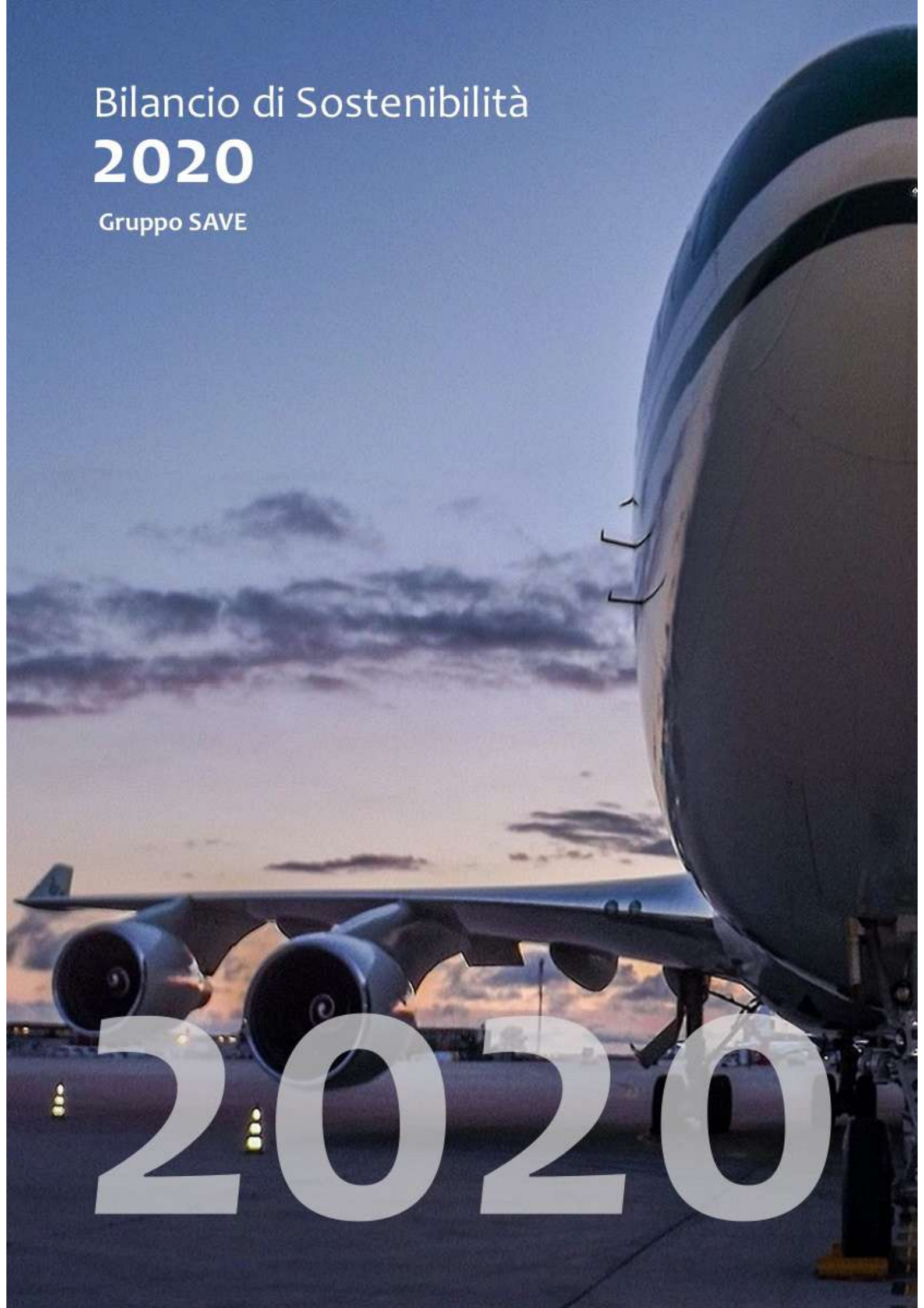


Bilancio di Sostenibilità **2020**

Gruppo SAVE

A large passenger airplane is shown from a low angle on a runway at dusk. The sky is a mix of blue and orange, with scattered clouds. The airplane's fuselage and wings are prominent on the right side of the frame. The year '2020' is overlaid in large, white, semi-transparent digits across the bottom half of the image.

2020



Gruppo Save

Bilancio di **Sostenibilità**

2020

Sommario

Lettera agli stakeholder	6
Introduzione e Nota Metodologica	8
Identità	18
Passeggeri	78
Sostenibilità economica	97
Sostenibilità ambientale	107
Safety Management System Aeroportuale.....	143
Sostenibilità sociale	159
Perimetro ed impatto delle tematiche materiali	189
Content Index – In Accordance – Core	192
Relazione della Società di Revisione	198

Lettera agli stakeholder

Lettera agli stakeholder

L'emergenza COVID-19 ha messo a dura prova l'intero sistema economico impattando le aziende tanto in ambito finanziario che in quello di sostenibilità. Tutte le aziende, di qualsiasi settore merceologico, sono state costrette a fronteggiare la pandemia e in molti casi a fermarsi. In particolare il settore del trasporto aereo risulta uno dei più colpiti con prospettive di più graduale ripresa.

Il Polo aeroportuale Nordest, comprendente lo scalo internazionale di Venezia, Treviso, Verona e Brescia, ha chiuso il 2020 con una diminuzione rispetto al 2019 del 76,8% dei passeggeri (complessivamente 4.307.796). Al Marco Polo di Tessera sono stati 2.799.688 (-75,8%), al Canova di Treviso (AerTre) 463.679 (-85,8%), al Catullo di Verona 1.040.555 (-71,4%) e al "D'Annunzio" di Brescia 3.874 (-77,2%). Il calo è stato condizionato dal fatto che storicamente il traffico degli aeroporti del Polo Nord Est è alimentato in maggior misura dai mercati internazionali.

In questa difficile contingenza, il bilancio di Sostenibilità del Gruppo Save, riferito all'esercizio 2020, testimonia comunque la centralità dell'attenzione posta da tutto il *management* verso lo sviluppo sostenibile, economico, sociale ed ambientale.

Al manifestarsi della crisi la Direzione ha aziendale posto in essere fin da subito iniziative di carattere straordinario al fine di contenerne gli effetti, quali la contrazione degli investimenti e di tutti i costi di gestione non ritenuti indispensabili; l'attivazione della cassa integrazione guadagno, dello *smart working* a tutela della sicurezza dei dipendenti; di stringenti procedure idonee alla salvaguardia della salute e della sicurezza dei passeggeri e di tutta la comunità aeroportuale.

Ha creato efficienze grazie all'unicità del sistema aeroportuale Venezia - Treviso che ci hanno permesso di razionalizzare sforzi e risorse in un'ottica di sostenibilità degli scali e di salvaguardia dell'occupazione; ha implementato gruppi di lavoro cross-funzionali cercando nuovi modi per generare una reazione resiliente ed immediata, in grado di incidere sulla capacità trasformativa ed accelerare la ripresa.

In ambito infrastrutturale gli ultimi due anni hanno visto l'aeroporto di Venezia impegnato dalla realizzazione di una grande opera di ingegneria: il completo rifacimento delle piste di volo ad aeroporto aperto e regolarmente funzionante. I lavori hanno impegnato centinaia di persone nello studio prima e nella realizzazione poi di quest'opera, completata puntualmente come previsto il 30 settembre 2020.

Questo rappresenta un ulteriore successo di squadra ed un forte stimolo a proseguire con determinazione il nostro lavoro in vista della riapertura del mercato del trasporto aereo che ci troverà come sempre pronti a conseguire nuovi risultati.

Dott. Enrico Marchi

Presidente del Consiglio di Amministrazione

Introduzione e Nota Metodologica

Introduzione

Il bilancio di Sostenibilità del Gruppo Save, riferito all'esercizio 2020, 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.

La diffusione del Covid-19, a partire dal mese di gennaio 2020, ha avuto delle conseguenze estremamente significative sulla realtà economica, sociale ed ambientale del Gruppo. L'introduzione delle misure restrittive adottate per il contenimento della pandemia mondiale, ha provocato una riduzione drastica della mobilità, impattando trasversalmente il settore dei trasporti –ed in particolare il settore aeroportuale.

Il Gruppo SAVE ha saputo rispondere all'emergenza garantendo, anche nei periodi più critici, il funzionamento dell'aerostazione di Venezia, al fine di rendere possibile il rimpatrio, nel rispetto della sicurezza dei passeggeri e dei lavoratori, e la ricezione degli aiuti destinati a fronteggiare la pandemia.

Sostenibilità e Resilienza

L'emergenza COVID-19 – esplosa nella sua drammaticità a fine febbraio – ha messo (ed ancora sta mettendo) a dura prova il sistema economico impattando le aziende tanto in ambito finanziario che in quello non finanziario e di sostenibilità. Tutte le aziende, di qualsiasi settore merceologico, sono state costrette a fronteggiare la pandemia; in molti casi a fermarsi. Molto spesso il contesto di operatività e le aspettative degli stakeholder sono cambiati.

Il Gruppo SAVE non ha fatto – naturalmente – eccezione, ed ha ottemperato ai provvedimenti governativi limitando l'operatività dello scalo di Treviso e modificando significativamente le procedure di utilizzo dell'infrastruttura di Venezia, rimasta aperta durante il *lockdown*.

Abbiamo affrontato lo *shock* generato da questo improvviso cambiamento continuando a guardare nella direzione di uno sviluppo sostenibile, ma rinnovandoci e cercando nuovi modi di pensare per generare una reazione resiliente ed immediata, in grado di incidere sulla capacità trasformativa ed accelerare la ripresa. SAVE ha dunque subito avviato un progetto finalizzato – nel breve periodo – a minimizzare gli effetti operativi ed economico-finanziari della pandemia, e – nel medio/lungo periodo – a trasformare l'azienda e renderla più flessibile e resiliente a fenomeni esogeni non governabili direttamente.

In considerazione della portata della *disruption* (intensità e durata dello *shock*), SAVE ha da subito implementato gruppi di lavoro cross-funzionali, coinvolgendo tutte le società del gruppo, al fine – lato *business* – di rivedere i processi aziendali, in una logica di *think unthinkable*, e di accelerare i progetti di innovazione digitale, e – lato risorse umane - di stimolare proattivamente il coinvolgimento delle persone all'interno dell'organizzazione, sviluppando il senso di appartenenza in un periodo di forti criticità

motivazionali (Covid, CIG, *smart working*, ...) e, al contempo, mantenendo in esercizio il *know-how* aziendale.

È nato, così, il progetto delle “Unità di Resilienza”, 8 gruppi di lavoro che, in diversi ambiti, hanno declinato le parole chiave del progetto: “*think unthinkable*”, “darwinismo aziendale”, “*think tank*”, “*resilienza*”. I gruppi sono stati formati in modo cross-funzionale: ciascun gruppo aveva un Coordinatore competente nella tematica affrontata, ma nella maggior parte dei casi era formata da componenti che afferivano ad unità di *business* diverse tra loro e la cui preparazione specifica non era attinente in modo particolare alla tematica affrontata dal gruppo. L’obiettivo era quello di stimolare il *brainstorming* lontano dagli schemi abituali, per favorire approcci differenti alle problematiche affrontate, consapevoli che se si fossero poste sempre le stesse domande si sarebbero ottenute sempre le stesse risposte.

27 marzo prima riunione (a 18 giorni da lockdown)

12 Direzioni **62** Persone

90h interviste **790h/uomo** attività

Nota Metodologica

Il Bilancio di Sostenibilità 2020 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”. Per quanto riguarda gli Standard specifici GRI 403 (Salute e sicurezza sul lavoro) e GRI 303 (Acqua e scarichi idrici) è stata adottata la più recente versione del 2018, mentre per GRI 306 (Rifiuti) è stata adottata la versione del 2020.

Processo e ambito oggetto di rendicontazione

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

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

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

Per facilitare la consultazione del lettore, nell’impostazione editoriale del documento si è scelto di adottare un linguaggio chiaro e semplice e di presentare i dati utilizzando grafici e tabelle per rendere maggiormente comprensibile e interattivo il documento. Gli indicatori rappresentativi dei risultati riflettono la misurazione delle performance, indipendentemente dall’andamento positivo o negativo delle

stesse; i dati presenti all'interno del documento, inoltre, sono stati elaborati e forniti dai vari responsabili di funzione.

Il processo di definizione dei contenuti del presente documento si è basato sui principi di rendicontazione definiti dal GRI 101: inclusività degli stakeholder, contesto di sostenibilità, materialità e completezza. I principi di accuratezza, equilibrio, chiarezza, comparabilità, affidabilità e tempestività 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.

I contenuti del presente documento sono stati predisposti coerentemente con il principio di materialità, secondo cui l'organizzazione deve rendicontare tutti quei temi che riflettono gli impatti economici, ambientali e sociali significativi dell'organizzazione e che influenzano in modo sostanziale le valutazioni e le decisioni degli stakeholder. Le tematiche materiali per il Gruppo e per i suoi stakeholder, sono state identificate a partire dall'analisi di materialità (descritta nella sezione “Analisi di Materialità”).

Nonostante gli impatti della crisi pandemica siano stati notevoli e trasversali per il Gruppo, dopo un'attenta valutazione, SAVE ha deciso di ritenere valida l'analisi di materialità svolta nel 2018, dal momento che tutti i temi precedentemente individuati risultano ancora materiali, anche in un'ottica futura. Tale scelta permette di rendicontare come tutti i temi materiali si sono evoluti nel corso dell'esercizio alla luce del Covid-19, soddisfacendo le nuove esigenze informative.

Nel rispetto dei principi di rendicontazione, all'interno del documento sono state evidenziate le azioni intraprese dal Gruppo per affrontare il nuovo contesto di sostenibilità in cui opera, ed il relativo impatto rispetto a ciascun tema materiale.

In accordo con il principio di equilibrio, l'informativa relativa agli impatti riflette sia gli aspetti negativi che quelli positivi, in modo da consentire una valutazione ponderata della performance dell'organizzazione. Per impatti si intendono sia quelli subiti a causa della pandemia, sia quelli generati dal Gruppo stesso.

Il Gruppo si impegna nella rendicontazione di tutti gli indicatori inclusi nel precedente Bilancio di Sostenibilità al fine di consentire la comparabilità dei dati negli anni, così come richiesto dai GRI Standards.

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.veneziaairport.it> 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 2020 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 2020 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 01.01.2020 al 31.12.2020 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 la chiusura temporanea dal 17 marzo 2020 fino alla fine dell'esercizio dello scalo aeroportuale di Treviso A. Canova, a seguito del perdurare dell'emergenza sanitaria mondiale e la conseguente contrazione del traffico aereo. Nonostante la situazione attuale non consenta di definire le prospettive per i prossimi mesi con certezza, la riapertura dello scalo di Treviso rimane una priorità del Gruppo SAVE, considerando anche l'importanza dello scalo per la mobilità, l'occupazione e la complessiva economia del territorio. Al fine di garantire la comparabilità dei dati con i periodi precedenti, i dati relativi allo scalo aeroportuale di Treviso sono stati monitorati, laddove possibile, e rendicontati all'interno del presente documento. Eventuali variazioni significative di performance e del processo di raccolta dei dati legate all'interruzione delle attività dello scalo sono state approfondite nel dettaglio all'interno dei paragrafi di riferimento.

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. Eventuali riesposizioni vengono esplicitate all'interno dei singoli paragrafi. Al fine di allinearsi con le nuove richieste degli Standard specifici GRI 303, 306 e 403 i dati relativi agli esercizi precedenti sono stati riesposti con la nuova metodologia.

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 successivi aggiornamenti, 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.

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 materiali, 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:



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.

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

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
 Assicurare la salute e il benessere per tutti e per tutte le età	- Salute e sicurezza sul lavoro - Occupazione - Gestione dei rifiuti - Spese ed investimenti ambientali - Influenza sull'ecosistema ed impatto ambientale	GRI 305-1-2-3 GRI 306-1-2-3-4-5 (2020) GRI 401-2 GRI 403-9 (2018) AO4-AO5
 Costruire infrastrutture resistenti, promuovere l'industrializzazione inclusiva, sostenibile e l'innovazione	- Viaggiatori con necessità particolari (PRM) - Pratiche di approvvigionamento sostenibili - Continuità del business - Investimenti/Benefici economici indiretti - Performance economica	GRI 201-1 GRI 203-1
 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	- Sicurezza, salute e privacy dei clienti - Customer experience - Amministrazione trasparente - Lotta alla corruzione - Influenza sull'ecosistema ed impatto ambientale	GRI 307-1 GRI 205-2 GRI 206-1 GRI 419-1 GRI 418-1 GRI 417-3
 Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, flessibili e sostenibili	- Viaggiatori con necessità particolari (PRM) - Investimenti/Benefici economici indiretti - Integrazione modale e Trasporti - Sviluppo di nuove rotte - Riduzione dell'impatto acustico	GRI 203-1 AO1 AO2 AO3 AO7
 Garantire modelli di consumo e produzione sostenibili	- Efficientamento energetico - Gestione dei rifiuti - Influenza sull'ecosistema ed impatto ambientale	GRI 302-1-3-4 AO4 GRI 305-1-2-3 GRI 306-1-2-3-4-5 (2020)


Temi Materiali
Indicatori GRI


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

- Formazione
- Investimenti/Benefici economici indiretti
- Occupazione

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 (2018)
AO4
GRI 306-1-2-3-4-5 (2020)



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 invertire 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 306-1-2-3-4-5 (2020)



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 306-1-2-3-4-5 (2020)



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.

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 2020



30 settembre
Completamento dell'opera
di riqualifica piste di volo

Venezia
Airport

SICURI DI VIAGGIARE SICURI

Airport Health
Accreditation



Passeggeri
3.263 mila

38.596
Movimenti



1.102
Dipendenti
99,9% a tempo
indeterminato
40% Donne
24% part-time

Oltre **100 mila**
Ore di *smart working*



Oltre **19 mila**
Ore di
formazione
erogate



Nuovo portale ambiente



"L'Europa è il mondo europeo: non è solo il continente
europeo, ma è il continente europeo: è il continente
europeo, è il continente europeo, è il continente europeo."

Welfare Index PMI

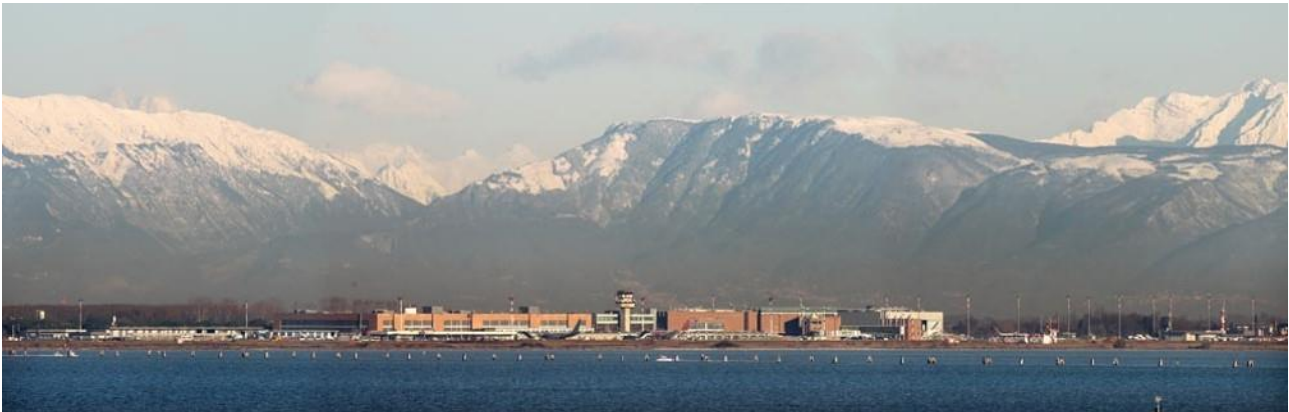


Breve storia di SAVE e del suo Gruppo

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 concentrare



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

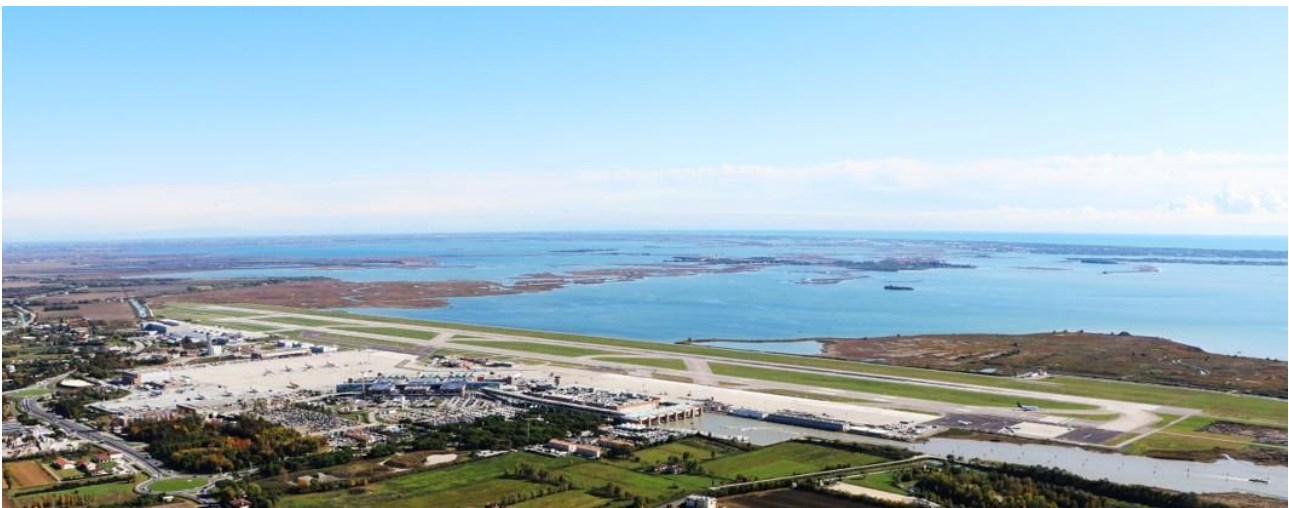
Investimenti S.p.A., Borsa Italiana S.p.A. ha disposto, dalla data del 23 ottobre 2017 la revoca delle azioni SAVE dalla quotazione sul Mercato telematico Azionario.

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 Tesserà. 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, ai sensi della classificazione vigente e secondo la certificazione europea (Regolamento EU139/2014) ottenuta nel dicembre 2016, appartiene alla categoria 4E. Specifiche procedure aeronautiche consentono inoltre di accogliere aeromobili anche di categoria F. L'Aeroporto ha ricevuto da ENAV la conferma dell'operatività dello scalo in 3^a Categoria ILS, con minima operativa in termini di RVR (visibilità orizzontale in pista) non inferiore a 75 metri.

Le infrastrutture aeroportuali sono le piste, i raccordi e i piazzali. Le piste sono due, 04L_22R e 04R_22L, parallele, di codice 4E con lunghezze dichiarate (TORA) di 2738 m (04L_22R) e di 3300 m (04R_22L). Entrambe le piste hanno larghezza di 45 m. L'interasse tra le piste (202 m) non ne consente l'utilizzo simultaneo per le operazioni di

volo.

I raccordi permettono il collegamento tra le piste e i piazzali. Questi ultimi, da aprile 2017, offrono una capacità di sosta per 42 aeromobili dedicati all'aviazione commerciale e 5 all'aviazione generale. In termini dimensionali, piste e piazzali occupano un'area di 110 ettari.

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.

TrevisoAirport

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.

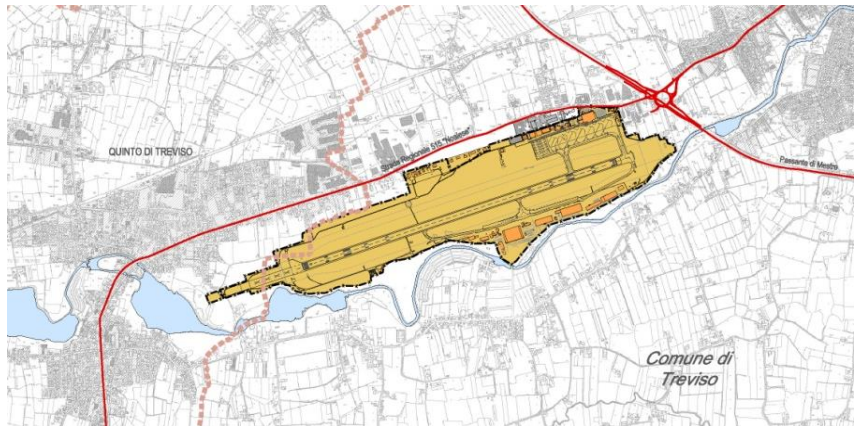
L'Aeroporto di Treviso ha inoltre il privilegio di

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 attraverso 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 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 è organizzata 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;
- 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 illecito 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:

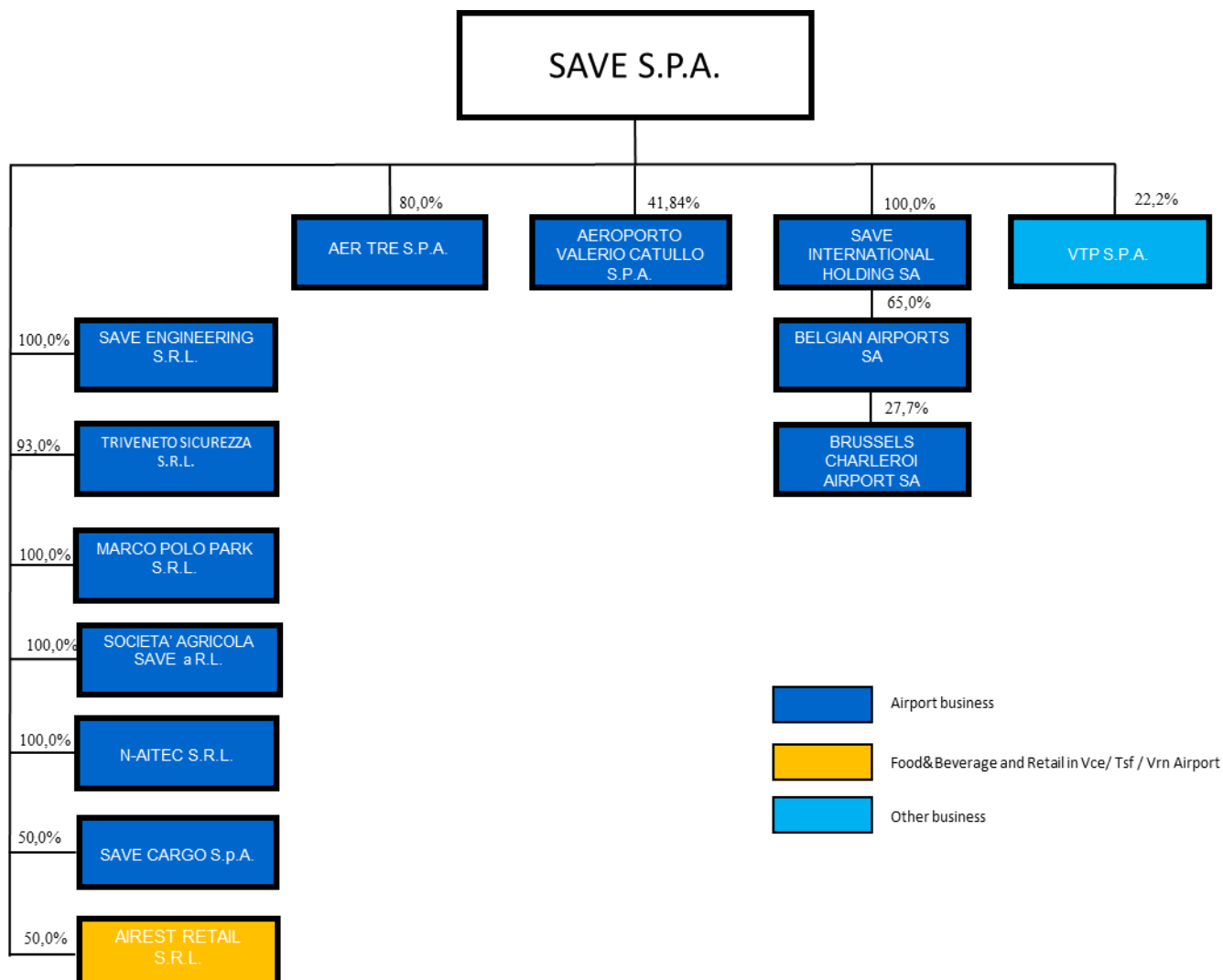
- la redditività, necessaria a garantire autosufficienza, sviluppo e crescita e remunerazione per gli investitori.

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 2020** 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 2020, 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 31/12/2020 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 21 ottobre 2020 per il triennio 2020-2022, fino all'Assemblea di approvazione del Bilancio al 31/12/2022.

L'attuale Consiglio di Amministrazione è 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 2020.



Si segnala che l'Assemblea degli Azionisti di SAVE, tenutasi il 24 febbraio 2021, ha nominato il Prof. Fabrizio Pagani ed il Prof. Avv. Angelo Piazza quali ulteriori componenti del Consiglio di Amministrazione (ora composto da 11 membri), entrambi in possesso dei requisiti di indipendenza di cui all'art. 148, comma 3, del T.U.F. - come richiamato dall'art. 147-ter, comma 4, del TUF - e al Codice di Corporate Governance.

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

Componenti del Consiglio di Amministrazione (%)		
	Uomini	Donne
Genere	66%	33%

Componenti del Consiglio di Amministrazione (n.)			
	<30	30-50	>50
Fascia d'età	-	4	5

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, il Comitato Privacy e il Chief Information Security Officer.

Nell’ambito del sistema di controllo interno e gestione dei rischi, il sistema di gestione dell’energia è certificato secondo la norma ISO 50001 da settembre 2016, il sistema di gestione della protezione dei dati e della sicurezza informatica è certificato secondo la norma ISO 27001 da dicembre 2017, e il sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro è certificato secondo la norma ISO 45001 da maggio 2019, ciascuno per il rispettivo perimetro di applicazione.

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.

Sicurezza Informatica

Save S.p.A. è in possesso della certificazione ISO/IEC 27001:2013 sulla sicurezza delle informazioni. La società è consapevole che la gestione del rischio è un aspetto cardine per la protezione delle risorse informative di un'organizzazione. La Società esegue annualmente il processo completo di analisi e gestione del rischio di sicurezza delle informazioni. Tale attività viene annualmente verificata e validata da un ente di certificazione esterno durante l'audit previsto per il rinnovo periodico della certificazione ISO/IEC 27001:2013. Tale processo è quindi una componente essenziale per la conduzione dell'Information Security Management System (ISMS).

Con l'inizio dell'emergenza sanitaria Covid-19 sono progressivamente aumentati globalmente gli attacchi e i tentativi di frode informatica nei confronti di società e utenti privati. Inizialmente il fenomeno ha riguardato prevalentemente lo sfruttamento della tematica Coronavirus/Covid-19 attraverso campagne di phishing per trarre in inganno gli utenti. Nel periodo immediatamente successivo, quando molte aziende si sono via via organizzate con l'introduzione dello smart-working, gli attacchi si sono estesi puntando a sfruttare anche le mutate modalità di utilizzo degli strumenti informatici (lavoro da remoto e utilizzo intensivo di strumenti di collaboration). Per far fronte a tale situazione, oltre ai presidi di sicurezza già normalmente in essere, sono stati attivati controlli aggiuntivi sull'utilizzo degli strumenti cloud ed è stata intensificata l'attività di sensibilizzazione degli utenti finali.

I nuovi scenari di rischio sopradescritti sono stati gestiti con un approccio formale secondo il framework previsto dallo standard ISO/IEC 27001:2013.

Cambiamenti climatici

Il Gruppo dedica particolare attenzione alle tematiche legate alla sostenibilità ed agli effetti prodotti dai cambiamenti climatici, nella consapevolezza che la sostenibilità e la responsabilità ambientale sono requisiti imprescindibili per lo sviluppo e la crescita.

Gli aeroporti di Venezia e Treviso hanno già realizzato molti investimenti finalizzati alla sostenibilità ambientale e alla riduzione della propria carbon footprint, risultando entrambi già certificati al livello 3+ Neutrality dell'Airport Carbon Accreditation, il livello più alto; nello stesso programma l'aeroporto Catullo di Verona è accreditato al livello 2 Reduction.

Inoltre, in occasione del 29° Congresso annuale di ACI EUROPE tenutosi a Cipro a giugno 2019, SAVE ha aderito alla risoluzione Net Zero 2050 di ACI Europe, che impegna gli aeroporti europei alla neutralità carbonica senza compensazioni entro il 2050.

Quanto al rischio fisico derivante dal cambiamento climatico e correlato al possibile intensificarsi in frequenza e magnitudo di eventi climatici estremi, quali nubifragi di grande intensità o maree di portata eccezionale e non prevedibile, SAVE è consapevole che eventi di tale natura potrebbero comportare interruzioni temporanee delle attività aeroportuali, ad esempio per allagamento delle piste e/o del territorio circostante agli aeroporti gestiti; per il sedime di Venezia, il rischio fisico considera altresì le proiezioni concernenti il possibile innalzamento del livello del mare.

Le infrastrutture del Gruppo Save sono state progettate, realizzate e costantemente mantenute nel rispetto dei requisiti di legge i quali includono specifici parametri volti ad assicurare la resistenza a tali

eventi atmosferici; sono inoltre previste opportune procedure tese alla gestione di tali emergenze ed alla minimizzazione dei rischi operativi ad esse associati.

Si rinvia al capitolo riservato alla sostenibilità ambientale ed in particolare al paragrafo dedicato al *Climate Change* per una trattazione più diffusa dell'argomento.

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.

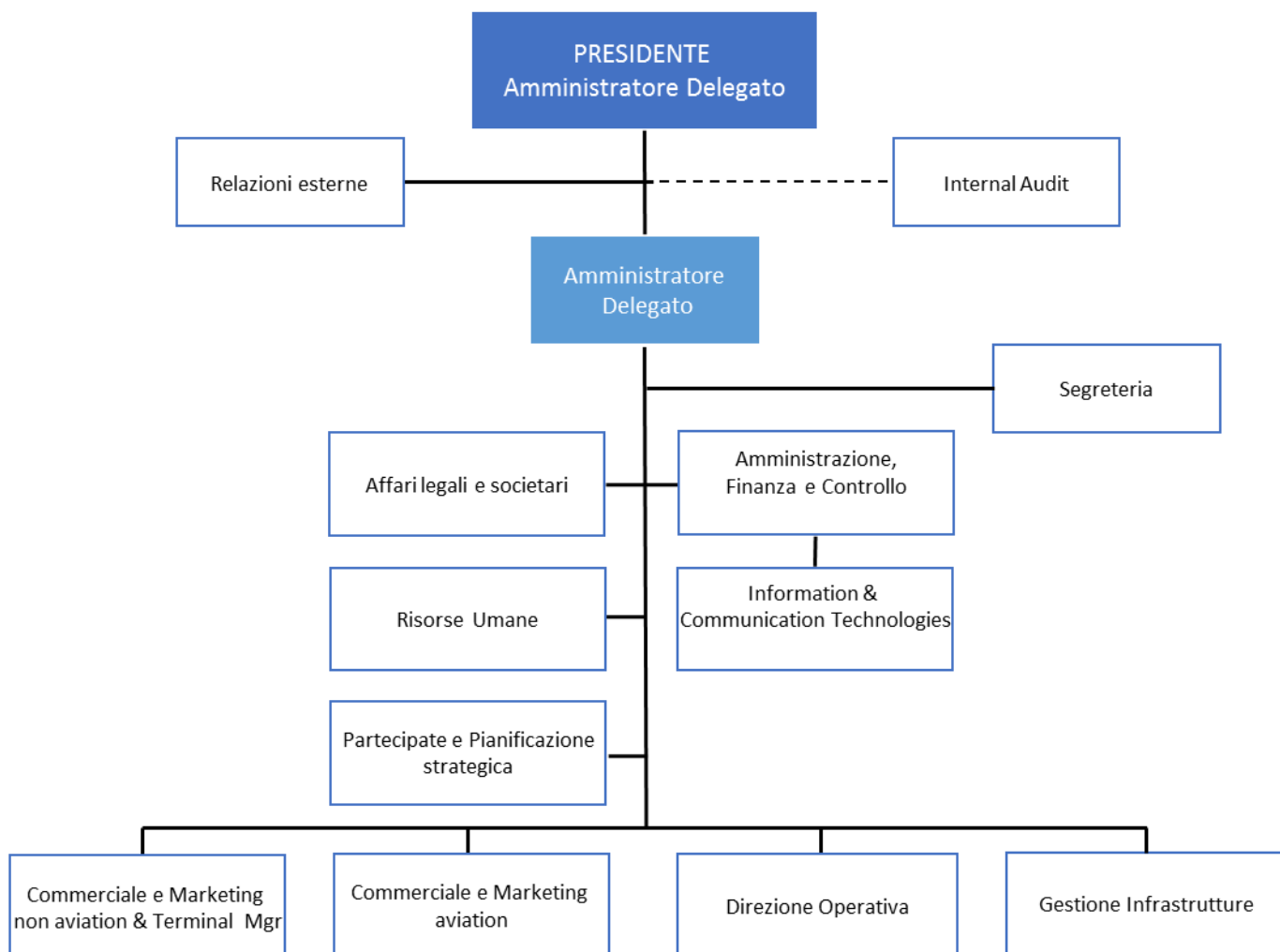
Le principali componenti di tale processo includono la policy di gestione del rischio e lo statement di propensione al rischio, l'assetto organizzativo per la gestione del rischio, l'istituzione di un Risk Management Team a supporto dell'Amministratore Delegato, ed un ciclo periodico di *control & risk self assessment*.

Il processo di autovalutazione dei controlli e dei rischi si basa sulla identificazione, valutazione e gestione dei rischi anche in relazione ad un registro dei rischi aggiornato periodicamente ed articolato in 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 2020.



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 13% e il 17% della popolazione italiana.

I residenti stranieri nel 2019 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*.

Nella sola Regione Veneto ci sono 10 imprese ogni 100 abitanti, a conferma del dinamismo dell'area di riferimento degli scali di Venezia e Treviso.

Il sistema produttivo è dinamico e orientato verso i mercati esteri: il territorio copre il 16,7% delle esportazioni e il 13,4% delle importazioni a livello nazionale.

L'11,5% 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 5,6% (dato riferito alla Regione Veneto), contro una media nazionale del 10%.

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 presenze di turisti, con oltre 20 milioni di arrivi nel 2019, in incremento del +3,2% rispetto all'anno precedente. Gli stranieri rappresentano il 65% degli arrivi complessivi di turisti.

Principali paesi di provenienza per arrivi nel 2019: 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

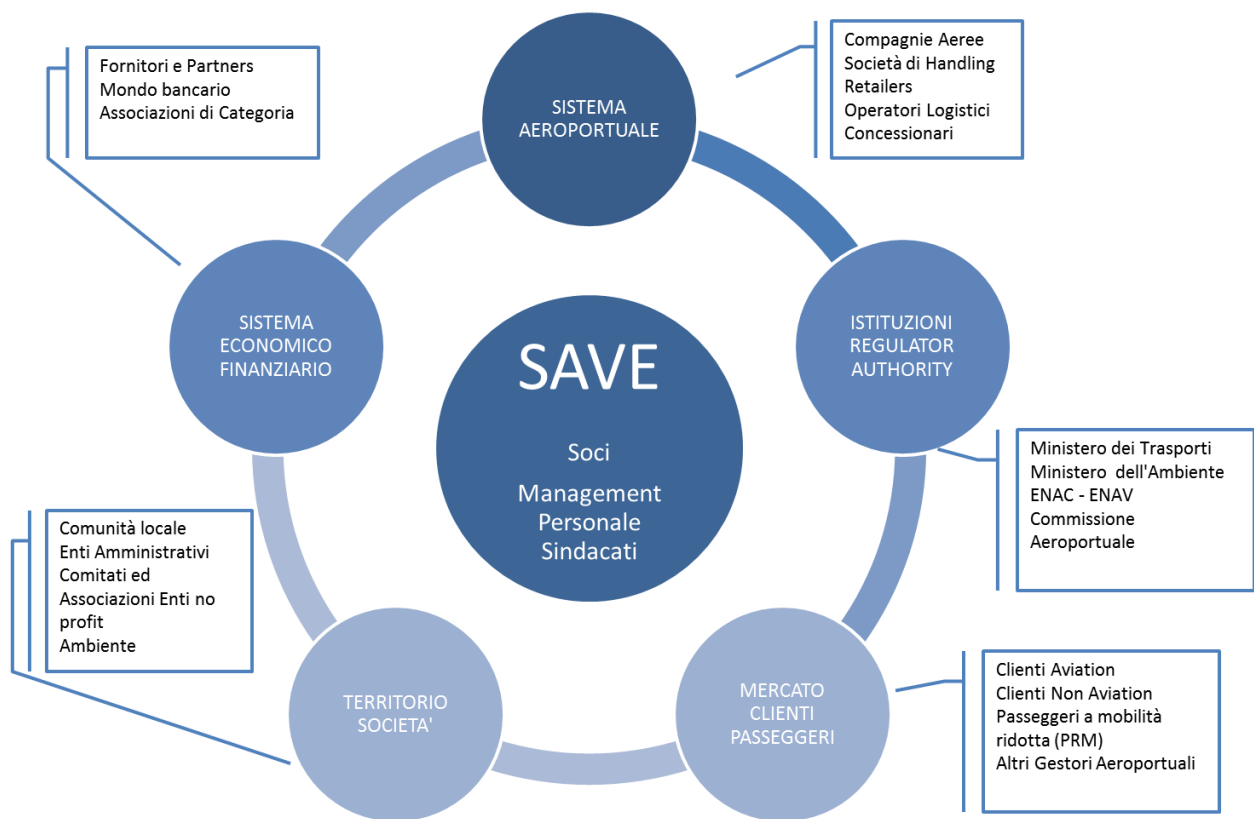
statistica.regione.veneto.it

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*.



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 sito web istituzionale 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 Consigliera di fiducia 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 sito web marcopolodomani.it e ambiente.veneziaairport.it	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 Commettee** 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.

Ai sensi dell'art. 10 della legge 3 maggio 2019, n. 37, 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 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.

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. 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. 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. 89 del 7 maggio 2020, l'ART ha prorogato al 31 luglio 2020 il termine per la conclusione del procedimento avviato con la delibera n. 84/2018.

Da ultimo l'Autorità con delibera 136/2020 del 16 luglio 2020 ha provveduto ad approvare i Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali ed i relativi annessi determinando che tali modelli entreranno in vigore il 1° luglio 2021. SAVE ha proceduto all'impugnazione dei nuovi modelli in quanto ritenuti lesivi della propria posizione anche in relazione al Contratto di Programma in deroga.

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.

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. Inoltre, con sentenza n. 667/2020, depositata il 15 aprile 2020, il Tribunale di Venezia ha dichiarato la nullità del decreto ingiuntivo n. 785/13 con cui le amministrazioni avevano chiesto il pagamento della contribuzione relativa all'annualità 2009. Da ultimo, con sentenza n. 10561/2020 del 16.11.2020 la Commissione Tributaria Provinciale di Roma ha annullato la nota ENAC prot. n° 0050644/DIRGEN/CEC del 31/07/2009 e la tabella "ripartizione fondo servizio antincendi – art- 1 comma – legge finanziaria 2007" allegata al predetto provvedimento con cui veniva adottata la ripartizione tra i soggetti obbligati del tributo. In particolare, secondo i giudici tributari dopo l'istituzione del Fondo Antincendio, destinato alla finalità di ridurre il costo per lo Stato dei servizi antincendio negli aeroporti, *"la successiva norma introdotta con l'art. 4, comma 3 bis, del decreto-legge n. 185 del 2008, senza modificare lo scopo e la finalità originaria della norma, ha invece modificato la destinazione dei*

proventi del Fondo, destinandoli al pagamento di spese diverse e slegate dalla destinazione fissata nella norma istitutiva, ossia a trattamenti generali del personale dei Vigili del Fuoco". Così facendo, proseguono i giudici "è evidente che è stato infranto il vincolo di destinazione che legittimava l'imposizione originaria e che obbligare società di gestione di aeroporti a pagare parte della contribuzione di personale pubblico per scopi differenti da quelli legati al servizio prestato presso tali aeroporti appare rendere illegittima l'imposizione [...]"

Leggi e provvedimenti adottati in ragione dell'emergenza sanitaria Covid-19

In ragione dell'emergenza sanitaria derivante dalla diffusione del virus Covid-19 si è assistito ad una serie di leggi e provvedimenti volti, da un lato, ad introdurre misure per il contenimento della diffusione del virus e, dall'altro, a sostenere il sistema economico con interventi mirati per le aziende. Si segnalano, di seguito, i principali provvedimenti riguardanti il trasporto aereo.

- Decreto legge 17 marzo 2020, n. 18 - Misure di potenziamento del Servizio sanitario nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19 convertito con modificazioni dalla L. 24 aprile 2020, n. 27

Il d.l. dispone, per i *"soggetti che gestiscono stazioni di autobus, ferroviarie, metropolitane, marittime o aeroportuali"*, la sospensione di alcuni versamenti tributari e contributivi, nonché di alcuni adempimenti tributari (art. 61, lett. m)..

Altra disposizione di rilievo è quella contenuta nell'art. 79 del d.l. rubricato *"Misure urgenti per il trasporto aereo"* che, da un lato, riconosce formalmente l'epidemia da COVID-19 come calamità naturale ed evento eccezionale per il settore del trasporto aereo prevedendo misure compensative dei danni subiti per le imprese titolari di licenza di trasporto aereo di passeggeri rilasciata che esercitano oneri di servizio pubblico (commi 1 e 2) e, dall'altro, in considerazione della particolare situazione determinatasi con l'emergenza COVID-19, per Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A., autorizza la costituzione di una nuova società pubblica, o interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle Finanze, o a prevalente partecipazione pubblica, autorizzando espressamente il Commissario straordinario a porre in essere ogni atto a ciò necessario o conseguente. Infine, l'art. 94 dispone l'incremento di 200 milioni di euro per l'anno 2020 del Fondo di solidarietà per il settore del trasporto aereo, prevedendo, altresì, il ricorso al trattamento straordinario di integrazione salariale al fine di finanziare interventi di sostegno al reddito a fronte delle gravi crisi aziendali che hanno investito il settore aereo.

- Decreto-legge 8 aprile 2020, n. 23 - Misure urgenti in materia di accesso al credito e di adempimenti fiscali per le imprese, di poteri speciali nei settori strategici, nonché interventi in materia di salute e lavoro, di proroga di termini amministrativi e processuali convertito con modificazioni dalla l. 5 giugno 2020, n. 40.

Le misure di maggior interesse per i gestori aeroportuali sono quelle a **sostegno della liquidità delle imprese** e quelle di **natura fiscale**.

- Misure a sostegno della liquidità delle imprese -

Il decreto legge– introduce interventi a sostegno della liquidità di **imprese di piccole, medie e grandi dimensioni**, articolati come segue.

a. Viene potenziato l'intervento del Fondo di Garanzia per le PMI (art. 13), al quale possono accedere imprese aventi fino a 499 dipendenti;

b. Si prevede un nuovo intervento di garanzia di SACE a copertura dei finanziamenti bancari concessi alle **grandi imprese** e alle imprese piccole e medie che abbiano esaurito la propria capacità di accesso al Fondo di Garanzia per le PMI (art. 1).

- Misure di natura fiscale -

Il DL dispone, inoltre, un ulteriore rinvio (rispetto a quello già previsto specificatamente per i gestori aeroportuali dal d.l. 17 marzo 2020, n. 18) di alcuni versamenti tributari e contributivi.

- Legge 17 luglio 2020, n. 77, conversione in legge, con modificazioni, del Decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 recante Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali, connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19

La legge contiene misure di carattere “verticale” – ossia strumenti specifici per taluni settori produttivi – e misure di carattere “orizzontale” – ossia meccanismi di cui possono beneficiare tutte le aziende, indipendentemente dal mercato in cui operano.

Tra le principali misure di carattere “verticale”, quelle di maggior interesse per il settore del trasporto aereo attengono a: *Fondo per la compensazione dei danni subiti dal settore aereo (articolo 198)*: viene istituito un fondo, con una dotazione di **130 milioni di euro** per l'anno 2020, per la compensazione dei danni subiti dagli operatori nazionali in possesso di un COA in corso di validità e titolari di licenza di trasporto aereo rilasciata dall'ENAC, diversi da quelli previsti dall'articolo 79, comma 2, del DL Cura Italia (ossia i vettori che esercitano oneri di servizio pubblico).

Condizione necessaria per l'accesso al fondo è l'applicazione ai propri dipendenti e al personale dipendente di terzi utilizzato per lo svolgimento della propria attività di trattamenti retributivi non inferiori a quelli minimi stabiliti dal CCNL di settore.

Costituzione di una newco a capitale pubblico per la futura Alitalia (articolo 202): viene modificato l'articolo 79 del DL Cura Italia relativo alla nazionalizzazione del vettore Alitalia.

Obbligo per i vettori e per le imprese del settore che operano e impiegano personale sul territorio italiano di applicare ai propri dipendenti trattamenti retributivi non inferiori a quelli minimi stabiliti dal CCNL di settore (articolo 203): viene introdotto l'obbligo per i vettori aerei e le imprese che operano e impiegano personale sul territorio italiano e che sono assoggettate a concessioni, autorizzazioni o certificazioni previste dalla normativa EASA o dalla normativa nazionale nonché alla vigilanza dell'ENAC, di applicare ai propri dipendenti con base di servizio in Italia ai sensi del Regolamento (UE) 965/2012 (recante i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo) trattamenti retributivi non inferiori a quelli minimi stabiliti dal CCNL di settore. Tali trattamenti retributivi minimi devono essere applicati anche al personale dipendente di terzi ed utilizzato per lo svolgimento delle proprie attività dai vettori aerei e dalle imprese del settore. Il mancato rispetto di tale obbligo comporta l'applicazione di sanzioni, destinate, per l'80%, al Fondo di solidarietà per il settore del trasporto aereo e del sistema aeroportuale, e per il restante 20% al finanziamento delle attività dell'ENAC.

Destinazione al Fondo del Trasporto Aereo di quota parte dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco (articolo 204): a partire dal 1° luglio 2021 viene alimentato in modo strutturale il Fondo del Trasporto Aereo, attraverso la nuova destinazione di una quota parte dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco. A partire da tale data, i 6,5€ di addizionale comunale (oggi destinati per 1€ ai Comuni aeroportuali, per 0,5€ ai VVF e per 5€ all'INPS) saranno così ripartiti: 1€ continuerà ad essere destinato ai Comuni aeroportuali, 0,5€ continuerà ad essere destinato ai VVF, mentre 3,5€ saranno destinati all'INPS e 1,5€ sarà destinato al Fondo di solidarietà per il settore del trasporto aereo e del sistema aeroportuale.

Alle suddette misure “verticali”, si aggiungono quelle di carattere “orizzontale”, tra cui:

Esenzione dal versamento del saldo IRAP 2019 e della prima rata acconto IRAP 2020, Misure a sostegno della ricapitalizzazione delle società per azioni, Regimi quadro di Aiuti di Stato a valere sui bilanci delle Regioni e/o di altri enti territoriali.

Di particolare rilievo è la previsione di cui al comma 1-bis dell'art. 202 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, che prevede che “In

considerazione del calo del traffico negli aeroporti italiani derivante dall'emergenza epidemiologica da COVID-19 e dalle misure di contenimento del contagio adottate dallo Stato e dalle regioni, al fine di contenere i conseguenti effetti economici, e' prorogata di due anni la durata delle concessioni per la gestione e lo sviluppo dell'attività aeroportuale, in corso alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto”.

ENAC con nota del 19/01/2021 prot. n. 5495-9 ha comunicato a tutti i gestori aeroportuali che, stante la diretta applicabilità della precitata disposizione, la durata della Concessioni aeroportuali in essere è da intendersi, *ope legis*, prorogata per ulteriori 24 mesi a decorrere dalla data di rispettiva scadenza.

- DPCM 11 giugno 2020 - Ulteriori disposizioni attuative del decreto-legge 25 marzo 2020, n. 19, recante misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19, e del decreto-legge 16 maggio 2020, n. 33, recante ulteriori misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19. (GU Serie Generale n. 147 del 11-06-2020)

Si segnala, in particolare, l'obbligo di distanziamento fisico di 1 metro in aeroporto e a bordo degli aeromobili previsto dall' articolo 4, comma 2 e Allegato 15 (Allegato tecnico). L'Allegato 15 (Allegato tecnico) individua inoltre le condizioni per una possibile deroga a bordo degli aeromobili.

L'ENAC, con nota lettera del 26/05/2020 prot. 0051694-P ha fornito dei chiarimenti sulla portata del predetto allegato 15.

- **Linee Guida ENAC (“Linee guida per la ripresa del traffico negli aeroporti, a partire dalla “Fase 2”) ed. n. 4 del 12 giugno 2020**

Le Linee Guida ENAC, giunte alla 4 edizione, individuano le prime misure e i programmi di miglioramento e adeguamento degli aeroporti alle nuove esigenze sanitarie rispetto alle diverse operazioni in ambito aeroportuale. Come preannunciato dall'ENAC, le linee guida saranno adeguate sulla base dell'evoluzione dell'emergenza sanitaria e del quadro normativo nazionale ed internazionale di riferimento.

- **Linee Guida EASA/ECDC (“Operational Guidelines for the management of air passengers and aviation personnel in relation to the COVID-19 pandemic”)**

Le Linee Guida elaborate dall'EASA e dall'ECDC sono state adottate allo scopo di fornire una guida a gestori aeroportuali, vettori, Autorità aeronautiche nazionali e altri soggetti interessati, su come favorire il ripristino “sicuro” e graduale del trasporto aereo di passeggeri. Le Linee guida prevedono l'applicazione di una serie di misure proporzionate ed efficaci per proteggere la salute del personale degli operatori e dei passeggeri allo scopo di ridurre, quanto più possibile, il rischio di contagio da Covid-19 in aeroporto e a bordo degli aeromobili come, ad esempio, il distanziamento fisico nella misura di 1,5 metri, nonché un'articolata serie di misure alternative (utilizzo della mascherina, lavaggio frequente delle mani, igienizzazione delle aree, ecc.) in tutti i casi in cui il distanziamento fisico non possa essere rispettato per motivi infrastrutturali o di carattere operativo.

DPCM DEL 13 ottobre 2020 - Ulteriori disposizioni attuative del decreto-legge 25 marzo 2020, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 25 maggio 2020, n. 35, recante «Misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19», e del decreto-legge 16 maggio 2020, n. 33, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 luglio 2020, n. 74, recante «Ulteriori misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19».

In particolare, l'allegato tecnico “singole modalità di trasporto settore aereo” introduce specifiche misure di contenimento per i passeggeri che riguardano sia il corretto utilizzo delle aerostazioni che degli aeromobili. Tra le diverse misure si segnalano: separazione, ove possibile, delle porte di entrata e di uscita, in modo da evitare l'incontro di flussi di utenti; previsione di percorsi a senso unico all'interno dell'aeroporto e nei percorsi fino ai gate; deroghe all'obbligo di distanziamento interpersonale di un metro, attività di igienizzazione e sanificazione di terminal ed aeromobili, introduzione di termo-scanner per i passeggeri sia in arrivo che in partenza, secondo modalità da determinarsi di comune accordo tra gestori e vettori nei grandi hub aeroportuali.

- **Regolamento (UE) 2020/696 del Parlamento europeo e del Consiglio del 25 maggio 2020 che modifica il regolamento (CE) n. 1008/2008 recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità, contenente, tra le altre, delle misure che riguardano il settore dell'handling.**

Il Regolamento ha previsto che in assenza di problemi di sicurezza, è esclusa la sospensione della revoca della licenza per quelle compagnie aeree che, a causa della pandemia, si sono trovate in una crisi di liquidità che altrimenti non avrebbero dovuto affrontare.

Inoltre, in considerazione dei riflessi della situazione di crisi sui servizi di assistenza a terra, è prevista la possibilità di prorogare le autorizzazioni rilasciate agli operatori scelti in virtù di gara negli aeroporti soggetti a limitazione, ai sensi degli artt. 6, § 2, e 9 della direttiva 96/67/CE che scadono nel periodo compreso tra il 28 maggio 2020 e il 31 dicembre 2021 fino al 31 dicembre 2022.

Il regolamento consente altresì ai gestori aeroportuali la scelta diretta, per un periodo limitato, del prestatore di servizi chiamato ad operare in via provvisoria per sostituire chi abbia cessato di fornire i servizi prima dello scadere del periodo per cui è stato selezionato.

- **Decreti interministeriali (MIT e Salute) di limitazione dell'operatività dei servizi aeroportuali**

L'operatività dei servizi aeroportuali è stata limitata con DM n. 112 del 12 marzo (successivamente prorogato con DM n. 124 del 24 marzo, n. 145 del 3 aprile, n. 153 del 12 aprile, n. 183 del 29 aprile, n. 194 del 5 maggio, n. 207 del 17 maggio 2020 e n. 245 del 14 giugno 2020). Il DM n. 245 del 14 giugno è rimasto in vigore fino al 14 luglio.

- **Nota ENAC sul versamento del canone concessorio**

Con nota GENDISP.DG.11052020-0000020-P a firma del Direttore Generale dell'ENAC è stata disposta la sospensione, fino al 31 gennaio 2021, dei termini di versamento previsti al 31 luglio 2020 e al 31 gennaio 2021 delle due rate del canone di concessione anno 2020 in quanto parametrare a dati di traffico antecedenti al diffondersi del COVID-19. Con detta nota è stata altresì prevista la dilazione dei termini del versamento del canone concessorio 2019 e del canone concessorio 2020 dovuto dai gestori. La nota in parola precisa che le predette misure di favore si applicano solo nel caso in cui il gestore abbia disposto la sospensione della fatturazione delle subconcessioni *aviation* sino al 31 gennaio 2021. Con provvedimento del Direttore Generale dell'ENAC n. 4 del 25.01.2021 il predetto provvedimento dell'11 maggio 2020 è stato modificato nel senso che il termine del 31 gennaio 2021 previsto per il versamento, in un'unica soluzione, delle due rate del canone dovuto per l'anno 2020, nonché del conguaglio del canone di concessione relativo all'anno 2019, è ulteriormente prorogato alla data del 30 aprile 2021. Il canone di concessione aeroportuale dovuto per l'anno 2020 è calcolato sulla base dei dati effettivi di traffico 2020 pubblicati da ENAC e costituisce saldo definitivo del canone dovuto 2020. Su istanza del Gestore, sia l'importo del canone di concessione aeroportuale dovuto per l'anno 2020, sia l'importo dovuto a titolo di conguaglio per l'anno 2019 potranno essere rateizzati in 3 rate, a decorrere dal mese di maggio 2021, comprensive degli interessi legali maturati all'atto del pagamento.

- **Legge 30 dicembre 2020, n. 178 Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023" (cd. Legge di Bilancio 2021)**

I commi da 715 a 720 dell'art. 1 della Legge di Bilancio prevedono l'istituzione, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di un fondo con una dotazione complessiva di 500 milioni di euro per l'anno 2021 (di cui 450 milioni di euro destinati alle società di gestione aeroportuale e i restanti 50 milioni di euro agli handlers) per la compensazione dei danni subiti a causa del Covid-19.

In relazione, poi, all'intervento normativo sugli ammortizzatori sociali, il comma 714 prevede la possibilità di erogazione delle prestazioni integrative del "Fondo di solidarietà per il settore del trasporto aereo e del sistema

aeroportuale” anche nel caso di trattamenti di cassa integrazione in deroga che possono essere attivati da tutte le imprese (e quindi anche dalle imprese del trasporto aereo e di gestione aeroportuale) ai sensi del comma 300 dell’art. 1 della medesima Legge di Bilancio 2021, per la durata massima di 12 settimane da collocarsi nel periodo compreso tra il 1° gennaio e il 30 giugno 2021.

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.

Pubblicità 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 cluster: 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 aree limitrofe. I due poli hanno caratteristiche di complementarità, senza reciproca concorrenza, sia per i bacini serviti che per le specializzazioni. Gli scali operativi della regione sono:

- ➔ **l'Aeroporto Marco Polo di Venezia**, il maggiore per capacità operativa dell'infrastruttura di volo, 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 ben collegato a quest'ultimo, è specializzato in traffico low cost;
- ➔ **l'Aeroporto Valerio Catullo di Verona**: 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, verso il Trentino e Alto Adige.

- ➔ **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 ed ha grosse potenzialità di sviluppo futuro. L'aeroporto è anche situato in prossimità del polo di Milano- Bergamo.

Lo sviluppo dell'Aeroporto di Venezia, nonostante il periodo attuale sia caratterizzato da una emergenza sanitaria di dimensioni planetarie, rimane una straordinaria opportunità per promuovere e rilanciare un nuovo approccio al tema della modernizzazione di reti e di nodi per la mobilità di persone e di merci del Nord-Est: in questo ambito si inserisce l'arrivo della rete ferroviaria in sedime con la realizzazione di una nuova stazione di collegamento dell'aeroporto con la linea Mestre – Trieste.

L'obiettivo da perseguire è verificare in primis quali condizioni di potenziamento potrebbero soddisfare la domanda di futuri flussi di traffico che, nonostante l'attuale crisi pandemica legata alla diffusione del Covid-19, rimane in crescita sul lungo periodo ed, in seguito, valutare la compatibilità e la sostenibilità di tali condizioni nel territorio, quindi discutere criteri e scelte progettuali.

La transizione in atto al Marco Polo che verrà ulteriormente sviluppata nei prossimi anni è quella 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.

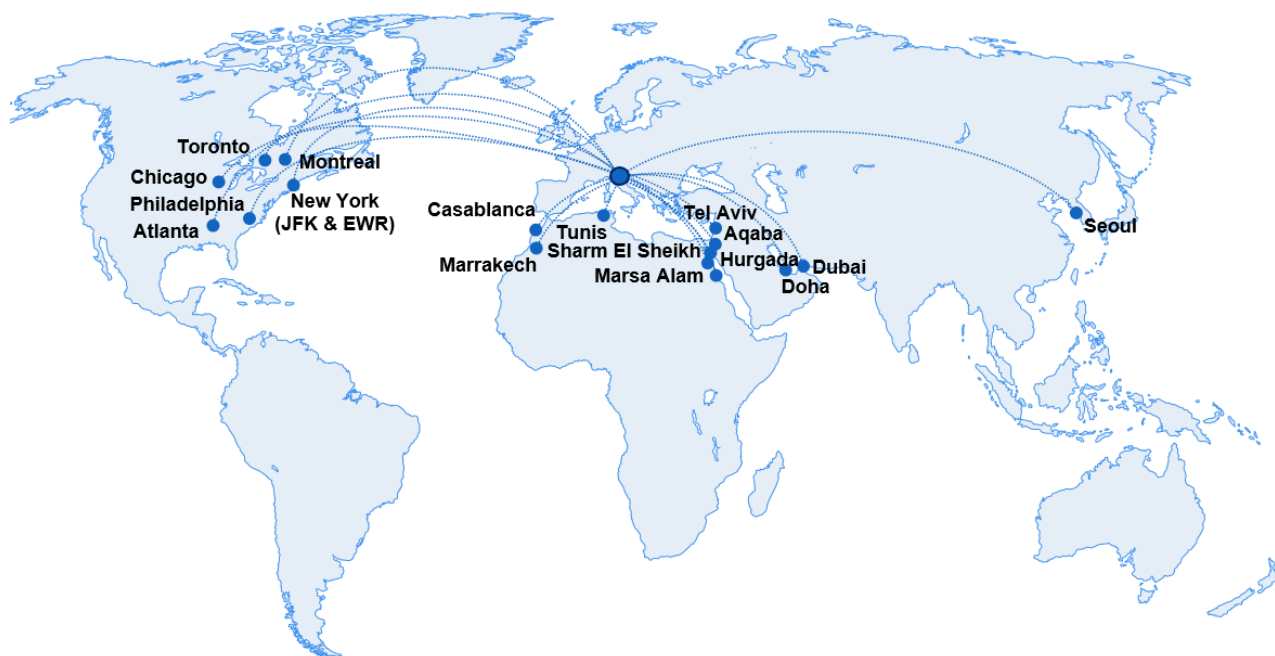
In tale quadro si inserisce la necessaria previsione di un incremento della capacità ed il potenziamento dell'accessibilità e dell'intermodalità.

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 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 periodo, 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.

Nel 2019 nel solo aeroporto di Venezia hanno transitato oltre 50 vettori creando collegamenti con più di 100 destinazioni differenti (di cui 7 nel Nord America e 3 nel Middle and Far East): tali numeri si sono drasticamente ridotti nel 2020 a causa della crisi sanitaria legata alla pandemia ed al momento non si ha contezza di come l'andamento potrà evolvere nel breve-medio termine.



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

Il progetto di trasformazione dell'Aeroporto è stato generato e prosegue costantemente attraverso 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 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, 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 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, frutto della riorganizzazione dei fabbricati nel sedime per effetto dell'arrivo in aeroporto della linea ferroviaria Alta velocità con la sua stazione interrata. Il Masterplan ha previsto, oltre ai manufatti di competenza di RFI, anche un nuovo Hotel, il Parcheggio P8/P9, il Parcheggio multipiano B1 con n.2 piani interrati ed uffici, un nuovo Moving Walkway, un nuovo Depuratore ed un'area deposito a servizio dell'Area Tecnica di SAVE e del Global Service, ovvero del General Contractor che si occupa delle manutenzione delle infrastrutture di SAVE. L'iter era stato avviato in data 10 agosto 2018 con invio della documentazione al MATTM da parte ENAC. In data 25 maggio 2020, con rettifica minore del 7 ottobre 2020, è stata ottenuta la conformità urbanistica da parte del Provveditorato alle Opere Pubbliche, delegato dal MIT all'uopo.

Panoramica sugli investimenti dello scalo di Venezia

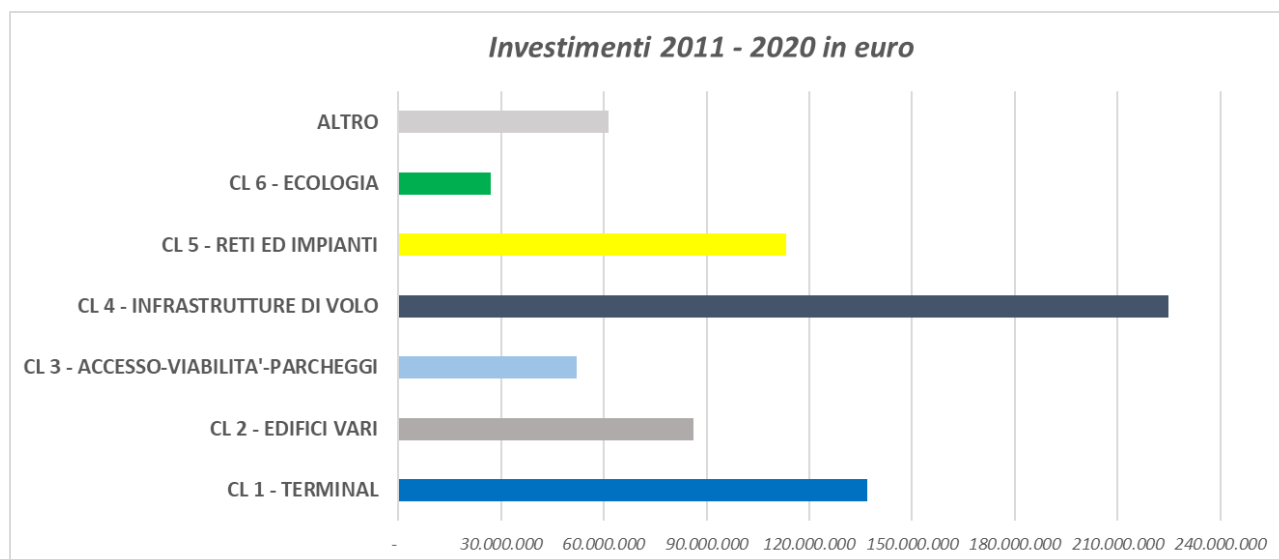
Il Gruppo SAVE è fermamente convinto che l'investimento in infrastrutture sia una necessità per la **crescita e lo sviluppo socio-economico del territorio veneto**. Con il Masterplan ha messo in piano un corposo set di investimenti per l'ampliamento e la trasformazione dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia,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

- ➔ la **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.
- ➔ La realizzazione degli adeguamenti delle infrastrutture e dei servizi in rapporto alla domanda di traffico, per garantire;
- ➔ 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.

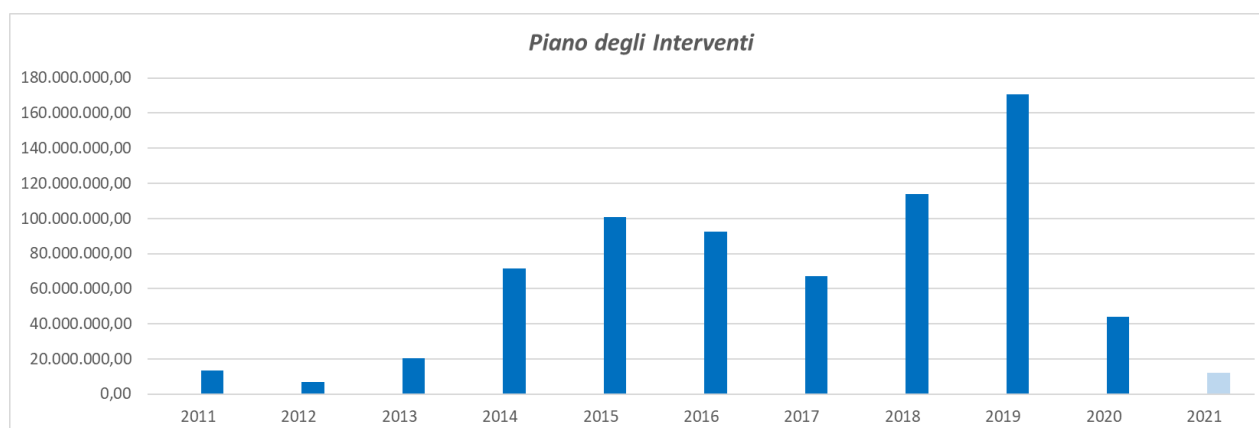
Gli investimenti che hanno interessato l'aeroporto durante l'applicazione del contratto di programma con il Ministero dei Trasporti nell'intervallo 2011 (anno ponte) - 2020, pari a ca. 702M €, risentono della contrazione maturata nel 2020 in cui sono stati consuntivati circa 44M€ a fronte di una previsione da Scheda A di circa 137M€.

I valori complessivi sono rappresentati nel grafico a seguire secondo i cluster di riferimento:



Valori monitorati degli investimenti suddivisi per "cluster", ovvero per macro tipologia di opere definite da ENAC

La sospensione dell'attuazione del Piano degli investimenti causata dalla pandemia Sars CoV-2 comporta, per il 2021, una riprevisione degli stessi da 86M€ (valore da ultima revisione della Scheda A) a circa 12M€ di investimenti, la gran parte dei quali riguarderanno interventi che nell'attuale contesto assumono carattere obbligatorio o necessario per garantire la sicurezza delle operazioni di volo nonché interventi che, all'esordio della crisi, erano in stato avanzato di esecuzione e che sarebbe stato controproducente e non conveniente bloccare.



Previsione totale degli investimenti – 2021 (in blu valori consuntivi, in azzurro previsionali)

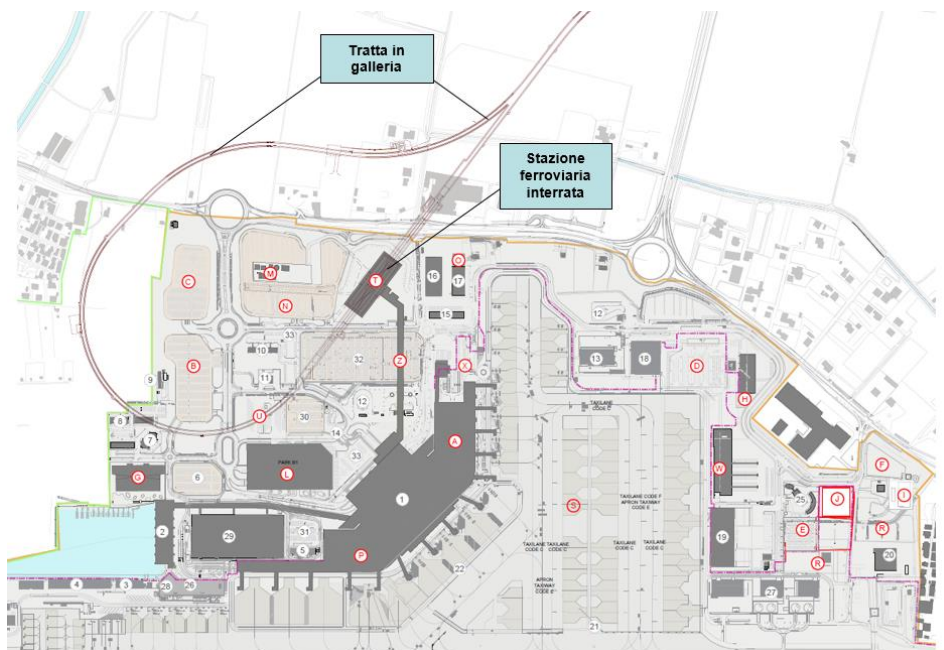
L'emergenza sanitaria tuttora in corso legata al SARS CoV-2 ha portato ad una drastica riduzione del traffico passeggeri - passati dai circa 11,6M del 2019 ai circa 3,5M del 2020 - ed alla sospensione dei cantieri, delle gare di appalto e di parte della redazione dei progetti (soprattutto di quelli maggiormente

legati alla risoluzione di criticità dovute alla crescita della domanda) ed è pertanto il principale motivo della riduzione degli investimenti rispetto a quanto pianificato. L'incertezza creatasi per la pandemia Covid-19 non consente la formulazione di previsioni attendibili in merito allo sviluppo del traffico a breve e medio termine e richiede, oltre ad atteggiamenti di resilienza, approfondimenti e costanti riflessioni in relazione alle pianificazioni degli interventi di Piano programmate in precedenza.

Non è pertanto possibile al momento formulare con precisione ipotesi di ripianificazione per il 2021 e gli anni successivi, eccezion fatta per gli interventi strettamente necessari a garantire l'operatività dell'aeroporto (si pensi alle manutenzioni, alle implementazioni procedurali/operative ed a nuove disposizioni normative) ed agli interventi correlati al nuovo collegamento ferroviario previsto da RFI all'interno del sedime aeroportuale.

Emerge quindi una **netta divisione degli investimenti secondo due filoni principali:**

- **operatività aeroportuale:** ambito fortemente impattato dall'emergenza sanitaria in cui l'evidente calo del traffico passeggeri comporta una netta rivasitazione degli investimenti previsti nel Piano degli Investimenti, all'insegna della flessibilità correlata ad una eventuale ripresa del traffico.
- **sviluppo ferroviario in sedime:** legato ad un evento trainante - Olimpiadi Milano-Cortina del 2026 – comporta investimenti rilevanti per gran parte a carico di RFI con impatti notevoli sugli asset esistenti nel sedime, richiedendo un costante confronto RFI – SAVE per organizzare le opere propedeutiche e corollarie - molte delle quali di riprotezione temporanea - necessarie per ottenere l'opera finale. Il Progetto Definitivo redatto da RFI per il Collegamento Ferroviario con l'Aeroporto Marco Polo di Venezia prevede infatti la realizzazione di una nuova infrastruttura che mette in comunicazione la linea ferroviaria Venezia – Trieste e l'Aeroporto «Marco Polo» di Venezia realizzata con un collegamento ad “antenna” che nella zona aeroportuale si sviluppa completamente in galleria, tramite una soluzione passante «a cappio». All'interno dell'area aeroportuale è prevista inoltre la realizzazione di una stazione ferroviaria con due livelli interrati ed uno fuori terra.



Sviluppo planimetrico del nuovo tracciato ferroviario in sedime.

Con riferimento al 2021 si segnalano i seguenti progetti:

- la creazione di nuovi spazi per i Carabinieri a seguito dell'arrivo di RFI in sedime;
- lo spostamento del Parcheggio autobus a seguito dell'arrivo di RFI in sedime;
- l'ampliamento degli spazi ad uso DHL presso la vecchia aerostazione;
- la commessa dedicata agli investimenti per le attività di gestione dell'emergenza Covid-19.

Analisi e commenti degli interventi realizzati nel 2020 aventi particolare rilevanza ai fini della sostenibilità ambientale

Il protrarsi dell'emergenza epidemiologica da Covid-19 con il permanere di importanti limitazioni alla libertà di circolazione tra Stati, anche europei, ha fortemente limitato la domanda di servizi aerei, la cui contrazione non pare destinata ad attenuarsi neppure nel medio periodo. La drastica riduzione dei ricavi conseguente alla diminuzione del traffico, a fronte di costi operativi ulteriormente aumentati a seguito dell'implementazione di ogni prescritta misura di sicurezza anti-contagio, sta inevitabilmente compromettendo l'equilibrio economico-finanziario dei gestori aeroportuali.

Per quanto detto, le pianificazioni originariamente inserite all'interno del Piano degli Investimenti approvato (rif. *Scheda A integrazione Nov. 2019* col valore di circa 137 M€ di investimenti per il 2020 sono state riviste ad un valore finale di ca 44M€ mantenendo i soli interventi strettamente necessari per aspetti legati all'operatività, alla sicurezza ed agli adeguamenti normativi.

Gli interventi realizzati nel 2020 con rilevanza ai fini della sostenibilità ambientale sono:

- Pier Sud – Isola Ecologica
- Adeguamento normativo Piste Lotto 2
- Adeguamento Normativo Piste Lotto 2 – Scarico laguna Nord
- Sistema parcheggi
- Nuovo Polo Ecologico
- Terrapieno Vegetato
- Parcheggio Bus
- Area di espansione acque medie
- Nuova viabilità autocisterne

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. È 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:

- la sostenibilità del sito, ed in particolare il suo rapporto con il contesto;
- la gestione delle acque, con incentivo alla riduzione dei consumi idrici e riutilizzo delle acque meteoriche;
- le prestazioni energetiche dell'edificio, promuovendo l'impiego di energia proveniente da fonti rinnovabili ed il controllo delle prestazioni energetiche dell'edificio;
- 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);
- la qualità ambientale interna, in merito a salubrità, comfort consumo di energia, ricambio dell'aria e controllo della contaminazione dell'aria;
- 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;
- 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 Aeroterminal”* (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 resa 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:

- o garantire la compatibilità idraulica dell'evoluzione del bacino aeroportuale rispetto al sistema di bonifica ricettore;
- o garantire la continuità e la funzionalità del sistema di scolo consorziale in armonia con gli interventi previsti;
- o 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 nel progetto del *“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 stato realizzato 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 che sono completati o da completare nei prossimi anni.

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

➤ **Pier Sud - Isola Ecologica:**

Nell'ambito di una strategia generale di revisione del processo di gestione, trasporto e smaltimento dei rifiuti all'interno dello scalo, è stata sviluppata l'opportunità di inserire il sistema automatico di smaltimento pneumatico dei rifiuti per tutte le situazioni infrastrutturali dove si presenta le necessità di raccogliere e conferire quantità di rifiuti consistente.

Il criterio generale è quello di eliminare all'interno del terminal le zone di accumulo temporaneo dei rifiuti prodotti dalle diverse attività presenti in aeroporto e di minimizzare il percorso dei rifiuti stessi all'interno dell'aerostazione, nell'ottica generale di un complessivo minore impatto ambientale e di una riduzione dei costi nel medio e lungo periodo.

Tale sistema di raccolta, di tipo pneumatico, consiste in una rete di tubazioni (interne all'edificio e poi sotterranee esterne) in cui i rifiuti vengono trasportati dal loro luogo di origine (uffici, depositi, aree di servizio, esercizi commerciali, ecc.) ad una stazione di raccolta. Nella centrale vengono convogliati in container ermeticamente chiusi differenziati per i tre tipi di rifiuti (secco, umido e riciclabile eccetto carta) per essere infine trasportati ai centri di trattamento. I container vengono prelevati dall'Ente gestore del servizio di conferimento e trasportati ai centri di trattamento finale.

All'interno dell'aerostazione, su tutti i livelli, in aree opportunamente individuate sulla base della produzione di rifiuti prevista, sarà presente una serie di punti di conferimento, dai quali, attraverso tre sportelli differenziati a seconda della tipologia di rifiuto, l'utente potrà immettere i rifiuti nella rete.

Il trasporto è reso possibile dalla depressione creata all'interno delle tubazioni. I rifiuti sono conferiti tramite chiusini posti su terminali connessi a tubazioni verticali. Al piede di queste tubazioni verticali sono collocate valvole che trattengono i rifiuti nel tubo di primo conferimento nella fase di stand-by del sistema. Tale sistema è completamente automatico e gestito da un software di controllo internet-compatibile che ne permette la gestione anche in remoto.

I vantaggi del sistema possono essere così riassunti:

- Miglioramento della qualità dell'aria (consistente abbattimento di emissioni locali (CO₂, CO, NO_x, PM₁₀) rispetto alla raccolta tradizionale)
- Riduzione del traffico pesante evitando congestioni e intralci alla mobilità.
- Miglioramento delle condizioni igienico sanitarie attraverso un sistema stagno sotterraneo che elimina gli odori e problemi con insetti e animali.
- Riduzione dell'inquinamento acustico dell'area (livello di rumore pari a 75-88 dB nei pressi del camion di raccolta). I silenziatori che riducono il rumore durante il funzionamento sino a 55 dB. Può essere attivato nei momenti meno critici della giornata riducendo al minimo i disturbi.
- Miglior ambiente di lavoro
- Nessun contatto fisico o visivo con i rifiuti.
- Gli stessi operatori che si occupano della gestione e della manutenzione non entrano mai in contatto con i rifiuti.
- Il sistema è un processo automatizzato e quindi non subisce le conseguenze dei conflitti lavorativi.

Per consentire la messa in funzione dell'impianto a servizio dell'ampliamento Pier Sud, si è resa necessaria la realizzazione di una centrale di raccolta temporanea oggetto del presente progetto.

All'interno del progetto del Pier Sud sono stati posati i tratti della tubazione interrata e dei raccordi fino al cavedio interno, mentre col presente progetto sono in corso:

- il completamento di questa rete costituita da tre tubazioni interne al cavedio del Pier Sud provviste di tre chiusini di accesso ad ognuno dei tre livelli utili,

- il completamento della tubazione interrata fino alla centrale provvisoria
- la costruzione della centrale provvisoria
- la costruzione di due punti di raccolta esterni, uno nei pressi del torrino in costruzione e uno nei pressi del TL1.



Foto inserimento dell'isola ecologica

➤ **Riqualifica ed adeguamento delle piste**

L'intervento di "Riqualifica e Adeguamento Normativo delle Infrastrutture di Volo Lotto 2 – 2° Stralcio" ha previsto rilevanti lavori infrastrutturali di riqualifica, implementazione e messa a norma delle infrastrutture di volo dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia Tesserà col fine di allinearne le prestazioni con gli scenari di esercizio previsti per i prossimi 20 anni e di individuare le opere infrastrutturali necessarie e sufficienti per assecondare la curva di traffico prevista nel Master Plan aeroportuale. I lavori hanno riguardato entrambe le piste (principale e secondaria) nonché i raccordi di collegamento.

Al fine di garantire il raggiungimento degli obiettivi prefissati ed ottimizzare le fasi di esecuzione, i lavori si sono sviluppati senza la chiusura dello scalo, ovvero garantendo la piena operatività dell'infrastruttura di volo in contemporanea all'esecuzione delle opere.

I lavori sono iniziati nel settembre 2018 con ultimazione prevista entro il 2020: a fine giugno 2019 (con rispetto del cronoprogramma) 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. A settembre 2020 (in lieve ritardo causa pandemia) è stata completata l'ultima fase del cantiere (fase 7) con cui si è proceduto a riqualificare in maniera profonda, sia dal punto di vista infrastrutturale, sia dal punto di vista impiantistico, l'ultima porzione della pista secondaria (circa 800 metri e la parte rimanente di cinque raccordi tra la Pista Secondaria – 04R/22L ed il piazzale a Sud dello scalo di Venezia come da progetto.

Gli interventi di questo grande appalto durato due anni sono consisti essenzialmente:

- nella riqualifica delle attuali Piste Principale 04R/ 22L e Secondaria 04L/ 22R; • nel prolungamento della Pista Secondaria lato 22R da utilizzare come taxiway; • nella realizzazione dei Raccordi ad alta velocità per Pista 04R, dei nuovi raccordi centrali posti sull'area ex caserme VVF/GdF tra il piazzale nord e la Pista Secondaria 04L/ 22R;
- una Holding Bay per Testata 04R per incrementare la capacità del sistema;
- adeguamento geometria dell'infrastruttura aeroportuale per operatività aeromobili a lungo raggio e codice F (tipo Airbus A380);
- l'adeguamento delle dotazioni impiantistiche e l'incremento dei sistemi di sicurezza di entrambe le piste, in particolare per quanto riguarda gli AVL (Aiuti Visivi Luminosi) ed i circuiti di protezione/rilevazione delle incursioni non autorizzate in pista, al fine di poter gestire il futuro incremento del traffico aereo con aumentati standard di sicurezza, in particolare in condizioni di bassa visibilità (LVP in CAT IIIB).

La sequenza delle lavorazioni è stata individuata fin dal progetto iniziale in fasi di lavoro (7 fasi) opportunamente definite sulla durata temporale di due anni a partire da settembre 2018, tali da garantire la completa e continua operatività aerea dello scalo di Venezia. La garanzia di continuità dell'esercizio aeroportuale, compatibile con la generale e completa riqualifica delle infrastrutture di volo di Venezia, ha costituito la caratteristica e la singolarità di questo grande lavoro, unico nel suo genere su scala nazionale ed europea. Al fine di assicurare quanto descritto, il complesso degli interventi è stato valutato attraverso la definizione di due processi indispensabili ai fini della corretta individuazione delle prescrizioni di Safety:

- Change Management (Opera Finita), ai fini delle valutazioni di safety derivanti dall'attuazione di quanto previsto dalla realizzazione dell'opera e quindi per i Cambiamenti interessanti la definizione delle infrastrutture coinvolte. Ciò con l'obiettivo di definire tutte le modalità di gestione necessarie per garantire che il livello di rischio associato ai cambiamenti fosse accettabile;
- Temporary Changes (Gestione del Cantiere) ai fini delle valutazioni di safety per ciò che concerne la compatibilità delle operazioni aeronautiche e l'operatività del cantiere, in relazione alla quotidiana operatività dello scalo. Per la valutazione della compatibilità delle Fasi dei lavori con l'aeroporto operativo, SAVE ha effettuato analisi di rischio definite su due livelli.
- Risk assessment teorico di progetto, sottoposto alla valutazione e approvazione congiuntamente con il Progetto Esecutivo dell'ENAC, riportante analisi qualitative e quantitative per la valutazione del rischio associato alla presenza del cantiere nelle differenti configurazione di fase;
- Risk assessment operativo, sviluppato settimanalmente con tutte le differenti aree del Gestore ed i soggetti terzi coinvolti nell'appalto, al fine di analizzare le singolarità di ciascuna lavorazione nel contesto aeroportuale operativo.



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)



➤ **Trattamento acque di scarico laguna Nord**

L'intervento è consistito nel ripristino della capacità di portata del fosso presente in testata 22 mediante:

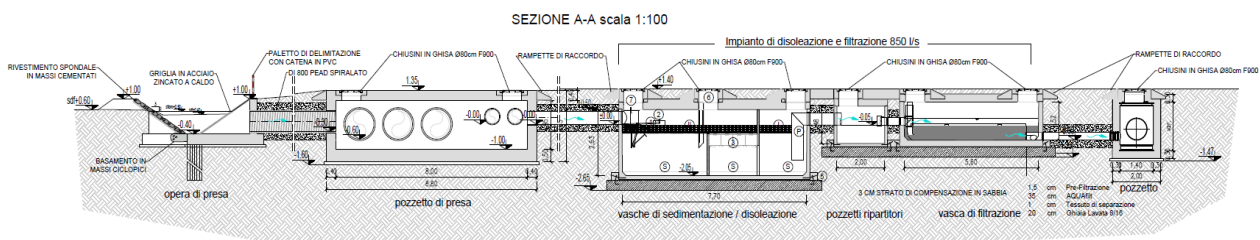
- il suo risezionamento;
- la realizzazione di un impianto di trattamento delle acque meteoriche;
- la realizzazione di un nuovo manufatto di scarico.

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; a valle dei comparti di disoleazione (di classe I secondo la norma EN 858) sono presenti dei pozzetti che permettono la distribuzione delle acque da trattare all'interno della vasca di filtrazione.

È stata dimostrata l'eliminazione del PAK all'89%, degli oli minerali al 96% (totale-KW), dei metalli pesanti come il rame (al 77%) e lo zinco (al 76%), nonché l'eliminazione del contenuto totale dei metalli pesanti non disciolti.



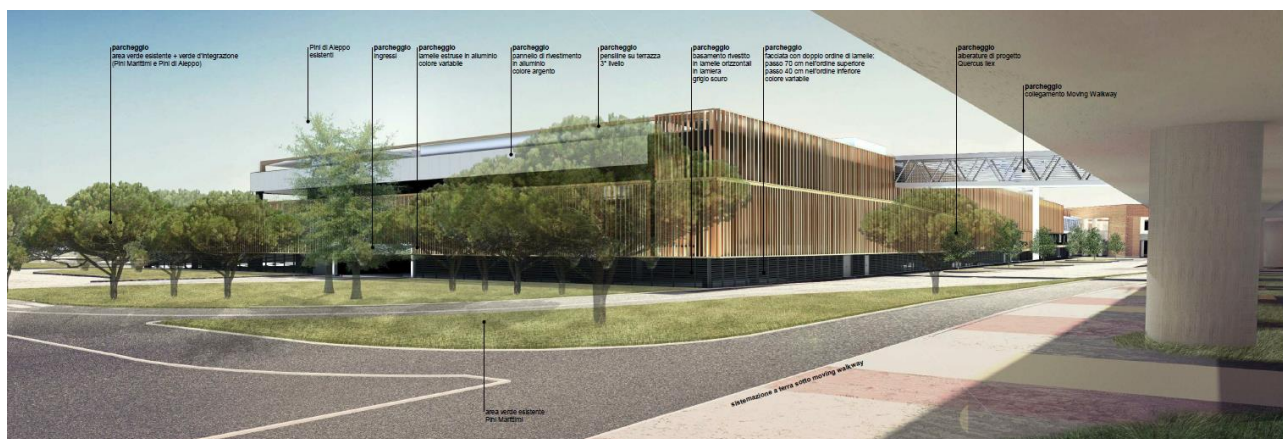
Area di intervento con particolare riferimento al Progetto relativo all'adeguamento normativo Piste – lotto 2



Sezione tipo longitudinale del manufatto di trattamento in continuo delle portate.

➤ **Sistema di parcheggi:** Rispetto le previsioni del Masterplan sono ancora in corso di sviluppo gli interventi relativi alla realizzazione di un parcheggio multipiano (CdP 3.05 “Park Multipiano B1”, di cui è stato completato il progetto esecutivo) e di un nuovo parcheggio a raso (CdP 3.54 “Parcheggio P8/9”, il cui progetto esecutivo è in fase di chiusura). Si riportano a seguire estratti dai progetti:

IDENTITA'



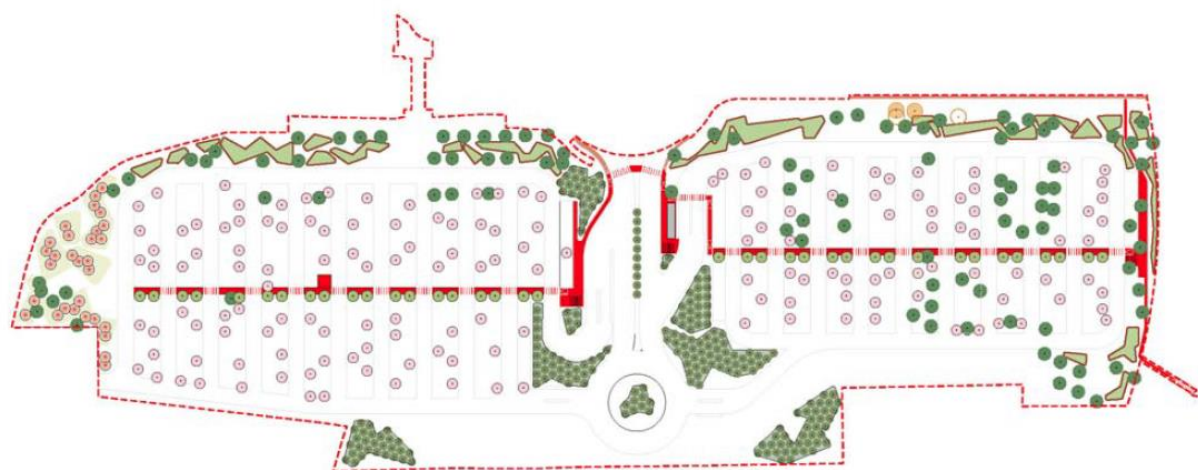
Nuovo parcheggio multipiano B1: Render lato moving



Nuovo parcheggio multipiano B1: Render lato rotatoria



Parcheggi P8 e P9: planimetria e prospetto



- 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 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 nel far fronte ai carichi idraulici ed organici affluenti, specialmente nei periodi di maggior afflusso ("summer"); in previsione degli ulteriori incrementi di passeggeri previsti nei prossimi anni, richiederebbe consistenti interventi di adeguamento tecnologico e di potenziamento.

Ulteriormente, a causa dell'interferenza tra il nuovo tracciato ferroviario e l'attuale depuratore sul cui sedime sorgerà la futura stazione ferroviaria, si prevede la demolizione del depuratore e dell'isola ecologica esistenti entro il 2021 e conseguentemente risulta 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.

Il nuovo impianto avrà quindi potenzialità nominale per 5.500 abitanti equivalenti, dovendo trattare le acque reflue prodotte dal transito dei passeggeri e dei servizi aeroportuali connessi.

L'intervento è posizionato all'interno del recente parcheggio P6, situato nella parte Nord-Ovest del sito dell'aeroporto; l'accesso al nuovo depuratore ed 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 ed 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 aerosol;
- 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;
- garanzia delle condizioni operative e di 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 (sciacquoni 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 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, 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 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 si propone quindi di 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 non solo permetteranno di non produrre rifiuti, ma bensì di realizzare un'opera che avrà come finalità i punti precedenti con il riutilizzo dei materiali.

➤ **Parcheggio BUS**

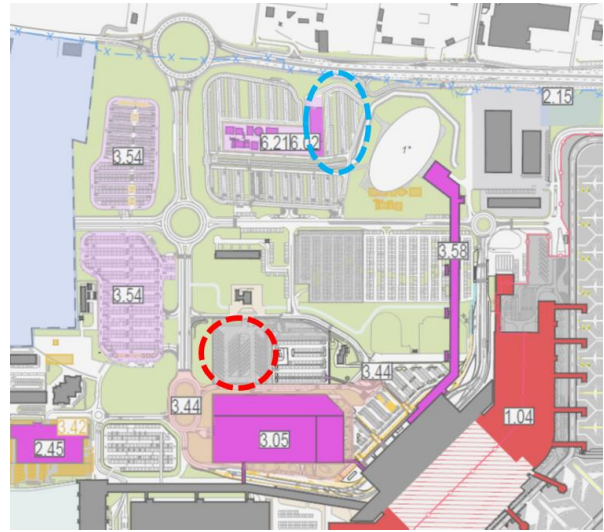
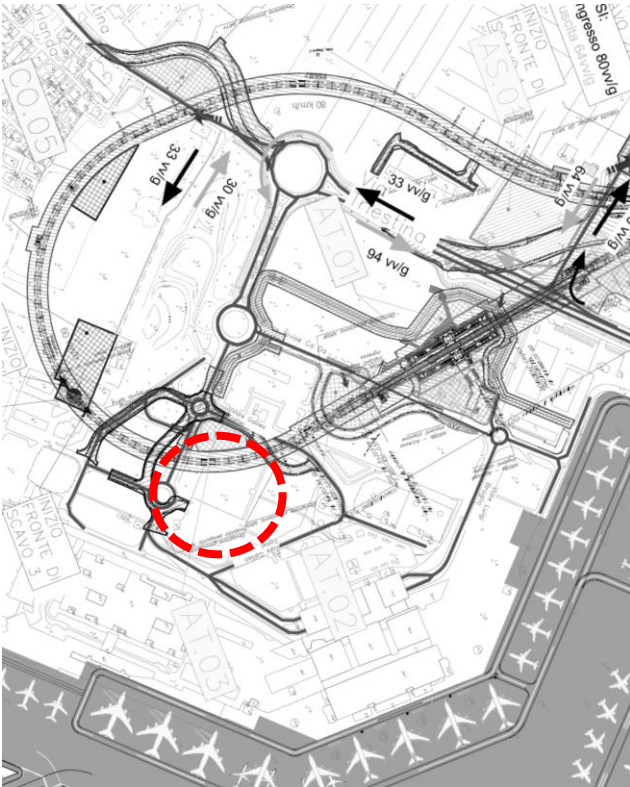
L'intervento si rende necessario a causa del previsto spostamento dell'attuale parcheggio dedicato ai bus turistici a causa dell'interferenza dei cantieri per la nuova linea ferroviaria RFI su alcune aree del sedime, tra le quali l'attuale area a parcheggio bus. Questa viene interessata dai lavori a partire dal 4° trimestre 2022 e per tutta la durata della fase di cantiere relativa al fronte di avanzamento in superficie del tratto GA01O, fino a tutto il 1° trimestre 2023 (vedi Figura che segue). Al termine di tale periodo l'area verrà restituita da RFI nelle condizioni iniziali in quanto i lavori procederanno in sotterraneo.

Si prevede quindi di realizzare un nuovo parcheggio bus nell'area in oggetto, oggi destinata a parcheggio auto. Il parcheggio dovrà essere in parte riorganizzato per accogliere i mezzi turistici, in numero di almeno 30 bus; dovrà essere munito di accessi e uscite con sbarre e sistema di lettura targhe analogo a quelli degli altri parcheggi presenti in sedime; nell'economia dell'intervento non si ritiene necessaria alcuna pensilina di copertura.

Per l'accesso carrabile al parcheggio si usufruirà della viabilità di ingresso e uscita dalla controstrada della SS Triestina: l'accesso carrabile sarà dimensionato in modo da poter essere utilizzato sia dai mezzi in servizio per i rifiuti, sia dagli autobus turistici. Gli orari nettamente diversificati nella fruizione delle aree da parte delle due categorie di mezzi – bus turistici e mezzi per il trasporto dei rifiuti- rendono possibile l'uso promiscuo della viabilità di accesso.

I pedoni andranno a sfruttare la viabilità pedonale già esistente nel sedime, che oggi collega il terminal passeggeri al parcheggio auto.

Si prevede che il parcheggio bus in oggetto rimanga nella nuova posizione anche a cantieri ferroviari ultimati e aree esterne ripristinate; pertanto, quella in oggetto diventa la nuova collocazione definitiva.

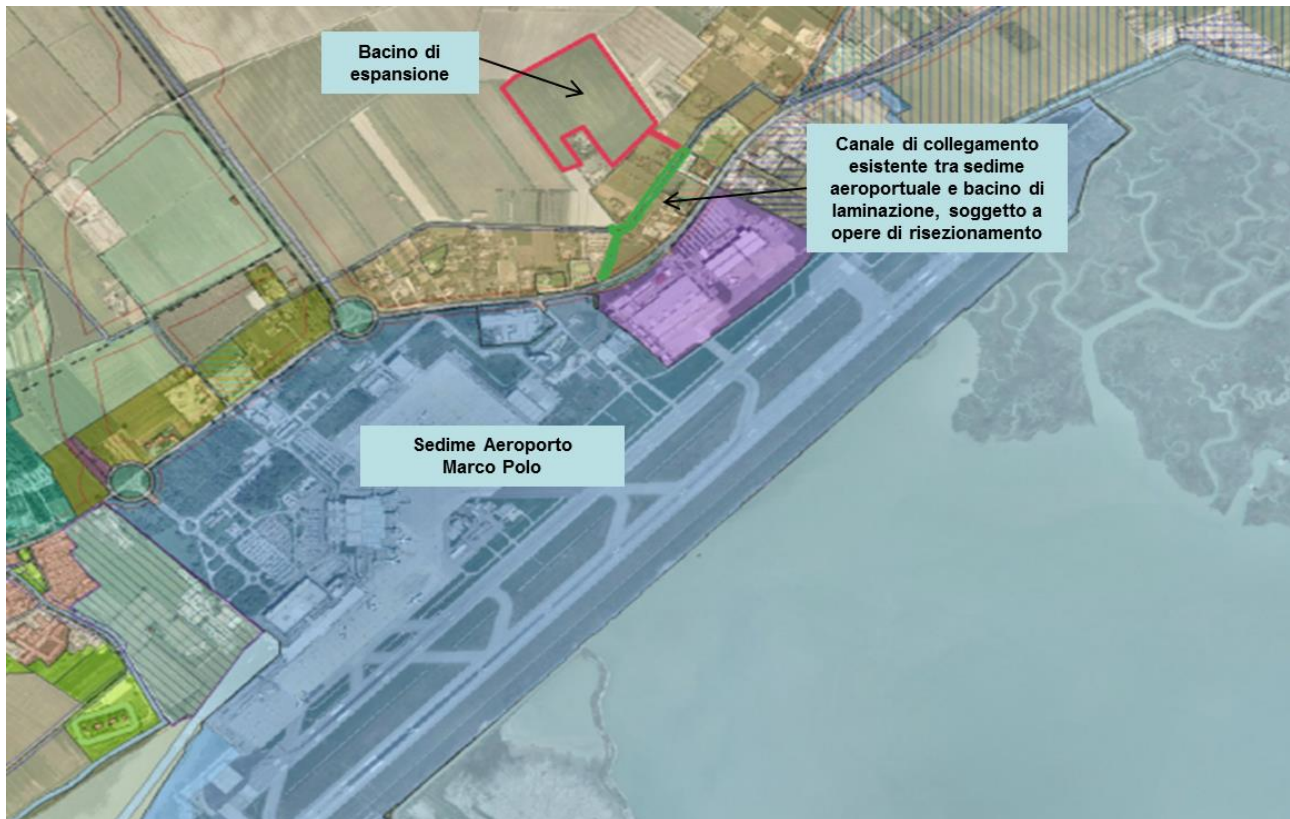


Cantieri collegamento ferroviario: è evidenziata in rosso l'area dell'attuale parcheggio bus turistici, interferito, ed in blu la nuova localizzazione

➤ **Bacino di laminazione**

L'intervento riguarda la realizzazione di un'opera di mitigazione delle portate di piena generate all'interno del sedime dell'aeroporto convogliate alla rete idrografica di bonifica attraverso i collettori Pagliaghetta e Cattal Acque Medie.

Tale opera mitigativa è stata concepita nell'ambito del Masterplan Idraulico del Luglio 2014, che rappresenta lo studio specialistico sul tema dell'idraulica relativo al Masterplan Aeroportuale al cui interno era prevista altresì la realizzazione di un bacino aeroportuale a sé stante, attraverso una serie di interventi di adeguamento della rete di scolo, al fine di pianificare le infrastrutture necessarie a garantire la sicurezza idraulica del sedime aeroportuale fino a tempi di ritorno degli eventi meteorici pari a 100 anni.



Localizzazione del bacino di raccolta all'interno del sedime

L'intervento in oggetto consiste nella realizzazione di 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 Medie posto a valle e a breve distanza dalla confluenza del bacino aeroportuale in quello di bonifica.

A corredo dello stesso è stato altresì eseguito l'adeguamento mediante ricalibratura delle vie d'acqua di collegamento tra il sedime aeroportuale e l'area di laminazione costituite dal tratto terminale del collettore Pagliaghetta a valle dell'esistente botte a sifone sulla Strada Statale n.14 "Triestina" e dal tratto di collettore acque medie Cattal compreso tra la confluenza del collettore Pagliaghetta ed il ponte posto in prossimità del manufatto di presa del bacino di laminazione.

L'intervento risponde all'esigenza di compatibilità idraulica del plesso aeroportuale nelle sue 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 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.

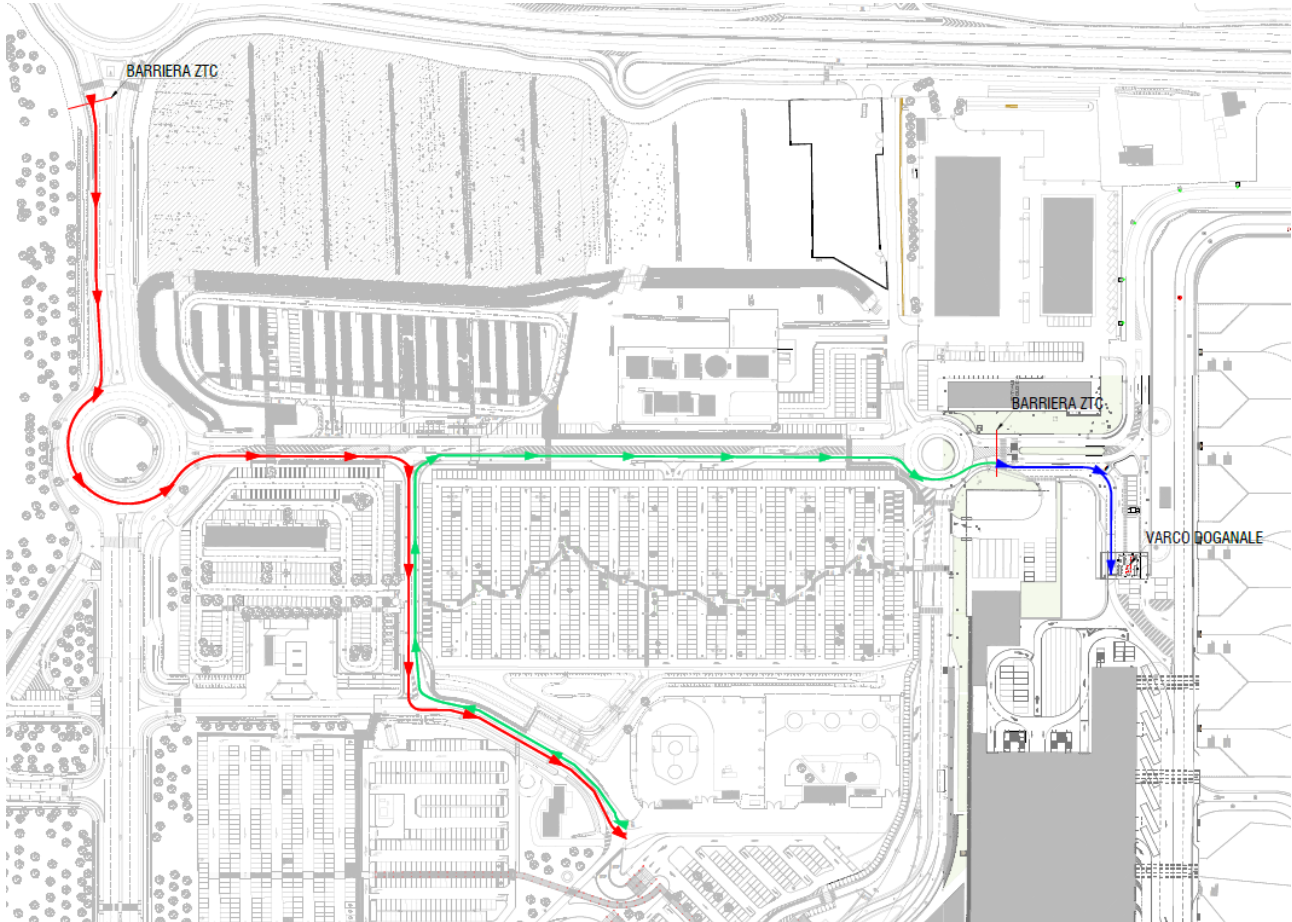
➤ **Nuova viabilità autocisterne**

Il progetto tratta la modifica dei percorsi disponibili per i mezzi che trasportano il combustibile per aerei ai serbatoi presenti nei pressi del Terminal. L'obiettivo dell'intervento è consistito nel minimizzare il rischio derivante dal manifestarsi di sinistri che avrebbero potuto causare conseguenze anche piuttosto

disastrose, sia dal punto di vista umano che ambientale. Tale obiettivo è stato perseguito attraverso le seguenti due azioni:

- riduzione della lunghezza dei percorsi promiscui, individuando ove possibile una viabilità dedicata esclusivamente alle autocisterne;
- limitazione dei percorsi promiscui alle viabilità poco utilizzate dagli utenti, minimizzando così il grado di rischio.

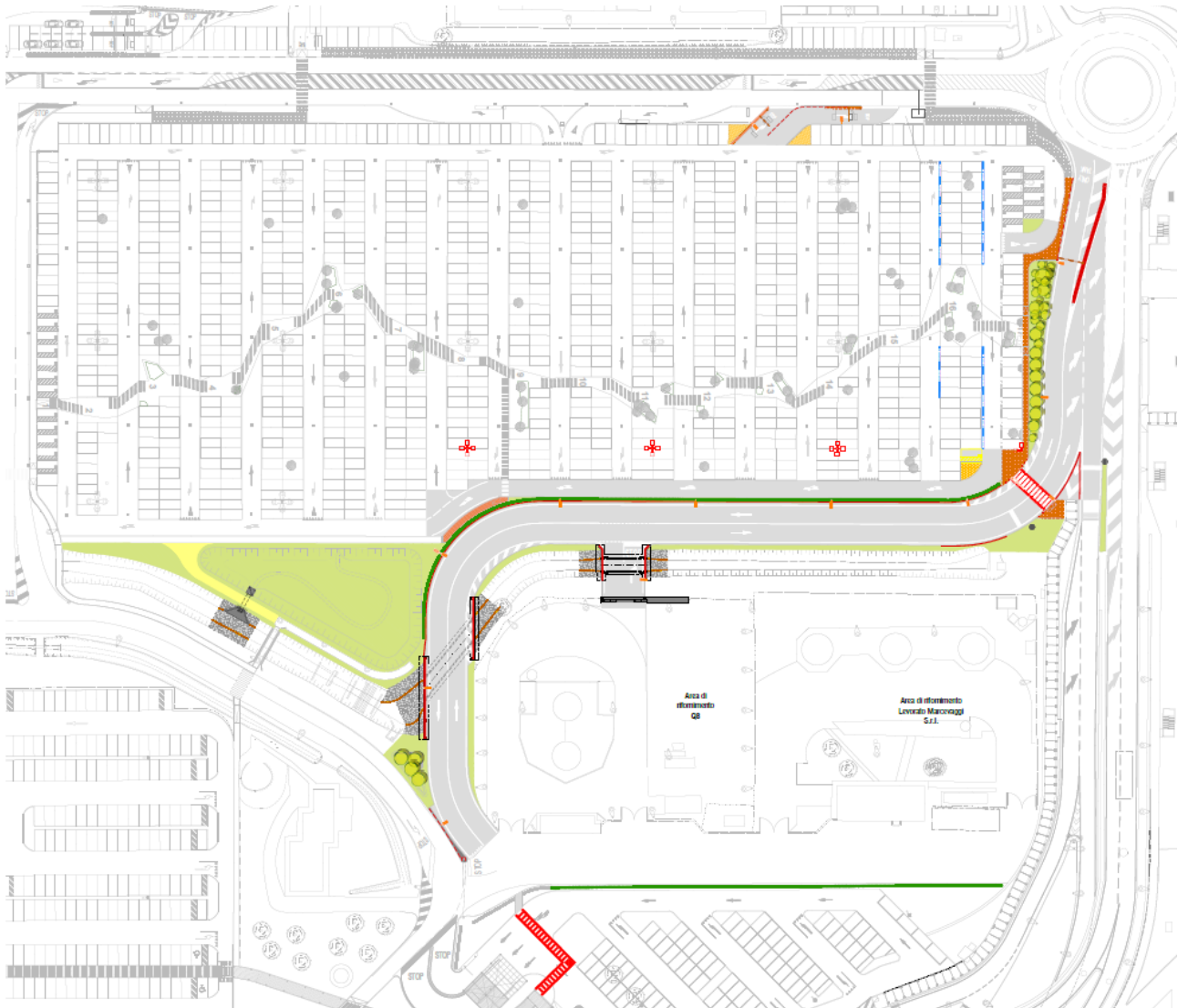
Da una analisi dello stato di partenza risultava evidente che gli impatti sulla viabilità pubblica erano tali da generare elevati rischi interferenziali, non più accettabili anche visto l'incremento di transito di mezzi privati e di servizio legato alla crescita del traffico aeroportuale.



Situazione pre intervento

Di conseguenza con il progetto è stata realizzata una viabilità dedicata alle autocisterne a doppio senso di marcia che, a partire dalla rotonda di Via Alvise Cà da Mosto, transita all'interno dell'esistente parcheggio P5, risultando interferente nel suo lato Nord-Est e Sud-Est, e consente, una volta superato il collettore Pagliaghetta a mezzo di un ponte, l'accesso delle autocisterne al percorso già ad esse riservato e posto a sud dei depositi.

Nota la viabilità interna al deposito "Q8", per favorire l'uscita delle autocisterne dallo stesso deposito è stata prevista inoltre la realizzazione di un secondo ponte sul collettore Pagliaghetta (come riportato nella successiva figura).



Situazione post intervento

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 prevedeva 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. L'annullamento del traffico riscontratosi a seguito dell'epidemia Covid-19 e le attuali previsioni che indicano in anni il ritorno alla situazione pre Covid-19 hanno comportato la sospensione di questi interventi in attesa di evidenze che tornino a confermarne la necessità.



Intervento di Adeguamento Tecnico Terminal area LandSide

➤ **Riqualifica edificio per nuova caserma VVF:** Attualmente il presidio dei vigili del fuoco e le dotazioni di mezzi antincendi presenti consentono all'aeroporto di Treviso di essere collocato nella Classe VII della normativa nazionale. 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

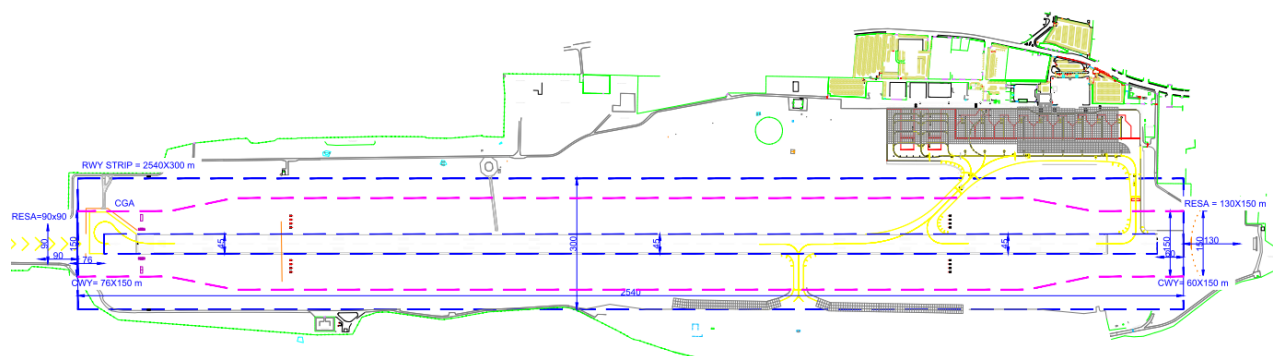
➤ **Riorganizzazione del sistema Parcheggi:** Il sistema della sosta dell'aeroporto di Treviso è attualmente suddiviso tra parcheggi interni al sedime aeroportuale e aree di sosta esterne, di proprietà di terzi. Per raggiungere il fabbisogno di standard parcheggi passeggeri richiesti, oltre alla razionalizzazione dei parcheggi esistenti e alla realizzazione di ridotte aree di sosta interna al sedime, risulta necessaria una graduale acquisizione delle aree a parcheggio che attualmente non fanno parte dell'area demaniale. Come per altri investimenti anche questi sono stati sospesi a causa della pandemia Covid-19 in attesa di evidenze che tornino a confermarne la necessità.

➤ **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.

Al fine di rendere conto dell'unicità dell'intervento di riqualifica delle piste di volo, riportiamo di seguito un articolo apparso sul Periodico di informazione dell'Aeroporto di Venezia Numero 22 – Ottobre 2020 che dà evidenza della complessità dell'opera, dello sforzo compiuto e della partecipazione del team di progetto al conseguimento di questo importante risultato.

Una sfida storica per volare sempre più in alto²

Il 30 settembre 2020 si sono conclusi i lavori di riqualifica e ammodernamento delle infrastrutture di volo del nostro amato aeroporto. Si tratta di un viaggio lungo due anni sul campo (oltre ai due lotti propedeutici realizzati a cavallo del 2014 - 2016) ma come molti di voi ricorderanno lungo otto anni nel suo complesso, a partire dalla fase di concezione fino al completamento finale, oggi sotto i nostri occhi.



Si tratta, nel suo complesso, di un intervento fortemente innovativo ed esemplare sia sotto il profilo tecnico che sotto il profilo gestionale ed operativo: siamo partiti dal layout aeroportuale che ereditavamo dal lontano 1996 per arrivare ad un nuovo assetto a trazione anteriore liberamente ispirato al modello più efficace ed efficiente di sistema “a doppia pista” esistente nel mercato globale e cioè quello di Londra Gatwick, capace di portarci nel tempo ad una capacità

oraria di pista superiore ai 40 movimenti, a fronte di una capacità di partenza di 31 (anno 2014) con un incremento minimo del 25/30% (a valle dell'attuazione di un'ulteriore upgrade del layout dei piazzali previsto per i prossimi anni). Il viaggio nella realizzazione di questo importante investimento è stato una vera e propria sfida al mondo dell'aviazione civile: mai nessuno in Italia ed in Europa aveva realizzato un intervento di questa complessità mantenendo l'aeroporto aperto e pienamente operativo, sfruttando le potenzialità del sistema “a doppia pista” (per utilizzo non contemporaneo e non simultaneo). È vero, nel 1996 era stato attuato un intervento di riqualifica delle nostre infrastrutture con una logica simile ma si trattava di condizioni di traffico, normative e procedurali (anche ambientali) del tutto lontane da quelle attualmente esistenti. Volendo citare nuovamente il caso studio di Londra, va detto che le logiche manutentive nei paesi del Nord Europa sono nettamente differenti da quelle tipiche nostrane, sia in termini di durata che di efficienza. Basti pensare che gli impianti sono tutti superficiali e non profondi e che le pavimentazioni sono realizzate per avere una vita utile relativamente breve per essere rinnovate più di frequente con impatto economico ed operativo immediato abbastanza ridotto ma complessivamente più oneroso sul lungo termine. Si è trattata di una grande sfida, dunque. Una doppia sfida, oserei dire: prima di tutto perché abbiamo scommesso su una rivoluzione copernicana nell'utilizzo del sistema “a due piste”, al fine di consentirne lo scambio in un range compreso tra i 40 e 50 minuti, a tutela della continuità operativa anche in caso

² Articolo comparso sul Periodico di informazione dell'Aeroporto di Venezia Numero 22 – Ottobre 2020.

di contingency o di necessità programmate. In secondo luogo ma forse anche più importante perché siamo riusciti a farlo mantenendo lo scalo aperto e pienamente operativo, con limitate penalizzazioni in termini di capacità o disservizi, quando tutta la comunità aeroportuale dall'Enac, all'Enav fino a tanti specialisti consultati nel tempo ci guardavano come dei pazzi, sostenendo la necessità di realizzare gli interventi ad aeroporto chiuso. Noi invece ci abbiamo sempre creduto, forti della nostra visione e della nostra consapevolezza, dimostrando di conoscere a fondo il significato della gestione del rischio. Tutti noi sappiamo che nel non fare nulla o nel mantenersi nella propria comfort zone non si corrono rischi e non si sbaglia mai. La maturità, la capacità e la competenza di un team, invece, si dimostrano quando si sanno riconoscere ed accettare i rischi nel portare avanti i propri obiettivi in maniera sostenibile ma allo stesso tempo efficiente ed evolutiva. E così abbiamo fatto: volevamo realizzare il progetto più ambizioso della storia dell'aviazione civile italiana mantenendo l'aeroporto aperto per non penalizzare la curva di crescita del traffico. Abbiamo, quindi: individuato le fasi ottimali dopo un percorso infinito di "tiraemolla" con Enav per trovare la giusta quadratura sui valori di capacità della pista nelle varie fasi di lavoro; individuato i rischi operativi e di sicurezza aeronautica e pianificato le corrispondenti contromisure nell'ambito di un dialogo continuo con Enac; pianificato al dettaglio i passaggi di fase (tramite cosiddetti Change Management intermedi) per assicurare l'allineamento di tutta la formazione e l'informazione agli operatori in campo; rivalutato settimanalmente l'evoluzione del cantiere nell'ambito di appositi tavoli di lavoro (chiamati Safety Action Group) armonizzandone le esigenze produttive con i requisiti operativi e di safety del nostro scalo. Il lavoro è stato condotto su un doppio binario perché da un lato bisognava supervisionare e coordinare l'avanzamento del cantiere, dall'altro bisognava riscrivere le regole di utilizzo delle infrastrutture via già realizzate a beneficio di piloti, controllori di volo ed utilizzatori di terra. Alcuni numeri per descrivere l'intensa e continuativa attività di coordinamento ai vari livelli:

- 7 studi di risk assessment riferiti alle diverse fasi attuative
- 14 fascicoli di Change Management (sia verso Enac che verso Enav) relativi alla configurazione finale nonché alle diverse fasi attuative e loro varianti
- 16 tavoli di coordinamento con Enav Roma (tra progetto e cantiere)
- 117 Safety Action Group settimanali per il riesame continuo dell'impatto operativo e di safety del cantiere.

Tante volte ci siamo accollati rischi specifici per durate limitate, sempre mantenendoci a livello di tollerabilità complessiva e nella piena responsabilità e nella consapevolezza della portata della sfida che stavamo conducendo da protagonisti indiscussi. Il monitoraggio continuo delle prestazioni e degli eventi di safety occorsi settimanalmente ha consentito anche l'adozione di misure correttive tempestive ed efficaci per scongiurare eventi o di effetti avversi ulteriori. Se tutto è andato bene è senz'altro merito della competenza, della professionalità e della cooperazione tra tutti gli attori intervenuti che hanno dimostrato un livello di maturità che resterà esemplare per molti anni sullo scenario sia nazionale che europeo. Non a caso, oltre al plauso finale dell'Enac, ricordo anche l'interessamento di alcuni altri gestori aeroportuali europei tra cui l'aeroporto di Belgrado che si accingono ad affrontare un percorso simile sul solco della nostra esperienza. Siamo stati talmente convinti, forti e determinati da non aver trovato ostacolo neppure nei condizionamenti imposti dal particolare momento storico di emergenza sanitaria. Ora che questa avventura si è conclusa, siamo pronti a ripartire e a volare sempre più in alto, cogliendo le nuove sfide che già abbiamo pronte nel cassetto e che aspettano ora solo tempi e condizioni migliori per poter essere rimesse sul tavolo. L'ambizione, la fantasia ma soprattutto le capacità tecniche, innovative e di teamwork non ci mancano. Le sfide per noi diventano opportunità e non ostacoli ed è da questa concezione che ripartiremo quanto prima con rinnovata fiducia e consapevolezza. Complimenti a tutti!

Passeggeri

I Passeggeri

I dati Assaeroporti relativi all'anno 2020 indicano un decremento generale del traffico passeggeri del -72,6% YoY, con quasi 53 milioni di passeggeri complessivi, per oltre 703mila movimenti (-57,2% rispetto al 2019). L'andamento è stato fortemente condizionato dalla situazione pandemica che si è sviluppata a partire dal mese di marzo 2020. Tra gennaio e febbraio 2020 il traffico a livello nazionale era in linea con l'anno precedente.

Anche a livello europeo il traffico nel corso del 2020 ha registrato un calo del volume complessivo di traffico passeggeri del -70,4% e del numero dei movimenti del -58,6% (dati ACI Europe).

I dati della Regione Veneto sui flussi turistici nel 2020 evidenziano un trend negativo, con un calo tra gennaio e ottobre del -58,8% negli arrivi e del -53,1% nelle presenze. Il calo è legato in particolare all'assenza di turisti stranieri (che nel 2019 rappresentavano il 65% dei turisti totali). Il 2020 era iniziato bene per il turismo veneto (presenze di gennaio +8,1%, febbraio +2,1%), ma dal mese di marzo la pandemia e il lockdown hanno determinato il crollo dei flussi turistici, che ha coinvolto in modo particolarmente evidente le città d'arte.

Nel contesto nazionale il Sistema aeroportuale (Venezia & Treviso) si è collocato al quinto posto per traffico passeggeri, dopo Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Bergamo e Catania.

Per il Sistema aeroportuale l'anno 2020 si è chiuso con un volume di traffico complessivo pari a 3.263.367 passeggeri, per 38.596 movimenti, con una variazione percentuale sul 2019 rispettivamente del -78% e del -67,7%.

Lo scalo di Venezia ha movimentato 2.799.688 passeggeri (in flessione del -75,8% sul 2019), per 34.337 movimenti (-63,9% rispetto all'anno precedente). Il load factor medio nel corso del 2020 è stato del 64% (-18 pt rispetto al 2019).

Lo scalo di Treviso è stato chiuso dal mese di marzo a causa dell'emergenza Coronavirus e le attività sono state parzialmente trasferite a Venezia.

I passeggeri del Canova nel corso del 2020 sono stati 463.679 (-85,8% rispetto al 2019) per 4.259 movimenti (-82,3% sull'anno precedente). Da marzo in poi ci sono state solo alcune operatività di aviazione generale.

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

PASSEGGERI

Venezia - Passeggeri	Nazionali			Internazionali			Intercontinentali *			Totale		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020	2018	2019	2020	2018	2019	2020
Passeggeri in arrivo	778.205	764.477	434.199	4.227.600	4.415.518	890.698	569.763	586.079	66.143	5.575.568	5.766.074	1.391.040
Passeggeri in partenza	783.008	771.222	432.297	4.236.899	4.420.518	905.079	568.288	583.925	60.949	5.588.195	5.775.665	1.398.325
Totale	1.561.213	1.535.699	866.496	8.464.499	8.836.036	1.795.777	1.138.051	1.170.004	127.092	11.163.763	11.541.739	2.789.365
Transiti	2.395	1.608	449	4.705	4.072	488	777	2.744	839	7.877	8.424	1.776
Totale passeggeri aviazione commerciale	1.563.608	1.537.307	866.945	8.469.204	8.840.108	1.796.265	1.138.828	1.172.748	127.931	11.171.640	11.550.163	2.791.141
Passeggeri aviazione generale	2.613	2.201	2.271	9.294	8.391	6.094	1.061	839	182	12.968	11.431	8.547
Totale passeggeri	1.566.221	1.539.508	869.216	8.478.498	8.848.499	1.802.359	1.139.889	1.173.587	128.113	11.184.608	11.561.594	2.799.688

Treviso - Passeggeri	Nazionali			Internazionali			Intercontinentali *			Totale		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020	2018	2019	2020	2018	2019	2020
Passeggeri in arrivo	542.238	546.724	92.865	1.085.597	1.040.862	132.581	21.030	33.129	6.085	1.648.865	1.620.715	231.531
Passeggeri in partenza	541.508	547.091	91.556	1.092.659	1.045.257	134.196	21.460	34.458	5.526	1.655.627	1.626.806	231.278
Totale	1.083.746	1.093.815	184.421	2.178.256	2.086.119	266.777	42.490	67.587	11.611	3.304.492	3.247.521	462.809
Transiti	-	274	-	189	941	157	-	144	-	189	1.359	157
Totale passeggeri aviazione commerciale	1.083.746	1.094.089	184.421	2.178.445	2.087.060	266.934	42.490	67.731	11.611	3.304.681	3.248.880	462.966
Passeggeri aviazione generale	1.686	2.026	204	2.414	3.600	489	174	225	20	4.274	5.851	713
Totale passeggeri	1.085.432	1.096.115	184.625	2.180.859	2.090.660	267.423	42.664	67.956	11.631	3.308.955	3.254.731	463.679

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

VENEZIA

Le operatività dello scalo di Venezia nel corso del 2020 sono state pesantemente condizionate dalla pandemia mondiale di Covid-19, che ha influito sull'andamento e sulle caratteristiche del traffico aereo dello scalo, anche a causa delle forti ripercussioni sul territorio, sia dal punto di vista turistico incoming e outgoing, che dal punto di vista del traffico business.

L'andamento dei primi due mesi del 2020 è stato in linea con l'anno precedente, con il successivo crollo dei volumi di traffico, a causa della diffusione della pandemia di Covid-19.

Il traffico ha registrato una leggera ripresa nei mesi estivi, per poi tornare ad un andamento condizionato dalla pandemia e dalle inevitabili decisioni a livello governativo italiano, europeo e mondiale.

Nell'analisi dei dati, bisogna quindi fare una distinzione tra i numeri riferiti ai primi mesi dell'anno e i dati dalla metà del mese di marzo alla fine del 2020, in cui tra l'altro le operatività dello scalo di Treviso sono state trasferite parzialmente a Venezia.

A partire da metà marzo e fino a metà giugno quasi tutte le operatività sullo scalo sono state cancellate dai vettori a causa dell'emergenza Coronavirus. E' rimasta operativa Alitalia che ha continuato a collegare Venezia a Roma Fiumicino, oltre alle operatività dei corrieri (DHL, TNT e UPS).

Da metà giugno in poi il network di rotte disponibili per destinazioni sia nazionali che internazionali è stato parzialmente e progressivamente ripristinato.

Dopo l'estate, con la seconda ondata pandemica, sono riprese le cancellazioni operative, oltre alle riduzioni di voli e frequenze legate all'inizio della stagione invernale a fine ottobre.

Le operatività lungo raggio sono state sospese e non più ripristinate nel corso dell'anno.

Principali vettori dello scalo per volume di traffico nel corso del 2020 sono stati: easyJet, con uno share del 25% del traffico complessivo, Ryanair (17%) e Volotea (10%), seguiti da Air France e Lufthansa.

Per quanto riguarda la suddivisione del traffico per Paese di provenienza/destinazione del volo, la timida ripresa nei mesi estivi ha determinato una maggiore incidenza del mercato domestico che, con oltre

860mila passeggeri (-43,6% rispetto all'anno precedente) ha rappresentato il 31% del traffico totale (a fronte del 13% nel 2019). A seguire Gran Bretagna, Francia, Germania, Spagna.

Il traffico su destinazioni internazionali ha registrato oltre 1,9 milioni di passeggeri, in decremento del -80,8% rispetto al 2019.

Prima destinazione per volume passeggeri nel corso del 2020 è stata Parigi CDG (203mila pax), seguita da Catania e Napoli.

Il traffico su destinazioni extra-Schengen è stato pari al 25% nel corso dell'anno (700mila pax).

Oltre 490mila passeggeri hanno proseguito il viaggio via scalo intermedio per la loro destinazione finale nel corso del 2020 (18% del traffico totale), di cui oltre 300mila nei mesi di gennaio e febbraio. Principali destinazioni finali in prosecuzione nel corso del 2020 sono state Sao Paulo, Atlanta, New York, Stoccolma e Amburgo.

Tutte le operazioni dello scalo veneziano sono state e sono gestite in linea con le normative vigenti grazie alle misure adottate per garantire il distanziamento sociale, la sanificazione degli ambienti e la protezione di passeggeri e operatori tramite dispositivi.

Nel corso di questi mesi sono state sviluppate proposte di comarketing con i vettori, azioni di advertising e attività sul territorio, anche in sinergia con le Istituzioni locali, con la finalità di stimolare il traffico nel momento in cui i collegamenti aerei fossero stati nuovamente a disposizione dell'utenza aeroportuale.

TREVISO

I passeggeri dello scalo di Treviso sono stati circa 463 mila nel corso del 2020, in calo del -85,8% rispetto allo stesso periodo del 2019 (per oltre 4.200 movimenti, -82,3% sull'anno precedente).

Lo scalo trevigiano è stato chiuso dalla metà del mese di marzo a causa dell'emergenza Coronavirus.

I principali vettori per volume di traffico nei mesi di operatività sono stati: Ryanair (86% del traffico), Wizzair, Pobeda Airlines.

Principali mercati: mercato domestico (40% del totale passeggeri), Romania, Belgio.

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 2020 è stato in flessione del -63,9% rispetto all'anno precedente per Venezia e in calo del -82,3% per Treviso.

Venezia - Movimenti	2018				2019				2020			
	Aviazione commerciale		Aviazione generale	Totale	Aviazione commerciale		Aviazione generale	Totale	Aviazione commerciale		Aviazione generale	Totale
	Passeggeri	Cargo			Passeggeri	Cargo			Passeggeri	Cargo		
Diurni	71.942	386	5.340	77.668	71.865	417	4.958	77.240	22.626	361	3.956	26.943
Nottturni	14.545	2.860	341	17.746	14.901	2.687	404	17.992	4.781	2.414	199	7.394
Totale movimenti	86.487	3.246	5.681	95.414	86.766	3.104	5.362	95.232	27.407	2.775	4.155	34.337

Treviso - Movimenti	2018			2019			2020		
	Aviazione commerciale	Aviazione generale	Totale	Aviazione commerciale	Aviazione generale	Totale	Aviazione commerciale	Aviazione generale	Totale
Diurni	16.483	3.259	19.742	16.868	4.935	21.803	2.966	979	3.945
Notturni	3.057	112	3.169	2.203	110	2.313	304	10	314
Totale movimenti	19.540	3.371	22.911	19.071	5.045	24.116	3.270	989	4.259

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.

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.

Strategia in periodo Covid

L'avvento della pandemia ha imposto una revisione drastica e repentina degli obiettivi di traffico per il 2020. Per la prima volta nella storia recente, ci si è ritrovati a dover lavorare sul recupero del network e dei passeggeri, anziché sul loro sviluppo.

Poiché l'Italia è stato il primo Paese europeo ad affrontare la diffusione del Covid-19, nella fase iniziale è stato intensificato il flusso informativo con tutti i vettori, in particolar modo con quelli internazionali che meno erano al corrente dei provvedimenti adottati a livello governativo, sia nazionale che locale.

Nel periodo di lock-down, che progressivamente si è esteso alla maggior parte nei mercati mondiali, è stato studiato e condiviso con i vettori un pacchetto d'incentivi mirato ad accelerare la ripresa dei voli sul polo aeroportuale del Nord-Est. Si è agito con l'obiettivo di offrire alle compagnie aeree chiarezza sui costi aeroportuali, a fronte di un nuovo scenario carico di incertezze.

L'approccio, distinto in due diversi livelli e limitato nel tempo, si basa su:

- 1) un effetto mitigatorio, ottenuto fissando la tariffa a passeggero in partenza sui riempimenti storici, a protezione di eventuali incrementi di costo per i voli con bassa occupazione, presumibili in un contesto di estrema volatilità della domanda;
- 2) l'applicazione di una tariffa più vantaggiosa a passeggero in partenza in caso di incremento delle frequenze rispetto ai piani condivisi.

Sul corto raggio ciò ha determinato un ritorno di quasi tutti i vettori storicamente presenti, seppur con minori frequenze operate e spesso con carattere prioritario rispetto ad altri mercati analoghi.

Le nuove ondate pandemiche e le varianti manifestatesi durante la stagione invernale 2020/21, stanno mettendo a dura prova il processo di stabilizzazione del traffico, non ancora sostenuto da un'immunità di gregge auspicabile con la diffusione globale dei vaccini.

Il processo di ricostruzione del network è quindi ancora in corso e sarà il focus primario anche nel 2021.

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.

È 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”.

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

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 dal
01/01/2020 al 31/12/2020***

Solo App	217
Traveler	6
Voyager	82
Totale	309

Visto l'ottimo risultato raggiunto nel 2019 con le carte Globetrotter, nel 2020 era stata pianificata la spinta promozionale della carta Traveler, programmata in concomitanza dell'aggiornamento della App Il Milione Club che doveva avvenire nel corso del 2020 ma, data l'emergenza sanitaria e la conseguente drastica riduzione del traffico aereo l'attività è stata sospesa.

Gruppo Save, al fine di evitare che le card dei soci Il Milione Club scadessero ha, di volta in volta, provveduto al rinnovo della loro scadenza e, conseguentemente, ha mantenuto validi anche i servizi aeroportuali in esse contenute.

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

	2017	2018 (*)	2019
Numero di Card emesse	5.516	1.269	2.652

(*) 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.

Progetti futuri in ambito CRM, Loyalty e vendite online

In un'ottica di espansione delle strategie di Customer Relationship Management, il gruppo SAVE sta esplorando la possibilità di dotarsi di piattaforme per specifiche attività di Customer Engagement e di Customer Retention, ossia per l'attuazione di iniziative di marketing orientate all'acquisizione di nuovi clienti e al mantenimento di una relazione proficua e vantaggiosa con loro nel tempo; anche attraverso il rafforzamento dei canali di vendita online.

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.

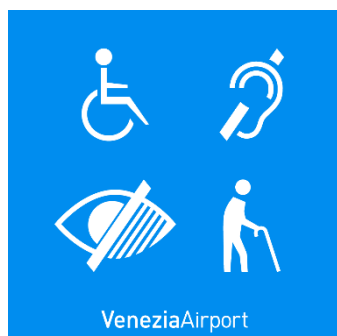
SAVE ed Aer Tre, nella consapevolezza della delicatezza del servizio verso i passeggeri a mobilità ridotta, hanno scelto di effettuare l'attività con le proprie rispettive organizzazioni, acquistando i mezzi necessari ed assumendo a regime gli addetti necessari per effettuare il servizio.

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.

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 2020 è stato un anno caratterizzato da una pandemia globale, tuttora in corso, che ha colpito moltissimi settori, in particolare il settore del turismo e del trasporto aereo.

A causa del forte calo di traffico, da marzo 2020 si è ritenuto opportuno sospendere tutte le rilevazioni rivolte ai passeggeri, inclusi gli indicatori di qualità di Carta Servizi, in quanto le rilevazioni diventavano operativamente complicate, i campioni fortemente distorti e quindi i risultati estremamente poco significativi.

Tale decisione è stata presa in accordo con Enac che nella nota dell'11 marzo 2020 (prot. n. 29259) ha dato facoltà alle società di gestione aeroportuali di sospendere le attività correlate alle indagini di customer satisfaction e di rilevazione degli indicatori della qualità della Carta dei Servizi 2021.

Per quanto riguarda l'Aeroporto di Treviso le rilevazioni sono sospese da marzo 2020 in concomitanza con la chiusura dello scalo.

La Customer Experience

Nel 2020, a seguito dell'emergenza sanitaria che ha colpito il mondo intero, il focus è stato principalmente rivolto verso temi legati alla sicurezza sanitaria.

Grazie all'impegno dello scalo nella tutela della sicurezza e salute dei passeggeri e degli operatori durante questo periodo di emergenza Covid-19, l'Aeroporto Marco Polo di Venezia ha ottenuto un importante riconoscimento.

L'Airport Health Accreditation consegnato allo scalo dall'Airports Council International, che rappresenta oltre 1.900 aeroporti a livello internazionale, certifica infatti l'efficacia dei protocolli e delle misure introdotti da SAVE, che risultano del tutto allineati alle linee guida fornite dall'ACI Aviation Business Restart and Recovery e alle raccomandazioni dell'ICAO – Council Aviation Recovery Task Force e dell'EASA (European Union Aviation Safety Agency).

Parte integrante della valutazione da parte di ACI sono stati la pulizia e la disinfezione degli spazi aeroportuali, il mantenimento delle distanze fisiche, le protezioni in dotazione al personale, la comunicazione ai passeggeri.

Dall'inizio dell'emergenza, SAVE ha costituito una task force dedicata, che si è concentrata sulla sicurezza di passeggeri e lavoratori con interventi che sono stati indagati e valutati positivamente da ACI. Tra questi, l'organizzazione degli spazi per garantire il distanziamento sociale, l'incremento delle attività di pulizia e disinfezione delle aree, i controlli della temperatura corporea con termoscanner, la distribuzione all'interno del terminal di gel igienizzanti, una nuova organizzazione delle aree check-in e di imbarco sia per il distanziamento dei passeggeri che per la protezione degli operatori, la fornitura di dispositivi di protezione individuale ai dipendenti dell'aeroporto, la segnaletica dedicata ai percorsi interni che sono stati parzialmente modificati, integrata da frequenti comunicazioni sonore e dal costante aggiornamento delle informazioni sul sito dell'aeroporto.

A causa dell'emergenza sanitaria tuttora in atto a marzo 2020 sono state sospese le rilevazioni cartacee di customer experience e durante il periodo estivo sono stati rimossi i tablet che erano collocati in postazioni fisse sparse in varie aree del terminal e sottoponevano domande ai passeggeri sui livelli di soddisfazione dei vari servizi offerti.

Rafforzamento della Customer Care

Il 2020 è stato un anno molto significativo per il rafforzamento della Customer care rivolta ai nostri passeggeri perché se da una parte abbiamo consolidato la fruibilità dei canali già esistenti dall'altra abbiamo posto in essere delle iniziative volte a fornire nuovi strumenti, anche innovativi, con cui i nostri passeggeri ci possono contattare per richiedere assistenza.

In primo luogo, nel 2020 abbiamo assistito ad una diminuzione del 17% dei contatti ricevuti tramite la email di **Quality** rispetto all'anno precedente, ma a fronte del fatto che nello stesso periodo il numero di passeggeri totali che è transitato per il nostro aeroporto è diminuito drasticamente, intorno all'80%.

Considerando il totale di contatti ricevuti, le **richieste di informazioni** sono state molto più elevate rispetto al passato, passando infatti da 85 nel 2019 a 186 nel 2020, con un aumento, quindi, di circa il 100%. Rispetto al totale di contatti ricevuti, le richieste di informazioni sono passate dal 16% nel 2019 al 42% nel 2020, e questo dovuto soprattutto alle numerose domande che abbiamo ricevuto dai passeggeri sia in merito alla documentazione sanitaria necessaria per poter viaggiare (es., autocertificazioni), che alla possibilità o meno di poter effettuare il tampone in aeroporto, considerando l'obbligo di doverlo presentare in vari Paesi di destinazione a causa dell'emergenza sanitaria del Covid-19.

Per quanto riguarda, invece, il numero di **reclami veri e propri** che abbiamo ricevuto, se da una parte è vero che rispetto al passato sono diminuiti in termini assoluti, passando da 414 nel 2019 a 255 nel 2020, dall'altra non possiamo prescindere dal considerare che a fronte di una diminuzione dell'80% del numero di passeggeri totali, nel 2020 il rapporto tra numero di reclami su numero di passeggeri è più che triplicato.

rispetto all'anno precedente, passando da un reclamo ogni 38.000 passeggeri nel 2019 ad un reclamo ogni 11.000 passeggeri nel 2020.

Questo si può spiegare con il fatto che nel 2020 abbiamo dovuto far fronte ad una serie di problematiche legate alla gestione della pandemia (personale in cassa integrazione, chiusura della Sala VIP, diminuzione dei servizi offerti come negozi e F&B), come d'altronde emerge anche dal fatto che nel corso del 2020 le principali tipologie di reclami ricevuti sono cambiate rispetto al 2019: infatti, se nel 2019 più del 50% dei reclami riguardava per lo più i bagagli smarriti/danneggiati (22% dei reclami totali), i voli persi/cancellati/in ritardo (19%) e i parcheggi (16%), nel 2020 invece più della metà dei reclami è da ricollegare alla qualità dei servizi aeroportuali, con un taglio particolare sulle soluzioni anticovid implementate (22% del totale), seguiti dai voli persi e cancellati a causa delle restrizioni di viaggio introdotte durante l'emergenza sanitaria (18%) e dai bagagli smarriti/danneggiati (14%).

Un secondo canale che i nostri passeggeri hanno utilizzato per contattarci e comunicare con noi è stato **Messenger, la messaggistica di Facebook**.

Mediante questo canale, nel corso del 2020 abbiamo ricevuto ben 2458 messaggi privati, con cui i passeggeri ci hanno richiesto informazioni e chiarimenti soprattutto relativamente alle disposizioni legislative per i viaggi e all'effettuazione di tamponi in aeroporto, con un incremento dei contatti del 56% rispetto al 2019 dovuto soprattutto alle numerose richieste in tema tamponi e certificazioni necessarie data la situazione contingente.

In ultima analisi, per rafforzare ulteriormente il presidio delle richieste da parte dei passeggeri, a partire da novembre è stato lanciato un **Chatbot**, una chat automatica pensata con l'obiettivo di rispondere in tempo reale alle domande frequenti degli utenti e accessibile sia tramite Facebook Messenger che tramite l'home page del sito Veneziaairport.it. Nel corso del 2020, tramite il chatbot sul sito web, abbiamo ricevuto 1771 messaggi che hanno riguardato soprattutto i temi Covid-19 e le FAQ.

Eventi di Customer Experience

A causa dell'emergenza sanitaria del Covid-19 il 2020 e ai relativi vincoli di assembramenti non è stato un anno ricco di eventi legati alla Customer Experience dei nostri passeggeri come negli anni passati. Siamo stati comunque in grado di organizzare due eventi che hanno ricevuto grandi apprezzamenti da parte del pubblico, uno all'inizio dell'anno e uno all'inizio della stagione estiva.

Grazie alla collaborazione con l'Istituto Confucio, il 22 gennaio 2020 abbiamo festeggiato presso il nostro aeroporto il **Capodanno Cinese**, quest'anno nel segno zodiacale del Topo.

La celebrazione di tale evento rientra tra le attività che il Marco Polo sta portando avanti da qualche anno nella cornice della certificazione Welcome Chinese, certificazione che attesta gli elevati standard di ospitalità nei confronti del turista cinese, resi possibile anche grazie ad altre iniziative già implementate in passato come la segnaletica in lingua cinese, i menù dei Food&Beverage in lingua cinese e l'utilizzo di sistemi di pagamenti accettati anche in Cina.

Il capodanno cinese è stato festeggiato grazie a diverse tipologie di eventi che hanno avuto luogo in tutto l'arco della giornata, in primis un concerto in cui si sono esibite le artiste della Lingnan Xiunu Chinese Orchestra. A seguire, non possiamo dimenticare gli omaggi portafortuna per tutti, i canti, i workshop, le danze, le arti marziali, e i concerti con strumenti tradizionali.

Quest'anno a sorprendere il passeggero, anche una mostra in zona partenze landside dedicata ad antichi abiti cinesi provenienti dallo Shangdong Vocational Institute of Fashion Technology, dove sono stati esposti 6 abiti cinesi, ciascuno rappresentativo delle diverse epoche della millenaria storia cinese.

Il secondo evento organizzato all'interno del nostro aeroporto è stato un **concerto del gruppo Royal Band**, trasmesso esclusivamente, per rispondere ai vincoli sugli affollamenti in vigore fino a quel momento, in diretta streaming nella pagina Facebook del Marco Polo nella serata di venerdì 12 giugno, dalle ore 21 alle ore 22.

L'obiettivo, simboleggiato anche dal nome del concerto **"Let's fly again"**, è stato quello di festeggiare il ritorno dei collegamenti aerei che gradualmente hanno ripreso ad operare presso il nostro scalo all'inizio della stagione estiva e dopo la prima fase della pandemia.

L'evento, realizzato in sala partenze landside, è stato introdotto dalle parole dell'Amministratore Delegato di SAVE, Monica Scarpa, con cui ha inaugurato la progressivamente ripresa dell'operatività dello scalo e ha invitato tutti a guardare al futuro con rinnovato ottimismo.



Le note del gruppo, composto dai musicisti Max Pasut (al basso) e Alessandro De Crescenzo (alla chitarra) e dalle cantanti Nicole Pellicani e Chiara Danelon, hanno spaziato su cover famose italiane e straniere, da Futura di Lucio Dalla, a Luce di Elisa, a Life on Mars di David Bowie, tutte ispirate al tema della ripartenza e del futuro.

Segnaletica Covid

Ad oggi l'aeroporto di Venezia viene annoverato tra i migliori aeroporti d'Italia per le modalità con cui ha saputo gestire fin dal primo momento l'emergenza sanitaria legata al Covid-19.

Infatti il 15 agosto 2020, all'indomani dell'Ordinanza emessa dal Ministero della Salute e che prevedeva il tampone obbligatorio per tutti coloro che giungevano in Italia da un Paese considerato a rischio, l'aeroporto Marco Polo si è subito attivato ed è stato il primo in Italia ad approntare in tempi record una postazione gestita dal personale sanitario dell'ULSS attiva 24/24 e 7/7.



Sin da subito si è rivelato un servizio molto apprezzato considerando che circa il 90% dei passeggeri in arrivo ha deciso di effettuare il tampone presso il nostro scalo invece di recarsi presso le strutture sanitarie locali.

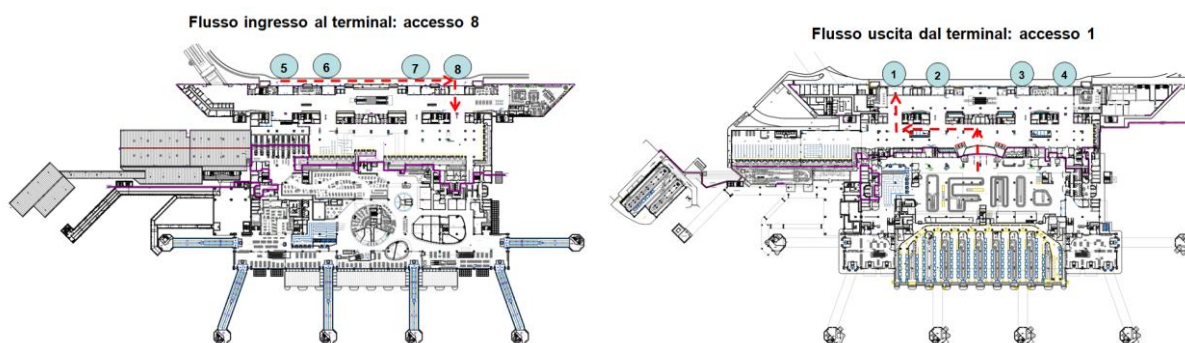
In questa fase la segnaletica è stata fondamentale, sia per indirizzare tutti i passeggeri in arrivo verso l'area presidiata dall'ULSS, sia per spiegare di volta in volta quali sono i Paesi per cui il tampone è obbligatorio, lista che ha subito più volte variazioni con i vari DPCM approvati e che ha richiesto un ulteriore sforzo in termini di interventi per essere costantemente aggiornata.

Diversi totem sono quindi stati dislocati in zona arrivi landside e davanti ai nastri di riconsegna bagagli in zona airside, in modo da segnalare ai passeggeri il percorso da seguire per uscire dall'aeroporto o per fare il tampone.

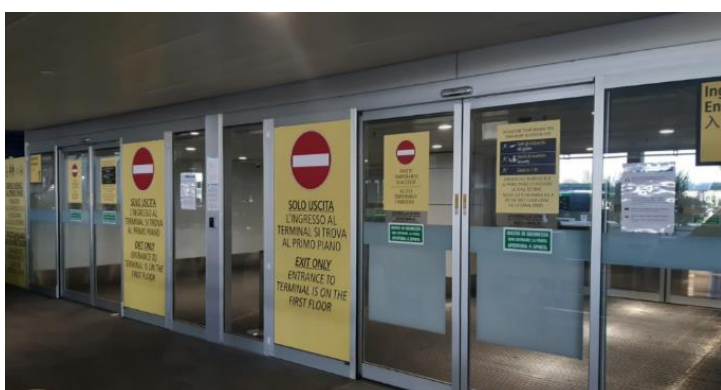
Per fronteggiare l'emergenza sanitaria, parallelamente all'apertura dell'area tamponi, SAVE ha costituito anche una task force dedicata che si è concentrata su come allineare il nostro aeroporto alle diverse direttive rese note dai vari DPCM nazionali in materia di sicurezza.

Gli interventi che sono stati implementati sin dalle prime fasi della lotta alla pandemia si basano sul rispetto di tre principi fondamentali: la separazione dei flussi all'interno del terminal, il mantenimento della distanza di sicurezza di almeno un metro e l'utilizzo obbligatorio delle

mascherine.



Per quanto riguarda il primo punto, SAVE non solo ha prontamente chiuso il Moving Walkway, il



passaggio coperto che collega il terminal con il Multipiano Park 1 e la darsena, percorso utilizzato sia in ingresso che in uscita dall'aeroporto, ma ha collocato l'unico accesso al terminal al primo piano presso la porta 8, e l'unica uscita al piano terra presso la porta 1. In una seconda fase è stato poi installato un cancelletto automatico sempre presso la porta 1, in

modo da impedire l'ingresso dei passeggeri dal piano terra in controflusso.

Parallelamente, l'accesso 4 al piano terra è stato riservato solo agli operatori aeroportuali, in modo da ridurre il più possibile qualsiasi contatto tra personale interno e passeggeri esterni. Una volta separati i



flussi, vari termoscanner sono stati installati in tutti i punti di accesso al terminal, sia in arrivo che in partenza, così da poter rilevare la temperatura dei passeggeri in tempo reale e isolare quanti superano la temperatura di 37,5 gradi. A questo proposito, uno dei progetti su cui stiamo attualmente lavorando riguarda l'installazione di un portale presso la porta 8, struttura che consentirà la rilevazione automatica della temperatura senza la presenza e la supervisione necessaria dell'operatore di Triveneto Sicurezza.

L'installazione della segnaletica è stata fondamentale per evidenziare ai passeggeri la modifica dei flussi e l'impossibilità di utilizzare il Moving Walkway: sono infatti stati applicati degli adesivi su tutte le porte del terminal nonché dei teli su transenna all'interno dell'area del CURB per indicare, da una parte, che l'unico accesso si trova al primo piano e l'unica uscita al piano terra, e dall'altra che la darsena e il Multipiano

sono temporaneamente collegati con l'aerostazione solo mediante il percorso esterno situato sotto il Moving Walkway.

Una volta entrati all'interno dell'aeroporto, l'obiettivo della segnaletica è stato invece quello di informare i passeggeri sul mantenimento della distanza di sicurezza di almeno un metro e sull'utilizzo obbligatorio della mascherina. Per veicolare questo messaggio, è stata implementata della segnaletica statica a cui è stata affiancata della segnaletica dinamica ripetuta a ciclo continuo sui principali schermi del terminal.

Per quanto concerne la segnaletica statica, è stata installata della segnaletica orizzontale a forma di piedi con l'obiettivo di ricordare ai passeggeri l'importanza di mantenere le distanze, davanti a tutti i banchi check-in e lungo tutti gli accodamenti (ad es., quelli dei varchi di sicurezza, dei passaporti e degli imbarchi nei finger).



Allo stesso scopo, presso tutte le panchine collocate in sedime e presso tutte le sedute presenti nelle aree di attesa al gate sono stati installati dei teli o adesivi per segnalare che alcuni posti a sedere non vanno occupati.

Altri adesivi sono infine stati installati sia all'interno degli ascensori che all'interno dei servizi igienici, con l'obiettivo di segnalare il numero massimo di persone consentite all'interno di spazi chiusi.

Inoltre, presso tutti i vari uffici e postazioni gestiti da SAVE (come Biglietteria, Ufficio Oggetti Smarriti) e dagli handler (Lost&Found ma anche banchi ai check-in e ai gate), oltre alla segnaletica a terra per il distanziamento, è stato collocato su tutti i banchi presidiati dall'operatore un parafrangente in plexiglass trasparente, con l'obiettivo di mettere in completa sicurezza il personale che lavora

a stretto contatto con i passeggeri.

Un'altra soluzione che parallelamente è stata implementata per migliorare la percezione di pulizia del passeggero all'interno del terminal riguarda il posizionamento di dispenser di gel igienizzante: tra dispenser manuali, automatici e a pedale ne contiamo in totale all'incirca un'ottantina, dislocati in tutte le aree del terminal aperte al pubblico, tra cui aree d'attese, uffici, varchi di sicurezza nonché in darsena e presso il Multipiano Park1.

Venezia Airport **SICURI DI VIAGGIARE SICURI**

PER GARANTIRE LA SICUREZZA DEI PASSEGGERI, GLI ASCENSORI SONO STATI TRATTATI CON TECNOLOGIA UV SCHINDLER. TO ENSURE THE SAFETY OF ALL PASSENGERS, ELEVATORS HAVE BEEN TREATED WITH SCHINDLER UV TECHNOLOGY.

UV CLEANLIGHT

SANIFICA IN MODO EFFICACE LE SUPERFICI, IN PARTICOLARE IL PULSANIERE, SFRUTTANDO LE PROPRIETÀ GERMICIDE DEI RAGGI ULTRAVIOLETTI UV-C EMESSE DA UNA SPECIALE LAMPADA INSTALLATA ALL'INTERNO DELLA CABINA. IT SANITIZES SURFACES IN CABIN CARDS, LIKE BUTTON PANELS, BY EMPLOYING THE GERMICIDAL PROPERTIES OF UV-C ULTRAVIOLET RAYS EMITTED BY A SPECIAL LAMP WHICH HAS BEEN DIRECTLY INSTALLED IN THE CABIN.

SI ATTIVA SOLO TRA UN INTERVALLO DI UTILIZZO E L'ALTRO, IN ASSENZA DI PASSEGGERI. IT ACTIVATES ONLY BETWEEN INTERVALS WHEN THE CABIN IS FREE OF PASSENGERS.

SISTEMA DI SANIFICAZIONE AVANZATO CONTRO BATTERI, VIRUS E ALTRI MICROORGANISMI PATOGENI PRESENTI SULLE SUPERFICI IRRADIADE. ADVANCED SANITIZATION SYSTEM FOR BACTERIA, VIRUSES AND OTHER PATHOGENIC MICROORGANISMS ON SHARED SURFACES.

UV CLEANAIR

GRAZIE ALLA COMBINAZIONE DELLA TECNOLOGIA A RAGGI UV-C E DI UNO SPECIALE FILTRO, SANIFICA L'ARIA E LA RIMETTE PURIFICATA NELL'AMBIENTE, ASSICURANDO UN'AZIONE DI STERILIZZAZIONE COMPLETA. USING UV-C LIGHT TECHNOLOGY AND A SPECIAL FILTER, IT SANITIZES THE AIR AND PUTS THE ENVIRONMENT BY ENSURING A COMPLETE STERILIZATION PROCESS.

SANIFICAZIONE COMPLETA DELL'ARIA IN POCHE MINUTI CON ATTIVAZIONE AUTOMATICA. COMPLETE SANITIZATION OF THE AIR IN JUST A FEW MINUTES WITH AUTOMATIC SCHEDULING AND ACTIVATION.

EFFICACIA ANTIMICROBICA CONTRO VIRUS, BATTERI E ALTRI MICROORGANISMI PATOGENI. ANTIMICROBIAL EFFICIENCY AGAINST VIRUSES, BACTERIES AND OTHER PATHOGENIC MICROORGANISMS.

FAI LA TUA PARTE / DO YOUR PART

INDOSSA SEMPRE LA MASCHERINA. ALWAYS WEAR A MASK.

SANITIZZA FREQUENTEMENTE LE MANI. SANITIZE YOUR HANDS FREQUENTLY.

MANTIENI LA DISTANZA DI ALMENO 1 METRO DALLE ALTRE PERSONE. KEEP A DISTANCE OF AT LEAST 1 METER FROM PEOPLE.

Venezia Airport **SICURI DI VIAGGIARE SICURI**

PER GARANTIRE LA SICUREZZA NELLA FASE DI IMBARCO, QUESTO AMBIENTE È STATO TRATTATO CON TECNOLOGIA FOTOCATALITICA **REair** CHE:

- HA UN EFFETTO DURATURO ANTI CORONAVIRUS.
- RIDUCE LA CARICA MICROBICA, BATTERI E VIRUS FINO AL 99,96%.
- RIGENERERÀ ANCHE L'ARIA E L'AMBIENTE.

FAI ANCHE TU LA TUA PARTE:

INDOSSA SEMPRE LA MASCHERINA. ALWAYS WEAR A MASK.

SANITIZZA FREQUENTEMENTE LE MANI. SANITIZE YOUR HANDS FREQUENTLY.

MANTIENI LA DISTANZA DI ALMENO 1 METRO DALLE ALTRE PERSONE. KEEP A DISTANCE OF AT LEAST 1 METER FROM PEOPLE.

TO ENSURE THE SAFETY DURING BOARDING PROCESS, THIS AREA HAS BEEN TREATED WITH **REair** PHOTOCATALYTIC TECHNOLOGY WHICH:

- ENSURES A LASTING ANTI CORONAVIRUS EFFECT.
- REDUCES THE MICROBIAL CHARGE, BACTERIA AND VIRUSES BY 99.96%.
- REGENERATES THE AIR QUALITY AND THE ENVIRONMENT.

DO YOUR PART:

ALWAYS WEAR A MASK.

SANITIZE YOUR HANDS FREQUENTLY.

KEEP A DISTANCE OF AT LEAST 1 METER FROM PEOPLE.

Infine, come anticipato, alla segnaletica statica è stata affiancata anche della segnaletica dinamica che viene proiettata a ciclo continuo nei principali schermi collocati sia in area partenze che in area arrivi, come i FIDS e gli schermi installati sopra i banchi check-in e i gate.

Grazie a questi schermi vengono ripetute ai passeggeri le comunicazioni più importanti, quali l'obbligo di mantenere le distanze e di indossare sempre la mascherina, messaggio quest'ultimo veicolato anche attraverso i nostri altoparlanti.

Una volta completata l'installazione di tutta la segnaletica relativa all'allineamento del nostro aeroporto

alle diverse direttive rese note dai vari DPCM nazionali, a quel punto il nostro impegno è stato rivolto su come migliorare ulteriormente la percezione del terminal da parte dei passeggeri come un luogo sicuro e sanificato. Questo è stato reso possibile implementando diverse soluzioni innovative che abbattessero drasticamente il rischio di contagio nei principali spazi aeroportuali condivisi.

In particolare, i pontili di imbarco ai finger, le pulsantiere e i corrimani all'interno degli ascensori, le vaschette utilizzate ai controlli di sicurezza e le maniglie dei carrellini portabagagli sono stati tutti trattati con una soluzione fotocatalitica che, nello specifico, una volta colpita dalla luce riduce l'eventuale carica batterica presente su superfici e ambiente ed accelera la decomposizione delle sostanze organiche nocive (fornitore REAir). Parallelamente, anche i corrimani di tutte le scale mobili sono stati trattati con un altro sistema di sanificazione specifico che sfruttando le proprietà germicide della luce ultravioletta UV-C elimina la presenza di batteri e virus (fornitore Schindler).

Inoltre, su tutti i banchi check-in e gate, sui banchi degli uffici presidiati dal personale SAVE (ufficio Informazioni/Ufficio

Oggetti Smarriti/Biglietterie) sui banchi della polizia ai controlli passaporti arrivi e partenze e sulle casse automatiche dei parcheggi, ovvero tutti i possibili punti che possono essere toccati dai passeggeri sono state applicate delle pellicole virucide e antibatteriche (fornitore Hexis).

Infine, anche tutti i *fancoil* del terminal sono stati sanificati grazie ad un trattamento dell'aria a ionizzazione.

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 2020 sono state movimentate complessivamente sullo scalo di Venezia oltre 37mila tonnellate di merce via aerea, a cui vanno aggiunte circa 4mila tonnellate di merce trasportata via camion.

SAVE ha gestito oltre 11.000 tonnellate di merce, di cui il 62% in export. Non ci sono attività cargo operative sullo scalo di Treviso.

Venezia - Merce (tons)	Merce (tons) su voli all-cargo			Merce (tons) su altri voli			Totale merce (tons)		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020	2018	2019	2020
Arrivo	18.770	18.297	17.950	10.459	8.825	1.346	29.229	27.122	19.296
Partenza	16.390	15.624	15.746	17.577	16.108	2.078	33.967	31.732	17.824
Totale merce	35.160	33.921	33.696	28.037	24.933	3.424	63.197	58.854	37.120

Anche il settore cargo dell'aeroporto di Venezia è stato coinvolto nel trasporto di materiale sanitario e di emergenza.

Nello specifico, nel corso dell'anno sono stati gestiti:

- 3 charter per il trasporto di mascherine con finalità commerciali;
- 5 voli militari, con merce destinata agli ospedali del Nordest;
- 2 truck UPS, con medical equipments destinati agli Stati Uniti.

Tutte le operazioni sono state gestite nelle ore notturne e/o in extra-time.

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.

Pubblicità, Informazione e Retail

Nel 2020 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 1,34 milioni di Euro, registrando una contrazione del del 64,8% rispetto al dato dell'anno precedente. L'impatto sulla raccolta ha evidentemente risentito della contrazione quasi speculare del traffico, anche se comunque il mercato OOH (out of home) sta perdendo più del 50% rispetto all'andamento del 2019 secondo gli ultimi dati Nielsen disponibili.

Retail: shops, F&B e parcheggi

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

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

Il numero dei punti vendita Retail e F&B presenti negli aeroporti di Venezia e Treviso nel triennio 2018-2020 è riportato nelle tabelle che seguono:

Venezia	2018	2019	2020
Retail	34	34	24
F&B	16	15	15
TOTALI	50	49	39

Treviso	2018	2019	2020
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. Tuttavia, nel corso del 2020, la crisi economica e la riduzione di traffico passeggeri conseguenti alla pandemia da Covid-19, hanno causato una significativa riduzione del numero dei punti vendita attivi, fenomeno presente in tutti i maggiori aeroporti italiani.

Sostenibilità economica

Dati di Sintesi

Di seguito si riportano i dati di sintesi consolidati del Gruppo SAVE al 31 dicembre 2020:

Dati consolidati del Gruppo SAVE.

	2020	2019	Var. %
<i>(in milioni di Euro)</i>			
Ricavi	70,4	240,6	-70,7%
EBITDA	1,3	125,0	-99,0%
EBIT	(39,6)	85,4	-146,3%
Risultato Netto di Gruppo	(42,8)	64,4	-166,5%
Capitale Fisso Operativo	784,8	782,6	0,3%
Capitale circolante netto operativo	(70,1)	(99,0)	-29,2%
Capitale investito netto	714,7	683,6	4,6%
- Mezzi Propri	406,4	449,3	-9,5%
- Azionisti di minoranza	7,2	10,6	-31,9%
PATRIMONIO NETTO	413,6	459,9	-10,1%
POSIZIONE FINANZIARIA NETTA	301,0	223,7	34,6%
EBIT/Ricavi (ROS)	-56,2%	35,5%	
Passeggeri Sistema Aeroportuale Venezia-Treviso n.	3.263.367	14.816.325	-78,0%

Ai fini comparativi, i dati sopraesposti così come i prospetti di bilancio presentano il confronto con i dati patrimoniali ed economici del bilancio al 31 dicembre 2019.

Analisi economica di Gruppo

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

EURO / 1000	2020		2019		DELTA	
Ricavi operativi e altri proventi	70.385	100,0%	240.554	100,0%	(170.169)	-70,7%
Per materie prime e merci	1.312	1,9%	1.954	0,8%	(642)	-32,9%
Per servizi	27.035	38,4%	43.392	18,0%	(16.357)	-37,7%
Per godimento di beni di terzi	3.934	5,6%	11.291	4,7%	(7.357)	-65,2%
Costo del lavoro	34.635	49,2%	56.811	23,6%	(22.176)	-39,0%
Oneri diversi di gestione	2.211	3,1%	2.117	0,9%	94	4,4%
Totale costi operativi	69.127	98,2%	115.565	48,0%	(46.438)	-40,2%
EBITDA	1.258	1,8%	124.989	52,0%	(123.731)	-99,0%
Amm.ti e svalutazioni imm. immateriali	25.976	36,9%	22.161	9,2%	3.815	17,2%
Amm.ti e svalutazioni imm. materiali	11.540	16,4%	12.399	5,2%	(859)	-6,9%
Acc.to a Fondo Rinnovamento	2.604	3,7%	4.537	1,9%	(1.933)	-42,6%
Perdite e rischi su crediti	475	0,7%	208	0,1%	267	128,4%
Accantonamenti per rischi e oneri	220	0,3%	320	0,1%	(100)	-31,3%
Totale ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	40.815	58,0%	39.625	16,5%	1.190	3,0%
EBIT	(39.557)	-56,2%	85.364	35,5%	(124.921)	-146,3%
Proventi e (oneri) finanziari	(4.712)	-6,7%	(4.477)	-1,9%	(235)	-5,2%
Utili/perdite da Collegate e <i>Joint Venture</i> valutate con il metodo del patrimonio netto	(18.006)	-25,6%	4.673	1,9%	(22.679)	-485,3%
Risultato ante Imposte	(62.275)	-88,5%	85.560	35,6%	(147.835)	-172,8%
Imposte	(16.076)	-22,8%	21.946	9,1%	(38.022)	-173,3%
Utile/(Perdita) attività in funzionamento	(46.199)	-65,6%	63.614	26,4%	(109.813)	-172,6%
Utile/(Perdita) attività cessate/destinate a essere cedute	38	0,1%	1.131	0,5%	(1.093)	-96,6%
Utile/(Perdita) di esercizio	(46.161)	-65,6%	64.745	26,9%	(110.906)	-171,3%
Minorities	3.375	4,8%	(378)	-0,2%	3.753	992,9%
Risultato netto di Gruppo	(42.786)	-60,8%	64.367	26,8%	(107.153)	-166,5%

L'anno è stato caratterizzato da una forte riduzione dell'attività operativa del nostro Gruppo che si è tradotta in forte riduzione di tutte le componenti di costi e ricavi. Conseguentemente i confronti rispetto ai valori dell'esercizio precedente risulta scarsamente significativo.

I **ricavi operativi ed altri proventi** dell'esercizio risulta ridotto del 70,7% rispetto allo scorso esercizio e pari a 70,4 milioni di euro. Il dato risulta così dettagliato:

EURO / 1000	2020				2019				DELTA				DELTA %
	TOTALE	VENEZIA	TREVISIO	ALTRI	TOTALE	VENEZIA	TREVISIO	ALTRI	TOTALE	VENEZIA	TREVISIO	ALTRI	
Diritti e Tariffe Aeronautiche	38.664	36.458	2.206	0	154.599	139.052	15.547	0	(115.935)	(102.594)	(13.341)	0	-75,0%
Handling	812	507	305	0	2.366	739	1.627	0	(1.554)	(232)	(1.322)	0	-65,7%
Ricavi Aeronautici	39.476	36.965	2.511	0	156.965	139.791	17.174	0	(117.489)	(102.826)	(14.663)	0	-74,9%
Biglietteria	17	5	12	0	120	27	93	0	(103)	(22)	(81)	0	-85,8%
Parcheggi	5.958	5.644	314	0	20.434	18.386	2.048	0	(14.476)	(12.742)	(1.734)	0	-70,8%
Pubblicità	1.358	1.260	98	0	3.080	2.898	182	0	(1.722)	(1.638)	(84)	0	-55,9%
Commerciale	11.840	11.148	692	0	40.423	36.657	3.766	0	(28.583)	(25.509)	(3.074)	0	-70,7%
Ricavi Non Aeronautici	19.173	18.057	1.116	0	64.057	57.968	6.089	0	(44.884)	(39.911)	(4.973)	0	-70,1%
Altri ricavi	11.736	5.320	212	6.204	19.532	10.161	998	8.373	(7.796)	(4.841)	(786)	(2.169)	-39,9%
Totale Ricavi	70.385	60.342	3.839	6.204	240.554	207.920	24.261	8.373	(170.169)	(147.578)	(20.422)	(2.169)	-70,7%

A fronte del calo dei volumi di attività senza precedenti, il management ha elaborato un piano d'azione per la mitigazione degli effetti di tale situazione, incentrato principalmente sulla

contrazione dei costi di gestione ritenuti non indispensabili, anche attraverso l'attivazione a tutela dei dipendenti, della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria, che ha riguardato fin dal 16 marzo il 93% della forza lavoro e da fine marzo anche il rimanente, oltre ad una serie di ulteriori azioni volte a contenere gli effetti che tale scenario ha causato nelle diverse società del Gruppo, in primis la rinegoziazione dei rapporti contrattuali con tutti i principali fornitori. È utile sottolineare come la struttura dei costi del Gruppo è maggiormente funzione della gestione dell'infrastruttura più che dell'evoluzione del traffico in quanto, in particolare nello scalo di Venezia, non vengono gestite le attività di *handling*. Ciononostante, la riduzione dei costi operativi del gruppo è stata del 40,2% passando dai 115,6 milioni di euro del 2019 ai 69,1 milioni del 2020. Conseguentemente il **risultato operativo lordo (EBITDA)** è risultato sostanzialmente azzerato e pari a circa 1,3 milioni di Euro.

Nonostante il ridotto utilizzo delle infrastrutture aeroportuali degli scali in gestione, il Gruppo, in applicazione dei Principi Contabili Internazionali IAS/IFRS, non ha potuto avvalersi della facoltà di sospendere gli ammortamenti nel bilancio 2020 introdotta nell'ordinamento italiano dalla Legge n. 126/2020 in sede di conversione del decreto legge n. 104/2020 (c.d. Decreto Agosto). Il **risultato operativo (EBIT)** risulta negativo per circa 39,6 milioni di euro rispetto ai circa 85,4 milioni di Euro del 2019, con maggiori ammortamenti di circa 2,9 milioni di euro effetto degli importanti investimenti realizzati nello scorso esercizio.

Anche il **risultato della gestione finanziaria** risente della crisi generata dalla pandemia con un saldo negativo di circa 22,7 milioni di euro, in quanto incorpora in particolare i risultati delle società collegate e *joint venture* che vengono valutate ad *equity*. Tali società infatti, gestiscono direttamente infrastrutture (Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca, BSCA) o forniscono servizi ad esse correlate (Airest, VTP per citare le principali), hanno risentito in misura importante della crisi che si è generata. Il risultato delle partecipazioni risulta negativo quindi per 18 milioni di euro rispetto al saldo positivo per 4,7 milioni di euro registrato nell'esercizio.

Sostanzialmente in linea con il precedente esercizio il saldo oneri e proventi finanziari (+0,2 milioni pari ad un +5,2%) risultato del peggioramento delle Posizione finanziaria netta del Gruppo pur in presenza di una riduzione dei tassi base di riferimento.

Il saldo delle **imposte** correnti e differite per il 2020 risulta positivo per 16 milioni di euro in quanto, anche a fronte di una valutazione sulle possibilità di recupero di redditività dei prossimi esercizi, sono state stanziaste imposte anticipate, al netto delle imposte differite, per 15,8 Milioni di euro di cui 13 Milioni di euro per perdite fiscali generatesi nell'esercizio.

Il **risultato netto di competenza del Gruppo** risulta pari ad una perdita di 42,8 milioni di Euro dopo aver attribuito a azionisti di minoranza una perdita di 3,4 milioni di euro.

Investimenti sul sedime aeroportuale di Venezia e Treviso

Gli investimenti complessivi realizzati ammontano ad Euro 46,6 milioni di cui circa 1,1 milioni a valere sul fondo rinnovamento beni in concessione.

Tra i principali investimenti realizzati nel 2020, si evidenziano: Euro 30,9 milioni per la realizzazione opere per il potenziamento della pista e dei piazzali; Euro 4,4 milioni relativi ad altri investimenti ed opere volte al mantenimento dell'operatività delle infrastrutture; Euro 2,3 milioni per investimenti IT; Euro 2,1 milioni in opere idrauliche; Euro 1,6 milioni relativi alla progettazione e opere di ampliamento del terminal lotto 2 (Pier Sud); Euro 1,4 milioni per altri investimenti e opere volte al mantenimento dell'operatività delle infrastrutture; Euro 1,1 milioni di opere su parcheggi.

Erogazioni pubbliche

La società attesta di aver ricevuto nel corso dell'esercizio le seguenti erogazioni pubbliche:

<i>(Importi espressi in Euro)</i>	Invitalia	Ministero dell'Economia e delle Finanze					
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	TOTALE
SAVE S.P.A.	150.000					28.297	178.297
AERTRE S.P.A.						17.725	17.725
TRIVENETO SICUREZZA S.R.L.	9.998					23.439	33.437
MARCO POLO PARK S.R.L.				5.487		2.337	7.824
NAITEC S.R.L.			4.691	6.160	24.650		35.502
SOCIETÀ AGRICOLA SAVE A R.L.		2.000					2.000
	159.998	2.000	4.691	11.647	24.650	71.798	274.785

(1) Bando impresa sicura - art. 43, comma 1, decreto legge 17 marzo 2020 n. 18

(2) Contributo a fondo perduto - art. 25 decreto legge 19 marzo 2020 n. 34

(3) Credito di imposta sulle locazioni - art. 28 decreto legge 19 maggio 2020 n. 34

(4) Abrogazione saldo Irap 2019 - art. 24 decreto legge 19 maggio 2020 n. 34

(5) Abrogazione primo acconto IRAP 2020 - art. 24 decreto legge 19 maggio 2020 n. 34

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 dall'indicatore "Valore economico direttamente generato e distribuito" (201-1) dei GRI Sustainability Reporting Standards (2016).

Valore economico generato e distribuito in Euro migliaia:

Valori espressi in € / 000	DESCRIZIONE	2018 Restated (IFRS 5)	2019	2020	VAR 2020 -2019
VALORE ECONOMICO DIRETTAMENTE GENERATO					
a) Ricavi	Ricavi delle vendite	223.580	240.554	70.385	-70,7%
b) Proventi finanziari	Interessi attivi e risultati da partecipazioni	2.338	4.675	-17.828	-481,3%
(A) Totale Valore economico direttamente generato		225.918	245.229	52.557	-78,6%
VALORE ECONOMICO DISTRIBUITO					
a) Costi operativi	Valore Economico distribuito ai fornitori	42.523	43.544	27.476	-36,9%
b) Costi del personale	Valore Economico distribuito ai dipendenti	56.089	58.978	35.459	-39,9%
c) Dividendi	Valore Economico distribuito ai fornitori di capitale (azionisti)	60.000	0	0	0,0%
d) Interessi passivi e oneri finanziari	Valore Economico distribuito ad altri fornitori di capitale	14.109	4.479	4.890	9,2%
e) Imposte e tasse	Valore Economico distribuito in imposte, tasse, canone di concessione	24.705	34.185	-11.084	-132,4%
f) Donazioni, contributi associativi	Valore Economico distribuito per donazioni e contributi associativi	725	804	1.200	49,2%
(B) Totale Valore economico distribuito		198.150	141.990	57.941	-59,2%
(A-B) VALORE ECONOMICO TRATTENUTO		27.768	103.239	-5.384	-105,2%

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 2020 tali ammontari versati dal Gruppo Save ammontano a circa Euro 17,5 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).

Si è deciso inoltre di indicare i valori relativi all'esercizio 2019, senza aggiornarli al 2020, in quanto maggiormente rappresentativi della capacità del Gruppo Save nella produzione di occupazione e ricchezza per gli *stakeholder*.

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.

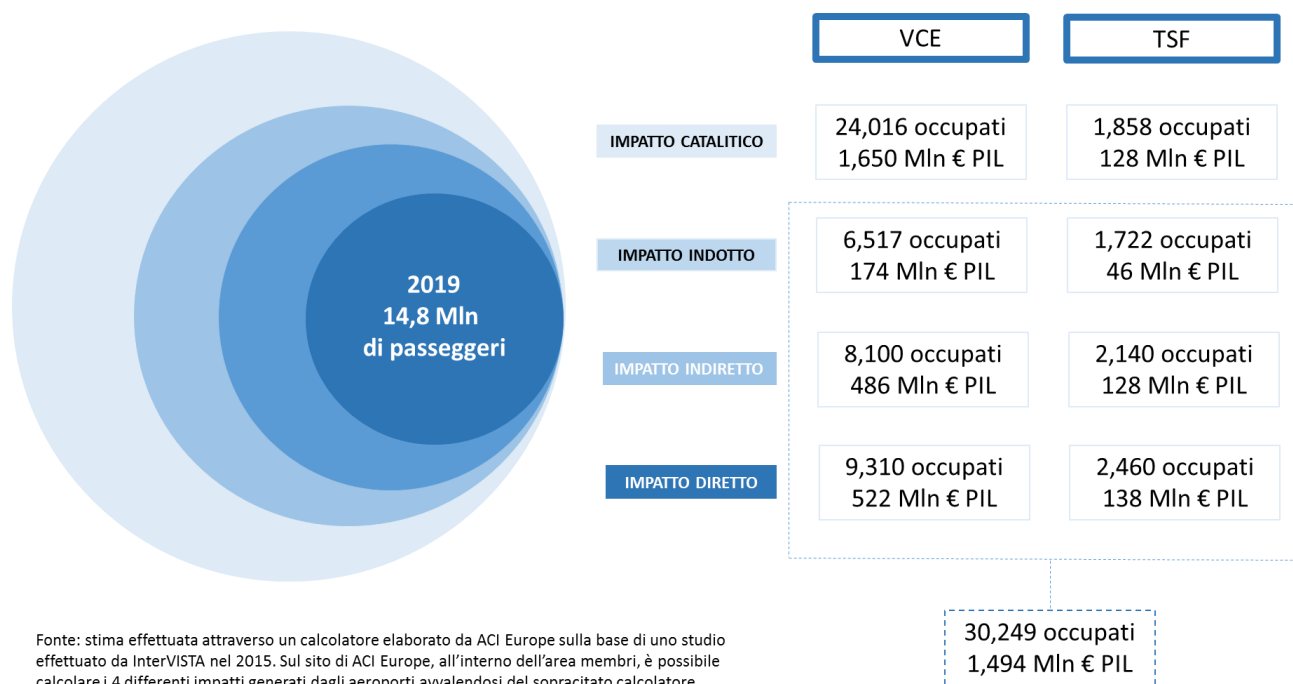
Impatto indiretto: è l'occupazione e il PIL generato dalle industrie a valle che forniscono e supportano le attività aeroportuali. Ad esempio, questi potrebbero includere: grossisti che forniscono cibo per il catering in volo, attività di raffinazione del petrolio per carburante, società che forniscono 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.



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:

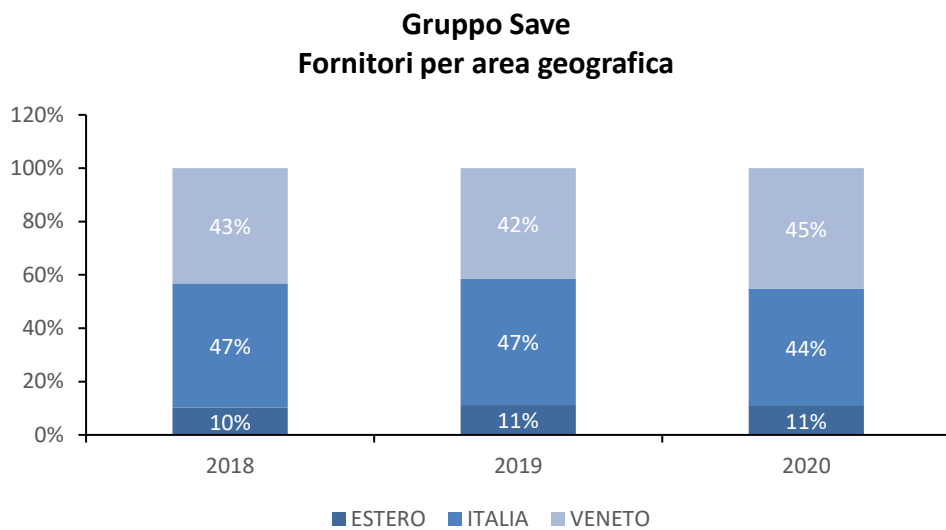
- Area risorse umane: osservanza del Modello 231, adozione di un proprio codice etico aziendale, eventuale rating di legalità AGCM;
- Area sistema di qualità ambientale: adozione di un sistema di qualità ambientale, eventuale certificazione da parte di ente terzo, eventuale valutazione di impatto ambientale 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.

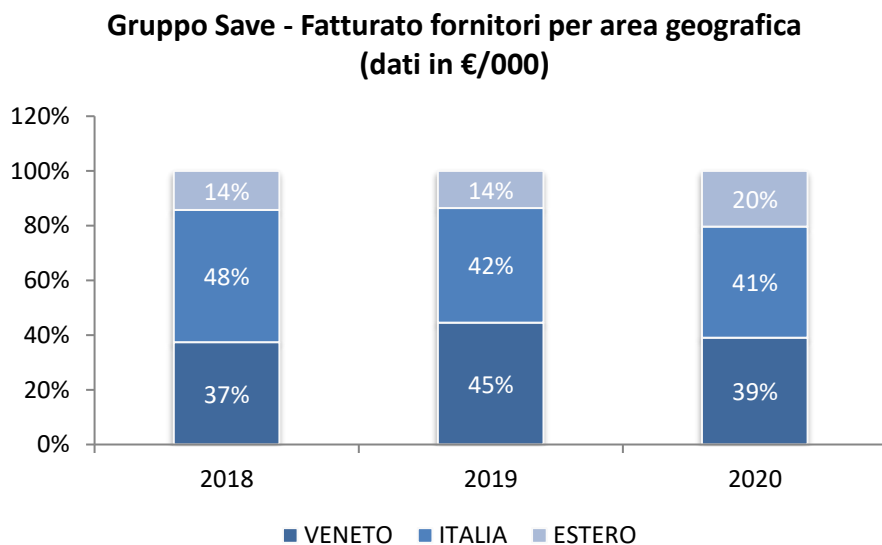
Distribuzione geografica dei fornitori

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% dei fornitori sia locale (ovvero provenienti dalla regione Veneto), il 44% siano fornitori nazionali e l'11% fornitori esteri. 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.



Si rileva infatti che il 39% del fatturato è riferibile a fornitori locali (Veneto), il 41% ad altri fornitori nazionali ed il 20% a fornitori esteri.



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.

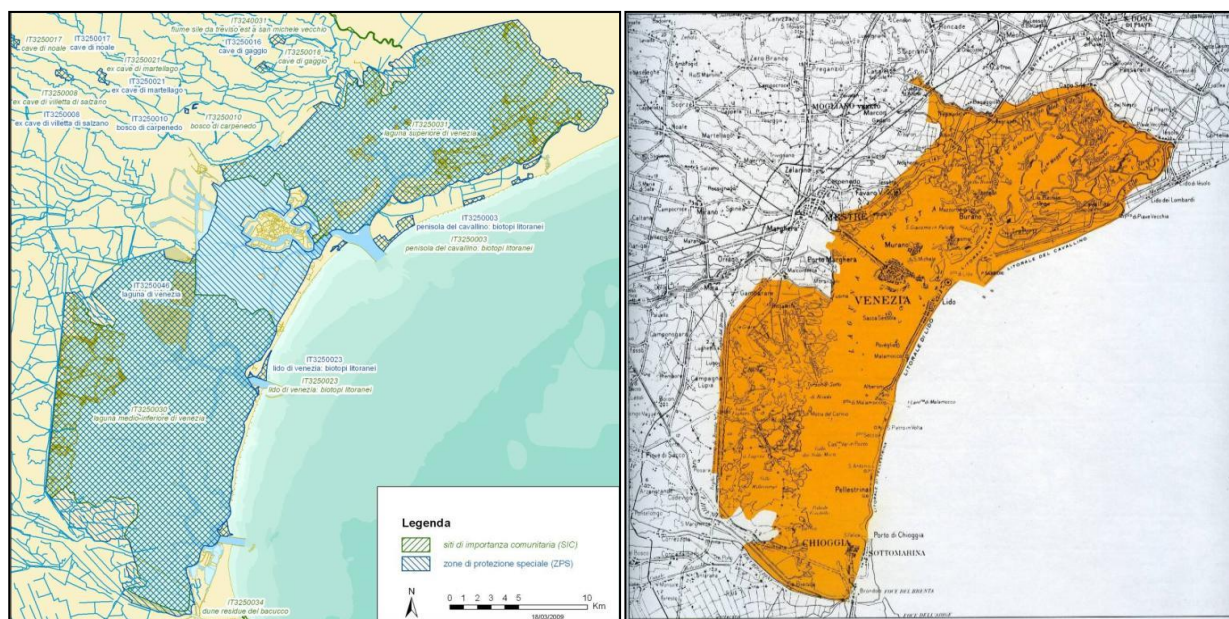
La laguna di Venezia e il suo territorio di gronda rappresentano un complesso ed unico patrimonio naturale, storico, culturale, architettonico e paesaggistico ambiente è un ambiente naturale e che deve la propria conservazione all'intervento dell'uomo, soggetto pertanto ad una serie di vincoli e tutele 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.).

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'inestimabile patrimonio storico e culturale che vi risiede.

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

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

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

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.

L'iniziativa "Plastic free" invece prevede la massima riduzione della plastica monouso utilizzata nel 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 anche presso alcuni erogatori d'acqua potabile dislocati nelle aree uffici del Gruppo.

La fase progettuale che prevedeva un 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, è al momento in standby.

Durante l'estate 2020 è stato installato, appena prima dei controlli di sicurezza, un compattatore dedicato 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. Attraverso lo schermo incorporato in tale apparecchiatura, un video divulgativo di sensibilizzazione invita alla corretta differenziazione.

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, situati in aree sensibili sulle quali cui insistono tutele e vincoli ambientali ancor più stringenti. Nel corso di questi ultimi anni, a conferma della sensibilità crescente sui temi ambientali, non ci si è limitati al mero rispetto della normativa ma, in un'ottica di miglioramento continuo e di un comportamento proattivo, sono state intraprese diverse azioni volontarie per migliorare la performance ambientale dello scalo.

In coerenza con il quadro prescrittivo relativo alla 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), non sono mai venuti meno:

- i 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. Il portale dedicato alle tematiche ambientali, (ambiente.veneziaairport.it), è stato integralmente rivisto ed aggiornato nella forma e nei contenuti, integrato per diverse aree tematiche, migliorato per qualità e quantità delle informazioni disponibili, a conferma dell'importanza che Save dà alla condivisione delle informazioni 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 acqueo);
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.veneziaairport.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	2020
Opere idrauliche, depurazione e trattamento acque	2.427
Gestione ed investimenti relativi ai rifiuti	963
Compensazione/Mitigazione/Aree verdi	115
Aria	55
Rumore	44
CEM	33
Totale	3.636

Nuovo portale ambiente

Da diversi anni, tutte le attività eseguite in ambito ambientale, sono illustrate e condivise non solo attraverso i classici canali istituzionali ma anche per mezzo di un portale interamente dedicato all'ambiente. Con il sito, si fornisce un continuo aggiornamento anche per tutte le tematiche per le quali sono previste dei monitoraggi strumentali come avviene ad esempio per l'inquinamento acustico, la qualità dell'aria e l'elettrosmog.



Nel corso dell'anno 2020 si è proceduto ad un restyling dell'attuale portale dedicato all'ambiente. Con il nuovo portale saranno trattati anche altri temi come ad esempio la biodiversità, l'acqua e i rifiuti. Si ritiene che l'aeroporto sia un elemento chiave per lo sviluppo economico e sociale del territorio e il Gruppo SAVE è consapevole che questo può essere concretizzato integrando sostenibilità ed innovazione. Come gestori

dello scalo ci si è posti l'obiettivo di operare con responsabilità, coniugando il rispetto per l'ambiente con lo sviluppo economico nella consapevolezza che le scelte e le azioni di oggi caratterizzano profondamente il domani. Con l'obiettivo di mantenere un confronto aperto e collaborativo con tutti gli enti che hanno responsabilità sull'ambiente e sul territorio, è stato messo a disposizione questo portale dedicato alla divulgazione, attenta corretta e scrupolosa, delle tematiche ambientali rilevanti per il nostro aeroporto e per il territorio che lo circonda.



*"L'Europa e il mondo saranno uniti dal volo ed i popoli
saranno così legati che cresceranno come vicini di casa.
Quello che la ferrovia ha fatto per le nazioni, il volo lo
farà per il mondo intero."*

Claude Graham White

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. L'unica fonte del prelievo/approvvvigionamento di acqua per entrambi gli scali è l'acquedotto comunale. L'acqua è una risorsa preziosa e limitata, e per questo in aeroporto prestiamo massima attenzione nel massimizzare l'efficienza idrica e ridurre gli sprechi. Nel 2021 entrerà in funzione un nuovo impianto di depurazione dotato di sistemi all'avanguardia che consentirà il riutilizzo dell'acqua depurata permettendo di ridurre i consumi di acqua potabile fino al 25%.

Prelievi idrici per fonte (megalitri)[1]	2018		2019		2020	
	Tutte le aree	Aree a stress idrico	Tutte le aree	Aree a stress idrico	Tutte le aree	Aree a stress idrico
Acque sotterranee (totale)	0	0	0	0	0	0
Acque di superficie (totale)	0	0	0	0	0	0
Acqua di parti terze (totale) _VCE	352	0	358	0	189	0
Acqua di parti terze (totale) _TSF	32	0	28	0	7	0
Acqua dolce (≤ 1000 mg/L solidi disciolti totali)	384		386		196	
Altra acqua (> 1000 mg/L solidi disciolti totali)						
Totale prelievo d'acqua	384	0	358	0	196	0

[1] Con riferimento al prelievo e allo scarico di acqua in aree soggette a stress idrico, SAVE si avvale del Aqueduct Tool sviluppato dal World Resources Institute per identificare le aree potenzialmente a rischio. Ai sensi di tale analisi, nessuno dei due scali aeroportuali è risultato situato in aree a stress idrico. Lo strumento del WRI è disponibile online alla pagina web: <https://www.wri.org/our-work/project/aqueduct>. Per l'analisi, sono stati tenuti in considerazione i risultati emersi nella colonna "baseline water stress".

I dati relativi agli esercizi 2018 e 2019 sono stati esposti secondo la metodologia prevista dal nuovo indicatore GRI 303 Acqua e scarichi idrici (2018). Per i dati precedentemente pubblicati secondo l'indicatore GRI 303 Acqua (2016), si rimanda al Bilancio di Sostenibilità 2019.

Tra le iniziative più interessanti e di significativo carattere ambientale è opportuno menzionare l'avvio dei lavori, 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 terminali 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 2020 In linea con la propria politica ambientale e nel rispetto del contratto di programma abbiamo realizzato uno dei più grandi ed efficienti sistemi di trattamento delle acque di piattaforma al mondo nel settore aeroportuale. Il dimensionamento del sistema interessa un'area di 47,8 ettari è stato svolto con riferimento al rigorosissimo PALAV Piano di Area della Laguna e dell'Area Veneziana, richiamato dal Piano di Tutela delle Acque della Regione Veneto, che costituisce uno specifico piano di settore ai sensi dell'art. 121 del D.Lgs 152/2006. Al fine di ridurre i costi di gestione ed aumentare l'affidabilità del sistema drenante, in fase di progettazione, è stato necessario condurre un attento e complesso studio idraulico che ha tenuto in considerazione anche dell'andamento delle maree, con l'obiettivo di realizzare un sistema di captazione e trattamento delle acque di piattaforma completamente a gravità. La configurazione dei due impianti, ha previsto l'installazione di moduli con potenzialità in continuo da 200 l/s composti da un impianto di separazione da 200 l/s tipo KMC-200-22,8-EN e tre moduli di filtrazione dei metalli pesanti da 65 l/s tipo KMC-AF-65.

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.

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 2020.

Venezia	ANNO 2018			ANNO 2019			ANNO 2020		
Parametro	Fosforo	Azoto tot	SST*	Fosforo	Azoto tot	SST*	Fosforo	Azoto tot	SST*
Concentrazione media uscita (mg/l)	0,538	4,031	10,96	0,554	1,49	10	0,269	3,692	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)	241.500			252.842			140.870		
Carico inquinante allo scarico (kg/anno)	129,93	973,49	2.646,84	140,07	376,73	2.528,42	37,89	520,09	1.408,70

(*)=Solidi Sospesi Totali

TABELLA DI RIFERIMENTO: D.M. 30/07/1999 tab. A - limiti allo scarico nella Laguna di Venezia e nei corpi idrici del suo bacino scolante, in base alla sez. 1, sez. 2 e sez. 4.

Treviso	ANNO 2018			ANNO 2019			ANNO 2020		
Parametro	Fosforo	Azoto tot	SST*	Fosforo	Azoto tot	SST*	Fosforo	Azoto A.	SST*
Concentrazione media uscita (mg/l)	3,13	24,96	23,63	1,635	8,42	10	5,965	7,807	12,5
D.lgs 152/06: Concentrazione media uscita (mg/l) (limite di legge)	10	35,6	80	10	35,6	80	10	30	80
Reflui trattati (m3)	33.663			27.794			27.794		
Carico inquinante allo scarico (kg/anno)	105,36	840,22	795,46	45,44	234,03	277,94	45,44	234,03	277,94

(*)=Solidi Sospesi Totali

TABELLA DI RIFERIMENTO: Piano di Tutela delle Acque del Veneto - Deliberazione consiliare n. 107 del 5 novembre 2009: allegato A, tabella 1, colonna A: Limiti di emissione per gli scarichi di acque reflue urbane in acque superficiali.

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 2020 non si sono verificati sversamenti significativi di idrocarburi o di altre sostanze inquinanti che abbiano provocato effetti sull'ambiente.

Energia

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



La Società, da sempre sensibile alle tematiche di sviluppo sostenibile e di miglioramento continuo, ha stabilito un 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 dell'Alta Direzione in collaborazione con l'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.

A metà 2019 si è deciso di adottare un progetto altamente innovativo, il Sybil HVAC (Heating Ventilation Air Conditioning) ideato da Alperia Bartucci, società leader in Italia nell'ambito dell'efficienza energetica, che permette di modulare l'effettiva richiesta di energia ed i relativi consumi sulla base del reale numero di persone presenti negli spazi del terminal interessati da riscaldamento/aria condizionata.

Nel dettaglio, l'intervento ha riguardato la progettazione e l'installazione di un Sistema di Controllo Avanzato in grado di regolare automaticamente le Centrali di Trattamento Aria (CTA), che in questa prima fase quelle che servono l'area partenze Extra Schengen.

Prima dell'installazione del Sistema di Controllo Avanzato, gli impianti per la climatizzazione erano costretti a lavorare ininterrottamente ad alto regime per soddisfare le condizioni di comfort in caso di elevato afflusso dei passeggeri, con conseguenti alti consumi energetici anche nei periodi di scarso affollamento.

Il nuovo sistema ha superato i limiti di questa gestione attraverso algoritmi complessi, applicati storicamente nell'industria di processo, in grado di acquisire anche i dati relativi alle condizioni precise di affollamento delle aree interessate e di regolare conseguentemente l'andamento le macchine. In questo modo viene garantito il comfort dei passeggeri durante i periodi di massimo afflusso ma, allo stesso tempo, viene ridotto il funzionamento dei motori in caso di scarso affollamento.

Con il 2020, dopo un periodo continuativo di azione del Sistema di Controllo Avanzato, sono stati confrontati i consumi elettrici precedenti e successivi alla sua installazione ed, a parità di condizioni esogene, legate alla temperatura esterna e all'afflusso dei passeggeri, è stato calcolato un risparmio energetico prossimo al 30%.

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

Consumi energetici [GJ]³	2018	2019	2020
<i>Combustibile non rinnovabile consumato</i>	320.813	314.913	281.181
<i>Combustibile rinnovabile consumato</i>	0	0	0
<i>Elettricità, riscaldamento, raffrescamento e vapore acquistato per autoconsumo (*)</i>	44.872	47.014	14.490
<i>Energia elettrica, riscaldamento, raffrescamento e vapore autoprodotti</i>	1.586	2.227	3.146
<i>Energia elettrica, riscaldamento e vapore venduto</i>	0	0	11.531

(*) valore depurato dell'energia elettrica diffalcata

Energy intensity ratio (kJ/pax)	2018	2019	2020
Consumi diretti di energia [GJ]	367.271	364.154	287.117
Numero di passeggeri	14.493.563	14.816.325	3.263.367
Energy intensity ratio [kJ/pax]	25.340	24.578	87.982

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 agli impianti esistenti ed in funzione, a maggio 2020 è entrato in esercizio quello relativo all'ampliamento Terminal Lotto 1. Di seguito si riassumono le caratteristiche dei suddetti impianti:

Denominazione impianto	Potenza di Picco [kWp]	N. moduli	Superficie [m²]
Vecchia Aerostazione	612,9	6.810	9.100
Darsena e Moving Walkway	187,0	542	884
Presidio Vigili del Fuoco	30,0	120	196
Ampliamento Terminal Lotto 1	304,2	2.340	2.507

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

Nel 2020, a seguito delle eccezionali condizioni che si sono presentate, una quota parte dell'energia elettrica prodotta presso lo scalo di Venezia è stata destinata alla vendita immettendola in rete nei periodi temporali in cui il fabbisogno energetico è risultato inferiore alla produzione stessa.

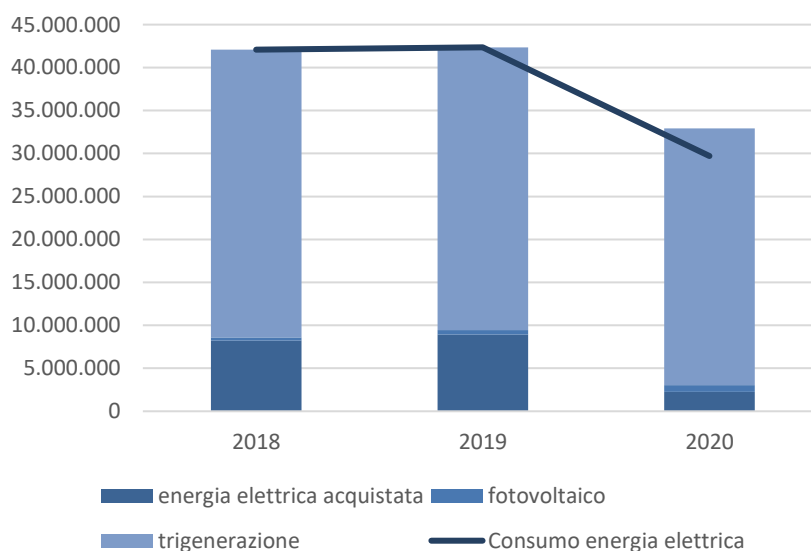
³ I consumi di energia sono riportati in GJ secondo le indicazioni del GRI. Per la conversione dei consumi energetici in GJ sono stati utilizzati valori derivanti da fonti come dati offerti dai fornitori, DEFRA ed ISPRA.

Di seguito si riportano i dati dell'energia riferiti allo scalo veneziano, da cui si evince come circa il 10% di energia elettrica prodotta è stata immessa in rete.

Venezia: Energia elettrica autoprodotta [kWh]	2018	2019	2020
Energia elettrica prodotta da fonte rinnovabile	351.767	526.731	775.635
Energia elettrica da centrale di trigenerazione	33.513.050	32.916.538	29.862.632
Totale Energia elettrica autoprodotta	33.864.817	33.443.269	30.638.267

Venezia: Energia elettrica consumata [kWh]	2018	2019	2020
Energia elettrica acquistata	8.236.385	8.915.228	2.273.392
Energia elettrica autoprodotta	33.864.817	33.443.269	30.638.267
Energia elettrica immessa in rete	0	0	3.203.184
Energia elettrica consumata	42.101.202	42.358.497	29.708.475

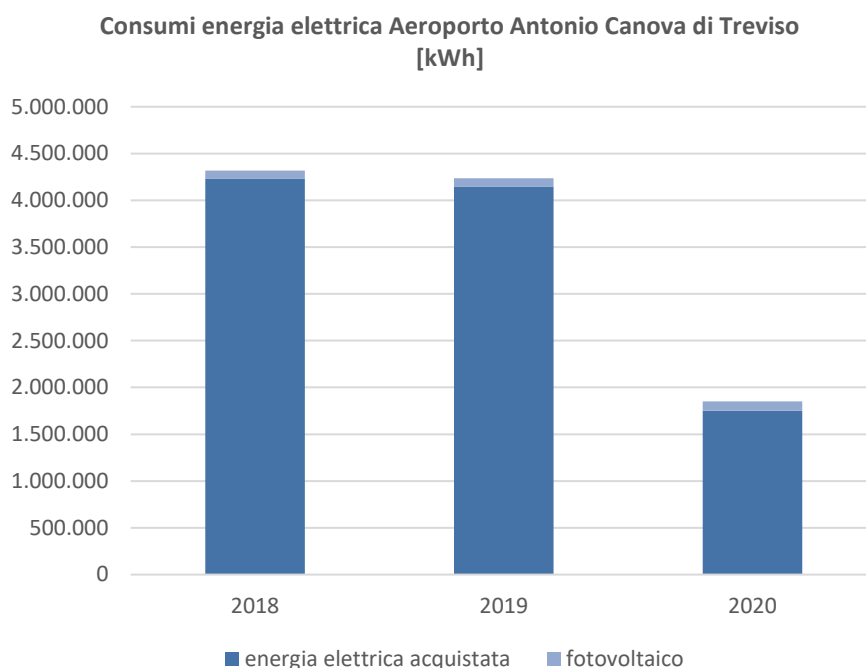
Consumi energia elettrica Aeroporto Marco Polo di Venezia [kWh]



Venezia: Energy intensity ratio (kWh/pax)	2018	2019	2020
Energia elettrica consumata [kWh]	42.101.202	42.358.497	29.708.475
Numero di passeggeri	11.184.608	11.561.594	2.799.688
Energy intensity ratio [kWh/pax]	3,76	3,66	10,61

I consumi di energia elettrica di Aer Tre nel 2020, come di seguito riportato, sono calati drasticamente a causa della chiusura dello scalo, incrementando al 5% il rapporto di energia autoprodotta sul totale consumato.

Treviso: Energia elettrica consumata [kWh]	2018	2019	2020
Energia elettrica acquistata	4.228.170	4.144.251	1.751.692
Energia elettrica autoprodotta	88.668	91.922	98.127
Energia elettrica consumata	4.316.838	4.236.173	1.849.819



Treviso: Energy intensity ratio (kWh/pax)	2018	2019	2020
Energia elettrica consumata [kWh]	4.316.838	4.236.173	1.849.819
Numero di passeggeri	3.308.955	3.254.731	463.679
Energy intensity ratio [kWh/pax]	1,30	1,30	3,99

Aria e clima

Il climate change⁴

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

⁴ I dati relativi alle emissioni sono calcolati sulla base della metodologia ACA e sono relative agli aeroporti di Venezia e Treviso.

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*.

L'impatto del COVID-19 ha causato dei sconvolgimenti senza precedenti nel settore dell'aviazione globale quindi, benché l'impegno dell'industria aeroportuale nell'affrontare le questioni relative alla riduzione degli impatti dei gas serra rimanga una priorità assoluta, Airport Carbon Accreditation sta cercando di supportare gli aeroporti che devono affrontare tali sfide.

Al fine di mantenere l'integrità del programma, è stata presa la decisione di fondere l'anno di applicazione che va da maggio 2019 a maggio 2020, con quello che va da maggio 2020 a maggio 2021.

In sintesi ciò significa che gli aeroporti devono presentare una sola domanda di certificazione in questo periodo di 24 mesi. Ciò significa che la scadenza dei certificati emessi viene prorogata di un anno oltre al fatto che i dati sulle emissioni di CO₂ del 2020 vengono esclusi dalla Carbon Footprint.

Gli aeroporti che rinnovano al livello 3+ dovranno ad ogni modo compensare le loro emissioni residue per il 2020 ma possono rinviare l'acquisto degli *offset* fino alla presentazione della loro futura impronta di carbonio.

Di conseguenza in questo Bilancio di Sostenibilità non verrà approfondito il tema dell'*offsetting*, ma ad ogni modo verranno presentati i dati emissivi.

A novembre 2020, durante il Congresso annuale di ACI EUROPE, è stato annunciato il primo grande cambiamento strutturale al programma introducendo due nuovi livelli di accreditamento:

- Livello 4 (Transformation)
- Livello 4+ (Transition)

Tali livelli stabiliscono ulteriori obblighi:

- allineamento con l'accordo di Parigi. È infatti richiesto agli aeroporti di allineare le loro strategie ed i loro piani di gestione del carbonio promuovendo attività che permettano di limitare un incremento del riscaldamento globale a temperature inferiori a 2 °C (idealmente a 1,5 °C);
- estensione dell'impronta di carbonio. Devono essere incluse ulteriori fonti di emissione, in particolare si devono coprire le emissioni di scope 3 significative, comprese quelle delle compagnie aeree;
- maggiore coinvolgimento degli stakeholder. I requisiti relativi al coinvolgimento degli stakeholder vengono rafforzati, con partnership efficaci orientate a fornire riduzioni delle emissioni in primo piano.

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 dal punto di vista ambientale 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.

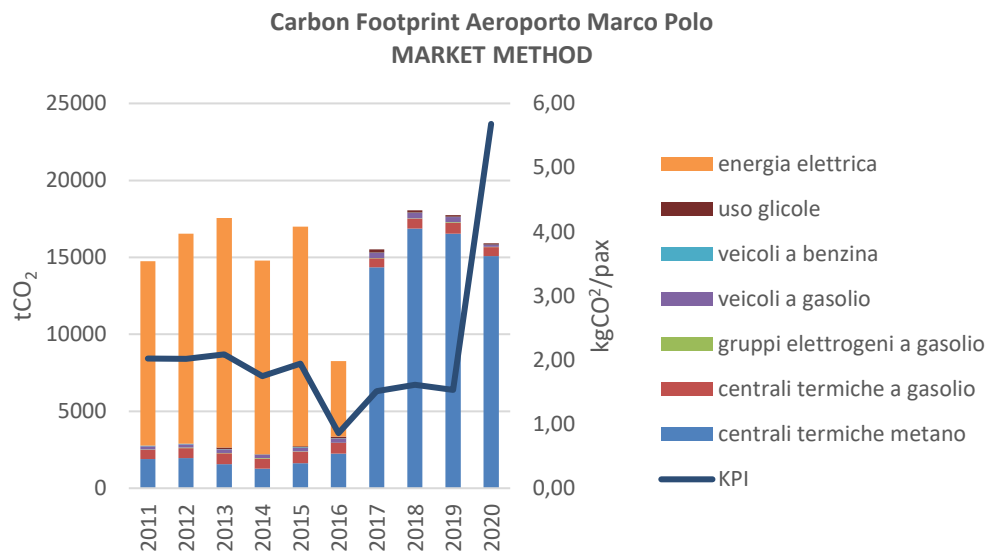
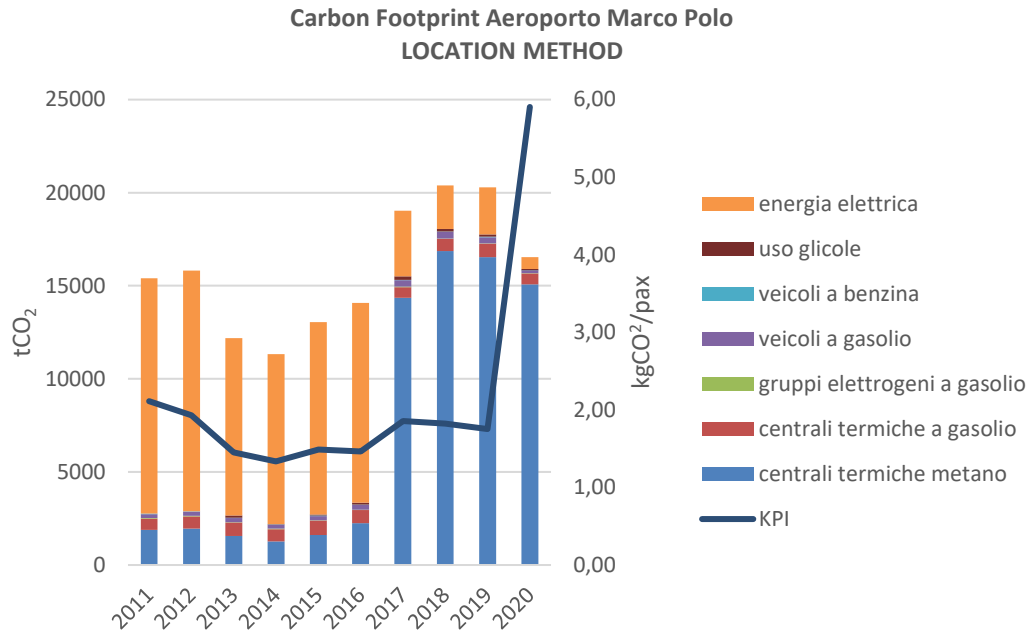
	2018		2019		2020	
Venezia: Emissioni – tCO ₂ (Scope 1-2 ⁵)	Market method	Location method	Market method	Location method	Market method	Location method
Centrali termiche a metano + trigenerazione	16.863		16.530 ⁶		15.078 ⁷	
Centrali termiche a gasolio	653		725		591	
Gasolio trazione e gruppi elettronici	379		355		158	
Benzina trazione	21		28		12	
Utilizzo di glicole	136		114		65	
Totale consumi diretti	18.052		17.751		15.904	
Energia elettrica acquistata	0	2.346	0	2.539	0	628
Totale consumi diretti ed indiretti	18.052	20.398	17.751	20.290	15.904	16.532

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. Il KPI cresce bruscamente ovviamente nel 2020 a causa del crollo del traffico di passeggeri.

⁵ 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.

⁶ valore in quota parte stimato (pari a meno dell'1% del totale) perchè dati non ancora disponibili al momento della redazione del documento

⁷ valore in quota parte stimato (pari a meno dell'1% del totale) perchè dati non ancora disponibili al momento della redazione del documento



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

Venezia: Emissioni – tCO ₂ (Scope 3)	2018		2019		2020	
	Location method	Market method	Location method	Market method	Location method	Market method
Viaggi di lavoro	69		91		20 ⁸	
Ciclo LTO (Landing Take Off)	111.029		112.150		36.616	
APU (Auxiliary Power Unit)	0		0		0	

⁸ valore in quota parte stimato

Spostamenti casa-lavoro dipendenti	6.103		5.259		n.d. ⁹	
Accesso all'aeroporto dei passeggeri e dei crew	29.953		28.453		6.581	
Combustibili consumati dai soggetti terzi	2.131		2.092		620 ¹⁰	
Energia elettrica diffalchi	550	723	420	712	362	407

Le metodologie di calcolo ed i riferimenti normativi per la rendicontazione delle emissioni di Treviso sono gli stessi di quelli utilizzati per l'Aeroporto di Venezia, l'unica variazione riguarda il fatto che l'anno base considerato è il 2012 e come obiettivo della Società è quello di ridurre le emissioni di anidride carbonica per passeggero, del 60% entro il 2030.

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

	2018		2019		2020	
Treviso: Emissioni – tCO ₂ (Scope 1-2 ¹¹)	Market method	Location method	Market method	Location method	Market method	Location method
Centrali termiche a metano	151		138		120	
Centrali termiche a gasolio	34		24		35	
Gasolio trazione e gruppi elettronici	230		230		43	
Benzina trazione	1		1		0	
Utilizzo di glicole	11		2		0 ¹²	
Totale consumi diretti	426		395		198	
Energia elettrica acquistata ¹³	0	1.204	0	1.180	0	484
Totale consumi diretti ed indiretti	426	1.630	395	1.575	198	682

Nella tabella seguente vengono rendicontate le emissioni di Scope 3.

⁹ Si ritiene per tale anno non calcolare tale contributo

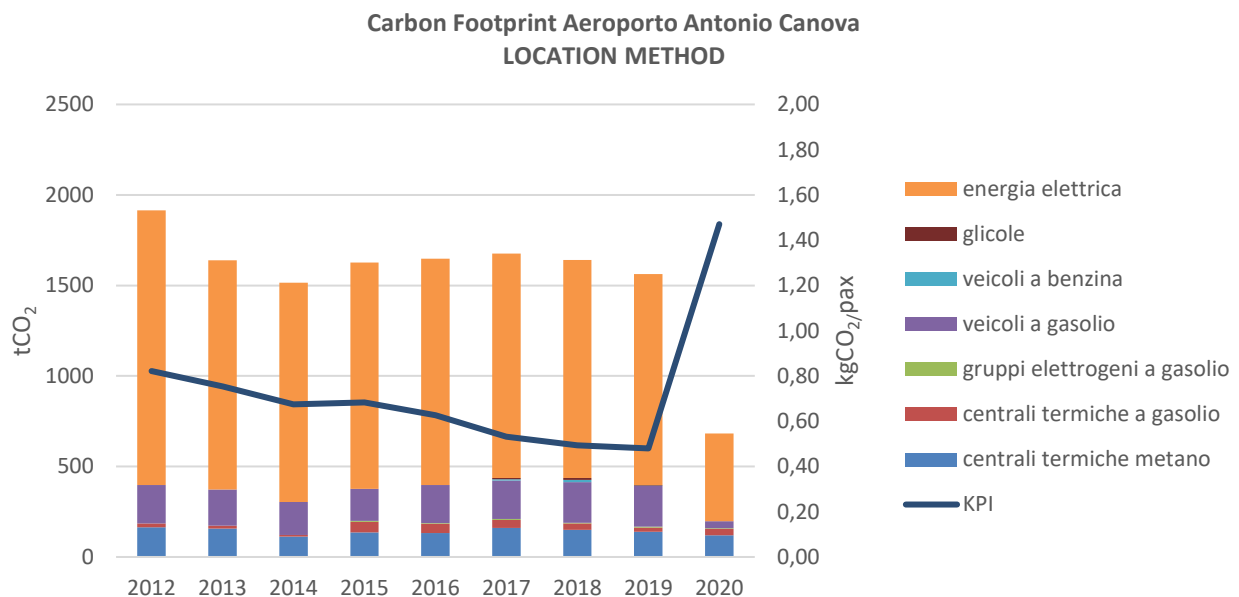
¹⁰ valore in quota parte stimato.

¹¹ 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.

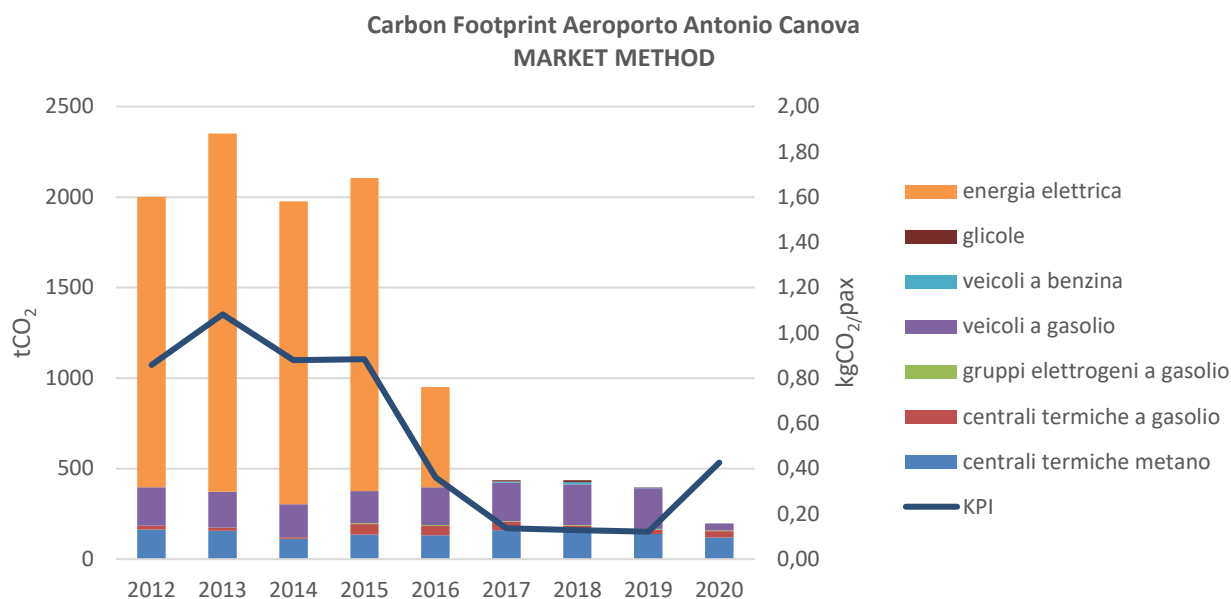
¹² Valore stimato.

Treviso: Emissioni – tCO ₂ (Scope 3)	2018	2019	2020
Viaggi di lavoro dei dipendenti	2	2	0
Ciclo LTO (ciclo Landing and Take Off)	27.875	27.616	4.696
APU (Auxiliary Power Unit)	2.182	2.057	303
Terzi Spostamenti casa-lavoro	583	601	143 ¹⁴
Spostamenti dei passeggeri verso l'Aeroporto e dei crew	11.114	9.959	1.065
Combustibili consumati dai soggetti terzi	66	60	8

Di seguito si riporta l'andamento dell'indicatore, quantitativo di CO₂/pax. La chiusura dello scalo ha influito negativamente sulla continua decrescita del KPI.



¹⁴ Valore stimato



Per ulteriori informazioni si consiglia di consultare la pagina web dedicata a tale programma che si trova all'interno del portale ambiente (<https://ambiente.veneziaairport.it/temi-ambientali/cambiamenti-climatici/airport-carbon-accreditation.html>).

La qualità dell'aria

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

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

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

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

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

Per l'aeroporto di Treviso si è conclusa nel 2020, con la chiusura dello scalo, 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 SPRAY¹⁵ 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);
- Biossido di azoto (NO₂) e monossido di azoto (NO) che permettono di stimare gli ossidi di azoto (NO_x);
- Particolato atmosferico fina (PM₁₀, PM_{2.5});
- 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.veneziaairport.it. Nello specifico, sono

¹⁵ Modello che simula la dispersione degli inquinanti

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. A fine febbraio 2020 si è conclusa l’attività di misura relativa la qualità dell’aria per l’Aeroporto di Treviso. Nel prossimo futuro, con la ripresa del traffico aereo, si potrà procedere con l’esecuzione di campagne spot di monitoraggio. Per tale motivo per lo scalo Canova, non potrà essere aggiornata la tabella seguente che quindi ripresenta i valori calcolati per il 2019.

Qualità dell'aria				
Venezia ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	2018	2019	2020	Livello previsto dalla normativa vigente
NOx	74	47.3	36,6	30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
SO ₂	0.5	0.7	1.0	20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
PM _{2.5}	25.1	21.1	14.4	25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Treviso ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	2017	2018	2019	Livello previsto dalla normativa vigente
NOx	53	56	55.7	30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
SO ₂	0	0.01	0.1	20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
PM ₁₀	38	36	34.9	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

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 WRF¹⁶. 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 2020 e sulla base dei dati di traffico del 2019, è continuata l'attività di analisi modellistica, affiancando alla simulazione degli inquinanti primari anche la simulazione dei secondari per mezzo del modello euleriano fotochimico FARM. 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:

- 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 normativa. La validazione dei risultati ottenuti dimostra una buona aderenza, rispetto ai valori rilevati con la cabina di Ente Zona ma solo per il PM10 e NO₂ dopo opportune calibrazioni. Evidentemente l'utilizzo di tali strumenti comporterebbe come principale vantaggio quello di aumentare i punti di rilevazione, inoltre la loro dimensione e la facilità d'installazione

¹⁶ 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/>)

si prestano molto bene ad essere utilizzati all'interno del sedime aeroportuale caratterizzato da numerosi vincoli.

Per lo scalo di Treviso 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. Il supplemento d'istruttoria richiesto è stato ultimato ed al momento si è in attesa della firma del Ministro dell'ambiente.

Gestione dei rifiuti

Negli ultimi anni, in virtù della crescente sensibilità sui temi relativi alla gestione rifiuti e dei specifici parametri di miglioramento inseriti nel Contratto di Programma con Enac, Save ha promosso ed avviato progetti ed attività volte a favorire la diminuzione delle quantità di rifiuti prodotti ed il recupero dei materiali riciclabili. Inoltre, SAVE si è dedicata alla promozione di iniziative di sensibilizzazione in materia di rifiuti, come ad esempio il progetto raccolta differenziata "porta a porta" e il progetto "plastic free", che prevedeva la massima riduzione della plastica monouso utilizzata nel sedime aeroportuale ed il progetto di costruzione di un impianto di gestione rifiuti pneumatico.

SAVE gestisce la raccolta dei rifiuti prodotti all'interno del sedime aeroportuale, che vanno dalla pulizia degli uffici al materiale proveniente dalla pulizia degli aeromobili e da tutti gli esercizi commerciali. I rifiuti prodotti possono essere essenzialmente categorizzati come segue:

- Rifiuti urbani: la raccolta di tale tipologia di rifiuto avviene con appositi strumenti ed attrezzature in un'isola ecologica dedicata. L'impresa a cui è affidato lo smaltimento di questi rifiuti è la 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;

Per la raccolta ed il monitoraggio dei dati relativi ai rifiuti urbani e ai rifiuti speciali vengono utilizzati rispettivamente due software sui quali vengono registrati puntualmente tutti i movimenti di rifiuti con relative quantità e descrizione delle tipologie.

Trattamento differenziato dei rifiuti

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 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, tramite la progressiva attuazione del servizio di raccolta e smaltimento commisurato, anche economicamente, alla

capacità degli operatori e sub-concessionari di differenziare efficacemente. Nel 2020 a causa dell'emergenza COVID-19 e della riduzione drastica dell'operatività non è stato possibile avviare definitivamente il progetto, avvio che sarà rimandato al 2021.

Nel 2018 e 2019 è stato 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 la ditta municipalizzata provvederà a raccogliervi 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 2020, a causa dell'emergenza COVID-19 è stato sospeso il cantiere che stava realizzando l'impianto, rimandando il termine dei lavori e l'inizio del suo utilizzo al 2021.

Nel corso del 2020, su entrambi gli scali aeroportuali, per tutte le tipologie di rifiuto pericolosi e non pericolosi, sono state registrate delle diminuzioni importanti rispetto al 2019. Nello specifico, per lo scalo di Venezia, la produzione dei rifiuti pericolosi è diminuita del 98% e quella dei rifiuti non pericolosi del 75%; lo scalo nonostante l'emergenza sanitaria occorsa durante il 2020 non è mai stato chiuso completamente come da DM 112 del 12.03.2020. Inoltre dal 07.06.2020 è stato riappaltato il servizio di gestione dell'impianto di trattamento delle acque a servizio del sedime aeroportuale, normalizzando anche l'aspetto di gestione del rifiuto. Il produttore dei rifiuti derivanti dalla gestione degli impianti di trattamento acque non sarà più SAVE S.p.A. ma il conduttore del servizio.

Per quanto riguarda lo scalo di Treviso i quantitativi di rifiuti prodotti sono diminuiti rispetto al 2019 del 88% i rifiuti non pericolosi e del 100% i rifiuti pericolosi, considerata la non operatività dell'aeroporto intercorsa tra il 14 marzo ed il 29 novembre 2020.

Di seguito si riportano le categorie dei rifiuti smaltiti nel corso del 2020 dagli scali di Venezia e Treviso:

- Rifiuti della produzione, formulazione, fornitura ed uso di rivestimenti (pitture, vernici e smalti vetrati), adesivi, sigillanti e inchiostri per stampa;
- Oli esauriti e residui di combustibili liquidi;
- Rifiuti di imballaggio, assorbenti, stracci, materiali filtranti e indumenti protettivi;
- Rifiuti delle operazioni di costruzione e demolizione (compreso il terreno proveniente da siti contaminati);
- Rifiuti prodotti dal settore sanitario e veterinario o da attività di ricerca collegate;
- Rifiuti prodotti da impianti di trattamento dei rifiuti, impianti di trattamento delle acque reflue fuori sito, nonché dalla potabilizzazione dell'acqua e dalla sua preparazione per uso industriale;
- Rifiuti urbani (rifiuti domestici e assimilabili prodotti da attività commerciali e industriali nonché dalle istituzioni), inclusi i rifiuti della raccolta differenziata;

- Rifiuti provenienti da apparecchiature elettriche ed elettroniche, prodotti fuori specifica e prodotti inutilizzati, batterie ed accumulatori, veicoli fuori uso appartenenti a diversi modi di trasporto (comprese le macchine mobili non stradali) e rifiuti prodotti dallo smantellamento di veicoli fuori uso e dalla manutenzione di veicoli e rifiuti liquidi acquosi destinati ad essere trattati fuori sito.

Nella tabella seguente viene riportato il dettaglio delle metodologie utilizzate per la gestione dei quantitativi di rifiuti prodotti durante il 2020 per entrambi gli scali. Lo scalo di Venezia ha inviato più della metà dei rifiuti prodotti durante l'anno, il 66%, ad operazioni di recupero, il 15% ad operazioni di smaltimento e solo il 6% in discarica.

Peso totale dei rifiuti inviati e metodologia di gestione ¹⁷						
Metodo di gestione del rifiuto [t]	2019			2020		
	Venezia	Treviso	Totale	Venezia	Treviso	Totale
Rifiuti pericolosi	248,12	23,47	271,59	5,14	0,04	5,19
Non smaltimento						
Altre operazioni di recupero	2,85	23,47	26,32	4,82	0,04	4,86
Smaltimento						
Incenerimento (termodistruzione)	3,23	-	3,23	0,32	-	0,32
Altre operazioni di smaltimento	242,04	-	242,04	0,01	-	0,01
Rifiuti non pericolosi	3.332,16	827,98	4.160,14	825,02	95,57	920,59
Non smaltimento						
Riciclo	365,21	-	365,21	105,42	-	105,42
Altre operazioni di recupero	2.664,54	-	2.664,54	544,52	3,36	547,88
Smaltimento						
Discarica	-	11,13	11,13	46,84	-	46,84
Altre operazioni di smaltimento	302,41	816,85	1.119,26	128,24	92,21	220,45
Totale	3.580,27	851,45	4.431,72	830,16	95,61	925,78

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

¹⁷ La totalità dei rifiuti è stata gestita presso siti esterni. I dati relativi all'esercizio 2019 sono stati esposti secondo la metodologia prevista dal nuovo Standard GRI 306 Rifiuti (2020). Per i dati precedentemente pubblicati secondo l'indicatore GRI 306-2 (2016), si rimanda al Bilancio di Sostenibilità 2019.

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 Paliagheta in Cà Noghera, Via Paolo Lo Monaco in Portegrandi) (prima acquisizione ed elaborazione dei dati). Due Fonometri utilizzati per campagne di misura della durata di qualche settimana. Tutti gli strumenti sono dislocati in punti sensibili del territorio per la rilevazione dei vari eventi acustici;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Attualmente si segnala l'entrata in servizio con Lufthansa e EasyJet, 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;
- Riqualfica 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 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. Nel 2020 nonostante l'emergenza sanitaria, i lavori di rifacimento delle piste di volo sono proseguiti ed il 30 settembre sono stati dichiarati conclusi. I lavori hanno quindi restituito un layout di piazzale aeromobile e piste di volo tale per cui sarebbe possibile una diversa gestione della movimentazione degli aeromobili, compreso l'utilizzo del raccordo C per eseguire dei decolli, principalmente in periodo notturno, da un punto di pista avanzato rispetto alla testata. L'aeromobile in tal modo si allontanerebbe dal centro abitato di Tessera. 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

Il 2020 può essere definito un anno particolare sotto ogni punto di vista. L'emergenza sanitaria ancora in atto, ha colpito duramente il settore del trasporto aereo. La contrazione del traffico aereo legata alle politiche sanitarie che in diverso tempo tutti gli stati hanno adottato, si è tradotta con un -75% di traffico passeggeri. Identificando quindi l'infrastruttura aeroportuale con una sorgente di rumore, si può affermare che l'operatività del 2020 sul Marco Polo di Venezia ha fatto registrare valori di Lva, descrittore acustico introdotto con il Dm 31/10/1997, conformi al limite normativo presso ogni punto di misura. Volendo dare una dimensione dell'operatività aeroportuale calcolata ai sensi del DM 31/10/1997 e utilizzata nel software di simulazione acustica, nel giorno medio di traffico del 2020 sono stati eseguiti complessivamente 198 movimenti; nel 2019 il giorno medio di traffico contava 322 movimenti.

Si riportano nel seguito le indicazioni in merito alle superfici interessate dal rumore aeroportuale nel triennio 2018-2020. 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. Dalla tabella seguente, è evidente la riduzione dell'impronta correlata all'emissione sonora derivante dall'operatività aeroportuale del 2020, tuttavia data la particolare condizione dalla quale ne è scaturita, non sarebbe opportuna alcuna riflessione se non quella legata all'anomala contrazione del traffico.

Venezia	Superficie Km ²			Popolazione esposta
Lva	2018	2019	2020	2016
60-65	5.57	5.832	3.749	43
65-75	3.28	3.625	2.23	3
>75	1.41	1.334	1.18	0

I risultati della simulazione modellistica, espressi in L_{va}, risultano allineati con i valori misurati al suolo dalle centraline di rilevazione fonometrica. La superficie relativa al territorio ricompreso all'interno dell'isolivello dei 75 L_{va}, 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 L_{va}, si specifica che buona parte di questa ricade all'interno delle aree del sedime. Si ritiene ancora valido il dato relativo alla popolazione esposta al 2016, anche a fronte di una considerevole riduzione delle superficie esposte. Come già affermato in precedenza, si ritiene la particolare condizione sotto la quale si è realizzata l'operatività aeroportuale e la relativa impronta di rumore al suolo, sia legata principalmente alla singolare riduzione del traffico aereo. Si riconferma l'assenza di sviluppo residenziale all'interno delle zone di rispetto derivanti dal DM 31/10/1997.

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

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

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

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

Nel 2018 ARPAV ha segnalato anche alla società di gestione il superamento del valore limite di 60 L_{va} 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. Tale piano è stato presentato agli enti competenti al fine della sua approvazione. L'attuazione del piano è correlata alla ripresa del traffico aereo, oltreché ai risultati derivanti dalle misure fonometriche eseguite per mezzo del sistema di monitoraggio. Il Piano di contenimento nella sezione relativa l'utilizzo del GIS

e dei relativi conteggi di residenze e residenti, nell'analisi delle foto storiche e sopralluoghi in situ al fine di desumere anche la stratigrafia costruttiva delle diverse abitazioni e poter presentare una stima del parametro isolamento acustico standardizzato di facciata relativo lo stato dei luoghi, è stato elaborato in collaborazione con il laboratorio di fisica tecnica ambientale dello IUAV di Venezia. 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. Anche questo supplemento istruttorio si è concluso e attualmente la documentazione sarebbe nuovamente alla firma del Ministero dell'Ambiente. 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 – Conteggi GIS eseguiti da IUAV Venezia per piano di contenimento

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. Nel 2020 l'emergenza sanitaria, ancora in corso, per il Canova si è tradotta con la completa sospensione delle attività aeroportuali dal 9 marzo 2020. Attualmente lo scalo risulta ancora non operativo. Per tale motivo non è stato eseguito l'aggiornamento dello studio di simulazione acustica. Infatti non si sono potute neanche definire le tre settimane a maggior traffico come definite dal DM 31/10/1997.

Elettrosmog

I campi elettromagnetici hanno assunto negli anni un'importanza esponenzialmente crescente, legata allo sviluppo dei sistemi di telecomunicazione diffusi sempre più capillarmente sul territorio. Anche l'intensificazione della rete di trasmissione elettrica nonché la diffusa urbanizzazione, hanno contribuito a destare interesse circa i possibili effetti sulla salute derivanti dalla permanenza prolungata in prossimità delle fonti elettromagnetiche. Il fenomeno definito "inquinamento elettromagnetico" è legato alla generazione di campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici artificiali, cioè non attribuibili al naturale fondo terrestre o ad eventi naturali, ad esempio il campo elettrico che genera un fulmine. La propagazione di onde elettromagnetiche, al giorno d'oggi, è da riferirsi ad un numero elevato di sorgenti e tra queste figurano gli impianti radio-TV e per la telefonia mobile, gli elettrodotti per il trasporto e la trasformazione dell'energia elettrica, gli apparati per il controllo del traffico aereo (radar, radioaiuti alla navigazione, sistemi di atterraggio strumentale ecc...), gli impianti per lavorazioni industriali, ovvero tutti quei dispositivi il cui funzionamento è subordinato a un'alimentazione di rete elettrica. I sistemi di tele-radiocomunicazione sono progettati per emettere onde elettromagnetiche intenzionalmente, gli impianti di trasporto e gli utilizzatori di energia elettrica, emettono invece nell'ambiente circostante campi elettrici e magnetici in maniera non intenzionale. SAVE S.p.A. in collaborazione con Tesem S.r.l. ha promosso un progetto che ha per obiettivo il monitoraggio delle emissioni CEM presso tutti gli ambienti a permanenza umana di personale e passeggeri, secondo criteri di conformità alla normativa vigente e alla totale applicazione dei principi cautelativi per la salute umana. Il sistema è basato sull'acquisizione e registrazione continua mediante specifiche centraline, al fine di tracciare un quadro riassuntivo e continuamente aggiornato sugli effetti delle sorgenti radianti. Un sistema di monitoraggio è generalmente costituito da una serie di strumenti, collocati in punti idonei ad eseguire corrette rilevazioni, collegati ad

un centro di elaborazione dati tramite il quale eseguire le opportune analisi e predisporre l'appropriata informativa.

Nel caso dei CEM la tipologia di strumenti e la loro particolare collocazione sono funzione della frequenza del campo elettromagnetico che si intende indagare. Tale frequenza dipende quindi dal tipo di sorgente emissiva. Al fine di disporre di una rete strumentale capace di indagare le diverse condizioni di esposizioni, è di fondamentale importanza conoscere le diverse sorgenti.

In ambito aeroportuale è molto utile operare una macro suddivisione tra le zone interne al terminal passeggeri e uffici vari da quelle esterne adibite sia alla movimentazione di aeromobili sia alla movimentazione dei passeggeri che si recano in aeroporto.

In relazione alle aree interne al terminal o uffici vari, le sorgenti di emissioni maggiormente presenti sono costituite dai sistemi di ripetizione del segnale dei diversi gestori di telefonia mobile, sia quindi le diverse antenne distribuite in tutte le zone del terminal, sia le stazioni radio base collocate in appositi locali. Rispetto a queste emissioni, i soggetti ricettori sono sia i passeggeri sia il personale dipendente di tutte le diverse società ed enti di stato che ogni giorno forniscono specifici e diversi servizi in aeroporto. Altro tipo di emissione a cui però sarebbe sottoposto solo specifico personale tecnico, si originano in diversi locali tecnici, cabine di trasformazione, vani tecnici in prossimità di importanti cavidotti, i vani di condizionamento aria, le server room, e tutte le aree immediatamente confinanti.



Relativamente le aree esterne funzionali alla movimentazione degli aeromobili, sicuramente le sorgenti principali sono costituite da tutti gli strumenti necessaria alla navigazione aerea e alla movimentazione al suolo, mentre le per aree ad uso dei passeggeri in arrivo in aeroporto, anche in questo caso le sorgenti maggiormente presenti sono costituite dalle antenne e dagli impianti funzionali alle radio comunicazioni (impianti radio e telefonia mobile), ovvero gli impianti rooftop per telefonia mobile.

Dopo numerose e approfondite analisi puntuali condotte per l'intera aerostazione, sono state individuate le aree particolarmente significative per la rilevazione in continuo del fondo elettromagnetico. Sono attualmente operative 8 centraline di monitoraggio, di cui tre fisse, e cinque mobili. Le centraline sono mod. Narda AMB-8057, con sonde specifiche a seconda dell'area di applicazione, per un totale di 10 sonde (6 centraline a singola sonda e 2 centraline a doppia sonda).

Tre delle centraline fisse sono state posizionate in aree strategiche interne all'aerostazione, in corrispondenza delle microcelle per telefonia mobile, laddove il flusso dei passeggeri è elevato e vi è permanenza prolungata di dipendenti (due centraline sono ubicate al piano partenze ed una nella sala riconsegna bagagli). Tre centralina sono localizzate rispettivamente sulla terrazza "sala VIP" prospiciente il piazzale aeromobili, sulla terrazza della palazzina uffici SAVE S.p.A. e una sulla terrazza del Marco Polo park, tutte finalizzate alla rilevazione del fondo EM derivante dalle sorgenti CEM situate in ambiente

esterno. Due centraline sono localizzate all'interno di locali tecnici. I valori misurati presso ogni postazione risultano conformi ai limiti normativi. La norma nazionale di settore può essere sintetizzata con le seguenti:

- Legge quadro 36/2001 - "Legge Quadro sulla protezione dalle esposizioni a campi elettrici e magnetici"
- DPCM 8 Luglio 2003 – “Fissazione dei limiti di esposizione, dei valori di attenzione e degli obiettivi di qualità per la protezione della popolazione dalle esposizioni a campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici”
- D.Lgs. 81/2008 – Titolo VIII, Capo IV – “Protezione dei lavoratori contro i rischi di esposizione a Campi Elettromagnetici” – da pg.103
- D.Lgs. 259/2003 “Codice delle comunicazioni elettroniche”

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.veneziaairport.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 2019 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 è proceduto con la progettazione dell'intervento sui fabbricati su cui Arpav ha riscontrato superamenti e previsti nel piano di sviluppo. Il progetto, ricevuta l'approvazione di Enac verrà messo in gara e realizzato nel corso del 2022, quando verranno recuperati i livelli di traffico che ne hanno giustificato l'esecuzione.

Safety Management System Aeroportuale

Il Safety Management System

Il **Safety Management System** garantisce una gestione formale e strutturata della *safety* aeroportuale.

L'SMS è incardinato nel gestore dell'aeroporto, ma è relativo a tutte le attività afferenti alla *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 relative procedure.

Il SMS si fonda su quattro componenti fondamentali:

- ➔ Safety Policy, che stabilisce l'impegno del management nel considerare la *safety* come aspetto organizzativo prioritario del Gestore e definisce le politiche e gli obiettivi per il miglioramento continuo in ambito di *safety*;
- ➔ Safety Risk Management, che comprende hazard identification, risk assessment e mitigation;
- ➔ Safety Assurance, che consiste nel monitoraggio e nella valutazione delle prestazioni di *safety* mediante il reporting system, gli studi di *safety*, le *safety reviews*, i surveys, ecc.;
- ➔ Safety Promotion, che comprende la formazione, le comunicazioni di *safety* ed ogni altra iniziativa volta ad aumentare la consapevolezza in tema di sicurezza operativa

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 corso del 2021 lo scalo sarà oggetto a ricertificazione da parte di EASA. L'aggiornamento del certificato si rende necessario a causa della revisione complessiva che - a livello organizzativo, procedurale ed infrastrutturale - ha interessato l'aeroporto Marco Polo nel corso degli ultimi anni. A tale revisione si aggiunge inoltre l'aggiornamento delle normative di riferimento a livello europeo, che impatta su alcuni dei temi sui quali si fonda il certificato di aeroporto.

Il processo di ricertificazione implicherà, tra l'altro, l'aggiornamento di:

- Manuale di Aeroporto,
- Procedure,
- Safety Policy,
- Safety Risk Assessment,
- Obiettivi di Safety,
- Safety Performance Indicators.

SMS e la Business Continuity

Nel corso del 2020, caratterizzato dalla pandemia di Covid-19, il Safety Management System ha costantemente lavorato al fine di garantire la sicurezza delle operazioni in tutte le fasi che hanno caratterizzato l'andamento del traffico. All'inizio della summer 2020, sono stati valutati i rischi derivanti dalla ripresa del traffico estivo a seguito del drastico decremento dei voli e della conseguente semi-inattività delle risorse umane e di infrastrutture e attrezzature. Tale attività ha implicato la stretta cooperazione con gli enti e gli stakeholders coinvolti nelle operazioni aeroportuali.

Sono stati inoltre attivati due tavoli di lavoro:

- “Continuità Operativa Covid”, presieduto dal Business Continuity Manager e composto da SMS, CMM, PH Movimento e Terminal, PH Manutenzione. Nell'ambito di questo gruppo sono stati determinati i presidi minimi necessari per assicurare l'operatività dello scalo ed è stato definito il piano d'azione necessario a garantire la continuità operativa nel rispetto delle regole di safety e di prevenzione da Covid-19. Dopo una prima fase in cui il gruppo si riuniva settimanalmente, la cadenza degli incontri è attualmente quindicinale.
- “Coordinamento periodico intergruppo”, a cadenza quindicinale, presieduto dal Safety Manager di Venezia e composto dai responsabili SMS e CMM degli aeroporti di Venezia, Verona, Treviso e Brescia, con lo scopo di coordinare le attività di gruppo in modo che i 4 aeroporti adottino le medesime strategie e piani di azione al fine di garantire l'operatività nel rispetto della safety e delle norme di prevenzione da Covid-19.

Nel 2020, a causa della pandemia in corso, non si sono tenuti alcuni dei tipici comitati presieduti da SMS, quali gli Airside Safety Committee. Ciononostante il coordinamento con gli stakeholders aeroportuali è stato mantenuto costantemente tramite riunioni periodiche online dei gruppi di lavoro SMS – Handling e SMS – Vettori. Si sono inoltre svolte a cadenza regolare le esercitazioni mensili di emergenza *table top*.

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.

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.

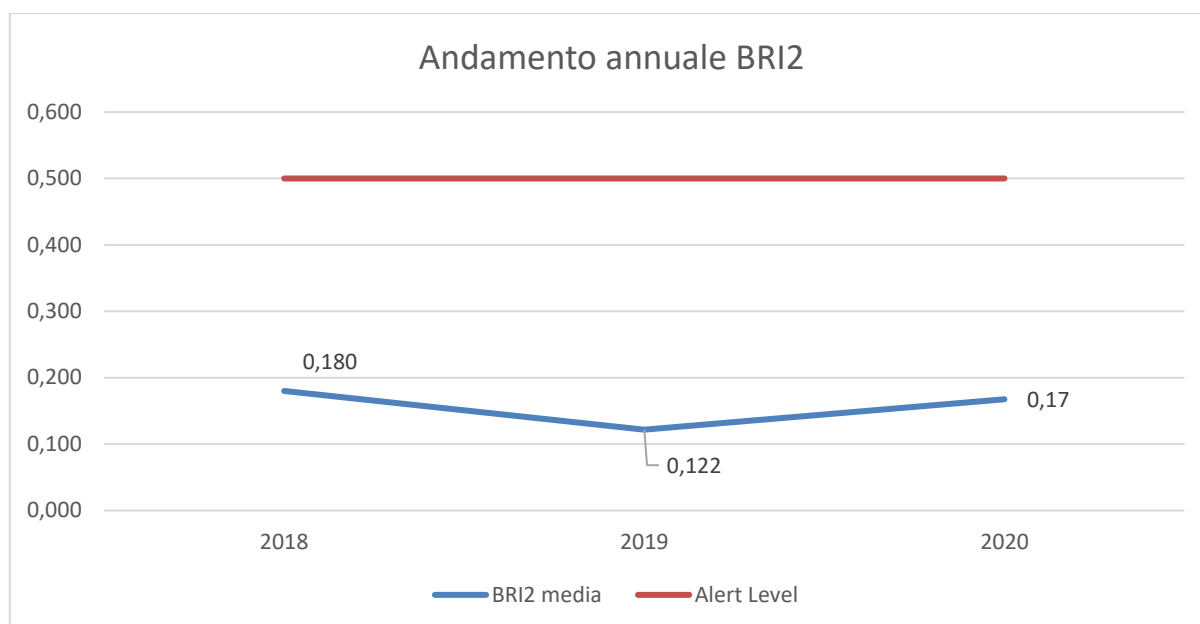
Dall'anno 2012 l'indice *BRI2* ideato a Venezia è stato adottato da ENAC, con apposita circolare, come standard nazionale su tutti gli aeroporti italiani per il calcolo del rischio *birdstrike*.

Annualmente Save S.p.A. esegue uno studio naturalistico sostitutivo della ricerca quinquennale e produce la Relazione Annuale Wildlife Strike. La Procedura Operativa "Prevenzione e Controllo dei Rischi di Impatto con Fauna Selvatica", in uso e pubblicata nel Manuale di Aeroporto, prevede le istruzioni operative per gli addetti BCU con monitoraggi continuativi nel periodo effemeridi per 365 giorni all'anno.

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 (2018-2020).



Il grafico mostra un aumento del 39% tra il 2019 e il 2020, sebbene il valore dell'indice rimanga ben al di sotto della soglia di attenzione.

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

Wildlife strike	UdM	2018	2019	2020
Venezia	Numero impatti per 10.000 movimenti di aeromobili	4,60	3,57	10,48

La tabella sopra esposta evidenzia un aumento del 193,6% tra il 2019 e il 2020; tale dato, che analizzato in questi termini potrebbe risultare allarmante, va però interpretato con una logica differente rispetto a quanto fatto per gli anni precedenti. Il drastico calo del traffico del 2020 rende il termine di paragone tra 2019 e 2020 inattendibile; la linearità alla quale eravamo tendenzialmente abituati ragionando sulla crescita/riduzione del traffico aereo non può essere utilizzata nel ragionamento logico che riguarda l'analisi di questi dati per il 2020.

Per tale ragione risulta più corretto analizzare i dati di wildlife strike prendendo in riferimento il numero assoluto di eventi occorsi:

2018	2019	2020
44	34	36

Dai dati sopra esposti si evince che il dato risulta paragonabile a quello del 2019; si può piuttosto evidenziare che – nonostante la riduzione del traffico abbia comportato un aumento della fauna selvatica nelle aree limitrofe al sedime – le misure messe in atto dal gestore hanno consentito di mantenere il dato a livelli paragonabili con gli anni precedenti.

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 2019, 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 2019, 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.

A causa degli effetti della pandemia, l'implementazione del sistema radar su più ampia scala è stata posticipata al biennio 2021-2022.

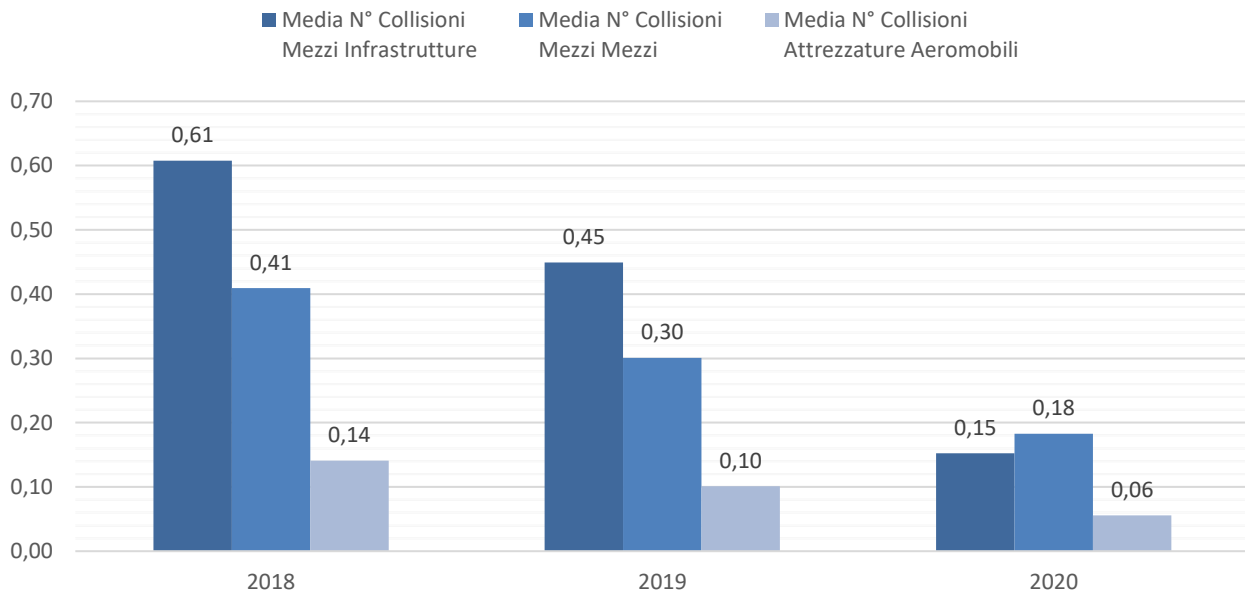
Incidenti

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

Un significativo indice preso in esame quantifica gli incidenti in rapporto ai movimenti aeromobili/anno, catalogati per tipologia di danneggiamento: aeromobili, infrastrutture, attrezzature. L'indicatore preso in considerazione per l'analisi in oggetto rappresenta la media annua degli eventi, rapportati al numero di movimenti aa/mm e ponderati su base 1000.

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

Analisi incidenti Venezia - Valori medi 2018 2020



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

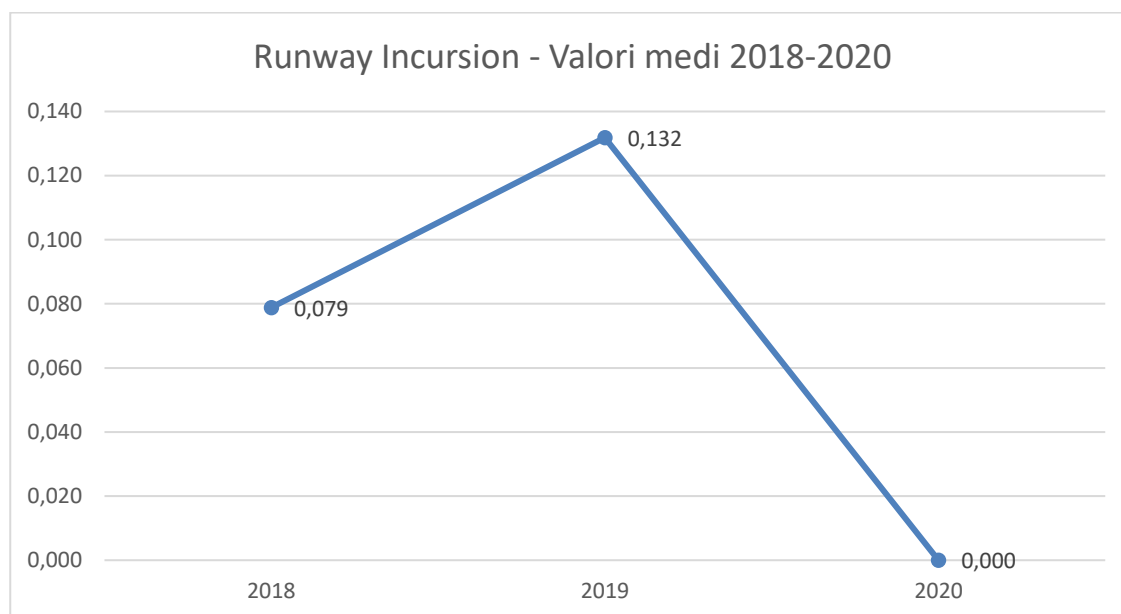
Nonostante il 2020 sia stato caratterizzato dal drastico calo del traffico, che ha naturalmente inciso sui dati registrati, l'attività volta alla prevenzione di inconvenienti/incidenti in ambito *airside* è proseguita costantemente.

In particolare:

- È stato mantenuto attivo il sistema di monitoraggio delle prestazioni di safety degli operatori aeroportuali, *Handling Safety Performance*, 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;
- Sono stati emessi 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*;
- È stata applicata la 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;
- Sono stati condotti specifici surveys in ambito *airside*.

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.



Nel corso del 2020 non si è verificato alcun evento di Runway Incursion.

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.

Technical Training Management 2020

Il Training Management System del gruppo SAVE opera negli aeroporti di Venezia, Treviso, Verona e Brescia e prevede la condivisione di procedure di training, programmi, strumenti e formatori tra i quattro scali. Nel 2020 ha continuato il lavoro di gestione, organizzazione e tracciamento della formazione tecnico-operativa degli aeroporti, seguendo 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.

Questo documento riporta i dati relativi alle attività formative degli aeroporti di Venezia e Treviso.

Introduzione: le difficoltà del 2020 nell'attività di formazione a causa della pandemia da COVID-19

Come in tutto il mondo del trasporto, l'operatività dell'Aeroporto Marco Polo è stata fortemente danneggiata dalle conseguenze della pandemia da COVID-19. Il drastico calo del numero di voli e di passeggeri ha causato una forte contrazione non solo delle attività legate alla normale operatività, ma anche di quelle connesse ai piani di sviluppo dell'aeroporto (ad esempio i cantieri per i lavori di ampliamento del terminal passeggeri). Ciò ha determinato una diminuzione importante nella presenza degli operatori in servizio. Parliamo delle aziende del Gruppo SAVE ma soprattutto delle altre organizzazioni che lavorano in aeroporto.

In questo periodo è stato – ed è tutt'ora - necessario essere ancora più efficienti in termini di impiego del personale. Inoltre, le norme di Legge e il protocollo aziendale anti-COVID richiedono importanti misure di distanziamento sociale: le aule in cui si svolge la formazione hanno in questo periodo una capienza ridotta, e i mezzi operativi utilizzati per la formazione non possono più ospitare lo stesso numero di persone.

Di conseguenza il 2020 ha visto da un lato una forte riduzione delle attività formative, e dall'altro un impiego sempre più importante della formazione online, sia sincrona (webinar) che asincrona. Da questo punto di vista è stata confermata la positività dell'intuizione avuta già dal 2018 di puntare su questa modalità, senza la quale durante il 2020 non sarebbe stato possibile soddisfare le esigenze formative minime. Da marzo 2020 in poi buona parte del lavoro dell'area è consistita nella trasformazione in formato elettronico di un alto numero di corsi di formazione, sia specifica di alcuni settori che trasversale.

Per citarne alcuni:

- Corsi dell'area Operazioni Safety (es. Deicing)
- Corsi dell'area Terminal (es. PRM)
- Corsi trasversali come (Airside Safety e SMS, Piano di Emergenza Aeroportuale, Parte teorica del corso ADP per l'ottenimento delle patenti aeroportuali, ecc.)
- Corsi per formare gli operatori sulle strutture dell'area di movimento (es. corsi "Layout")

L'area Technical Training cura lo sviluppo della formazione online anche per gli altri aeroporti del gruppo.

Formazione in ambito *safety*

Questo tipo di formazione è obbligatorio per 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 2020 sono purtroppo in calo rispetto al 2019. Sono stati assicurati però i temi fondamentali:

CORSO	DESTINATARI	DURATA In presenza	DURATA online
Airside Safety e Safety Management System Venezia SAVE (inclusi corsi di integrazione)	Gruppo SAVE Venezia: SAVE, SAVE Engineering, Triveneto Sicurezza, Marco Polo Park, NAITEC	0,5 - 5 ore	0,5 - 3 ore
Airside Safety e Safety Management System II	Supervisor e Responsabili del Gruppo SAVE: SAVE, Aertre, SAVE Engineering, Triveneto Sicurezza, Marco Polo Park, NAITEC	5 ore	2 - 3 ore
Safety Management System BASE	(Corso esterno) Operatori coinvolti direttamente o indirettamente nel Safety Management System	24-40 ore	24 ore
Airside Safety e Safety Management System Venezia esterni (inclusi corsi di integrazione)	Operatori che accedono a Venezia in area di movimento, non appartenenti alle aziende del gruppo SAVE	4 ore	2 ore
Airside Safety e SMS cantieri	Operatori delle aziende operanti nei cantieri, con accesso autonomo in airside	2-3 ore	Non disponibile
Airside Safety e Safety Management System Treviso Aertre (inclusi corsi di integrazione)	Gruppo SAVE Treviso: Aertre, Triveneto Sicurezza, SAVE Engineering	5-7 ore	2 - 3 ore
Airside Safety e Safety Management System Treviso Esterni (inclusi corsi di integrazione)	Operatori che accedono a Treviso in area di movimento, non appartenenti alle aziende del gruppo SAVE	5-8 ore	2 ore

La durata dei corsi varia a seconda del tipo. Ad esempio:

un corso di integrazione (cioè un corso grazie al quale un operatore che ha seguito il corso di safety in un aeroporto del Gruppo può seguire in un altro aeroporto del Gruppo solo una parte integrativa) dura mezz'ora;

la versione base del corso Airside Safety e Safety Management System dura tre ore, mentre il recurrent dura due ore.

Formazione in ambito *safety* erogata a Venezia nel 2020 al Personale del Gruppo SAVE

VENEZIA	Operai		impiegati		quadri		TOTALE	
	n°	ore	n°	ore	n°	ore	n°	ore
Donne	4	21	97	237	5	15	106	273
Uomini	41	104	183	533	11	30	235	667
TOTALE	45	125	280	770	16	45	341	940

Venezia 2019

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

Formazione in ambito *safety* erogata a Treviso nel 2020 al Personale del Gruppo SAVE

TREVISO	Operai		Impiegati		quadri		TOTALE	
	n°	ore	n°	ore	n°	ore	n°	ore
Donne	0	0	58	147	0	0	58	147
Uomini	52	104	38	74	1	1	91	179
TOTALI	52	104	96	221	1	1	149	326

Treviso 2019

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

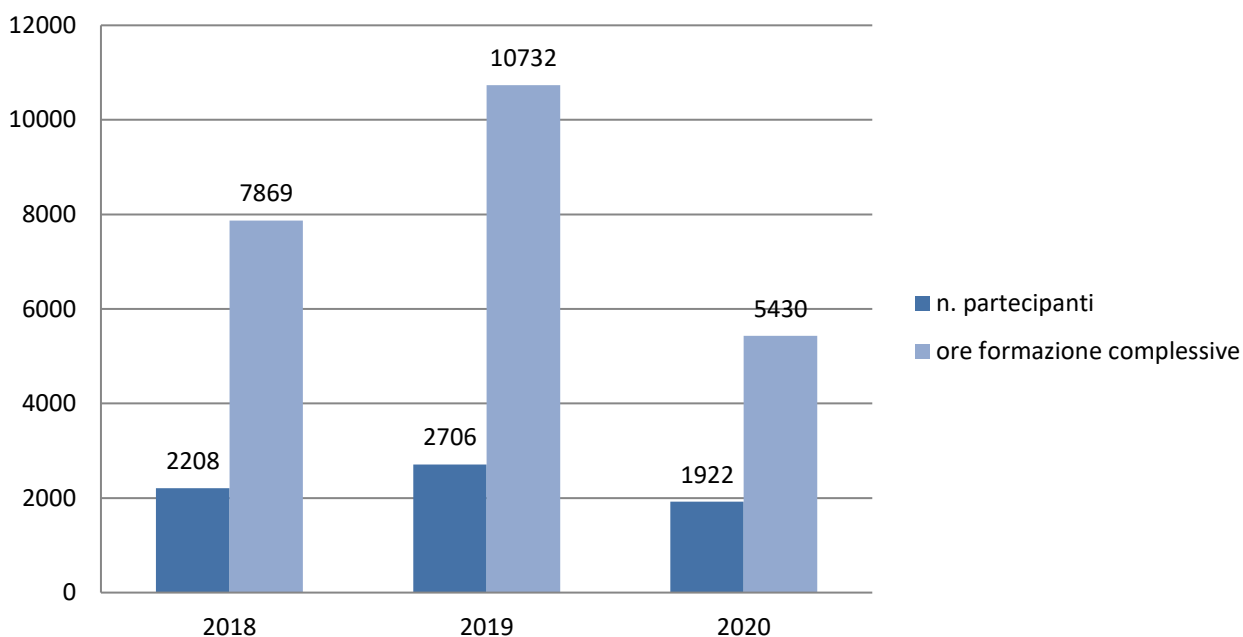
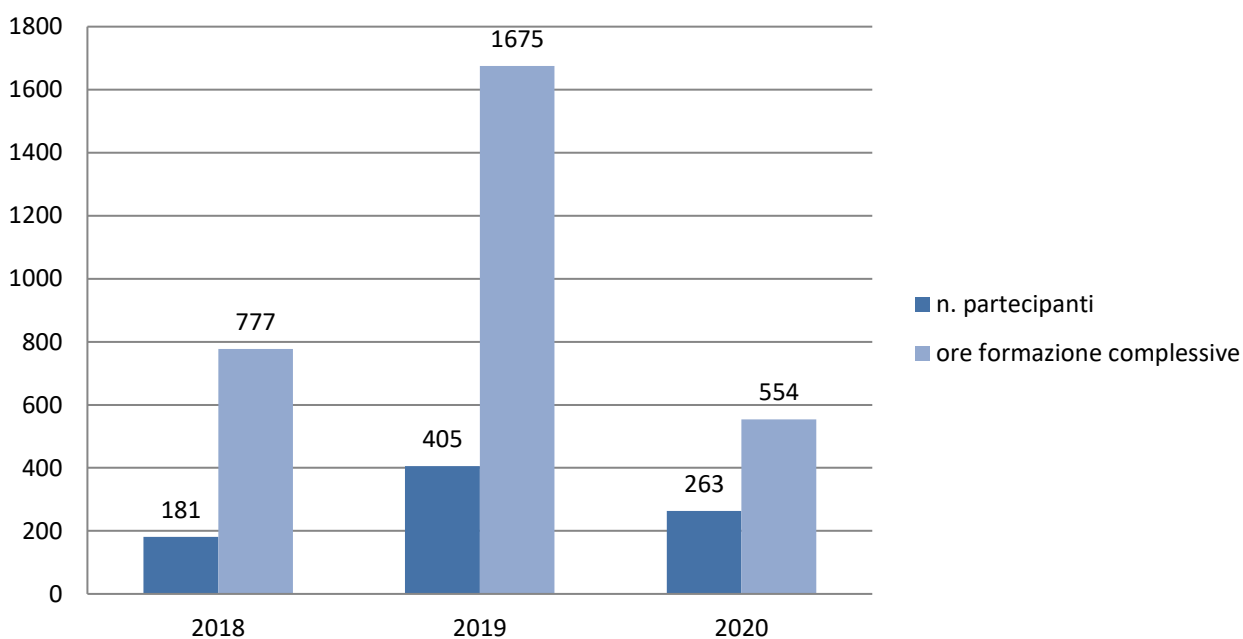
Treviso 2018

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 sono iniziati a fine 2020.

I corsi *Airside Safety* e *Safety Management System* vengono erogati in modalità online da marzo 2020 in contemporanea con i corsi in presenza. Con il perdurare della pandemia, i corsi sono poi stati erogati solo in modalità elettronica, che ha una durata inferiore rispetto allo stesso corso in presenza. Per questo motivo le ore di formazione diminuiscono, mentre il numero delle persone formate resta sostanzialmente invariato.

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

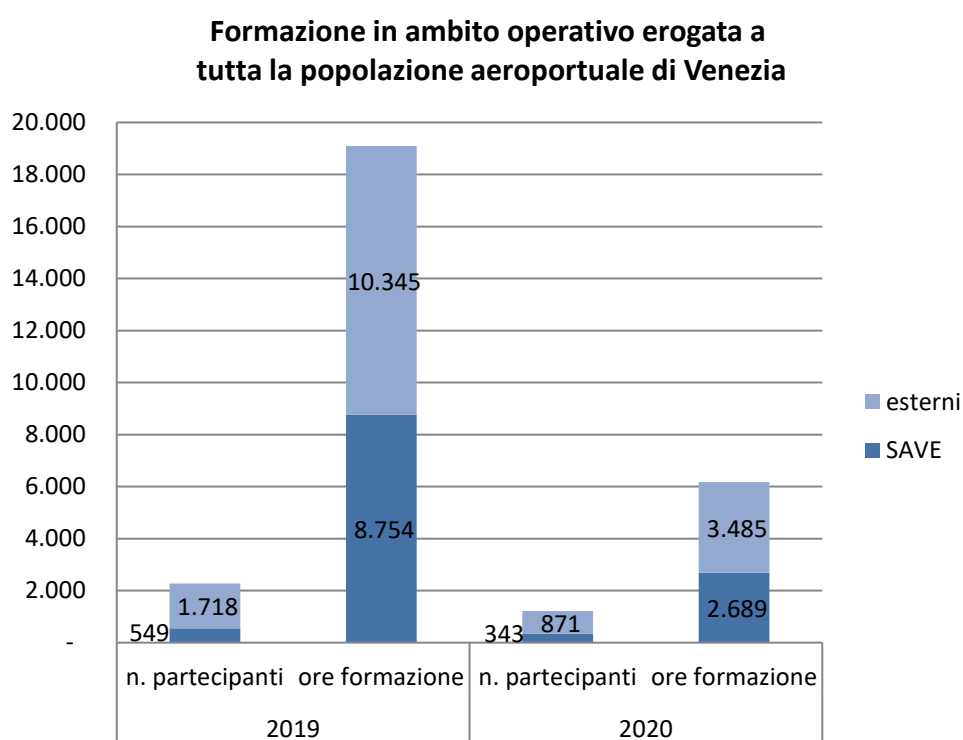
Formazione in ambito safety erogata a tutta la popolazione aeroportuale di Venezia**Formazione in ambito safety erogata a tutta la popolazione aeroportuale di Treviso**

Treviso ha visto un decremento delle attività formative ancora più notevole rispetto a Venezia, essendo del tutto chiuso da marzo a dicembre 2020. La formazione in termini di safety è quindi relativa solo al personale Aertre, che ha seguito corsi di safety esclusivamente online, e che ha iniziato i *recurrent* da ottobre 2020 in poi. Questi corsi continueranno nel 2021.

Formazione su temi operativi

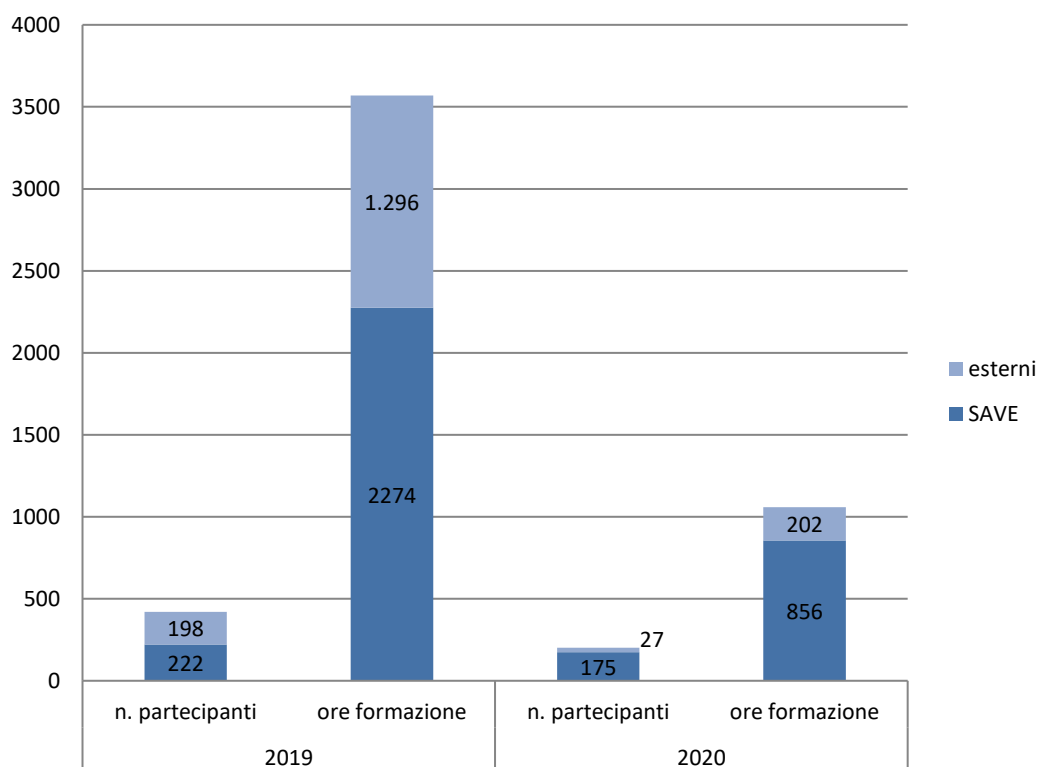
Il Training Management si occupa soprattutto dell'organizzazione, della costruzione e della gestione della formazione operativa. In particolare:

- 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
 - Mezzi utilizzati dalle persone del nucleo safety
 - Operazioni del nucleo safety (ispezioni, aderenza, deicing, ecc.)
 - Operazioni PRM Landside e Airside
 - Formazione per il presidio tecnico
 - ...
- la formazione per gli operatori degli handler che utilizzano le strutture messe a disposizione da SAVE. Ad esempio:
 - Manovra finger
 - 400 hz
 - PCA
 - BHS
 - ...



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 a tutta la popolazione aeroportuale di Treviso



Esempi di formazione su temi non operativi

Per il knowhow sull'organizzazione dei corsi per il personale operativo in turno e per l'esperienza con gli strumenti elearning, il TTM si occupa anche di formazione non tecnica. Un esempio di un'attività seguita nel 2020 è la formazione online sulle misure anti-COVID.

Il Gruppo SAVE è stato da subito attento alle tematiche relative alla pandemia da COVID 19, e per tutelare il proprio personale e il proprio business si è impegnato in una grande campagna di comunicazione interna sull'attenzione alle misure di prevenzione del contagio. Parte di questa campagna è stata l'attività formativa online che ha interessato sia il personale dell'aeroporto di Venezia che quello di Treviso. Sulla base del materiale costruito dall'area Qualità Ambiente e Sicurezza e Marketing non-Aviation, è stata creata un'attività formativa sulle misure aziendali di contrasto al contagio.

Venezia e Treviso	Persone formate	Ore di formazione
Prevenzione COVID-19	682	477
Prevenzione Covid-19 aggiornamento nov 2020	331	166
Integrazione Video Prevenzione Covid-19	676	68
TOTALI	835	711

Formazione erogata a tutta la popolazione aeroportuale

Esclusa la formazione legata al D.Lgs. 81/08, erogata esclusivamente al personale interno, il totale della formazione erogata dal gruppo SAVE a tutta la popolazione aeroportuale che opera negli aeroporti di Venezia e Treviso è di **15.716** ore, distribuite a **3.204** persone.

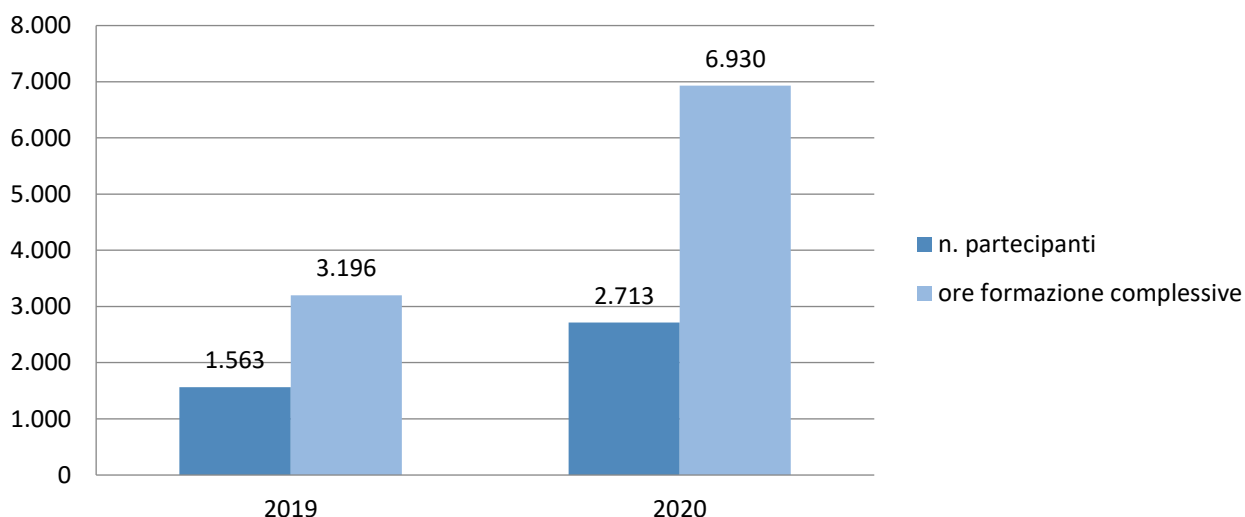
Questa formazione comprende i temi di safety e i temi operativi, di cui abbiamo parlato nei paragrafi precedenti, e anche altri tipi di attività legate all'operatività aeroportuale. Citiamo, ad esempio, la distribuzione delle informazioni – procedure nuove o aggiornate del manuale di aeroporto o del regolamento di scalo, o le comunicazioni di safety destinati agli operatori - che si svolge attraverso la piattaforma elearning SAVE.

Attività online

Nel 2020 la formazione online nell'area operativa ha riscontrato un notevole incremento. Il gruppo SAVE ha iniziato a sperimentare per la formazione interna anche la modalità webinar.

Attraverso la piattaforma *elearning* di SAVE è iniziata anche la distribuzione controllata delle procedure: si tratta di un'attività di invio delle procedure del manuale di aeroporto e delle comunicazioni di safety la cui assegnazione e ricezione, per la loro importanza ai fini della safety e della certificazione, devono essere controllate e registrate. La piattaforma permette questo tipo di controllo e si interfaccia con il software gestionale SMS per la relativa registrazione.

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



Sostenibilità sociale

Risorse Umane

Premessa

Il 2020 sarà ricordato in tutto il mondo per la pandemia causata dal diffondersi del Coronavirus e il drammatico impatto che questo ha avuto sulla vita di tutti, causando gravissimi disagi sociali e ingenti perdite per il nostro sistema economico.

L'impatto sul settore del trasporto aereo è stato devastante, in particolare sugli aeroporti come quelli di Venezia e Treviso che vivono e sono sostenuti principalmente dai flussi turistici provenienti da tutto il mondo.

Nel giro di poche settimane, in coincidenza del lock down di marzo e aprile, siamo addirittura arrivati al blocco di tutte le attività, comprese quelle aeroportuali. In seguito, anche nel momento in cui gli aeroporti sono stati riaperti, il business ha subito una drastica riduzione, fortemente condizionata dalla perdurante situazione di emergenza sanitaria e dalle limitazioni agli spostamenti imposte dalle autorità di tutti i paesi.

Lo scoppio della pandemia ha avuto effetti dirompenti e drammatici dal punto di vista sociale ed economico ma ha anche determinato un punto di non ritorno, ha prodotto uno *shock* che sta costringendo tutti, governi, istituzioni, imprese, persone, a reagire e a ripensare il presente ma soprattutto il futuro. Il Coronavirus di fatto sta fungendo da acceleratore per un processo di profondo cambiamento per la nostra società, dietro agli enormi problemi che stiamo fronteggiando ci sono anche grandi opportunità che dovremo essere bravi a cogliere.

La situazione di assoluta emergenza, iniziata nel mese di febbraio, ha di fatto azzerato agende e programmi di lavoro per il nostro Gruppo, stravolgendo la quotidianità di tutte le persone che vi lavorano. Ha rappresentato però anche un grande stimolo a reagire, a rimettersi in gioco e a ripensare logiche di funzionamento e processi di tutta la nostra organizzazione.

Organizzazione del lavoro e comunicazione interna

Per garantire la continuità aziendale durante il periodo di emergenza sanitaria, il Gruppo Save ha dovuto velocemente pensare a come cambiare l'organizzazione del lavoro, per mettere in condizione le persone di lavorare in sicurezza. Il distanziamento e le misure di prevenzione imposte dalle autorità hanno di fatto creato un allontanamento fisico delle persone, che tuttavia abbiamo colmato utilizzando tutte le opportunità che oggi ci vengono offerte dalla tecnologia e da moderne soluzioni organizzative.

Dal punto di vista delle attività operative utili a mantenere funzionante l'aerostazione e tutte le infrastrutture connesse, ha giocato un ruolo determinante la capacità organizzativa e di coordinamento del nostro Gruppo che ha dovuto in tempi brevissimi adeguare procedure e processi di funzionamento in una situazione di assoluta emergenza.

Fondamentale è stato un imponente lavoro di coordinamento e collaborazione con le istituzioni e autorità sanitarie per l'attuazione di protocolli sanitari stringenti e aggiuntivi rispetto alle norme in vigore a livello nazionale e regionale, al fine di tutelare gli operatori aeroportuali, il personale operativo e chiunque avesse dovuto lavorare in presenza per effettiva necessità.

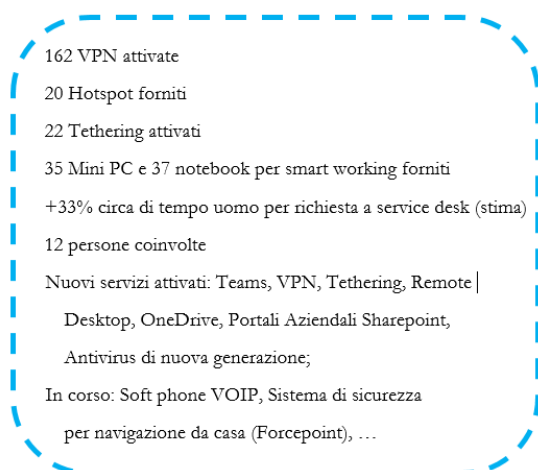
Per tutto il personale degli uffici, le cui attività non richiedevano necessariamente una presenza fisica in azienda, è iniziato un periodo di lavoro a distanza, soluzione organizzativa che ha fatto da apripista ad una riflessione più profonda di riorganizzazione del lavoro in modalità "smart". Quindi meno presenza

fisica in ufficio, tempi di lavoro da remoto più flessibili, maggiore orientamento agli obiettivi e possibilità per tutte le persone di organizzare il proprio tempo, in maniera da conciliare la forzata esigenza di distanziamento e tutela della salute, con gli impegni di lavoro e le esigenze legate alla propria vita privata, anch'essa stravolta dalla situazione di emergenza sanitaria.

Lo “*smart working*” di fatto ormai è una realtà anche all'interno del Gruppo Save, dal mese di marzo siamo improvvisamente passati da un'organizzazione del lavoro del personale di staff svolta completamente in presenza all'interno degli uffici, a una nuova organizzazione basata essenzialmente su connessione da remoto e soluzioni tecnologiche e digitali che ci hanno permesso di portare avanti le attività anche, in molti casi, con maggiore efficienza. Dal mese di marzo a fine 2020 il personale di staff di tutte le società del gruppo ha svolto oltre 100 mila ore di lavoro svolto in modalità “agile”, pari al 12% delle ore complessivamente lavorate.



Determinante in questo profondo processo di rivisitazione delle attività è stato l'apporto del nostro reparto ICT per reperire sul mercato e fornire ai colleghi nuove dotazioni informatiche (laptop, saponette per connessione wi - fi, videocamere e tutti gli accessori utili a lavorare in maniera efficiente da remoto) e garantire a tutte le persone la necessaria assistenza a qualsiasi tipo di problema potesse verificarsi nel lavoro a distanza.



Dopo le prime settimane di rodaggio, dai mesi di marzo e aprile sono state rapidamente adottate da tutto il personale nuove modalità di svolgimento delle attività di lavoro basate sul digitale, con quasi totale azzeramento dell'utilizzo della carta, comprese comunicazioni e meeting di lavoro svolti in videoconferenza utilizzando le diverse piattaforme che il mercato ha via via messo a disposizione.

Con specifico riferimento allo “*smart working*”, è stato avviato un progetto per mettere in condizione tutti i colleghi di lavorare in maniera efficace ed efficiente anche a distanza, e per rendere tale soluzione organizzativa strutturale e una valida alternativa al lavoro in presenza anche per il futuro. Nello

specifico:

- È stata lanciata una survey su tutto il personale per comprendere l'approccio di ognuno a questa nuova modalità di lavoro e valutarne bene l'impatto, anche in una fase successiva, post emergenza;
- Abbiamo lavorato col nostro fornitore Intelco alla creazione di un nuovo sistema di programmazione delle presenze, uno “*smart working calendar*” attraverso il quale ogni persona verrà maggiormente coinvolta e responsabilizzata, potendo organizzare in anticipo la propria settimana lavorativa, anche prevedendo la propria prestazione in modalità *smart*, ma in maniera assolutamente coordinata e organizzata col resto dei colleghi;
- Sono state progettate specifiche sessioni formative per accompagnare il cambiamento dal punto di vista organizzativo e aiutare tutte le persone a cambiare attitudine, a lavorare più per obiettivi e a gestire il proprio tempo in maniera flessibile e più efficiente.

Con riferimento alla **comunicazione interna**, è cambiato profondamente il nostro modo di comunicare e rimanere connessi, sia dal punto di vista dei nuovi strumenti utilizzati, sia nei modi e nei contenuti.

Innanzitutto era fondamentale mantenere tutto il personale costantemente informato e aggiornato sull'evolvere della situazione dal punto di vista dell'emergenza sanitaria e sui protocolli di sicurezza via via adeguati all'evolvere delle cose.

Era inoltre importantissimo mantenere tutto il personale, soprattutto quello che lavorava da remoto, sempre motivato e coinvolto su strategie e progetti aziendali, in particolare sulle iniziative messe in atto per reagire al momento di grossa difficoltà del settore aeroportuale.

Oltre alle consuete comunicazioni rivolte a tutto il personale di staff dotato di email aziendali, per raggiungere in tempo reale tutto il personale operativo, sono stati appositamente creati dei portali intranet rivolti a specifici reparti di tutte le aziende del gruppo attraverso i quali è ora possibile trasmettere informazioni e comunicazioni aziendali in tempo reale e riceverle da qualsiasi dispositivo (pc, tablet, smartphone).

Sono stati attivati nuovi strumenti e canali di comunicazione personalizzati in funzione delle persone da coinvolgere: comunicati dell'Alta Direzione, meeting con la Direzione Risorse Umane di approfondimento delle coperture garantite dagli ammortizzatori sociali, riunioni periodiche di lavoro in video conferenza organizzate dalle singole funzioni aziendali, eventi in plenaria organizzati a livello di Società e di Gruppo con Direttori e Amministratore Delegato per raggiungere ed informare tutti i colleghi sull'evolvere della situazione a livello di andamento del business, sulle prospettive di ripresa e su tutte le iniziative messe in campo dall'azienda per fronteggiare l'attuale situazione di emergenza.

La pandemia ha provocato effetti devastanti a livello economico e sociale ma rappresenta anche un punto di non ritorno e una grossa opportunità per tutte le organizzazioni che sapranno reinventarsi, ripensare i loro processi e le loro logiche di funzionamento.

Il Gruppo Save, oltre a mettere in campo tutte le azioni necessarie e più urgenti per mettere in sicurezza la continuità aziendale, ha dal mese di aprile costituito un gruppo di lavoro denominato “Unità di Resilienza”, con lo scopo di rimettere in discussione la propria organizzazione, le attività e i processi aziendali, ripensandoli secondo logiche e presupposti diversi rispetto al passato.

Sono quindi stati creati dei gruppi di lavoro cross-funzionali, coinvolgendo persone appartenenti a funzioni aziendali diverse, favorendo in questo modo il confronto e la condivisione di nuove idee e spunti per migliorare il nostro modo di progettare e sviluppare il nostro business in un mondo che sta subendo fortissimi cambiamenti in un orizzonte temporale molto breve.

L'obiettivo dell'Unità di resilienza è rendere la nostra organizzazione maggiormente flessibile, moderna, aperta e reattiva al cambiamento, pronta ad affrontare le sfide future con un approccio innovativo.

Sono quindi stati lanciati progetti in diversi ambiti aziendali, dalla gestione dell'aerostazione secondo i nuovi standard sanitari e di sicurezza, alla digitalizzazione ed efficientamento dei processi, dalla flessibilità e modularità di utilizzo delle nuove infrastrutture aeroportuali, alla ridefinizione del piano di investimenti e all'ideazione di diversi filoni di business alternativi e complementari a quelli tradizionali.

Tra i progetti avviati con l'Unità di Resilienza, vi sono anche iniziative legate allo sviluppo delle persone, al miglioramento delle condizioni di lavoro e alla comunicazione interna. Nello specifico è stato lanciato un progetto di implementazione di un nuovo portale intranet aziendale, una piattaforma digitale utilizzabile da tutti i dipendenti facile, moderna, intuitiva, attraverso la quale migliorare la collaborazione interfunzionale e la circolazione delle informazioni, per aumentare motivazione, coinvolgimento ed efficienza di tutto il personale.

Risorse Umane

Il 2020 è un anno fortemente impattato dagli effetti della pandemia scoppiata dal mese di febbraio. Il crollo dell'operatività aeroportuale ha indotto l'azienda, al fine di tutelare i livelli occupazionali, ad attivare specifici ammortizzatori sociali su tutte le società del gruppo (con la sola eccezione di Naitec S.r.l. che non ha registrato cali evidenti di fatturato).

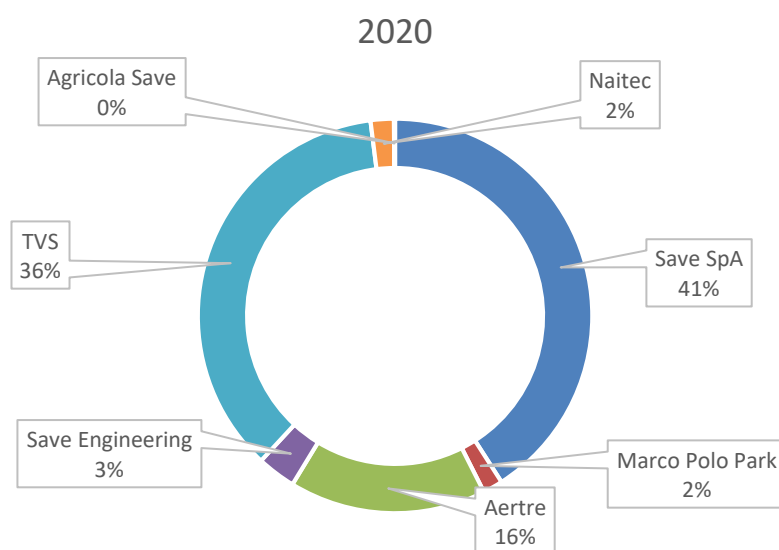
Questa politica di gestione ha consentito di limitare la perdita di posti di lavoro, che si è concentrata principalmente sui contratti a tempo determinato che, arrivati a scadenza, non è stato possibile prorogare o confermare e, in misura minore, su contratti a tempo indeterminato di personale uscito per quiescenza o a seguito di dimissioni volontarie che, considerata la situazione, non è stato sostituito.

A livello di gruppo, nel corso del 2020, si è quindi registrato un decremento della forza lavoro, a parità di perimetro, pari a 94 unità (di cui 68 a tempo determinato).

Si ricorda che dal 2019 Save Cargo S.p.A. è uscita 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 2018 depurati da tale componente.

Dipendenti Gruppo Save			
Categoria	2018	2019	2020
Dirigenti	20	22	21
Quadri	59	58	58
Impecati	878	917	844
Operai	182	199	179
TOTALE	1.139	1.196	1.102

Questa la ripartizione dei dipendenti tra le società del gruppo:



Di seguito si riporta la tabella riepilogativa del numero di dipendenti impiegati nel triennio 2018 – 2020, 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

	2018				2019				2020			
	UOMINI	DONNE	TOTALE	%	UOMINI	DONNE	TOTALE	%	UOMINI	DONNE	TOTALE	%
DIRIGENTI	18	2	20	1,76%	20	2	22	1,84%	19	2	21	1,91%
QUADRI	42	17	59	5,18%	38	20	58	4,85%	38	20	58	5,26%
IMPIEGATI	462	416	878	77,09%	474	443	917	76,67%	436	408	844	76,59%
OPERAI	169	13	182	15,98%	183	16	199	16,64%	167	12	179	16,24%
TOTALE	691	448	1139	100,01%	715	481	1196	100,00%	660	442	1102	100,00%
LAVORATORI A TEMPO INDETERMINATO	574	229	803	70,50%	679	448	1127	94,23%	660	441	1101	99,91%
LAVORATORI A TEMPO DETERMINATO	117	219	336	29,50%	36	33	69	5,77%	0	1	1	0,09%
TOTALE	691	448	1139	100,00%	715	481	1196	100,00%	660	442	1102	100,00%
LAVORATORI CON CONTRATTO PART-TIME	117	219	336	29,50%	105	212	317	26,51%	84	184	268	24,32%
LAVORATORI CON CONTRATTO FULL-TIME	574	229	803	70,50%	610	269	879	73,49%	576	258	834	75,68%
TOTALE	691	448	1139	100,00%	715	481	1196	100,00%	660	442	1102	100,00%

Nel 2020, le persone che lavorano all'interno del Gruppo sono 1.102.

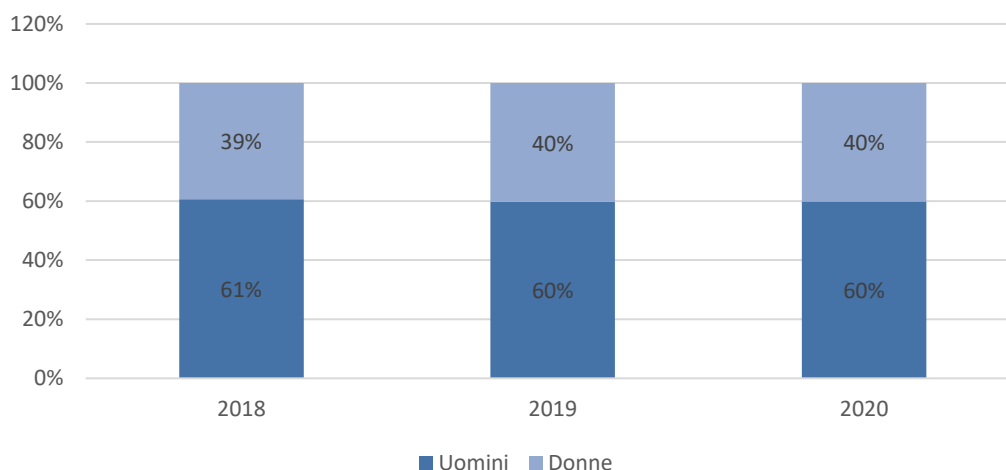
Di queste praticamente la totalità (il 99,91%) hanno un contratto di lavoro a tempo indeterminato, questo sia a riprova della politica del Gruppo di generare occupazione crescente e stabile così da costituire elemento di riferimento per le prospettive anche personali dei propri collaboratori, sia per il fatto che, come spiegato sopra, nel corso del 2020 sono andati a scadenza contratti a termine che, in costanza di ammortizzatori sociali, non è stato possibile confermare in organico.

E' da segnalare che il 24% 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
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
2020	DIRIGENTI	0	6	15	21
	QUADRI	0	34	24	58
	IMPIEGATI	105	549	190	844
	OPERAI	27	103	49	179
	TOTALE	132	692	278	1102

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 12% dell'organico; mentre hanno più di 50 anni il 25% dei dipendenti.

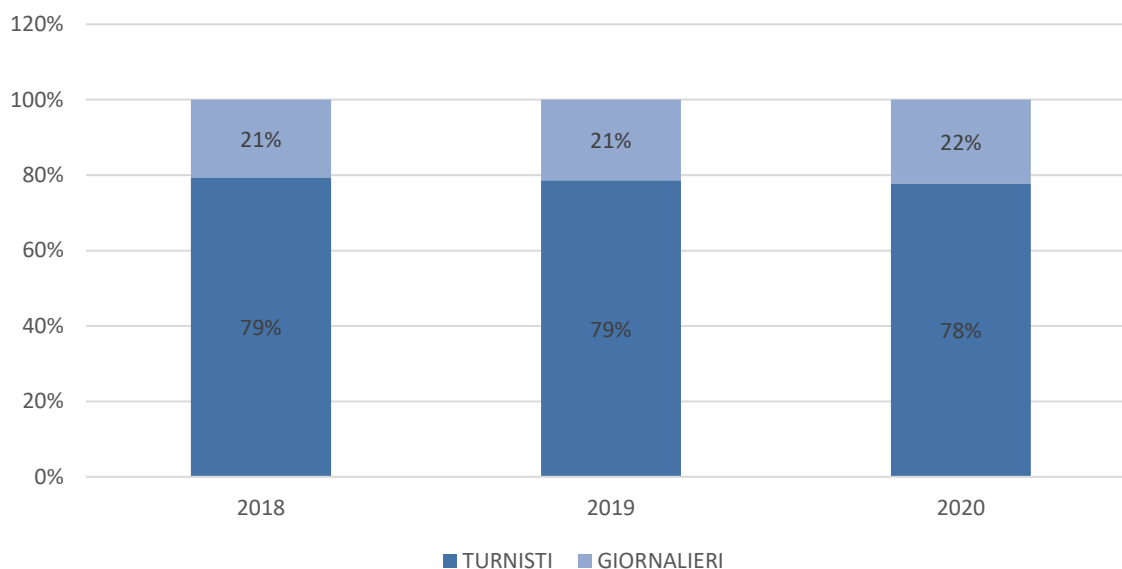
Numero di dipendenti al 31 dicembre suddiviso per area geografica

	2018	2019	2020
VENEZIA	627	665	621
PADOVA	36	43	36
TREVISO	423	444	414
ALTRE VENETO: BL-RO-VR-VI	12	11	9
ALTRE ITALIA	41	33	22
TOTALE	1.139	1.196	1.102

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 6% 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	2018		2019		2020	
	UOMINI	DONNE	UOMINI	DONNE	UOMINI	DONNE
<30	70	89	77	87	1	1
30-50	68	60	80	67	7	2
>50	13	3	12	7	0	1
TOTALE	151	152	169	161	8	4
TOTALE PER ANNO	303		330		12	
TESTE AL 31.12	1.139		1.196		1.102	
TURNOVER (% SUL TOTALE DELLA FORZA LAVORO)	26,60%		27,59%		1,09%	

FASCIA D'ETÀ ALLA DATA DELLA CESSAZIONE TOTALE	2018		2019		2020	
	UOMINI	DONNE	UOMINI	DONNE	UOMINI	DONNE
<30	55	76	64	77	18	13
30-50	61	63	63	47	30	22
>50	21	6	18	4	15	8
TOTALE	137	145	145	128	63	43
TOTALE PER ANNO	282		273		106	
TESTE AL 31.12	1139		1196		1102	
TURNOVER (% SUL TOTALE DELLA FORZA LAVORO)	24,76%		22,83%		9,62%	

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 2020 la totalità dei dipendenti che hanno usufruito del diritto di congedo parentale sono rientrati al lavoro alla fine di tale congedo.

Congedi parentali

TOTALE	2018	2019	2020
NUMERO DI DIPENDENTI CON DIRITTO DI CONGEDO PARENTALE	1139	1196	1102
UOMINI	691	715	660
DONNE	448	481	442
NUMERO DI DIPENDENTI CHE HANNO USFRUITO DEL DIRITTO DI CONGEDO PARENTALE	120	124	138
UOMINI	50	54	65

	<i>DONNE</i>	70	70	73
NUMERO DI DIPENDENTI CHE SONO TORNATI AL LAVORO ALLA FINE DEL CONGEDO PARENTALE		120	124	138
	<i>UOMINI</i>	50	54	65
	<i>DONNE</i>	70	70	73
NUMERO DI DIPENDENTI CHE SONO TORNATI AL LAVORO DOPO IL CONGEDO PARENTALE E CHE ERANO ANCORA IMPIEGATI DODICI MESI DOPO IL RIENTRO AL LAVORO		120	124	138
	<i>UOMINI</i>	50	54	65
	<i>DONNE</i>	70	70	73
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.

	2018			2019			2020		
	UOMINI	DONNE	TOTALE	UOMINI	DONNE	TOTALE	UOMINI	DONNE	TOTALE
N. LAVORATORI DIPENDENTI APPARTENENTI A CATEGORIE PROTETTE	7	10	17	6	14	20	6	12	18
N. TESTE AL 31.12	691	448	1.139	715	481	1.196	660	442	1.102
% SUL TOTALE DIPENDENTI	1,01	2,23	1,49	0,84	2,91	1,67	0,91	2,71	1,63

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

	2018	2019	2020
QUADRI	91,40	87,32	88,25
IMPIEGATI	91,28	91,06	91,09
OPERAI	87,10	85,12	87,63

Le relazioni industriali

Organizzazioni Sindacali

La pandemia di Covid19 ha impattato in modo rivoluzionario sulle relazioni sindacali del Gruppo.

La lunga e consolidata consuetudine di confronto e negoziazione incentrata sugli strumenti necessari alla gestione della complessa macchina aeroportuale, nonché sull'articolato sistema premiale e di welfare dedicato ai dipendenti è stata, ovviamente, impattata in modo radicale dalla diffusione della sindrome da Sarscov2.

I tavoli sindacali si sono immediatamente ri-orientati verso due impellenti necessità per i collaboratori delle società del Gruppo: la messa in sicurezza sul piano sanitario e l'altrettanto urgente tutela dei livelli occupazionali.

Sul piano della gestione sanitaria il Gruppo ha sin da subito attivato una task force emergenziale, comprendente anche il vertice aziendale, al fine di dare piena ed immediata applicazione, nell'ambito delle previsioni derivanti dalle disposizioni governative e regionali, a tutte quelle iniziative ed interventi volti a mettere in sicurezza la struttura aeroportuale sia per quanto ai passeggeri, sia per quanto agli operatori.

Non appena sottoscritto, tra Governo e organizzazioni sindacali il 14 marzo 2020, il Protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus Covid19 negli ambienti di lavoro, il Gruppo Save ha avviato, per tutte le società, i previsti Comitati di applicazione e verifica, coinvolgendo manager del gruppo, i rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza e i rappresentanti sindacali.

In tali contesti sono state condivise le azioni intraprese dalla società, chiarendo e migliorandone gli aspetti frutto del confronto.

Gli impatti catastrofici della pandemia sul traffico aereo hanno innescato una seconda emergenza: quella della tenuta occupazionale di tutte le società del Gruppo.

Anche in questo caso, nella sostanziale immediatezza del manifestarsi della necessità, le società del Gruppo hanno attivato un articolato mix di ammortizzatori sociali atto a stendere una cortina di protezione sulla popolazione dipendente.

Con tempistica precedente ad ogni altra società del settore trasporto aereo, in data 13 marzo sono stati sottoscritti i verbali di esame congiunto per l'attivazione della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (Cigs) per le principali società del Gruppo (Save, Aertre e Triveneto Sicurezza).

In seguito è stato attivato il Fondo di Integrazione Salariale (Fis) per le società Save Engineering e Marco Polo Park. Successivamente, ancora, sono state attivate procedure di Cassa Integrazione in deroga (Cigd) per i colleghi di Save e Aertre non coperti dalla Cigs.

In questo modo, in tempi rapidi rispetto allo scoppio del fenomeno pandemico, è stata fornito il supporto degli ammortizzatori sociali all'intero perimetro occupazionale del Gruppo andando a mitigare, almeno parzialmente, gli effetti della crisi economica derivante.

Ove previsto è stata attivata anche l'integrazione dell'apposito fondo di settore (Fsta).

Successivamente si sono susseguiti numerosi incontri di aggiornamento con le organizzazioni sindacali al fine di veicolare, in parallelo ad incontri con l'intera platea dei collaboratori, la più tempestiva e completa informazione e i puntuali aggiornamenti sulle iniziative in atto e le prospettive a breve termine.

La percentuale di iscritti al sindacato nel Gruppo si attesta intorno al 48% al 31 dicembre 2020.

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.

Formazione

La situazione di emergenza sanitaria ha inciso per tutto il 2020 anche su contenuti e modalità di erogazione della formazione. Recependo i vari provvedimenti del governo, il Gruppo Save ha definito

protocolli sanitari stringenti che hanno individuato nella formazione a distanza la soluzione migliore per continuare ad erogare i corsi che sono obbligatori e indispensabili a mantenere abilitazioni e certificazioni di aeroporto, e a garantire salute e sicurezza di tutto il personale.

Dopo una prima fase di sospensione di tutti i corsi in presenza, l'utilizzo delle aule in presenza è stata successivamente riattivata e limitata solo ed esclusivamente per specifici moduli di corsi strettamente necessari e non svolgibili con modalità e-learning (es. corsi per ottenimento patenti aeroportuali, prove pratiche legate ad antincendio ecc.). La presenza in aula (o sul campo nel caso di prove pratiche in esterna) è stata regolamentata da uno specifico e molto rigido protocollo sanitario, che prevede un numero massimo di partecipanti in base alla metratura della location, distanziamento, protezione, sanificazione degli ambienti, e ogni altra misura per evitare qualsiasi tipo di rischio.

In una situazione di necessarie restrizioni per la formazione in presenza è stata quindi implementata la modalità di erogazione in e-learning, asincrona con lezioni registrate, e con webinar, metodo sincrono con collegamento simultaneo di allievi e docente tramite piattaforme digitali dedicate. Nel 2020, dopo un primo periodo di analisi e studio di come le differenti metodologie avrebbero potuto integrarsi con i contenuti da trasferire sono state erogate complessivamente 10739 ore di formazione al personale del Gruppo Save.

Tabella 1. Distribuzione ore formative Gruppo Save suddivise per categorie e genere

Gruppo Save	2018				2019				2020			
	Uomini	Donne	TOT.	Ore medie per categoria	Uomini	Donne	TOT.	Ore medie per categoria	Uomini	Donne	TOT.	Ore medie per categoria
Dirigenti	915	62	977	49	294	5	299	14	351	1	352	17
Quadri	1665	587	2252	38	752	427	1178	20	511	195	706	12
Impiegati	9746	5481	15227	17	7473	4238	11711	13	5485	2313	7798	9
Operai	7431	521	7952	36	3883	516	4398	22	1813	70	1883	11
TOTALE	19757	6651	26408		12401	5185	17586		8160	2579	10739	
Ore medie	27	14			17	11			12	6		

Le tematiche principali sviluppate sono riconducibili al filone della Sicurezza che ha sempre ricoperto all'interno del Gruppo Save una notevole importanza. Nel 2020 oltre alle molteplici declinazioni in Security, Safety e Sicurezza sul lavoro è stato introdotto un corso specifico sulle norme di prevenzione Covid-19 erogato tramite la piattaforma interna e-learning. Sul tema sono state svolte 711 ore coinvolgendo 835 dipendenti del Gruppo.

Nell'ambito della Sicurezza sul lavoro, ai sensi del D.Lgs 81/08 sono state erogate 3143 ore interessando 1203 persone, di cui 541 donne e 662 uomini. Come previsto dalla normativa vigente una parte dei corsi di aggiornamento si è tenuta in e-learning asincrono, tramite piattaforme accreditate mentre attività di formazione specifica sono state erogate in forma sincrona da docenti qualificati. Nonostante le difficoltà iniziali di trasferire concetti essenziali di prevenzione e protezione sui rischi tramite le piattaforme di formazione a distanza è stata riscontrata una buona rispondenza da parte di lavoratrici e lavoratori che hanno superato correttamente le prove di verifiche di apprendimento.

Il 2020 è stato caratterizzato anche da un importante sforzo di trasformazione delle tematiche tecniche-operative previste dai regolamenti UE 1139/2018 e 139/2014, solitamente svolte in presenza, in corsi

che potessero essere fruiti a distanza, sia in forma sincrona che a-sincrona. All'interno delle attività gestite dal Technical Training Management vi è l'erogazione di formazione anche a personale esterno al Gruppo Save operante negli aeroporti di Venezia e Treviso. Con il contributo di tali iniziative, che sono descritte nel paragrafo "Technical Training Management 2020" del capitolo Safety Management System del presente documento, il Gruppo Save ha complessivamente erogato 15.716 ore, distribuite a 3.204 persone.

Anche per il 2020 è stato mantenuto l'aggiornamento formativo con rilascio di crediti permanenti per i dipendenti regolarmente iscritti ad albi professionali di ingegneria ed architettura, mettendo in atto 35 diverse tipologie di corsi rivolti a 26 allievi, che hanno seguito 652 ore di formazione interamente in modalità e-learning.

Tra le iniziative di tipo trasversale si evidenzia il progetto dedicato al Project Management, che ha coinvolto 84 colleghi appartenenti al middle management aziendale suddivisi in 5 gruppi. Ogni gruppo ha seguito 20 ore di percorso che era orientato ad implementare la capacità di lavorare per progetto, migliorando la collaborazione inter-funzionale, sostenendo l'organizzazione nel raggiungimento di risultati prefissati, in particolare su progetti complessi cross funzionali. L'iniziativa è stata avviata in presenza e poi ri adattata per proseguire in modalità webinar.

Le misure restrittive ed i lock down vissuti nel 2020 hanno determinato situazioni di fortissimo disagio sociale, per questo motivo il Gruppo Save ha deciso, nonostante la situazione di estrema difficoltà dal punto di vista economico, di mettere a disposizione dei dipendenti una serie di iniziative formative mirate a stimolare le persone, cercando di tenerle coinvolte e motivate.

Sono quindi stati segnalati ai dipendenti brevi iniziative che potessero essere fruiti a distanza e gratuitamente su tematiche quali ad es. competenze trasversali, lingua inglese e competenze per la comunicazione tramite social network.

Volgendo lo sguardo al 2021, si intendono sviluppare percorsi che rinforzino l'efficacia personale e la capacità di conciliare il raggiungimento di obiettivi aziendali con il proprio benessere personale. Le esperienze difficili vissute nel 2020 hanno rinforzato la necessità di mantenere attivo un aggiornamento delle competenze professionali per far fronte a nuovi scenari e nuove situazioni lavorative. Verranno potenziati progetti a valere sui Fondi Interprofessionali per la formazione continua come Fondimpresa, Fondirigenti e Fondi Sociali Europei.

A tal proposito sono già stati approvati due progetti finanziati che vedranno coinvolte varie figure professionali. Il primo progetto, tramite l'assegnazione di un bando della Regione Veneto "Il Veneto delle Donne" (Dgr.526/2020), affronterà il tema dell'empowerment al femminile, rivolto a dipendenti donne del Gruppo a cui è demandata la gestione di team di risorse e/o di progetti complessi. L'obiettivo principe sarà il conseguimento di strumenti atti ad accrescere la capacità manageriale delle partecipanti, attraverso momenti di applicazione concettuale e di attività pratica, in modo da raggiungere risultati efficaci e rapidi con il proprio team.

Il secondo progetto finanziato vedrà coinvolta la classe dirigente del Gruppo che, tramite Fondirigenti, potrà rinforzare la capacità di gestire le risorse umane per migliorare la performance, sia in presenza che a distanza, attivando comportamenti in linea con il modello di leadership del Gruppo Save.

Verranno inoltre programmati percorsi formativi di sviluppo sull'empowerment anche per la popolazione maschile del Gruppo e proseguiranno corsi di aggiornamento sulla sicurezza ed i sistemi di prevenzione nonché sulle tematiche operative aeroportuali.

Welfare

Per supportare al meglio i nostri dipendenti in un momento psicologicamente ed economicamente molto complicato, amplificato dalla condizione di isolamento e disorientamento generale, sono state promosse numerose iniziative di welfare.

È stato innanzitutto attivato, con la collaborazione di Confindustria, uno **sportello di ascolto** aperto a tutti i dipendenti del Gruppo, utile a quelle persone che, in una fase così difficile, sentivano il bisogno di parlare con uno psicologo, un professionista che potesse accogliere i loro bisogni e le loro difficoltà, e dare un valido supporto per problemi anche di natura privata e familiare.

Abbiamo rinnovato la nostra collaborazione con la d.ssa Torelli, ed esteso il servizio della **Consigliera di Fiducia** anche agli aeroporti di Verona e Brescia, continuando a dare assistenza a tutte le nostre persone per le tematiche attinenti alla salvaguardia dei dipendenti da comportamenti lesivi della persona e il contrasto di ogni forma di discriminazione e prevaricazione sul luogo di lavoro.

In tema di welfare aziendale il Gruppo SAVE si è distinto nel 2020 tra le migliori imprese sul territorio nazionale, per questo motivo ha potuto beneficiare di un servizio di **teleconsulto medico gratuito** promosso da Generali Welion, società del gruppo assicurativo che lavora specificatamente nel settore del welfare strutturato aziendale. In un momento molto complicato per tutto il sistema sanitario nazionale, abbiamo messo a disposizione un servizio di consulenza medica telefonica con la possibilità di chiamate illimitate h/24, 7 giorni su 7, tramite un nr. di telefono dedicato, rivolto a chi fra i dipendenti potesse avere bisogno di un consulto rapido, specie sulle tematiche molto delicate connesse al contagio da Covid 19.

Sempre in tema sanitario è stata siglata un'importante **convenzione medica** con il Presidio Ospedaliero Giovanni XXIII sito a Monastier (TV), struttura che, oltre a mettere a disposizione professionisti e servizi specialistici di assoluto livello a tariffe particolarmente agevolate per i nostri dipendenti, offre la possibilità di eseguire tamponi molecolari e dà accesso a programmi di prevenzione/informazione attraverso una serie di incontri via webinar curati da vari specialisti su tematiche sanitarie di particolare interesse.

Sono stati inoltre promossi incontri di **educazione previdenziale** organizzati da Willis Towers Watson, broker assicurativo del Gruppo, con sessioni specifiche rivolte alle donne e ai giovani, per approfondire un tema molto delicato come quello previdenziale e della pensione integrativa.

Nel corso del 2020 abbiamo anche stretto un accordo con il Museo nazionale dell'area archeologica di Altino per l'utilizzo di **centri estivi per bambini**, rivolto a tutti i nostri dipendenti con figli dai 6 agli 11 anni.

Anche per tutte le attività sopra descritte, lo scorso settembre ci è stato riconosciuto il **premio Welfare PMI Index** promosso da Generali Italia; il Gruppo SAVE è stato infatti nominato per il terzo anno consecutivo "Welfare Champion" fra le 4.024 aziende prese in considerazione nel 2020 per le loro attività volte al benessere organizzativo dei dipendenti.

Nonostante le enormi difficoltà, il Gruppo Save ha affrontato l'emergenza pandemica con grande dignità e coraggio, avendo sempre come obiettivo la salvaguardia dell'operatività nel rispetto della sicurezza sanitaria per i passeggeri e il proprio personale, la tutela del benessere dei dipendenti, e il mantenimento della propria reputazione di positiva riconoscibilità sul territorio.

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 2020 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

Per ottimizzare il coordinamento tra le diverse figure in azienda coinvolte nella comunicazione è stato istituito un “Comitato di Redazione” che si riunisce periodicamente al fine di concordare le attività di pubblicazione.

Durante il *lockdown* è stato dato rilievo a temi più *leisure*, che potessero alleggerire i toni della comunicazione e veicolare messaggi di speranza in vista della ripartenza.

Nel corso dell'estate, le comunicazioni hanno avuto un taglio più divulgativo, per incoraggiare i passeggeri a scoprire le destinazioni servite dall'aeroporto; al fine di dare informazioni che consentissero ai passeggeri di viaggiare informati è stato posto altrettanto focus sia sulle misure di sicurezza adottate dall'aeroporto che sugli aggiornamenti delle normative in vigore in Italia.

Per questo, è stata creata una sezione dedicata all'interno del sito di [veneziaairport.it](https://www.veneziaairport.it/volare-in-sicurezza.html#) con l'obiettivo di rassicurare i passeggeri circa le capacità gestionali-sanitarie dell'aeroporto, informare sulle disposizioni normative e sulle variazioni dei servizi aeroportuali (<https://www.veneziaairport.it/volare-in-sicurezza.html#>).



Da metà agosto l'aeroporto di Venezia si è dimostrato un'eccellenza in Italia per la rapidissima capacità di allestire un “punto tamponi” da effettuare ai passeggeri in arrivo dai Paesi di volta in volta indicati dalle normative. Ai passeggeri è stata data tempestiva comunicazione attraverso i canali digitali e il servizio è stato molto apprezzato dai viaggiatori, che hanno espresso il loro gradimento inviando messaggi, email e commenti positivi alle nostre pubblicazioni.

Nell'autunno 2020 sono stati realizzati due piani di comunicazione volti da un lato a rafforzare il brand dell'aeroporto di Venezia come aeroporto dello sport e dall'altro a celebrare il successo del progetto di rifacimento piste e infrastrutture di volo. Per veicolare le comunicazioni

in modo più completo, l'aeroporto ha scelto di ricorrere allo strumento del video, che consente di trasferire un ventaglio maggiore di sfumature e permette un coinvolgimento più ampio del pubblico.

Aeroporto dello Sport

Per rilanciare l'importante sponsorizzazione delle Nazionali di Calcio FIGC, nel mese di settembre è stato realizzato un piano di comunicazione con l'obiettivo di concretizzare l'associazione tra Azzurri e Venezia Airport, mostrandoci come un'unica squadra che condivide gli stessi valori.



Il piano di comunicazione si è articolato attorno ai due momenti chiave, legati al passaggio delle Nazionali Maschile e Femminile. Abbiamo ideato e condiviso online il manifesto che rappresenta i valori di cui ci facciamo portatori come squadra e che è dedicato a tutti i nostri colleghi. Il manifesto rappresenta l'essenza di un brand, riunisce le persone che si riconoscono nei valori del brand stesso, contribuisce a rafforzare il senso di appartenenza e fornisce una guida per intraprendere nuove iniziative.

La ripresa della partnership è stata poi veicolata anche attraverso una campagna pubblicitaria sui canali digital e sulla stampa con un visual dal forte claim “L’Italia riparte da Venezia”.



La campagna è stata poi diffusa anche negli schermi in terminal, in continuità con quanto pubblicato online.

Abbiamo poi realizzato un breve video che affianca le squadre degli Azzurri e di Venezia Airport, visivamente avvicinate grazie al pallone da calcio, fil rouge del video <https://www.youtube.com/watch?v=cX2nC--qBQQ>

Per la partenza delle Azzurre abbiamo invece ideato il video-format “Settimana al femminile” che racconta l’esperienza all’interno di una squadra dalla voce delle dirette protagoniste con 4 video interviste

a 3 Azzurre, alle capitane Martina Bestagno e Manuela Furlan (rispettivamente Reyer Basket e Nazionale di Rugby) e alla nostra RDS Francesca Boldrin.

La serie si è conclusa con una speciale intervista doppia alla nostra AD Dott.ssa Monica Scarpa e a Milena Bertolini, CT delle Azzurre, che ci hanno



raccontato cosa significa per loro essere alla guida di una squadra e le responsabilità che ne derivano:

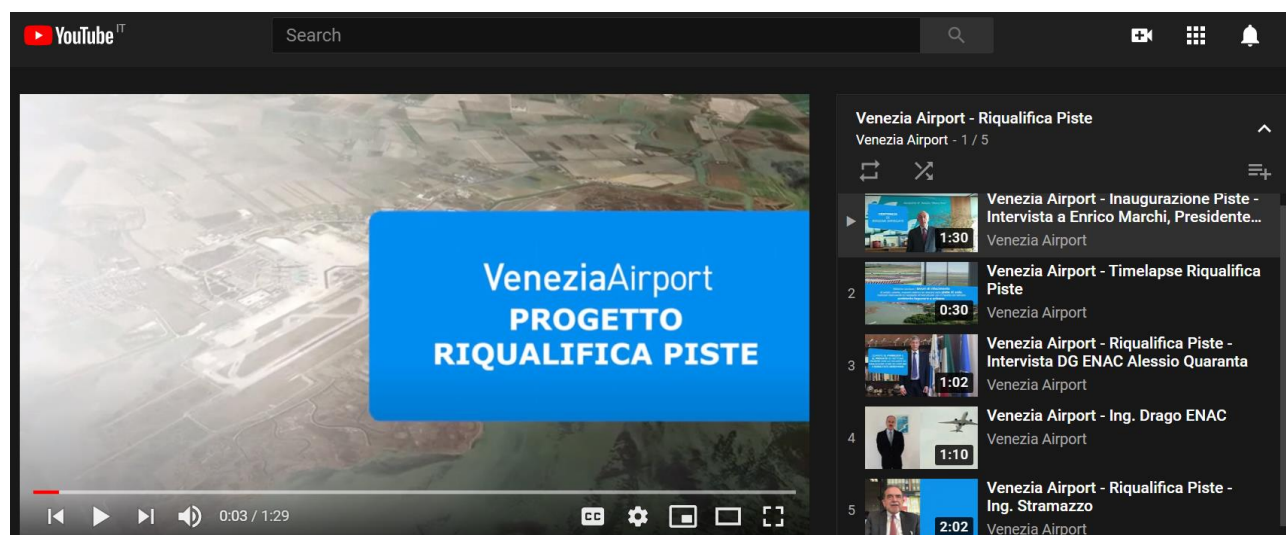
<https://www.youtube.com/watch?v=VjbrOCZmPuI&list=PLX3E2e853qaeC28nFo6Wg7fd8CnhkJ19O&index=5> .



Nell'autunno 2020, Venezia Airport ha vissuto non solo i passaggi delle Nazionali FIGC ma anche della Benetton Rugby: una presenza che ha rafforzato il concetto di Aeroporto dello Sport e che ci ha permesso di ribadire l'elevato profilo di sicurezza del nostro aeroporto, in grado di soddisfare anche gli stringenti protocolli in materia di safety richiesti dalle squadre professioniste.

Riqualfica infrastrutture di volo

Per comunicare la conclusione puntuale dei lavori di rifacimento piste e l'eccezionalità del progetto realizzato con l'aeroporto sempre operativo abbiamo abbinato video interviste e contenuti descrittivi. Nei video abbiamo raccolto le testimonianze dei soggetti coinvolti nei lavori, come ad es. gli ingegneri che hanno partecipato al progetto, sia lato SAVE che lato ENAC, il Direttore Generale di ENAC, il Presidente e l'AD di Gruppo SAVE.



I canali Social Media 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.instagram.com/veneziaairport>

YouTube

<https://www.youtube.com/c/VeneziaAirportOfficial/>

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.

Nel corso del 2020 la maggior parte dello sforzo e dell'impegno del Servizio di Prevenzione e Protezione è stato focalizzato sulla **prevenzione del contagio da Covid-19** nell'ambiente di lavoro e in generale in tutti gli ambienti aeroportuali di competenza del Gestore Save Spa.

L'organizzazione e la gestione della sicurezza sul lavoro del Gruppo SAVE coinvolgono le seguenti figure aziendali, secondo anche quanto previsto dal D.lgs. 81/08 ("Testo Unico della Sicurezza sul Lavoro"):

- il Datore di Lavoro come individuato dal Consiglio di Amministrazione;
- i Dirigenti delegati ai fini della sicurezza: si sono avuti dei cambiamenti dovuti al pensionamento di alcuni e per il cambio degli organigrammi di Area Tecnica e della Direzione Gestione Aeroportuale;
- il RSPP (Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione) e i suoi collaboratori;
- il Medico Competente;
- i Preposti dei vari reparti aziendali.

Una delle attività principali del Servizio di Prevenzione e Protezione consiste nell'**identificazione dei pericoli sull'attività lavorativa e la conseguente valutazione dei rischi**, attività che si sviluppano attraverso:

- il monitoraggio e lo studio di eventuali cambiamenti nelle attività svolte dalle mansioni del Gruppo;
- la redazione e l'aggiornamento periodico del Documento di Valutazione dei Rischi ai sensi del D. Dlgs. 81-08 e dei suoi allegati, comprese le valutazioni del rischio specifiche che comportano misurazioni in campo (per esempio il rischio rumore, vibrazioni, movimentazione di carichi, campi elettromagnetici, ecc...);
- la redazione di procedure di sicurezza specifiche per talune attività a maggiore profilo di rischio in collaborazione con le funzioni aziendali coinvolte.

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 cogenza 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. AER TRE ha intrapreso tale percorso di certificazione ed è tutt'ora in corso.

Particolare attenzione viene 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 le tabelle riassuntive degli indici infortunistici e degli infortuni a livello di Gruppo dell'ultimo triennio. L'analisi effettuata esclude gli infortuni in itinere, non pertinenti con l'attività lavorativa, e gli infortuni non riconosciuti dall'INAIL. Sono inoltre analizzati i near-miss, e quindi non conteggiati come infortuni.

L'Indice di gravità (IDG) dà un'indicazione relativamente alla gravità degli infortuni occorsi nel periodo di riferimento, la gravità è quantificata in numero di giornate totali di lavoro perdute a causa degli infortuni (gT), per il calcolo si usa la seguente formula:

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

L'Indice di frequenza (IDF) dà invece un'indicazione relativamente alla ricorrenza degli infortuni rispetto alle ore lavorate. Si calcola con la seguente formula:

$$\text{Indice di frequenza} = \frac{\text{Numero infortuni}}{\text{Ore Lavorate}} \cdot 10^6$$

Non essendosi verificati nel triennio di riferimento nessun infortunio mortale né con gravi conseguenze¹⁸, tali indici sono nulli per il Gruppo SAVE. Inoltre, non si sono verificati casi di malattia professionale per nessuna azienda del Gruppo.

I dati relativi agli esercizi 2018 e 2019 sono stati esposti secondo la metodologia prevista dal nuovo Standard GRI 403 Salute e sicurezza sul lavoro (2018). Per i dati precedentemente pubblicati secondo l'indicatore GRI 403 (2016), si rimanda al Bilancio di Sostenibilità 2019.

¹⁸ Per gravi conseguenze si intende un infortunio sul lavoro che porta a un danno da cui il lavoratore non può riprendersi, non si riprende o non è realistico prevedere che si riprenda completamente tornando allo stato di salute antecedente l'incidente entro 6 mesi.

SOSTENIBILITA' SOCIALE

SOCIETA'	DIPENDENTI			ORE LAVORATE			INFORTUNI sul lavoro (no itinere)			GIORNATE DI LAVORO PERSE		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020	2018	2019	2020	2018	2019	2020
SAVE	436	470	451	753.617	760.979	432.181	9	11	0	137	243	0
TVS	435	447	398	677.227	647.158	278.864	7	10	2	59	398	148
AER TRE	197	198	178	236.102	277.974	70.365	4	4	0	57	84	0
MPP	16	18	18	25.159	29.552	17.968	0	0	0	0	0	0
SAVE ENG	37	42	35	56.917	61.924	35.524	0	0	0	0	0	0
NAITEC	17	20	21	25.074	28.980	32.279	0	0	0	0	0	0
AGRICOLA*	1	1	1	nd	nd	nd	0	0	0	0	0	0
tot. Gruppo	1139	1196	1102	1.774.096	1.806.567	867.181	20	25	2	253	725	148

	2018	2019	2020
IDG GRUPPO	0,14	0,40	0,17
IDF GRUPPO	11,3	13,8	2,31

*SPP esterno al Gruppo Save

Si può notare un incremento degli indici tra il 2018 e il 2019 dovuto principalmente all'aumento dell'attività lavorativa, e un quasi azzeramento nel 2020 a causa della forte riduzione delle attività aziendali.

Nel 2020 non sono stati segnalati infortuni accaduti a dipendenti di imprese terze in aeroporto.

SAVE S.p.A.

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 ed è stato poi certificato da un ente terzo accreditato – **RINA Services Spa**.

Si sono avuti i seguenti step:

- certificazione a maggio 2019;
- primo mantenimento della certificazione ad ottobre 2020.

I certificatori del RINA sono stati presenti in SAVE per un totale di:

- 16 giornate nel 2019
- 4 giornate nel 2020

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 di mantenimento nel 2020 da parte di RINA si sono concluse con un rapporto di verifica dall'esito molto positivo, sia per il risultato dell'audit sia perché i certificatori hanno ritenuto di formalizzare solo 2 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 2020 indica un azzeramento degli infortuni sul lavoro per SAVE Spa nel 2020**. Tale dato è conseguente al forte calo dell'attività aeroportuale, quasi azzerata da marzo a maggio 2020 e successivamente in lieve risalita ma sempre a livelli molto inferiori rispetto al 2019 a causa della pandemia da Covid-19.

Si ribadisce il fatto che i **casi di contagio da Covid-19** non vengono considerati infortunio sul lavoro da INAIL a meno che non si tratti da luoghi di lavoro con rischio biologico lavorativo (ospedali, laboratori, centri di ricerca, ...) che non è il caso di SAVE. L'Azienda ha comunque provveduto al tracciamento di tutti i casi di Covid-19 (vedi paragrafo dedicato) per le opportune misure cautelative senza però considerarli infortuni sul lavoro.

Si riporta di seguito l'evoluzione degli indici infortunistici e degli infortuni SAVE negli ultimi 3 anni.

SAVE Spa - Indici infortunistici	2018	2019	2020
Indice di gravità	0,18	0,32	0
Indice di frequenza	11,94	14,46	0

TRIVENETO SICUREZZA S.r.l.

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, e rinnovando tale certificazione a novembre 2020. Anche per Triveneto Sicurezza l'iter di rinnovo della ISO45001 si è concluso molto positivamente in assenza di non conformità.



Di seguito si riportano i dati infortunistici di Triveneto Sicurezza riferiti all'anno 2020. A causa della forte riduzione delle attività aziendali, anche per Triveneto si è avuto un netto calo degli infortuni rispetto agli anni precedenti (in particolare: 2 infortuni nel 2020 dovuti a cadute accidentali).

TRIVENETO SICUREZZA - Indici infortunistici	2018	2019	2020
Indice di gravità	0,09	0,61	0,53
Indice di frequenza	10,34	17,0	7,17

SAVE ENGINEERING S.r.l., MARCO POLO PARK S.r.l., NAITEC S.r.l.

Queste tre Società controllate non hanno avuto nessun tipo di infortunio sul lavoro nel corso del 2020. Save Engineering e Naitec, inoltre, da marzo 2020 hanno lavorato quasi esclusivamente in smart working.

AER TRE S.p.A.

Il 14 marzo 2020 la Società ha ridotto la propria attività in seguito agli effetti della pandemia in corso.

Lo scalo è stato chiuso dal 17/03/2020 ed ha riaperto alla fine di novembre.

Il blocco delle attività operative ha drasticamente ridotto la presenza di personale in sede, fatta eccezione per funzioni di presidio e presenze, molto rarefatte, negli uffici.

Con la riapertura dello scalo dal 30 novembre, comunque limitata ad una sporadica attività di Aviazione Generale e nessuna attività di Aviazione Commerciale, si sono aggiunte alcune attività ma l'organico presente resta sempre molto ridotto.

Nonostante l'assenza di attività operativa la Società non ha comunque diminuito l'attenzione alla salute e sicurezza dei lavoratori.

Nei due mesi e mezzo di attività ordinaria non si sono registrati infortuni sul lavoro o infortuni in itinere tantomeno casi di contagio da Covid-19 riconducibili all'ambito lavorativo.

Nel 2020 gli unici giorni di assenza sono riconducibili ad un infortunio occorso nel 2019, infortunio che è stato comunque registrato nel 2019.

La Società si è impegnata a promuovere la segnalazione dei near-miss, ovvero dei quasi infortuni, cioè tutti quegli eventi che avrebbero potuto causare un danno al lavoratore. Nel 2020 non sono stati segnalati near-miss grazie anche alla ridottissima attività operativa.

Nel biennio 2018-2019 il numero di addetti al 31.12 è aumentato, così come il monte ore lavorato, mentre per il 2020 si è visto un netto calo nel numero di lavoratori impiegati e nelle ore lavorate. Molto del personale è in trattamento di cassa integrazione con erogazione di 0 ore di lavoro.

Durante il periodo di assenza il personale è stato continuamente sensibilizzato in merito all'importanza della prevenzione dei contagi dal Covid-19 ed è stato formato sugli aspetti di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, alla luce anche del fatto che negli anni precedenti la maggior parte degli eventi infortunistici erano legati al fattore umano.

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 non vengano considerati ai fini statistici gli infortuni "in itinere" in considerazione della loro non significatività in relazione all'operatività aziendale. 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.

AERTRE Indici infortunistici	2018	2019	2020
Indice di gravità	0,21	0,30	0
Indice di frequenza	14,47	14,39	0

L'analisi dei dati per il 2020 risulta poco significativa.

Rimane valida la considerazione dell'anno 2019 che mostra dei risultati comparabili con gli anni precedenti, con un indice di gravità che si mantiene nella stessa misura, senza forti variazioni.

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.

Nel 2020, si sono aggiunte le visite mediche di accertamento dell'idoneità al rientro al lavoro in seguito a positività al Covid-19.

Emergenza Sanitaria Covid-19

Le Società del **Gruppo Save** hanno messo in atto misure di prevenzione del contagio da Covid-19 fin dai primi giorni di diffusione della pandemia, attraverso l'approvvigionamento di dispositivi di protezione e la redazione di specifici protocolli interni volti alla tutela del personale operante in aeroporto.

Il Servizio di Prevenzione e Protezione in collaborazione con il Medico Competente ha costantemente seguito e studiato l'evoluzione della normativa nazionale ed ha conseguentemente redatto e continuamente aggiornato il **Protocollo di prevenzione aziendale** che disciplina i seguenti aspetti:

- le modalità di accesso in azienda;
- la gestione di casi sintomatici di Covid-19 in azienda;
- la gestione dei contatti stretti di primo e secondo livello con casi di Covid-19;
- i dispositivi di protezione individuale previsti per i lavoratori;
- le regole per le trasferte;
- sanificazione di mezzi aziendali e di luoghi di lavoro;
- gestione della formazione in presenza;
- regole per le imprese esterne appaltatrici;
- tutela dei lavoratori fragili;
- gestione delle aree comuni (sale riunioni, rest room, spogliatoi, ecc...)

Il Protocollo aziendale è stato diffuso a tutti i lavoratori tramite invio da parte della Direzione risorse umane, e pubblicato sulla bacheca intranet Mywow.

Molti lavoratori, specialmente del settore impiegatizio amministrativo e tecnico, hanno lavorato e continuano a lavorare in smart working, pertanto è stato diffuso un documento per la corretta gestione del posto di lavoro "ricreato" a casa.

SAVE e TRIVENETO SICUREZZA hanno affrontato diverse ispezioni da parte dello SPISAL nel corso del 2020, dalle quali non sono emerse criticità, proprio per la verifica delle misure di prevenzione in essere.

Di seguito si riportano alcuni dati relativi ai casi di contagio in nelle aziende del Gruppo. In nessun caso si sono avute gravi conseguenze sulla salute a seguito dei contagi.

SOCIETA'	DIPENDENTI AL 31-12-2020	CASI COVID-19 ACCERTATI	% CASI COVID SUL TOTALE DIPENDENTI
SAVE	451	18	4,0%
TRIVENETO SICUREZZA	398	17	4,3%
AER TRE	178	9	5,1%
MARCO POLO PARK	18	1	5,6%
SAVE ENGINEERING	35	0	0,0%
N-AITEC	21	0	0,0%

Presso l'aeroporto di Venezia, l'attenzione del Gruppo Save alla prevenzione del contagio da Covid-19 si è concretizzata in diverse misure di sicurezza, volte alla tutela della salute di lavoratori e passeggeri, che ha portato nell'agosto 2020 alla certificazione **"Airport Health Accreditation"**, da parte dell'Airport Council International sulla base di uno standard di linee guida emesse da ICAO. La certificazione ha indagato e dato riscontro positivo sui seguenti aspetti aeroportuali:

- gestione del Terminal, in particolare l'organizzazione del distanziamento sociale e l'incremento di pulizia e disinfezione delle aree;
- protezione dei passeggeri: controlli termometrici, messa a disposizione di gel igienizzante e altri dispositivi;
- nuova organizzazione delle aree check-in e di imbarco per il distanziamento dei passeggeri e la protezione degli operatori;
- protocolli di sicurezza e Dispositivi di Protezione Individuale per i dipendenti dell'aeroporto;
- collaborazione con le autorità sanitarie (servizio tamponi per alcuni arrivi);
- segnaletica di sicurezza e chiarezza delle informazioni per la prevenzione del contagio da Covid-19 rivolte ai passeggeri in tutto il terminal;
- organizzazione delle aree food & retail per garantire distanziamento e igiene nei locali;
- controlli termometrici e documentali effettuati agli arrivi;
- organizzazione e separazione dei percorsi di entrata e uscita dal Terminal, e separazione dell'ingresso dei dipendenti.

Venezia Airport **SICURI DI VIAGGIARE SICURI**

-  Rispetta la distanza minima di 1 metro
Please respect social distancing: keep at least 1 metre distance
-  Indossa sempre la mascherina in maniera corretta, coprendo naso e bocca
Wear your face mask properly, covering nose and mouth
-  Segui la segnaletica e i percorsi indicati all'esterno e all'interno dell'aerostazione
Follow signage and path inside and outside the airport terminal
-  Utilizza solo le toilettes e le sedute consentite
Use only allowed toilets and seats
-  Igienizza spesso le mani ed evita di toccare il viso
Wash your hands regularly and don't touch your face
-  Sala fumatori chiusa. Divieto di fumare in tutto il terminal
Smoking lounge not available. Smoking is not allowed within the terminal premises



Nei mesi successivi, con il perdurare della pandemia, il Gruppo Save ha reso strutturali alcune ulteriori **misure di sicurezza comuni per l'aeroporto** quali:

- trattamento di superfici aeroportuali ed oggetti condivisi (es. vaschette) con soluzione fotocatalitica che ha un'azione germicida;
- sanificazione tramite UV «Clean touch» su ascensori e scale mobili (corrimano);
- pellicole biocide installate su tutte le aree pax come banchi check-in, gate d'imbarco e banchi controlli passaporti.

Sono state inoltre rese strutturali le seguenti **misure di sicurezza per i lavoratori**:

- fornitura di tutti i DPI previsti nel Protocollo in funzione delle mansioni/attività svolte: mascherine FFP/chirurgiche, guanti e camici monouso, occhiali, visiere;
- installazione di schermi parafuoco presso le postazioni di lavoro contrapposte;
- misurazione temperatura corporea all'ingresso dei luoghi di lavoro;
- sanificazione periodica dei luoghi di lavoro e dei mezzi aziendali con presidi medico-chirurgici in aggiunta alle attività di pulizia;
- pellicole biocide installate su tutti i timbratori;
- trattamento dell'aria a ionizzazione «Bioxigen» per i fancoil di palazzina e Terminal (alcuni uffici condivisi).

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.

Perimetro ed impatto delle tematiche materiali

Perimetro ed impatto delle tematiche materiali

Nella seguente tabella viene riportata la correlazione tra ciascun aspetto materiale, i Topic GRI Standards e i GRI-G4 “Airport Operators Sector Disclosure”.

Per ciascun tema materiale, nella colonna “Perimetro dei temi materiali” sono riportati i soggetti che possono generare un impatto rispetto ad ogni tematica, sia internamente che esternamente al Gruppo. Nella colonna “Tipologia di impatto” viene indicato il ruolo del Gruppo in relazione all’impatto generato rispetto ad ogni tematica materiale, ossia se l’organizzazione causa direttamente l’impatto, contribuisce alla sua generazione o è direttamente connessa all’impatto attraverso una relazione commerciale.

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 e scarichi idrici	Gruppo SAVE	Generato dal Gruppo e direttamente connesso alle sue attività
Gestione dei rifiuti	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

Content Index – In Accordance – Core

Il presente documento è stato redatto in conformità ai GRI Standards: opzione “Core”.

L'indice seguente riepiloga le informazioni qualitative e quantitative riportate nell'analisi di materialità, con i relativi riferimenti alle sezioni del documento.

L'approccio alla gestione delle tematiche e gli argomenti specifici standard trattati sono stati predisposti secondo gli standard di rendicontazione del Global Reporting Initiative (GRI) Sustainability Reporting Standards del 2016, ad eccezione degli Standard specifici: GRI 303 (Acqua e scarichi idrici) e GRI 403 (Salute e sicurezza sul lavoro) pubblicati nel 2018, e GRI 306 (Rifiuti) pubblicato nel 2020.

GRI 102: GENERAL DISCLOSURES		DISCLOSURE	Pagine
Profilo dell'organizzazione			
102-1	Nome dell'Organizzazione	Nota metodologica	10
102-2	Principali marchi, prodotti e servizi	Identità	19
102-3	Sede principale	Identità	19
102-4	Aree geografiche di operatività	Breve storia di SAVE e del suo Gruppo	21-26
102-5	Assetto proprietario e forma legale	Assetto societario	31
102-6	Mercati serviti	Identità	19
102-7	Dimensione dell'Organizzazione	Highlights 2020	20
102-8	Caratteristiche della forza lavoro	Risorse Umane	164
102-9	Descrizione della catena di fornitura dell'Organizzazione	Impatto sui fornitori locali	105-106
102-10	Cambiamenti significativi dell'Organizzazione o della sua catena di fornitura	Nota metodologica	11-12
102-11	Applicazione dell'approccio prudentiale alla gestione dei rischi	Controllo interno e gestione dei rischi Sicurezza Informatica Cambiamenti climatici Presidio dei rischi	33-35
102-12	Iniziative esterne	Gli stakeholder dell'Aeroporto Aspetti salienti del vigente quadro normativo La politica ambientale Il climate change Salute e Sicurezza sul Lavoro	38-46; 109-111; 121-122; 178
102-13	Principali partnership e affiliazioni	Gli stakeholder dell'Aeroporto	40
Strategia			
102-14	Lettera agli stakeholder	Lettera agli stakeholder	7
Etica e integrità			
102-16	Mission, valori, codici di condotta e principi	I valori del Gruppo SAVE	28-29
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	38-39
102-41	Accordi collettivi di contrattazione	Organizzazioni Sindacali	169
102-42	Identificazione e selezione degli stakeholder	Gli stakeholder dell'Aeroporto	38-39
102-43	Approccio all'attività di coinvolgimento degli stakeholder	Gli stakeholder dell'Aeroporto	38-39
102-44	Argomenti chiave e criticità emerse dall'attività di coinvolgimento degli stakeholder	Nota metodologica Gli Stakeholder dell'Aeroporto	12; 38-39
Specifiche di rendicontazione			
102-45	Entità incluse nel Bilancio Consolidato	Struttura del gruppo	30
102-46	Definizione dei contenuti del Bilancio e del perimetro dei topic materiali	Nota Metodologica Analisi di materialità	10-13; 12-14
102-47	Elenco dei topic materiali	Analisi di materialità	12-14
102-48	Modifiche di informazioni rispetto al precedente Bilancio	Nota Metodologica	11-12
102-49	Cambiamenti significativi in termini di topic materiali e loro perimetro	Non vi sono stati cambiamenti rispetto all'anno precedente	193
102-50	Periodo di rendicontazione del Bilancio di Sostenibilità	Nota Metodologica	11-12
102-51	Data di pubblicazione del Bilancio più recente	Nota Metodologica	11-12
102-52	Periodicità di rendicontazione	Nota Metodologica	11-12
102-53	Contatti e indirizzi utili per richiedere informazioni sul bilancio e i suoi contenuti	Appendice	202-203
102-54	Indicazione dell'opzione “in accordance” scelta	Nota Metodologica Content index	10; 193
102-55	Indice dei contenuti GRI	Content index	193-197
102-56	Assurance esterna del report	Relazione della società di Revisione	199-201

CONTENT INDEX

GRI 200: INDICATORI DI PERFORMANCE ECONOMICA		DISCLOSURE	
Topic: Performance economica			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Analisi di materialità Perimetro ed impatto delle tematiche materiali	12-14; 190-191
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Analisi economica di Gruppo	99-102
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	102
201-4	Finanziamenti significativi ricevuti dalla Pubblica Amministrazione	Erogazioni pubbliche	101
Topic: Market Presence			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Analisi di materialità Perimetro ed impatto delle tematiche materiali	12-14; 190-191
103-2	Approccio alla gestione della tematica	I Passeggeri	79-84
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	Le strategie di sviluppo	
AO1	Numero totale di passeggeri suddivisi in voli internazionali e nazionali fra origine-destinazione e trasferimento, inclusi i passeggeri in transito	I Passeggeri	80
AO2	Numero totale annuo di movimenti di aeromobili diurni e notturni, suddivisi per voli commerciali passeggeri, commerciale cargo, aviazione generale e aviazione di stato	I Passeggeri	81-82
AO3	Il quantitativo totale di merce (cargo) movimentato in tonnellate	Cargo	95
Topic: Impatti economici indiretti			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Analisi di materialità Perimetro ed impatto delle tematiche materiali	12-14; 190-191
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Il Piano investimenti	49-77
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica		
GRI 203: Impatti economici indiretti			
203-1	Investimenti infrastrutturali e servizi supportati	Il Piano investimenti	49-77
Topic: Pratiche di approvvigionamento			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Analisi di materialità Perimetro ed impatto delle tematiche materiali	12-14; 190-191
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Impatto sui fornitori locali	105
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	106
Topic: Anti-corruzione			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Analisi di materialità Perimetro ed impatto delle tematiche materiali	12-14; 190-191
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Codice Etico e Modello 231	26-29
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	194
Topic: Pratiche anti-competitive			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Analisi di materialità Perimetro ed impatto delle tematiche materiali	12-14; 190-191
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	194
Topic: Intermodalità			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Analisi di materialità Perimetro ed impatto delle tematiche materiali	12-14; 190-191
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Il Piano investimenti	49-77
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	Analisi di materialità Perimetro ed impatto delle tematiche materiali	12-14; 190-191
103-2	Approccio alla gestione della tematica	La politica ambientale	109-112; 117-121
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	119-121
302-3	Intensità energetica	Energia	119-121
302-4	Riduzione del consumo di energia	La politica ambientale	110
Topic: Acqua e scarichi idrici			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Analisi di materialità Perimetro ed impatto delle tematiche materiali	12-14; 190-191
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Risorsa idrica	114-117
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica		
GRI 303: Acqua e scarichi idrici			
303-1	Interazione con l'acqua come risorsa condivisa	Risorsa idrica	114-115
303-2	Gestione degli impatti correlati allo scarico di acqua	Risorsa idrica	114-115
303-3	Pelievo idrico	Risorsa idrica	116
AO4	Qualità delle acque meteoriche secondo la normativa vigente	Risorsa idrica	116
Topic: Emissioni			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Analisi di materialità Perimetro ed impatto delle tematiche materiali	12-14; 190-191
103-2	Approccio alla gestione della tematica	La politica ambientale di Save	109-111; 121-131
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	121; 127
305-2	Emissioni totali indirette di gas a effetto serra (Scopo 2)	Il climate change	121; 127
305-3	Altre emissioni indirette di gas ad effetto serra (Scopo 3)	Il climate change	121; 127
305-5	Riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra	Il climate change	121; 127
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	128-129
Topic: Rifiuti			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Analisi di materialità Perimetro ed impatto delle tematiche materiali	12-14; 190-191
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Gestione dei rifiuti	131-133
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	Trattamento differenziato dei rifiuti	
GRI 306: Rifiuti			
306-1	Produzione di rifiuti e impatti significativi connessi ai rifiuti	Gestione dei rifiuti	131
306-2	Gestione degli impatti significativi connessi ai rifiuti	Trattamento differenziato dei rifiuti	131-132
306-3	Rifiuti prodotti	Trattamento differenziato dei rifiuti	132-133
306-4	Rifiuti non destinati a smaltimento	Trattamento differenziato dei rifiuti	133
306-5	Rifiuti destinati a smaltimento	Trattamento differenziato dei rifiuti	133
Topic: Conformità ambientale			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Analisi di materialità Perimetro ed impatto delle tematiche materiali	12-14; 190-191
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Sostenibilità Ambientale - Introduzione	108-109
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	195
Topic: Rumore			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Analisi di materialità Perimetro ed impatto delle tematiche materiali	12-14; 190-191
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Inquinamento acustico	133-142
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	136-138

CONTENT INDEX

GRI 400: INDICATORI DI PERFORMANCE SOCIALE		DISCLOSURE	
Topic: Occupazione			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Analisi di materialità Perimetro ed impatto delle tematiche materiali	12-14; 190-191
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Risorse Umane	160-168; 172
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	Welfare	
GRI 401: Occupazione			
401-1	Nuovi assunti e turnover del personale	Risorse Umane	167
401-2	Benefit previsti per i lavoratori a tempo pieno, ma non per i lavoratori part-time e a termine	Welfare	172
401-3	Congedi parentali	Risorse Umane	167-168
Topic: Relazioni industriali			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Analisi di materialità Perimetro ed impatto delle tematiche materiali	12-14; 190-191
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Relazioni Industriali	168-169
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	196
Topic: Salute e sicurezza sul lavoro			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Analisi di materialità Perimetro ed impatto delle tematiche materiali	12-14; 190-191
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Salute e Sicurezza sul Lavoro	178-187
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica		
GRI 403: Salute e sicurezza sul lavoro			
403-1	Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	Salute e Sicurezza sul Lavoro	178
403-2	Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	Salute e Sicurezza sul Lavoro	178
403-3	Servizi di medicina del lavoro	Salute e sorveglianza sanitaria	184
403-4	Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro	Salute e Sicurezza sul Lavoro	180-184
403-5	Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro	Salute e Sicurezza sul Lavoro	181
403-6	Promozione della salute dei lavoratori	Salute e Sicurezza sul Lavoro Emergenza Sanitaria Covid-19	178; 185-187
403-7	Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali	Salute e sorveglianza sanitaria Emergenza Sanitaria Covid-19	184-187
403-9	Infortuni sul lavoro	Salute e Sicurezza sul Lavoro	180
Topic: Formazione e Istruzione			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Analisi di materialità Perimetro ed impatto delle tematiche materiali	12-14; 190-191
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Formazione	169-171; 157-158
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	Formazione erogata a tutta la popolazione aeroportuale	
GRI 404: Formazione e Istruzione			
404-1	Ore medie di formazione annue per dipendente per genere	Formazione	170
Topic: Diversità e pari opportunità			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Analisi di materialità Perimetro ed impatto delle tematiche materiali	12-14; 190-191
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Risorse Umane	160-168; 31-32
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	Sistema di governo societario	
GRI 405: Diversità e pari opportunità			
405-1	Diversità degli organi di governo e dei dipendenti	Risorse Umane Sistema di governo societario	164-165; 32
405-2	Rapporto dello stipendio base e della remunerazione delle donne rispetto a quello degli uomini	Risorse Umane	168
Topic: Comunità locali			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Analisi di materialità Perimetro ed impatto delle tematiche materiali	12-14; 190-191
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Il Piano investimenti	74; 133-140
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica	Inquinamento acustico Elettrosmog	
GRI 413: Comunità locali			
413-2	Operazioni con potenziali o attuali impatti negativi significativi sulle comunità locali	Inquinamento acustico Elettrosmog	133-140
AO8	Numero di persone fisicamente o economicamente dislocate, sia volontariamente che involontariamente, dal gestore aeroportuale o per suo conto da un ente governativo o altro, e l'indennizzo previsto	Nel periodo di rendicontazione non si sono verificati casi, volontari o involontari di dislocamento di persone	196
Topic: Salute e sicurezza dei consumatori			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Analisi di materialità Perimetro ed impatto delle tematiche materiali	12-14; 190-191
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Safety Management System Aeroportuale	144-145
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	146-148

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	Analisi di materialità Perimetro ed impatto delle tematiche materiali	12-14; 190-191
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Codice Etico e Modello 231 I Valori del Gruppo Save	26-29
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica		
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	197
Topic: Privacy dei consumatori			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Analisi di materialità Perimetro ed impatto delle tematiche materiali	12-14; 190-191
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Codice Etico e Modello 231 I Valori del Gruppo Save Controllo Interno e Gestione dei rischi	26-29; 33; 35
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica		
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	197
Topic: Conformità Socio-economica			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Analisi di materialità Perimetro ed impatto delle tematiche materiali	12-14; 190-191
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Codice Etico e Modello 231 I Valori del Gruppo Save Controllo Interno e Gestione dei rischi	26-29; 33; 35
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica		
GRI 419: Conformità Socio-economica			
419-1	Non compliance a regolamenti e leggi in materia sociale ed economica	Nel periodo di rendicontazione non sono stati segnalati casi di non conformità a regolamenti e leggi in materia sociale ed economica	197
Topic: Business continuity e gestione delle emergenze			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Analisi di materialità Perimetro ed impatto delle tematiche materiali	12-14; 190-191
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Il Safety Management System	144-145
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica		
Topic: Qualità dei servizi			
GRI-103: Gestione della tematica			
103-1	Materialità e perimetro	Analisi di materialità Perimetro ed impatto delle tematiche materiali	12-14; 190-191
103-2	Approccio alla gestione della tematica	Qualità	88-89
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	Analisi di materialità Perimetro ed impatto delle tematiche materiali	12-14; 190-191
103-2	Approccio alla gestione della tematica	PRM	87-88
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	Analisi di materialità Perimetro ed impatto delle tematiche materiali	12-14; 190-191
103-2	Approccio alla gestione della tematica	La gestione dell'ambiente	111-112
103-3	Valutazione dell'approccio alla gestione della tematica		

Relazione della Società di Revisione

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 anche "il Gruppo") relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020.

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 dal GRI - *Global Reporting Initiative* ("GRI Standards"), come descritto nel paragrafo "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 la definizione degli obiettivi del Gruppo SAVE in relazione alla performance di sostenibilità, nonché per l'identificazione degli *stakeholder* e degli aspetti significativi da rendicontare.

Indipendenza della società di revisione e controllo della qualità

Siamo indipendenti in conformità ai principi in materia di etica e di indipendenza del *Code of Ethics for Professional Accountants* emesso dall'*International Ethics Standards Board for Accountants*, basato su principi fondamentali di integrità, obiettività, competenza e diligenza professionale, riservatezza e comportamento professionale.

La nostra società di revisione applica l'*International Standard on Quality Control 1 (ISQC Italia 1)* e, di conseguenza, mantiene un sistema di controllo qualità che include direttive e procedure documentate sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e dei regolamenti applicabili.

Responsabilità 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 i criteri indicati nel "*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*

Ancona Bari Bergamo Bologna Brescia Cagliari Firenze Genova Milano Napoli Padova Parma Roma Torino Treviso Udine Verona

Sede Legale: Via Tortona, 25 - 20144 Milano | Capitale Sociale: Euro 10.328.220,00 i.v.
Codice Fiscale/Registro delle Imprese di Milano Monza Brianza Lodi n. 03049560166 - R.E.A. Milano n. 1720239 | Partita IVA: IT 03049560166

Il nome Deloitte si riferisce a una o più delle seguenti entità: Deloitte Touche Tohmatsu Limited, una società inglese a responsabilità limitata ("DTTL"), le member firm aderenti al suo network e le entità a esse correlate. DTTL e ciascuna delle sue member firm sono entità giuridicamente separate e indipendenti tra loro. DTTL (denominata anche "Deloitte Global") non fornisce servizi ai clienti. Si invita a leggere l'informativa completa relativa alla descrizione della struttura legale di Deloitte Touche Tohmatsu Limited e delle sue member firm all'indirizzo www.deloitte.com/about.

© Deloitte & Touche S.p.A.

(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.

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:

1. 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;
2. comparazione tra i dati e le informazioni di carattere economico-finanziario riportati nel capitolo Sostenibilità economica del Bilancio di Sostenibilità e i dati e le informazioni incluse nel bilancio consolidato del Gruppo;
3. 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 da remoto con il personale della Direzione di SAVE S.p.A. e con il personale di SAVE Engineering S.r.l. 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 di carattere non finanziario alla funzione responsabile della predisposizione del Bilancio di Sostenibilità.

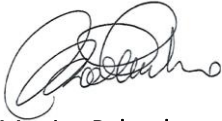
Inoltre, per le informazioni significative, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo:

- a livello di Gruppo:
 - 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 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 riunioni da remoto nel corso delle quali ci siamo confrontati con i responsabili e abbiamo acquisito riscontri documentali su base campionaria 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 SAVE relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 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
Socio

Milano, 15 aprile 2021

Gruppo SAVE Bilancio di Sostenibilità 2020

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



SAVE S.p.A.

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

Tel. (+39) 041.2606111

Fax (+39) 041.2606260