

AEROPORTO MARCO POLO
VENEZIA

AEROPORTO ANTONIO CANOVA
TREVISO

AEROPORTO VALERIO CATULLO
VERONA

AEROPORTO GABRIELE D'ANNUNZIO
BRESCIA

AEROPORTO
CHARLEROI
BRUXELLES
SUD



ANNUAL REPORT
2022

INDICE

1 LETTERA AGLI STAKEHOLDERS

2 EXECUTIVE SUMMARY

3 IDENTITÀ DI GRUPPO

Chi siamo
Struttura
Valori

4 SOSTENIBILITÀ ECONOMICA

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

5 SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

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 2022.

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 2022 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

Per il settore del trasporto aereo il **2022** rappresenta l'**anno della ripresa** dopo i due anni segnati dalla pandemia che hanno duramente colpito il settore del trasporto aereo.

La ripresa è iniziata con la stagione estiva che ha registrato volumi di traffico vicini a quelli del 2019. L'anno si è chiuso con quasi 12 milioni di passeggeri che corrisponde ad un 81% circa di quanto realizzato dagli aeroporti di Venezia e Treviso nel 2019.

In quest'anno di transizione verso la normalità il Gruppo Save si è concentrato anche sulla ripresa dello **sviluppo infrastrutturale degli aeroporti** e sugli studi di fattibilità che individuino le soluzioni più ottimali per fare fronte al nuovo sviluppo del traffico, contribuendo fattivamente all'impegno per la riduzione delle emissioni nocive presso gli scali gestiti, in sintonia anche con l'obiettivo della città di Venezia di proporsi a livello internazionale come capitale della sostenibilità attraverso una Fondazione dedicata di cui SAVE ha scelto di fare parte. Di particolare rilievo la conclusione della gara da parte di RFI relativa al collegamento con il sistema ferroviario, un'opera importante per l'ulteriore crescita dell'aeroporto Marco Polo, terzo scalo intercontinentale nazionale, e per la mobilità del bacino d'utenza anche in un'ottica di sostenibilità ed in vista delle olimpiadi invernali del 2026.

I **temi ambientali e di sostenibilità** sono al centro di tutte le attività del Gruppo, in particolare, lo ricordiamo, l'aeroporto di Venezia ha definito un percorso che porterà il Marco Polo a diventare "Net Zero Carbon Emissions" entro il 2030 in anticipo di venti anni rispetto a quanto stabilito a livello europeo. Durante il congresso annuale e l'assemblea generale di ACI Europe tenutasi ad Ottobre 2021, è stato inaugurato un archivio disponibile al pubblico che raccoglie le diverse road map degli aeroporti che hanno sottoscritto l'impegno per raggiungere il livello *Net Zero* per quanto riguarda le emissioni climalteranti; fra queste anche quella dell'aeroporto di Venezia. Attualmente è stato assegnato allo scalo di Venezia il livello *Transition* della certificazione *Airport Carbon Accreditation*; l'aeroporto di Treviso invece è certificato a livello *Neutrality*.

Insieme all'intera comunità aeroportuale, grazie alle sinergie ed al coordinamento creati per gestire un anno comunque complesso, possiamo ritenerci soddisfatti per i risultati ottenuti, base di partenza per guardare al futuro con positività.

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



Prosecuzione dei lavori del 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: **2025**



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



GRANDI PROGETTI
INFRASTRUTTURALI

Lavori per il nuovo depuratore



**-30% consumo
acqua potabile**

VCE

Prosecuzione dei lavori per la realizzazione del nuovo depuratore aeroportuale che consentirà di recuperare l'acqua trattata dall'impianto con lo scopo di alimentare le torri di raffreddamento della centrale di trigenerazione e gli sciacquoni dei WC dell'aerostazione.

Installazione erogatori d'acqua



**15 erogatori
2k L/mese per
erogatore ca.**

VCE

TSF

A servizio dei passeggeri e dei dipendenti aeroportuali.

ACI Airport Carbon 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. In linea con gli obiettivi prefissati, anche l'aeroporto di Charleroi si è impegnato formalmente con la Commissione Europea per raggiungere il livello Net Zero entro il 2050

Approvvigionamento energia elettrica



Da fonti
100% rinnovabili

Per aumentare la sostenibilità ambientale con azioni coerenti e credibili

VCE

TSF

VRN

VBS

Sistema raccolta rifiuti



Avviato a Treviso il sistema di **raccolta rifiuti**
"porta a porta", già attivo a Venezia

VCE

TSF



704
Dipendenti

VCE TSF

96% a tempo indeterminato
35% donne
19% part-time



Oltre
100 mila ore
di smart working

VCE TSF



Oltre
28 mila ore
di formazione

VCE TSF

Riconoscimenti:



**Welfare
Champion 2022**
Welfare Index PMI

VCE

**Italy's Best
Employers 2022/23**
Istituto Tedesco Qualità e
Finanza

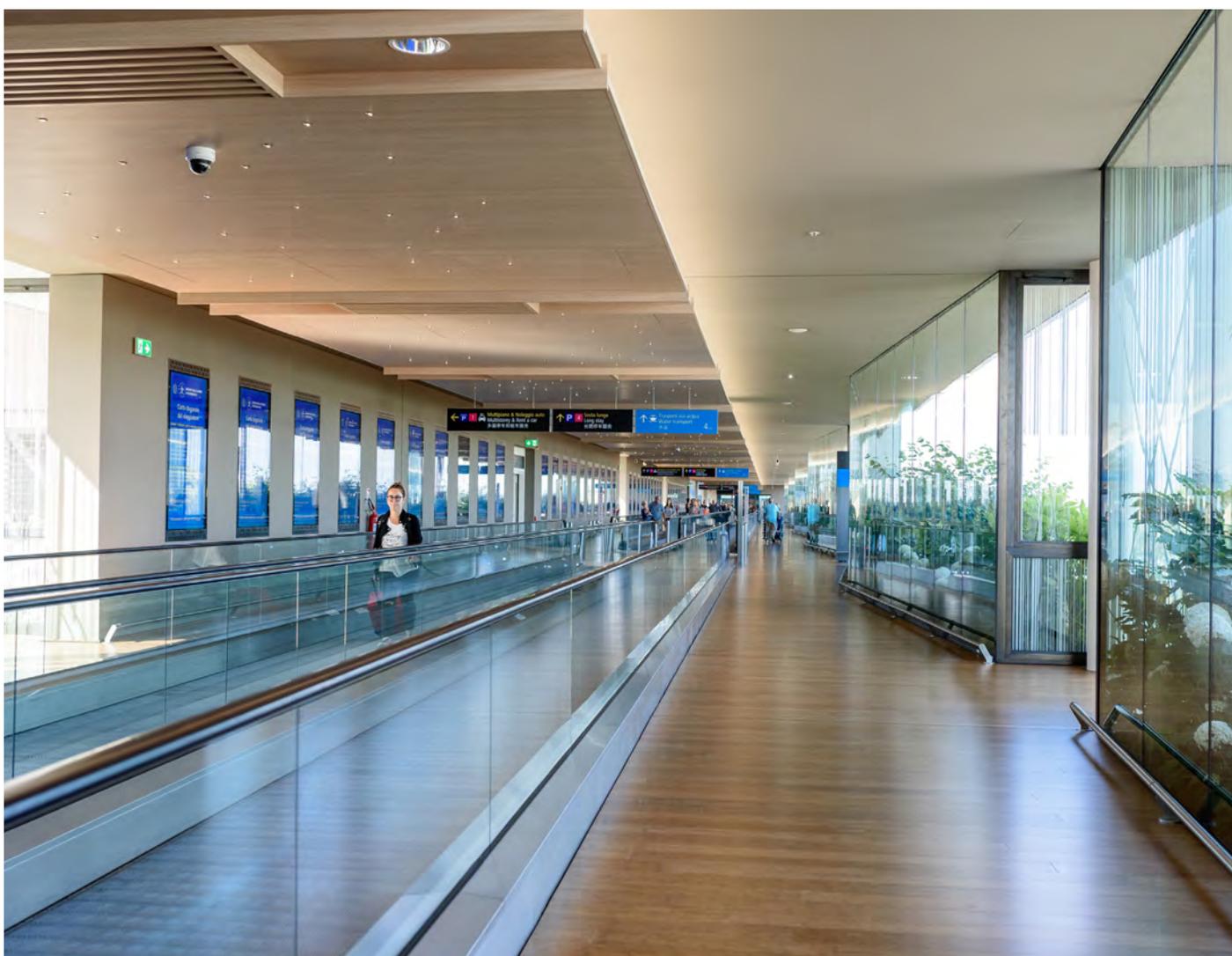
VCE TSF VRN

3 IDENTITÀ DI GRUPPO

Chi siamo

Costituito nel **1987** per gestire l'aeroporto Marco Polo di Venezia, **il Gruppo 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 2022 ha gestito 14,9 milioni di passeggeri.





Aeroporto Antonio Canova di Treviso



Aeroporto Gabriele D'Annunzio di Brescia



Aeroporto Valerio Catullo di Verona

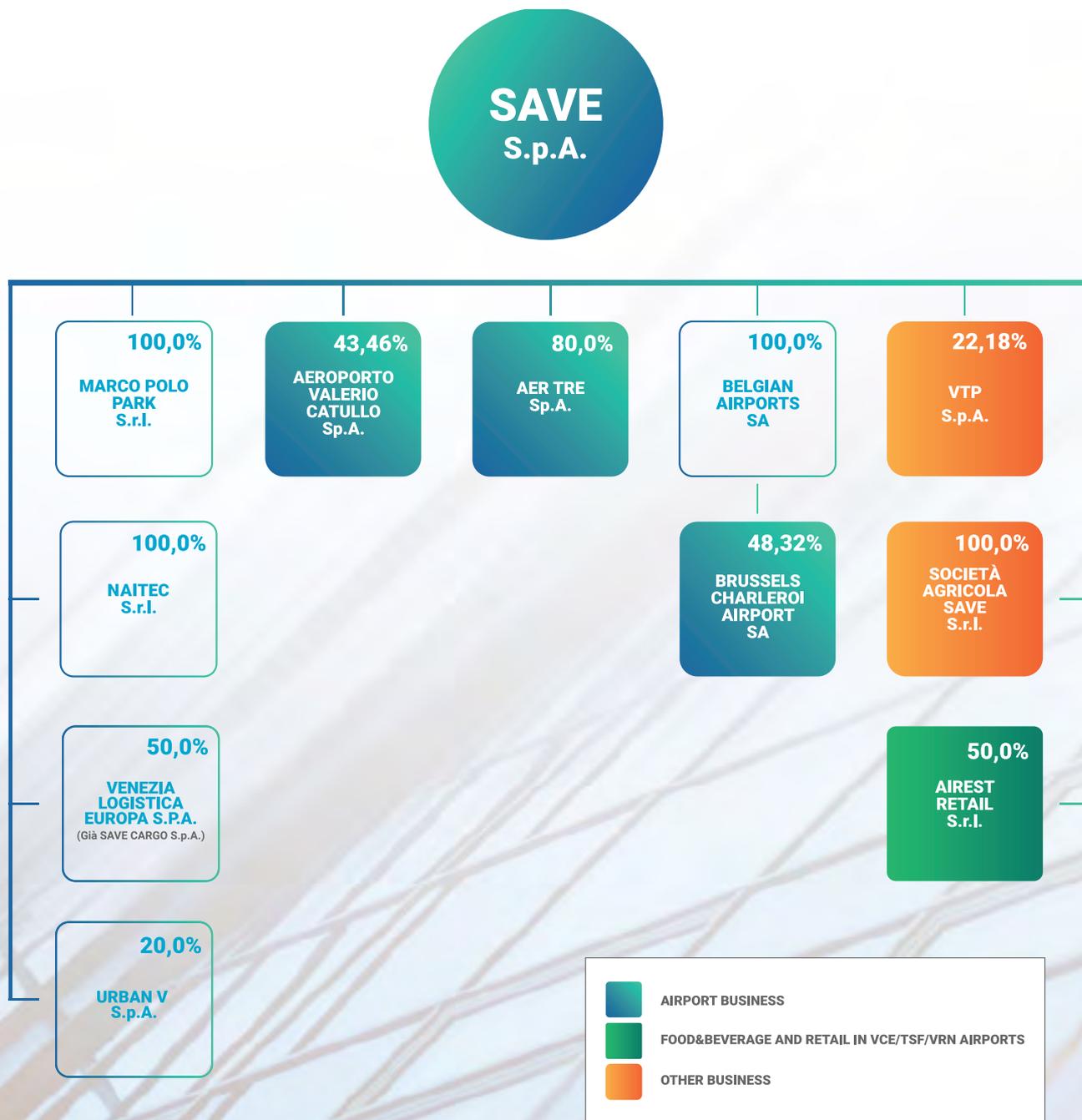
Nel 2009 l'**Airport management si espande all'estero** e il Gruppo Save acquisisce il 27,65% dell'**aeroporto di Charleroi** (BSCA) in partnership con Holding Communal: il Gruppo Save detiene al momento il controllo del 100% di Belgian Airports SA, la società è stata costituita nel 2009 come veicolo partecipativo necessario all'acquisizione di Brussels South Charleroi Airport SA, di cui, nel 2022, ne detiene il 48,32%.

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.

Struttura

Il seguente **organigramma** illustra la **struttura del Gruppo Save** al 31 dicembre 2022 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**; il Gruppo 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, 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

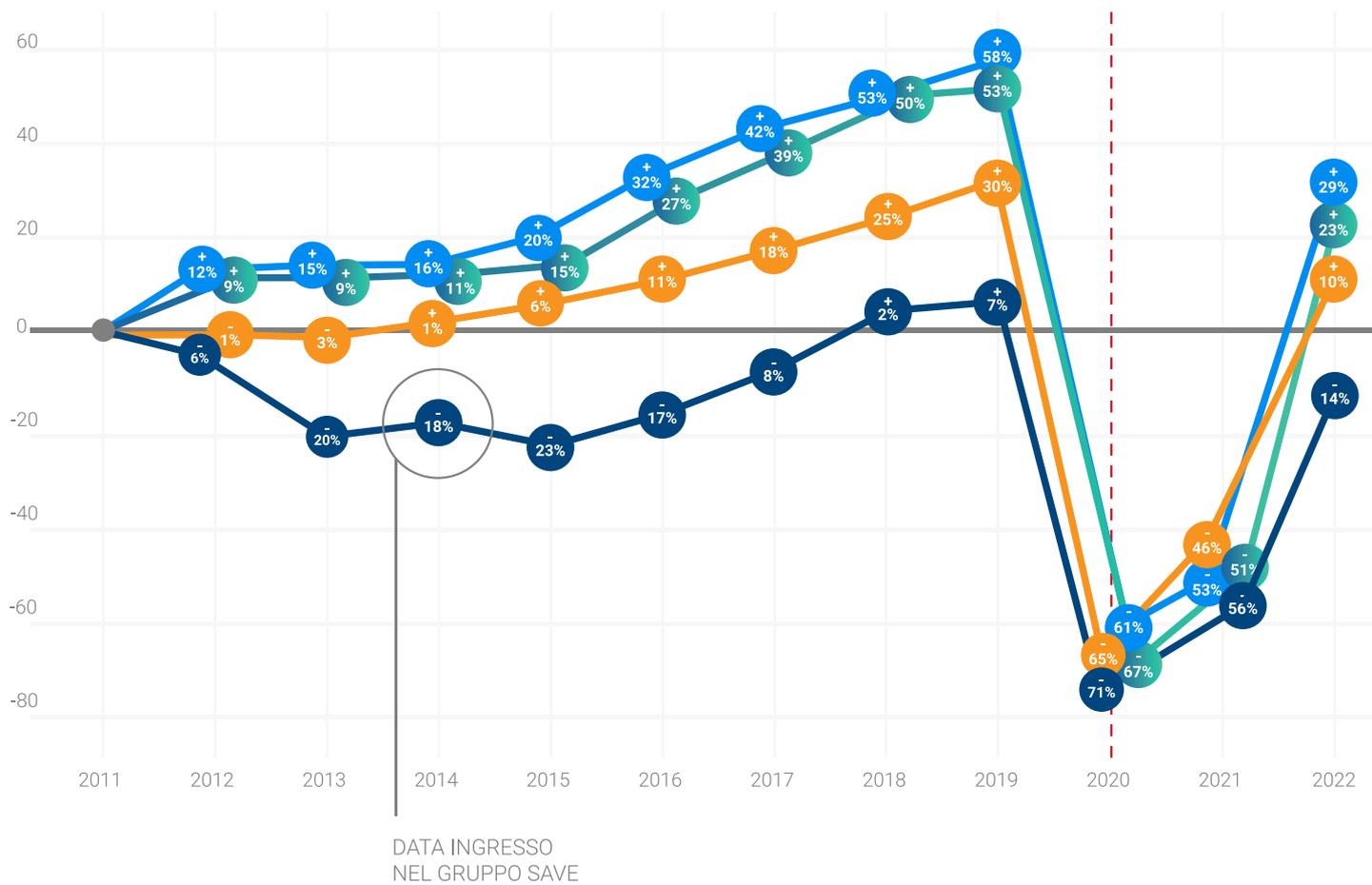
AEROPORTI DI VENEZIA, TREVISO E VERONA

Considerando il **traffico passeggeri** FY 2011, l'aeroporto di **Venezia** è cresciuto del **+29%** (dati 2022 vs 2011), il **Sistema Venezia - Treviso** del **+23%**, (dati 2022 vs 2011), riportando un recupero di oltre l'80% sul traffico del 2019, una crescita estremamente significativa rapportata anche all'evoluzione del traffico aereo italiano (+10% dati 2022 vs 2011 fonte Assaeroporti).

Il traffico dello scalo di **Verona** ha evidenziato una **progressiva crescita a seguito dell'ingresso del Gruppo Save** nella gestione dell'Aeroporto. Nel 2022 ha registrato quasi 3 milioni di passeggeri, recuperando l'82% dei volumi di traffico del 2019.

PAX IN MILIONI	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
 SISTEMA ITALIA	149,0	147,0	144,0	150,5	157,0	165,0	175,4	185,6	193,0	52,0	80,7	164,6
 AEROPORTO DI VENEZIA	7,2	8,0	8,4	8,5	8,7	9,6	10,3	11,0	11,5	2,8	3,4	9,3
 SISTEMA AEROPORTUALE DI VENEZIA E TREVISO	9,6	10,5	10,6	10,7	11,0	12,2	13,4	14,5	15,0	3,2	4,7	11,9
 AEROPORTO DI VERONA	3,4	3,2	2,7	2,8	2,6	2,8	3,0	3,5	3,6	1,0	1,5	2,9

EVOLUZIONE PERCENTUALE PAX VERSO 2011



Source: Assaeroporti

L'AEROPORTO DI VENEZIA IN NUMERI DATI 2022

9,32

MILIONI DI PASSEGGERI



76%

TRAFFICO INTERNAZIONALE

24%

TRAFFICO DOMESTICO

+40

COMPAGNIE AEREE

77%

TRAFFICO PER TURISMO E VFR

20%

TRAFFICO BUSINESS

3% ALTRO

AEROPORTO BASE PER

4

COMPAGNIE AEREE:
EASYJET, RYANAIR,
VOLOTEA, WIZZ AIR

1

DEI 3 SCALI ITALIANI INTERCONTINENTALI

+100

DESTINAZIONI

7

 A LUNGO RAGGIO

6 IN NORD AMERICA CON AA | AC | DL | TS | UA

1 IN MEDIO ORIENTE CON EK

DUBAI

NEW YORK JFK,
NEWARK, ATLANTA,
PHILADELPHIA,
TORONTO, MONTREAL

4°

SISTEMA AEROPORTUALE ITALIANO CON TREVISO

18%

DEI PASSEGGERI UTILIZZA UNO SCALO PER RAGGIUNGERE LA DESTINAZIONE FINALE



CONNESSIONI GIORNALIERE CON I PRINCIPALI HUB EUROPEI

L'AEROPORTO DI TREVISO IN NUMERI DATI 2022

2,64

MILIONI DI PASSEGGERI



89%

TRAFFICO INTERNAZIONALE

11%

TRAFFICO DOMESTICO

2

COMPAGNIE AEREE:
84% RYANAIR
16% WIZZ AIR

92%

TRAFFICO PER TURISMO E VFR

5%

TRAFFICO BUSINESS

3% ALTRO

AEROPORTO BASE PER

1

COMPAGNIA AEREA:
RYANAIR

+60

DESTINAZIONI

29

PAESI COLLEGATI

L'AEROPORTO DI VERONA IN NUMERI DATI 2022

2,98

MILIONI DI PASSEGGERI



53%

TRAFFICO INTERNAZIONALE

47%

TRAFFICO DOMESTICO

26

COMPAGNIE AEREE

84%

TRAFFICO PER TURISMO E VFR

12%

TRAFFICO BUSINESS

4% ALTRO

AEROPORTO BASE PER

3

COMPAGNIE AEREE:
NEOS, VOLOTEA,
AIR DOLOMITI

CONNESSIONI GIORNALIERE CON

2

DEI MAGGIORI HUB EUROPEI

79

DESTINAZIONI

7

A LUNGO RAGGIO

AMERICA CENTRALE: LA ROMANA, MONTEGO BAY

ASIA: MALÉ, DUBAI, SALALAH

AFRICA: ZANZIBAR, MOMBASA

L'AEROPORTO DI BRESCIA IN NUMERI DATI 2022

CARGO TONS

-1,7%

RISPETTO AL 2021

+27%

RISPETTO AL 2019



+7,2%

MOVIMENTI COMPLESSIVI



-7,8%

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 2022

8,27

MILIONI DI PASSEGGERI



100%

TRAFFICO INTERNAZIONALE

7

COMPAGNIE AEREE:
RYANAIR, WIZZ AIR, TUIFLY,
PEGASUS AIRLINES, AIR CORSICA,
VOLOTEA, AIR BELGIUM

85%

TRAFFICO PER
TURISMO E VFR

15%

TRAFFICO
BUSINESS

AEROPORTO BASE
PER

2

COMPAGNIE AEREE:
RYANAIR, TUIFLY

133

DESTINAZIONI DIRETTE

66

DESTINAZIONI INDIRETTE
VIA SAW CON PEGASUS AIRLINES

Dati turistici

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

La Regione Veneto nel 2019 risultava la prima regione italiana per arrivi e presenze di turisti, con oltre 20 milioni di arrivi, un incremento del +3,2% rispetto all'anno precedente (stranieri: 65% degli arrivi complessivi di turisti). I principali paesi di provenienza per arrivi nel 2019 sono stati: Germania, Stati Uniti, Austria, Cina e Regno Unito.

Per quanto riguarda il 2022, i dati disponibili evidenziano la ripresa progressiva dei flussi turistici regionali, con 18 milioni di arrivi (-10,2% rispetto al 2019) e 66 milioni di presenze (-7,5% sul 2019).

SOURCE: www.demo.istat.it; www.venetoclusters.it; www.innoveneto.org; www.ven.camcom.it; www.statistica.regione.veneto.it

CATCHMENT AREA VERONA

Verona si colloca strategicamente nel Nord-Est italiano, all'incrocio di due delle autostrade più trafficate d'Europa (A4 e 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.

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).

Nel 2020 il valore aggiunto di Verona, secondo i dati dell'Istituto Tagliacarne, è stato pari a 26.605,4 milioni di euro (1,8% del valore aggiunto nazionale e 19,5% di quello del Veneto). Il PIL pro-capite è pari a 28.809 euro (-7,7% rispetto al 2019), dato più elevato rispetto alla media regionale (27.989 euro) e nazionale (25.074 euro); Verona si posiziona al quattordicesimo posto nella graduatoria delle province italiane e prima a livello regionale. Oltre 400mila sono le imprese attive del bacino d'utenza, con marchi riconosciuti worldwide e con elevata propensione all'export; nell'area di Verona sono situati gli headquarters italiani di molte aziende multinazionali. Verona è anche un importante polo fieristico a livello internazionale. Con un programma annuale di oltre 70 fiere internazionali, la Fiera di Verona è tra le principali a livello europeo. Con oltre 1,1 milioni di visitatori (dati VeronaFiere 2019), 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.

Popolazione / Residenti stranieri

La popolazione dell'area è di quasi 5 milioni di abitanti (8% del totale nazionale). Il territorio della sola provincia di Verona si estende su una superficie di 3.096,39 kmq, con 927.108 abitanti.

Circa 540mila sono i residenti stranieri (11% 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 (oltre 100mila residenti nell'area); la seconda comunità è quella del Nord-Centrafrica (principalmente Marocco, con 50mila residenti).

Dati turistici

Verona è la seconda città più visitata del Veneto dopo Venezia, anche grazie all'Arena e alla sua famosa stagione operistica e alla celebre Casa di Giulietta.

Quasi 5 milioni sono stati gli arrivi di turisti nell'area veronese nel 2022 (-5% rispetto al 2019, anno di riferimento pre-pandemia); di questi quasi 3 milioni hanno scelto il lago di Garda come destinazione di vacanza. La componente straniera complessiva è stata del 61% nel 2022 (principale mercato: Germania, con quasi 1,3 milioni di arrivi di turisti, pari al 27% degli arrivi totali).

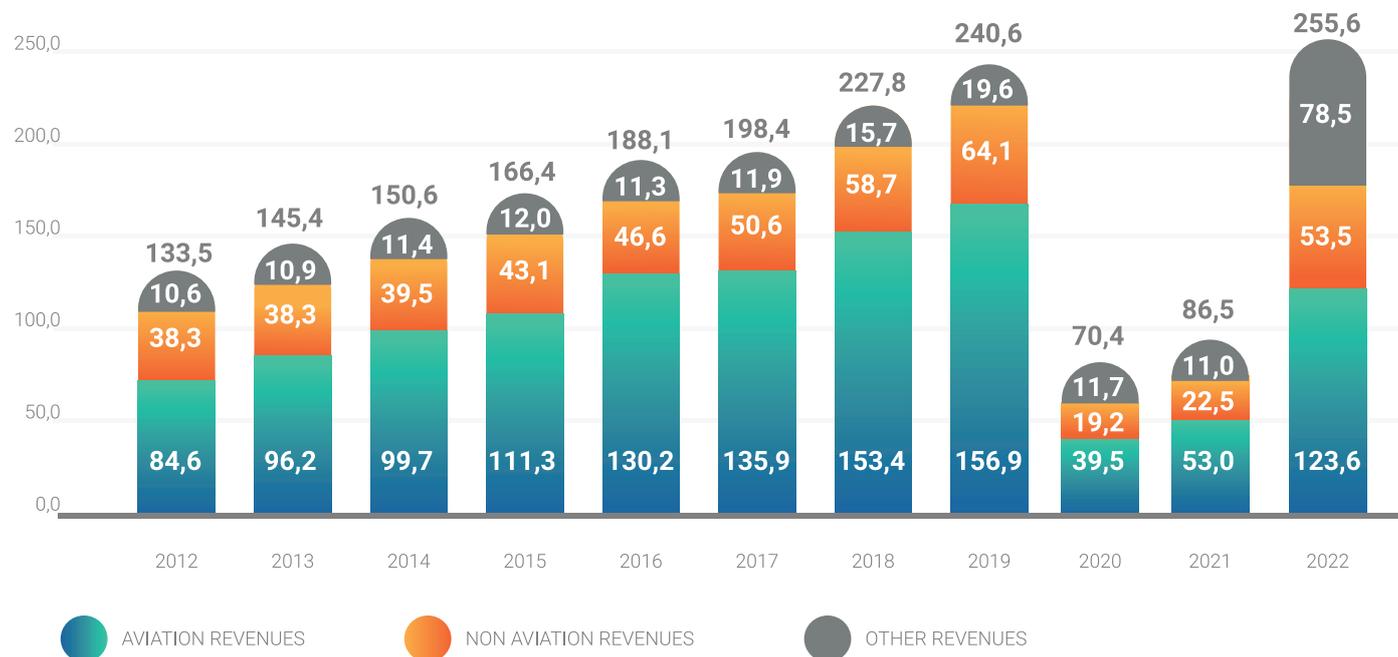
Dallo scalo veronese è raggiungibile anche la più vasta area sciistica italiana (Dolomiti SuperSki, con 12 aree sciistiche per oltre 1.200 km di piste collegate tra loro).



Dati finanziari

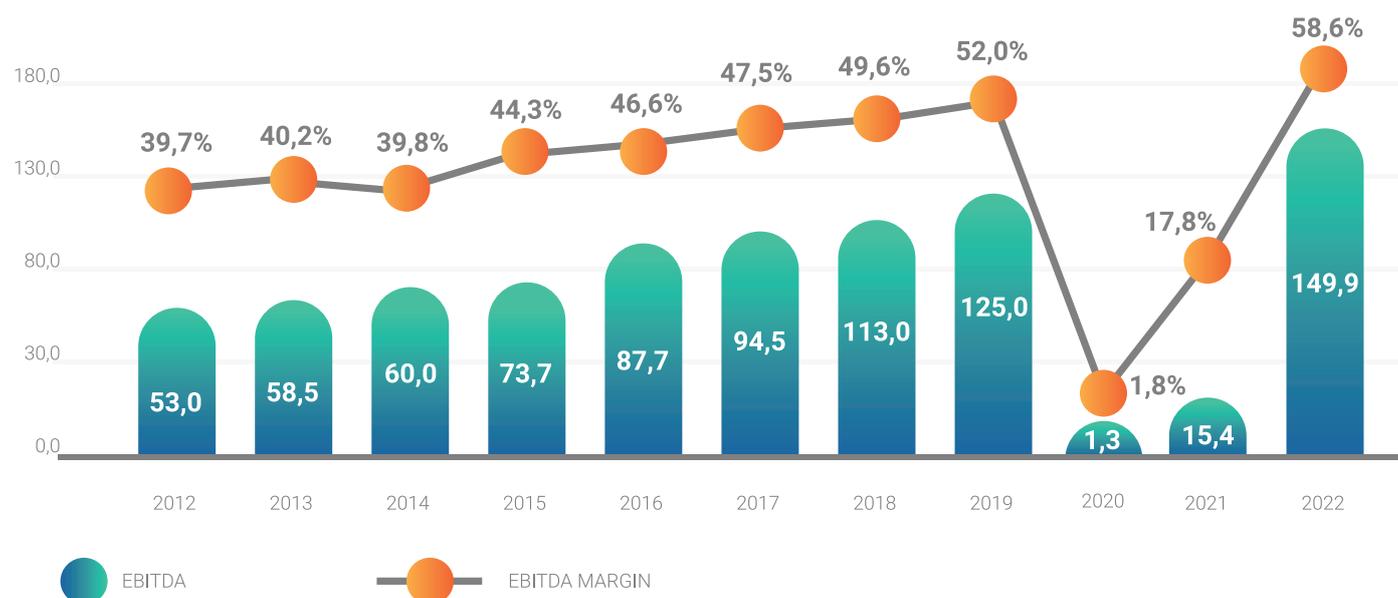
FATTURATO GRUPPO SAVE (VCE+TSF)

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	2022	VAR 2022-2021
A TOTALE VALORE ECONOMICO DIRETTAMENTE GENERATO	245.229	52.557	74.868	263.949	253%
B TOTALE VALORE ECONOMICO DISTRIBUITO	141.990	57.941	67.328	123.650	16%
A - B VALORE ECONOMICO TRATTENUTO	103.239	-5.384	7.540	140.299	-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 2022 tali ammontari versati dal Gruppo Save ammontano a circa Euro 35 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 dai sistemi aeroportuali Venezia-Treviso e Verona-Brescia 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 altre voci che, a loro volta, generano impiego in un'ampia gamma di settori dell'economia generale.

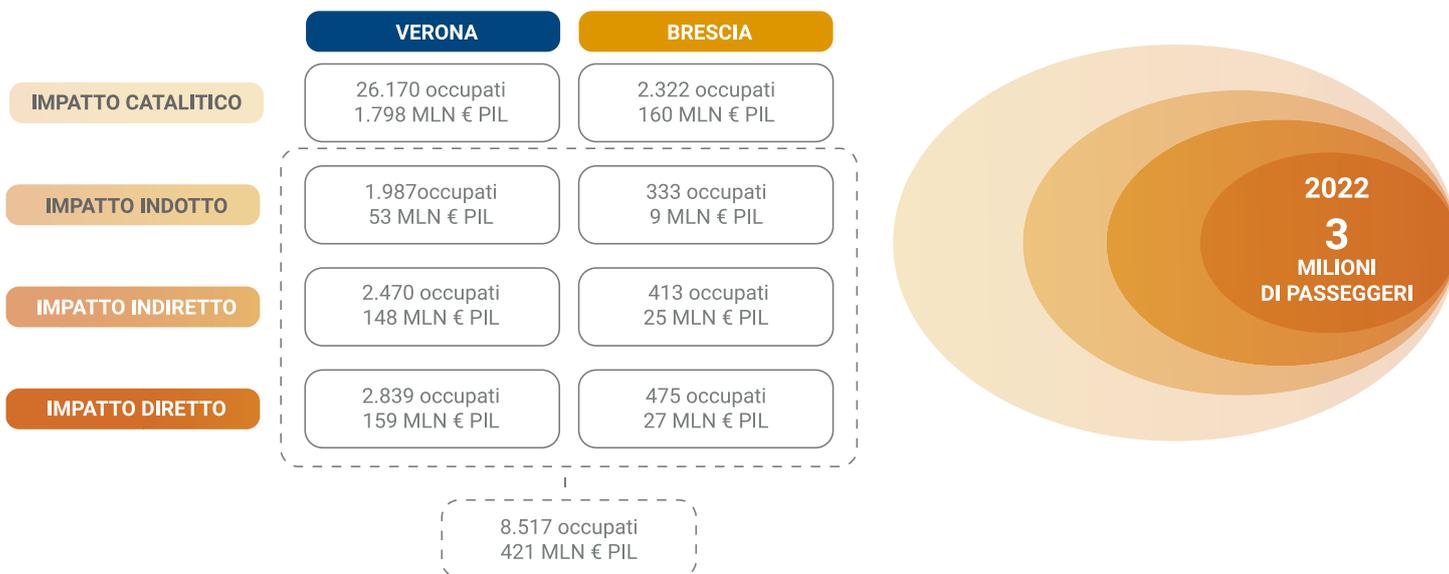
Impatti catalitici: è il modo in cui l'aeroporto, con la sua presenza, facilita le attività di business di altri settori dell'economia favorendone l'attrattività e la competitività nell'area interessata dalle attività aeroportuali. In quanto tale, il trasporto aereo facilita l'occupazione e lo sviluppo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

Secondo lo studio commissionato da 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 InterVISTAS del 2015 è possibile stimare l'impatto occupazionale e gli effetti sul PIL generati sul territorio:

- dagli aeroporti di Venezia e di Treviso con 26 mila posti di lavoro e un PIL di 1.288 milioni di euro;
- dagli aeroporti di Verona e Brescia con 8,5 mila posti di lavoro e un PIL di 421 milioni di euro.

FONTE: Stima effettuata attraverso un calcolatore elaborato da ACI Europe sulla base di uno studio effettuato da InterVISTAS 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.



FONTE: Stima effettuata attraverso un calcolatore elaborato da ACI Europe sulla base di uno studio effettuato da InterVISTAS 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	2022
INVESTIMENTI NETTI VCE, TSF	359	434	479	563	700	707	675	669
CAPITALE FISSO OPERATIVO	497	567	553	640	783	785	764	774
CAPITALE INVESTITO	429	490	488	566	684	715	718	704
PATRIMONIO NETTO	240	252	245	395	460	414	374	470
POSIZIONE FINANZIARIA NETTA	189	238	243	170	224	301	343	234
INVESTIMENTI REALIZZATI NELL'ANNO	104	95	72	119	182	47	8	32

5 SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

Chi siamo

Il Gruppo 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 sono stati costantemente garantiti:

- **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 ed il **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 ambiente.veneziaairport.it.

Gli scali aeroportuali di Treviso e Verona si stanno impegnando nel ridurre il proprio impatto emissivo gestendo le proprie attività in linea con la strategia del Gruppo.

Rispetto ai dati del 2012, l'aeroporto Antonio Canova di Treviso ha l'obiettivo di ridurre al 2035, l'85% delle emissioni dei gas climalteranti mentre il Valerio Catullo di Verona del 30% al 2030.

Maggiori informazioni sull'aeroporto di Treviso:

https://www.trevisoairport.it/upload/files/politica_ambientale_aertre_2023.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 determinati obiettivi 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, determinati 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, 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, per questo in aeroporto prestiamo massima attenzione nel **massimizzare l'efficienza idrica e ridurre gli sprechi**.

Nel 2022 sono stati installati **15 erogatori d'acqua potabile** e microfiltrata (a temperatura ambiente e fresca), negli aeroporti di Venezia e Treviso. Questi sono a servizio dei passeggeri e dei dipendenti aeroportuali. Il progetto rientra nell'obiettivo più ampio di **azzerare l'utilizzo della plastica monouso** incentivando soluzioni più sostenibili. Ogni distributore eroga in media 2.000 litri d'acqua al mese equivalenti ad un risparmio di circa 4.000 bottigliette di plastica da mezzo litro.



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**. Durante il 2022 sono continuati i lavori iniziati alla fine del 2021 per la 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. Si potranno così alimentare le torri di raffreddamento della centrale di trigenerazione e le cassette di scarico dei bagni dell'aerostazione sfruttando l'acqua industriale proveniente dal nuovo depuratore.

Costante è l'attenzione per contenere il consumo di acqua potabile anche 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) anche attraverso l'installazione di diversi sottocontatori che hanno permesso di isolare ed investigare il tratto con consumi anomali.

Presso lo scalo di **Verona**, nel 2022 il consumo di acqua potabile è stato di 15.72 litri/pax, in linea con il periodo pre-Covid.

Nel 2022 all'aeroporto di **Charleroi** sono stati risparmiati 5.635 m³ di acqua potabile riutilizzando l'acqua piovana per scopi sanitari.

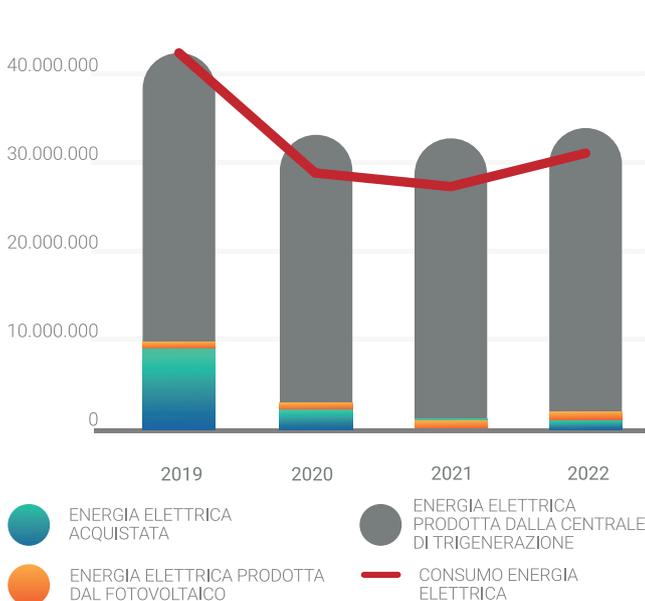
Il consumo di acqua potabile è stato pressoché dimezzato in quanto si è passati da circa 145.000 m³ di acqua consumati nel 2019 a circa 76.000 m³ nel 2022. BSCA sceglie inoltre, dove possibile, di utilizzare prodotti con marchi di qualità ecologica.

Energia

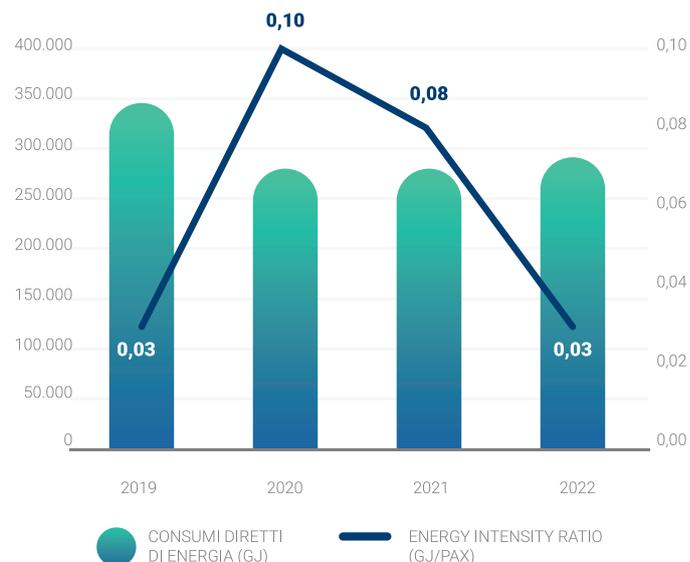
Il Gruppo è da sempre sensibile alle tematiche di sviluppo sostenibile e di miglioramento continuo.

Presso gli scali di Venezia e Treviso sono presenti alcuni impianti fotovoltaici.

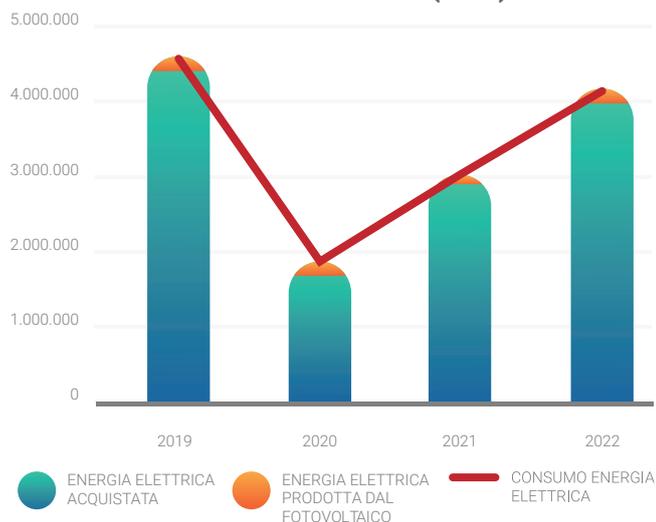
CONSUMI ENERGIA ELETTRICA AEROPORTO MARCO POLO DI VENEZIA (kWh)



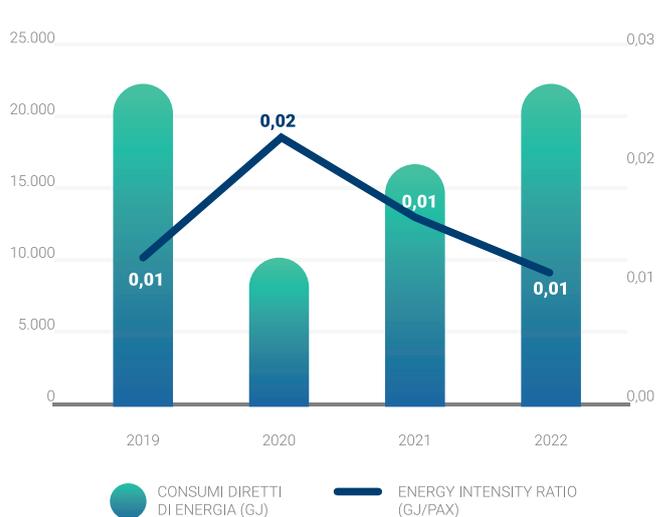
CONSUMI ENERGIA PRIMARIA AEROPORTO MARCO POLO DI VENEZIA



CONSUMI ENERGIA ELETTRICA AEROPORTO ANTONIO CANOVA DI TREVISO (kWh)



CONSUMI ENERGIA PRIMARIA AEROPORTO ANTONIO CANOVA DI TREVISO



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 ed un'ottimizzazione nella gestione delle temperature interne, soprattutto durante il periodo estivo.

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.

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 **Charleroi** dispone di 1.560 pannelli fotovoltaici installati sul tetto del terminal T2 che hanno fornito nel 2022 497.032 kWh di energia elettrica.

Rispetto al 2019, dove erano stati consumati circa 17 GWh di energia elettrica, si evidenzia nel 2022 una riduzione pari a circa il 12% (circa 15 GWh consumati) questo benché la superficie edificata sia aumentata di circa 10% con la realizzazione dell'edificio che ospita l'area di pre-check (+ 1.200 m²) e l'edificio che ospita i controlli di frontiera (+ 4.700 m²).

Per ridurre i consumi energetici si è provveduto a:

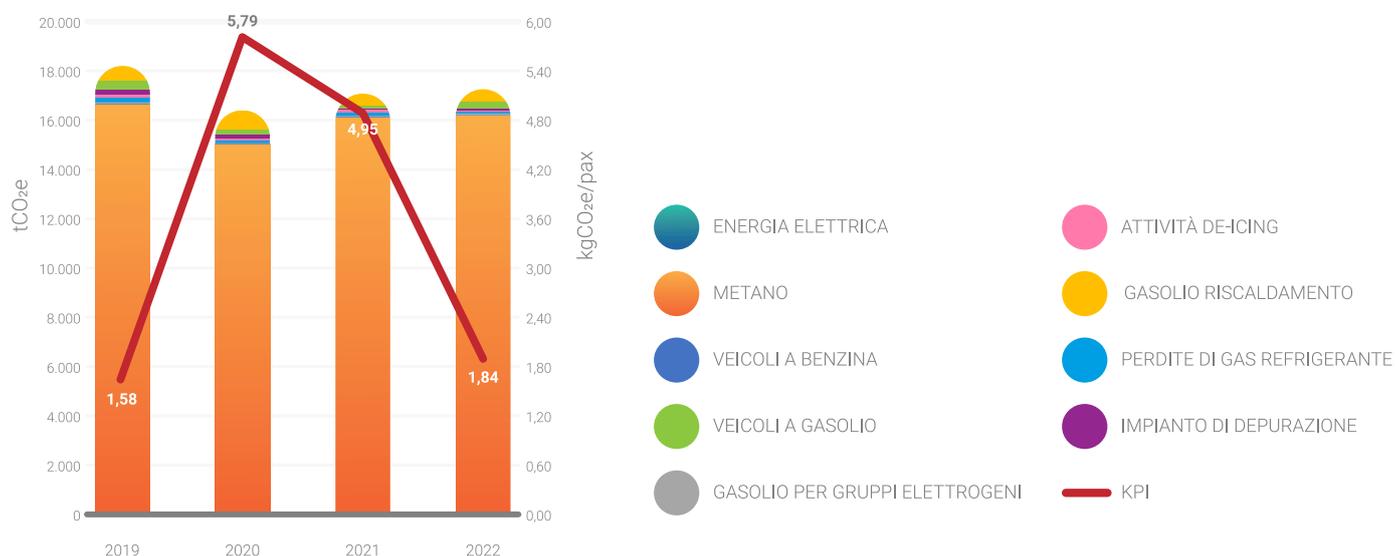
- installare e sostituire i diversi corpi illuminanti presenti con apparecchi a LED;
- installare impianti di condizionamento e di riscaldamento con soluzioni più efficienti funzionanti a gas naturale che hanno portato ad una riduzione dei consumi del 25%.

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, oltre che 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.

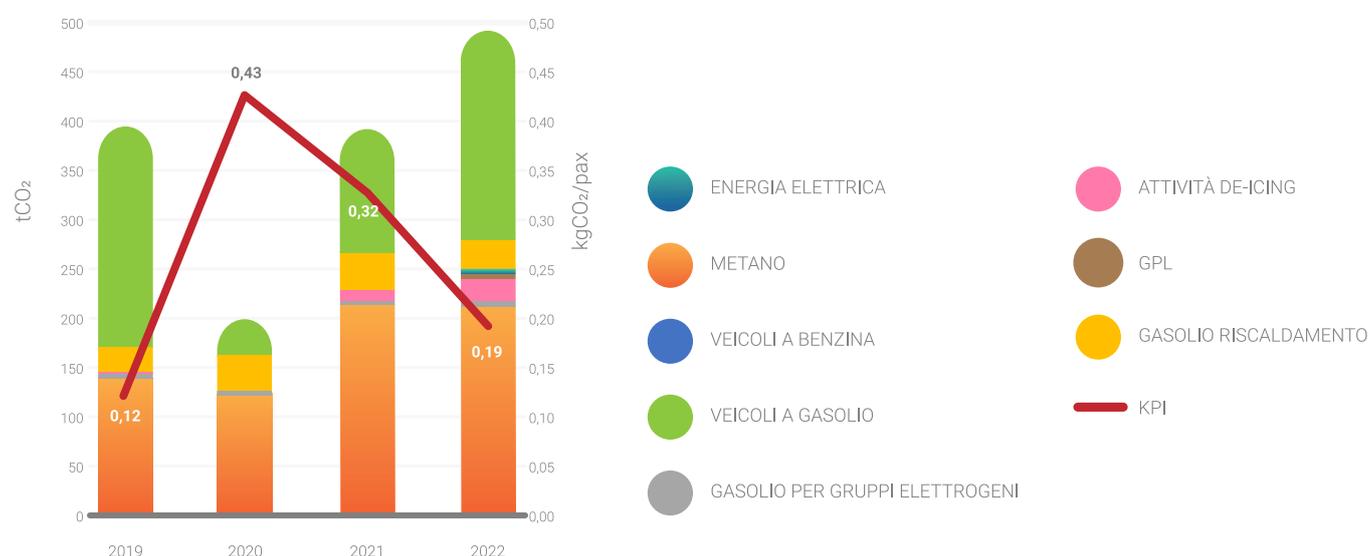
L'aeroporto di Venezia ha aderito nel 2014 all'iniziativa volontaria dell'**Airport Carbon Accreditation** (ACA) entrando a far parte di questo programma inizialmente al livello "**Reduction**". L'anno successivo ha ottenuto l'upgrade al livello 3+ "Neutrality" ed infine nel 2022 ha conseguito il **livello 4+ "Transition"**, attualmente il più alto.

CARBON FOOTPRINT AEROPORTO MARCO POLO DI VENEZIA: MARKET METHOD



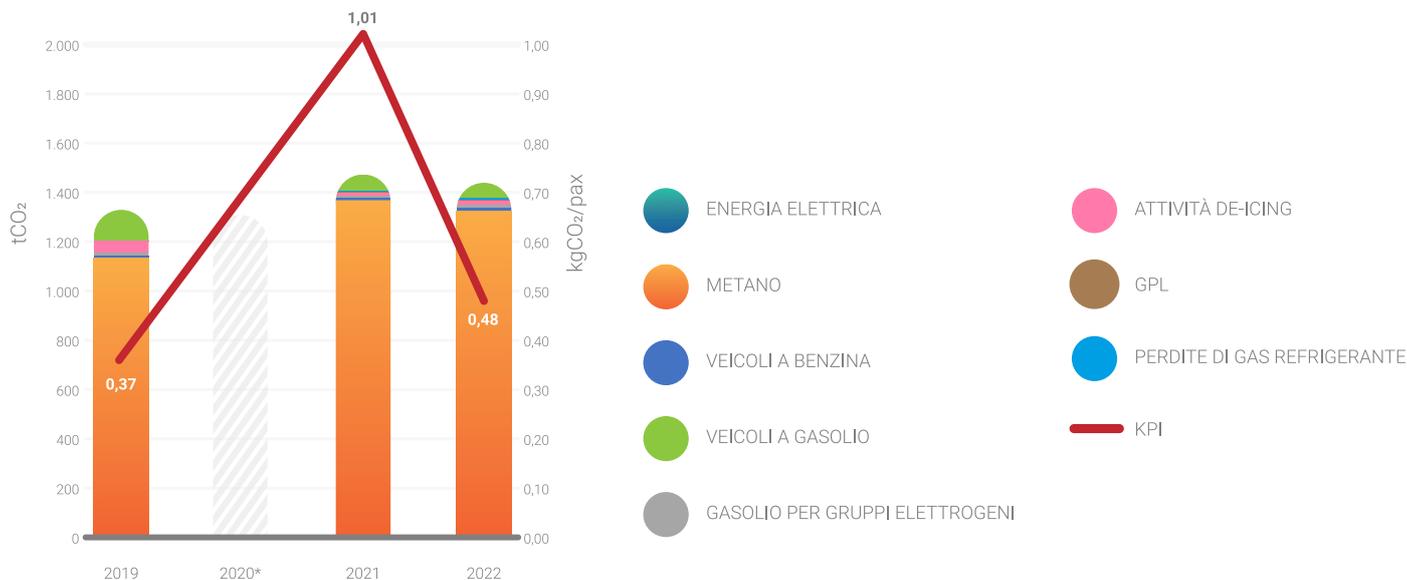
Anche l'**Aeroporto di Treviso** aderisce al programma ACA dal febbraio 2014 e nel 2018 ha raggiunto il livello "**Neutrality**".

CARBON FOOTPRINT AEROPORTO ANTONIO CANOVA DI TREVISO: MARKET METHOD



L'**aeroporto di Verona** negli ultimi anni ha iniziato un percorso di contenimento 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**". Nel 2022 lo scalo ha prodotto 0,31 kgCO₂e/passeggero.

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. Il servizio è attivo sullo scalo di Venezia dal 2021 ed è stato avviato anche sullo scalo di Treviso nel 2022.

Nel corso del 2022, per lo scalo di **Venezia** è stato registrato un quantitativo di rifiuti totali prodotti molto alto rispetto al 2021, aumento dovuto allo smaltimento di diverse tonnellate di fresato d'asfalto che non è stato possibile riutilizzare nell'ambito di nuove opere. Escludendo tale anomalia, i quantitativi di rifiuti prodotti sono aumentati in maniera proporzionale al traffico passeggeri. A fronte del forte aumento dei passeggeri (da 3,4M del 2021 ai 9,4M del 2022) l'incremento della produzione di rifiuti è del 78%. Lo scalo ha avviato la quasi totalità dei rifiuti prodotti durante l'anno (il 99%) ad operazioni di recupero, il restante (l'1%) ad operazioni di smaltimento. La percentuale di differenziazione del rifiuto urbano è del 39% rispetto al 15% del 2021.

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, 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 2023.

Per lo scalo di **Treviso** i quantitativi di rifiuti totali prodotti sono aumentati solo del 20% rispetto al 2021, nonostante il traffico passeggeri sia più che raddoppiato nel 2022. Lo scalo ha avviato l'83% dei rifiuti prodotti durante l'anno ad operazioni di recupero, il 13% ad operazioni di smaltimento. La percentuale di differenziazione del rifiuto urbano è del 66%.

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; nel corso del 2022 il 79% dei rifiuti (urbani e speciali) sono stati avviati a recupero.

Il progetto di ampliamento delle aree interessate dalla raccolta differenziata presso l'aeroporto di Brescia, inizialmente previsto per il 2022, è stato posticipato al 2023; è rimasta attiva la separazione dei rifiuti da imballaggio prodotti nei magazzini cargo.

L'aeroporto di **Charleroi** sta attualmente lavorando per aumentare il tasso di riciclo con il fine di ridurre anche il quantitativo di rifiuti generati in loco attraverso l'uso di prodotti più sostenibili ed incentivando azioni come l'eliminazione della plastica monouso, la razionalizzazione delle bottiglie in plastica, la riduzione dell'uso della carta per la stampa, ecc.

Nel 2022 sono state riciclate circa 80 tonnellate di rifiuti.

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 le popolazioni limitrofe ad un aeroporto.

Dal 2006, l'aeroporto di **Venezia** si è dotato di un **sistema di monitoraggio acustico del rumore di origine aeroportuale**, la cui rete di acquisizione periferica è costituita da **9 centraline fonometriche**.

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:

- riqualifica acustica dell'involucro edilizio 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.

Anche per l'aeroporto Antonio Canova di **Treviso** è attivo un sistema di monitoraggio del rumore di origine aeroportuale, completamente rispondente a tutte le specifiche di norma. Il sistema è costituito da **5 centraline** costituenti la rete di acquisizione periferica del livello di rumore ambientale. La rispondenza alle specifiche di norma è garantita anche dall'attività di ARPA Veneto per mezzo di controlli periodici.

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. In particolare per l'aeroporto di Brescia, ARPA Lombardia ha effettuato anche nel 2022 la verifica in parallelo del sistema: i risultati vengono resi disponibili sul sito dell'ente.

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 nel 2022 tra cui:

- l'acquisizione di 214 immobili;
- l'insonorizzazione di 3.681 edifici

che rappresentano un miglioramento della qualità della vita e dell'ambiente acustico di circa 3.900 famiglie.

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

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, 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.

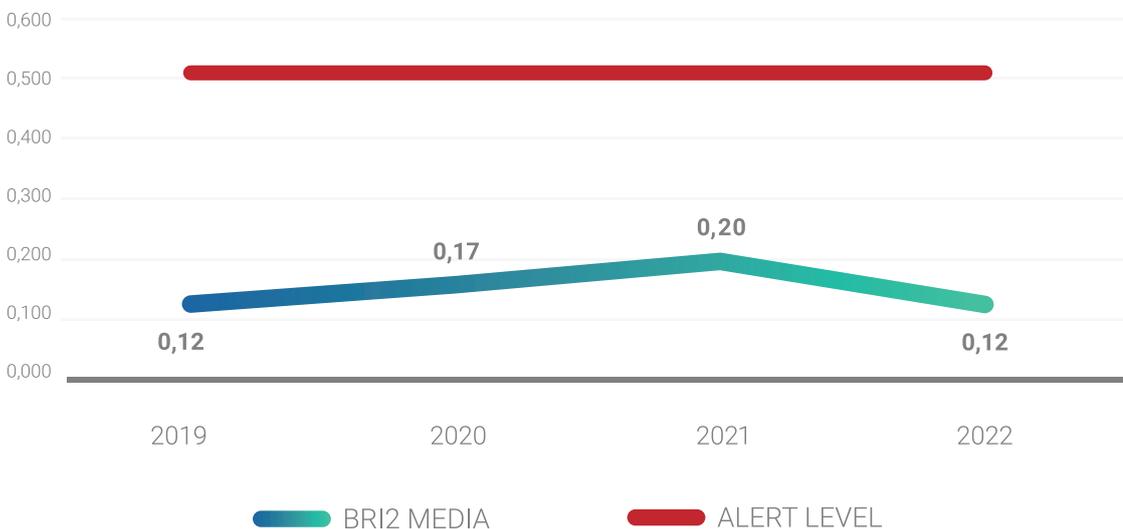
Tra i sistemi di dissuasione diretta, oltre i diversi **falconidi addestrati in dotazione alla Bird Control Unit**, sono presenti elementi quali distress call veicolare, sirene bitonali veicolari inserite nel sistema



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 gli aeroporti di Venezia e Treviso dal 2019 al 2022.

ANDAMENTO ANNUALE BRI2 NELL'AEROPORTO DI VENEZIA



ANDAMENTO ANNUALE BRI2 NELL'AEROPORTO DI TREVISO



7

SOSTENIBILITÀ SOCIALE

RISORSE UMANE

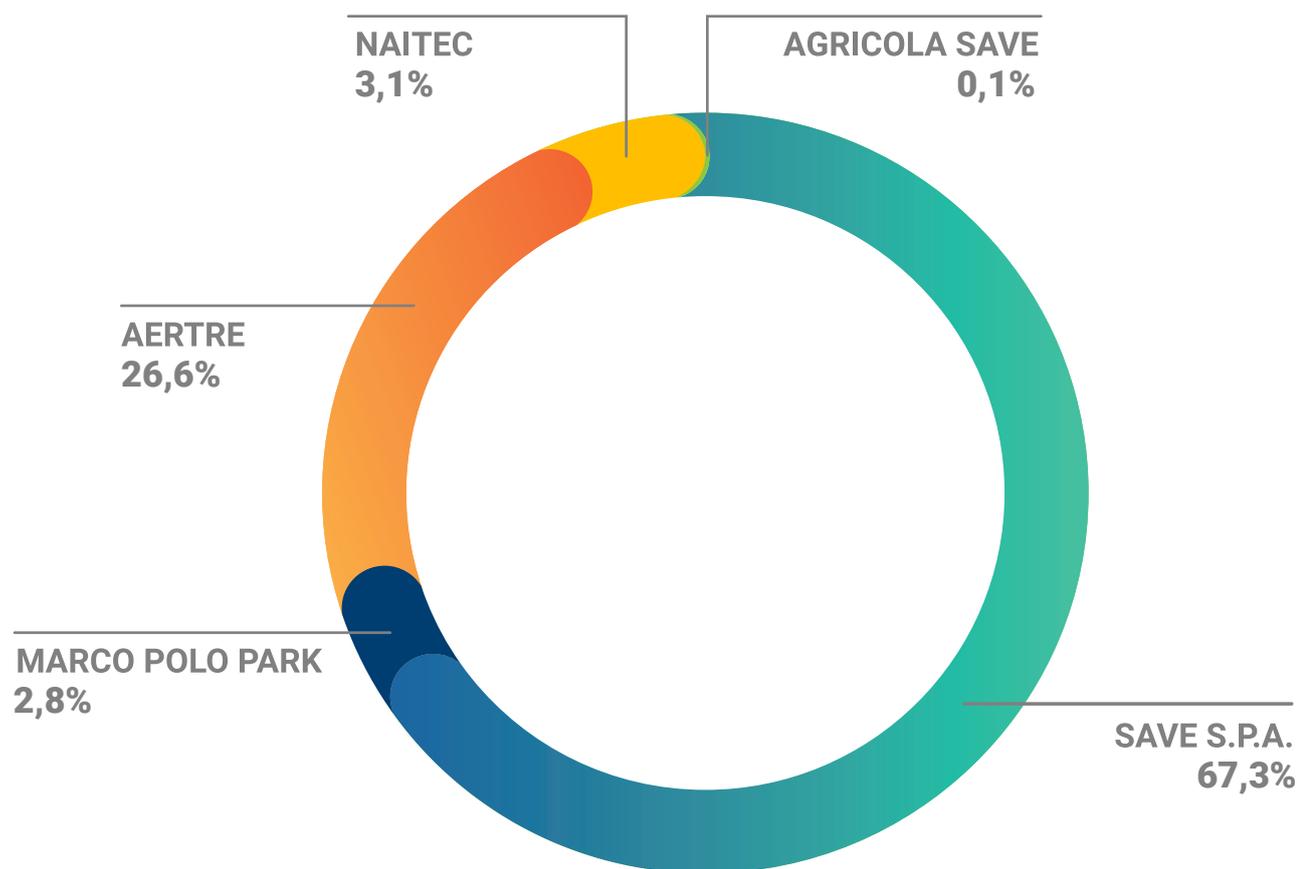
Il 2022 è stato un anno ancora parzialmente impattato dagli effetti della pandemia scoppiata in seguito al diffondersi del coronavirus. Nei primi mesi sono state mantenute tutte le misure tecnico organizzative implementate a causa della perdurante situazione di emergenza sanitaria ma, con la progressiva ripresa del traffico a partire dal mese di aprile, è stata presa la decisione di chiudere la cassa integrazione attivata nel 2020 e, per far fronte ad una stagione estiva prevista in robusto recupero, è stato effettuato un piano di assunzioni per potenziare i settori operativi.

Confrontando gli organici 2022 rispetto a quelli del 2021, si è registrata una lieve diminuzione delle persone in forza nelle categorie quadri e impiegati, dinamica principalmente concentrata su contratti a tempo indeterminato di personale uscito per quiescenza o a seguito di dimissioni volontarie che, considerata la situazione ancora incerta, non è stato sostituito nell'immediato. La diminuzione delle categorie quadri e dirigenti è stata più che compensata dall'aumento registrato nella categoria operai, segnale che si è iniziato a potenziare gli organici dei settori operativi a seguito della ripresa delle attività aeroportuali, in particolare nel secondo semestre.

Tali considerazioni sono al netto della fuoriuscita del personale della società Triveneto Sicurezza che nel mese di maggio è stata ceduta e quindi è uscita dal perimetro del Gruppo Save.

DIPENDENTI DEL GRUPPO SAVE	2020	2021	2022
DIRIGENTI	21	17	16
QUADRI	55	46	49
IMPIEGATI	449	446	437
OPERAI	179	188	202
TOT.	704	697	704
TRIVENETO SICUREZZA S.R.L.	398	366	
TOTALE	1.063	1.063	704

Questa la **ripartizione dei dipendenti** tra le società del gruppo nel 2022:

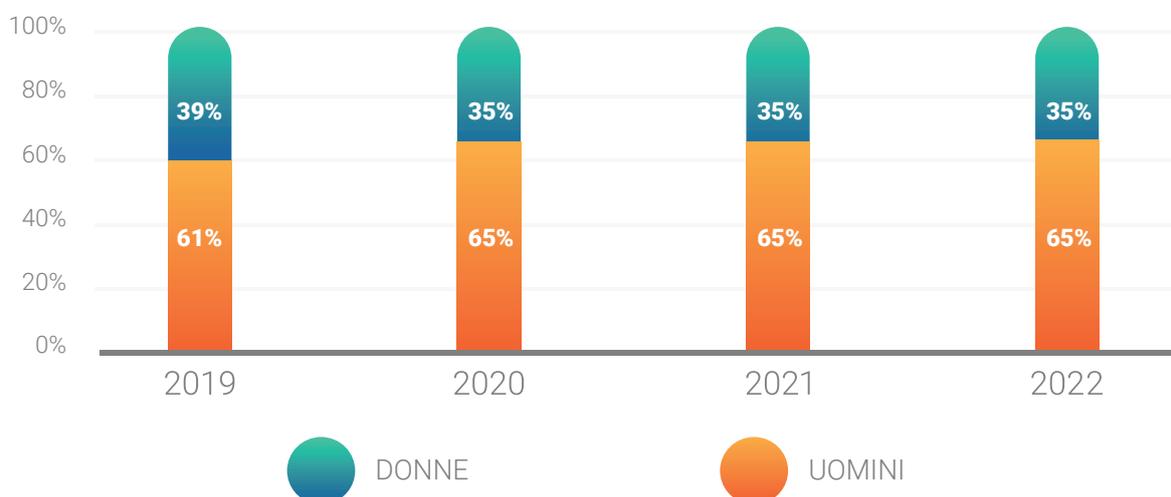


Al 31 dicembre 2022 le persone che lavorano all'interno del Gruppo sono 704.

Di queste la quasi totalità (il 96,3%) ha un contratto di lavoro a tempo indeterminato, a riprova della politica del Gruppo volta a generare occupazione crescente e stabile.

Il personale che usufruisce del contratto part-time è pari al 18,75%, in diminuzione rispetto al dato del 2021. L'aumento dei lavoratori con contratto full time testimonia l'impegno della nostra organizzazione, laddove ve ne siano le condizioni tecnico organizzative, di migliorare le condizioni lavorative del personale in forza, garantendo maggiori certezze e prospettive dal punto di vista economico e personale.

Per quanto concerne la presenza di personale femminile all'interno del Gruppo Save, la stessa ha un'incidenza del 34,8% sul totale dei lavoratori impiegati (sostanzialmente in linea col 2021), questo dato è da attribuirsi alle caratteristiche pienamente operative di gran parte delle attività che vedono coinvolti i collaboratori.



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;
- Convenzione medica con il Presidio Ospedaliero Giovanni XXIII sito a Monastier (TV) e l'Ospedale Villa Salus di Mestre (VE);
- Varie convenzioni a vantaggio del dipendente, per accesso a prestiti agevolati e a scontistiche particolarmente convenienti su prodotti e servizi.

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 5.000 aziende prese in considerazione nel 2022 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 svolti e in cantiere per gli anni a venire in un'ottica di un crescente 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.



PREMI DELL'ISTITUTO TEDESCO DI QUALITÀ E FINANZA

La ricerca **"Italy's Best Employers 2022/23"** condotta dall'Istituto Tedesco Qualità e Finanza (ITQF) a settembre 2022 ha premiato il Gruppo Save, includendolo tra le 400 migliori aziende in Italia, assegnandogli in particolare il secondo posto nello specifico settore "Servizi di pubblica utilità-Aeroporti e servizi aeroportuali". L'indagine dell'ITQF, leader europeo per le ricerche di mercato relative all'aspetto economico e qualitativo delle aziende, utilizza il metodo social listening, individuando nella rete (social media, blog, forum, portali di lavoro, video) le citazioni positive riferite alle aziende, sulla base di 27 punti oggetto di valutazione, tra i quali clima di lavoro, sviluppo professionale, prospettive di crescita, sostenibilità, valori aziendali.



TERRITORIO E COMUNITÀ LOCALE

Il Gruppo Save 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, dando origine a 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 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. Il Gruppo, inoltre, concretizza il suo impegno nella collaborazione con istituti scolastici ed alcune università, attivando progetti e stage curricolari.

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 2022 Save ha rinnovato la certificazione **ISO45001:2018 - Sistema di Gestione della salute e sicurezza sul lavoro per l'aeroporto di Venezia**, che comporta non solo il riconoscimento del lavoro svolto da parte di un Ente terzo di certificazione, ma anche la volontà e capacità 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 2022 SULLA SICUREZZA SUL LAVORO DEL GRUPPO SAVE

AEROPORTO	INFORTUNI	FORMAZIONE	SORVEGLIANZA SANITARIA	DPI CONSEGNATI
VENEZIA*	8	1.874h	223	285 DPI 37.470 DPI anti-covid
TREVISO	2	768h	130	497 DPI 18.785 DPI anti-covid
VERONA	0	556h	138	n.d.
BRESCIA	0	24h		n.d.

*sono comprese le aziende SAVE S.p.A., Venezia Logistica Europa S.p.A., SAVE Engineering S.r.l., Marco Polo Park S.r.l.. 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 corso del 2022 l'attenzione del Servizio di Prevenzione e Protezione si è sempre più riportata sugli aspetti propri della sicurezza del lavoro, uscendo gradualmente da una gestione della sicurezza fortemente incentrata sulla prevenzione della diffusione del contagio da Covid-19 nell'ambiente di lavoro e in generale in tutti gli ambienti aeroportuali di competenza di SAVE SpA, mantenendo comunque azioni di prevenzione entrate a far parte delle buone abitudini da adottare, come il rispetto del distanziamento, l'igienizzazione, la sanificazione ed l'uso di dispositivi di protezione individuale.

Per quanto riguarda i dati infortunistici, il dato al 31 dicembre 2022 indica un innalzamento degli infortuni sul lavoro per il Gruppo Save rispetto all'anno precedente. Tale dato è conseguente all'aumento dell'attività aeroportuale, con livelli di picco durante la stagione estiva paragonabili a quelli pre-pandemia dell'anno 2019, e al maggior numero di personale impiegato.

L'indice di frequenza degli infortuni dimostra che l'aeroporto di **Charleroi** ha migliorato la gestione delle attività di prevenzione e protezione sul lavoro. Tale indice nel 2021 era pari a 39,01 ma ha evidenziato una riduzione attestandosi a 35,52 nel 2022. Ciò è dovuto alle numerose misure messe in atto dalla società belga a tutela dei dipendenti.



ANNUAL REPORT
2022

www.grupposave.it

