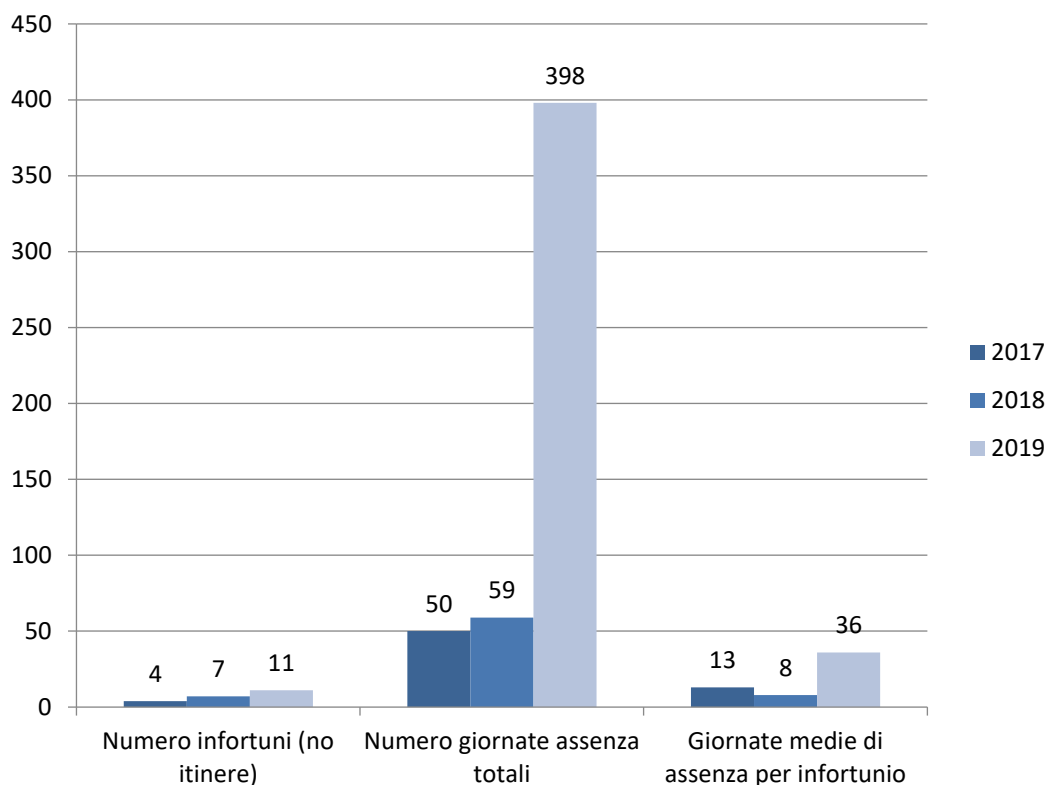
Di seguito si riportano i dati infortunistici di Triveneto Sicurezza riferiti all'anno 2019. L'Azienda presenta indici infortunistici molto più bassi di SAVE, dato il tipo di attività a più basso profilo di rischio, nonostante un numero importante di dipendenti (447 in organico al 31/12/2019).

Gli infortuni avvenuti sono di natura accidentale (cadute, inciampi, ecc...), oppure per errati movimenti durante l'attività di perquisizione ai varchi security.

Il seguente grafico riporta gli andamenti del triennio 2017-2019, in particolare:

- numero complessivo infortuni;
- numero complessivo di giornate perse per gli infortuni (comprese per semplicità le poche giornate perse a gennaio 2020 per infortuni avvenuti nel 2019);
- giornate medie di assenza per infortunio.

TRIVENETO SICUREZZA
dati infortunistici 2017-2019



Di seguito invece i dati specifici per il 2019. La modalità di calcolo degli indici è la medesima di SAVE Spa.

ANNO 2019	TRIVENETO SICUREZZA	
	Uomini	Donne
N. Infortuni sul lavoro	6	5
N. Infortuni in itinere	5	2
N. giornate di assenza (esclusi itinere)	247	151
N. giornate medie di assenza	41	30
N. casi di malattia professionale	0	0

TRIVENETO SICUREZZA - Indici infortunistici	2017	2018	2019
Indice di gravità	0,08	0,09	0,61
Indice di frequenza	6,58	10,34	17,0

Purtroppo l'anno 2019 ha visto un incremento delle giornate perse per infortunio e del numero netto degli infortuni, a fronte di una lieve crescita del personale. La maggior parte di questi infortuni sul lavoro

è avvenuta per inciampo/caduta su scale o gradini vari, in particolare il picco di giornate perse è stato sicuramente determinato dalla notevole gravità di un numero limitato di infortuni.

AERTRE

La Società sta intraprendendo il percorso della Certificazione ISO45001, applicando alla propria attività la Norma volontaria.

Le attività finora svolte hanno portato al superamento dello stage 1, dicembre 2019, con osservazioni critiche che saranno elaborate e aggiornate per lo stage 2 previsto nel primo semestre 2020.

Viene costantemente posta attenzione da AerTre all'analisi degli infortuni, riuscendo a dettagliare ogni tipologia di attività che ha causato l'evento. Nel 2019 gli infortuni accaduti al personale AerTre nello svolgimento della loro attività, quindi all'interno dell'aeroporto di Treviso, o nel percorso casa/lavoro sono stati numericamente confrontabili con gli eventi dell'anno precedente. Si sono registrati 4 infortuni nello svolgimento dell'attività e 2 infortuni in itinere, non considerati nelle statistiche non essendo significativi in considerazione all'oggetto sociale.

La gravità degli infortuni, legata ai giorni di assenza in seguito all'evento, è stata confrontabile, anche se un po' superiore, rispetto all'anno precedente, con un solo evento di 38 giorni.

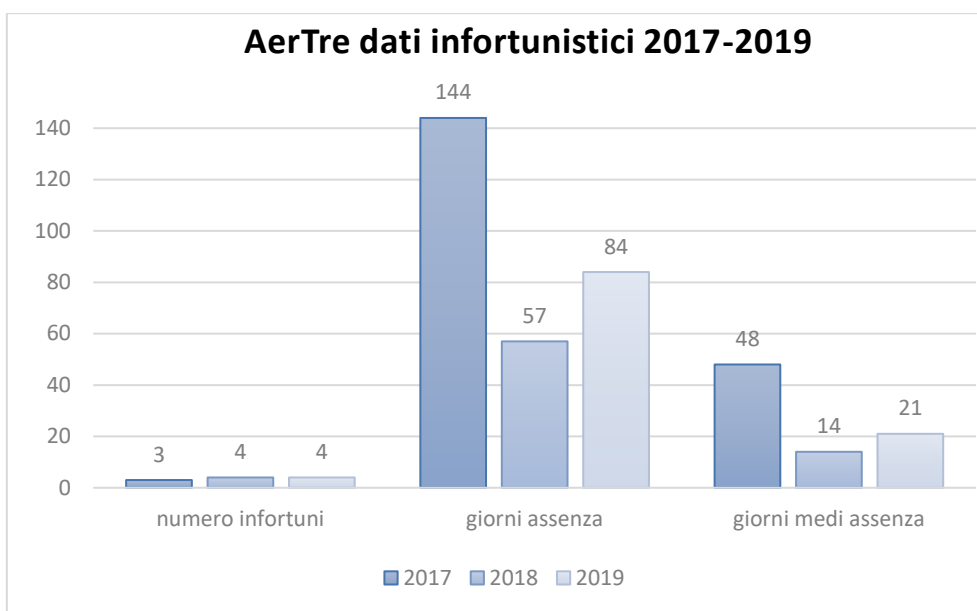
Oltre alla registrazione degli infortuni, la Società si impegna a promuovere la segnalazione dei near-miss, ovvero di tutti i casi in cui un addetto possa aver subito un danno tale però da non compromettere la capacità lavorativa, senza quindi giorni di assenza. Nel 2019 il personale ha dimostrato molta sensibilità all'argomento registrando 13 eventi near-miss con segnalazione diretta alla DQAS, oltre alle segnalazioni provenienti dai Safety Report. In questo senso il settore più sensibile è l'area passeggeri.

Gli infortuni del 2019 hanno interessato solo personale maschile dell'area di Rampa, dedicata quindi all'handling di piazzale.

Gli infortuni sono sempre occorsi nello svolgimento delle proprie mansioni abituali, in particolare con eventi relativi alla movimentazione manuale di bagagli o di attrezzature.

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: schiacciamento del dito movimentando tacchi aeromobile; stiramento alla schiena movimentando con ausilio pneumatico; malessere caricando in stiva; taglio nella movimentazione di una sponda.

AerTre S.p.A. è impegnata a garantire un livello sempre maggiore di sicurezza e procede continuamente al monitoraggio e l'analisi degli infortuni, cercando di implementare la segnalazione e la registrazione dei near-miss e cercando di sistematizzare e migliorare la registrazione e la contabilizzazione degli infortuni per permettere analisi puntuali e tempestive degli eventi.



L'ultimo infortunio del 2019 conta i giorni di assenza quasi tutti nel 2020, essendo accaduto il 31.12. Nella registrazione statistica è però a carico del 2019.

Nel triennio 2017-2019 il numero di addetti al 31.12 è continuamente aumentato, così come il monte ore lavorato, nonostante ciò il numero di eventi è sostanzialmente stazionario, mentre i giorni di assenza e i giorni medi di assenza segnano andamento leggermente crescente nell'ultimo anno, anche se non confrontabile con i precedenti. La maggior parte degli infortuni in orario di lavoro interessano il personale di Rampa, settore che per sua natura espone maggiormente i lavoratori ad infortuni per il contatto con macchine e per la movimentazione di carichi. AerTre, con la collaborazione di più settori aziendali, si impegna ad aumentare la sensibilità dei lavoratori, con incontri e confronti diretti con il personale, considerando che l'analisi degli infortuni evidenzia che il comportamento umano è il principale fattore di criticità per gli eventi infortunistici della Società.

Gli indici di gravità e frequenza dello scalo Aeroportuale di Treviso sono stati calcolati a partire dai dati evidenziati nella tabella che segue. Si evidenzia, come già affermato, come non vengano considerati ai fini statistici gli infortuni "in itinere" e ciò in considerazione della loro non significatività in relazione all'operatività aziendale, contrariamente diverrebbe difficile attuare delle comparazioni significative dei dati tra i diversi anni e tra Enti analoghi. Sono stati altresì esclusi e quindi non conteggiati gli infortuni non riconosciuti da INAIL in termini d'indennizzo e gli infortuni accaduti che non abbiano portato, in conseguenza, a giornate di assenza, ovvero per i quali il personale non ha lasciato il lavoro, pur avendo denunciato l'accaduto al proprio responsabile.

	AER TRE - Treviso	
	Uomini	Donne
N. Infortuni sul lavoro	4	0
N. Infortuni in itinere	1	1
N. decessi a seguito infortuni	0	0
N. giornate di assenza	84	0
N. giornate medie di assenza	21	0
N. casi di malattia professionale	0	0

AerTre - Indici infortunistici	2017	2018	2019
Indice di frequenza	12,78	14,47	14,39
Indice di gravità	0,61	0,21	0,30

L'analisi dei dati mostra dei risultati comparabili con il triennio, con un indice di gravità che si mantiene nella stessa misura, senza forti variazioni.

Per il calcolo degli infortuni sono stati utilizzati i criteri INAIL.

SAVE ENGINEERING, MARCO POLO PARK, Naitec

Queste tre Società controllate non hanno avuto nessun tipo di infortunio sul lavoro nel corso del 2019. Per SAVE Engineering si è avuto un singolo infortunio in itinere.

SALUTE E SORVEGLIANZA SANITARIA

Il protocollo per la sorveglianza sanitaria del Gruppo SAVE prevede accertamenti sanitari preventivi, periodici e su richiesta del lavoratore, mirati alla verifica dell'idoneità alla mansione e al suo mantenimento nel tempo, per le attività che espongono gli addetti a rischi specifici per la salute.

Nell'ambito della sorveglianza sanitaria il Gruppo SAVE ha provveduto alla nomina del Medico Competente, che svolge anche la funzione di Responsabile del Servizio Sanitario in Aeroporto, ad effettuare quanto previsto in merito agli accertamenti sanitari preventivi e periodici per l'idoneità alla mansione, provvedendo altresì all'istituzione e all'aggiornamento delle cartelle sanitarie dei lavoratori che svolgono attività per le quali è prevista la sorveglianza sanitaria obbligatoria.

La cadenza della sorveglianza sanitaria per le mansioni, in funzione del tipo di attività svolta, ha periodicità che varia da annuale a quinquennale.

Territorio e comunità locale

Il Gruppo SAVE gestisce il terzo sistema aeroportuale italiano e rappresenta un asset strategico per l'economia e l'occupazione del territorio, dato l'importante ruolo di asse portante nella regione in cui gli aeroporti di Venezia e Treviso insistono.

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

Il Gruppo SAVE esprime il proprio impegno sul territorio con attività di dialogo costante, coinvolgimento e comunicazione con le comunità locali, attraverso erogazioni a favore di manifestazioni sportive, eventi finalizzati a salvaguardare il patrimonio artistico e culturale, erogazioni liberali e sponsorizzazioni a favore di iniziative a scopo sociale, contributi ad associazioni e a progetti nel campo della ricerca. Inoltre il Gruppo SAVE concretizza il suo impegno nella collaborazione con istituti scolastici ed alcune università, attivando progetti e stage curricolari.

Coinvolgimento e comunicazione con le comunità locali

Il Gruppo SAVE si impegna nel mantenere un dialogo costante con il territorio nella convinzione che, attraverso il coinvolgimento delle comunità locali, possa incrementare costantemente il valore prodotto nel tempo. L'obiettivo che si pone SAVE, data la propria importanza per l'intera area del Nord Est, è quello di coinvolgere le comunità locali in un dialogo fluido e costante sui progetti e le attività elaborate in coerenza con le trasformazioni territoriali pianificate per illustrare le prospettive di crescita/sviluppo. Al fine di intensificare il dialogo con il territorio, nel 2014 SAVE ha costituito un Tavolo Territoriale con associazioni e istituzioni locali.

Gli incontri del Tavolo Territoriale hanno come obiettivo lo scambio di informazioni e momenti di confronto su progetti che trasformeranno l'Aeroporto Marco Polo nel corso dei prossimi anni in una "città aeroportuale", fulcro di un insieme coordinato di servizi e polo di riferimento. Un passaggio progressivo, programmato sulla base di un Master Plan che costituisce uno strumento di pianificazione imprescindibile per uno sviluppo equilibrato e funzionale, rispettoso delle specificità ambientali dello scalo veneziano. Le riunioni del Tavolo Territoriale hanno tra l'altro portato all'individuazione e alla condivisione della maggior parte degli interventi di mitigazione/compensazione inseriti nello Studio di Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Venezia.

In un'ottica di coinvolgimento sempre maggiore delle comunità e degli *stakeholder*, SAVE ha realizzato il sito internet specificamente dedicato alle tematiche ambientali <http://www.marcopolodomani.it/>. Tale sito, che riporta i vari progetti e le iniziative intraprese a favore della tutela dell'ambiente, rappresenta un ulteriore elemento di comunicazione attraverso il quale viene garantito un flusso informativo continuo verso gli *stakeholder* esterni.

A maggio 2015 ha esordito la pubblicazione di *InTime*, una rivista bimestrale realizzata specificamente per i passeggeri dell'aeroporto di Venezia dalla casa editrice veneziana Lineadacqua in stretta collaborazione con SAVE. La pubblicazione è capillarmente distribuita in tutte le aree dell'aerostazione e nel terminal dell'Aviazione generale.

L'aeroporto è una realtà che affascina il pubblico più variegato. In tal senso, durante l'anno SAVE si è resa disponibile a far conoscere il "dietro le quinte" di un'attività particolarmente complessa. L'adesione

per il quarto anno consecutivo all' Open Factory, iniziativa della Società Goodnet che punta ad aprire al grande pubblico un centinaio di imprese nel Veneto per raccontarne la storia, si è estesa quest'anno con successo anche all'aeroporto di Treviso.

Scuole del territorio

Nell'ambito della comunicazione alle comunità locali dell'impegno per la sostenibilità dell'Aeroporto di Venezia, Save nel 2019 ha dato avvio ad un progetto di coinvolgimento di alcune scuole del territorio per un dialogo sulle diverse aree tematiche sempre legate alla sostenibilità ambientale, quali la produzione di energia pulita, il risparmio energetico e la gestione dei rifiuti.

Le scuole del territorio hanno aderito con entusiasmo all'invito a prendere parte alla Giornata dell'Albero che a livello mondiale viene organizzata il 21 novembre. Cento alunni hanno partecipato alla piantumazione di altrettanti nuovi alberi in un'area dello scalo dedicata, scelta tra l'altro perché rappresenta l'avvio dell'opera di mitigazione prevista dal Master Plan dell'aeroporto, che consiste nella realizzazione di un terrapieno alberato di 5 metri d'altezza, che dalla darsena si protenderà per circa 1 chilometro verso l'abitato di Tesserà con l'obiettivo di mitigare il rumore e la percezione dell'infrastruttura aeroportuale.



Con guanti e palette alla mano i piccoli ospiti hanno piantato giovani alberi - carpini, frassini, querce, platani -, arbusti e piante quali viburni, noccioli e tamerici, tutti ecologicamente compatibili con l'ambiente circostante, ed hanno lasciato la loro firma adottando simbolicamente una delle piante apponendo un cartellino di legno. Ciascun bambino ha così dato un nome al suo albero e potrà seguirne la crescita nei prossimi anni.

L'incontro è stato preceduto da un'attenta preparazione in aula, assegnata ad un architetto paesaggista che ha incontrato

per due ore le singole classi parlando loro di paesaggio, della sua progettazione, partendo dalla sua storia e prefigurandone il futuro, sottolineando il ruolo della vegetazione nel definire il disegno generale, anche in ottica di assorbimento di CO₂.

Ad ogni bambino è stato lasciato il libretto "Il Viaggio di Elm", realizzato da SAVE, che nel presentare la storia di un albero-viaggiatore guida i bambini nell'aeroporto, dal check-in al gate d'imbarco, interrogandoli con quiz e cruciverba, e nel contempo relaziona l'attività dello scalo all'ambiente, alla sua flora e fauna.

Al termine delle lezioni, inoltre, ai bambini sono state consegnate delle cartoline che, dopo la visita odierna, comprensiva dell'incontro con i Vigili del Fuoco e con il falconiere, sono state da loro completate con disegni esposti in aerostazione.

Cultura, sport, contributi e donazioni

Nell'anno 2019 il Gruppo SAVE si è impegnato nel sostegno al territorio e alle comunità locali erogando un importo di oltre 450 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

	2017	2018	2019
Cultura e istruzione	56	44	44
Manifestazioni sportive	97	130	299
Erogazioni liberali a favore di iniziative a scopo sociale	69	118	108
Altro	30	-	
TOTALE	252	292	450

Le principali attività nelle quali SAVE ha investito sono state: per la categoria cultura è proseguito l'impegno quale socio sostenitore della Fondazione Teatro la Fenice, la Società ha inoltre sostenuto l'attività della Venice International Foundation, concentrata sulla valorizzazione del patrimonio storico-artistico veneziano.

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 il proseguimento della sponsorizzazione della Venice Challenge Cup organizzata dal Tc Mestre e della 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. In quest'ottica il Gruppo Save e la Federazione Italiana Giuoco Calcio hanno siglato un accordo di sponsorizzazione ufficiale delle Nazionali Italiane di Calcio.

L'annuncio di questa partnership l'Aeroporto di Venezia accompagna in qualità di Official Hub le partite degli Azzurri e di tutte le Nazionali che rappresentano l'Italia del calcio.

Per il Gruppo SAVE, che da anni sostiene varie discipline sportive, portare le Nazionali di calcio a Venezia e nel suo territorio è motivo di grande orgoglio. Lo sport nazionale per eccellenza, nella sua massima espressione, diverrà una presenza abituale per la comunità locale, che potrà anche assistere agli allenamenti al Taliercio e vivere questo sport ancor più da vicino.

Tra i principali impegni di SAVE in ambito sociale possiamo citare erogazioni liberali a favore di Caritas e di quelli a sostegno di realtà radicate nel territorio servito dall'aeroporto quali la Parrocchia di Tessera e Mestre Benefica. Ricordiamo inoltre che da anni Save sostiene l'attività di associazioni umanitarie facendo propri gli oneri relativi ai diritti di volo su Venezia.

Progetti didattici con il mondo scolastico e universitario

Il Gruppo Save mantiene ogni anno una positiva collaborazione con differenti istituzioni scolastiche del territorio sia accogliendo ragazze e ragazzi per periodi di stage sia promuovendo progetti speciali di incontro tra studenti o giovani in cerca di prima occupazione.

Nella consapevolezza di poter contribuire alla crescita professionale di giovani che si devono orientare nel mercato del lavoro, il Gruppo anche nel 2019 ha realizzato iniziative diversificate in convenzione con Scuole Secondarie di Secondo Grado, Istituti Tecnici Superiori (Percorsi di Specializzazione Tecnica Post Diploma), Università e Centri di Studi e Ricerca. Complessivamente, tra le diverse forme di stage, sono stati accolti 176 studenti all'interno delle aziende del Gruppo Save.

	2017	2018	2019
NUMERO STAGE ATTIVATI	416	279	176

Presso gli Aeroporti di Venezia e Treviso, sono stati accolti studenti di Licei, Istituti Tecnici e Istituti Professionali per i percorsi in azienda di Alternanza scuola-lavoro, previsti dal MIUR per tutte le studentesse e gli studenti degli ultimi tre anni delle scuole superiori.

L'Alternanza scuola-lavoro è una modalità didattica, istituita con la Legge 107 del 2015 (La Buona Scuola), che attraverso l'esperienza pratica in un contesto aziendale, aiuta a consolidare le conoscenze acquisite a scuola e permette di testare sul campo le attitudini di studentesse e studenti.

Proprio nel 2019 questa modalità è stata revisionata in "Percorsi per le competenze trasversali e per l'orientamento" mantenendosi comunque come ponte con il mondo aziendale ma puntando maggiormente a fornire uno strumento di orientamento al futuro professionale degli studenti.

Le scuole convenzionate sono state afferenti al settore Aeronautico, Turistico e Linguistico.

Ulteriori collaborazioni sono state implementate con alcune Academy del Sistema ITS (Istituti Tecnici Superiori). Gli ITS Academy sono scuole ad alta specializzazione tecnologica nei settori chiave dello sviluppo regionale e nazionale che rappresentano una valida alternativa all'università per i giovani in uscita dalla scuola secondaria superiore, grazie a un tasso di occupazione a fine corso di oltre l'82,5% (88% in Veneto). In Veneto sono state costituite, a partire dal 2009, 7 Fondazioni ITS Academy ed il Gruppo Save collabora in linea prioritaria con ITS Academy per il turismo – Jesolo (VE); ITS Academy Marco Polo per la mobilità sostenibile nel sistema portuale – Venezia; Fondazione ICT Kennedy -Tecnico Superiore per i metodi e le tecnologie per lo sviluppo di sistemi software. Il Gruppo Save nel 2019 ha accolto quattro studenti delle Fondazioni che hanno potuto essere affiancati da tutor aziendali in operazioni ed aree coerenti con il loro percorso di studi, come le attività di hospitality e front office turistico e le attività di sviluppo software e App aeroportuali.

Il collegamento con il mondo universitario è da molti anni ritenuto un valore aggiunto ed un arricchimento per il Gruppo Save. L'identificazione di bisogni simili, legati all'organizzazione del lavoro e all'innovazione, permette di creare sinergie tra mondo accademico e mondo aziendale che diventano sostenibili attraverso l'accoglienza di studenti e ricercatori nonché attraverso l'adesione a progetti speciali. Pertanto sono stati attivati 12 stage curriculari ed extracurriculari con studenti di diverse facoltà come ad es. Economia, Lingue, Ingegneria e Psicologia.

All'interno di alcuni progetti speciali di innovazione ed uso della tecnologia applicata alla realtà dei trasporti e del turismo, con il contributo dell'Università Cà Foscari di Venezia ed il Centro Internazionale di Studi sull'Economia Turistica, è stato accolto un assegnista di ricerca focalizzato su "Smart Cities: il contributo del Data Science per la qualità e sostenibilità delle esperienze di visita".

Anche attraverso la partecipazione al Progetto "Smact -Competence Center", azione voluta e sostenuta dal MISE per facilitare le collaborazioni tra pubblico e privato collocate nel contesto dell'Industria 4.0 è stato accolto un ricercatore per circa dieci mesi.

Anche nel 2019 il Gruppo Save ha partecipato ad alcuni eventi di Talent Recruiting. Vi è stata l'adesione al Career Day dell'Università Cà Foscari di Venezia, che ha permesso l'incontro in una sola giornata 67 studenti e neo laureati afferenti a diverse facoltà, come Lingue ed Economia, è infatti da tempo che il Gruppo ricerca occasioni per meglio conoscere le aspirazioni e le attitudini dei giovani che si affacciano al mondo del lavoro ed è orientato ad accogliere ragazzi e ragazze motivati a conoscere le differenti sfaccettature del mondo aeroportuale.

Content Index – In Accordance – Core

CONTENT INDEX

Il presente documento è stato redatto in conformità ai GRI Standards: opzione “Core”.

L'indice seguente riepiloga le informazioni qualitative e quantitative riportate nell'analisi di materialità, con i relativi riferimenti alle sezioni del documento.

GRI 102: GENERAL DISCLOSURES		DISCLOSURE	Pagine
Profilo dell'organizzazione			
102-1	Nome dell'Organizzazione	Nota metodologica	11
102-2	Principali marchi, prodotti e servizi	Identità	24
102-3	Sede principale	Identità	24
102-4	Aree geografiche di operatività	Breve storia di SAVE e del suo Gruppo	28; 30
102-5	Assetto proprietario e forma legale	Assetto societario	35
102-6	Mercati serviti	Identità	24
102-7	Dimensione dell'Organizzazione	Highlights 2019	25
102-8	Caratteristiche della forza lavoro	Risorse Umane	165
102-9	Descrizione della catena di fornitura dell'Organizzazione	Impatto sui fornitori locali	107-108
102-10	Cambiamenti significativi dell'Organizzazione o della sua catena di fornitura	Nota metodologica	12-13
102-11	Applicazione dell'approccio prudenziale alla gestione dei rischi	Controllo interno e gestione dei rischi Presidio dei rischi	37-38
102-12	Iniziative esterne	Gli stakeholder dell'Aeroporto Aspetti salienti del vigente quadro normativo La politica ambientale Climate Change Salute e Sicurezza sul Lavoro	43-46; 114; 124-125; 181
102-13	Principali partnership e affiliazioni	Gli stakeholder dell'Aeroporto	43
Strategia			
102-14	Lettera agli stakeholder	Lettera agli stakeholder	8
Etica e integrità			
102-16	Mission, valori, codici di condotta e principi	I valori del Gruppo SAVE	32-33
Governance			
102-18	Struttura di governo dell'Organizzazione	Sistema di governo societario	35-36
Coinvolgimento degli stakeholder			
102-40	Elenco degli stakeholder	Gli stakeholder dell'Aeroporto	41-43
102-41	Accordi collettivi di contrattazione	Organizzazioni Sindacali	170
102-42	Identificazione e selezione degli stakeholder	Gli stakeholder dell'Aeroporto	41-42
102-43	Approccio all'attività di coinvolgimento degli stakeholder	Gli stakeholder dell'Aeroporto	41-42
102-44	Argomenti chiave e criticità emerse dall'attività di coinvolgimento degli stakeholder	Nota metodologica Gli Stakeholder dell'Aeroporto	16; 41-42
Specifiche di rendicontazione			
102-45	Entità incluse nel Bilancio Consolidato	Struttura del gruppo	34
102-46	Definizione dei contenuti del Bilancio e del perimetro dei topic materiali	Nota Metodologica Matrice di materialità	11-13; 16-20
102-47	Elenco dei topic materiali	Matrice di materialità	17-20
102-48	Modifiche di informazioni rispetto al precedente Bilancio	Nota Metodologica	12-13
102-49	Cambiamenti significativi in termini di topic materiali e loro perimetro	Non vi sono stati cambiamenti rispetto all'anno precedente	197
102-50	Periodo di rendicontazione del Bilancio di Sostenibilità	Nota Metodologica	12
102-51	Data di pubblicazione del Bilancio più recente	Nota Metodologica	12
102-52	Periodicità di rendicontazione	Nota Metodologica	12
102-53	Contatti e indirizzi utili per richiedere informazioni sul bilancio e i suoi contenuti	Appendice	205
102-54	Indicazione dell'opzione “in accordance” scelta	Nota Metodologica Content index	11; 197
102-55	Indice dei contenuti GRI	Content index	197-201
102-56	Assurance esterna del report	Relazione della società di Revisione	203-204

CONTENT INDEX

GRI 200: INDICATORI DI PERFORMANCE ECONOMICA		DISCLOSURE	
Topic: Performance economica			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Matrice di Materialità	17-20
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Analisi economica di Gruppo	101-104
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica		
GRI 201: Performance economica			
201-1	Valore economico direttamente generato e distribuito	Valore economico direttamente gestito	104
201-4	Finanziamenti significativi ricevuti dalla Pubblica Amministrazione	Finanziamenti pubblici	103
Topic: Market Presence			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Matrice di Materialità	17-20
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Le compagnie aeree	87-94
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica		
AO1	Numero totale di passeggeri suddivisi in voli internazionali e nazionali fra origine-destinazione e trasferimento, inclusi i passeggeri in transito	I passeggeri	73
AO2	Numero totale annuo di movimenti di aeromobili diurni e notturni, suddivisi per voli commerciali passeggeri, commerciale cargo, aviazione generale e aviazione di stato	Le compagnie aeree	91
AO3	Il quantitativo totale di merce (cargo) movimentato in tonnellate	Le compagnie aeree	94
Topic: Impatti economici indiretti			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Matrice di Materialità	17-20
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Il Piano investimenti	49-71
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica		
GRI 203: Impatti economici indiretti			
203-1	Investimenti infrastrutturali e servizi supportati	Il Piano investimenti	49-71
Topic: Pratiche di approvvigionamento			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Matrice di Materialità	17-20
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Impatto sui fornitori locali	107-109
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica		
GRI 204: Pratiche di approvvigionamento			
204-1	Percentuali di spesa concentrata su fornitori locali	Distribuzione geografica dei fornitori	108-109
Topic: Anti-corruzione			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Matrice di Materialità	17-20
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Codice Etico e Modello 231	31-34
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	I Valori del Gruppo Save	
GRI 205: Anti-corruzione			
205-3	Casi di corruzione accertati e azioni intraprese	Nel periodo di rendicontazione non sono stati segnalati casi di corruzione	198
Topic: Pratiche anti-competitive			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Matrice di Materialità	17-20
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Codice Etico e Modello 231	31-34
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	I Valori del Gruppo Save	
GRI 206: Pratiche anti-competitive			
206-1	Azioni legali riferite a concorrenza sleale, anti-trust, pratiche di monopolio e rispettivi esiti	Nel periodo di rendicontazione non sono stati segnalati casi di azioni legali riferite a concorrenza sleale, anti-trust, pratiche di monopolio	198
Topic: Intermodalità			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Matrice di Materialità	17-20
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Il Piano investimenti	49-71
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica		

CONTENT INDEX

GRI 300: INDICATORI DI PERFORMANCE AMBIENTALE		DISCLOSURE	
Topic: Energia			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Matrice di Materialità	17-20
103-2	Approccio alla gestione della tematica	La politica ambientale	113-116; 120-124
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	La gestione dell'ambiente Energia	
GRI 302: Energia			
302-1	Consumi di energia all'interno dell'organizzazione	Energia	122
302-3	Intensità energetica	Energia	122-124
302-4	Riduzione del consumo di energia	La politica ambientale	114
Topic: Acqua			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Matrice di Materialità	17-20
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Risorsa idrica	116-118
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica		
GRI 303: Acqua			
303-1	Prelievo totale di acqua per fonte	Risorsa idrica	116
AO4	Qualità delle acque meteoriche secondo la normativa vigente	Risorsa idrica	117-118
Topic: Emissioni			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Matrice di Materialità	17-20
103-2	Approccio alla gestione della tematica	La politica ambientale di Save	113-116; 124-131
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	Aria e Clima	
GRI 305: Emissioni			
305-1	Emissioni totali dirette di gas a effetto serra (Scopo 1)	Il climate change	127; 130
305-2	Emissioni totali indirette di gas a effetto serra (Scopo 2)	Il climate change	127; 130
305-3	Altre emissioni indirette di gas ad effetto serra (Scopo 3)	Il climate change	129-130
305-5	Riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra	Il climate change	128-131
AO5	Livello di qualità dell'aria in base alle concentrazioni di inquinanti in microgrammi per metro cubo (µg/m3) o parti per milione (ppm) previsto dalla normativa vigente	Monitoraggio della qualità dell'aria	131-133
Topic: Scarichi e rifiuti			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Matrice di Materialità	17-20
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Risorsa idrica	116-119; 135-137
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	De-icing Sversamenti Gestione dei rifiuti	
GRI 306: Scarichi e rifiuti			
306-1	Acqua totale scaricata per qualità e destinazione	Risorsa idrica	116-117
306-2	Peso totale dei rifiuti per tipologia e metodi di smaltimento	Trattamento differenziato dei rifiuti	137
306-3	Numero totale e volume di sversamenti significativi	Sversamenti	119
AO6	Quantità di liquido antigelo (de-icing) utilizzato e trattato (m3 e/o ton) suddiviso per piste e aeromobili	De-icing	93-94
Topic: Conformità ambientale			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Matrice di Materialità	17-20
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Sostenibilità Ambientale - Introduzione	111-113
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica		
GRI 307: Conformità ambientale			
307-1	Non-compliance a regolamenti e leggi in materia ambientale	Non si sono verificati casi di non conformità a leggi in materia ambientale	199
Topic: Rumore			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Matrice di Materialità	17-20
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Inquinamento acustico	137-143
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica		
AO7	Numero e percentuale di persone che risiedono in aree interessate dal rumore aeroportuale	Inquinamento acustico	141-142

CONTENT INDEX

GRI 400: INDICATORI DI PERFORMANCE SOCIALE		DISCLOSURE	
Topic: Occupazione			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Matrice di Materialità	17-20
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Risorse Umane	164-169; 174-179
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	Welfare aziendale	
GRI 401: Occupazione			
401-1	Nuovi assunti e turnover del personale	Risorse Umane	168
401-2	Benefit previsti per i lavoratori a tempo pieno, ma non per i lavoratori part-time e a termine	Welfare	174-175
401-3	Congedi parentali	Risorse Umane	169
Topic: Relazioni industriali			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Matrice di Materialità	17-20
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Relazioni Industriali	170-171
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica		
GRI 402: Relazioni industriali			
402-1	Periodo minimo di preavviso per le modifiche operative	Il periodo minimo di preavviso è stabilito sulla base del CCNL.	200
Topic: Salute e sicurezza dei lavoratori			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Matrice di Materialità	17-20
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Salute e Sicurezza	181-190
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica		
GRI 403: Salute e sicurezza dei lavoratori			
403-2	Tasso d'infortuni sul lavoro, di malattie professionali, di giornate di lavoro perse, assenteismo e numero totale di decessi	Salute e Sicurezza	181-190
Topic: Formazione e Istruzione			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Matrice di Materialità	17-20
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Formazione	171-174
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica		
GRI 404: Formazione e Istruzione			
404-1	Ore medie di formazione annue per dipendente per genere	Formazione	173
Topic: Diversità e pari opportunità			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Matrice di Materialità	17-20
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Risorse Umane Sistema di governo societario	164-165; 36
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica		
GRI 405: Diversità e pari opportunità			
405-1	Diversità degli organi di governo e dei dipendenti	Risorse Umane Sistema di governo societario	164-165;36
405-2	Rapporto dello stipendio base e della remunerazione delle donne rispetto a quello degli uomini	Risorse Umane	169
Topic: Comunità locali			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Matrice di Materialità	17-20
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Il Piano investimenti	68;134-143
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	Inquinamento acustico	
GRI 413: Comunità locali			
413-2	Operazioni con potenziali o attuali impatti negativi significativi sulle comunità locali	Inquinamento acustico	134-143
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	Il Piano investimenti	68
Topic: Salute e sicurezza dei consumatori			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Matrice di Materialità	17-20
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Safety Management System Aeroportuale	146-149
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica		
GRI 416: Salute e sicurezza dei consumatori			
AO9	Numero totale annuo di "wildlife strikes" per 10.000 movimenti di aeromobili	Wildlife strike e biodiversità	149-152

CONTENT INDEX

GRI 400: INDICATORI DI PERFORMANCE SOCIALE		DISCLOSURE	
Topic: Etichettatura di prodotti e servizi			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Matrice di Materialità	17-20
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Codice Etico e Modello 231	31-33
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	I Valori del Gruppo Save	
GRI 417: Etichettatura di prodotti e servizi			
417-3	Casi di non conformità relativi all'attività di marketing	Nel periodo di rendicontazione non sono stati segnalati casi di non conformità relativi all'attività di marketing	201
Topic: Privacy dei consumatori			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Matrice di Materialità	17-20
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Codice Etico e Modello 231	31-33; 37-38
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	I Valori del Gruppo Save Controllo Interno e Gestione dei rischi	
GRI 418: Privacy dei consumatori			
418-1	Reclami riguardanti la violazione della privacy e la perdita dei dati dei clienti	Non si sono verificati casi di reclami riguardanti la violazione della privacy e la perdita dei dati dei clienti	201
Topic: Conformità Socio-economica			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Matrice di Materialità	17-20
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Codice Etico e Modello 231	31-33; 37-38
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	I Valori del Gruppo Save Controllo Interno e Gestione dei rischi	
GRI 419: Conformità Socio-economica			
419-1	Non compliance a regolamenti e leggi in materia sociale ed economica	Nel periodo di rendicontazione non sono stati segnalati casi di non conformità a regolamenti e leggi in materia sociale ed economica	201
Topic: Business continuity e gestione delle emergenze			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Matrice di Materialità	17-20
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Il Safety Management System	146-149
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica		
Topic: Qualità dei servizi			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Matrice di Materialità	17-20
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Qualità	82-87
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	La Customer Experience	
Topic: Offerta di servizi a persone con ridotta mobilità			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Matrice di Materialità	17-20
103-2	Approccio alla gestione della tematica	PRM	80-82
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica		
TEMI MATERIALI NON CORRELATI A SPECIFICHE DISCLOSURE DEI GRI STANDARD			
Spese ed Investimenti ambientali			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Matrice di Materialità	17-20
103-2	Approccio alla gestione della tematica	La gestione dell'ambiente	114-116
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica		

Relazione della Società di Revisione



Deloitte & Touche S.p.A.
Via Tortona 25,
20144 Milano
Italia

Tel: +39 02 83322111
Fax: +39 02 83322112
www.deloitte.it

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE INDIPENDENTE SUL BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ

**Al Consiglio di Amministrazione di
Save S.p.A.**

Siamo stati incaricati di effettuare un esame limitato ("*limited assurance engagement*") del Bilancio di Sostenibilità del Gruppo Save (di seguito il "Gruppo") relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019.

Responsabilità degli Amministratori per il Bilancio di Sostenibilità

Gli Amministratori di Save S.p.A. sono responsabili per la redazione del Bilancio di Sostenibilità in conformità ai "*Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards*" definiti nel 2016 dal *GRI - Global Reporting Initiative* ("*GRI Standards*"), come descritto nella sezione "Nota metodologica" del Bilancio di Sostenibilità.

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

Gli Amministratori sono inoltre responsabili per l'identificazione degli stakeholder e degli aspetti significativi da rendicontare.

Indipendenza della società di revisione e controllo della qualità

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

Responsabilità della società di revisione

È nostra la responsabilità di esprimere, sulla base delle procedure svolte, una conclusione circa la conformità del Bilancio di Sostenibilità rispetto a quanto richiesto dai *GRI Standards*. Il nostro lavoro è stato svolto secondo quanto previsto dal principio "*International Standard on Assurance Engagements ISAE 3000 (Revised) - Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information*" (di seguito anche "*ISAE 3000 Revised*"), emanato dall'*International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB)* per gli incarichi di *limited assurance*. Tale principio richiede la pianificazione e lo svolgimento di procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che il Bilancio di Sostenibilità non contenga errori significativi. Pertanto, il nostro esame ha comportato un'estensione di lavoro inferiore a quella necessaria per lo svolgimento di un esame completo secondo l'*ISAE 3000 Revised* ("*reasonable assurance engagement*") e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti e le circostanze significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di tale esame.

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

Sede Legale: Via Tortona, 25 - 20144 Milano | Capitale Sociale: Euro 10.328.220,00 i.v.
Codice Fiscale/Registro delle Imprese Milano n. 03049560166 - R.E.A. Milano n. 172039 | Partita IVA IT 03049560166

Il nome Deloitte si riferisce a una o più delle seguenti entità: Deloitte Touche Tohmatsu Limited, una società inglese e 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'informazione completa relativa alla descrizione della struttura legale di Deloitte Touche Tohmatsu Limited e delle sue member firm all'indirizzo www.deloitte.com/about.

© Deloitte & Touche S.p.A.

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

In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure:

- Analisi del processo di definizione dei temi rilevanti rendicontati nel Bilancio di Sostenibilità, con riferimento alle modalità di identificazione in termini di loro priorità per le diverse categorie di stakeholder e alla validazione interna delle risultanze del processo.
- Comparazione tra i dati e le informazioni di carattere economico-finanziario riportati nel capitolo "Responsabilità economica" del Bilancio di Sostenibilità e i dati e le informazioni incluse nel Bilancio Consolidato del Gruppo.
- Comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative significative incluse nel Bilancio di Sostenibilità.

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

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

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

Conclusioni

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che il Bilancio di Sostenibilità del Gruppo relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 non sia stato redatto, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dai GRI Standards come descritto nel paragrafo "Nota metodologica" del Bilancio di Sostenibilità.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.



Monica Palumbo
Partner

Milano, 31 marzo 2020

Gruppo SAVE Bilancio di [Sostenibilità 2019](#)

Pubblicazione a cura della Direzione Amministrazione Finanza e Controllo del Gruppo SAVE,
realizzato con la collaborazione delle Direzioni e Funzioni aziendali.

Per maggiori informazioni:

sustainability@veneziaairport.it

[Bilancio di Sostenibilità 2019](#)



SAVE S.p.A.

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

Tel. (+39) 041.2606111

Fax (+39) 041.2606260