



AEROPORTO MARCO POLO
VENEZIA



AEROPORTO VALERIO CATULLO
VERONA



AEROPORTO
**CHARLEROI
BRUXELLES
SUD**



AEROPORTO ANTONIO CANOVA
TREVISO



AEROPORTO GABRIELE D'ANNUNZIO
BRESCIA



ANNUAL REPORT
2021

INDICE

1 LETTERA AGLI STAKEHOLDERS

2 EXECUTIVE SUMMARY

IDENTITÀ DI GRUPPO

3

- Chi siamo
- Struttura
- Valori

SOSTENIBILITÀ ECONOMICA

4

- Traffico e bacino d'utenza
- Dati finanziari
- Dati patrimoniali e investimenti

SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

5

- Acqua
- Energia
- Aria e clima - emissioni gas serra
- Rifiuti
- Inquinamento acustico

6 SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

7 SOSTENIBILITÀ SOCIALE

NOTA METODOLOGICA

Il presente documento è stato redatto principalmente attraverso la sintesi o l'utilizzo di estratti di due documenti: il **Bilancio Consolidato** e il **Bilancio di Sostenibilità** del Gruppo Save del 2021.

Il perimetro dei dati economico patrimoniali e delle informazioni ambientali e sociali risulta essere composto dalle Società facenti parte del Gruppo Save al 31 dicembre 2021 consolidate con il metodo integrale all'interno del Bilancio Consolidato di Gruppo. Eventuali eccezioni sono espressamente indicate nel testo dei singoli bilanci. In particolare, quando ritenuto rilevante, sono state integrate informazioni e dati relativi agli Aeroporti del Garda e dell'aeroporto Charleroi Bruxelles Sud le cui società non sono consolidate con metodo integrale nel bilancio di Save S.p.A.

Si rimanda a tali documenti per ogni altro riferimento di natura metodologica.

1 LETTERA AGLI STAKEHOLDERS

Il **settore del trasporto aereo risulta tra i più colpiti dalla pandemia**, in particolare il sistema aeroportuale Venezia nel 2021 ha registrato una contrazione del 68,6% del numero di passeggeri rispetto al 2019. Tuttavia un **inizio di ripresa** si è visto con l'avvio della stagione estiva (aprile 2021) ed in particolare con la riapertura dell'aeroporto di Treviso coincidente con l'avvio di una nuova base Ryanair.

Gli aeroporti facenti parte del Gruppo hanno continuato ad essere estremamente reattivi al continuo mutare delle condizioni dettate dall'evolversi della pandemia attraverso un'organizzazione puntuale rispetto alle diverse direttive nazionali ed in stretta collaborazione con enti ed istituzioni del territorio; hanno sempre continuato ad essere operativi poi i punti tampone presso gli scali di Venezia e Treviso.

L'impegno per un **futuro sostenibile** è rimasto comunque al centro di ogni attività degli scali; in particolare l'aeroporto di Venezia in occasione della 31° assemblea generale di ACI-Europe ha presentato una roadmap che rappresenta l'impegno di raggiungere nel 2030 il livello "Net Zero Carbon Emissions" con 20 anni di anticipo rispetto alla risoluzione firmata nel 2019 che prevedeva come target il 2050.

Per quanto la IATA preveda un recupero dei volumi di traffico riscontrati nel 2019 entro il 2024, il Gruppo Save sta lavorando con le compagnie aeree affinché la ripresa sia più veloce, con la prospettiva di riportare a Venezia, già dalla prossima estate, gran parte del traffico di lungo raggio sospeso a causa della crisi pandemica. L'impegno profuso da tutto il Gruppo Save nella gestione di un evento così straordinario ha permesso di affrontare le fasi più critiche dell'emergenza in maniera organica, attraverso un'**operatività sinergica e condivisa** in ogni dettaglio.

Da una crisi si può uscire perdenti o più forti di prima. Nel nostro caso, i segnali di progressiva risalita dei volumi di traffico, il graduale ritorno di voli e compagnie aeree, stanno ad indicare che il sistema Venezia Treviso - e tutto il Polo del Nord Est - sono solidi nel loro ruolo di riferimento per un ampio territorio che sta tornando a muovere i suoi passi verso la normalità e deve poter contare su infrastrutture efficienti e sicure che ne garantiscano la mobilità.

Cav. Lav. Dott. Enrico Marchi
Presidente del Consiglio di Amministrazione

2 EXECUTIVE SUMMARY

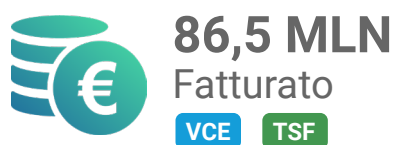
CHI SIAMO

Istituita nel **1987** per gestire l'aeroporto Marco Polo di Venezia, **SAVE è oggi a capo di un Gruppo che coordina un sistema efficace di aeroporti** (Venezia, Treviso, Verona, Brescia e Charleroi), costituendo un valore per il territorio, la sua economia e la sua occupazione, in un'ottica da sempre imprescindibile di **sostenibilità**.

Key numbers



Dati finanziari



Impatto economico ed occupazionale generato dal sistema



Il Progetto Romeo **VRN**

Intervento di riqualifica e ampliamento dell'aeroporto Catullo di Verona per rispondere ai dettami normativi, all'incremento di traffico atteso, e per garantire un maggior confort e fruibilità degli spazi a disposizione dei passeggeri, in un'ottica di sostenibilità ambientale.

Inizio lavori: luglio 2021 Fine: entro le Olimpiadi 2026



- Da 24.840 mq a 36.370 mq
+ 11.530 mq
- **5 MLN** capacità passeggeri/anno



SOSTENIBILITÀ
ECONOMICA

GRANDI PROGETTI
INFRASTRUTTURALI

ACI Airport Accreditation:



VCE TSF



VRN CRL

Road to Net Zero:



VCE

L'aeroporto di Venezia, ha sviluppato la propria strategia ESG mirando ai **massimi livelli di sostenibilità ed innovazione**, integrando aspetti ambientali e di riduzione delle emissioni di anidride carbonica, definendo una strategia di Carbon Management per ridurre le emissioni climalteranti e **anticipare di vent'anni** l'obiettivo Europeo fissato nel 2050.

Approvvigionamento energia elettrica:



Da fonti
100% rinnovabili

Per aumentare la sostenibilità ambientale con azioni coerenti e credibili

VCE TSF VRN VBS

Nuovo portale ambiente:



www.ambiente.veneziaairport.it

VCE

Nuovo sistema raccolta rifiuti:



Avviato il sistema di **raccolta rifiuti**
"porta a porta"

VCE



1.063
Dipendenti

VCE TSF

99,9% a tempo indeterminato
40% donne
24% part-time



Oltre
122 mila ore
di smart working

VCE TSF



Oltre
17 mila ore
di formazione

VCE TSF

Riconoscimenti:



**Welfare
Champion 2021**
Welfare Index PMI

VCE



**Airport Health
Accreditation 2021**
ACI Europe

VCE VRN CRL

3 IDENTITÀ DI GRUPPO

Chi siamo

Costituita nel **1987** per gestire l'aeroporto Marco Polo di Venezia, **SAVE è oggi a capo di un Gruppo che coordina un sistema efficace di aeroporti** e costituisce un valore per il territorio, la sua economia e la sua occupazione, in un'ottica da sempre imprescindibile di **sostenibilità**.

Negli anni la Società si è infatti trasformata da semplice gestore dell'aeroporto Marco Polo di Venezia in un **Gruppo moderno e articolato**, con al centro il terzo scalo intercontinentale nazionale. Il principio di aggregazione ha guidato quest'evoluzione. Anticipando infatti le linee guida del Piano Nazionale degli Aeroporti che sollecitano la creazione di sistemi aeroportuali, ha dapprima creato il Sistema Aeroportuale Venezia – Treviso, quindi, a fine 2014, attraverso l'acquisizione del 40% di Catullo S.p.A., ha costituito il **Polo Aeroportuale del Nord Est**, comprensivo degli aeroporti di Venezia, Treviso, Verona e Brescia, che nel 2019 ha gestito 18,5 milioni di passeggeri.





Aeroporto Antonio Canova di Treviso



Aeroporto Gabriele D'Annunzio di Brescia



Aeroporto Valerio Catullo di Verona

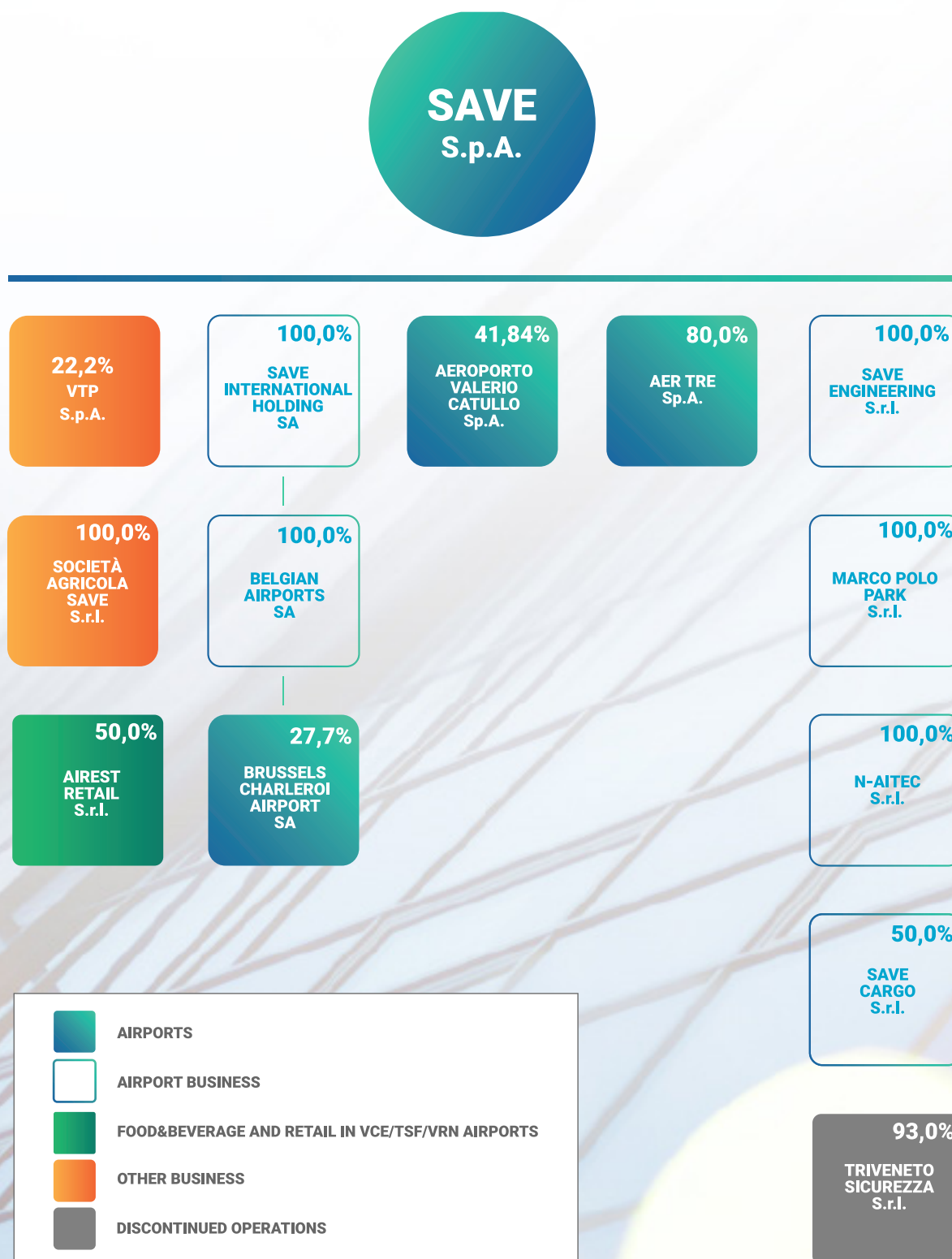
Nel 2009 l'**Airport management si espande all'estero** e il Gruppo SAVE acquisisce il 27,65% dell'**Aeroporto di Charleroi** (BSCA) in partnership con Holding Communal: il Gruppo SAVE detiene al momento il controllo del 100% di Belgian Airports SA, la società è stata costituita nel 2009, come veicolo partecipativo necessario all'acquisizione di Brussels South Charleroi Airport SA.

Parte del successo del Gruppo SAVE risiede anche nell'aver compreso per tempo **la rivoluzione e le potenzialità rappresentate dai vettori low cost**. La liberalizzazione dei cieli europei risale al 1994, quando è iniziato il fenomeno low cost, che ha rivoluzionato le abitudini del pubblico. **Ryanair** è stata fondata nello stesso anno e l'aeroporto di Treviso è stato il primo scalo in Italia ad accogliere i voli del vettore irlandese, mentre quello di Venezia il primo ad accogliere **easyJet**.

Lo sviluppo degli aeroporti è regolato da **Master Plan** che, sulla base di previsioni di traffico, ne pianificano il progressivo **potenziamento infrastrutturale con requisiti di sostenibilità economica, sociale e urbanistica**. In accordo con **Rete Ferroviaria Italiana**, l'aerostazione di Venezia sarà direttamente collegata al sistema ferroviario, in tempo per i **Giochi Olimpici Invernali di Cortina e Milano 2026**.

Struttura

Il seguente **organigramma** illustra la **struttura del Gruppo Save** al 31 dicembre 2021 relativamente alle **principali società operative**.



Valori

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.

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** è reperibile sul sito internet del Gruppo all'indirizzo https://www.grupposave.it/upload/files/pdf/gruppo_save_cod_etico.pdf.

4

SOSTENIBILITÀ ECONOMICA


Di seguito si indica l'andamento del Gruppo e relativo impatto della crisi pandemica.

Traffico e bacino d'utenza

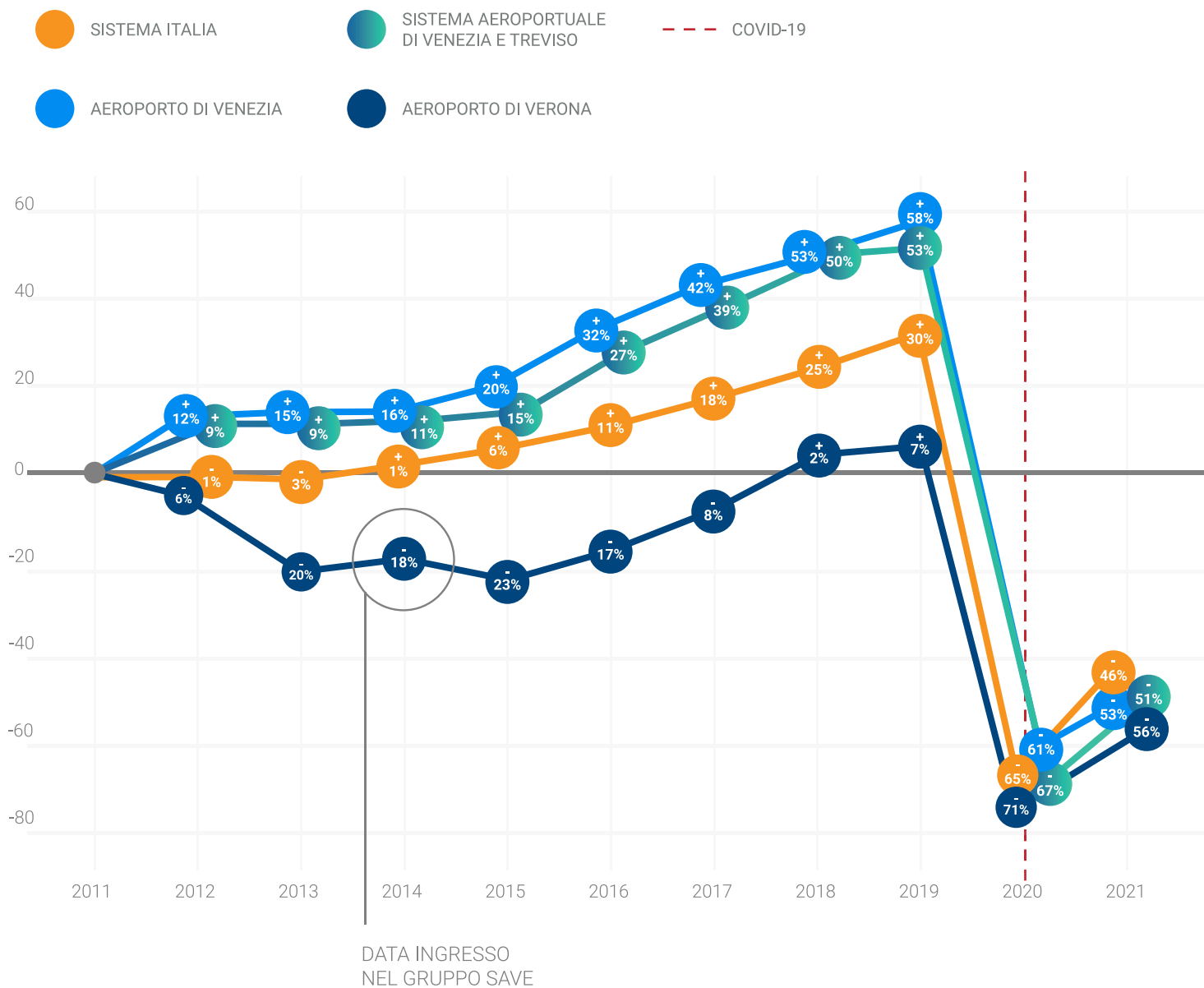
AEROPORTI DI VENEZIA, TREVISO E VERONA

Considerando il **traffico passeggeri** FY 2011, l'Aeroporto di Venezia è cresciuto del **+58,5%** (dati 2019 vs 2011) e il Sistema Venezia - Treviso del **+53,3%**, (dati 2019 vs 2011) una crescita estremamente significativa rapportata anche all'evoluzione del traffico aereo italiano (+29,8%; fonte Assaeroporti).

Il traffico dello scalo di Verona ha evidenziato una **progressiva crescita a seguito dell'Ingresso del Gruppo SAVE** nella gestione dell'Aeroporto.

PAX IN MILIONI	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
 SISTEMA ITALIA	149	147	144	150,5	157	165	175,4	185,6	193	52	80,7
 AEROPORTO DI VENEZIA	7,2	8	8,4	8,5	8,7	9,6	10,3	11	11,5	2,8	3,4
 SISTEMA AEROPORTUALE DI VENEZIA E TREVISO	9,6	10,5	10,6	10,7	11	12,2	13,4	14,5	15	3,2	4,7
 AEROPORTO DI VERONA	3,4	3,2	2,7	2,8	2,6	2,8	3	3,5	3,6	1	1,5

EVOLUZIONE PERCENTUALE PAX VERSO 2011



Source: Assaeroporti

L'AEROPORTO DI VENEZIA IN NUMERI
DATI 2021

3,44

MILIONI DI PASSEGGERI



63%

TRAFFICO INTERNAZIONALE

37%

TRAFFICO DOMESTICO

+30

COMPAGNIE AEREE

76%

TRAFFICO PER TURISMO E VFR

23%

TRAFFICO BUSINESS

1% ALTRO

AEROPORTO BASE PER

2

COMPAGNIE AEREE:
EASYJET, VOLOTEA

1

DEI 3 SCALI ITALIANI INTERCONTINENTALI

+70

DESTINAZIONI

3 A LUNGO RAGGIO

2 IN NORD AMERICA CON DELTA AIR LINES

ATLANTA
NEW YORK JFK

1 IN MEDIO ORIENTE CON EMIRATES

DUBAI

5°

SISTEMA AEROPORTUALE ITALIANO CON TREVISO

19%

DEI PASSEGGERI UTILIZZA UNO SCALO PER RAGGIUNGERE LA DESTINAZIONE FINALE



CONNESSIONI GIORNALIERE CON I PRINCIPALI HUB EUROPEI

L'AEROPORTO DI TREVISO IN NUMERI
DATI 2021

1,22

MILIONI DI PASSEGGERI



80%

TRAFFICO INTERNAZIONALE

20%

TRAFFICO DOMESTICO

2

COMPAGNIE AEREE
81% RYANAIR
19% WIZZ AIR

84%

TRAFFICO PER TURISMO E VFR

12%

TRAFFICO BUSINESS

4% ALTRO

AEROPORTO BASE PER

1

COMPAGNIA AEREA:
RYANAIR

+50

DESTINAZIONI

26

PAESI COLLEGATI

L'AEROPORTO DI VERONA IN NUMERI
DATI 2021

1,46

MILIONI DI PASSEGGERI



30%

TRAFFICO INTERNAZIONALE

70%

TRAFFICO DOMESTICO

19

COMPAGNIE AEREE

84%

TRAFFICO PER TURISMO E VFR

13%

TRAFFICO BUSINESS

3% ALTRO

AEROPORTO BASE PER

3

COMPAGNIE AEREE:
VOLOTEA, NEOS,
AIR DOLOMITI

1°

AEROPORTO CHARTER IN ITALIA

38

DESTINAZIONI

1

DESTINAZIONE A LUNGO RAGGIO: MALÉ

CONNESSIONI GIORNALIERE CON

3

DEI MAGGIORI HUB EUROPEI

L'AEROPORTO DI BRESCIA IN NUMERI
DATI 2021

TONNELLATE CARGO

+1%

RISPETTO AL 2020

+29%

RISPETTO AL 2019



+18,7%

MOVIMENTI COMPLESSIVI



+10,5%

MOVIMENTI AVIAZIONE COMMERCIALE

5°

AEROPORTO CARGO ITALIANO



Posteitaliane

OFFICIAL HUB



GATEWAY

1°

SCALO PER QUANTITATIVI POSTA MOVIMENTATI

48%

DEL TOTALE NAZIONALE



L'AEROPORTO DI CHARLEROI IN NUMERI
DATI 2021

3,76

MILIONI DI
PASSEGGERI



100%

TRAFFICO
INTERNAZIONALE

9

COMPAGNIE
AEREE

70%

TRAFFICO PER
TURISMO

19%

TRAFFICO PER VFR

11% ALTRO

129

DESTINAZIONI
DIRETTE

109

DESTINAZIONI
INDIRETTE

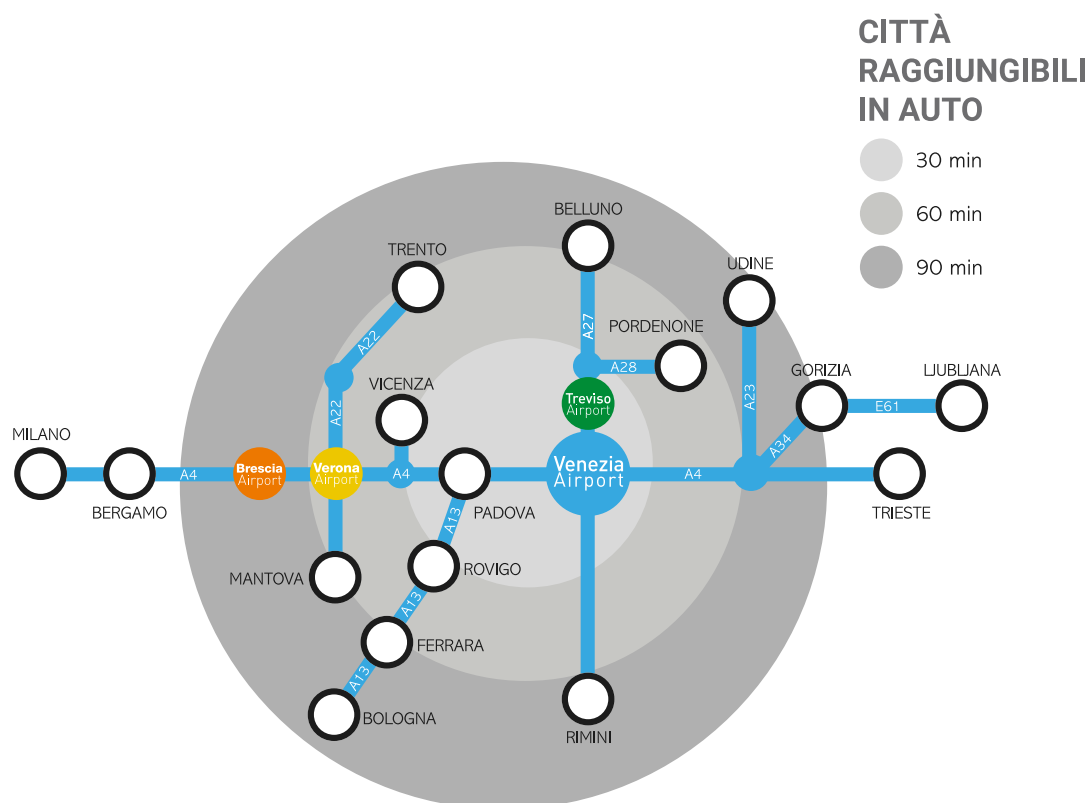


CATCHMENT AREA VENEZIA E TREVISO

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 2020 sono stati circa 590 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 (17 complessivamente), 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 circa 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 17% delle esportazioni e il 13% delle importazioni a livello nazionale.**



- L'**11,4% 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 5,8% (dato riferito alla Regione Veneto), contro una media nazionale del 9,2%.

Dati turistici

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

La Regione Veneto è infatti la prima regione italiana per arrivi e 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.

Per quanto riguarda il 2021, i segni di ripresa nel corso dell'anno sono stati evidenti. Il quadrimestre estivo giugno-settembre ha retto il confronto con lo stesso periodo 2019, con oltre 8 milioni di arrivi e oltre 39 milioni di presenze.

Nel complesso, l'intero periodo gennaio-ottobre 2021 ha mostrato forti incrementi rispetto ad un 2020 penalizzato da interi mesi di lockdown (+41,2% degli arrivi e +51,6% delle presenze), anche se il confronto con il 2019 è stato ancora negativo (con un andamento degli arrivi del -41,9% anno su anno).

CATCHMENT AREA VERONA

Verona si colloca strategicamente nel Nord-Est italiano, all'incrocio di due delle autostrade più trafficate d'Europa (A4 & A22), con la A22 che collega Innsbruck e l'area del Tirolo austriaco in meno di 2,5 ore dall'aeroporto. Lo scalo è situato all'interno di uno dei bacini di utenza più competitivi a livello europeo, all'intersezione dei Corridoi Europei 1 e 5 e dei treni ad alta velocità.

Popolazione / Residenti stranieri

La popolazione dell'area è di circa 5 milioni di abitanti. Circa 540mila sono i residenti stranieri (10% dei residenti stranieri in Italia), con flussi di traffico VFR costanti nel corso dell'anno. La principale comunità presente sul territorio è quella dell'Est Europa, in particolare rumena (100mila residenti nell'area veronese); la seconda comunità è quella del Nord-Centrafrica (principalmente del Marocco, con 57mila residenti).

Dati economici

L'aeroporto scaligero si colloca al secondo posto in Italia per ricchezza del bacino d'utenza dopo Milano/Bergamo (le catchment areas sono parzialmente sovrapposte). Il 4% del PIL a livello europeo è generato entro 100 km dall'aeroporto di Verona.

Circa 400mila sono le imprese attive, con marchi riconosciuti worldwide e con elevata propensione all'export; nell'area di Verona sono situati gli headquarters italiani di molte aziende multinazionali (al secondo posto dopo Milano).

Verona è anche un importante polo fieristico a livello internazionale. Con un programma annuale di oltre 70 fiere internazionali nel corso di tutto l'anno, la Fiera di Verona è tra le principali a livello europeo. Con oltre 1,3 milioni di visitatori ogni anno, le manifestazioni più importanti sono: Vinitaly, che è la più grande fiera mondiale legata al mondo dei vini; Fieracavalli, che è la principale mostra internazionale di cavalli; Marmomacc, che è la maggiore esposizione internazionale di marmo e pietre dure.

Dati turistici

Dopo Venezia, Verona è la città più visitata del Nord Italia, anche grazie all'Arena e alla sua famosa stagione operistica e alla celebre Casa di Giulietta (Romeo & Juliet), con oltre 5 milioni di arrivi di turisti nell'area (dati riferiti al 2019), in incremento del +5,2% rispetto all'anno precedente.

La componente straniera è del 64%, il principale mercato è la Germania, che copre il 25% degli arrivi totali (oltre 1,2 milioni di arrivi di turisti)

Dallo scalo veronese è raggiungibile la più vasta area sciistica italiana (Dolomiti SuperSki, con 12 comprensori sciistici per 1.200 km di piste collegate tra loro).

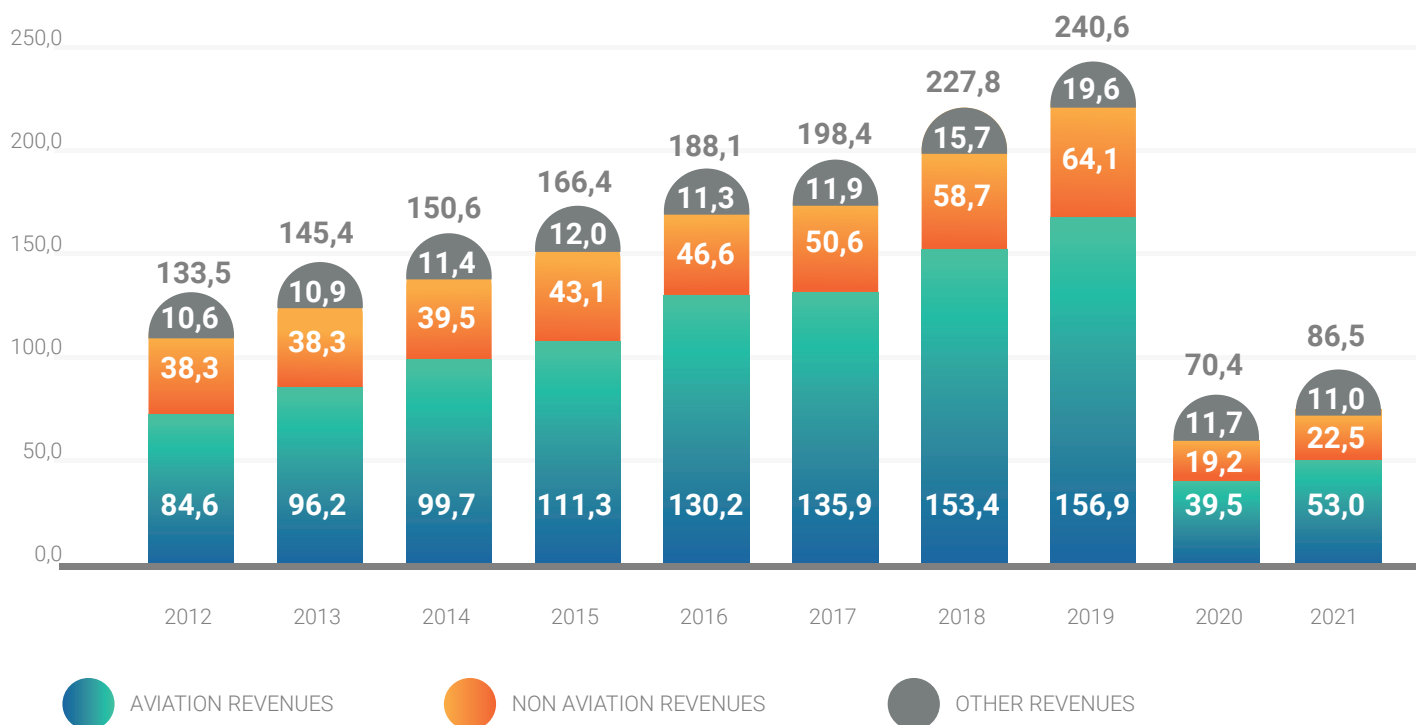
Importante anche la componente turistica legata al Lago di Garda, con oltre 3 milioni di arrivi turistici nel 2019, di cui il 70% stranieri (principalmente tedeschi e olandesi).



Dati finanziari

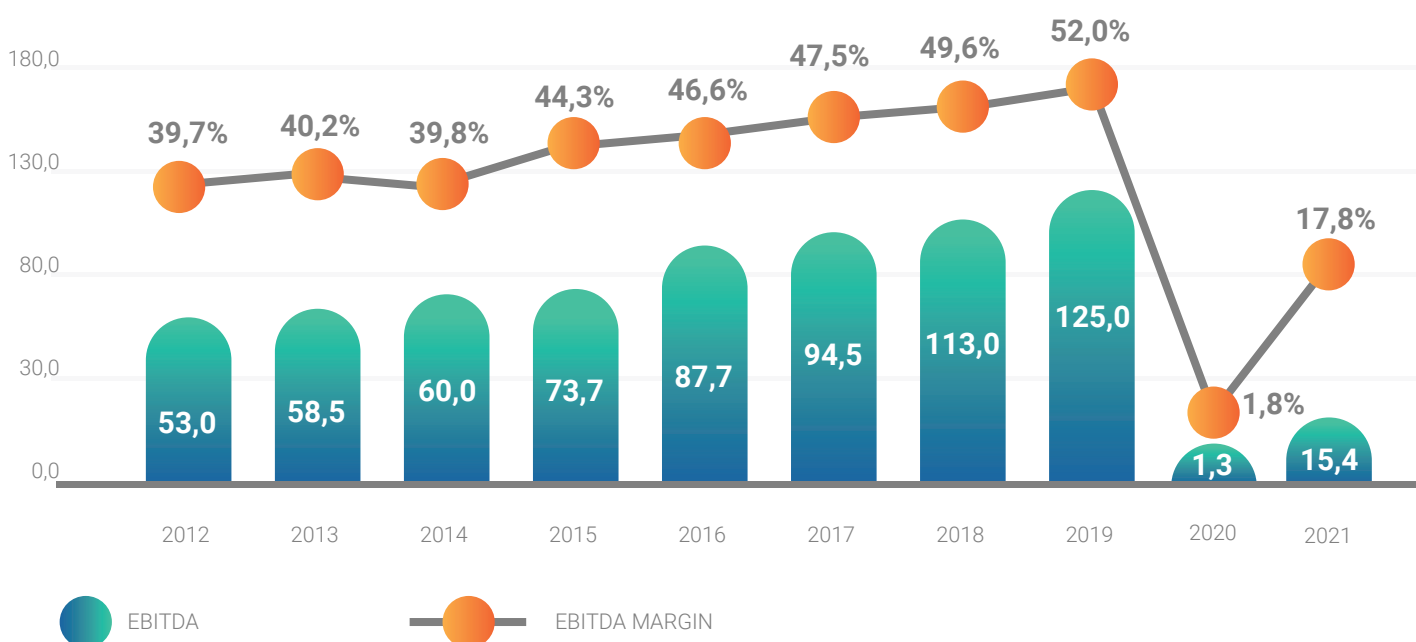
FATTURATO GRUPPO SAVE (VCE+TSF)

DATI IN MILIONI DI €



EBITDA GRUPPO SAVE (VCE+TSF)

DATI IN MILIONI DI €



VALORE ECONOMICO GENERATO E DISTRIBUITO

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	2019	2020	2021	VAR 2021-2020
A TOTALE VALORE ECONOMICO DIRETTAMENTE GENERATO	245.229	52.557	74.868	42%
B TOTALE VALORE ECONOMICO DISTRIBUITO	141.990	57.941	67.328	16%
A - B VALORE ECONOMICO TRATTENUTO	103.239	-5.384	7.540	-240%

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 2021 tali ammontari versati dal Gruppo Save ammontano a circa Euro 11,7 milioni

IMPATTO OCCUPAZIONALE VCE, TSF, VRN, VBS

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

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

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

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

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

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

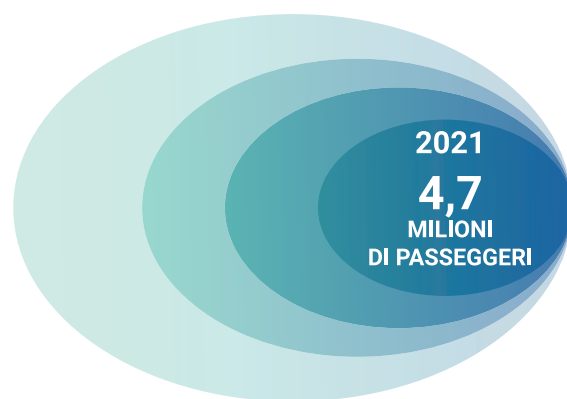
Impatto indotto: ci si riferisce all'attività economica generata dai dipendenti delle imprese direttamente o indirettamente collegate all'aeroporto che spendono il loro reddito nell'economia nazionale. Ad esempio, un dipendente di una compagnia aerea potrebbe spendere le proprie entrate in generi alimentari,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

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

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

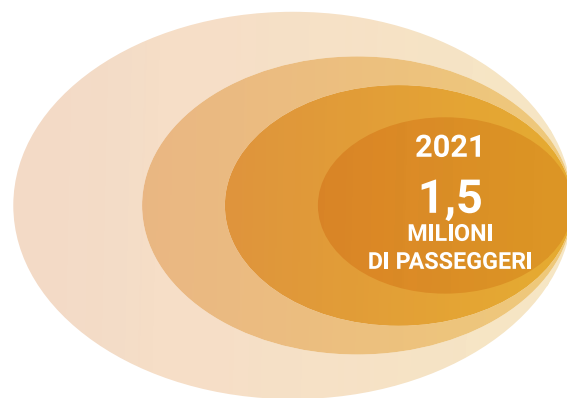
Attraverso un calcolatore elaborato proprio sulla base dello studio InterVISTA del 2015 è possibile stimare l'impatto occupazionale e gli effetti sul PIL generati sul territorio dall'Aeroporto di Venezia e da quello di Treviso per il 2021 a quasi **11 mila** posti di lavoro, con un PIL di **531 milioni** di euro (nel 2019 – ultimo anno pre-pandemia risultavano oltre **30 mila** posti di lavoro, con un PIL di quasi **1.500 milioni** di euro), come evidenziato nella grafica seguente.

	VENEZIA	TREVISIO
IMPATTO CATALITICO	24.016 occupati 1,650 MLN € PIL	1.858 occupati 128 MLN € PIL
IMPATTO INDOTTO	2.283 occupati 61 MLN € PIL	643 occupati 17 MLN € PIL
IMPATTO INDIRETTO	2.838 occupati 170 MLN € PIL	800 occupati 48 MLN € PIL
IMPATTO DIRETTO	3.262 occupati 183 MLN € PIL	919 occupati 52 MLN € PIL
	10.745 occupati 531 MLN € PIL	



FONTE: Stima effettuata attraverso un calcolatore elaborato da ACI Europe sulla base di uno studio effettuato da InterVISTA nel 2015. Sul sito di ACI Europe, all'interno dell'area membri, è possibile calcolare i 4 differenti impatti generati dagli aeroporti avvalendosi del sopracitato calcolatore.

	VERONA	BRESCIA
IMPATTO CATALITICO	26.170 occupati 1,798 MLN € PIL	2.322 occupati 160 MLN € PIL
IMPATTO INDOTTO	825 occupati 22 MLN € PIL	336 occupati 9 MLN € PIL
IMPATTO INDIRETTO	1.026 occupati 62 MLN € PIL	418 occupati 25 MLN € PIL
IMPATTO DIRETTO	1.179 occupati 66 MLN € PIL	480 occupati 27 MLN € PIL
	4.264 occupati 211 MLN € PIL	



FONTE: Stima effettuata attraverso un calcolatore elaborato da ACI Europe sulla base di uno studio effettuato da InterVISTA nel 2015. Sul sito di ACI Europe, all'interno dell'area membri, è possibile calcolare i 4 differenti impatti generati dagli aeroporti avvalendosi del sopracitato calcolatore.

Dati patrimoniali e investimenti

VCE e TSF

IN MLN DI €	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
INVESTIMENTI NETTI VCE, TSF	359	434	479	563	700	707	675
CAPITALE FISSO OPERATIVO	497	567	553	640	783	785	764
CAPITALE INVESTITO	429	490	488	566	684	715	718
PATRIMONIO NETTO	240	252	245	395	460	414	374
POSIZIONE FINANZIARIA NETTA	189	238	243	170	224	301	343
INVESTIMENTI REALIZZATI NELL'ANNO	104	95	72	119	182	47	8

5 SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

Chi siamo

SAVE, nella gestione delle attività aeroportuali pone grande attenzione non solo all'ovvio e atteso rispetto delle normative ma anche all'avvio proattivo di azioni volontarie volte **al miglioramento della performance ambientale**.

Alcuni degli aeroporti del Gruppo, in particolare gli scali di Venezia e Treviso, sono ubicati in aree sensibili sulle quali insistono tutele e vincoli ambientali ancor più stringenti.

Per l'Aeroporto di Venezia, in coerenza con il quadro prescrittivo relativo alla compatibilità ambientale del Master Plan 2021 dell'aeroporto "Marco Polo", l'aeroporto ha costantemente garantito:

- 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.

La **Mission per una gestione Sostenibile** dell'aeroporto di Venezia ha i seguenti principi fondamentali:

- raggiungere entro il 2030 il livello "**Net Zero Carbon Emissions**" per le attività sotto il proprio controllo diretto (emissioni di scope 1 e 2), puntando sullo sfruttamento delle risorse rinnovabili e limitando così il riscaldamento globale a 1,5°C entro il 2050;
- adottare **sistemi energetici a basso consumo** e tecnologie a **basso impatto ambientale**;
- mantenere il controllo e **monitoraggio continuo delle emissioni** e degli impatti ambientali;
- **minimizzare l'occupazione di suolo ed il consumo di risorse**;
- preservare l'ambiente attraverso la **tutela del paesaggio, la riqualifica e la valorizzazione del verde**;
- collaborare e condividere, con i territori e le comunità che ci circondano, **opere di mitigazione e compensazione**.

Maggiori informazioni nel sito www.ambiente.veneziaairport.it.

Gli scali aeroportuali di Treviso e Verona stanno dimostrando i propri sforzi nel ridurre il proprio impatto emissivo gestendo le proprie attività in linea con la strategia del Gruppo Save.

Entrambi gli aeroporti hanno l'obiettivo di ridurre al 2030 le emissioni di gas climalteranti: l'aeroporto Antonio Canova di Treviso del 60%, il Valerio Catullo di Verona del 30% (rispetto al 2012).

Maggiori informazioni sull'aeroporto di Treviso:

https://www.trevisoairport.it/upload/files/politica_ambientale_aertre_2018_firmata.pdf

Maggiori informazioni sull'aeroporto di Verona:

<https://www.aeroporto.verona.it/airport-carbon-accreditation.html>

Anche l'aeroporto di Charleroi si è impegnato a raggiungere in ambito di decarbonizzazione e gestione dell'energia. Questi sono definiti nella politica ambientale consultabile online nel sito: <https://www.brussels-charleroi-airport.com/en/bscas-environmental-policy>.

Gli obiettivi principali dell'Aeroporto di Charleroi, definiti sulla base del 2019, sono:

- **Decarbonizzazione**
 - Riduzione del 35% delle emissioni nel 2030;
 - Raggiungere il livello "Net Zero Carbon Emissions" entro il 2050.
- **Energia**, riduzione del consumo di energia elettrica proveniente dalla rete del:
 - 35% entro il 2024;
 - 50% entro il 2030;
 - 85% entro il 2050.

Attraverso tale politica, BSCA ricerca costantemente la riduzione dei propri impatti ambientali per garantire lo sviluppo delle proprie attività nel rispetto delle aree naturali e delle comunità locali.

Acqua

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 richieste e per evitare gli effetti negativi derivanti da eventuali contaminazioni**. 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**.

La posizione unica dell'aeroporto di **Venezia**, 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**. Alla fine del 2021 sono iniziati i lavori di realizzazione del nuovo depuratore aeroportuale che consentirà di recuperare tutta l'acqua trattata diminuendo in modo significativo, fino al 30%, il consumo di acqua potabile.



Costante è l'attenzione per contenere il consumo di acqua potabile presso gli aeroporti di **Verona, Treviso e Brescia**, sia utilizzando acqua da pozzi (falda superficiale non usata per scopi potabili) per l'irrigazione del verde e per l'anello della rete antincendio (a Verona), sia intervenendo con la massima tempestività sulla tenuta della rete di distribuzione alle utenze aeroportuali (a Brescia).

Charleroi nel 2021 ha consumato un totale di 63.252 m³ di acqua di cui 5.357 m³ derivanti dal riutilizzo dell'acqua piovana (rappresentano l'8,5% del consumo totale).

Presso lo scalo diversi sono i progetti in corso che mirano ad aumentare tale percentuale e portando così ad una **riduzione del consumo di acqua potabile**.

Nel 2021 il consumo di acqua complessivo è stato pari a 16,84 litri/passeggero, in diminuzione rispetto ai 17,61 litri/passeggero del 2019.

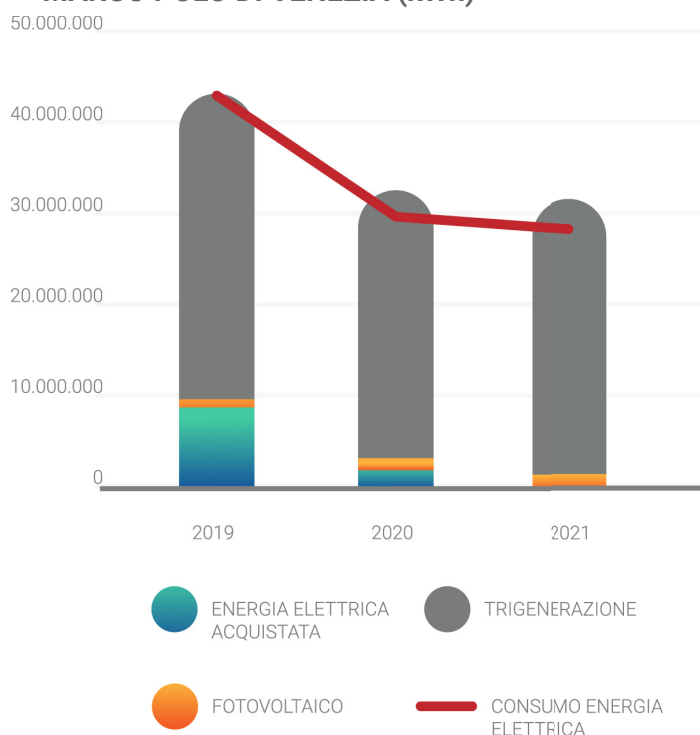
Energia

Il Gruppo è da sempre sensibile alle tematiche di sviluppo sostenibile e di miglioramento continuo.

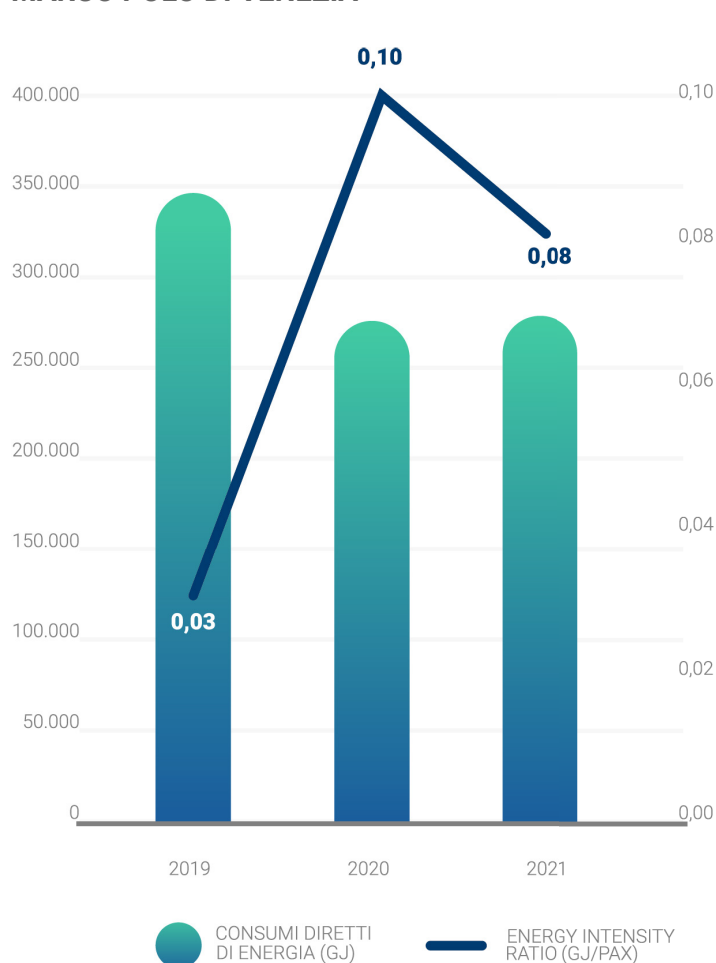
L'Aeroporto di Venezia, ha definito una Politica di gestione efficiente dell'energia e dal 2016 possiede la certificazione secondo la norma UNI CEI EN ISO 50001, del sistema di **Gestione dell'Energia**.

All'interno degli scali di Venezia e Treviso sono presenti diversi impianti fotovoltaici e nel 2021 circa il 16% di energia elettrica prodotta nello scalo veneziano è stata immessa in rete.

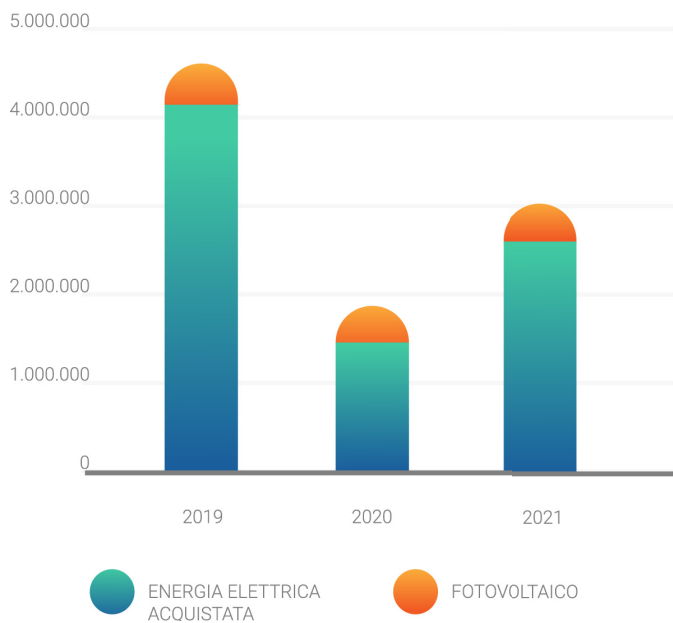
CONSUMI ENERGIA ELETTRICA AEROPORTO MARCO POLO DI VENEZIA (kWh)



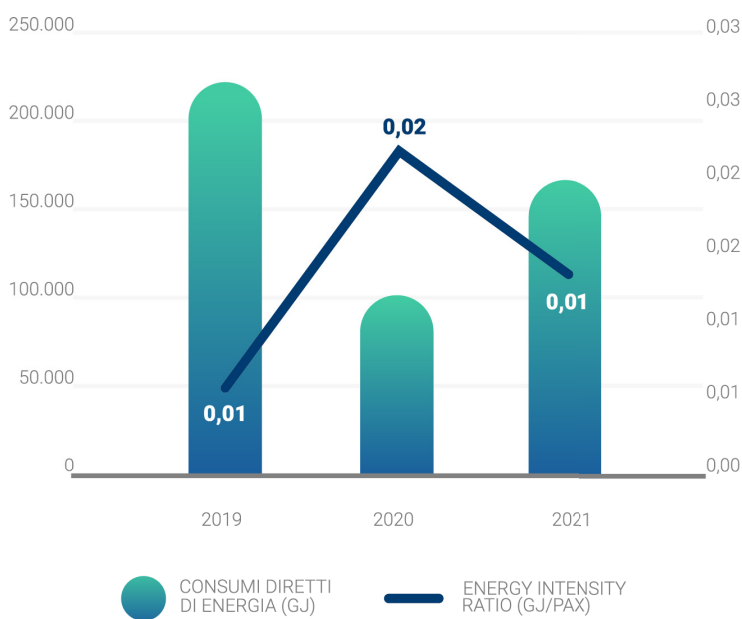
CONSUMI ENERGIA PRIMARIA AEROPORTO MARCO POLO DI VENEZIA



CONSUMI ENERGIA ELETTRICA AEROPORTO ANTONIO CANOVA DI TREVISO (kWh)



CONSUMI ENERGIA PRIMARIA AEROPORTO ANTONIO CANOVA DI TREVISO



Nel 2021 l'energia elettrica totale consumata all'aeroporto di **Charleroi** è stata di 13.935,3 MWh con una produzione solare di 455,75 MWh (3% del totale). Ciò rappresenta un indice di 45,21kWh/m² nel 2021 contro i 55,49 kWh/m² nel 2019 dovuti al relamping attualmente in corso di tutti i corpi illuminanti dell'aeroporto. L'intervento consiste nella sostituzione della tradizionale tecnologia con apparecchi a LED e nell'installazione di rilevatori di movimento oltre alla sensibilizzazione dei dipendenti aeroportuali.

Per quanto riguarda il consumo di gas e gli altri carburanti:

- il gas è passato da 66,2 kWh/m² nel 2019 a 92,5 kWh/m² nel 2021
- il carburante è diminuito da 227,77 kWh/m² nel 2019 a 217,9 kWh/m² nel 2021

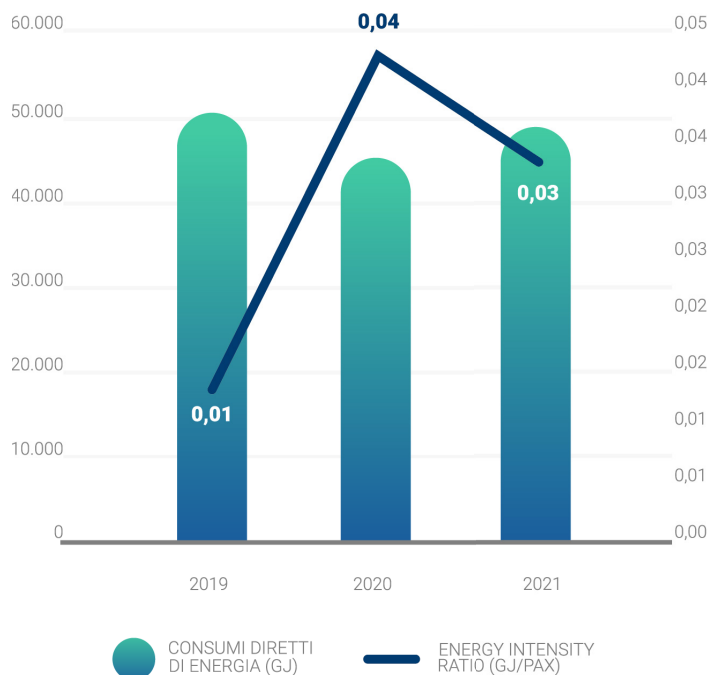
Per ridurre il consumo di metano si stanno attualmente sostituendo i dispositivi di raffreddamento con dei dispositivi che funzionano con ammoniaca e migliorano l'efficienza delle attuali caldaie.

L'Aeroporto di **Verona** ha messo in atto negli ultimi anni numerosi interventi per la riduzione dei consumi energetici, sia relativi all'illuminazione, che al condizionamento e riscaldamento.

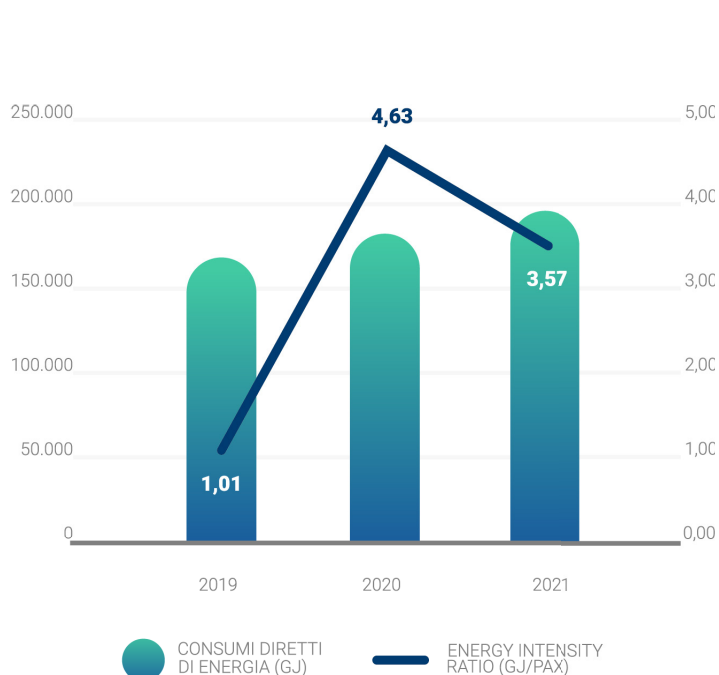
Gli interventi più significativi hanno riguardato la sostituzione delle lampade esistenti con lampade a LED nei parcheggi multipiano, nella viabilità landside e nei parcheggi a raso, sul piazzale aeromobili, nel terminal arrivi e in altri edifici minori, sulle pensiline landside e sulle insegne luminose.

Altri interventi realizzati riguardano la sostituzione di impianti di condizionamento esistenti con modelli più efficienti e una ottimizzazione nella gestione delle temperature interne, soprattutto durante il periodo estivo.

CONSUMI ENERGIA ELETTRICA E GAS METANO AEROPORTO VALERIO CATULLO DI VERONA



CONSUMI ENERGIA ELETTRICA E GAS METANO AEROPORTO GABRIELE D'ANNUNZIO DI BRESCIA



L'Aeroporto di **Brescia** è stato oggetto a fine 2021 di un intervento di trasformazione da edificio destinato a terminal passeggeri ad edificio destinato in parte a terminal passeggeri ed in parte a Cargo ed in tale occasione si è provveduto alla sostituzione dell'illuminazione esistente con nuove lampade a LED.

Aria e clima - emissioni di gas serra

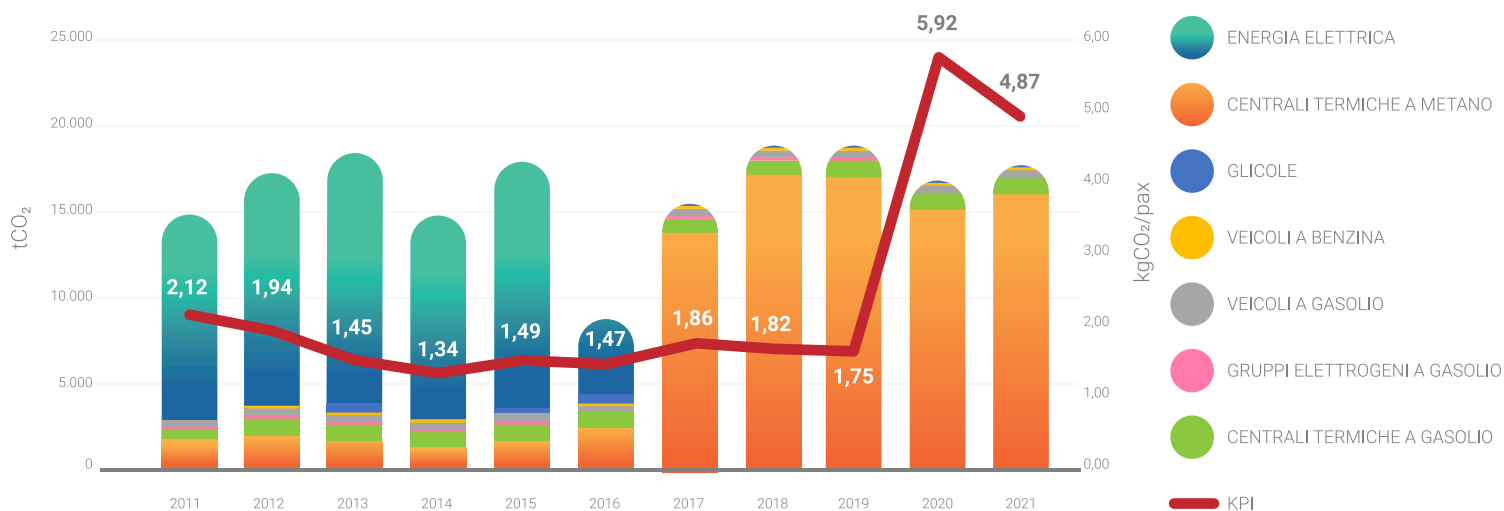
Il contrasto agli effetti dovuti ai cambiamenti climatici è una delle priorità del Gruppo, impegnato da anni a contenere e ridurre le emissioni di Scope 1 e Scope 2, a rendicontare anche le altre emissioni indirette che rientrano in Scope 3, come ad esempio le emissioni derivanti dai viaggi di lavoro dei dipendenti, dal ciclo LTO degli aeromobili, dall'accesso di superficie dei passeggeri e del personale delle compagnie aeree, dalla mobilità dei dipendenti, ecc. e compensare la quota di emissioni residue attraverso carbon credits (detti offset).

Inoltre, la definizione di un programma di gestione e di riduzione delle emissioni in atmosfera è strutturata affinché vengano sviluppati interventi ed azioni utili al miglioramento della Carbon Footprint aeroportuale rispetto alle media dei tre anni precedenti.

L'Aeroporto di Venezia ha aderito nel 2014 all'iniziativa volontaria dell'**Airport Carbon Accreditation (ACA)** entrando a far parte di questo programma inizialmente al 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.

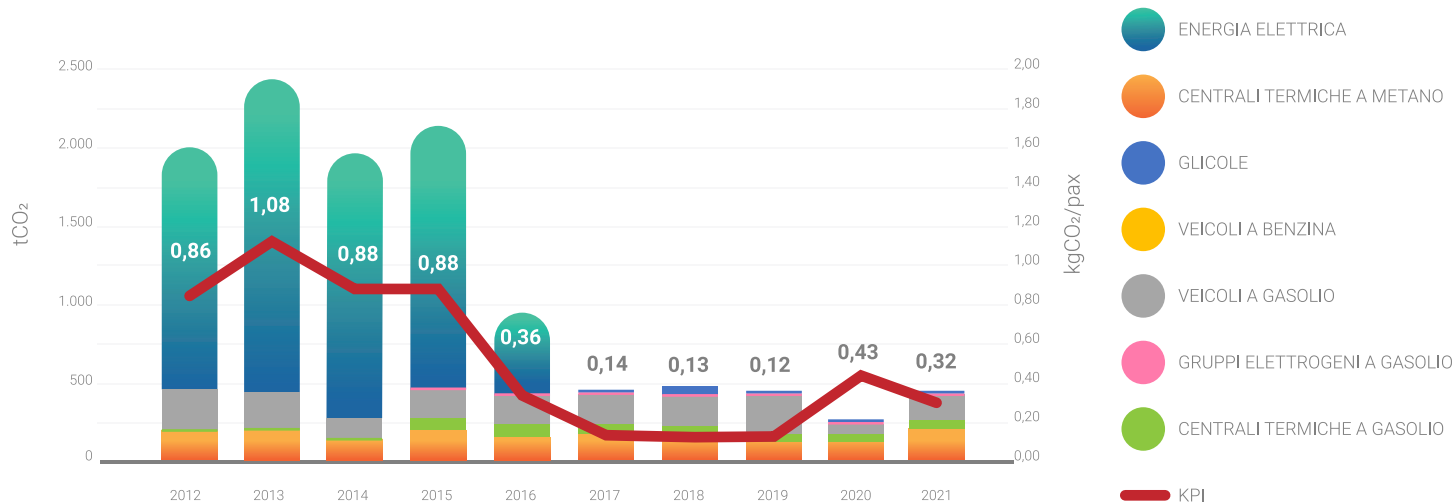
Nella seconda metà del 2021 sono iniziate le attività per il conseguimento del livello "Transition 4+" il cui ottenimento è previsto nel 2022.

CARBON FOOTPRINT AEROPORTO MARCO POLO DI VENEZIA: MARKET METHOD



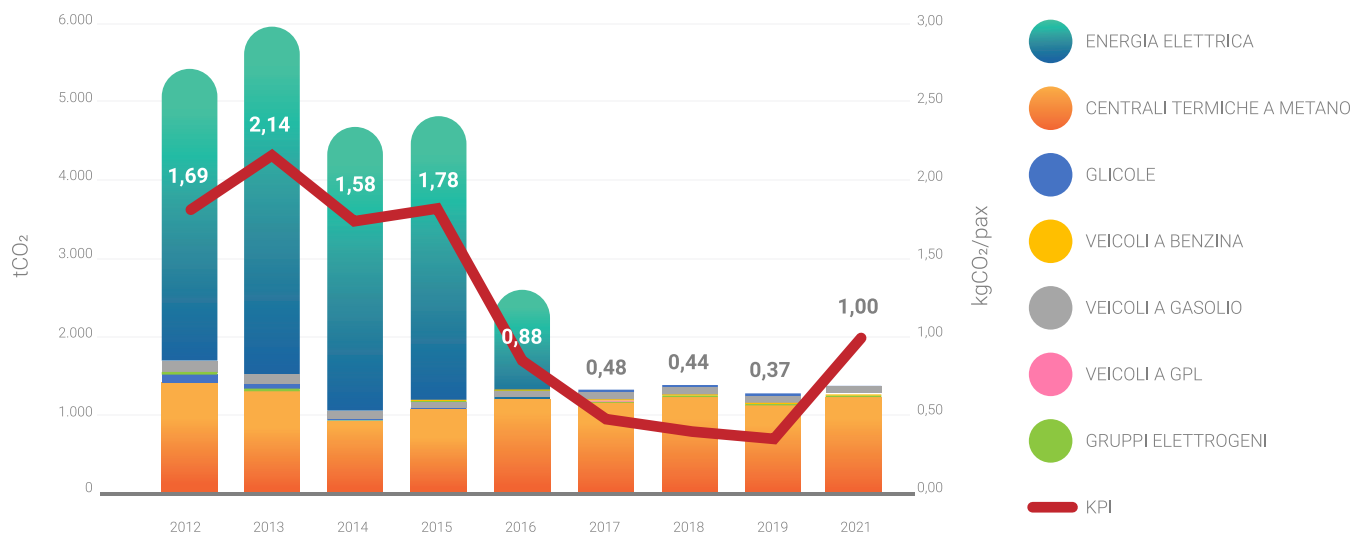
Anche l'**Aeroporto di Treviso** aderisce al programma ACA dal febbraio 2014 e nel 2018 ha raggiunto il livello **"Neutrality"**.

CARBON FOOTPRINT AEROPORTO ANTONIO CANOVA DI TREVISO: MARKET METHOD



L'**aeroporto di Verona** negli ultimi anni ha iniziato un percorso di riduzione delle proprie emissioni di CO₂, attraverso la realizzazione di interventi per la riduzione dei consumi energetici, fino all'ottenimento, nel giugno 2016, della **certificazione ACA** con il livello "**Reduction**", sempre confermata negli anni successivi.

CARBON FOOTPRINT AEROPORTO VALERIO CATULLO DI VERONA*: MARKET METHOD



*Al fine di mantenere l'integrità dell'Airport Carbon Accreditation durante il periodo emergenziale causato dall'epidemia da COVID-19, l'amministratore del programma ha preso la decisione di unire l'anno 11 e l'anno 12 del programma. Conseguentemente la Carbon Footprint del 2020 non è stata rendicontata.

A marzo 2022 anche l'**Aeroporto di Charleroi** ha ottenuto la certificazione Airport Carbon Accreditation al livello "**Reduction**" e sta attualmente lavorando per ottenere l'upgrade al livello "**Optimisation**".

Tutti gli scali approvvigionano **energia elettrica da fonti 100% rinnovabili per aumentare la sostenibilità ambientale con azioni coerenti e credibili.**

Rifiuti

Tutte le società del Gruppo hanno in corso significative azioni e progetti finalizzati alla riduzione della produzione di rifiuti e di miglioramento e valorizzazione della raccolta differenziata.

Nel 2019 gli scali di Venezia e Treviso, nell'intento di proseguire il cammino improntato alla tutela dell'ambiente, hanno deciso di razionalizzare e rendere più efficace l'attuale sistema di raccolta differenziata dei rifiuti solidi urbani passando al sistema "porta a porta", in analogia a quanto già avviene per le utenze domestiche. Nel 2021 sullo scalo di Venezia è stato avviato definitivamente il progetto, per lo scalo di Treviso è previsto l'avvio entro la fine del 2022.

Nel corso del 2021, per lo scalo di **Venezia**, per tutte le tipologie di rifiuto, speciale e RSU, sono state registrate delle diminuzioni rispetto al 2020, nonostante il traffico sia leggermente aumentato.

Negli scorsi anni 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 urbani totali prodotti dal Terminal.

Il sistema di movimentazione rifiuti pneumatico è stato sviluppato per eliminare le zone di accumulo temporaneo dei rifiuti e per minimizzarne il percorso all'interno dell'aerostazione, nell'ottica generale di ridurre l'impatto ambientale e di migliorare i luoghi di lavoro ed è previsto entri in funzione alla fine del 2022.



Per lo scalo di **Treviso** i rifiuti prodotti sono aumentati rispetto al 2020 e sono in linea con la produzione dell'anno 2019 per i sei mesi nei quali lo scalo è stato operativo (lo scalo ha riaperto al traffico commerciale dal 1 Giugno 2021 dopo oltre un anno di chiusura causa Emergenza Sanitaria).

Presso l'aeroporto di **Verona** è attiva una convenzione con il Comune di Sommacampagna per la gestione delle varie frazioni di rifiuto urbano attraverso un centro di raccolta che il comune ha predisposto all'interno del sedime aeroportuale, utilizzato da tutti gli operatori aeroportuali; i rifiuti speciali sono invece gestiti mediante società autorizzata e relativi in particolare alla pulizia dei disoleatori a servizio dei piazzali.

Nel 2022 la raccolta differenziata presso l'aeroporto di Brescia, ad oggi rivolta agli imballaggi prodotti nei magazzini cargo, verrà estesa alle aree ufficio.

Nel 2019, BSCA ha gestito 979.954 kg di rifiuti di cui 44.934 kg sono stati portati a riciclo. Nel 2021 tale quantitativo è stato ridotto a 440.772 kg (con 14.132 kg di riciclato).

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.

Dal 2006, l'aeroporto di Venezia si è dotato di un **sistema di monitoraggio acustico del rumore di origine aeroportuale**.

Le verifiche periodiche eseguite sul sistema da parte di ARPAV, confermano l'adeguatezza della rete periferica di acquisizione fonometrica, del relativo software di gestione, oltre alla validità delle rilevazioni e dei descrittori acustici calcolati.

Sulla base del monitoraggio in continuo eseguito dal gestore, 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 in zone in cui il monitoraggio dovesse confermare un superamento dei limiti di norma rispetto all'impronta acustica dell'aeroporto al 2013 e al 2021;
- riqualifica del ricettore scuola materna con asilo nido integrato presente a Tessera;
- realizzazione di un terrapieno vegetato con cintura alberata 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, in particolar modo per il periodo notturno.

Nel territorio circostante gli **aeroporti di Verona e Brescia** sono presenti alcune centraline di monitoraggio del rumore aeroportuale, 5 a Verona e 2 a Brescia, per monitorare costantemente il livello di rumore generato dalle attività aeroportuali sul territorio.

Nell'aeroporto di **Charleroi**, il rumore è gestito dalla SOWAER (Société Wallonne des Aéroports) che ha definito 4 differenti zone acustiche ed attuato vari interventi per la mitigazione tra cui l'acquisizione di edifici ed il bonus per il miglioramento dell'isolamento ed insonorizzazione di immobili.

L'operatività giornaliera dell'Aeroporto di Charleroi va dalle 6:30 alle 23:00 ed impone restrizioni alle procedure di atterraggio e decollo attraverso il rispetto di quote minime di sorvolo durante le citate fasi, oltre all'imposizione di soglie di rumore che non possono essere superate.



6 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, le 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.

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.

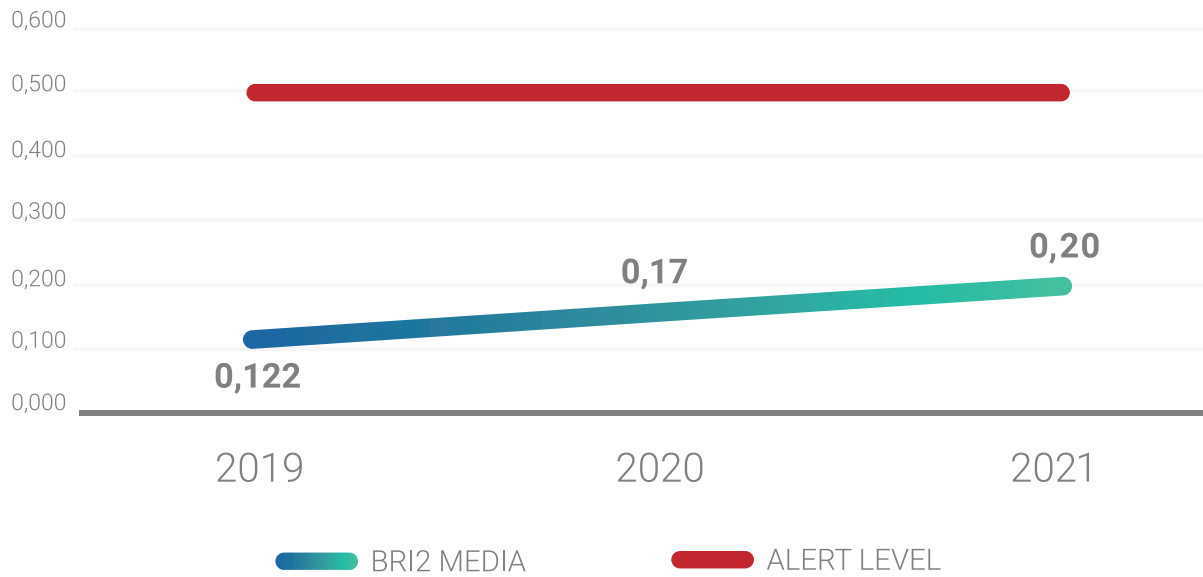
La **collaborazione tra Save e il Dipartimento di Scienze Ambientali dell'Università di Ca' Foscari**, protrattasi dall'anno 2005 fino a tutto il 2014, ha permesso di **elaborare un indice di rischio descrittivo** per l'impatto tra aeromobili e volatili, denominato nella sua versione definitiva **Birdstrike Risk Index 2 (BRI2)**.

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.

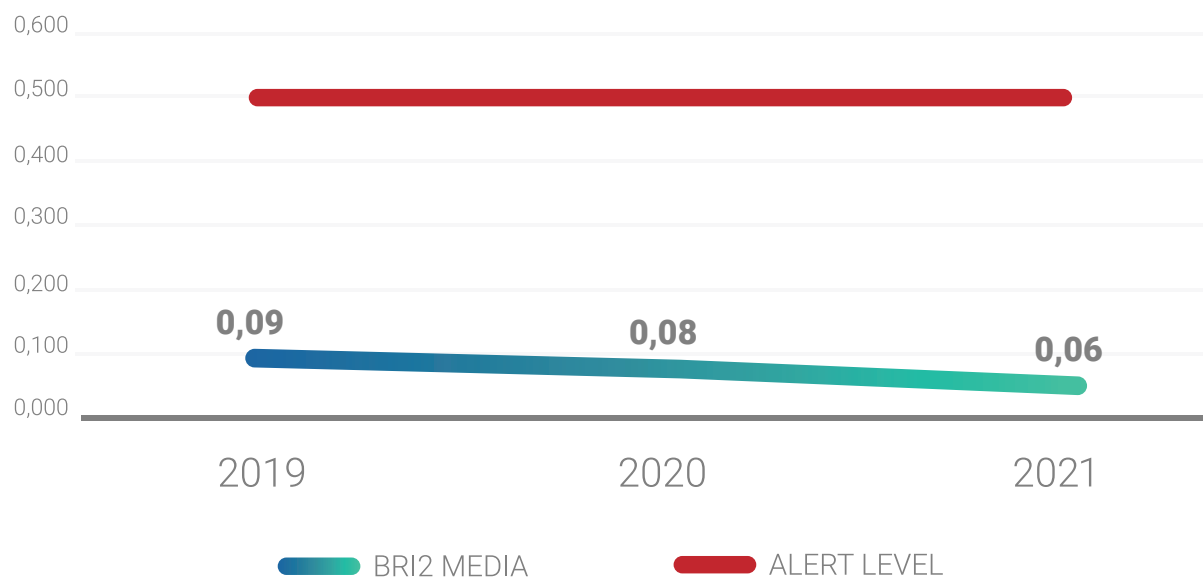
Tra i sistemi di dissuasione diretta, oltre i diversi **falconidi addestrati in dotazione alla Bird Control Unit**, sono presenti elementi quali distress call veicolare, sirene bitonali veicolari inserite nel sistema distress call, programma software "**Bird Strike Management System**", cannoni a gas 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 (2019-2021).

ANDAMENTO ANNUALE BRI2 NELL'AEROPORTO DI VENEZIA



ANDAMENTO ANNUALE BRI2 NELL'AEROPORTO DI TREVISO



7 SOSTENIBILITÀ SOCIALE

RISORSE UMANE

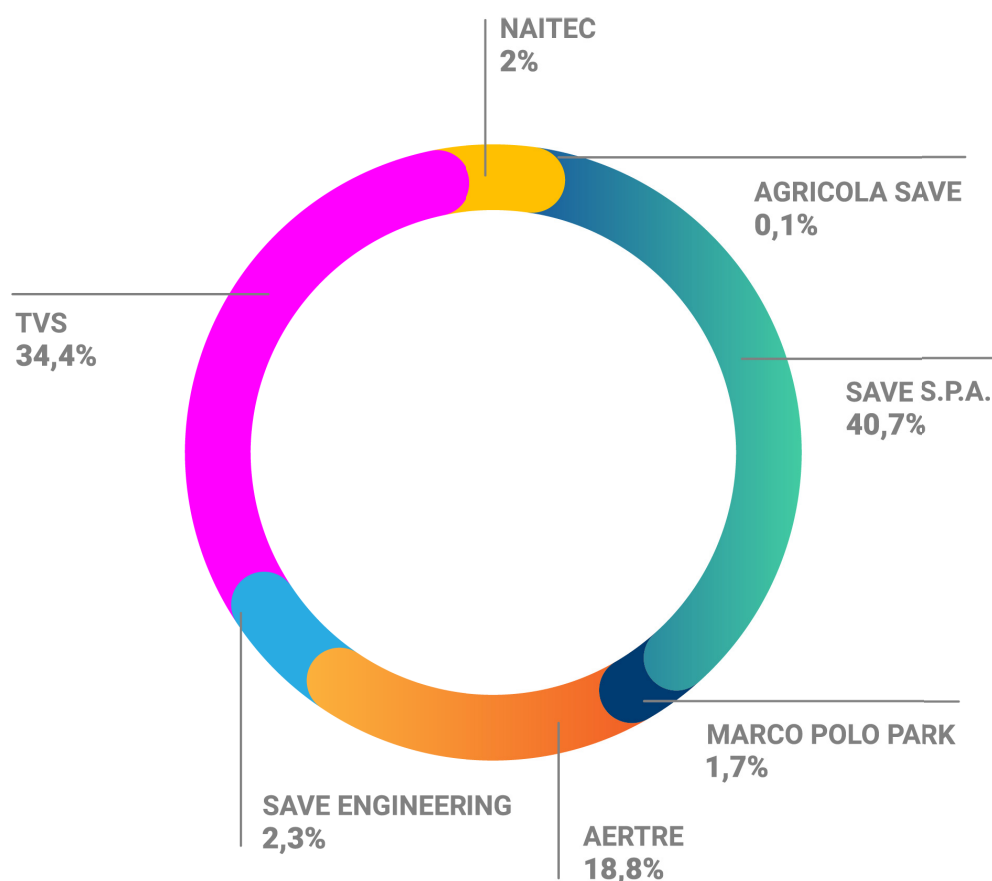
Il 2021 è stato un anno ancora fortemente impattato dagli effetti della pandemia scoppiata in seguito al diffondersi del coronavirus. Il drammatico calo dell'attività aeroportuale ha indotto l'azienda, al fine di tutelare i livelli occupazionali, a proseguire nell'utilizzo di ammortizzatori sociali su tutte le società del gruppo (con la sola eccezione di Naitec che opera in un settore che ha risentito solo parzialmente di tale situazione).

L'utilizzo degli ammortizzatori sociali ha consentito di limitare la perdita di posti di lavoro che, nel 2021, si è concentrata principalmente su contratti a tempo indeterminato di personale uscito per quiescenza o a seguito di dimissioni volontarie che, considerata la situazione, non è stato sostituito. Nel corso dell'anno si è registrato un aumento, rispetto al 2020, dell'utilizzo di contratti a tempo determinato, per far fronte a esigenze temporanee e compensare parzialmente la forte emorragia di persone che avevamo registrato nel 2020 che aveva portato al sostanziale azzeramento del personale in forza con contratti a termine.

A livello di gruppo, nel corso del 2021, si è quindi registrato un decremento della forza lavoro, a parità di perimetro, pari a 39 persone.

DIPENDENTI DEL GRUPPO SAVE	2019	2020	2021
DIRIGENTI	22	21	17
QUADRI	58	58	48
IMPIEGATI	917	844	810
OPERAI	199	179	188
TOTALE DIPENDENTI	1.196	1.102	1.063

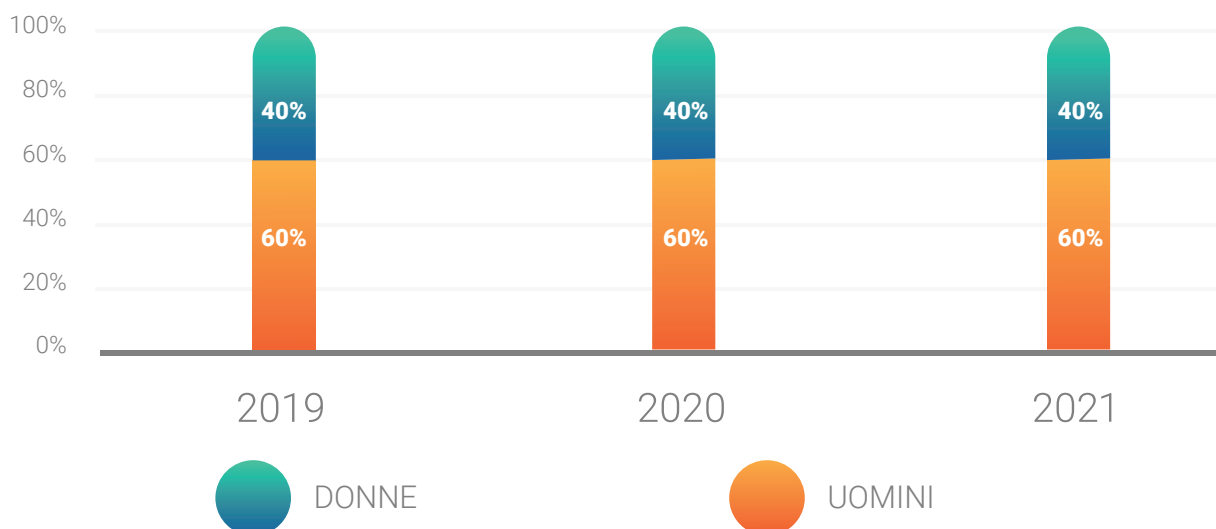
Questa la **ripartizione dei dipendenti** tra le società del gruppo nel 2021:



Nel 2021 le persone che lavorano all'interno del Gruppo sono 1.063.

Di queste la quasi totalità (il 97,27%) 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, causa la pandemia in corso, il conseguente calo di attività ha ridotto la necessità di assunzioni.

È da segnalare che il 27,19% del personale usufruisce del contratto part-time. Ciò sia per garantire una migliore organizzazione del lavoro, specie nei reparti operativi, 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 40,45% sul totale dei lavoratori impiegati.



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.

WELFARE

Per supportare al meglio i nostri dipendenti sono state confermate numerose iniziative di welfare quali ad esempio:

- Sportello di ascolto;
- Consigliera di Fiducia;
- Teleconsulto medico gratuito;
- Convenzione medica con il Presidio Ospedaliero Giovanni XXIII sito a Monastier (TV);
- Varie convenzioni a vantaggio del dipendente;
- Centri estivi per bambini, rivolto a tutti i nostri dipendenti con figli dai 6 agli 11 anni.

Per tutte le attività sopra descritte, per il quarto anno consecutivo, è stato riconosciuto al Gruppo Save il titolo di "Welfare Champion" fra più di 6.000 aziende prese in considerazione nel 2021 per le loro attività, volte al benessere organizzativo dei dipendenti, all'interno del premio Welfare PMI Index promosso da Generali Italia. Questi esempi testimoniano solo in parte quanto per il Gruppo Save sia importante il benessere dei propri dipendenti. Numerosi sono infatti i progetti che abbiamo in cantiere per il 2022 in un'ottica di una sempre maggiore impegno della nostra Organizzazione verso una strategia di gestione e sviluppo delle risorse umane sempre più orientata ai temi della sostenibilità, del benessere organizzativo e della responsabilità sociale.



SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO

Il Gruppo SAVE da sempre considera prioritario l'impegno per la tutela e la promozione della **salute e della sicurezza sul lavoro**, in particolare lavorando in tutti i propri aeroporti su tre fronti:

- verso **i lavoratori dipendenti** al fine di garantire condizioni e strumenti di lavoro sicuri;
- verso **i passeggeri** che devono transitare in piena sicurezza attraverso le infrastrutture e utilizzarne i servizi;
- verso **le imprese esterne** che lavorano negli scali per manutenzioni e cantieri, le quali devono essere coordinate dai gestori per evitare interferenze con la normale operatività.

Ogni scalo aeroportuale gestito dal Gruppo SAVE dispone di un **Servizio di Prevenzione e Protezione interno** il cui lavoro deve garantire:

- il rispetto dell'articolata e complessa normativa nazionale ed europea sulla sicurezza sul lavoro;
- la puntuale ed aggiornata valutazione di tutti i rischi lavorativi, finalizzata alla riduzione/eliminazione degli stessi e alla definizione delle misure di prevenzione (es. la formazione necessaria) e protezione (es. i DPI-dispositivi di protezione individuali);
- l'elaborazione di procedure di sicurezza sul lavoro e di emergenza;
- il supporto alle funzioni aziendali preposte all'erogazione della formazione/addestramento e della sorveglianza sanitaria;
- la collaborazione per la gestione e il coordinamento di molteplici imprese esterne per limitare i rischi da interferenze con le normali attività aeroportuali.

A testimonianza di tale impegno, nel 2021 le Società del Gruppo SAVE e TRIVENETO SICUREZZA hanno rinnovato la certificazione **ISO45001-Sistema di Gestione della salute e sicurezza sul lavoro**, che comporta non solo il riconoscimento del lavoro svolto da parte di un Ente terzo di certificazione, ma anche la volontà e capacità di queste aziende di andare oltre la cogenza normativa definendo programmi ed obiettivi volti ad un miglioramento continuo delle condizioni di sicurezza sul lavoro, secondo quanto previsto dallo standard internazionale.



ALCUNI NUMERI DEL 2021 PRESSO IL GRUPPO SAVE – SICUREZZA SUL LAVORO

AEROPORTO	INFORTUNI	FORMAZIONE	SORVEGLIANZA SANITARIA	DPI CONSEGNATI
VENEZIA*	8	2.314	306	274 DPI circa 60.000 DPI anti-covid
TREVISO	3	771	74	37 DPI circa 10.000 DPI anti-covid
VERONA	0	152	105	n.d.
BRESCIA	1	106		n.d.

*sono comprese le aziende SAVE S.p.A., SAVE Cargo S.p.A., SAVE Engineering S.r.l., Marco Polo Park S.r.l., Triveneto Sicurezza S.r.l.. I dati di quest'ultima società sono tutti assoggettati, per semplicità, all'aeroporto di Venezia. Nell'analisi non sono incluse NAITEC S.r.l. e Società Agricola Save A.R.l., è stata data evidenza quindi alle sole società che gestiscono attività propriamente aeroportuali.

Nel 2021 l'aeroporto di Charleroi Airport ha contato solo 24 infortuni sul lavoro, raggiungendo un tasso di frequenza di 39,01. A titolo di confronto, nello stesso settore, la media di tale tasso è di 36. Ciò è dovuto alle numerose misure messe in atto dalla società belga a tutela dei dipendenti.

Nel 2021 le Società del Gruppo Save hanno continuato a mantenere attive ed aggiornare le misure di **prevenzione del contagio da Covid-19** mantenendo attivi dei protocolli di prevenzione volti alla tutela del personale in tutti gli aeroporti in gestione con misure relative al distanziamento, all'igienizzazione, alla sanificazione ed all'uso di dispositivi di protezione individuale.

Gli scali di Venezia, Verona e Charleroi hanno ottenuto l'"**Airport Health Accreditation**", un riconoscimento da parte di ACI-Airport Council International che valuta la conformità delle misure e delle procedure sanitarie definite dalle società di gestione aeroportuale, rispetto alle linee guida anti-contagio emesse da ICAO-International Civil Aviation Organization quali ad esempio:

- gestione del Terminal, in particolare l'organizzazione del distanziamento sociale e l'incremento di pulizia e disinfezione delle aree con diverse modalità e nuove tecnologie;
- protezione dei passeggeri attraverso controlli termometrici, messa a disposizione di gel igienizzante e altri dispositivi;
- servizio tamponi per arrivi e partenze, attivo sia nel Terminal che in modalità drive-in;
- segnaletica di sicurezza e chiarezza delle informazioni per la prevenzione del contagio rivolte ai passeggeri;
- organizzazione delle aree food&retail per garantire distanziamento e igiene nei locali;
- organizzazione e separazione dei flussi di entrata e uscita dal Terminal per passeggeri e dipendenti.



CERTIFICATE OF ACCREDITATION

Venezia Airport "Marco Polo"

This certificate recognizes your airport's commitment to prioritizing health and safety measures in accordance with ICAO Council Aviation Restart Task Force recommendations and in alignment with the joint EASA and ECDC Aviation Health Safety Protocol and ACI EUROPE's Guidelines for a Healthy Passenger Experience at Airports.

DATE OF ISSUANCE 25/08/2021 DATE OF EXPIRY 25/08/2022



LUIS FELIPE DE OLIVEIRA
Director General
ACI World



OLIVIER JANKOVEC
Director General
ACI EUROPE

Supported by
 ICAO



CERTIFICATE OF ACCREDITATION

Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca

This certificate recognizes your airport's commitment to prioritizing health and safety measures in accordance with ICAO Council Aviation Restart Task Force recommendations and in alignment with the joint EASA and ECDC Aviation Health Safety Protocol and ACI EUROPE's Guidelines for a Healthy Passenger Experience at Airports.

DATE OF ISSUANCE 01/03/2022 DATE OF EXPIRY 01/03/2023



LUIS FELIPE DE OLIVEIRA
Director General
ACI World



OLIVIER JANKOVEC
Director General
ACI EUROPE

Supported by
 ICAO



CERTIFICATE OF ACCREDITATION

BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT

This certificate recognizes your airport's commitment to prioritizing health and safety measures in accordance with ICAO Council Aviation Restart Task Force recommendations and in alignment with the joint EASA and ECDC Aviation Health Safety Protocol and ACI EUROPE's Guidelines for a Healthy Passenger Experience at Airports.

DATE OF ISSUANCE 12/20/2021 DATE OF EXPIRY 12/20/2022



LUIS FELIPE DE OLIVEIRA
Director General
ACI World



OLIVIER JANKOVEC
Director General
ACI EUROPE

Supported by
 ICAO



ANNUAL REPORT
2021

www.grupposave.it

