

BILANCIO SOCIALE
2015

TORINO
AIRPORT
CONNECTED TO



TORINO
AIRPORT
CONNECTED TO



INDICE GENERALE

- Lettera dell'Amministratore Delegato	12
- Nota metodologica	13
● IDENTITÀ	17
● RENDICONTO ECONOMICO	53
● RELAZIONE SOCIALE	73
- Validazione professionale di processo	156



INDICE

LETTERA DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO	12
---	-----------

NOTA METODOLOGICA	13
--------------------------------	-----------

• Aspetti introduttivi di contenuto	13
• e obiettivi del processo di rendicontazione sociale	14
• Riferimenti metodologici	14

IDENTITÀ	17
-----------------------	-----------

DESCRIZIONE	18
--------------------------	-----------

• Storia	19
• Torino 2006	20
• Vision, Mission	22
• Assetto istituzionale e organizzativo del Gruppo	22
• <i>SAGAT S.p.A.</i>	22
• <i>Comitati e Gruppi di Lavoro</i>	26
• <i>SAGAT Handling</i>	26
• <i>Aeroporti Holding</i>	26
• Codice Etico, Modello Organizzativo 231 e Organismo di Vigilanza	27
• Caratteristiche principali	28

CONTESTO	34
-----------------------	-----------

• Il funzionamento del mondo aeroportuale	35
• <i>La convenzione con ENAC</i>	37
• <i>Il procedimento di determinazione tariffaria</i>	37
• Ricadute economiche e occupazionali sul territorio	38
• Il mercato del trasporto aereo	40
• L'Aeroporto di Torino e il suo territorio	41

MAPPA DEGLI STAKEHOLDER	44
--------------------------------------	-----------

IL PATRIMONIO INTANGIBILE	46
--	-----------

• Il capitale umano	49
• Il capitale relazionale	50



RENDICONTO ECONOMICO	53
CONTESTO ECONOMICO INTERNAZIONALE, NAZIONALE E LOCALE	54
• Il contesto mondiale	54
• Il contesto europeo	54
• Il contesto italiano	54
PRINCIPALI INDICATORI ECONOMICI DEL GRUPPO SAGAT	56
• Ricavi Aviation e Ricavi Handling	57
• Ricavi Extra Aviation	58
• Altri ricavi	58
• Principali valori economici	59
CREAZIONE DEL VALORE ECONOMICO	62
DISTRIBUZIONE DEL VALORE ECONOMICO	64
VALORE ECONOMICO TRATTENUTO	68



RELAZIONE SOCIALE 73

SOCIETÀ E TERRITORIO 74

- Collaborazioni in ambito sociale 75
- Collaborazioni in ambito culturale 75
- Collaborazioni in ambito turistico 76
- Iniziative di comunicazione 76
 - *Nuovo sistema di comunicazione coordinata* 76
 - *Campagne pubblicitarie* 77
 - *Relazioni con i media* 78
 - *Eventi rivolti al business e al trade* 78
 - *L'Aeroporto per i bambini* 78

PASSEGGERI 80

- La sicurezza aeroportuale 81
 - *I controlli ai varchi di sicurezza* 81
 - *La falconeria* 83
 - *Il Safety Management System* 86
 - *Il Piano Emergenza Aeroportuale* 87
- Passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta (PRM) 88
- La Qualità 90
 - *Piano della Qualità* 90
 - *Miglioramento continuo dell'infrastruttura e dei servizi a disposizione dei clienti* 90
 - *I due organi di controllo della qualità aeroportuale* 91
 - *Carta dei Servizi 2015* 91
 - *Passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta (PRM)* 93
 - *Gestione dei reclami dei passeggeri* 94
 - *Certificazione ISO 9001* 94
 - *Contratto di Programma* 94

VETTORI 96

- Le politiche di sviluppo del traffico 97
- Analisi della connettività 98

ATTIVITÀ NON AERONAUTICHE 106

- Le attività commerciali 107
- Parcheggio, E-commerce e Servizi di Mobilità in Aeroporto 2015 108



FORNITORI	110
• Le modalità di scelta dei fornitori	111
AMBIENTE	114
• Politica ambientale	115
: <i>Contesto normativo, regolatorio e organizzativo</i>	116
: <i>Sistema di Gestione Ambientale</i>	117
• L'inquinamento acustico	118
: <i>Il sistema di monitoraggio</i>	119
: <i>La pianificazione territoriale</i>	121
: <i>Le procedure antirumore</i>	124
• L'energia	125
• Le emissioni atmosferiche	127
• Le risorse idriche	129
: <i>Acque meteoriche piazzali aeromobili</i>	129
: <i>I consumi idrici</i>	129
• La gestione dei rifiuti	130
: <i>Rifiuti urbani e assimilabili agli urbani</i>	130
: <i>Raccolta differenziata</i>	130
: <i>Prevenzione dell'inquinamento del sito</i>	131
RISORSE UMANE	132
• L'organico del Gruppo	133
• La formazione	140
: <i>Tipologie di corsi</i>	143
: <i>Modalità di svolgimento dei corsi</i>	144
: <i>Formazione per studenti degli Istituti Tecnico Professionali aeronautici</i>	144
• La comunicazione interna	145
• Il Welfare aziendale	146
• La sicurezza sul lavoro	147
: <i>Infortuni</i>	150
• Le relazioni industriali	152
INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI	154
VALIDAZIONE PROFESSIONALE DI PROCESSO	156

LETTERA DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO

L'Aeroporto di Torino continua il proprio percorso di sostenibilità e pubblica la seconda edizione del Bilancio Sociale.

La crescita responsabile dell'Azienda, nel rispetto dell'ambiente e dei numerosi interlocutori con cui collabora quotidianamente, rappresenta un elemento chiave in ogni ambito della nostra attività.

La ricerca ed il mantenimento dell'equilibrio tra l'attenzione per i dipendenti, i clienti, i fornitori e per il territorio sono infatti elementi essenziali per guardare ad un orizzonte di sviluppo sostenibile nel lungo periodo.

SAGAT ha dettagliato anche nel report di quest'anno le azioni intraprese per orientare la gestione aziendale verso obiettivi di sostenibilità sociale ed analizzato i risultati che sono stati ottenuti, mettendo in atto modelli di comportamenti virtuosi, sia all'interno dell'Azienda che nelle relazioni con l'esterno, in un'ottica di miglioramento continuo.

La stesura del Bilancio Sociale si è confermata un valido strumento per diffondere ulteriormente la cultura della sostenibilità all'interno dell'Azienda, aumentando la consapevolezza dei risvolti sociali delle diverse attività.

Per la sua redazione è stato anche quest'anno adottato il Metodo Piemonte, continuando così il costante e proficuo dialogo interistituzionale tra Azienda, Università e Ordine dei dottori commercialisti.

La linea unitaria di gestione che emerge dall'analisi delle azioni intraprese si concretizza nei risultati raggiunti:

sottoscrizione della Convenzione con ENAC per la gestione e lo sviluppo dell'Aeroporto di Torino fino al 2035, con possibilità di proroga per ulteriori 20 anni;

aumento del 6,8% del traffico passeggeri, che sono stati complessivamente 3.666.424 (+15,1% sui voli di linea internazionali), grazie a proattive politiche commerciali, basate esclusivamente su risorse proprie;

miglioramento dell'offerta di servizi e infrastrutture ai passeggeri, grazie al completo rinnovo dell'area airside, con nuovi percorsi e nuovi esercizi commerciali e di ristorazione;

attenzione alla qualità come un valore prioritario, trasversale a tutti i processi aziendali;

stabilità dei livelli occupazionali e delle relazioni contrattuali, che ha consentito di trasformare a tempo indeterminato 12 contratti di lavoro;

procedure di selezione dei fornitori trasparenti volte a favorire la concorrenza tra gli operatori economici;

rispetto degli obiettivi ambientali con il monitoraggio dei consumi energetici e idrici, delle emissioni atmosferiche, della gestione delle acque meteoriche e dei rifiuti;

ascolto delle esigenze del territorio, nella consapevolezza del nostro ruolo di gestore aeroportuale che può contribuire allo sviluppo dell'economia locale e incidere sulla mobilità delle persone.

Il 2015 ha dunque confermato la crescita intrapresa nell'anno precedente, e ha consolidato le basi per un ulteriore sviluppo socialmente responsabile, che vuole legare indissolubilmente la capacità di generare profitto con il rispetto dell'ambiente e del contesto sociale in cui operiamo.

Roberto Barbieri
Amministratore Delegato SAGAT S.p.A.

NOTA METODOLOGICA



Prof. Luigi Puddu
Prof. Christian Rainero
Dipartimento di Management
Università degli Studi di Torino
Dott. Aldo Milanese
Dott. Davide Barberis
Ordine dei Dottori Commercialisti
e degli Esperti Contabili di Torino, Ivrea, Pinerolo

Aspetti introduttivi di contenuto e obiettivi del processo di rendicontazione sociale

La definizione dei contenuti del presente Bilancio Sociale è frutto di un processo interno che ha portato all'individuazione delle tematiche di sostenibilità affrontate dal Gruppo SAGAT, valutandone la rilevanza rispetto alle aspettative degli *stakeholders*. Tale processo si allinea a quanto stabilito dalle recenti disposizioni normative europee (Direttiva 2014/95/UE, in fase di recepimento nell'ordinamento italiano) volte alla diffusione obbligatoria, a partire dal 2017, da parte di talune tipologie di società nei propri bilanci, di una serie di informazioni di carattere non finanziario, di sostenibilità e di diversità. In particolare, con il Bilancio Sociale 2015 il Gruppo SAGAT consolida gli obiettivi definiti con la prima edizione:

- realizzare un efficace strumento di dialogo, di trasparenza, di legittimazione e di creazione di fiducia;
- rappresentare la responsabilità sociale quale parte integrante della propria cultura aziendale in termini di armonico bilanciamento dei risultati attinenti la sfera economica, ambientale e sociale della gestione e fare emergere il "valore" dell'organizzazione e del processo di programmazione - gestione - rendicontazione;
- sviluppare la capacità di auto-analisi del sistema di *governance* nella logica della catena del valore;
- sperimentare un modello di *annual report* che, integrandosi con il Bilancio d'Esercizio, possa costituire uno strumento di miglioramento interno e, nello stesso tempo, un'efficace modalità di rappresentazione delle attività del Gruppo SAGAT;
- definire un approccio alla CSR (Responsabilità sociale d'impresa) che possa essere seguito quale modello di riferimento (*best practice*), fungendo da stimolo per l'adozione e diffusione di politiche della sostenibilità nel mondo economico;
- introdurre strumenti di innovazione gestionale attraverso l'analisi e la rappresentazione sistemica degli asset intangibili quali determinanti del funzionamento aziendale;
- far emergere la valenza del modello di integrazione tra mondo delle istituzioni, mondo accademico, mondo della professione e il ruolo del Gruppo SAGAT;

- formare nuove professionalità sui temi della CSR, coinvolgendo giovani studenti e laureandi universitari nel proprio processo interno di costruzione del bilancio sociale.

Le informazioni e i dati contenuti in questa seconda edizione del Bilancio Sociale fanno riferimento alla Società Azionaria Gestione Aeroporto Torino S.p.A. (di seguito, SAGAT) ed alle sue controllate (di seguito, Gruppo SAGAT o il Gruppo) al 31 dicembre 2015, alle relative performance riferite all'esercizio 2015 (1° gennaio - 31 dicembre 2015), salvo ove diversamente indicato. I dati relativi all'esercizio precedente sono riportati a soli fini comparativi, per consentire una valutazione sull'andamento dinamico delle attività del Gruppo in un arco temporale definito.

Riferimenti metodologici

Per la realizzazione del Bilancio Sociale il Gruppo SAGAT si è riferito al "Metodo Piemonte per il Bilancio Sociale", prodotto della collaborazione interistituzionale tra Regione Piemonte, Dipartimento di Management dell'Università degli Studi di Torino, Ires Piemonte e Ordine dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili di Ivrea, Pinerolo, Torino. In particolare il Metodo Piemonte, parametro di riferimento nell'ambito della public accountability, è stato declinato in modo da adattarsi alla natura privatistica delle società del Gruppo, permettendo alla SAGAT di beneficiare degli elementi innovativi e caratteristici che lo connotano:

- I. la qualificazione di una *Governance* di processo,
- II. la definizione dell'approccio metodologico adottato,
- III. la validazione professionale di processo.

I. La Governance di processo

Coerentemente con il Metodo Piemonte sono stati costituiti quattro gruppi di lavoro che hanno collaborato tra di loro e con i Responsabili aziendali di volta in volta coinvolti:

- I.1 il Comitato strategico, che ha governato il processo di "rendicontazione sociale" definendo le linee guida per il conseguimento dell'obiettivo.
- I.2 Il Comitato scientifico di indirizzo, che ha definito i riferimenti metodologici di redazione ed ha supervisionato l'intero processo.
- I.3 Il Gruppo di lavoro di applicazione metodologica ed operativa, che ha curato la gestione operativa del Bilancio Sociale, secondo le metodologie e le tempistiche individuate nel crono programma ed in coordinamento e collaborazione con tutte le strutture interne delle Società del Gruppo SAGAT.
- I.4 L'Organo di validazione professionale, che ha espresso il giudizio di conformità del documento ai requisiti del Metodo Piemonte.

La composizione degli organi citati è la seguente:

- 1) Comitato strategico:
 - Roberto Barbieri (Amministratore Delegato di SAGAT S.p.A.)
 - Aldo Milanese (Presidente dell'Ordine dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili di Torino)
 - Luigi Puddu (Prof. Ordinario del Dipartimento di Management dell'Università degli Studi di Torino)
- 2) Comitato scientifico di indirizzo:
 - Dario Maffeo (Direttore Risorse Umane, Affari Societari e Qualità di SAGAT S.p.A.)
 - Alberto Sartore (Responsabile Amministrazione di SAGAT S.p.A.)
 - Davide Barberis (Gruppo di studio Bilancio Sociale

dell'Ordine dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili di Torino)

- Christian Rainero (Prof. Aggregato del Dipartimento di Management dell'Università degli Studi di Torino).
- 3) Gruppo di lavoro di applicazione metodologica ed operativa:
 - Michele Barbero (Responsabile Internal Audit di SAGAT S.p.A.)
 - Francesca Soncini (Responsabile Relazioni Esterne, Comunicazione e Marketing Operativo di SAGAT S.p.A.)
 - Elisa Bigando (Stagista e laureanda del Dipartimento di Management dell'Università degli Studi di Torino)
 - 4) Organo di validazione professionale:
 - Giuseppe Chiappero (Referente Gruppo di studio Bilancio Sociale dell'Ordine dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili di Torino)

II. L'approccio metodologico adottato

L'adozione del Metodo Piemonte si è riflessa nella scelta degli approcci metodologici e nello schema adottato. Per quanto concerne i primi, sono stati presi a riferimento, in modo diversificato:

- i principi del Gruppo di studio per il Bilancio Sociale (GBS), per la corretta progettazione e formalizzazione del sistema di rendicontazione sociale;
- il documento di ricerca n. 8 del GBS per la rendicontazione sociale degli intangibili;
- gli Standard AccountAbility 1000 (AA 1000), sia per la scelta di modalità efficaci e inclusive per rendere conto della gestione in modo trasparente e comprensibile a tutti (*accountability*), sia per la definizione dei criteri per

l'identificazione e partecipazione degli stakeholder nel processo di rendicontazione sociale,

- lo Standard Global Reporting Initiative (GRI), in particolare per quanto concerne la definizione del Valore Economico Creato e Distribuito.

Lo schema di bilancio è stato articolato in tre sezioni principali:

- a) Identità del Gruppo: che presenta la missione aziendale, il contesto di riferimento, la mappatura degli stakeholder e il patrimonio intangibile;
- b) Rendiconto Economico: che presenta per il biennio 2014-2015 i dati economico-finanziari e le modalità di raccolta e di utilizzo delle risorse (valore economico creato, distribuito e trattenuto);
- c) Relazione Sociale: dove vengono descritte le attività e i rapporti di scambio tra il Gruppo SAGAT e i principali soggetti di riferimento (stakeholder).

Tali sezioni sono precedute dalla presente Nota Metodologica e seguite da una sezione conclusiva, la Validazione Professionale di processo.

III. La validazione professionale di processo

La qualità del processo e la sua aderenza ai principi metodologici espressi nel Manuale "Metodo Piemonte per il Bilancio Sociale" e negli altri standard elencati al precedente punto II, è stata valutata dallo specifico Organo di validazione.

Tale validazione professionale, fondata sulla valutazione di un insieme di requisiti qualitativi specifici, propri di ogni fase del processo di rendicontazione sociale, svolge l'indispensabile ruolo di garanzia nei confronti dei terzi sulla correttezza del Bilancio Sociale quale esito di processo e sul rigore della metodologia seguita.



IDENTITÀ

Descrizione

Contesto

Mappa degli stakeholder

Il patrimonio intangibile

DESCRIZIONE



Storia

Già dall'inizio del secolo scorso la città di Torino era all'avanguardia nel campo delle costruzioni motoristiche e aeronautiche tanto da ospitare il più importante aeroporto d'Italia, l'aerodromo di Mirafiori, sorto nell'inverno del 1910-1911. Con gli inizi degli anni '30 il piccolo aerodromo di Mirafiori non riuscì più a soddisfare la spinta propulsiva esercitata dall'attività aeronautica militare e si rese necessario progettare un nuovo aeroporto, lontano dal centro abitato che iniziava ad espandersi. La scelta della zona in cui costruirlo ricadde sul Basso Canavese, considerato strategicamente importante e caratterizzato da condizioni meteorologiche favorevoli anche d'inverno per l'esercizio dell'attività aeronautica. Le nuove strutture aeroportuali vennero inaugurate ufficialmente il 27 marzo 1938. Durante la Seconda Guerra mondiale il campo volo rivestì un ruolo marginale e venne scarsamente utilizzato per operazioni di carattere militare da parte delle truppe tedesche. Al contrario, per evitare che la grande spianata erbosa potesse essere sfruttata come zona di atterraggio per gli aerei alleati, il suolo venne danneggiato. L'esigenza di disporre di un aeroporto aperto al traffico civile portò il Comune di Torino a stipulare nell'agosto 1949 una convenzione con il Ministero dell'Aeronautica per la costruzione e la gestione dell'aeroporto civile di Torino, inaugurato il 30 luglio 1953 e sito nel territorio dei comuni di Caselle Torinese, San Maurizio Canavese e San Francesco al Campo. Il 5 agosto 1953 un Convair 340 da 40 posti di ALITALIA inaugurò il primo volo di linea Torino-Roma. Per i primi tre anni l'aeroporto venne gestito dall'Assessorato ai Trasporti del Comune di Torino ma presto emerse la necessità di operare più agilmente per il potenziamento dello scalo al servizio della città e della regione. Nel marzo 1956 il Comune di Torino costituì, unitamente alle principali associazioni imprenditoriali ed ai maggiori Istituti di Credito piemontesi, la "Società Azionaria per la Gestione dell'Aeroporto di Torino", S.A.G.A.T., affidandole, appunto, la gestione dell'aeroporto.



Torino 2006

Nell'anno 2016 in cui si è celebrato il decimo anniversario dei Giochi Olimpici invernali di Torino 2006, ricordiamo che il nostro aeroporto ha ricoperto un ruolo fondamentale, presentandosi come la porta d'ingresso del Capoluogo torinese e costituendo la sede privilegiata per l'accoglienza della Famiglia Olimpica (atleti, autorità, vip e sponsor), assistendo così, nel solo mese di febbraio oltre 6.000 voli e 320.000 passeggeri.

Per far fronte a tale importante ruolo l'Aeroporto ha posto in essere, sin dal 2005, una radicale trasformazione attraverso la realizzazione di nuove infrastrutture, il potenziamento nonché l'ampliamento di quelle esistenti, ponendo in essere il più importante piano di ammodernamento realizzato a partire dal 1993, anno di costruzione dell'attuale aerostazione passeggeri.

Con gli interventi olimpici è stata ampliata ed ammodernata la sala imbarchi dell'aerostazione passeggeri ed è stato realizzato un moderno terminal passeggeri per i voli di Aviazione Generale (voli privati) ed un innovativo sistema di movimentazione dei bagagli (*Baggage Handling System*), nonché un terminal aggiuntivo, dedicato ad attività di *check-in* remoto, attivabile in caso di particolari esigenze legate a picchi di traffico aeroportuale.

Ancora oggi l'infrastruttura aeroportuale beneficia di tali ingenti misure di ammodernamento.



Vision, Mission

VISION

Consolidare e far progredire i servizi e le opportunità offerte dall'Aeroporto di Torino in sintonia con le esigenze di mobilità e sviluppo del proprio territorio aperto al mondo.

MISSION

Gestire e sviluppare le attività aeree e infrastrutturali dello scalo di Torino al fine di incrementare i collegamenti aerei della Regione Piemonte contribuendo allo sviluppo economico e turistico di Torino e del bacino territoriale di riferimento.

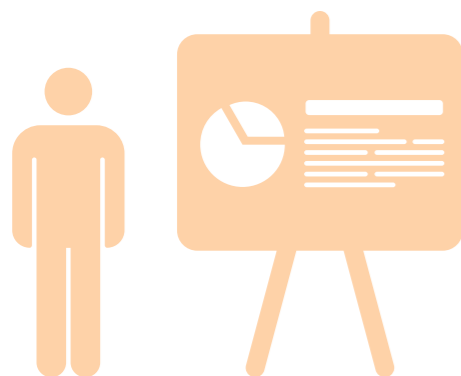
Assetto istituzionale e organizzativo del Gruppo

Le principali società del Gruppo SAGAT ai fini del presente Bilancio Sociale sono SAGAT S.p.A., SAGAT Handling S.p.A. e Aeroporti Holding S.r.l., aventi sede sociale e operativa presso il sito aeroportuale di Torino-Caselle.

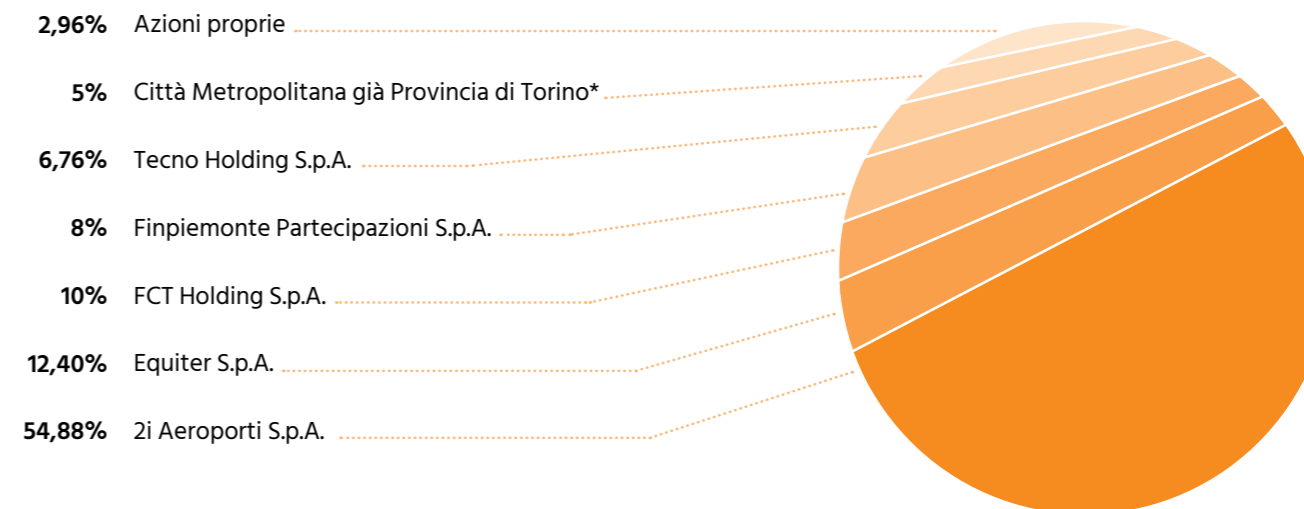
SAGAT S.p.A.

SAGAT, i cui compiti e responsabilità sono descritti nel riquadro a pag. 35, è anche responsabile degli standard di qualità e sicurezza dei servizi forniti ai passeggeri, sia per quanto riguarda le attività svolte in maniera diretta che per quelle svolte dagli altri soggetti che operano nell'aeroporto (vettori, handler ecc.).

Nel dicembre 2000, SAGAT S.p.A. è stata privatizzata per il 41,33% del pacchetto azionario.



Nel gennaio del 2013 Zi Aeroporti S.p.A. è divenuta azionista di maggioranza e la situazione azionaria nel dicembre 2015 era la seguente:



* Con riferimento alla composizione della compagine azionaria, si segnala che la Provincia di Torino, alla luce della legge 244/2007 (la Finanziaria 2008), che imponeva alle amministrazioni pubbliche di alienare le partecipazioni non necessarie al perseguimento delle proprie finalità istituzionali, ha deliberato nel giugno 2012 l'alienazione della propria partecipazione in SAGAT (pari al 5% del capitale sociale), ritenendo che non vi fossero i presupposti per il suo mantenimento. SAGAT ha presentato ricorso avverso tale deliberazione avanti al TAR Regione Piemonte ed ha successivamente impugnato avanti il Consiglio di Stato la sentenza di primo grado che rigettava il ricorso.

Il Consiglio di Amministrazione di SAGAT ha determinato, sentito il parere del Collegio Sindacale e della società incaricata della revisione legale dei conti, in conformità all'art. 2437-ter c.c., il valore di liquidazione della partecipazione.

In considerazione di quanto disposto dall'art. 1, comma 569, della Legge 27 dicembre 2013, n. 147, il Consiglio di Amministrazione della SAGAT, nel febbraio 2016, ha pertanto ritenuto necessario provvedere alla liquidazione della partecipazione, adottando la procedura di cui all'art. 2437-quater c.c., offrendo in opzione ai Soci le azioni della Città Metropolitana di Torino.

La Città Metropolitana di Torino ha però comunicato alla SAGAT, inter alia, di non aver ritenuto congruo il valore di liquidazione della partecipazione e di aver dato corso al procedimento disciplinato dall'art. 2437-ter c.c.

La procedura di offerta in opzione ai Soci delle azioni della Città Metropolitana rimarrà quindi sospesa sino all'intervenuta definizione di tale procedimento di contestazione.

Per rispondere alle molteplici esigenze che derivano dalla volontà di assolvere al meglio ai propri compiti istituzionali, la Capogruppo SAGAT S.p.A. è dotata di un sistema di governo fondato sulla coesistenza dell'Assemblea degli azionisti, del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale.

Nel 2015 il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo è stato composto da:

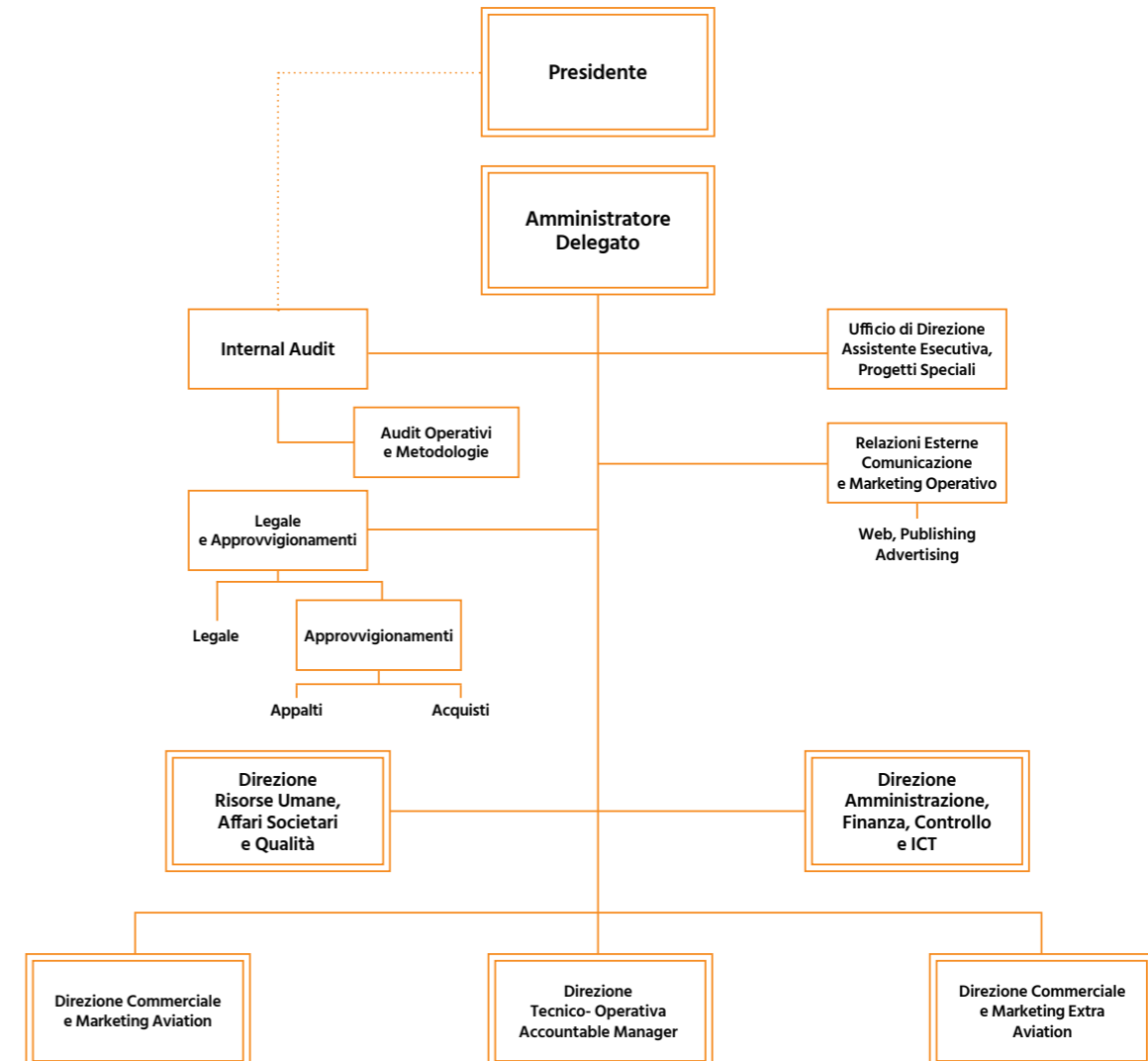
Giuseppe Donato	Presidente
Paolo Venero	Vice Presidente
Roberto Barbieri	Amministratore Delegato
Rosario Mazza	Consigliere
Jean-Jacques Dayries	Consigliere
Alberto Eichholzer	Consigliere
Giuseppina Falappa	Consigliere
Gian Luigi Garrino	Consigliere
Paolo Mignone	Consigliere
Laura Pascotto	Consigliere
Fiorenzo Tasso	Consigliere

Il Presidente dispone di poteri di legale rappresentanza, mentre il Consiglio di Amministrazione concentra le deleghe nella figura dell'Amministratore Delegato; i restanti membri del Consiglio non dispongono di poteri esecutivi.

Il Collegio Sindacale della Capogruppo è composto da:

Presidente	Lorenzo Ginisio
Sindaco effettivo	Ernesto Carrera
Sindaco effettivo	Davide Barberis

Come descritto al capitolo dedicato alle risorse umane, il Gruppo SAGAT al 31 dicembre 2015 può contare su 397 dipendenti (367,17 FTE), di cui 232 (223,79 FTE) rientrano nella struttura di SAGAT S.p.A., un'organizzazione moderna, snella ma completa, aggiornata nel corso del 2015 e i cui principali riporti sono descritti nella figura seguente:



COMITATI E GRUPPI DI LAVORO

La struttura aziendale della Capogruppo prevede alcuni Comitati e Gruppi di Lavoro interfunzionali per far meglio interagire il personale dipendente, tra cui:

- comitato di Piano Industriale e comitato Piano di marketing strategico
- comitato Approvvigionatorio
- comitato Qualità
- comitato di Lavoro sulle Procedure SGQ
- comitato per la gestione del Sistema Gestione Energia
- comitato monitoraggio sulla sicurezza sul lavoro e ambiente

SAGAT HANDLING

A partire dal 2001, ai sensi del D. Lgs. 18/99, i servizi di *handling* (ovvero di assistenza a terra dei passeggeri, delle merci e degli aerei) sono stati liberalizzati e, di

conseguenza, sono stati aperti al regime della libera concorrenza. Il 1° ottobre 2001 è stata quindi costituita SAGAT Handling, controllata al 100% da SAGAT, per la gestione dei servizi di assistenza a terra.

La società, che al 31 dicembre 2015 conta 165 dipendenti (143,38 FTE), eroga servizi di *handling* alle compagnie aeree clienti: *check-in*, imbarco e sbarco dei passeggeri, carico e scarico dei bagagli, della merce e della posta, pulizie di bordo, trasporto equipaggi e per le attività di assistenza durante la sosta.

L'organizzazione di SAGAT Handling è orientata al conseguimento della puntualità totale ed al recupero sui tempi di transito, nel rispetto delle procedure di sicurezza e delle norme del trasporto aereo.

Nel 2008 SAGAT Handling S.p.A. ha conseguito il certificato ENAC quale "Prestatore di Servizi Aeroportuali di Assistenza a Terra", requisito indispensabile per poter erogare i servizi previsti dal D. Lgs. 18/99 e dalla Circolare ENAC APT02B.

AEROPORTI HOLDING

Al 31 dicembre 2015 la società, che non ha dipendenti, è proprietaria del 7,21% delle quote della società di gestione dell'Aeroporto di Bologna.



Codice Etico, Modello Organizzativo 231 e Organismo di Vigilanza

SAGAT S.p.A., sensibile all'esigenza di assicurare condizioni di correttezza e di trasparenza nello svolgimento delle attività aziendali, in linea con le aspettative dei propri azionisti e consapevole dell'importanza di dotarsi di un sistema di controllo interno idoneo a prevenire eventuali comportamenti illeciti da parte dei propri amministratori, dipendenti, rappresentanti e partner d'affari, ha ritenuto conforme alle proprie politiche aziendali approvare il primo Modello Organizzativo ex D.Lgs. 231/2001 in occasione della riunione del Consiglio di Amministrazione del 27 novembre 2002, durante la quale è stato altresì approvato il Codice Etico.

Il Codice Etico definisce i valori morali e professionali, le responsabilità e gli impegni a cui gli azionisti, gli amministratori e i dipendenti sono tenuti ad uniformarsi nella conduzione degli affari e delle attività aziendali.

I principi etici contenuti nel Codice devono essere alla base dei comportamenti adottati anche dai clienti e dai fornitori che entrano in contatto con le società del Gruppo, per le parti di rispettiva competenza.

È convinzione del Gruppo SAGAT che la moralizzazione dei rapporti interni ed esterni al Gruppo e la creazione di una positiva reputazione aziendale favoriscano gli investimenti degli azionisti, la fedeltà dei clienti, l'attrazione delle migliori risorse umane, la serenità dei fornitori, l'affidabilità verso i creditori e l'organizzazione del lavoro efficace ed efficiente.

È previsto che chiunque possa segnalare, per iscritto e in forma non anonima, ogni violazione del Codice Etico al Servizio Internal Audit che provvederà ad un'analisi della segnalazione, ascoltandone eventualmente l'autore e assicurando la riservatezza dell'identità del segnalante.

Il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ai sensi del D.Lgs. 231/2001 (di seguito Modello 231) è un sistema strutturato ed organico di prevenzione e controllo, finalizzato a contrastare la commissione di comportamenti illeciti da parte dei soggetti che, direttamente o indirettamente, operano nell'ambito di attività sensibili (amministratori, dirigenti, dipendenti e collaboratori), escludendo o delimitando la responsabilità amministrativa di SAGAT e di SAGAT Handling.

Nel luglio 2004 i Consigli di Amministrazione delle due società, con l'intenzione di ribadire la volontà di rafforzare il proprio sistema di controllo interno, hanno deliberato l'istituzione dell'Organismo di Vigilanza ai sensi del D.Lgs. 231/2001, definendone compiti e collocazione gerarchica, modificandone poi la composizione nel 2012.

L'Organismo di Vigilanza che è dotato di autonomi poteri di iniziativa e controllo, al 31/12/2015 è composto da 2 membri esterni all'Azienda e da un membro interno, allo scopo di garantirne l'imparzialità di azione e di giudizio:

Presidente	Paolo Venero
Membro esterno	Lorenzo Ginisio
Membro interno	Alberto Sartore

Chiunque può inviare segnalazioni all'Organismo di Vigilanza attraverso gli indirizzi email odv@sagat.trn.it o, per SAGAT Handling, odv.sh@sagat.trn.it

Caratteristiche principali

L'aerostazione dell'Aeroporto di Torino si sviluppa su un'area coperta di oltre 57 mila metri quadrati, su tre piani aperti al pubblico, ed è caratterizzata da una grande e moderna vetrata con vista sulla pista che abbraccia la spaziosa sala d'imbarco.

I vari piani, integrati fra di loro e privi di barriere architettoniche, favoriscono le persone in difficoltà che possono usufruire, su richiesta, di servizi dedicati. Oltre al comfort, uno dei punti di forza di Caselle è la rapidità delle operazioni, favorita dalle dotazioni aeroportuali all'avanguardia, tra cui l'impianto di radioassistenza, in grado di consentire agli aeromobili di atterrare in massima sicurezza con una visibilità orizzontale di soli 75 metri e verticale nulla.

Come il sistema di gestione bagagli (BHS), che occupa una

superficie di circa 13.800 mq, dotato delle più sofisticate apparecchiature di controllo radiogeno e capace di gestire 3.200 bagagli all'ora, rendendo più rapide ed agevoli le operazioni; il terminal remoto, collocato fra la stazione ferroviaria e il parcheggio multipiano, che consente di decongestionare l'aerostazione principale nei periodi di maggior traffico; le numerose postazioni di controllo dei bagagli a mano, che contribuiscono ad accelerare lo svolgimento delle operazioni legate alla sicurezza.

Torino dispone inoltre di un ampio terminal dedicato all'Aviazione Generale, ovvero l'aerostazione che serve il traffico privato. Un terminal di impatto visivo notevole, elegante ma nello stesso tempo moderno e funzionale.

CARATTERISTICHE



3.300 metri

PISTA



57.000 mq

TERMINAL PASSEGGERI



+3.000 posti auto

PARCHEGGI

SERVIZI CONTINUATIVI



h₂₄

ORARIO DI SERVIZIO



assistenza

PASSEGGERI/CARGO
TUTTI I TIPI DI AEROMOBILE



impianto radio-assistenza

ILS-CAT3B CONTINUITÀ OPERATIVA
IN CONDIZIONI DI SCARSA VISIBILITÀ

CAPACITÀ AEROPORTUALE



28

MOVIMENTI L'ORA



fino a 6 milioni

PASSEGGERI



AVIAZIONE GENERALE



AEROSTAZIONE MERCI

SERVIZI EMERGENZE



86 addetti

SQUADRA NEVE



6 anni

OPERATIVITÀ MAI INTERROTTA
DA EVENTI NEVOSI

servizio anti incendio

CAPACITÀ DI INTERVENTO FINO
ALLA PIÙ ALTA CATEGORIA ICAO

Nel 2015 l'Aeroporto di Torino ha trasportato 3.666.424 passeggeri, con una crescita del 6,8%, oltre il 50% in più della media nazionale. In particolare, il numero dei passeggeri di voli internazionali è cresciuto di oltre il 15%:

PASSEGGERI	2014	2015
Linea Nazionale	1.817.333	1.858.557
Linea Internazionale	1.423.531	1.638.097
Charter	178.238	158.158
Altro	12.884	11.612
TOTALE	3.431.986	3.666.424

I servizi commerciali offrono:

Varco prioritario (Fast Track), sala Vip (Piemonte Lounge), Baby Lounge, Wi-Fi gratuito e illimitato in aerostazione passeggeri e Aviazione Generale, sala riunioni, biglietteria aerea generale, banco gruppi, servizi per i disabili (parcheggi riservati, sala amica, colonne assistenza), infermeria H24.

**FAST
track**

VARCO PRIORITARIO



PIEMONTE LOUNGE



BABY LOUNGE



WI-FI GRATUITO E ILLIMITATO



BANCO GRUPPI



SALA RIUNIONI



BIGLIETTERIA
AEREA GENERALE



SERVIZI PER I DISABILI



INFERMERIA H24



CONTESTO



Il funzionamento del mondo aeroportuale

L'aeroporto rappresenta un'infrastruttura al servizio del trasporto collettivo ed è dunque uno strumento attraverso cui viene erogato un servizio pubblico cruciale per il territorio di riferimento su cui insiste.

Il trasporto aereo e la gestione aeroportuale operano all'interno di un quadro normativo, nazionale ed internazionale articolato e complesso, anche per quanto riguarda la determinazione di tariffe e diritti aeroportuali, che sono stabiliti a livello ministeriale.

La numerosità delle imprese, la complessità delle loro interrelazioni e le norme che ne regolano i comportamenti sono spesso sconosciute o poco chiare. Usando uno schema semplificato e non onnicomprensivo, è possibile ricondurre la resa del servizio aeroportuale alla compartecipazione di:

1. Compagnie aeree.
2. Fornitori di servizi alle Compagnie aeree, tra cui:
 - 2.1 gli *Handler*, che prestano i servizi di assistenza a terra agli aeromobili, alle persone e alle merci. Gli *Handler* si occupano quindi della fase del *check-in*, dell'imbarco e dello sbarco dei passeggeri, del carico e scarico dei loro bagagli, nonché della movimentazione delle merci che transitano in aeroporto. Occupandosi della movimentazione dei bagagli, gli *Handler* gestiscono anche gli uffici e le pratiche di *Lost & Found*. Agli *Handler* le compagnie aeree affidano infine altri servizi, tra cui la pulizia interna degli aerei, il rifornimento di acqua potabile ecc. Presso l'Aeroporto di Torino operano due società di

handling in regime di libero mercato: SAGAT Handling, società del Gruppo SAGAT, con una quota di mercato del 74,7% nel 2015, ed Aviapartner, con il restante 25,3 %;

2.2 i Caterer, ovvero le società che riforniscono di alimenti gli aeromobili;

2.3 le Compagnie petrolifere, che assicurano i rifornimenti di carburante.

3. Il Gestore Aeroportuale. SAGAT (Società Azionaria Gestione Aeroporto Torino) è il Gestore dell'Aeroporto di Torino. In quanto tale, la SAGAT è titolare:

- della progettazione, realizzazione e manutenzione delle infrastrutture legate al traffico aereo (ad esempio: pista e piazzali);
- degli immobili utilizzati dai passeggeri e dagli operatori (aerostazioni con relative aree commerciali, parcheggi, uffici e impianti);
- della gestione dei pontili di imbarco e sbarco e delle piazzole di sosta degli aeromobili;
- dell'impianto di smistamento bagagli con i relativi nastri di riconsegna (su cui gli *handler* posano i bagagli);
- dei sistemi informatici di scalo e di informazione al pubblico;

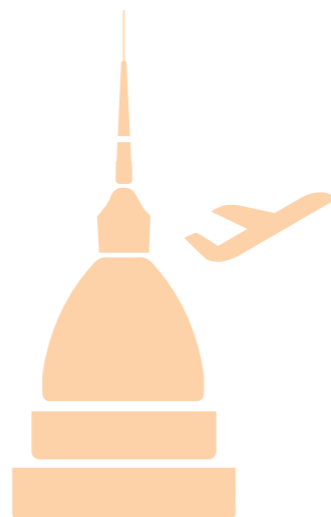
- dei controlli di sicurezza sui passeggeri in partenza ed in transito e sui loro bagagli (security) svolti sia direttamente da SAGAT che indirettamente tramite società specializzate;
 - dell'assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità;
 - della gestione delle emergenze.
4. Gli operatori commerciali che erogano i propri servizi, ad esempio quelli di ristorazione, di noleggio auto, di vendita di beni o servizi vari;
 5. la Polizia di Frontiera, l'Agenzia delle Dogane e la Guardia di Finanza, che effettuano controlli di rispettiva pertinenza sui passeggeri, sui bagagli, sulle merci e sull'operatività aeroportuale;
 6. i Vigili del Fuoco, che forniscono assistenza specialistica alle operazioni aeronautiche;
 7. l'ENAV (Ente Nazionale di Assistenza al Volo) che fornisce il servizio del Controllo del Traffico Aereo e altri servizi essenziali per la navigazione aerea, ad esempio l'autorizzazione a muovere l'aereo, il rullaggio, il decollo.

Esistono inoltre organismi nazionali e internazionali che disciplinano e controllano il settore.

Tra i principali figurano:

- ICAO (*International Civil Aviation Organization*): definisce gli standard e le pratiche per lo sviluppo ordinato e sicuro dell'aviazione civile internazionale.
- IATA (*International Air Transport Association*): l'associazione internazionale delle compagnie aeree supporta le politiche industriali delle compagnie e offre loro servizi di cooperazione.

- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: la Direzione Generale per gli Aeroporti ed il Trasporto Aereo si occupa della disciplina dell'aviazione civile, della normativa di settore comunitaria e internazionale, con funzioni di indirizzo, vigilanza e controllo sugli enti di settore.
- ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile): unica Autorità di regolazione dell'aviazione civile in Italia, si occupa del controllo e vigilanza sull'applicazione delle norme adottate, della disciplina degli aspetti amministrativo-economici del sistema del trasporto aereo.
- ASSOCLEARANCE: associazione indipendente preposta dallo Stato Italiano all'esecuzione dei compiti relativi all'assegnazione delle bande orarie (*slot*) ai vettori.
- ART (Autorità di Regolazione dei Trasporti): autorità amministrativa indipendente competente per la regolazione nel settore dei trasporti, insediatasi nel settembre 2013.



LA CONVENZIONE CON ENAC

In data 8 ottobre 2015 è stata sottoscritta tra la SAGAT e l'ENAC la Convenzione per la disciplina dei rapporti relativi alla gestione e allo sviluppo dell'attività aeroportuale dell'Aeroporto di Torino, ivi compresi quelli concernenti la progettazione, la realizzazione, l'affidamento, la manutenzione e l'uso degli impianti e delle infrastrutture strumentali all'esercizio di tale attività.

La sottoscrizione della Convenzione ha costituito il raggiungimento di un obiettivo storico per la SAGAT e rappresenta strumento che dà valore alla Società, definendo un assetto chiaro di regole concessorie e conferendo stabilità alla gestione, con fondamentali garanzie in materia di equilibrio finanziario e di congrua remunerazione del capitale investito.

La Convenzione ha infatti durata sino al 3 agosto 2035, con la possibilità di una estensione sino al 2055.

Il testo convenzionale, inoltre, include.



IL PROCEDIMENTO DI DETERMINAZIONE TARIFFARIA

In attuazione della nuova normativa in materia di diritti aeroportuali, si segnala che nel corso dell'esercizio 2015, è stato avviato il procedimento di revisione delle tariffe applicate sullo scalo di Torino.

Più in particolare, il 7 dicembre 2015 si è dato avvio alla Consultazione degli Utenti dell'Aeroporto circa la proposta di revisione dei Diritti Aeroportuali per il Periodo Tariffario 2016 - 2019.

Una prima audizione pubblica degli Utenti si è tenuta in data 8 gennaio 2016 con l'obiettivo di condividere con gli Utenti aeroportuali il documento di consultazione predisposto dalla SAGAT attraverso una analisi dettagliata della documentazione tecnica relativa a traffico, interventi infrastrutturali, qualità ed ambiente. Questa prima audizione si è conclusa con la formulazione da parte degli Utenti di proposte di modifica su tariffe applicate e livelli di servizio garantiti all'Utenza (SLA).

A seguito di due audizioni pubbliche tenutesi il 22 gennaio e il 23 marzo si è raggiunto l'accordo, sancito dall'esito favorevole del voto espresso da una larga maggioranza degli Utenti, relativamente al profilo tariffario dell'aeroporto per il periodo 2016 - 2019, SLA e data di entrata in vigore delle nuove tariffe, a partire dal 1 maggio 2016.

Ricadute economiche e occupazionali sul territorio

Gli aeroporti sono tra gli elementi essenziali delle strategie e delle politiche di sviluppo economico nazionali e locali, in quanto rappresentano un vantaggio concorrenziale importante per l'area su cui insistono, incrementandone la capacità di competizione a livello europeo e mondiale e risultando quindi da traino per la crescita del benessere sociale del territorio.

La presenza di un aeroporto produce effetti:

- "diretti", come attività economica a se stante, generati internamente al sito aeroportuale (esercizi commerciali, autonoleggi, spedizionieri, Enti di Stato ecc.) e esternamente quali ad esempio le spese dei viaggiatori non residenti o le spese di trasporto dei residenti;
- "indiretti", tramite le attività imprenditoriali delle imprese coinvolte dall'esercizio dell'attività aeroportuale;
- "indotti", derivanti infine dall'aumento della spesa dei percettori dei redditi distribuiti dalle imprese operanti nei circuiti diretti ed indiretti;
- "dinamici", connessi all'offerta del servizio di trasporto passeggeri e merci, ovvero connessi alle attività economiche attratte, mantenute o espansive in seguito alla presenza dell'aeroporto e delle destinazioni raggiungibili per il suo tramite.

Uno studio realizzato nel gennaio 2015 dalla società Inter-VISTAS, commissionato da Airport Council International (ACI) Europe, ha misurato le conseguenze economiche e occupazionali derivanti dal settore aeroportuale.

È dunque emerso che a livello europeo gli aeroporti creano occupazione per circa 4,45 milioni di persone, di cui 1,7 milioni in modo diretto, 1,35 milioni in modo indiretto e 1,4 milioni in modo indotto.

A tali livelli occupazionali corrisponde l'1,5% del PIL annuo delle nazioni considerate dallo studio, pari a 248 miliardi di euro.

In Italia il settore aeroportuale impegna in modo diretto,

indiretto e indotto quasi 312 mila lavoratori e sviluppa l'1,1% del PIL nazionale, valutato pari a circa 18 miliardi di euro.

Lo studio evidenzia inoltre che ogni incremento di 1000 passeggeri in un aeroporto con traffico annuo compreso tra 1 e 10 milioni di passeggeri, genera in media da 0,85 a 1,2 posti di lavoro diretti. Tale media tende ad aumentare in presenza di un mix equilibrato dei passeggeri (ovvero in assenza di una forte predominanza di connessioni *low cost*) e di una predominanza di tratte *point-to-point*, caratteristiche che si ritrovano appieno nell'Aeroporto di Torino.

Uno studio recente riferito al Regno Unito ha altresì evidenziato lo stretto legame che esiste tra il trasporto aeronautico e gli scambi commerciali, che non si esaurisce soltanto nell'attività cargo, ma comprende l'ampio segmento del trasporto passeggeri con motivazione *business*. Tale studio evidenzia infatti una forte relazione tra l'offerta di trasporto passeggeri e i volumi di import/export di beni: un aumento del 10% dell'offerta di trasporto aereo (in termini di *Available Seat Kilometer - ASK*), determina un aumento delle esportazioni del 3,3% e una crescita delle importazioni dell'1,7%. Tale circostanza evidenzia come connessioni aeree adeguate, in termini di rotte e posti disponibili, incentivando il traffico business, rappresentino un prerequisito essenziale per lo sviluppo

di relazioni commerciali a livello internazionale con effetti evidenti sui volumi del commercio estero. La presenza di scali aeroportuali e collegamenti aerei efficienti rileva anche nella definizione delle scelte di investimento e di localizzazione delle sedi centrali delle grandi multinazionali. A tale proposito si stima che una crescita del 10% dell'offerta di trasporto aereo sulle rotte intercontinentali determini un aumento degli investimenti diretti esteri pari al 4,7%. Un'adeguata connettività aerea, inoltre, influenza anche le scelte di localizzazione degli impianti e delle sedi operative da parte delle grandi multinazionali: un aumento del 10% dell'offerta di servizi aerei produce un aumento del 4% del numero di impianti localizzati in prossimità degli scali aeroportuali.



Il mercato del trasporto aereo

Tra i fattori che più hanno inciso sulle dimensioni e sulle caratteristiche del trasporto aereo negli ultimi anni si rileva in modo particolare l'affermazione dei vettori *low-cost* che, nel 2015, hanno trasportato in Italia oltre 75 milioni di passeggeri. È di tutta evidenza che la liberalizzazione del mercato del trasporto aereo non poteva che influire pesantemente anche sugli aeroporti.

A seguito del processo di liberalizzazione, le compagnie aeree nuove entranti, in particolare le Compagnie *low-cost* (LCC), hanno potuto negoziare con i gestori aeroportuali tariffe vantaggiose, offrendo in cambio un flusso di passeggeri a lungo termine e lo sviluppo di nuove rotte, entrambi elementi di interesse soprattutto per gli scali di piccole e medie dimensioni.

Parallelamente, a partire dagli anni '90, anche grazie agli interventi del Legislatore, si è assistito ad un afflusso di capitali privati nel settore aeroportuale e tale processo di privatizzazione ha ritrovato recentemente un nuovo impulso, che ha indotto gli Enti Pubblici Locali a vendere le quote partecipative, sovente di maggioranza, possedute nelle società di gestione aeroportuale.

Le società di gestione aeroportuale si sono quindi trasformate in società di capitali e, in gran parte, hanno iniziato ad operare come imprese private.

Aeroporti come imprese private dunque, la cui condotta è fortemente influenzata dal rapporto con le compagnie aeree presenti sullo scalo e dalla capacità di attrarre passeggeri e merci.

Si parla a tale riguardo di "concorrenza diretta", riferendosi alla dipendenza dello scalo dai vettori che vi operano, ovvero di "concorrenza indiretta", vale a dire la capacità di offrire ai passeggeri rotte alternative ad altri scali.

Se un aeroporto perde un vettore a favore di un altro scalo, dovrà fare i conti con la diminuzione delle entrate aeronautiche e delle *revenues* commerciali, posto che un minor numero di passeggeri utilizzerà i parcheggi auto, i ristoranti e in genere gli esercizi commerciali. Di contro, rimarranno invariati i costi fissi connessi alla gestione dell'aeroporto.

Gli aeroporti sono quindi costretti a competere tra di loro, su basi eminentemente commerciali, per trattenere a sé i propri clienti – vettori e per attrarne di nuovi, godendo peraltro spesso, come abbiamo visto, di un potere contrattuale piuttosto limitato.

Sotto il secondo profilo, vale a dire quello della concorrenza indiretta e cioè la capacità di offrire ai passeggeri rotte alternative ad altri scali: in Italia, dove sono presenti ben 112 scali operativi, per il 60% degli aeroporti esiste uno scalo alternativo, gestito da un gestore diverso, a meno di un'ora e dieci minuti di viaggio. Questa percentuale sale fino al 95% se si considera un intervallo di 2 ore di viaggio.

Inoltre, lo sviluppo dell'Alta Velocità è diventato un fattore fortemente competitivo, sempre più cruciale per gli aeroporti. Già oggi, un collegamento ferroviario veloce per percorrenze al di sotto delle quattro ore è progressivamente in grado di sottrarre ad una rotta aerea sino al 50% del mercato.

L'Aeroporto di Torino e il suo territorio

L'Aeroporto di Torino costituisce un "catalizzatore" nei confronti di imprese industriali, commerciali, turistiche, di istituzioni culturali, costruendo così un significativo asset strategico per l'area in cui opera.

Un aeroporto dunque che, oltre agli effetti di tipo "Keynesiano", derivanti dall'essere un grande centro che genera direttamente reddito ed occupati (prudenzialmente stimati in 12.700 tra diretti, indiretti ed indotti), produce altrettanti vasti ed importanti impatti territoriali positivi.

Tra l'Aeroporto e la città di Torino esiste inoltre un fruttuoso rapporto sinergico e la città di Torino è meta turistica sempre più frequentata e riconosciuta, tanto da essere l'unica città italiana indicata dal New York Times fra le città del mondo da visitare nell'anno 2016.

Il settore turistico piemontese ha registrato nel 2015 oltre 13.680.000 presenze di turisti italiani e stranieri (+4,75% rispetto all'anno precedente).

Torino è la città degli eventi di rilevanza internazionale come il Salone del Gusto, Terra Madre, il Film Festival, il Salone Internazionale del Libro, ed è un giacimento museale di valore internazionale con il Museo Egizio e il Museo Nazionale del Cinema. Non solo, ma è tutto il Piemonte ad offrire tante altre occasioni

che valgono il viaggio: comparto turistico, soprattutto quello montano, rappresenta uno dei punti di forza del territorio piemontese, in grado di attrarre grandi flussi nella stagione invernale anche dall'estero.

Non solo, ma il Piemonte è sempre più cosmopolita: i cittadini stranieri rappresentano il 9,6% della popolazione residente, con 425 mila unità.

A Torino nel 2015 gli stranieri residenti sono stati 137.963, il 15,4% della popolazione.

Il paese di origine del maggior numero di immigrati è la Romania, seguito dal Marocco.

Nel panorama italiano, il Piemonte si distingue poi come un contesto all'avanguardia e vanta una percentuale di studenti stranieri quasi doppia rispetto alla media italiana: gli atenei della regione hanno registrato un incremento significativo, con circa 9.000 studenti stranieri nel 2015 (l'8,3% del totale).

A ciò si aggiungono le migliaia di studenti stranieri che seguono i corsi di formazione della sede torinese delle Nazioni Unite.

Da ultimo che il Piemonte si conferma come la quarta regione esportatrice italiana, con una quota del 7% delle esportazioni nazionali.



Il Piemonte è situato in posizione strategica tra il Nord Europa e il bacino del Mediterraneo all'incrocio dei due principali assi di sviluppo continentali (il corridoio V Lisbona-Lubiana-Kiev e il corridoio dei due mari Genova-Rotterdam):



L'Aeroporto di Torino rappresenta dunque un polo strategico per lo sviluppo del territorio piemontese, la cui vena turistica, industriale ed artigianale ha le potenzialità di attrarre importanti flussi di persone durante tutto l'anno.

Il bacino di traffico dell'Aeroporto di Torino, convenzionalmente identificato nel raggio di due ore di automobile partendo dall'Aeroporto, si estende in regioni confinanti come Lombardia, Liguria e Valle d'Aosta e ad alcune province francesi e svizzere:



All'interno del bacino di riferimento dell'Aeroporto di Torino si trovano altri aeroporti:

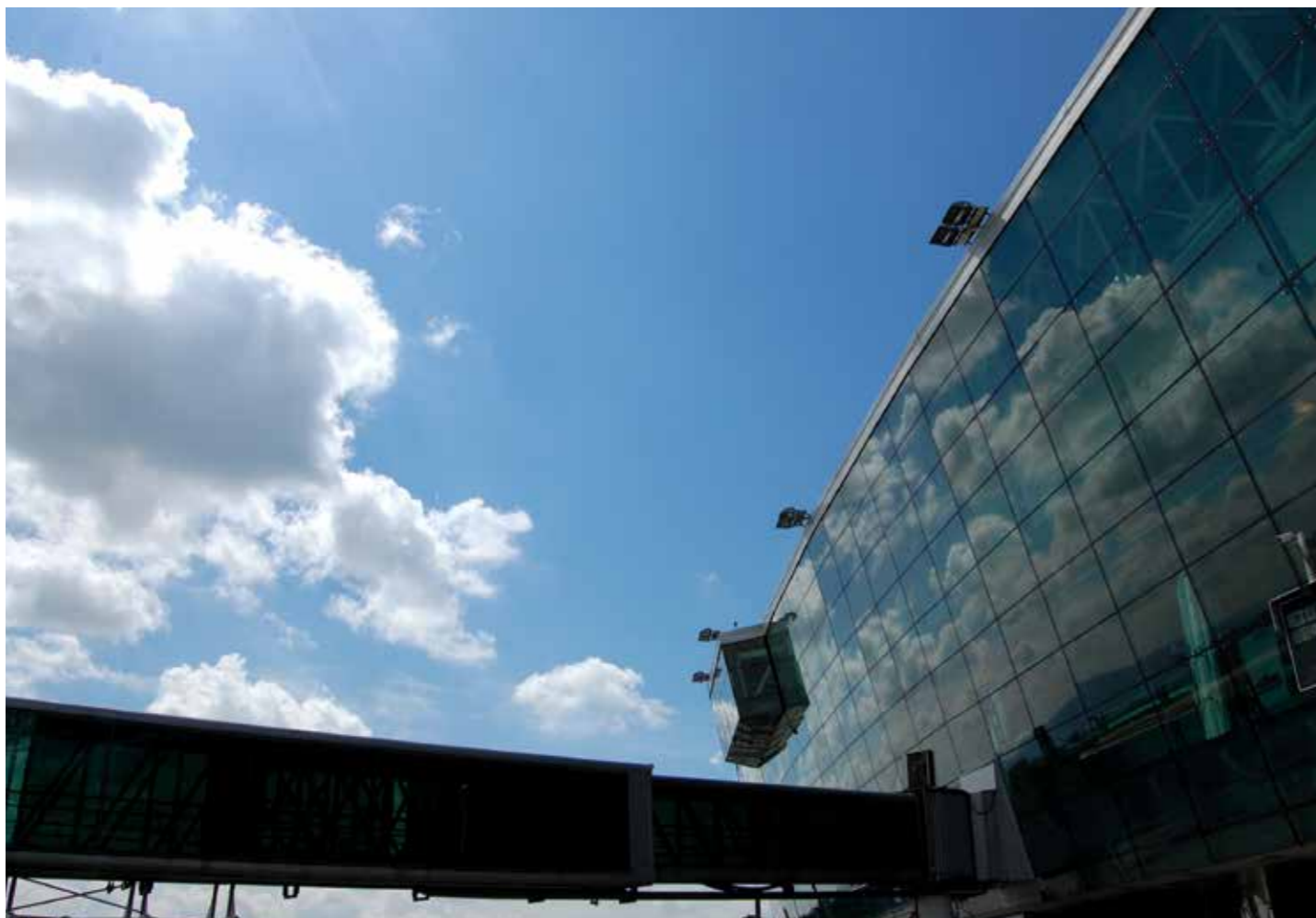
- l'Aeroporto di Cuneo a 98,6 km (tempo di percorrenza 1h 10m) 129,85 mila passeggeri nel 2015;
- l'Aeroporto di Milano Malpensa a 140 km (tempo di percorrenza 1h 20m) 18.582,04 mila passeggeri nel 2015;
- l'Aeroporto di Linate a 163 km (tempo di percorrenza 1h 35m) 9.689,63 mila passeggeri nel 2015;
- l'Aeroporto di Bergamo a 188 km (tempo di percorrenza 1h 48m) 10.404,62 mila passeggeri nel 2015;
- l'Aeroporto di Genova a 194 km (tempo di percorrenza 1h 52m) 1.363,24 mila passeggeri nel 2015.

La vicinanza di Torino a Milano Malpensa, un grande scalo a vocazione intercontinentale e internazionale nel Nord Ovest, nato per essere il secondo *Hub* di Alitalia, la presenza di vettori *low-cost* posizionati in base a Malpensa (Easy Jet) e Bergamo (Ryanair) nonché le tratte ferroviarie ad Alta Velocità, sono i principali concorrenti alla rete di connessioni e servizi offerti dall'Aeroporto di Torino.

L'Aeroporto di Torino è raggiungibile da:

1.250.000 persone	in 30 minuti d'auto
2.464.000 persone	in 60 minuti d'auto
4.316.000 persone	in 90 minuti d'auto
11.760.000 persone	in 120 minuti d'auto

MAPPA DEGLI STAKEHOLDER

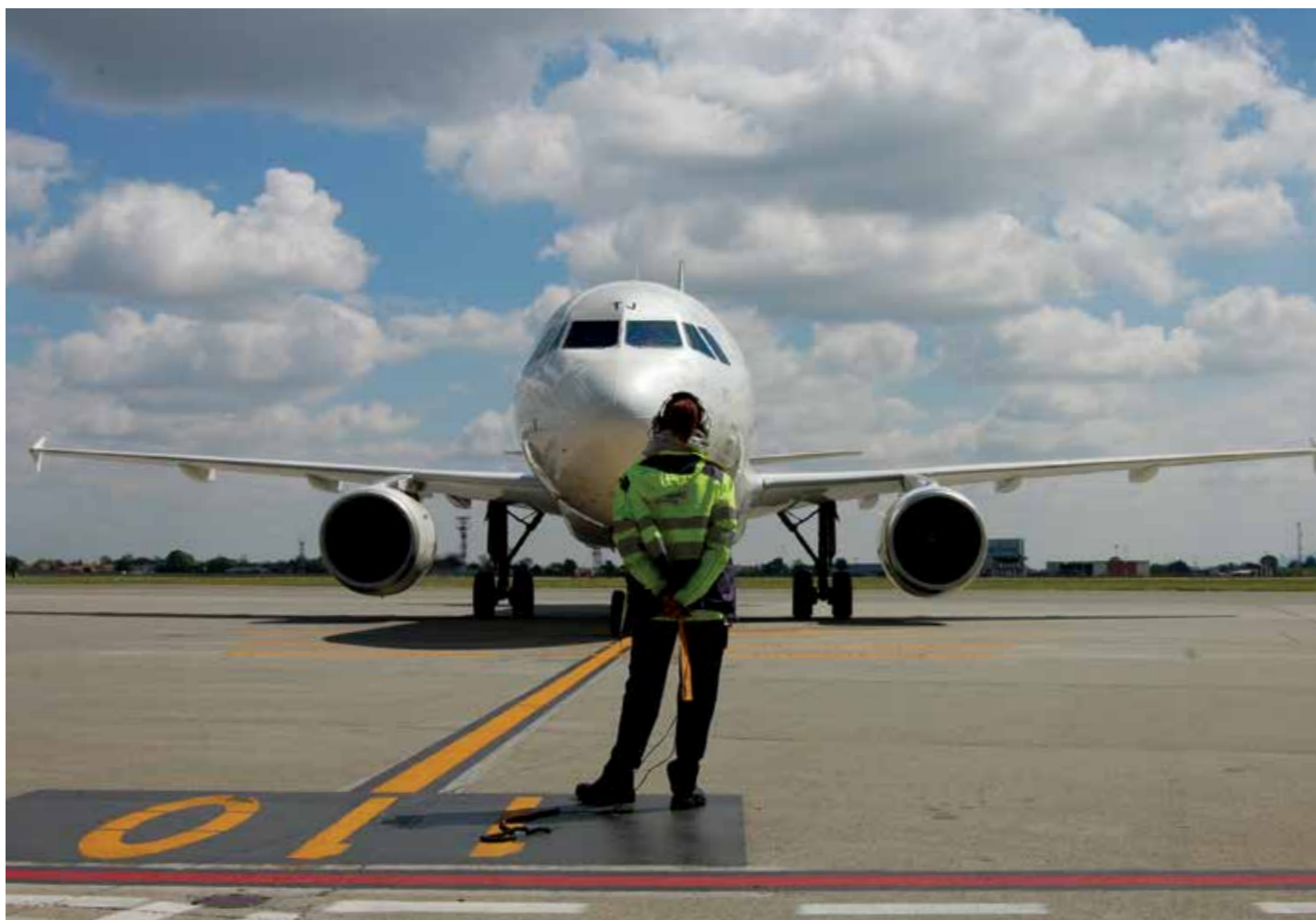


Gli *stakeholder* del Gruppo SAGAT sono tutti gli attori (persone, aziende, organizzazioni ecc.) che sono interessate alle sue attività o ne sono influenzate.

Ogni *stakeholder* è portatore di aspettative ed esigenze e riuscire a soddisfarle nel miglior modo possibile è la sfida e l'obiettivo che la SAGAT si pone.

STAKEHOLDER	FATTORI DI SUCCESSO
Azionisti	Produttività ed efficienza Creazione di valore Rispetto linee strategiche
Comunità locale e ambiente	Creazione di valore per il territorio Concertazione dello sviluppo Informazione Riduzione degli impatti ambientali
Fornitori e partner	Trasparenza e correttezza Puntualità nei pagamenti Affidabilità
Passeggeri	Qualità del servizio Sviluppo del traffico Sicurezza operativa (<i>Safety</i>) Sicurezza nei controlli (<i>Security</i>) Accessibilità Informazione
Enti della Pubblica Amministrazione presenti in Aeroporto	Trasparenza Rispetto dei requisiti cogenti Condivisione buone pratiche
Risorse umane di SAGAT	Pari opportunità Coinvolgimento e valorizzazione Riconoscimento del merito Crescita professionale Stabilità del lavoro Salute e sicurezza sul lavoro
Subconcessionari e altri clienti	Sviluppo del traffico Correttezza Qualità dei servizi
Vettori	Correttezza Qualità dei servizi Sicurezza operativa (<i>Safety</i>) Salute e sicurezza sul lavoro

IL PATRIMONIO INTANGIBILE



Tramite la seconda redazione del Bilancio Sociale, il gruppo SAGAT, coerentemente con l'adozione del Metodo Piemonte, continua il processo di rendicontazione dei propri asset intangibili, costituiti da tutte quelle variabili di carattere non contabile che consentono di monitorare l'efficacia della strategia societaria nel creare valore a breve, medio e lungo termine. L'obiettivo chiave di questo processo è di oltrepassare il semplice concetto di impresa produttrice di beni e servizi per affermare quello di produttore di una particolare cultura imprenditoriale.

I vantaggi della misurazione e rendicontazione dell'Intangibile sono molteplici e a favore di diversi interlocutori aziendali:

- il *management* che ha modo di interfacciarsi con indicatori chiave non unicamente monetari per monitorare e valutare periodicamente il raggiungimento degli obiettivi strategici aziendali;
- le risorse umane, fortemente motivate dalla consapevolezza di rappresentare uno dei driver principali, se non il principale che crea valore per l'impresa, che divengono in grado di monitorare ed implementare le conseguenze intangibili dell'operato aziendale (conoscenze, know-how, processi e relazioni);
- gli *stakeholder*, a cui l'Azienda veicola parametri ed informazioni non strettamente appartenenti alla rendicontazione economica obbligatoria del Bilancio d'Esercizio, che in questo modo possono comprendere meglio e valutare la crescita, l'efficienza e la stabilità dell'Azienda.



È possibile suddividere il patrimonio intangibile di una società in tre categorie:

- il capitale umano, vero capitale in grado di far crescere, innovare e competere l'azienda stessa all'interno del sistema economico in cui si trova ad operare;
- il capitale relazionale, inteso come rete di connessioni immateriali tra l'azienda ed il mondo esterno;
- il capitale strutturale, che rappresenta l'insieme del *know-how*, la capacità di innovazione e di ricerca, l'efficienza dei processi interni, il grado di coesione del management.

Nell'approcciare tale innovativo metodo di esposizione, il Gruppo SAGAT ha scelto di intraprendere il percorso sperimentale di rendicontazione degli indicatori relativi al capitale umano e relazionale.

Di seguito sono quindi elencati gli indicatori relativi al capitale umano e relazionale, tratti dal G.B.S – Strumenti di ricerca n° 8, “La rendicontazione sociale degli intangibili”, ed elaborati sulla base del profilo peculiare di SAGAT, della sua missio-

ne, delle linee d’azione strategiche, nonché del contesto specifico in cui opera. All’interno del documento, la trattazione di ciascuno degli indicatori di seguito elencati, è localizzabile mediante la presenza, nel paragrafo, dei seguenti simboli:

SIMBOLO	TIPOLOGIA
	Capitale umano
	Capitale relazionale

Il capitale umano

Il capitale umano rappresenta l’insieme delle conoscenze, delle competenze e delle capacità delle persone che lavorano all’interno dell’organizzazione ed è il fattore più strategico rispetto al perseguimento della missione organizzativa. In esso rientrano le caratteristiche e la qualità delle risorse umane e la capacità di gestirle secondo politiche adeguate.

Per individuare, all’interno del Bilancio, gli indicatori del capitale umano, è stato scelto di usare come simbolo il *marshaller*, figura professionale molto importante all’interno di un aeroporto perché indica visivamente al pilota le manovre da eseguire a terra con l’aeromobile.

Capitale umano Schema degli indicatori



INDICATORE	DESCRIZIONE	RIFERIMENTO PAGINE
Composizione del personale	Numero e percentuale dei dipendenti distinti per categoria, tipo di contratto e qualifica	133, 134, 135, 136
Distribuzione del personale per genere	Percentuale di donne e uomini sul totale del personale	134
Composizione del personale per orario di lavoro	Numero e percentuale dei dipendenti con orario part-time o full-time	137
Età media del personale	Anzianità media del personale Fascia di età in cui si concentra la maggior parte del personale	137
Età media del management	Età media dei componenti della classe dirigente	137
Indice di livello di scolarità del personale	Percentuale dei dipendenti per livello di studio	138
Beneficiari di interventi formativi	Numero e percentuale dei dipendenti che hanno beneficiato di interventi formativi	142
Benefit per i dipendenti	Numero fruitori rimborso spese asilo nido, pacco dono bimbi e colonie estive	146

Il capitale relazionale

Il capitale relazionale è qui definito e delimitato dall'insieme di tutti i soggetti con i quali, a diverso titolo, l'impresa intrattiene delle relazioni che abbiano un impatto diretto o indiretto con le sue principali variabili economiche.

Nell'ambito di una comunità e tra gruppi di *stakeholder* ed altre reti, il capitale relazionale è costituito dalle istituzioni e relazioni create e dalla capacità di condivi-

dere le informazioni con i diversi soggetti interessati.

Per individuare, all'interno del Bilancio, gli indicatori del capitale relazionale, è stato scelto il simbolo della torre di controllo, in quanto gestisce e coordina il traffico aereo e diverse operazioni aeronautiche che avvengono in un aeroporto.

Capitale relazionale Schema degli indicatori



INDICATORE	DESCRIZIONE	RIFERIMENTO PAGINE
Mappa Istituzionale delle relazioni	Rappresentazione sintetica delle relazioni con gli stakeholder, secondo le dimensioni dell'efficienza e dell'efficacia	45
Iniziative informative	Tavole rotonde, workshop, convegni, seminari, incontri, ecc., organizzati	78
Relazioni con i media	Eventi di comunicazione e campagne promozionali	76, 77, 78
Eventi in collaborazione con partner esterni	Eventi progettati e/o organizzati in collaborazione con partner esterni	75, 76, 88
Clients/Utenti		
Andamento del numero utenti/clienti	Numerosità passeggeri e vettori	102, 104, 105
Fidelizzazione	Sistemi incentivazione alla fidelizzazione dei clienti	107, 108
Qualità della relazione cliente/utente-organizzazione	Analisi di <i>customer satisfaction</i> : <ul style="list-style-type: none"> • qualità del servizio percepita dal cliente • percezione sul livello di pulizia e funzionalità delle toilette • percezione su disponibilità carrelli portabagagli • percezione su disponibilità, qualità e prezzi di ristoranti e bar • tempo di attesa per lo sbarco del primo passeggero 	92, 93
Reclami	Numero di reclami formali dei clienti/utenti	94

INDICATORE	DESCRIZIONE	RIFERIMENTO PAGINE
Istituzioni e soggetti pubblici		
Rapporti azionari	Livelli di partecipazione all'azionariato di SAGAT da parte di enti pubblici	23
Rispetto delle norme	Procedure per le conformità legislative	111, 112
Progetti in comune con PA	Progetti in comune con amministrazioni pubbliche	120, 122, 128
Fornitori e istituzioni finanziarie		
Rapporto con i fornitori	Modalità di scelta dei fornitori	111, 112
Tempi di pagamento	Durata media dei debiti commerciali	112
Ricadute locali	Incidenza dei fornitori del territorio	113
Ambiente		
Salvaguardia della fauna	Birdstrike Risk Index 2	83
Impatto acustico	Parametro LVA Procedure Antirumore	120 124
Energia elettrica	Tep per fonte energetica	126
Risorse idriche	Consumi di acqua potabile	129
Rifiuti urbani	Rifiuti raccolti in ambito aeroportuale Volumi rifiuti indifferenziati	130 130
Comunità		
Erogazioni liberali	Collaborazioni in ambito benefico	75
Cifre impegnate per infrastrutture	Investimenti e ammortamenti di beni con finalità ambientali	66



RENDICONTO ECONOMICO

Contesto economico internazionale, nazionale e locale

Principali indicatori economici del Gruppo SAGAT

Creazione del Valore Economico

Distribuzione del Valore Economico

Valore Economico Trattenuto

CONTESTO ECONOMICO INTERNAZIONALE, NAZIONALE E LOCALE



Il contesto mondiale

Il 2015 ha registrato, a livello mondiale, il maggiore tasso di crescita del traffico passeggeri degli ultimi cinque anni (+6,1%). Il trend è risultato più marcato per i Paesi dell'area Asia-Pacifico e del Medio Oriente, dove i principali mercati degli Emirati Arabi Uniti, Qatar e Oman hanno riportato incrementi a due cifre (+17,1% e +17,3%).

L'Africa ha invece registrato una diminuzione dell'0,1%, dovuta principalmente alla crisi del traffico aereo in Egitto e in Tunisia in seguito agli attacchi terroristici avvenuti nel corso dell'anno.

Il cargo aereo - più debole rispetto al traffico passeggeri - ha registrato, rispetto al 2014, un incremento del 2,3%, in gran parte dovuto alla crescita contenuta dei mercati emergenti ed in via di sviluppo, oltre alla modesta ripresa delle economie avanzate; unica eccezione il Medio Oriente, che ha registrato un forte incremento del 10,7%.

Fonte: Aci.aero

Il contesto europeo

Secondo i dati rilasciati da Aci Europe, nel corso del 2015 il traffico passeggeri negli aeroporti europei è cresciuto in media del 5,2%. L'aumento è stato più marcato negli aeroporti dell'Unione (+5,6%) rispetto a quelli non comunitari (+3,9%), che hanno sofferto un calo significativo della domanda di viaggi aerei negli aeroporti russi ed ucraini, ed una crescita sostanzialmente piatta in Norvegia - nonostante un forte aumento del traffico passeggeri in Islanda e la crescita sostenuta nella maggior parte degli aeroporti turchi. La maggior parte della crescita passeggeri è stata alimentata dalle compagnie low cost e delle compagnie aeree non comunitarie.

Il traffico merci europeo ha registrato invece un aumento molto contenuto (+0,7%), in linea con il contesto mondiale.

Il contesto italiano

Il 2015 conferma il trend di crescita del mercato del trasporto aereo in Italia, già iniziato nel 2014 dopo due anni di contrazione (2012-2013).

Il sistema aeroportuale italiano ha infatti registrato un incremento del traffico passeggeri del 4,5% pari a quello registratosi nel 2014 insieme ad un aumento del 3,6% dei volumi di merce trasportata e un incremento del numero complessivo dei movimenti degli aeromobili pari al +1%. Tale ultimo dato dimostra che l'incremento dei passeggeri è dovuto sia al maggior tasso di riempimento degli aeromobili, sia ad una maggiore offerta di voli.

In tale periodo sono transitati nei 35 scali aeroportuali italiani monitorati da Assaeroporti oltre 157 milioni di passeggeri, quasi 7 milioni di passeggeri in più rispetto al 2014. Sul risultato complessivo ha inciso positivamente la forte crescita del traffico internazionale (+6,9%) ed, in particolar modo, dell'Unione Europea, che registra un +8,3% rispetto al 2014. Positivo anche l'andamento del traffico nazionale, che si attesta ad un +1,2% rispetto al 2014.

Fonte: Assaeroporti

PRINCIPALI INDICATORI ECONOMICI DEL GRUPPO SAGAT



Si fornisce nel seguito una sintesi di alcuni dei principali indicatori economici del Gruppo, con il loro andamento nel corso degli ultimi esercizi.

Ricavi Aviation e Ricavi Handling

Come spiegato nella Sezione Identità, le attività svolte dalla SAGAT S.p.A. in qualità di Gestore aeroportuale possono essere suddivise tra quelle direttamente fina-

lizzate alla gestione dello scalo e funzionali al trasporto aereo (attività aeronautiche o Aviation) e quelle ricollegabili allo sviluppo commerciale dell'aeroporto (attività non aeronautiche o Extra-Aviation). Nel primo caso il corrispettivo chiesto ai vettori è regolamentato da apposite normative mentre nel secondo caso il corrispettivo è definibile liberamente dalle parti.

Le attività che fanno capo a SAGAT Handling sono connesse alle assistenze erogate a terra agli aeromobili, fornite ai passeggeri e alla merce trasportata dagli aerei (ricavi Handling).

Migliaia di euro

	2015	2014	VARIAZ. %
Aviation			
Diritti	14.665	13.767	6,52%
Infrastrutture centralizzate	6.015	6.161	-2,37%
Beni uso comune	256	254	0,79%
Sicurezza	6.502	6.096	6,66%
Assistenza Aviation (PRM E Bagagli)	1.628	1.526	6,68%
Totale Ricavi Aviation	29.067	27.805	4,54%
Handling			
Assistenza	9.863	9.077	8,66%
Attività merci	701	805	-12,92%
Totale Ricavi Handling	10.564	9.883	6,90%

L'esercizio 2015 ha visto incrementare i ricavi Aviation del 4,5%, prevalentemente per l'aumento di traffico fatto registrare dallo scalo, come descritto nell'apposita sezione della Relazione Sociale

I ricavi da Handling rispetto al 2014 hanno beneficiato dell'incremento dei movimenti aerei assistiti, determinato principalmente dall'acquisizione di un nuovo cliente.

Ricavi Extra Aviation

I ricavi Extra Aviation si riducono nel corso dell'esercizio 2015 del 5,2% passando da 16.329 a 15.556 migliaia di euro, prevalentemente per la presenza, nell'anno 2014 di ricavi relativi alla gestione diretta dei Duty Free per 1.878 migliaia di euro.

Si segnala invece l'incremento dei ricavi da subconcessioni, retail e ristorazione, derivanti anche da accorte politiche di sviluppo commerciale, rivisitazione degli spazi e dei flussi dei passeggeri e dall'ampliamento e miglioramento dell'offerta dei servizi offerti ai passeggeri in arrivo e in partenza.

	Migliaia di euro		
	2015	2014	VARIAZ. %
Extra Aviation			
Assistenza extra aviation	977	921	6,08%
Emissioni biglietti	172	139	23,74%
Airport Retail Corners	-	1.878	-100%
Subconcessioni - retail - ristorazione	3.778	2.714	4,79%
Subconcessioni attività	1.510	1.441	4,79%
Subconcessioni spazi	2.565	2.671	-3,97%
Parcheggi	5.396	5.427	-0,57%
Pubblicità	1.158	1.138	1,76%
Totale Ricavi Extra Aviation	15.556	16.329	-4,74%

Altri ricavi

Gli altri ricavi, che ammontano a 10.732 migliaia di euro, registrano un significativo incremento rispetto ai 1.871 migliaia di euro registrati nel 2014.

Tale miglioramento è ascrivibile quasi interamente al bene-

ficio economico derivante dal rilascio integrale del Fondo Manutenzione su Beni di Terzi per un importo complessivo di 8.481 migliaia di euro.

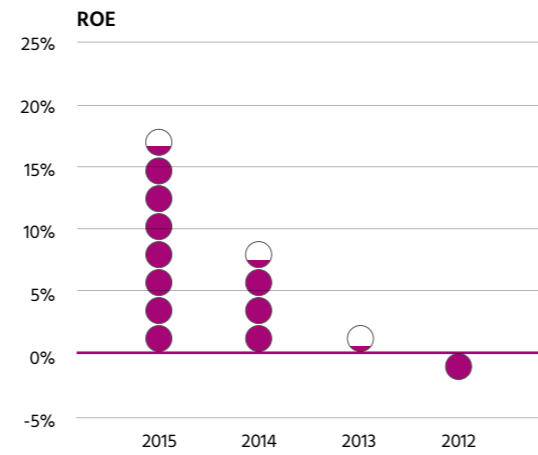
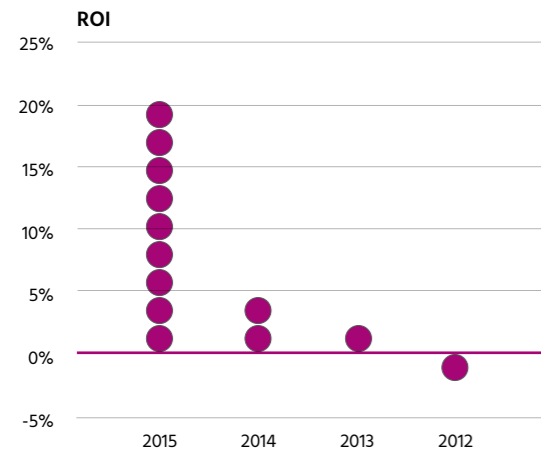
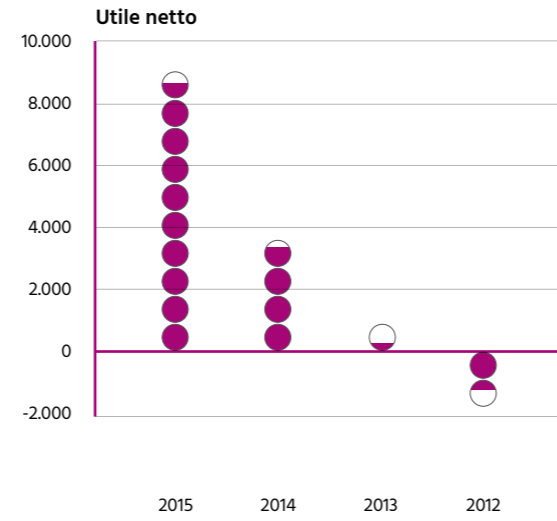
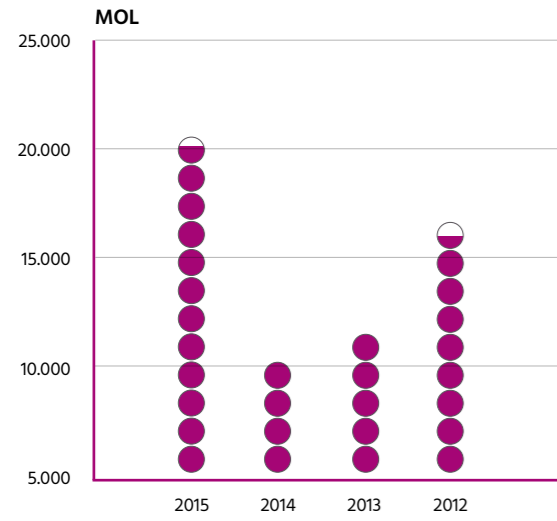
Principali valori economici

La tabella seguente mostra alcuni tra i principali valori economici riferiti al Bilancio Consolidato del Gruppo SAGAT nel 2015, e il loro confronto con i 3 anni precedenti. Tra questi, l'Utile netto di Gruppo dell'esercizio

si attesta a 8.709 migliaia di euro con un miglioramento di 5.352 migliaia di euro rispetto all'Utile netto di 3.357 migliaia di euro registrato nell'esercizio precedente.

	Migliaia di euro			
	2012	2013	2014	2015
MOL	15.784	12.485	10.942	20.592
Utile netto	-962	267	3.357	8.709
ROI	-1,07	1,01	3,25	21,35
ROE	-1,52	0,42	7,33	16,61





CREAZIONE DEL VALORE ECONOMICO



Il Bilancio d'Esercizio, attraverso lo Stato patrimoniale, il Conto economico e la Nota integrativa, fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria del Gruppo SAGAT.

Il Bilancio Sociale intende rappresentare le medesime grandezze ma fornendo anche una chiave di lettura differente che si fonda sul concetto di Valore Economico: si tratta della quantificazione numerica della ricchezza creata dall'Azienda in un determinato intervallo di tempo. L'analisi di come questo Valore Economico viene creato ma soprattutto di come viene distribuito, fornisce una dimensione della rilevanza sociale del Gruppo sul territorio.

Il Gruppo SAGAT identifica il Valore Economico Creato con la totalità dei ricavi consolidati conseguiti nell'anno di riferimento. Di conseguenza nel 2015 esso ammonta a 65.919 migliaia di euro compreso il rateo economico dei contributi ricevuti dalla Regione Piemonte e dall'Enac per la realizzazione degli investimenti di miglioramento delle infrastrutture aeroportuali eseguiti per far fronte all'evento delle Olimpiadi di Torino 2006, pari nel 2015 a 2.270 migliaia di euro:

	Migliaia di euro			
	2015	2014	VARIAZIONE ASSOLUTA	%
Valore della produzione	65.919	55.888	10.031	18,0%
Pro-quota contributi	2.270	2.274	-4	-0,2%
Valore Economico Creato	68.919	58.162	10.027	28,5%



DISTRIBUZIONE DEL VALORE ECONOMICO



Per lo svolgimento della sua attività d'impresa, il Gruppo SAGAT si interfaccia continuamente con i suoi portatori di interesse: è quindi possibile calcolare la quantità di Valore Economico Creato che viene "distribuito" ad alcuni di essi:

- le risorse umane, mediante la corresponsione delle retribuzioni e di tutti gli oneri a esse correlate;
- i fornitori, remunerati a seguito dell'acquisto di prodotti e servizi;
- la Pubblica Amministrazione, per il tramite del pagamento delle imposte correnti, degli oneri tributari, dei canoni di concessione governativa;
- la Comunità, comprendente i costi e gli ammortamenti sostenuti per gli investimenti ambientali maggiormente significativi, le sponsorizzazioni, le liberalità e le collaborazioni con enti del territorio, le imposte e tasse di concessione locali;
- i finanziatori e gli azionisti, attraverso il pagamento degli oneri finanziari del capitale di debito e la distribuzione dei dividendi.

L'entità e la destinazione del Valore Economico Distribuito forniscono quindi un significativo ordine di grandezza del beneficio sociale che il Gruppo SAGAT concorre a far

percepire ai suoi stakeholder e al territorio. Nel 2015 esso ammonta a 48.024 migliaia di euro, in aumento di circa il 15% rispetto all'analogo valore registrato nel 2014:

	Migliaia di euro			
	2015	2014	VARIAZIONE ASSOLUTA	%
Remunerazione dei fornitori	23.898	19.464	4.434	22,8%
Remunerazione delle risorse umane	19.702	19.161	541	2,8%
Remunerazione della PA	3.653	2.648	1.005	37,9%
Comunità	520	535	-15	-2,8%
Remunerazione dei finanziatori	249	-12	261	-2.122,3%
Valore Economico Distribuito	48.024	41.797	6.227	14,9%

In particolare ai fornitori, intendendo con questa accezione i costi per acquisti, manutenzioni, utenze e servizi, sono stati destinati 23.898 migliaia di euro, in aumento del 22,8% rispetto all'esercizio precedente, mentre alle risorse umane sono state indirizzate 19.702 migliaia di euro, in aumento del 2,8% rispetto al 2014.

La quota di Valore Economico che è stata indirizzata verso la Pubblica Amministrazione ha registrato nell'esercizio 2015 un valore pari a 3.653 migliaia di euro, valore in aumento del 38% rispetto al 2014.

Valore Economico Distribuito

0,5%	Remunerazione dei finanziatori	249
1,1%	Comunità	520
7,6%	Remunerazione della PA	3.653
41%	Remunerazione delle risorse umane	19.702
49,8%	Remunerazione dei fornitori	23.898

Il Valore Economico Distribuito alla Comunità comprende le imposte, i tributi locali e le liberalità indirizzate a Enti del territorio, nonché gli ammortamenti dei beni maggiormente significativi destinati ad avere ricadute ambientali (pari a circa 143 migliaia di euro nel 2015). Gli ammortamenti rappresentano l'entità degli investimenti in beni materiali riferibili al 2015.

Nel 2015 il Valore Economico Distribuito alla Comunità è stato pari a 520 migliaia di euro, in diminuzione di 15 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente.



VALORE ECONOMICO TRATTENUTO



La differenza tra il Valore Economico Creato e quello Distribuito sono le poste contabili che non generano movimenti finanziari, ad esempio gli accantonamenti, le rettifiche/riprese di valore, il risultato netto delle attività di valutazione, le imposte correnti, differite attive e passive sul reddito e la quota parte di utile dell'esercizio destinato a riserve. Tale differenza rappresenta il Valore Economico

che non viene distribuito, ovvero che viene Trattenuto.

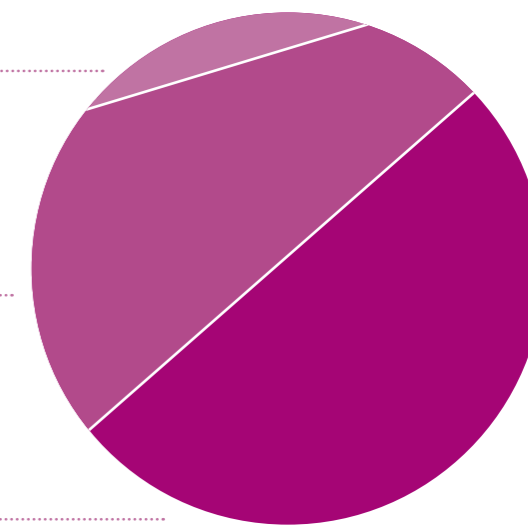
Il Valore Economico Trattenuto nell'esercizio 2015 è pari a 20.165 migliaia di euro, in aumento del 23% rispetto all'esercizio 2014. La variazione è causata dal maggiore valore degli accantonamenti 2015 e all'incremento dell'utile netto 2015 destinato a riserve.

Migliaia di euro

	2015	2014	VARIAZIONE ASSOLUTA	%
Ammortamenti e svalutazioni	9.980	10.766	-787	-7,3%
Accantonamenti	1.495	579	916	158,2%
Risultato d'esercizio destinato a riserve	8.690	5.019	3.671	73,2%
Valore Economico Trattenuto	20.165	16.364	3.801	23,2%

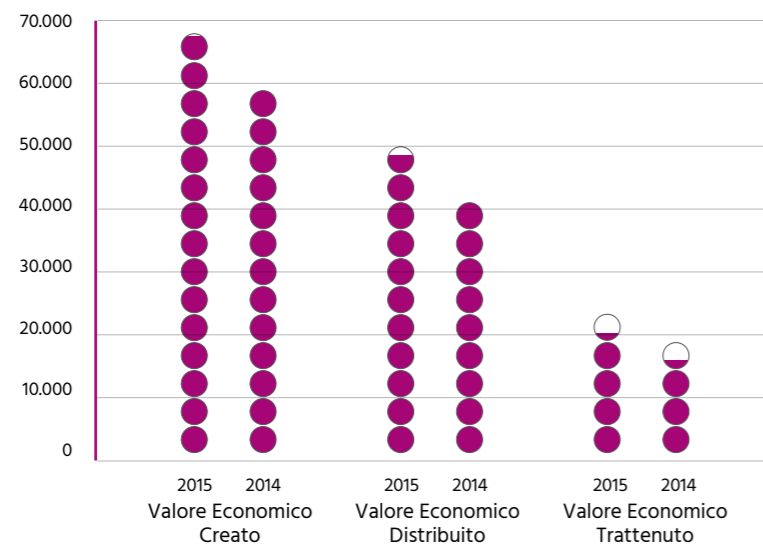
Valore Economico Trattenuto

7,5%	Accantonamenti	1.495
43,5%	Risultato d'esercizio destinato a riserve	8.690
49%	Ammortamenti e svalutazioni	9.980



Migliaia di euro

	2015	2014	VARIAZIONE ASSOLUTA	%
Valore della produzione	65.919	55.888	10.031	18,0%
Pro-quota contributi	2.270	2.274	-4	-0,2%
Valore Economico Creato	68.189	58.162	10.027	17,2%
Remunerazione dei fornitori	23.898	19.464	-1.925	-9,9%
Remunerazione delle risorse umane	19.702	19.161	541	2,8%
Remunerazione della PA	3.654	2.649	1.427	53,9%
Comunità	520	535	-14	-2,8%
Remunerazione dei finanziatori	249	-12	261	1.916,2%
Valore Economico Distribuito	48.024	41.797	6.227	14,9%
Ammortamenti e svalutazioni	9.980	10.766	-786	-7,3%
Accantonamenti	1.495	579	916	158,2%
Risultato d'esercizio destinato a riserve	8.690	5.019	3.671	73,2%
Valore Economico Trattenuto	20.165	16.364	3.801	23,2%





RELAZIONE SOCIALE

Società e territorio

Passeggeri

Vettori

Attività non aeronautiche

Fornitori

Ambiente

Risorse umane

Investimenti infrastrutturali

SOCIETÀ E TERRITORIO



Nel 2015 SAGAT ha proseguito la collaborazione con importanti realtà sociali e culturali fornendo visibilità all'interno dell'Aeroporto a 19 Onlus e 13 istituzioni culturali, confermando l'impegno dell'anno precedente. Inoltre, SAGAT ha sostenuto la ricerca scientifica contro il cancro partecipando in qualità di partner a 2 eventi sportivi e culturali.

SAGAT ha inoltre rafforzato le relazioni con gli enti di promozione del territorio, con cui ha lavorato per la realizzazione di azioni per la valorizzazione delle risorse turistiche della regione. La Società ha inoltre intensificato le attività di comunicazione rivolte al mondo business e ai passeggeri, riservando postazioni per l'accoglienza turistica in aerostazione e sale dedicate ai grandi eventi, organizzando un fine settimana per i bambini, promuovendo campagne pubblicitarie dedicate ai servizi dell'Aeroporto e 6 campagne pubblicitarie congiunte con le compagnie aeree per la promozione dei voli. L'attenzione ai passeggeri si è anche concretizzata attraverso la realizzazione di due nuove sale dedicate al culto e alla meditazione, che si sono affiancate alla preesistente Cappella ecumenica.

Collaborazioni in ambito sociale



L'Aeroporto collabora con Enti benefici, Onlus e Associazioni riconosciute, coordinando diverse iniziative di ospitalità con criteri paritari per tutti coloro che ne facciano richiesta, con l'obiettivo di dare il più ampio spazio possibile al maggior numero di tematiche sociali. In quest'ottica, SAGAT ha offerto gratuitamente ospitalità a 9 Onlus e altre forme di collaborazione ad altre 10 realtà.

SAGAT, inoltre, collabora da anni con la Consulta per le Persone in Difficoltà, sostenendo il servizio di trasporto delle persone a ridotta mobilità da e per l'Aeroporto. Nel 2015 SAGAT ha contribuito inoltre al lavoro della Fondazione Piemontese per la ricerca sul cancro partecipando alla gara golfistica Pro Am della Speranza e all'evento charity Stars for thanksgiving del Museo Nazionale del Cinema.

Collaborazioni in ambito culturale



SAGAT ha rinsaldato le collaborazioni già in essere in ambito culturale, ed avviato nuove partnership con realtà che rappresentano l'eccellenza della regione, offrendo al passeggero un biglietto da visita del territorio, contribuendo allo sviluppo della vocazione turistica e culturale. Nel 2015 sono diventate due le realtà che hanno trovato "casa" nel nostro Aeroporto: il Museo Nazionale del Cinema che continua ad offrire un'anteprima delle mostre in corso alla Mole Antonelliana in un'area appositamente dedicata nella hall arrivi, a cui si è aggiunto il Bioparco Zoom, che ha allestito in area airside "Zoomimagination", una mostra di arte contemporanea ispirata alla natura.

SAGAT ha poi proseguito la propria collaborazione nel corso dell'anno 2015 con importanti enti e realtà culturali come la Reggia di Venaria Reale, il Museo Egizio, la Fondazione Torino Musei, la Fondazione Sandretto Re Rebaudengo, Artissima, il Teatro Regio di Torino, il Torino Jazz Festival, il Salone del Libro, Collisioni, Movement e con la Città di Torino per la promozione del suo ricco calendario di eventi. SAGAT, d'intesa con il Comitato Interfedi della Città di Torino, ha inoltre completato l'offerta di spazi per il culto e la meditazione in Aeroporto con l'apertura, accanto alla Cappella ecumenica, della Sala di preghiera musulmana, a cui ha fatto seguito l'apertura della Sala del silenzio.

Collaborazioni in ambito turistico

SAGAT promuove la vocazione turistica della regione collaborando con Turismo Torino e Provincia, mettendo a disposizione dell'ATL una postazione che attraverso un sistema di videochiamata permette ai turisti in arrivo di collegarsi con gli uffici di accoglienza turistica. Ha inoltre fornito il proprio supporto durante i grandi eventi che

hanno caratterizzato il 2015 aprendo una sala riservata ai pellegrini in arrivo a Torino in occasione dell'Ostensione della Sindone e un punto informativo dedicato a Expo 2015, oltre a stringere accordi con due importanti *tour operator* nazionali con il fine di aumentare l'*incoming* turistico in occasione dell'Esposizione Universale.

Iniziative di comunicazione

Nel 2015 SAGAT ha avviato il processo di rinnovamento e promozione della nuova immagine aziendale e dei servizi offerti in Aeroporto. Ha inoltre portato avanti nel corso dell'anno un'intensa attività stampa e di pubbliche

relazioni, a fianco dello sviluppo dei settori *aviation* e *extra aviation* per la promozione delle nuove rotte, della riorganizzazione delle tariffe dei parcheggi e di nuovi locali commerciali.

NUOVO SISTEMA DI COMUNICAZIONE COORDINATA



La nuova *corporate image* risponde alla necessità da parte di SAGAT di armonizzare gli strumenti di comunicazione verso tutti i pubblici e di disporre di supporti organizzati ed efficaci dal punto di vista grafico e concettuale. Il nuovo progetto completo di comunicazione è oggi in grado di integrare tutti gli strumenti atti a promuovere sia la Società di gestione che i servizi offerti dall'Aeroporto: dai media tradizionali, al sistema di segnaletica e *airport dressing*, al web, a partire dal nuovo marchio che caratterizza l'Aeroporto.

Il sistema di comunicazione coordinata è stato realizzato rinnovando completamente la *corporate identity* aziendale basata sul concetto di "connessione" espresso dal *pay off* "connected to" che è parte integrante del nuovo marchio e che si ritrova in tutte le applicazioni. In questo modo si vuole mettere in evidenza il legame dell'Aeroporto con il suo territorio di riferimento, di cui è porta di accesso, con il mondo a cui si apre attraverso i voli aerei, e con il passeggero. In particolare sono stati adottati:

- un nuovo logo, che riprende il vecchio marchio della Società SAGAT, rivisitato graficamente per renderlo più attuale, il logotipo "Torino Airport" e il pittogramma "TO", accompagnato dal *pay off* "connected to";
- il nuovo marchio di sistema, che include tre cerchi colorati che identificano le aree tematiche in cui si declinano i servizi offerti dallo scalo: To Fly, To Live, To Move;
- il nuovo sistema di segnaletica interna;
- la rinnovata cartellonistica esterna e la segnaletica relativa ai parcheggi;
- il nuovo sito internet, realizzato in un'unica edizione *responsive*, adatta alla visualizzazione su ogni tipo di dispositivo;

- il nuovo canale twitter;
- nuovi prodotti editoriali;
- la nuova campagna *corporate* e le nuove campagne di prodotto.

La *corporate identity* è stata sviluppata con l'obiettivo di avvicinarsi ai passeggeri, radicarsi nel territorio e rinnovare gli strumenti di comunicazione con il pubblico.

CAMPAGNE PUBBLICITARIE



Nel corso del 2015, l'Aeroporto di Torino ha promosso il proprio *business* e la propria immagine aziendale attraverso diverse campagne pubblicitarie.

La prima, denominata "Un aeroporto che cresce, un territorio che vola" è stata diffusa in primavera per promuovere appunto la rinnovata immagine aziendale dello scalo.

A seguire, la nuova campagna "Arrivi con quattro ruote, parti con due ali" è servita per dare impulso al nuovo sito di *e-commerce* e per promuovere le nuove tariffe dedicate alla sosta.

Per comunicare le rotte estive disponibili dall'Aeroporto è stata creata la campagna di comunicazione "Voglia d'estate?", mentre per la promozione del *network* e

delle nuove destinazioni invernali è stata proposta la campagna "Torino Airport. Regalati il mondo". Per sviluppare i flussi *incoming*, anche nel 2015 è stata pianificata la campagna "Please fasten your ski boots" destinata al mercato anglosassone. SAGAT ha inoltre replicato, in collaborazione con ENAC, la campagna di sensibilizzazione destinata ai passeggeri in partenza circa gli articoli vietati a bordo degli aeromobili, in modo da velocizzare le procedure di controllo ai filtri di sicurezza.

Sono state inoltre condotte campagne congiunte per la promozione dei collegamenti da/per Torino in collaborazione con i vettori Blue Air, Brussels Airlines, Royal Air Maroc, Turkish Airlines, Volotea, Vueling.

RELAZIONI CON I MEDIA

Consapevole dell'importanza delle relazioni con i media, SAGAT ha dato risalto ai nuovi collegamenti attivati e ai nuovi servizi offerti attraverso conferenze stampa. Tra le più importanti, si evidenziano il lancio delle rotte estive di Ryanair, di Vueling e del nuovo collegamento Royal Air Maroc per Casablanca.

Hanno completato l'attività di Ufficio Stampa le azioni di comunicazione svolte in occasione del nuovo collegamento estivo Torino-Ibiza e la nuova rotta nazionale per Bari di Blue Air; la nuova rotta Torino-Palermo di Ryanair e la programmazione invernale 2015; le nuove rotte Blue Air per Bacau e Bucarest; la promozione di tutte le rotte

estive in partenza dallo scalo; il lancio delle nuove rotte Blue Air dall'Aeroporto di Torino operati con 3 aerei in base; la nuova rotta Torino-Cagliari di Volotea e successivamente l'offerta estiva 2016 del vettore, con le nuove rotte per Lampedusa, Corfù e Skiathos; il record di passeggeri di luglio 2015, quando sono stati raggiunti i 350 mila passeggeri mensili, il mese più trafficato nella storia dello scalo; la giornata record in occasione della partenza per Berlino dei tifosi della Juventus per la finale di Champions League, che ha visto decollare 29 voli per oltre 5.400 tifosi in partenza; la partenza dei carichi speciali per conto di Thales Alenia Space.

EVENTI RIVOLTI AL BUSINESS E AL TRADE



Nel corso del 2015 l'Aeroporto di Torino ha riservato dei momenti di incontro anche con il settore *trade&corporate* oltre che con la comunità aeroportuale, con l'obiettivo di far conoscere i nuovi servizi e coinvolgere gli utenti nel completo rinnovo dell'aerostazione.

Nel mese di febbraio è stato ufficialmente presentato il supermercato CRAI aperto all'interno dello scalo aeroportuale.

A dicembre è stato inaugurato il nuovo ristorante l'Amme, con un evento serale dedicato alla stampa, alla comunità aeroportuale e alle più importanti realtà del

territorio, presentando in quell'occasione anche la rinnovata area Duty Free di Heinemann e i numerosi nuovi negozi.

Nell'ambito delle attività dedicate al *trade* nel mese di maggio SAGAT ha collaborato con la compagnia aerea Ryanair per la presentazione agli agenti di viaggio del *network* del vettore dallo scalo di Torino nel corso di un evento presso la Fondazione Sandretto Re Rebaudengo. Ad ottobre SAGAT ha partecipato alla fiera TTG di Rimini presentando i nuovi servizi aeroportuali ai tour operator e alle agenzie di viaggio presenti in fiera.

L'AEROPORTO PER I BAMBINI

Anche nel 2015 l'Aeroporto di Torino si è aperto alle famiglie, ospitando oltre 400 bambini accompagnati dai loro genitori durante i due giorni di "Aeroporto a porte aperte" nel primo fine settimana di settembre, riscuotendo un enorme successo ed esaurendo in poche

ore i posti disponibili. I bambini hanno potuto visitare l'Aeroporto e conoscere da vicino molte delle realtà che vi operano, come il servizio di falconeria, i Vigili del Fuoco, il nucleo Elicotteristi e per la prima volta hanno potuto anche salire a bordo di piccoli aeromobili.



PASSEGGERI



La sicurezza aeroportuale

I CONTROLLI AI VARCHI DI SICUREZZA

Secondo quanto disposto dal D.M. 29 gennaio 1999, n. 85 Regolamento recante norme di attuazione in materia di affidamento in concessione dei servizi di sicurezza in ambito aeroportuale, la SAGAT S.p.A. detiene, in concessione, i servizi di controllo dei passeggeri in partenza ed in transito e relativi bagagli, i quali sono stati affidati, in esito ad una gara d'appalto, ad un'impresa specializzata in possesso dei requisiti di legge.

In ottemperanza con quanto disciplinato dal D.L. 31 agosto 2013, n. 101 Disposizioni urgenti per il perseguimento di obiettivi di razionalizzazione nelle pubbliche amministrazioni, SAGAT S.p.A. gestisce direttamente, mediante proprio personale, i varchi di servizio e cioè quei varchi dedicati esclusivamente agli operatori aeroportuali, agli equipaggi, nonché alle autovetture e ai mezzi che operano all'interno dell'area sterile dell'aeroporto.

Almeno due volte all'anno l'aeroporto è oggetto di ispezioni di security da parte degli Enti competenti nazionali e talvolta internazionali. Nel 2015 un team dell'Unione Europea integrato da osservatori della Transportation Security Administration U.S.A. ha verificato la rispondenza dei requisiti previsti dai Regolamenti europei in materia di security dell'Aeroporto di Torino che è risultato pienamente conforme ai più elevati standard di sicurezza, collocando lo scalo al pari dei migliori aeroporti europei. La SAGAT S.p.A., attraverso audit di Qualità interna previsti dalla normativa di security e dal sistema di Gestione per la Qualità conforme alla norma UNI EN ISO 9001:2008, monitora costantemente la corretta applicazione delle procedure e i livelli di qualità del servizio offerto al cliente.

L'infrastruttura aeroportuale di *security* è dotata di apparecchiature e sistemi sofisticati per il controllo di persone, bagagli a mano, bagagli da stiva e merci, rispondenti alle prescrizioni normative dell'Aviazione Civile. Tutte le postazioni di controllo sono presidiate a norma di legge da Guardie Particolari Giurate certificate a svolgere tale attività in ambito aeroportuale e la loro apertura avviene in base alla pianificazione dei voli e alle esigenze operative e commerciali dello scalo.

Il terminal passeggeri è dotato di 10 varchi di sicurezza divisi su due livelli (partenze e piazzetta commerciale/ristorazione) di cui:

- 1 dedicato al controllo delle forniture dei punti commerciali all'interno dell'area imbarchi
- 1 dedicato al controllo di passeggeri e staff con funzione di Fast Track
- 8 dedicati al controllo di passeggeri e bagagli a mano in partenza

Il terminal Aviazione Generale (voli privati) e il terminal merci sono dotati di un varco di sicurezza ciascuno. Esistono inoltre due varchi staff aperti 24 ore su 24 e dedicati all'ingresso di tutti gli operatori aeroportuali aventi titolo.

Presso il *Baggage Handling System* - infrastruttura tecnologica per la gestione e lo smistamento dei bagagli da stiva in partenza - il 100% dei bagagli viene sottoposto a *screening* attraverso il passaggio in un sistema integrato di nastri trasportatori e apparecchiature a raggi-x su più livelli di controllo.



LA FALCONERIA

Un connubio tra natura e tecnologia

Un problema comune a tutti gli aeroporti è la possibile presenza in area di manovra di volatili e altri animali selvatici che costituisce un potenziale pericolo per la sicurezza della navigazione aerea in caso di impatto con gli aeromobili durante le operazioni di atterraggio e decollo.

Per fronteggiare tale fenomeno SAGAT effettua, tramite il servizio di Agibilità Aeroportuale - operativo 24 ore su 24, 365 giorni all'anno - il monitoraggio giornaliero delle aree interne al sedime aeroportuale, ponendo particolare attenzione alla pista di volo. Lo scopo di tale attività è quello di individuare la presenza di animali selvatici, in particolar modo volatili, e di studiarne il variare del comportamento, al fine di allontanarli o dissuaderne la presenza, riducendo così la possibilità di impatto contro gli aeromobili in fase di arrivo o partenza, fenomeno tecnicamente indicato con il termine inglese *birdstrike*. Il team che svolge questo compito prende il nome di Bird Control Unit (BCU) ed è formato e coordinato dal servizio Agibilità Aeroportuale con il supporto di un servizio di falconeria, affidato in appalto ad impresa esterna.



Il controllo dell'area di manovra viene effettuato in ogni ora diurna e ogni qualvolta venga richiesto dagli Enti Aeroportuali preposti alla sicurezza del volo. I controlli vengono inoltre intensificati qualora la presenza dei volatili risulti massiccia.

L'allontanamento incruento dei volatili avviene tramite tecniche di falconeria o tramite l'utilizzo di strumenti elettronici, tra cui auto dotate di ripetitore di frequenza registrata tipo *distress call* o di sirene bitonali.

Il servizio di falconeria è attivo in aeroporto tutto l'anno, 7 giorni su 7, per otto ore al giorno, suddivise nelle fasce orarie di maggiore attività dell'avifauna. L'Aeroporto di Torino è stato pioniere in Italia nell'utilizzo di questo metodo naturale di dissuasione dei volatili che produce ottimi risultati; il numero

degli impatti presso l'area aeroportuale infatti risulta di gran lunga inferiore alla media nazionale, al punto che negli ultimi anni il parametro di misurazione del rischio di impatto in vigore secondo la normativa ENAC, denominato BRI2 (*Birdstrike Risk Index*), si è mantenuto sotto il limite di 0,50.

Il servizio di falconeria presente in aeroporto dispone di 15 rapaci e 2 cani di razza border collie.

La squadra rapaci è composta da un'aquila reale, la cui apertura alare è di circa 2,4 metri, da un gyps himalayensis, appartenente alla famiglia dei grifoni avvoltoi proveniente dalle montagne dell'Himalaya e del Tibet, da un gufo reale, solitamente utilizzato all'alba e al crepuscolo, da un gufo reale africano, simile al precedente ma di dimensioni più piccole, da 2 falchi sacri puri e 6 falchi pellegrini, utilizzati per l'allontanamento di alto volo,

da 3 poiane di Harris, che a differenza di tutti gli altri rapaci possono essere utilizzati in coppia e da 1 astore utilizzato per l'allontanamento basso volo.

Il gruppo è anche formato da 1 border collie per l'allontanamento dei volatili e di 1 border collie per l'allontanamento della fauna terrestre (quali mini lepri, lepri e tassi).

La presenza di un falconiere in aeroporto aiuta comunque tutto il personale operativo coinvolto nella BCU ad avere sempre accanto un professionista in grado, non solo di conoscere i volatili, ma anche di interpretarne e prevederne il comportamento, consentendo così di affrontare il problema senza alterare l'ecosistema e senza ricorrere ad un utilizzo massiccio di sistemi meccanici o elettronici.

Inoltre, la presenza congiunta di rapaci e di cani, unita all'utilizzo di sistemi di dissuasione elettronica ed alla presenza dell'uomo, consente di differenziare la minaccia, impedendo così agli uccelli di abituarsi alla stessa ed evitando che le

avverse condizioni meteo possano ridurre l'efficacia. Accanto a tali tecniche, SAGAT da anni ha avviato, con l'aiuto di agronomi e biologi esperti del settore, studi mirati sull'habitat limitrofo, al fine di identificare possibili fonti attrattive in aeroporto e nelle sue vicinanze. Tale attività permette di ridurre la presenza di fonti attrattive, segnalando inoltre agli enti preposti eventuali rischi presenti, verificandone annualmente lo stato di fatto.

Per questo motivo dal 2013 è operativo un tavolo di lavoro che raggruppa rappresentanti del territorio (Provincia, Comuni, Prefettura, responsabili delle discariche, etc.) Enti e compagnie aeroportuali (ENAC, ENAV, Alenia Aermacchi etc) che svolgono un ruolo nella prevenzione del rischio *Bird Strike*. Questo tavolo di lavoro si è riunito anche nel corso del 2015 per condividere le azioni da svolgere per ridurre le fonti attrattive nei confronti dell'avifauna presenti all'esterno dell'aeroporto.



IL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

Il *Safety Management System* (SMS), è un sistema per la gestione della sicurezza nelle operazioni aeroportuali, avente come scopo primario la prevenzione di inconvenienti e incidenti.

Presso l'Aeroporto di Torino la sicurezza delle operazioni aeroportuali è perseguita con la massima intensità attraverso una pluralità di risorse, tra le quali il *Safety Management System* (SMS), un sistema di gestione a cui contribuiscono tutti i soggetti operanti in aeroporto.

Attraverso l'esame delle performance, delle segnalazioni ricevute, degli incidenti registrati a livello internazionale, così come della letteratura in materia, l'SMS si pone l'obiettivo di individuare le aree di miglioramento della *safety*, non solo intesa come *compliance* alle norme ma come un continuo progresso delle performance di *safety*. Uno degli elementi cardine del *Safety Management*

System è la segnalazione degli eventi occorsi che, direttamente o indirettamente, avrebbero potuto concorrere o hanno concorso al verificarsi di inconvenienti o incidenti. Ogni operatore aeroportuale ha il diritto/dovere di segnalare, anche in forma anonima, ogni evento di cui sia stato testimone e che abbia messo o avrebbe potuto mettere in pericolo la sicurezza di persone, aeromobili, mezzi e infrastrutture.

L'elaborazione e l'analisi dei dati consente al SMS di monitorare gli standard di sicurezza, identificare i pericoli e predisporre sistemi di mitigazione/eliminazione del rischio, avendo come obiettivo la prevenzione e non l'attribuzione di colpe e/o responsabilità.

Indicatori del Safety Management System

	2015	2014	2013	2012
Segnalazioni ricevute	340	259	221	189
Wildlife strike/presenza di avifauna	33	21	22	38
Raggi laser	44	56	36	36
Danneggiamenti aeromobili, mezzi, risorse di scalo, infrastrutture	7	11	5	9
FOD	7	14	3	3
Sversamenti	27	17	11	11

IL PIANO EMERGENZA AEROPORTUALE

Il "sistema aeroporto" deve essere sempre preparato e pronto a fronteggiare in modo efficace una serie di emergenze (incidente aereo, minaccia terroristica, pandemie influenzali, incendi, etc.) attraverso Piani di Emergenza costantemente aggiornati, che tengano conto dell'esperienza maturata, sia internamente in emergenze reali e simulate, sia esternamente, imparando dagli eventi accaduti presso altri aeroporti.

Presso l'Aeroporto di Torino sono disponibili procedure di dettaglio e *check-list* per supportare il personale chiamato a svolgere compiti in casi di particolare pressione emotiva ed è promosso un percorso di formazione continua sui Piani di Emergenza, anche attraverso esercitazioni parziali e *full scale*.

In particolare, SAGAT è chiamata a fornire il primo soccorso in attesa dell'intervento dei soccorritori esterni, a richiedere tempestivamente l'intervento della struttura di soccorso presente sul territorio e delle Forze dell'Ordine, a fornire assistenza a familiari e amici delle persone coinvolte fino a che la compagnia aerea non abbia organizzato la propria struttura di assistenza, nonché a fornire mezzi, attrezzature e personale per svolgere qualunque compito possa essere di supporto ai soccorritori.

Sin dal 2009 si tiene annualmente presso l'Aeroporto di Torino una prova di emergenza su scala totale, che coinvolge tutti gli Enti che nel Piano di Emergenza Aeroportuale hanno un ruolo nelle operazioni di soccorso o di supporto (VVF, Polaria, Guardia di Finanza, Pronto Soccorso Sanitario Aeroportuale, Croce Rossa Italiana, ENAV, ENAC, SAGAT, SAGAT Handling) e - a rotazione - altri soggetti operanti in aeroporto quali una compagnia aerea, altri handler, CITES, Polizia Penitenziaria etc. Sono inoltre sempre presenti "os-

servatori", anche esterni, che monitorano lo svolgimento dell'esercitazione.

Allo scopo di verificare la reazione ed il funzionamento di tutte le procedure previste dal Piano di Emergenza Aeroportuale, lo scenario della simulazione - tipo e luogo dell'incidente, aeromobili/mezzi coinvolti, numero passeggeri, etc. - non è reso noto in anticipo ai partecipanti.

All'esercitazione del 2015, svoltasi in orario notturno dopo la partenza dell'ultimo aeromobile, hanno partecipato studenti del Turin Flying Institute, che hanno impersonato equipaggio e passeggeri feriti, figuranti della C.R.I. nel ruolo dei familiari, truccatori della C.R.I., medici e psicologi della C.R.I. per il supporto ai familiari, il reparto di medicina legale dell'ASL04 e la Protezione Civile della Città di Torino. Gli esiti di questa simulazione, così come di quelle precedenti, sono stati oggetto di analisi che hanno condotto al sempre maggiore affinamento delle procedure di gestione dell'emergenza.

Passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta (PRM)

La SAGAT assicura l'erogazione del servizio di assistenza ai passeggeri con disabilità.

A tal proposito, per permettere loro di spostarsi in aeroporto con facilità ed essere assistiti nelle operazioni di check-in, imbarco, sbarco e attesa nel terminal, ha eseguito numerosi investimenti infrastrutturali ed ha predisposto un articolato servizio di assistenza con personale dedicato e formato specificatamente, confrontandosi costantemente con la CPD - Consulta per le Persone in Difficoltà, che è parte della Commissione Regionale Trasporti della Regione Piemonte per il monitoraggio e la verifica dell'accessibilità di spazi e servizi. Grazie a tale collaborazione CPD ha realizzato - con il sostegno (anche economico) di SAGAT - il progetto "Caselle for All", finalizzato all'ulteriore miglioramento della fruibilità dell'Aeroporto da parte dei viaggiatori che presentano esigenze specifiche, quali disabilità fisico-motoria o sensoriale. Al riguardo, si cita il servizio solidale di trasporto attrezzato aeroporto-città (prenotabile presso il numero verde dedicato gestito dalla CPD).

Nel 2015, con 21.930 unità, il numero dei passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta all'Aeroporto di Torino è cresciuto del 6,80% rispetto all'anno precedente.

Al momento dell'acquisto del biglietto, l'interessato può segnalare la necessità di disporre di un'assistenza alla compagnia aerea che a sua volta informerà il gestore aeroportuale attraverso i sistemi telematici di prenotazione. Ciò permette il corretto dimensionamento del servizio, oltre che livelli di servizio ottimali.

Se l'interessato giunge in aeroporto in auto, può usufruire, al secondo piano del parcheggio coperto antistante l'aerostazione, di 38 posti riservati e gratuiti. Per agevolare gli spostamenti, il secondo piano del parcheggio è al medesimo livello dell'atrio partenze a cui è collegato tramite due passerelle coperte.

L'assistenza da parte del personale specializzato può essere richiesta sempre a titolo gratuito e anche in assenza di prenotazione eseguita al momento dell'acquisto del biglietto:

- una volta in aeroporto, premendo l'apposito tasto

di chiamata ubicato su appositi totem posizionati in punti strategici del terminal e facilmente accessibili, riportati in figura 1 e 2;

- presso i banchi check-in delle compagnie aeree al momento dell'accettazione;
- presso il banco informazioni della sala partenze.

Il servizio è erogato grazie a 44 sedie a rotelle di cui 4 a motore, 3 veicoli ad assetto verticale variabile per un'agevole elevazione del passeggero fino all'altezza del portellone dell'aeromobile, 4 coordinatori e 12 addetti a tempo pieno. Concorrono inoltre alla realizzazione del servizio il personale della Croce Rossa a servizio presso il Pronto Soccorso Aeroportuale, e ulteriori addetti chiamati per garantire il soddisfacimento delle richieste nei momenti di maggior traffico.

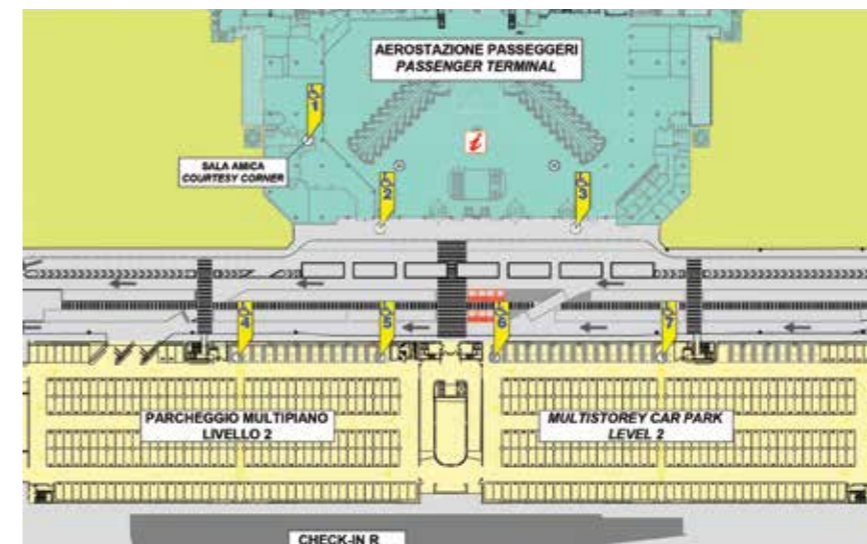


Figura 1

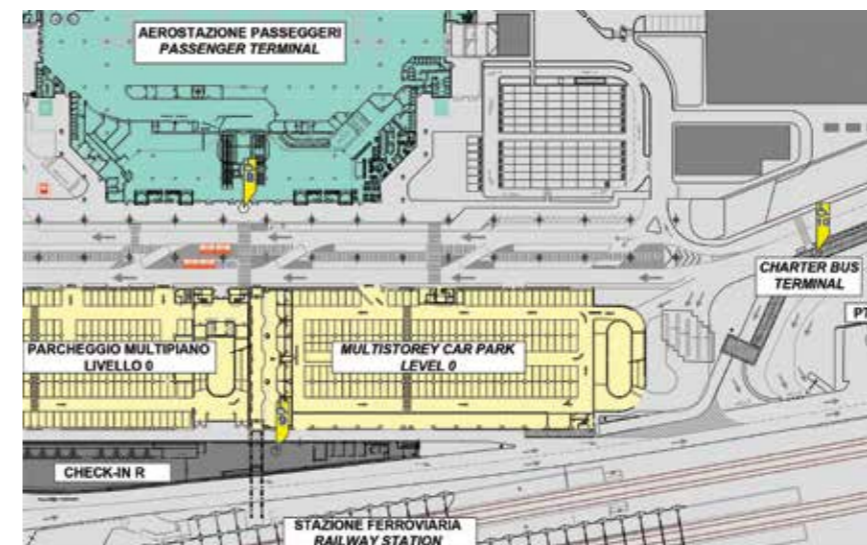


Figura 2



La Qualità

PIANO DELLA QUALITÀ

La Politica della Qualità di SAGAT si fonda su una duplice consapevolezza: da un lato, il gestore di un servizio pubblico essenziale quale quello aeroportuale non può prescindere dal considerare il cliente-passeggero come elemento centrale della propria missione aziendale; dall'altro, la sempre più pervasiva concorrenza tra gli scali e l'offerta alternativa di collegamenti ferroviari ad alta velocità impongono una scrupolosa attenzione alla qualità dell'offerta e del servizio resi all'utenza.

SAGAT ha pertanto assegnato alla Qualità un valore strategico prioritario, trasversale a tutti i processi aziendali, impegnandosi all'applicazione rigorosa ed al miglioramento continuo del Sistema di Gestione della Qualità.

La Politica della Qualità sintetizza gli obiettivi prioritari dell'Azienda:

a) erogare servizi di eccellenza nelle attività del Gestore aeroportuale, interagendo con gli interlocutori commerciali ed istituzionali in modo dinamico ed affidabile;

b) esercitare il proprio ruolo di presidio, assicurando la qualità del "sistema aeroporto" nel suo complesso mediante la sensibilizzazione e - ove necessario - l'intervento nei confronti degli operatori aeroportuali;

c) rendere sempre più efficiente l'organizzazione aziendale tramite la formazione, l'aggiornamento e la qualificazione delle risorse umane, verificando l'efficacia in relazione ai servizi erogati ed alla conformità alle procedure;

d) monitorare assiduamente gli indicatori della qualità erogata e di quella percepita, analizzando i risultati affinché si possano individuare eventuali interventi ovvero opportunità di ulteriore miglioramento delle performance aziendali;

e) operare nel rigoroso rispetto della vigente normativa in materia di Qualità dei Servizi ed in conformità a quanto disposto dalla norma UNI EN ISO 9001.

MIGLIORAMENTO CONTINUO DELL'INFRASTRUTTURA E DEI SERVIZI A DISPOSIZIONE DEI CLIENTI

L'Aeroporto di Torino dispone di un'eccellente infrastruttura, già profondamente rinnovata in occasione dei Giochi Olimpici invernali di TORINO 2006.

Non a caso, nel 2007 e nel 2008 lo scalo torinese si è aggiudicato il prestigioso riconoscimento internazionale ACI Europe Best Airport Awards, come miglior aeroporto d'Europa per la qualità dei servizi offerti nella categoria 1-5 milioni di passeggeri.

Nel 2015 l'impegno della SAGAT per il progressivo miglioramento della qualità dei servizi si è concretizzato non solo nel significativo incremento dei voli e delle destinazioni collegate, ma anche in numerosi investimenti infrastrutturali volti a migliorare ulteriormente il comfort dei passeggeri. La galleria commerciale è stata completamente rinnovata grazie alla nuova disposizione dei punti vendita già esistenti ed all'ampliamento dell'offerta *retail* e di ristorazione.

I DUE ORGANI DI CONTROLLO DELLA QUALITÀ AEROPORTUALE

SAGAT coordina il "Comitato per la regolarità e la qualità dei servizi aeroportuali" come disposto dalla Circolare ENAC GEN-06 del 31/10/2014. Tale Comitato è l'organo mediante il quale il Gestore - sotto la vigilanza dell'ENAC - attiva un confronto sistematico con le rappresentanze degli operatori aeroportuali. Obiettivo del Comitato è quello di individuare - in maniera condivisa - le azioni più opportune per il miglioramento dei servizi, mediante incontri periodici e sedute straordinarie qualora se ne ravvisi la necessità.

I livelli di qualità dello scalo sono oggetto di ulteriore controllo periodico da parte dell'"Osservatorio sulla qualità dei servizi e delle infrastrutture aeroportuali" - organo aziendale istituito dal Gestore con apposito Ordine di Servizio (n. 3/2015 del 18/6/2015) - che svolge sopralluoghi ricorrenti in tutte le aree aperte al pubblico al fine di migliorare costantemente il servizio complessivamente reso alla clientela, rilevando eventuali anomalie o situazioni - ancorché episodiche - passibili di miglioramento.

CARTA DEI SERVIZI 2015

Per monitorare i livelli di qualità erogata all'Aeroporto di Torino nel 2015 sono state condotte attività di monitoraggio continuative e tra loro coordinate per un totale di quasi 46.000 controlli delle prestazioni erogate, condotti parallelamente all'analisi delle registrazioni dei sistemi di scalo in relazione a diversi aspetti del servizio.

Per rilevare la *customer satisfaction* sono state condotte 1.969 interviste ai passeggeri, eseguite da personale interno opportunamente formato.

L'errore statistico associato a tale numerosità campionaria è inferiore a ± 2.25 , quindi al di sopra del parametro minimo previsto dalla normativa di riferimento. La Circolare ENAC GEN-06 (All. 2 - Metodologia, pag. 11) dispone infatti, per gli aeroporti con traffico compreso tra 2 e 5 milioni di passeggeri, un campione minimo di 1.100 interviste, con errore statistico associato del $\pm 3\%$.

I sondaggi prevedono risposte su scala pari (come suggerito da ENAC), articolata cioè su sei gradi di giudizio dove 1 = pessimo e 6 = eccellente. Per la misura della percentuale di soddisfazione si calcola la percentuale di risposte positive (4, 5 e 6) sul totale delle risposte positive e negative.

Il livello di soddisfazione complessiva nel 2015 è salito lievemente (99.6% vs. 99.2 del 2014), riscontro ancor più lusinghiero se si considera che il traffico passeggeri è cresciuto del 6.9% rispetto all'anno precedente.



Tutti i *target* promessi ai passeggeri nella Carta dei Servizi 2015 sono stati raggiunti, ad eccezione dell'indice di soddisfazione su bar e ristoranti (attestato sul più che accettabile 87,5%, che tuttavia risulta inferiore al 90% previsto).

Al fine di migliorare il giudizio della clientela su tale indicatore, nel corso del 2015 la SAGAT ha adottato, unitamente al subconcessionario, una serie di misure che si sono dimostrate efficaci. Il parametro è infatti cresciuto di due punti percentuali rispetto al 2014.

I valori riferiti agli altri due indicatori che nel 2014 avevano mostrato performance inferiori alle attese (soddisfazione per la pulizia delle toilette e disponibilità dei carrelli) nel 2015 sono tornati su livelli conformi ai parametri prefissati.

Così pure il tempo di sbarco del primo passeggero, che nel 2014 era stato sforato per una manciata di secondi.

Segue confronto tra alcuni degli impegni assunti e risultati di qualità conseguiti nel 2015.



INDICATORE	IMPEGNO IN CARTA DEI SERVIZI	RISULTATO
Ritardi di scalo del Gestore	0,75%	0,18%
Bagagli disguidati ogni 1.000 passeggeri per responsabilità di scalo	1 / 1.000	0,16 / 1.000
Tempi di riconsegna del primo bagaglio (90% dei casi)	20'	16' 49'
Tempi di riconsegna dell'ultimo bagaglio (90% dei casi)	24'	21' 13'
Tempo di attesa a bordo per sbarco primo passeggero (90% dei casi)	4'00"	(3'40")
% di passeggeri soddisfatti per:		
Sicurezza personale e patrimoniale	90,5%	96,8%
Livello di pulizia aerostazione	91,5%	97,2%
Livello di pulizia toilette	88,0%	89,8%
Disponibilità carrelli portabagagli	88,5%	92,7%
Disponibilità/qualità/prezzi di negozi/edicole	91,0%	94,4%
Disponibilità/qualità/prezzi di bar e ristoranti	90,0%	(87,5%)
Efficacia complessiva informazioni	89,0%	98,8%
Professionalità del personale	90,5%	98,2%
Attesa al <i>check-in</i>	94,0%	97,6%
Attesa al controllo passaporti	92,0%	95,4%
Adeguatezza dei collegamenti città/aeroporto	90,5%	96,0%

PASSEGGERI CON DISABILITÀ O A MOBILITÀ RIDOTTA (PRM)

SAGAT è da sempre attenta ad assicurare a tutti i passeggeri la migliore assistenza e, in particolare, il suo personale è stato adeguatamente preparato per seguire al meglio i passeggeri disabili e a ridotta mobilità durante il loro soggiorno in aeroporto.

Nel corso del 2015 la SAGAT ha svolto indagini di *customer satisfaction* riferite ai passeggeri a ridotta mobilità, intervistando un campione di ben 2.721 passeggeri.

La soddisfazione dei PRM arrivati e partiti all'Aeroporto di Torino si è attestata su livelli di assoluta eccellenza (tutti i risultati si collocano tra il 97 ed il 100%).

Nel 2015 è inoltre stato eseguito un *field* di ricerca sui turisti con esigenze specifiche nell'ambito del progetto "Turismabile" sul turismo accessibile. A tal fine i volontari

CPD hanno sottoposto a passeggeri PRM in arrivo o partenza da Caselle dei questionari aggiuntivi alle normali attività di indagine, avendo cura che tale attività non interferisse con le rilevazioni di *customer satisfaction* svolte secondo la normativa ENAC.

Nel 2015 su iniziativa del Rotary Club Torino Dora, SAGAT, la Consulta per le Persone in Difficoltà e la ditta San Marco - Rolfi hanno proseguito l'accordo per l'attivazione del servizio di trasporto a tariffe solidali per le persone disabili dall'aeroporto alla città e dalla città all'aeroporto.

L'area dedicata alla sosta del mezzo di trasporto è a pochissimi metri dagli ingressi posti al livello arrivi dell'aeroporto, davanti all'Infermeria SAGAT, in un'area riservata e facilmente accessibile ai disabili.

GESTIONE DEI RECLAMI DEI PASSEGGERI



Nel 2015 la SAGAT S.p.A. ha ricevuto e gestito 84 segnalazioni dai passeggeri (di cui 3 provenienti da passeggeri a ridotta mobilità).

In larga parte si è trattato di reclami infondati o di richieste relative al sistema di acquisto *on-line* dei parcheggi. A ciascun passeggero è stato dato riscontro e, in ottica di maggior attenzione alla clientela, in parecchi casi sono stati riconosciuti dei "buoni di cortesia" da scontare sulle soste successive.

Il tempo medio di risposta è stato di 4.41 giorni. Prosegue inoltre il monitoraggio da parte del Servizio Qualità dei reclami definibili indiretti, ossia le lettere dei cittadini ai quotidiani locali, nonché le notizie pubblicate dagli organi di stampa. Oltre all'attività propria dell'Ufficio Stampa, a tali segnalazioni, ove necessario, viene dato il dovuto riscontro, sempre nell'ottica della centralità del passeggero e nella costante ricerca del miglioramento del servizio reso in aeroporto.

CERTIFICAZIONE ISO 9001

La SAGAT S.p.A. è un'azienda certificata UNI EN ISO 9001:2008 dal dicembre 2009. A dicembre 2015 è stato rinnovato il Certificato di qualità secondo la norma UNI EN ISO 9001:2008 per il triennio 2015-2018.

La certificazione è stata attestata da DNV-GL, uno dei principali Enti di certificazione al mondo.

Il Certificatore ha esplicitato otto rilievi positivi (di cui 3 riferiti all'area Qualità), quattro osservazioni (rilievi che l'organizzazione è tenuta a prendere in carico, analizzando le cause e attuando soluzioni) e 14 opportunità di miglioramento (spunti da valutare e - se ritenuti congrui - da mettere in pratica, anche parzialmente).

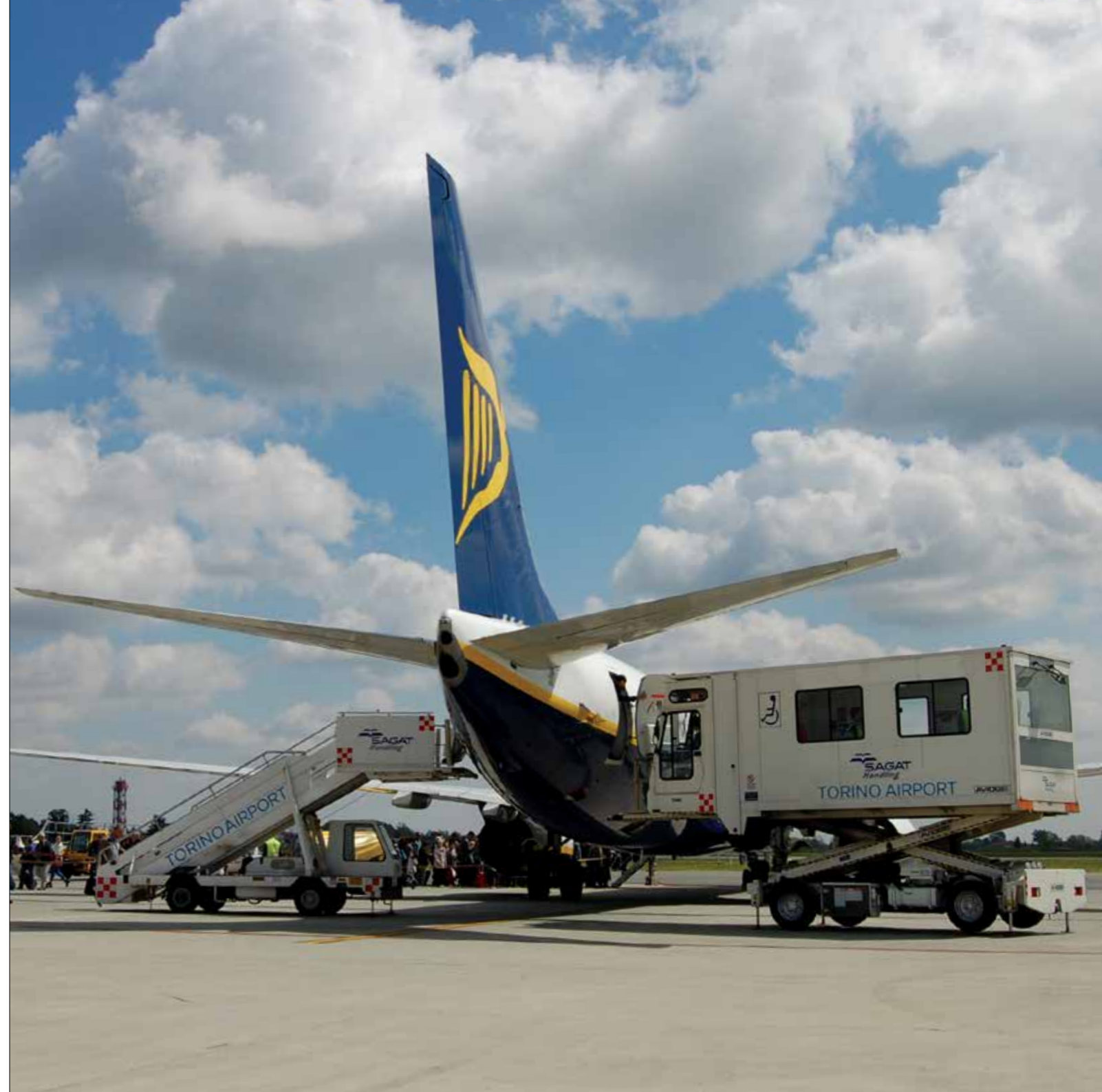
CONTRATTO DI PROGRAMMA

Uno dei documenti fondanti per la stipula del Contratto di Programma è il Piano della Qualità, che prevede il monitoraggio di un paniere di dieci indicatori, individuati in base alle disposizioni dell'ENAC, a partire dal dato effettivamente rilevato nell'anno base.

Alcuni di tali indicatori riguardano aspetti del servizio la cui titolarità è in capo agli *handlers* e che tuttavia il Gestore deve impegnarsi a tenere sotto controllo in quanto utili alla definizione delle performance "di scalo".

Il principio della performance aeroportuale nella sua accezione più ampia è uno dei cardini su cui si fonda anche la nuova Carta dei Servizi, in vigore dal 2016.

L'obiettivo è quello di monitorare capillarmente tutti gli aspetti che concorrono a determinare l'esperienza aeroportuale del passeggero, nell'ottica del miglioramento continuo del servizio, anche in relazione alle prestazioni erogate ai clienti con esigenze speciali (PRM).



VETTORI



Le politiche di sviluppo del traffico

L'Aeroporto di Torino ha proseguito nell'attuazione della propria politica commerciale nei confronti delle compagnie aeree, iniziata con l'acquisizione da parte di F2i Sgr S.p.A., il più importante fondo privato italiano di investimenti nelle infrastrutture, della maggioranza delle azioni di SAGAT nel gennaio del 2013, della quale attualmente detiene il 54,88 % attraverso 2i Aeroporti S.p.A..

In particolare, SAGAT si pone l'obiettivo di incrementare i volumi di traffico, mantenendo un mix bilanciato tra le compagnie aeree che già operano, attraendone di nuove ed evitando di creare situazioni di dipendenza che potrebbero scaturire dalla presenza di un vettore fortemente predominante.

Nel 2015 SAGAT ha sviluppato trattative commerciali che hanno condotto:

- all'ulteriore crescita del traffico di linea internazionale che ha registrato un aumento del +15,1 % , arricchito da nuovi collegamenti diretti e dall'aumento dei passeggeri verso *hub* internazionali;
- allo sviluppo del segmento *low cost*, incrementato del 48,4% rispetto all'anno precedente, allargando le possibilità di viaggio e contribuendo allo sviluppo turistico del Piemonte;
- allo sviluppo del traffico etnico, con nuove tratte verso l'Est Europa, a servizio anche dell'internazionalizzazione dell'economia regionale, e del Marocco;
- al rafforzamento del segmento *charter* invernale, in particolare dal Nord Europa, e linea neve, cuore dello sviluppo turistico del territorio, garantendo l'arrivo degli sciatori da molteplici destinazioni internazionali, con ritorni in termini di presenze per i principali comprensori sciistici del Piemonte e della Valle d'Aosta.

Come meglio descritto nel paragrafo successivo, tali azioni commerciali hanno permesso all'Aeroporto di Torino di continuare a crescere nel 2015 chiudendo l'anno con 3.666.424 passeggeri trasportati pari ad un incremento del +6,8%, consolidando il percorso di crescita iniziato nel 2014, quando aveva fatto registrare un incremento del +8,6%. A fine 2015 sono stati ben 24 i mesi consecutivi caratterizzati dal segno positivo e luglio 2015 è stato il miglior mese di sempre della storia dello scalo con 350.572 passeggeri trasportati.

Tra le novità internazionali più rilevanti:

- Blue Air ha aperto le nuove rotte per Bacau, Bucarest e Ibiza;
- Ram la rotta per Casablanca, da cui serve via hub anche tutta l'Africa;
- Wizz Air la *ski route* per Varsavia.

Sul fronte dei voli domestici la crescita è stata del 2,3%, grazie ai nuovi collegamenti di linea nazionali che sono stati:

- Blue Air per Bari, Lamezia Terme e Roma;
- Ryanair per Palermo;
- Volotea per Cagliari.

Inoltre si è registrato un vero e proprio boom dei collegamenti di linea con la Spagna: +30,2% dei passeggeri trasportati.

Gli sforzi messi in campo come conseguenza delle politiche di sviluppo del traffico hanno dunque complessivamente ampliato le destinazioni raggiungibili direttamente

da Torino e, con l'apertura della nuova rotta per Casablanca, rafforzato il collegamento con gli hub internazionali serviti dalle principali compagnie aeree (Roma, Parigi, Amsterdam, Monaco, Francoforte, Londra, Bruxelles, Istanbul, Madrid, Barcellona e Casablanca) che permettono di raggiungere tutto il mondo con ottime coincidenze. Inoltre l'ingresso di nuovi vettori sulle tratte del Sud Italia ha permesso di superare la carenza di collegamenti che si era creata nella seconda parte del 2014 a seguito del disimpegno di Alitalia sulle medesime destinazioni.

I risultati positivi del 2015 confermano la solidità dello sviluppo, che continuerà in modo bilanciato e sostenibile, potendo contare esclusivamente sull'impiego di mezzi propri, senza ricorrere a incentivi derivanti da risorse pubbliche.

Analisi della connettività

L'Aeroporto di Torino offre oltre 350 voli di linea settimanali permettendo di raggiungere 11 hub e oltre 23 nazioni e ha visto transitare nel 2015 3.666.424 passeggeri, con un incremento dell'6,8% rispetto al 2014.

HUB

Roma Fiumicino (Alitalia), Parigi CDG (Air France), Amsterdam (KLM), Monaco (Lufthansa), Francoforte (Lufthansa), Londra Gatwick (British Airways), Bruxelles (Brussels Airlines), Istanbul (Turkish Airlines), Madrid (Iberia), Barcellona El Prat (Vueling), Casablanca (Royal Air Maroc).

Non HUB

Amsterdam (Transavia), Atene (Blue Air), Bacau (Blue Air), Berlino (Blue Air), Bruxelles Charleroi (Ryanair), Londra Stansted (Ryanair), Londra Luton (Blue Air), Iasi (Tarom), Bucarest (WizzAir e Blue Air), Chisinau (Air Moldova), Valencia (Ryanair), Barcellona (Ryanair), Madrid (Blue Air), Malta (Ryanair), Tirana (Alitalia), Roma Fiumicino (Blue Air), Catania (Ryanair e Blue Air), Palermo (Volotea e Ryanair), Trapani (Ryanair), Napoli (Alitalia e Meridiana), Bari (Ryanair e Blue Air), Brindisi (Ryanair), Reggio Calabria (Alitalia), Lamezia Terme (Alitalia e Blue Air), Cagliari (Meridiana e Volotea), Alghero (Blue Air), Pescara (Blue Air). Inoltre Torino, esclusivamente nei mesi estivi, è collegata con Corfù (Volotea), Ibiza (Blue Air, Ryanair, Neos Air), Minorca (Blue Air e Neos Air), Palma de Maiorca (Blue Air, Volotea, Vueling e Neos Air), Rodi (Neos Air), Skiathos (Volotea), Lampedusa (Volotea) e Olbia (Meridiana e Volotea).

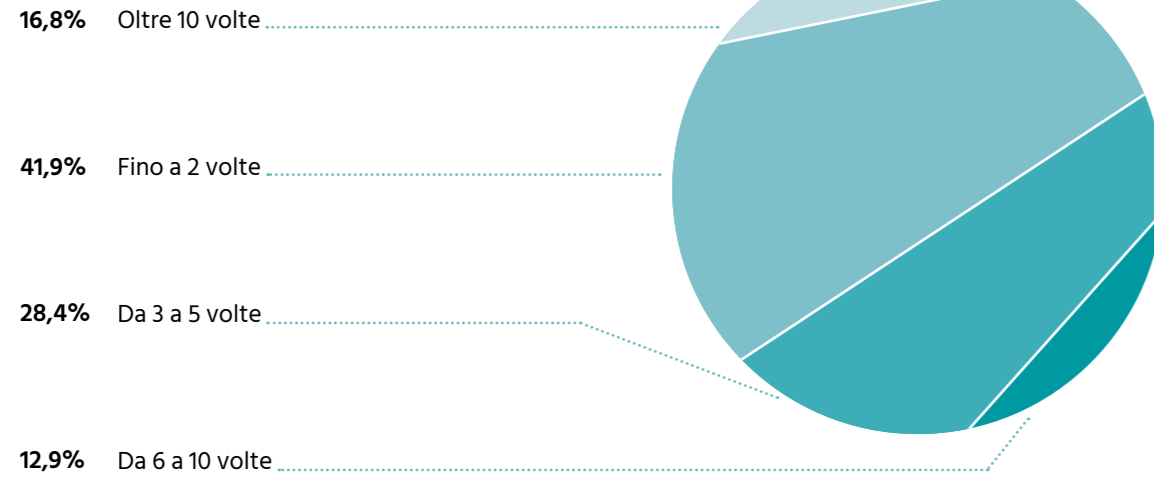
Network voli linea neve

Varsavia (WizzAir), Birmingham (Monarch), Dublino (Ryanair), Manchester (Jet2.com), Londra Gatwick (Easyjet), Edimburgo (Jet2.com).

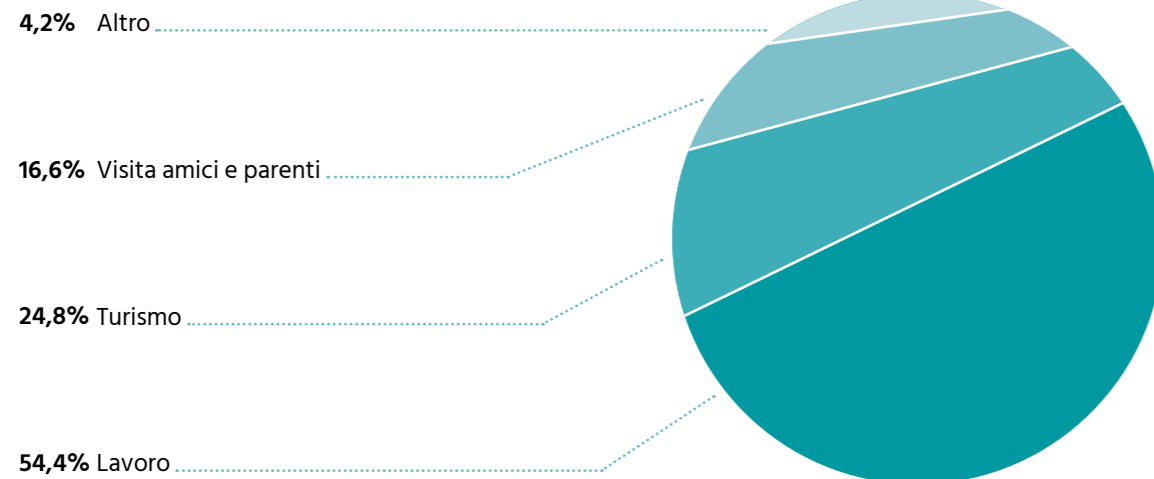
● Nazionali ● Internazionali ● Charter Neve ● Charter **HUB**



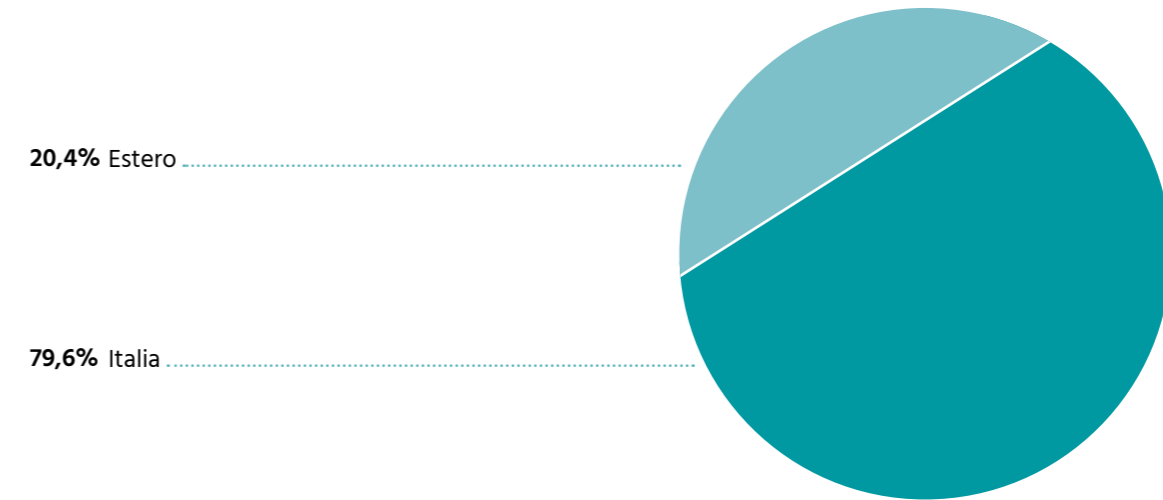
Frequenza e numero dei voli annuali da Torino



Motivo del viaggio



Residenza dei passeggeri 2015



Nel dettaglio, l'andamento del numero dei passeggeri e dei movimenti dell'anno 2015 a confronto con l'anno 2014. Si segnala come anche i movimenti ritornino a crescere del +4,2% dopo numerosi anni di contrazione.



PASSEGGERI	2015	2014	VAR	VAR %
Nazionali	1.858.557	1.817.333	41.224	2,3%
Internazionali	1.638.097	1.423.531	214.566	15,1%
Charter	158.158	178.238	-20.080	-11,3%
Aviazione generale	6.936	7.791	-855	-11,0%
Transiti	4.676	5.093	-417	-8,2%
Totale	3.666.424	3.431.986	234.438	6,8%
Movimenti	44.261	42.462	1.799	4,2%

Le principali direttrici di linea utilizzate dai passeggeri si confermano, nell'ordine, Roma, Catania e Napoli: entra per la prima volta in questa top ten Amsterdam, che beneficia del collegamento bigiornaliero di KLM aperto a giugno del 2014.

DESTINAZIONI - LINEA	2015	2014	VAR	VAR %	% SUL TOTALE
ROMA Fiumicino	666.999	616.689	50.310	8,2%	19,1%
CATANIA	241.452	311.165	-69.713	-22,4%	6,9%
NAPOLI	216.508	252.172	-35.664	-14,1%	6,2%
FRANKFURT	206.337	208.677	-2.340	-1,1%	5,9%
PARIS C. De Gaulle	181.407	177.885	3.522	2,0%	5,2%
BARCELONA	176.543	127.247	49.296	38,7%	5,0%
MUNICH	167.320	164.870	2.450	1,5%	4,8%
PALERMO	151.779	96.172	55.607	57,8%	4,3%
BARI	146.724	145.692	1.032	0,7%	4,2%
AMSTERDAM	130.447	104.651	25.796	24,6%	3,7%
Totale prime 10 destinazioni	2.285.516	2.205.220	80.296	3,6%	65,4%
Altre destinazioni	1.211.138	1.035.644	175.494	16,9%	34,6%
Totale	3.496.654	3.240.864	255.790	7,9%	100,0%

Nella tabella seguente sono invece riportate le principali compagnie di linea che hanno operato nel 2015 sul nostro aeroporto, e i rispettivi passeggeri trasportati. Per la prima volta entra in questa classifica la compagnia Blue Air che nel 2015 è passata da 1 a 2 aeromobili basati e che ha investito fortemente nello sviluppo del nostro scalo e ha contribuito allo sviluppo dell'occupazione e del territorio.

VETTORI - LINEA	2015	2014	VAR	VAR %	% SUL TOTALE
RYANAIR	960.688	720.563	240.125	33,3%	27,5%
ALITALIA GROUP	703.937	978.973	-275.036	-28,1%	20,1%
LUFTHANSA	373.657	376.714	-3.057	-0,8%	10,7%
VUELING AIRLINES	236.422	139.247	97.175	69,8%	6,8%
MERIDIANA FLY S.p.A.	232.263	276.161	-43.898	-15,9%	6,6%
BLUE AIR	215.909	13.176	202.733	1538,7%	6,2%
AIR FRANCE	181.407	177.887	3.520	2,0%	5,2%
BRITISH AIRWAYS	105.483	100.474	5.009	5,0%	3,0%
KLM	93.193	53.659	39.534	73,7%	2,7%
VOLOTEA	71.643	52.390	19.253	36,7%	2,0%
Totale primi 10 vettori	3.174.602	2.889.244	285.358	9,9%	90,8%
Altri vettori	322.052	351.620	-29.568	-8,4%	9,2%
Totale	3.496.654	3.240.864	255.790	7,9%	100,0%

Il traffico *low cost* ha rappresentato nel 2015, in termini di passeggeri, il 45% del totale traffico di linea, percentuale in crescita del 48,4% rispetto ai valori del 2014 :



VETTORI - LOW COST	2015	2014	VAR	VAR %	% SUL TOTALE
RYANAIR	960.688	720.563	240.125	33,3%	60,8%
VUELING AIRLINES	236.422	139.247	97.175	69,8%	15,0%
BLUE AIR	215.909	13.176	202.733	1538,7%	13,7%
VOLOTEA	71.643	52.390	19.253	36,7%	4,5%
WIZZ AIR,LTD	39.485	8.216	31.269	380,6%	2,5%
TRANSAVIA AIRLINES	37.254	50.992	-13.738	-26,9%	2,4%
EASYJET AIRLINE	14.501	16.779	-2.278	-13,6%	0,9%
JET2.COM	4.083	439	3.644	830,1%	0,3%
GERMAN WINGS	695	20.228	-19.533	-96,6%	0,0%
AIR ARABIA MAROC	251	295	-44	-14,9%	0,0%
TWIN JET (TWIN AIR)	83	53	30	56,6%	0,0%
NORWEGIAN AIR SHUTTLE, AS	1	0	1		0,0%
BLU EXPRESS	0	42.803	-42.803	-100,0%	0,0%
Totale complessivo	1.581.015	1.065.181	515.834	48,4%	100,0%

ATTIVITÀ NON AERONAUTICHE



La SAGAT ha da sempre espresso sensibilità verso il giusto equilibrio di valorizzazione delle eccellenze locali e brand affermati a livello internazionale.

Le attività commerciali extra aviation hanno visto, nel corso del 2015, una profonda innovazione volta all'ottimizzazione dell'offerta e dell'esperienza di viaggio da parte dell'utenza.

Le attività commerciali

Le attività commerciali *extra aviation* hanno visto, nel corso del 2015, una profonda innovazione, volta all'ottimizzazione dell'offerta.

La zona *airside* del terminal è stata interessata da importanti lavori di rifacimento che hanno comportato cantierizzazioni per l'intero anno con il raggiungimento, a fine esercizio, di un nuovo layout complessivo.

In particolare, le aree Duty Free sono state affidate al Gruppo Heinemann, *leader* del settore a livello internazionale, e sono ora caratterizzate dal moderno concetto del *walk-through*, che, unitamente alla nuova e più ampia offerta e localizzazione delle altre aree *retail*, garantisce maggiore visibilità e possibilità di contatto con l'utenza aeroportuale.

Il nuovo flusso dei passeggeri in partenza garantisce in tal contesto comfort agli utenti ed esprime un'impostazione che allinea l'Aeroporto di Torino agli standard internazionalmente riconosciuti.

Inoltre, il nuovo flusso dei passeggeri in arrivo in sbarco dai voli in attracco ai *loading bridge* attraverso la hall Partenze, introdotto nel corso del 2015, comporta un significativo aumento dei potenziali clienti.

L'introduzione di operatori e *brand* di *target* sempre più elevato garantisce, inoltre, l'attrattività dello scalo e un maggior livello qualitativo per gli utilizzatori dello scalo.

L'incremento delle metrature destinate alle altre attività *retail* e di ristorazione garantisce, in termini prospettici, un potenziale di sviluppo e maggior diversificazione.

In particolare, nell'ambito dell'offerta ristorativa, è stato aperto in area doganale un nuovo locale commerciale, la cui gestione è stata affidata ad una rinomata società cooperativa agricola, nell'ottica di offrire ai passeggeri in transito le specialità della cucina italiana.

La diversificazione dell'offerta e l'introduzione di nuovi operatori punta al miglioramento del livello qualitativo offerto, garantendo alla clientela più opzioni, prodotti di nicchia e ambiente confortevole.

In area *landside* va altresì registrata la progressiva introduzione di importanti nuove attività di servizio, tra cui l'apertura di un supermercato, che offre agli utenti aeroportuali una vasta selezione di prodotti alimentari e non, con una apposita area destinata ai prodotti biologici.

Sempre in area *landside*, grazie alla proficua collaborazione posta in essere tra l'Aeroporto e gli Enti Locali è stato possibile, dopo alcuni anni di tentativi, aprire una farmacia comunale in grado di soddisfare le differenti esigenze dell'utenza aeroportuale.



Parcheggio, E-commerce e Servizi di Mobilità in Aeroporto 2015



Grazie a molteplici interventi su diversi canali di vendita, una sempre maggiore attenzione alla clientela ed alla concorrenza ed a fronte di un incremento dei passeggeri del 6,9% (1,8% traffico nazionale e 12,8% internazionale), il 2015 ha segnato l'inizio di un *trend* positivo per tale settore.

Complice di tale risultato è stata l'introduzione di profili tariffari sempre più vicini alle esigenze dei passeggeri, che oggi possono usufruire di tariffe molto scontate, prenotando il parcheggio *on-line* mediante la piattaforma *e-commerce* ed usufruendo, per particolari periodi, come in corrispondenza dei weekend, dei ponti, delle festività e dei periodi di vacanza di speciali tariffe. Grazie ad una collaborazione con le compagnie aeree è stato inoltre possibile offrire ai passeggeri tariffe privilegiate in occasioni di grandi eventi sportivi, come, ad esempio, per la finale di Champions League. Attraverso l'introduzione della piattaforma di *e-commerce* è stato altresì possibile diversificare l'offerta dei servizi ai passeggeri consentendo l'acquisto cumulativo, a tariffe scontate, di servizi fra loro correlati, quali il il FastTrack e l'accesso alla SalaVip

Verso il canale aziende e *corporate* sono stati introdotti alcuni strumenti molto apprezzati, come le *Corporate Cards* con fatturazione a fine mese ed in base al reale utilizzo, che permettono ai *frequent travellers* di utilizzare il parcheggio ed i servizi FastTrack e SalaVip a tariffe convenzionate ed in modo pratico e veloce. Anche il canale agenzie di viaggio e tour operators ha visto la partecipazione del parcheggio ad alcuni eventi di promozione, e la definizione di prodotti specifici specialmente su web. Gli operatori possono per esempio acquistare in nome e per conto dei clienti sia il parcheggio che gli altri servizi in vendita *on-line*.

Nel dicembre 2015 è stato inoltre avviato l'apprezzato parcheggio Kiss&Ride, che offre una nuova e comoda area di sosta express a livello arrivi, munita di comodi *meeting point* che consentono il carico e scarico dei passeggeri

e dei bagagli, al coperto e nel massimo comfort. Anche il parcheggio prima Sosta Breve è stato riconvertito in Sosta Lunga con un buon successo tra gli utilizzatori.

Tra le varie novità introdotte anche il *car sharing* di CAR2GO, l'innovativo servizio che permette di raggiungere e parcheggiare in aeroporto: Caselle è uno dei primi aeroporti ad essere dotati di questo servizio.

Per il prossimo anno quindi si continuerà a lavorare per aumentare il numero di utilizzatori del parcheggio e dei servizi aeroportuali FastTrack e SalaVip, focalizzandosi sui seguenti ambiti:

- miglioramento dell'esperienza di utilizzo (praticità, velocità, convenienza);
- miglioramento della comunicazione per rendere più noti i servizi e le tariffe dei parcheggi;
- revisione di parte della struttura dei parcheggi e miglioramento della viabilità.



FORNITORI



Le modalità di scelta dei fornitori

La SAGAT, in quanto soggetto privato che opera in virtù di diritti speciali ed esclusivi ed in quanto società di gestione aeroportuale, è tenuta all'applicazione di alcune parti del D.Lgs. 163/06 (Codice dei Contratti Pubblici). Conseguentemente la selezione dei fornitori per gli appalti di lavori, servizi e forniture di importo superiore alle soglie comunitarie (€ 418.000 per servizi e forniture ed € 5.225.000 per i lavori) avviene nel rispetto delle procedure ad evidenza pubblica previste dal Codice.



Anche al di sotto di tali soglie, la SAGAT adotta in ogni caso procedure di selezione dei fornitori volte a favorire il più possibile la concorrenza tra gli operatori economici sul mercato e a garantire la massima trasparenza e parità di trattamento. I regolamenti aziendali in vigore impongono di norma il ricorso a procedure concorsuali, nelle forme della procedura aperta con pubblicazione di un bando o, in alternativa per le gare di valore meno elevato, della procedura negoziata plurima. L'affidamento diretto è consentito solo al ricorrere di particolari condizioni tassativamente indicate o per gli affidamenti di valore inferiore a soglie di minimis (€ 40.000,00, per i lavori, € 20.000,00 per i servizi ed € 10.000,00 per le forniture).

La SAGAT ricorre a criteri di aggiudicazione di tipo oggettivo, che garantiscono una corretta ponderazione tra la qualità delle prestazioni erogate e le relative condizioni economiche, oltre che una equa remunerazione per i fornitori stessi.

Nell'ambito delle procedure di selezione, infatti, il criterio di aggiudicazione prevalentemente utilizzato è quello dell'offerta economicamente più vantaggiosa, che consente una valutazione ponderata e bilanciata tra la qualità dell'offerta tecnica ed il prezzo offerto.

Il ricorso al criterio di aggiudicazione del prezzo più basso avviene esclusivamente nei casi in cui le caratteristiche tecnico-prestazionali delle offerte ricevute non appaiano determinanti rispetto al contratto da stipulare. Peraltro tale criterio di aggiudicazione viene solitamente calibrato mediante l'utilizzo del cd. "taglio delle ali" di cui all'art. 86 del Codice dei Contratti Pubblici per l'individuazione delle offerte anormalmente basse in modo da garantire, anche in questi casi, un'equa remunerazione delle prestazioni offerte.



Come risulta dalla tabella sottostante, la durata media dei debiti commerciali nel 2015 è sostanzialmente in linea con il trend registrato negli ultimi cinque anni.



	2011	2012	2013	2014	2015
Durata media dei debiti commerciali	162	175	134	130	150
Debiti commerciali / costi per fornitori esterni					

A seguito di un'elaborazione effettuata al 31/12/2015 nei confronti dei fornitori della Capogruppo, è emerso che l'84,12% di esso è stato destinato a controparti aventi sede legale in Italia:

Migliaia di euro, al netto intercompany

SEDE LEGALE	DEBITO	%
Italia	8.562.896	84,12%
Resto del mondo	1.616.325	15,88%
Totale	10.179.221	100%



AMBIENTE



Politica ambientale

Le attività del Gruppo SAGAT sono gestite nel rispetto della normativa vigente in materia di tutela ambientale.

La gestione operativa è improntata a criteri di salvaguardia dell'ambiente e di efficienza energetica perseguendo il miglioramento delle prestazioni ambientali.

Il Gruppo SAGAT si impegna pertanto a diffondere e consolidare una cultura di tutela dell'ambiente, sviluppando la consapevolezza degli aspetti ambientali e promuovendo comportamenti responsabili da parte di tutto il personale, tramite adeguata informazione e formazione a garanzia del pieno e puntuale rispetto delle norme e procedure interne.

La crescita del traffico e lo sviluppo infrastrutturale hanno impatti ambientali sul territorio e sulle popolazioni circostanti: le azioni concretamente attuate in conseguenza della politica ambientale permettono di gestire tali impatti, minimizzandoli e rendendo quindi "sostenibile" la crescita dell'aeroporto.

Consapevole di questo importante nesso, il Gruppo SAGAT considera la sostenibilità ambientale un elemento strategicamente importante e funzionale alle proprie attività di Gestore Aeroportuale ed in coerenza alla politica ambientale sopra enunciata ha definito i seguenti obiettivi:

- miglioramento continuo delle performance ambientali e di efficienza energetica;

- prevenzione dell'inquinamento dell'acqua, dell'aria e del suolo;
- cooperazione con i soggetti locali ed istituzionali;
- controllo degli standard ambientali dei clienti e dei fornitori;
- integrazione tra sistema di gestione ambientale e salute e sicurezza;
- prevenzione del rischio di eventi accidentali e miglioramento della gestione del rischio ambientale;
- conformità costante alle norme di legge;

- razionalizzazione delle procedure per ridurre l'impatto ambientale;
- uso di materiali decongelanti ecologici per aerei;
- allontanamento non cruento dei volatili;
- corretta ed efficiente gestione dei rifiuti, con limitazione della produzione e con incentivo alla raccolta differenziata.

In conclusione, e alla base degli obiettivi sopra affermati, il Gruppo SAGAT intende garantire un impegno costante per la realizzazione di un concreto e continuo miglioramento

CONTESTO NORMATIVO, REGOLATORIO E ORGANIZZATIVO

In ambito aeroportuale sono presenti numerose e differenti tematiche ambientali, regolamentate da una pluralità di norme, sia a livello comunitario, sia a livello nazionale e regionale e sono sottoposte alla regolamentazione in materia emanata da ENAC ed al dettato delle norme ISO 14001.

Dal punto di vista organizzativo, le aree societarie, che si occupano di tematiche ambientali sono numerose e articolate su più livelli.

Al fine di poter gestire al meglio tale complessità normativa e organizzativa, il Gruppo SAGAT ha migliorato il coordinamento delle competenze e delle attività svolte dalle seguenti aree, che risultano coinvolte a vario titolo dalle tematiche ambientali:

- il Servizio Ambiente, per il ruolo di coordinamento, gestione e controllo a livello generale;
- la Tecnico-Operativa, per gli aspetti ambientali che

delle proprie performance ambientali, tramite il fondamentale apporto del proprio personale e delle infrastrutture. In particolare il Gruppo è consapevole che il coinvolgimento di tutto il personale rappresenta un elemento fondamentale ed imprescindibile per il raggiungimento degli obiettivi e per questo si impegna in adeguate iniziative di formazione, in un'organizzazione dove sono presenti ai vari livelli figure idonee preposte ai temi ambientali e nella comunicazione a tutti i livelli delle attività svolte e dei risultati raggiunti.

Tutto ciò si è concretamente tradotto nella decisione di introdurre un Sistema di Gestione Ambientale impostato secondo i requisiti della norma ISO 14001, e di ottenerne la certificazione, come più avanti descritto.

assumono rilievo sia in ambito di progettazione delle infrastrutture, sia in ambito manutentivo, nonché per gli aspetti ambientali presenti nello svolgimento delle operazioni aeroportuali, sia airside che landside;

- gli Approvvigionamenti, nella predisposizione dei contratti con i fornitori, per il controllo dell'impatto ambientale degli approvvigionamenti;
- la Direzione Commerciale extra-aviation, nella predisposizione dei contratti con i clienti, per la minimizzazione degli impatti ambientali determinati da nuovi sviluppi dell'attività;
- le Risorse Umane, per il progresso continuo della consapevolezza ambientale diffusa tra tutto il personale del Gruppo SAGAT, attraverso la formazione e la comunicazione interna.

SISTEMA DI GESTIONE AMBIENTALE

A partire dal 2015 la Capogruppo SAGAT S.p.A. ha avviato un percorso finalizzato all'introduzione del Sistema di Gestione Integrato Ambiente e Sicurezza Lavoro conforme rispettivamente agli standard ISO 14001:2015 e ISO 45001:2016, con l'obiettivo di ottenere la certificazione del Sistema entro la fine del 2016, in coerenza con quanto previsto dal Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo (MOG) di cui al D. Lgs. n. 231/2001.

A tal fine sono state eseguite le attività di :

- mappatura di tutti gli aspetti ambientali, nonché di salute e sicurezza lavoro relativi alle attività presenti sul sedime dell'Aeroporto di Torino;
- individuazione delle normative applicabili nonché dei documenti di riferimento già in essere;
- creazione del Comitato di Monitoraggio Sicurezza Lavoro e Ambiente, con i rappresentanti delle diverse e trasversali funzioni aziendali competenti del Gruppo, con il mandato di monitorare l'applicazione e l'efficacia delle politiche adottate in materia di Ambiente e Sicurezza Lavoro, nonché di proporre eventualmente interventi organizzativi e tecnici per ridurre i rischi, favorire i controlli e garantire un corretto adempimento delle normative in materia.

Nel 2016 proseguirà l'elaborazione delle procedure, istruzioni, moduli di registrazione per ciascun aspetto ambientale e di sicurezza lavoro, che rappresenteranno lo strumento di:

- supporto e attuazione della Politica Ambientale del Gruppo,
- controllo e miglioramento della gestione delle attività aventi ricadute ambientali,
- prevenzione e gestione delle eventuali emergenze ambientali aeroportuali.

In conclusione il Gruppo SAGAT identifica, all'interno del contesto appena illustrato, i seguenti aspetti ambientali principali, sviluppati singolarmente nel prosieguo del capitolo:

- rumore;
- energia;
- aria;
- acqua;
- rifiuti;
- suolo.

L'inquinamento acustico

Il rumore generato dagli aerei nelle fasi di decollo e atterraggio rappresenta il fattore ambientale percepito in misura maggiore dalle comunità che vivono in prossimità dell'Aeroporto di Torino. Esso è il risultato di vari fattori: la tecnologia propulsiva degli aeromobili, le procedure di decollo e atterraggio utilizzate e la pianificazione territoriale delle aree limitrofe allo scalo.

Per quanto attiene il primo fattore, la responsabilità ricade sulle compagnie aeree che decidono le politiche di gestione e rinnovamento degli aeromobili.

Sullo scalo di Torino negli ultimi anni si è registrato un progressivo impiego di velivoli più moderni che, essendo equipaggiati con nuovi motori Turbo-Fan a basse emissioni sonore, ha permesso una riduzione dell'inquinamento sonoro di origine avionica.

In qualità di Gestore Aeroportuale, SAGAT, attraverso il coinvolgimento degli Enti aeronautici competenti (ENAC e ENAV) e delle Autorità territoriali (Comuni, Provincia, Regione), ha il compito di intraprendere delle azioni per ridurre i livelli sonori e il numero di persone esposte al rumore aeroportuale. Le principali attività svolte da SAGAT sono:

- monitorare in modo continuo i livelli di rumore aeroportuale;
- verificare il rispetto delle procedure antirumore;
- gestire le lamentele dei cittadini analizzando i fattori che hanno determinate e proponendo azioni mitigative;
- condividere con le Autorità territoriali gli strumenti di pianificazione aeroportuale e territoriale ed instaurare con queste un rapporto aperto e collaborativo al fine di prevenire e gestire l'insorgere di criticità;
- collaborare con gli Enti preposti alla gestione dell'inquinamento acustico aeroportuale mediante specifici tavoli tecnici;
- promuovere la trasparenza e il contatto diretto con i cittadini.

IL SISTEMA DI MONITORAGGIO

Per tenere costantemente sotto controllo i livelli di rumore prodotto dalle operazioni aeree, come previsto dal D.M. 20/05/99 "Criteri per la progettazione dei sistemi di monitoraggio per il controllo dei livelli di inquinamento acustico in prossimità degli aeroporti nonché criteri per la classifica-

zione degli aeroporti in relazione al livello di inquinamento acustico", sono attive dal 2007 presso l'Aeroporto di Torino 8 postazioni fonometriche fisse (Figura 1) e una mobile, completamente rinnovate nel triennio 2010-2012 sia dal punto di vista software che hardware.



Figura 1 – Localizzazione delle centraline fonometriche



Tale sistema consente di tenere sotto controllo il clima acustico nell'intorno aeroportuale ma, anche, di potere sanzionare i vettori per il mancato rispetto delle procedure antirumore.

Dal 2012 SAGAT ha inoltre attivato un sistema di raccolta e monitoraggio delle lamentele dei cittadini tramite il sito internet dell'aeroporto (http://www.aeroporto.torino.it/aeroporto_it/responsab_it/rumore_it.html) che consente di raccogliere le segnalazioni della popolazione interessata dal rumore aeroportuale e correlarle con i singoli eventi acustici ed avionici. Le lamentele inserite sono utilizzate per verificare quante e quali operazioni recano fastidio o disturbo alla popolazione al fine di promuovere eventuali modifiche o implementazioni alle procedure antirumore o altre azioni per la tutela della popolazione.

Nel 2014 SAGAT ha acquistato un'ulteriore postazione fonometrica mobile a supporto delle attività di monitoraggio svolte e ha provveduto all'avvio di un piano biennale di aggiornamento degli impianti elettrici a servizio delle postazioni.

Nel 2015 SAGAT ha ricollocato la postazione fonometrica "VVF San Maurizio" (LIMF09) presso il parco giochi di San Maurizio Canavese, in via Alcide De Gasperi, per migliorare le misure acustiche sul lato ovest dell'aeroporto come condiviso con i membri della Commissione Aeroportuale.

Al fine di promuovere una gestione trasparente della tematica Rumore Aeroportuale, SAGAT ha inoltre concesso dal 2009 ad Arpa Piemonte l'accesso diretto al sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale mediante una pagina web dalla quale quotidianamente i tecnici dell'Arpa possono controllare i livelli acustici.

Si riportano di seguito i valori del parametro LVA (Livello di Valutazione del rumore Aeroportuale) nel periodo 2010-2015 su ciascuna delle 8 postazioni fonometriche (Tabella 1), che appaiono sostanzialmente costanti.



CODICE POSTAZIONE	NOME POSTAZIONE	LVA 2010	LVA 2011	LVA 2012	LVA 2013	LVA 2014	LVA 2015
LIMF01	Parco Giochi	57,0	55,5	56,5	54,7	56,2	55,8
LIMF02	Cimitero	60,8	60,3	59,2	58,0	59,4	60,6
LIMF03	S. Giacomo	54,9	54,0	54,4	53,4	55,3	54,2
LIMF04	Pozzo Bona	48,3	47,4	47,0	47,1	46,5	47,2
LIMF05	Nefoipsometro	62,3	61,5	62,0	61,8	62,3	62,5
LIMF06	Prato Fiera	62,6	61,9	61,6	61,1	61,9	62,3
LIMF07	Malanghero	59,4	58,9	59,0	60,7	61,3	60,1
LIMF09	VV.F	49,6	49,8	52,0	44,6	47,1	45,7

Tabella 1 – Valori LVA

LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

L'Aeroporto di Torino, situato circa 15 km a nord della città di Torino, insiste sui Comuni di Caselle Torinese, San Maurizio Canavese e San Francesco al Campo.

La pista dell'Aeroporto consente un utilizzo bidirezionale e assume, come da convenzione aeronautica, la denominazione numerica che contraddistingue la sua inclinazione magnetica rispetto al Nord divisa per dieci: quando è percorsa in direzione nord, la pista dell'Aeroporto di Torino assume la denominazione 36, essendo esattamente allineata al Nord (direzione 360°), mentre quando è percorsa in direzione sud (direzione 180°) assume la denominazione 18.

La pista 36 è usata nel 98% circa dei casi, limitando l'utilizzo inverso (pista 18) a particolari esigenze operative; ciò al fine di ridurre il rumore sull'abitato di Caselle Torinese, che si trova immediatamente a sud della pista ed è sorvolato dai velivoli in fase di atterraggio (Figura 2).



Figura 2 - Tracce radar degli atterraggi (in blu) e dei decolli (in rosso)



La pianificazione dello sviluppo territoriale degli abitati adiacenti all'aeroporto è di importanza cruciale ai fini dello sviluppo sostenibile dello scalo. Per tale motivo la SAGAT ha dedicato molta attenzione alla definizione della Zonizzazione Acustica Aeroportuale ai sensi del D.M. 31/10/97 "Metodologia di misura del rumore aeroportuale" che è il principale strumento di pianificazione dello sviluppo territoriale compatibile all'impatto acustico prodotto dal rumore aeronautico. Tale zonizzazione è stata approvata all'unanimità nel gennaio 2013 dalla "Commissione per il Rumore Aeroportuale", formata da ENAC, ENAV, Ministero dell'Ambiente, Arpa Piemonte, Regione Piemonte, Provincia di Torino, Comune di Caselle Torinese, Comune di San Francesco al Campo, Comune di San Maurizio Canavese, Compagnie aeree (AOC) e SAGAT.

Il territorio circostante l'aeroporto è stato quindi classificato, come richiesto dalla normativa, in tre aree di rispetto (A, B e C) caratterizzate da un valore specifico dell'indice acustico LVA (Livello di Valutazione del rumore Aeroportuale) e da corrispondenti tipologie di insediamenti consentiti:

- Zona A: $60\text{dB(A)} < \text{LVA} < 65\text{dB(A)}$
- Zona B: $65\text{dB(A)} < \text{LVA} < 75\text{dB(A)}$
- Zona C: $\text{LVA} > 75\text{dB(A)}$

Per la definizione delle porzioni di territorio che ricadono in tali zone acustiche (A, B e C) è stato applicato il cosiddetto "approccio pianificatorio" che rappresenta la metodologia più moderna per bilanciare i piani di sviluppo aeroportuale con i piani regolatori e i piani di classificazione acustica comunali. Questo ha permesso di coniugare gli interessi di tutela e sviluppo del territorio con le previsioni di crescita dell'aeroporto nei prossimi anni.

Le zone A e B interessano un'area limitata del territorio dei comuni limitrofi mentre la zona C è del tutto confinata all'interno del sedime aeroportuale. Le aree sono evidenziate nei colori verde per la zona A, giallo per la zona B e rosso per la zona C (Figura 3).

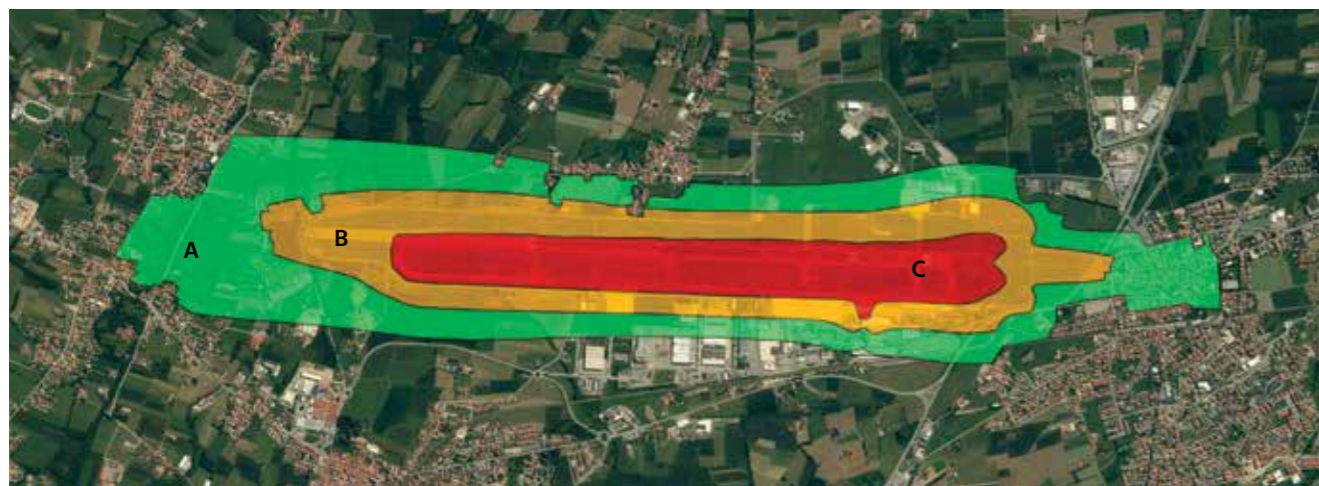


Figura 3 – Zonizzazione acustica secondo il D.M. 31/10/1997

Nel 2014 SAGAT, ai sensi del D.M. 29/11/2000 "Criteri per la predisposizione, da parte delle società e degli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore" ha elaborato uno specifico studio acustico per l'analisi dei superamenti applicando i criteri definiti in sede di Commissione Aeroportuale. Dai risultati ottenuti, condivisi con Arpa Piemonte, si è appurato che i valori acustici registrati nel 2013 risultano inferiori a quelli previsti in fase di zonizzazione acustica.

Nel periodo giugno 2014 - maggio 2015 SAGAT, in base alla determina del Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare del 17/09/2013 per il progetto "Revisione del Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA) - Master Plan 2009-2015", ha effettuato una campagna di monitoraggio fonometrico del rumore aeroportuale, in accordo con Arpa Piemonte, presso i 9 recettori sensibili elencati in Tabella 2.

	COMUNE	RECETTORI SENSIBILI
1a	San Francesco al Campo	Scuola elementare "Italo Calvino"
1b	San Francesco al Campo	Scuola materna parrocchiale di via San Giovanni Bosco
1c	San Francesco al Campo	Scuola materna "Madonna"
1d	San Francesco al Campo	Scuola media "Mario Costa"
1e	San Francesco al Campo	Scuola materna "Arcobalocco"
2a	San Maurizio Canavese	Scuola materna "L. Arcozzi Masino"
3a	Caselle Torinese	Scuola materna "La Famiglia"
3b	Caselle Torinese	Scuola elementare "Collodi"
3c	Caselle Torinese	Scuola media "Demonte"

Tabella 2 – Recettori sensibili

Dai rilievi fonometri effettuati si è evinto che i valori acustici registrati all'interno degli edifici scolastici risultano sempre inferiori al valore limite definito dalla Sottocommissione Tecnica per il Rumore Aeroportuale, pari a 45 dB.

LE PROCEDURE ANTIRUMORE

Attualmente sono in vigore presso l'Aeroporto di Torino le procedure antirumore elencate nella seguente tabella che descrive anche i benefici prodotti in termini di riduzione dei livelli sonori sulla popolazione esposta al rumore aeroportuale.



MISURE ANTIRUMORE IN ATTO	BENEFICI PER LA POPOLAZIONE
1 USO PREFERENZIALE PISTA 36	I benefici interessano tutta la popolazione residente nel centro urbano di Caselle Torinese. Grazie a questa procedura, tale area risulta interessata solo dal rumore prodotto dagli aeromobili in fase di atterraggio che è minore di quello prodotto in decollo (i motori in fase di atterraggio non funzionano in condizioni di massimo regime).
2 LIMITAZIONE DEI VOLI NOTTURNI	Tale procedura limita notevolmente l'impatto acustico notturno e tutti i comuni limitrofi allo scalo ne traggono beneficio.
3 RESTRIZIONI NELL'USO DELLA SPINTA INVERSA	I benefici determinati dalle restrizioni nell'uso della spinta inversa interessano prevalentemente le aree abitate nei lati EST e OVEST della pista nonché la stessa infrastruttura aeroportuale.
4 RESTRIZIONI NELL'USO DELL'APU	Questa tipologia di restrizione produce dei benefici in termini di riduzione del rumore aeronautico in tutte le aree limitrofe allo scalo.
5 RESTRIZIONI NELLO SVOLGIMENTO DELLE PROVE MOTORI	I benefici, prodotti da tale restrizione, in termini di riduzione del rumore aeroportuale, interessano tutte le aree limitrofe allo scalo.
6 PROCEDURA DI DECOLLO E SALITA INIZIALE	Riduzione del rumore sull'abitato sorvolato.

Tabella 3 – Procedure antirumore

Le procedure in tabella, introdotte sullo scalo di Torino già nel 1998, sono state verificate dalla sottocommissione tecnica nel periodo 2009-2012 e confermate dalla Commissione Aeroportuale al termine della fase di Zonizzazione conclusasi durante la seduta plenaria del 16/01/2013. Anche i dati LVA misurati nel periodo 2013-2015 confermano la bontà delle procedure antirumore applicate.

Nel 2016 SAGAT, si impegna a:

- controllare il "clima" acustico nell'intorno aeroportuale mediante il sistema di monitoraggio del rumore;
- monitorare l'applicazione e l'efficacia delle misure antirumore in atto.

L'energia

SAGAT è un'impresa a forte consumo di energia e da sempre considera la gestione di quest'ultima un fattore imprescindibile per lo sviluppo sostenibile della propria attività.

Nel mese di dicembre 2015 l'Aeroporto di Torino ha completato la diagnosi energetica nelle modalità previste dal D.Lgs. 102/2014 (in attuazione della direttiva 2012/27/UE sull'efficienza energetica), aggiornando la precedente diagnosi del 2011, elaborata in fase di certificazione del sistema di gestione dell'energia secondo la norma ISO 50001.

In funzione dei risultati della diagnosi energetica sono state perfezionate le seguenti attività:

- aggiornamento delle procedure, dei documenti e degli indicatori di performance previsti dal Sistema di Gestione dell'Energia;
- individuazione dei parametri per la costruzione di un "cruscotto di controllo" dei sistemi energivori, a partire dai dati acquisiti dai sistemi di monitoraggio esistenti;
- realizzazione del Registro delle opportunità di miglioramento, con indicazione dei metodi di gestione/aggiornamento e dei criteri di analisi tecnico-economica per la classificazione degli investimenti;
- elaborazione del Piano di miglioramento energetico per il periodo 2016-2019.

Gli investimenti previsti nel Piano Quadriennale (2016 – 2019) degli interventi del Gruppo SAGAT annesso al Contratto di Programma sono stati improntati alla realizzazione di infrastrutture edili ed impiantistiche con elevati standard di efficienza energetica.

Due sono i principali settori di intervento che riguardano l'energia:

- riqualifica dei sistemi di illuminazione (interna ed esterna) con l'obiettivo di rendere i nuovi sistemi più performanti in termini di efficienza energetica, qualità dell'illuminazione e affidabilità manutentiva;
- efficientamento energetico degli impianti di climatizzazione mediante sistemi di monitoraggio e regolazione con inverter, revamping sistemi di pompaggio e centrali frigorifere con macchine ad alto rendimento.

La tabella seguente illustra la ripartizione dei consumi del 2015 suddivisi per fonte energetica, da cui si evince che l'energia elettrica è la fonte principale utilizzata in aeroporto con oltre 80% dei consumi complessivi.



FORNITORE DI ENERGIA	CONSUMO 2015	COEFFICIENTE IN TEP	TEP
ENERGIA ELETTRICA	19.953 MWh	0,187 tep x MWh	3.731
GASOLIO DA RISCALDAMENTO	91.341 kg	1,02 tep x 1000 kg	93
GASOLIO DA TRAZIONE	44.056 kg	1,02 tep x 1000 kg	45
METANO	901.221 Sm ³	0,836 tep x 1000 Sm ³	753
BENZINA	1.729 lt	0,765 tep x 1000 lt	1
TOTALE tep			4.624

Coerentemente con gli obiettivi della sua politica energetica, SAGAT utilizza fonti rinnovabili acquistando, dall'anno 2012, il 20% dell'energia elettrica da fonte rinnovabile certificata (RECS).

Di seguito la tabella con il riepilogo delle emissioni di CO₂.

SINTESI ENERGIA TERMICA ED EMISSIONI DI CO ₂ elaborazione SAGAT marzo 2015		
CONSUMO ENERGETICO ELETTRICO TOTALE DEL SITO	71.360	GJ/anno
CONSUMO ENERGETICO TERMICO TOTALE DEL SITO	3.244	GJ/anno
CONSUMO ENERGETICO TOTALE	74.604	GJ/anno
CONSUMO DI ENERGIA PRIMARIA ASSOCIATA ALL'ENERGIA ELETTRICA	3.707	TEP/anno
CONSUMO DI ENERGIA PRIMARIA ASSOCIATA ALL'ENERGIA TERMICA	887	TEP/anno
CONSUMO DI ENERGIA PRIMARIA TOTALE	4.594	TEP/anno
EMISSIONI DI CO ₂ ASSOCIATE ENERGIA ELETTRICA	8.611	t/anno
EMISSIONI DI CO ₂ ASSOCIATE ENERGIA TERMICA	2.061	t/anno
EMISSIONI DI CO₂ TOTALI	10.671	t/anno

Le emissioni atmosferiche

Gli aeroporti sono sistemi complessi che possono determinare impatti diversificati sul territorio. Quello prevalente riguarda solitamente la qualità dell'aria, che è influenzata anche da fonti di inquinamento esterne alle leve di intervento diretto delle società di gestione aeroportuale:

- le emissioni degli aeromobili nelle fasi di atterraggio, decollo e movimentazione a terra;
- le emissioni dovute alle attività accessorie alle operazioni aeroportuali quali, ad esempio, gli impianti termici a servizio delle infrastrutture aeroportuali o per la produzione di energia, i mezzi operativi e di handling ecc;
- il traffico veicolare aeroportuale;
- le emissioni derivanti dalle viabilità esterne e autostrade;
- l'impatto atmosferico delle zone industriali prossime, e delle ulteriori attività antropiche.

Pur in presenza di un contesto che rende complesso misurare gli effetti diretti delle attività degli aeroporti sull'atmosfera, l'Aeroporto di Torino in anni passati ha realizzato diverse campagne di monitoraggio all'esterno del sedime aeroportuale, in ottemperanza alle prescrizioni ministeriali ed in collaborazione con Arpa Piemonte. I risultati di tali monitoraggi hanno mostrato concentrazioni di gas inquinanti sempre inferiori ai valori limite e i dati raccolti non hanno evidenziato legami con

il traffico aereo; viceversa sono risultati presenti fonti di inquinamento derivanti da traffico veicolare e dagli impianti di riscaldamento.

Le emissioni in atmosfera derivanti da fonti fisse di competenza del Gestore provengono dagli impianti di riscaldamento e condizionamento dei vari edifici presenti nel sedime, garantito da alcune centrali termiche alimentate a gas o a gasolio, e da centrali frigorifere alimentate ad energia elettrica.

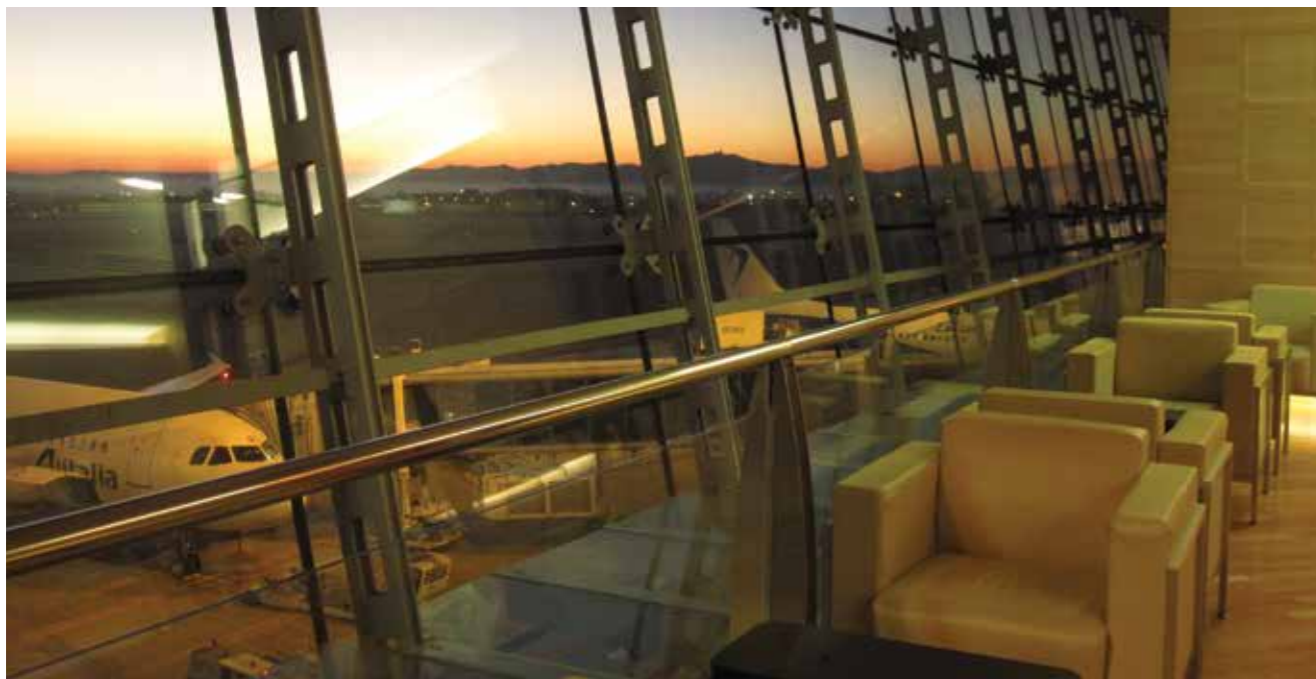


La potenza termica totale prodotta nelle centrali termiche aeroportuali risulta pari a circa 19 MW, di cui 16,2 MW circa provenienti da centrali termiche alimentate a gas metano e 2,8 MW proveniente da centrali termiche alimentate a gasolio.

La potenza frigorifera nominale complessiva è pari a circa 10 MW. Il consumo elettrico dei soli gruppi frigo rappresenta circa il 18% del totale dei consumi elettrici, equivalente a circa 3,6 MWh/anno. Sui principali gruppi refrigeranti la SAGAT ha installato sistemi di controllo di fughe di gas.

Le centrali termiche alimentate a gas metano producono oltre il 30% di ossidi di azoto in meno rispetto alle caldaie a gasolio di pari potenza: la quasi totalità del

calore prodotto in aeroporto (circa l'85% sulla potenza totale) proviene da centrali termiche con alimentazione a gas metano. In ogni caso, a partire dalla primavera del 2015 la SAGAT ha avviato, in collaborazione con Arpa Piemonte, il monitoraggio delle concentrazioni di biossido di azoto nell'intorno aeroportuale, come determinato dalla Notifica di esito provvedimento del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 2013. Relativamente all'impegno del Gruppo SAGAT a preferire alimentazioni che garantiscano un minor impatto ambientale, che, comunque - come si è detto - per quanto riguarda gli impianti di climatizzazione è limitato, si segnala che nelle nuove installazioni e nel corso delle progressive sostituzioni delle centrali termiche esistenti sono state e verranno preferite le caldaie con bruciatori a metano a bassa emissione di inquinanti.



Le risorse idriche

L'impatto ambientale sulle acque superficiali connesso con l'esercizio dell'Aeroporto di Torino è legato in particolare alla gestione delle acque meteoriche della pista e dei piazzali che sono trattate attraverso appositi impianti di depurazione. Il reticolo dei collettori di acque meteoriche all'interno del sedime aeroportuale è un imponente sistema costituito da canalette di drenaggio per le aree soggette al traffico aereo, da tubazioni secondarie di allontanamento e da collettori principali.

ACQUE METEORICHE PIAZZALI AEROMOBILI

Le acque piovane che precipitano sui piazzali aeromobili, sono convogliate verso un impianto che permette di separare l'acqua dall'eventuale frazione inquinata dagli idrocarburi - che può essere recuperata in un secondo momento con apposite attrezzature, per essere poi successivamente smaltita.

L'aeroporto è inoltre dotato di un sistema di accumulo e trattamento delle acque meteoriche ricadenti sulla pista denominato "vasche di prima pioggia", destinato

ad accogliere i primi 5mm di pioggia per destinarli alla fognatura. Esso è composto da 3 vasche interrate, con un volume di accumulo unitario di 900 m³, per complessivi 2.700 m³, superiore ai 1.600 m³ teorici. Il recapito delle acque è definito in accordo con le prescrizioni tecniche richieste dalla Società Metropolitana delle Acque (SMAT) che prevedono un rilascio a portata massima controllata a partire dalle 24 ore successive all'evento atmosferico per evitare eccessivi carichi della rete fognaria.

I CONSUMI IDRICI



I consumi idrici delle utenze principali sono stati analizzati e confrontati con i dati storici, individuando così i profili di consumo sulla base dei quali analizzare gli eventuali scostamenti che potrebbero essere causati da perdite sulla rete di distribuzione o anomalie nell'utilizzo delle utenze.

I consumi di acqua potabile prelevata dall'acquedotto SMAT nel 2015 (sono stati pari a circa 167.500 m³), con una crescita del 7,9%, che appare compatibile con la crescita del volume di passeggeri transitati dallo scalo nel 2015.

La gestione dei rifiuti

La SAGAT si occupa della gestione dei rifiuti - dalla raccolta fino al conferimento in discarica - prodotti dalle attività sia proprie che degli operatori che, a diverso titolo, sono presenti sul sedime aeroportuale. A tal proposito ha realizzato aree ed isole ecologiche dedicate alla raccolta delle diverse tipologie di rifiuti, per consentire a tutti gli Enti e Operatori aeroportuali di effettuare una corretta differenziazione, agevolando così lo smaltimento diversificato.

RIFIUTI URBANI E ASSIMILABILI AGLI URBANI

La frequenza di raccolta dei rifiuti urbani e assimilabili agli urbani dai numerosi punti presenti in aeroporto avviene con cadenza giornaliera. Durante le domeniche nel periodo dei voli charter invernali ed estivi, la frequenza viene aumentata sino a due raccolte al giorno.

Nel 2015 la produzione di rifiuti prodotti in ambito aeroportuale è stata pari a 587 tonnellate, in leggera crescita rispetto all'anno precedente a seguito dell'incremento di traffico passeggeri registrato dallo scalo.

VARIAZIONE PERCENTUALE	
2015 VS 2014	+1,6%
2014 VS 2013	+3%
2013 VS 2012	-11%

Raccolta differenziata



Il Gruppo SAGAT effettua la raccolta differenziata di plastica, vetro e toner e gestisce in maniera differenziata le varie tipologie di rifiuti speciali, destinati allo smaltimento o al recupero: quali batterie, neon, pneumatici, legno, metallo, olio esausto, macerie, rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche.

Nel 2015 è stato avviato il nuovo processo di raccolta e smaltimento differenziato dei residui derivanti dalle operazioni di pulizia della pavimentazione esterna in area airside, opportunamente caratterizzati come "rifiuti da spazzamento". In tabella un estratto delle principali voci consuntivate nel 2015.

	VOLUME 2015	2015 VS 2014
PLASTICA	6.100 kg	-0,4%
FERRO/METALLO	5.980 kg	+93%
VETRO	5.100 kg	-13%
LEGNO	3.900 kg	-16%
RESIDUI PULIZIA STRADALE AIRSIDE	3.720 kg	+100%

Viceversa, la raccolta differenziata della carta viene eseguita direttamente dalla Cooperativa sociale Arcobaleno, nell'ambito del "Progetto Cartesio" per il recupero della carta. Il conferimento avviene presso i maceri indicati dal consorzio nazionale recupero e riciclo a base cellulosica COMIECO.

PREVENZIONE DELL'INQUINAMENTO DEL SITO

L'attenzione al tema dell'inquinamento del suolo da parte del Gruppo SAGAT ha determinato uno studio delle possibili sorgenti inquinanti, che sono state attentamente mappate e per le quali sono state definite apposite procedure all'interno del Sistema di Gestione Ambientale, anche in accordo con il *Safety Management System*:

- serbatoi di oli minerali;
- aree di ricarica batterie;
- operazioni di movimentazione di materie chimiche.

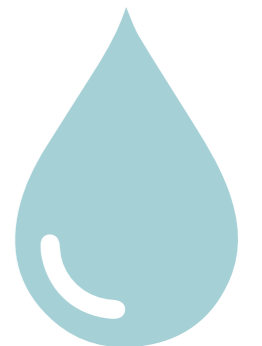
I serbatoi di oli minerali presenti in varie aree del sedime aeroportuale, sono oggetto di specifica autorizzazione della Provincia di Torino, e vengono periodicamente sottoposti a prove di tenuta certificate da tecnici abilitati.

Nel sito aeroportuale sono presenti alcune aree all'aperto di ricarica di batterie al piombo contenente soluzione elettrolitica o gel, per le quali è prevista opportuna dotazione di mezzi assorbenti adeguatamente dimensionati, sulla base della normativa in caso di sversamento.

In caso di sversamento accidentale di materie chimiche, come ad esempio carburante, olio o liquido deicing, sono previste specifiche istruzioni tecnico-operative, che prevedono l'intervento delle funzioni operative preposte per contenere lo sversamento mediante l'impiego di mezzi assorbenti e/o neutralizzanti per la protezione del suolo e delle acque.

Inoltre, la salvaguardia delle acque superficiali è sostenuta dai seguenti elementi:

- i piazzali aeromobili sono provvisti di una rete di raccolta delle acque meteoriche e di un impianto di separazione degli idrocarburi;
- la pista di volo è provvista di una rete di raccolta delle acque meteoriche, dell'impianto di vasche di prima pioggia e successivo convogliamento in pubblica fognatura.



RISORSE UMANE



Nel corso dell'anno 2015 la struttura organizzativa di SAGAT S.p.A. ha registrato alcune rilevanti modifiche, riferibili, in particolare, all'area commerciale:

- al fine di sviluppare il traffico aereo dello scalo, in linea con gli obiettivi strategici aziendali, è stato creato il Comitato sviluppo Commerciale a riporto della Direzione Commerciale e Marketing Aviation;
- al fine di offrire ai passeggeri dello scalo una sempre più vasta offerta di esercizi commerciali e ristorativi, è stata costituita la Direzione Marketing e Commerciale Extra Aviation a riporto diretto dell'Amministratore Delegato.

L'organico del Gruppo

Al 31 dicembre 2015 il numero complessivo di dipendenti del Gruppo risulta essere aumentato di 21 persone (14,09 Full Time Equivalent) rispetto alla medesima data dell'anno precedente, per un totale di 397 dipendenti di cui il 95,5% a tempo indeterminato e il 4,5% a tempo determinato. Nel corso dell'anno 12 lavoratori assunti a tempo determinato, che avevano maturato maggiore anzianità complessiva, hanno fruito della trasformazione del proprio contratto lavorativo in tempo indeterminato. L'organico medio del Gruppo nel 2015 è risultato pari a 360,55 FTE* contro i 361,77 FTE dell'anno precedente.

*Tale dato è stato calcolato in "full-time equivalent" (FTE).

Il 58,44% delle risorse del Gruppo risulta essere a fine anno dipendente della controllante SAGAT, mentre il 41,56% del personale è dipendente di SAGAT Handling.

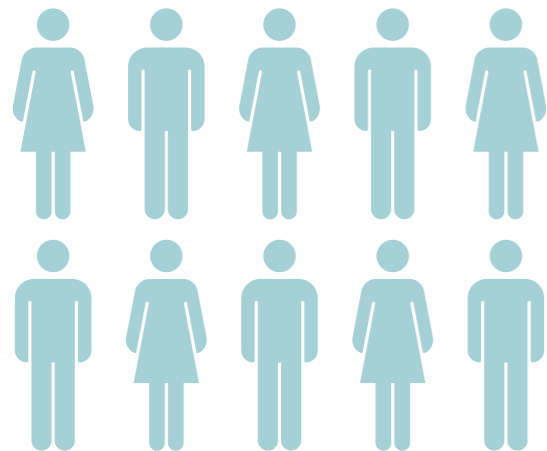
I dati qui esposti non includono i lavoratori in somministrazione a cui fa ricorso il Gruppo per le attività stagionali invernali generate dal traffico *charter* nei week-end. La presenza di stagisti, non conteggiata nell'organico globale, è riconducibile a singole unità nell'ambito degli accordi di collaborazione con Università e scuole superiori del territorio.



L'occupazione femminile è stata pari al 41% circa all'interno delle società, con una presenza prevalente all'interno delle qualifiche di impiegato a fine 2015:



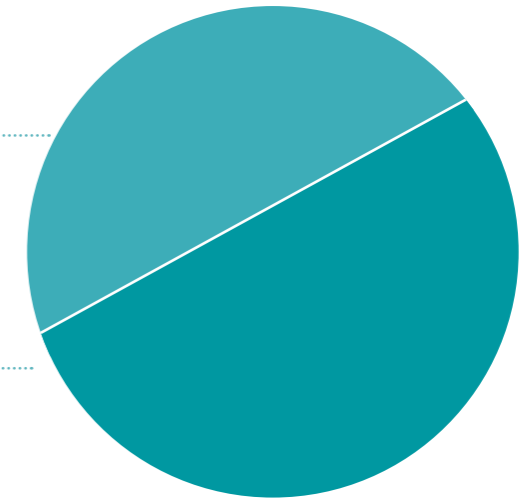
31/12/2015	N°	%
SAGAT S.p.A.	232	58,4%
SAGAT Handling	165	41,6%
Gruppo	397	100%
<hr/>		
Tempi indeterminati	379	95,5%
Tempi determinati	18	4,5%
<hr/>		
Donne	163	41,1%
Uomini	234	58,9%



Dipendenti per società

41,6% SAGAT Handling

58,4% SAGAT S.p.A.

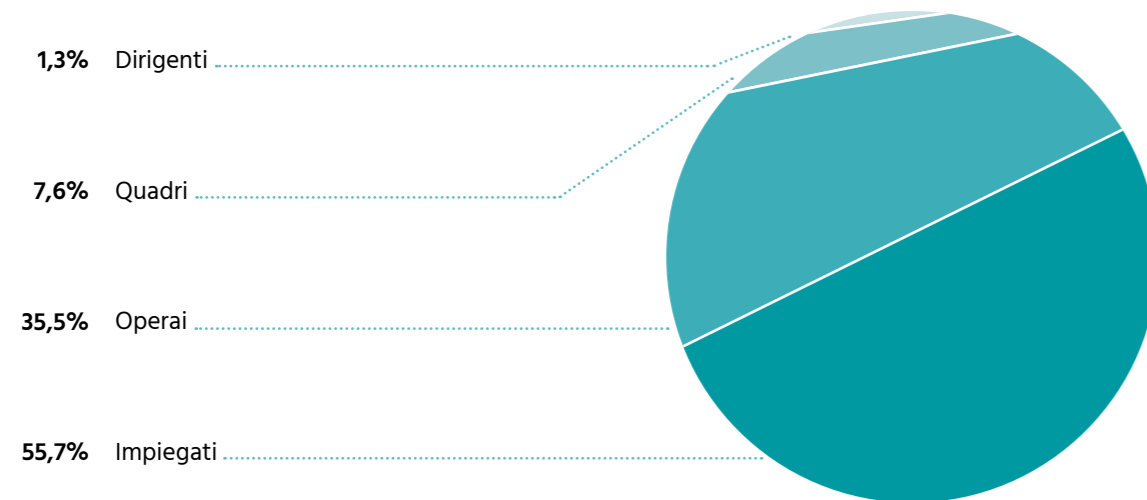


Dipendenti suddivisi per società alla data del 31 dicembre 2015.

Nel rispetto delle leggi vigenti il Gruppo SAGAT impiega personale diversamente abile e personale appartenente alle categorie protette. Le mansioni assegnate ai dipendenti appartenenti a queste categorie sono compatibili con le loro condizioni psico-fisiche e vengono costantemente monitorate dalla Direzione del Personale.

↑ Dal punto di vista professionale il 63,3% dei dipendenti riveste la qualifica di impiegato ed il 35,5% quella di operaio. Il *middle management* è rappresentato da 30 quadri aziendali (sul totale di Gruppo) che corrispondono al 7,6% del personale totale mentre il Gruppo ha 5 dirigenti che rappresentano l'1,3% dell'intera popolazione del Gruppo. 34,4% dei dipendenti con qualifica di quadro sono donne.

Dipendenti per qualifica



QUALIFICA	DIRIGENTI	QUADRI	IMPIEGATI	OPERAI
SAGAT	5	24	103	100
SAGAT Handling	0	6	118	41
Totale	5	30	221	141

L'età media dei lavoratori del Gruppo è di 44,2 anni, per un'anzianità media nel Gruppo pari a circa 17 anni (questo anche a seguito di procedure di mobilità che hanno portato all'uscita e poi al pensionamento dei lavoratori più anziani),

ben 174 persone hanno però un'anzianità di servizio che supera i 20 anni.

L'età media dei dirigenti del Gruppo è di 52,7 anni.



MEDIA	ETÀ	ANZIANITÀ
SAGAT	44	18,5
SAGAT Handling	44,4	15,5
Media	44,2	17

All'interno dell'organico al 31 dicembre, la percentuale dei lavoratori con contratto a tempo parziale è stata nel 2015 lievemente superiore rispetto al 2014 per effetto di 12 trasformazioni, effettuate nel mese di dicembre 2015, da contratti a tempo determinato in contratti a tempo indeterminato.

L'incidenza del personale a contratto part-time è maggiormente evidente in SAGAT Handling dove rappresenta all'incirca il 33% del totale.



PERSONALE PT/FT (*)	2014 % PT SU FT	2015 % PT SU FT
SAGAT	5,07 %	6 %
SAGAT Handling	29,9 %	33 %
Totale complessivo	14 %	18 %

* su organico a tempo indeterminato a dicembre di ciascun anno

Per quanto riguarda il livello di istruzione, i diplomati sono i più rappresentati in azienda; i dipendenti con la media inferiore sono nella quasi totalità operai, mentre i laureati sono in gran parte quadri e dirigenti.



GRADO ISTRUZIONE

Media inferiore/qualifica	96
Diploma	224
Laureati	77
Totale	397

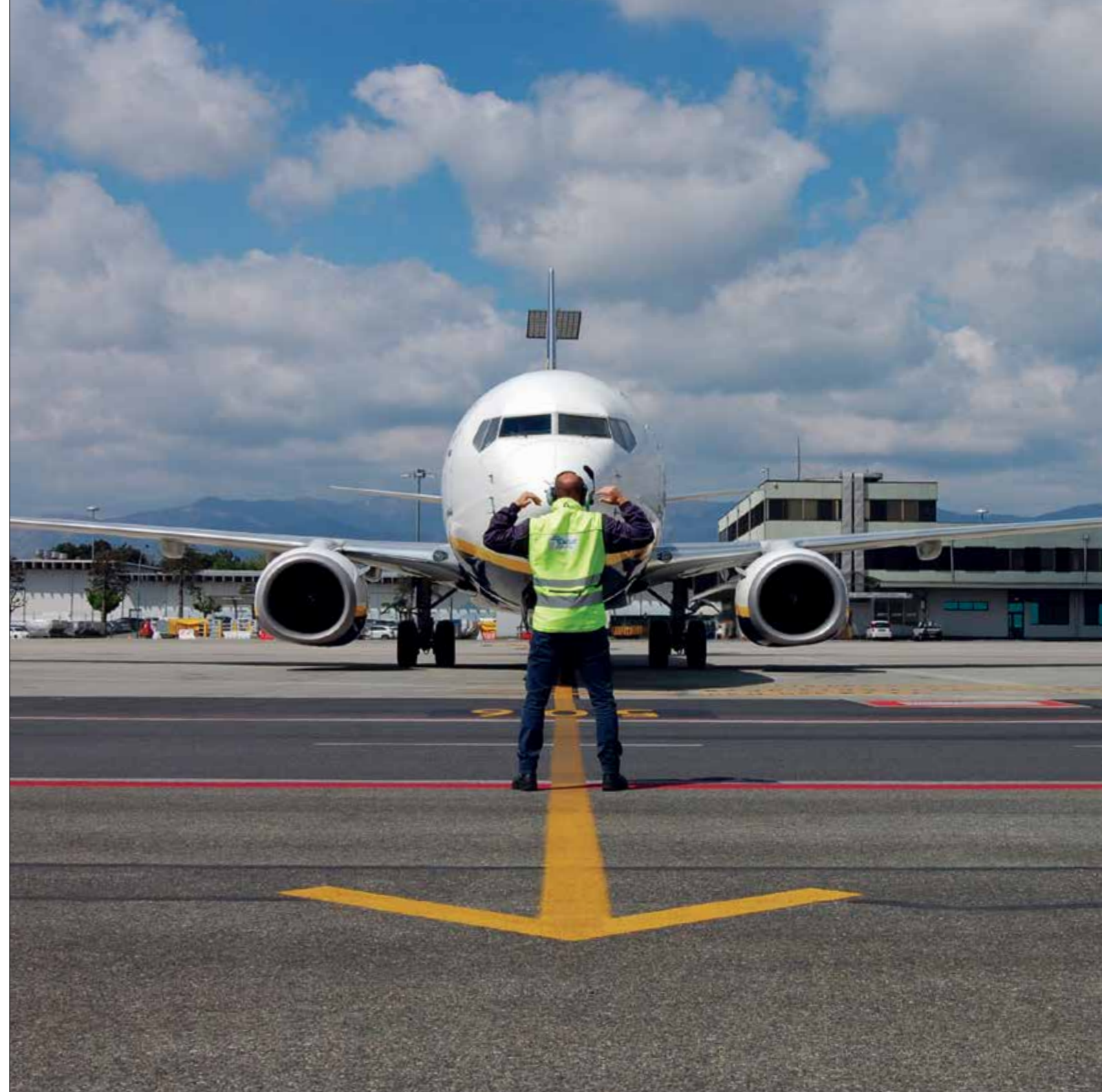
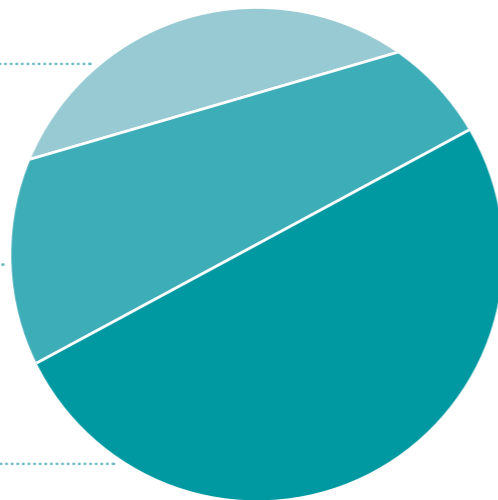
Per quanto riguarda il livello di istruzione, i diplomati sono i più rappresentati in azienda; i dipendenti con la media inferiore sono nella quasi totalità operai, mentre i laureati sono in gran parte quadri e dirigenti.

Grado di istruzione del Gruppo

19% Laureati

24% Media inferiore/qualifica

57% Diploma



La formazione



Competenze

La struttura formativa SAGAT eroga direttamente e indirettamente corsi per i dipendenti del Gruppo, nonché per altre società operanti nel settore aeroportuale. Collabora inoltre con Università, scuole superiori e centri di ricerca per lo sviluppo di progetti didattici e formativi congiunti.

Nel 2015 SAGAT, come da diversi anni a questa parte, ha elaborato un Piano annuale per la Formazione per supportare lo sviluppo professionale e promuovere l'arricchimento delle competenze del personale del Gruppo a tutti i livelli, favorire i processi d'innovazione e rispondere allo stesso tempo alle nuove esigenze di efficienza in un'ottica di controllo e razionalizzazione dei costi.

In questo senso il Piano viene sviluppato tenendo conto degli obiettivi strategici aziendali, dei processi di cambiamento culturale/organizzativo, delle necessarie innovazioni di processo, rilevando i fabbisogni formativi e proponendo aggiornamenti per le diverse figure professionali presenti all'interno del proprio organico.

La formazione è stata realizzata ricorrendo ai propri formatori interni sia attraverso società di formazione esterne scelte secondo principi di eccellenza professionale e metodologica, tenendo conto di quanto previsto dalla certificazione sulla Qualità ISO 9001 e dalle indicazioni fornite

dalle normative internazionali e nazionali, dalla manualistica IATA, IOSA e ISAGO, dal Manuale di Aeroporto e dal Regolamento di Scalo SAGAT S.p.A.

L'offerta formativa del Gruppo SAGAT ha svolto un ruolo centrale nello svolgimento delle attività di formazione che hanno coinvolto il personale delle società del Gruppo SAGAT e di tutte le altre che svolgono attività lavorative all'interno del sedime aeroportuale sia per l'organizzazione sia per l'erogazione diretta della formazione e/o addestramento e la cura e la gestione delle visite scolastiche aeroportuali.

Il personale della società SAGAT S.p.A. e SAGAT Handling cui si sommano i lavoratori in somministrazione e società in subappalto, nel corso del 2015 ha partecipato a 1.376 corsi di formazione e/o addestramento con un impegno di 5.429 ore di formazione/aula che hanno coinvolto 3.104 partecipanti, in aumento rispetto al 2014, per un monte ore pari a 16.051 ore.

Di tutti questi corsi la formazione interna ha svolto 793 corsi per un impegno di 2.438 ore di formazione/aula, che hanno coinvolto 1.516 partecipanti per un totale di 7.547 ore/dipendente, mentre i corsi con formatori esterni sono stati 583 per 2.971 ore di docenza ed hanno interessato 1.588 partecipanti per un monte ore di formazione pari a 8.504 ore/dipendente. Parte di questa formazione è stata finanziata tramite fondi professionali

quali Fondimpresa o l'attivazione di piani formativi aziendali.

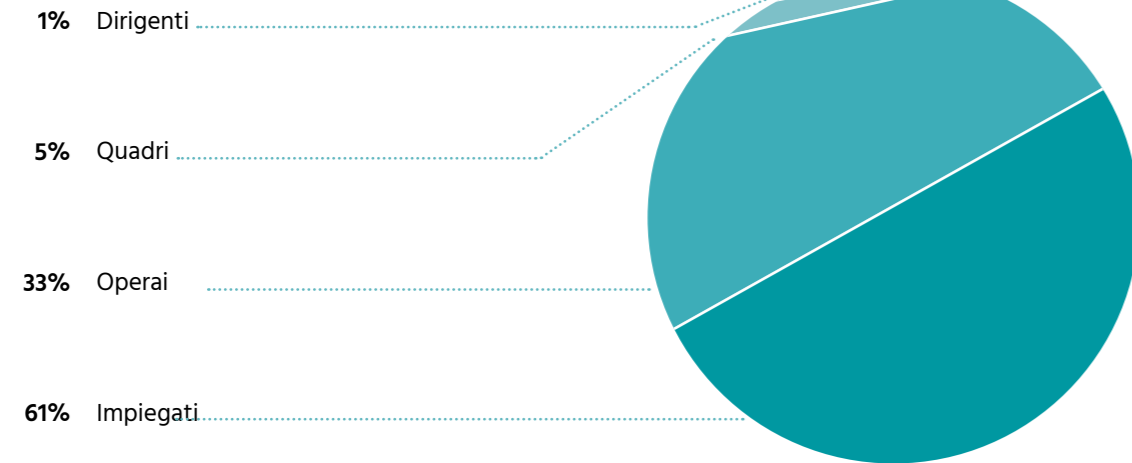
Prendendo in esame solo le ore di formazione svolte dai dipendenti in servizio nel corso del 2015, ogni dipendente SAGAT S.p.A. ha svolto una media di 18,3 ore di formazione, un dipendente SAGAT Handling una media di 38,6 ore con un valore medio per le due società del Gruppo di 26,5 ore media annuale.

NUMERO MEDIO ANNUO ORE DI FORMAZIONE	SAGAT S.p.A.	SAGAT HANDLING	MEDIA GRUPPO
Media annua ore formazione rispetto dipendenti al 31/12/2015	18,3	38,6	26,5

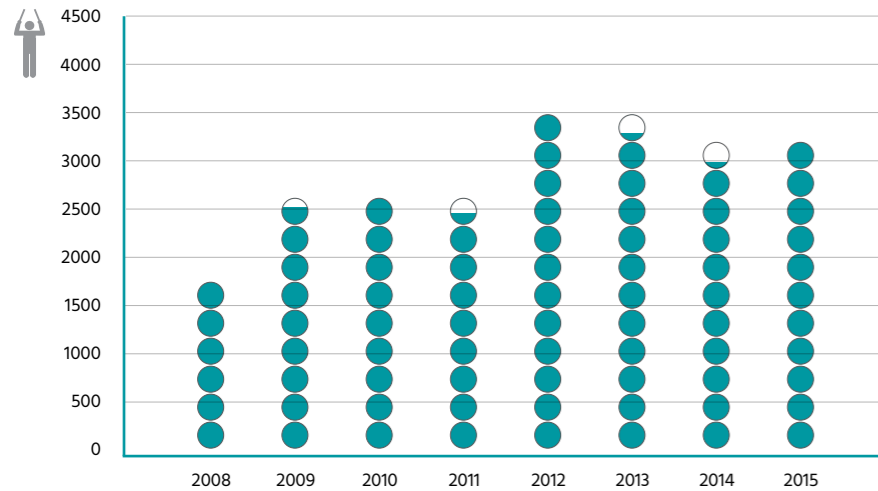


Ore formazione dipendenti Gruppo SAGAT

Anno 2015
Dati percentuali



Dipendenti Gruppo SAGAT partecipanti corsi formazione

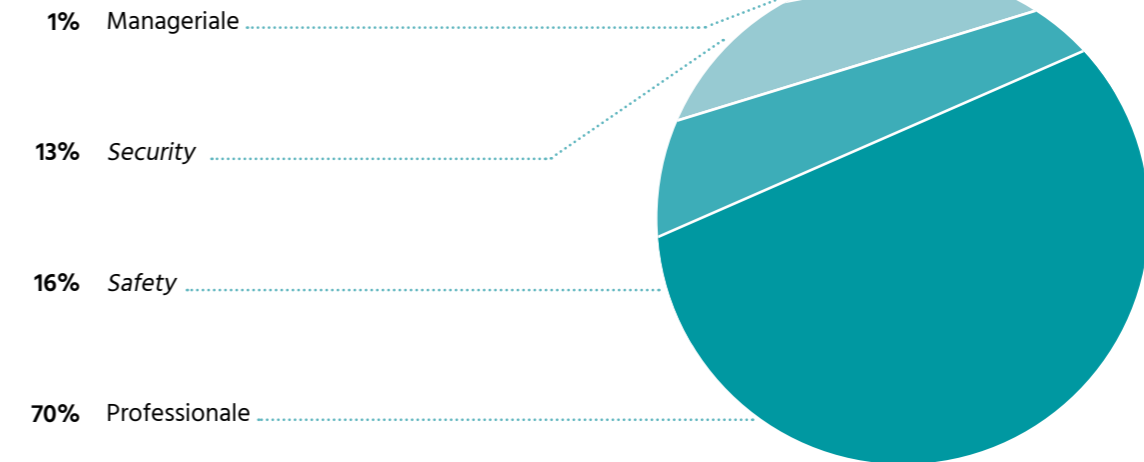


TIPOLOGIE DI CORSI

Nell'anno 2015 il personale del Gruppo SAGAT ha partecipato a corsi di varia tipologia, principalmente di carattere tecnico-professionale e inerente aspetti legati alla safety (D.Lgs. 81/2008 e s.m.i.) o alla security (Regolamenti ENAC e CE 185/2010). La formazione tecnico-professionale di base o di costante aggiornamento ha giocato il ruolo principale con una percentuale del 70% sul monte ore formazione. Il grafico qui di seguito riportato illustra i dati percentuali dei partecipanti per le singole tipologie di corso.

Tipologia formazione Gruppo SAGAT

Anno 2015
Dati percentuali



MODALITÀ DI SVOLGIMENTO DEI CORSI

Il personale del Gruppo SAGAT nel corso del 2015, ha frequentato nel complesso 16.051 ore di formazione con formatori esterni e/o istruttori interni del Training Center aziendale. Le modalità di svolgimento dei corsi sono state sia la formazione frontale d'aula, formazione tradizionale che detiene la maggiore percentuale, sia la formazione *on-job* per i corsi tecnico/professionali relativi alla conoscenza e conduzione dei mezzi e attrezzature aziendali o legati ad attività di stage, sia, infine, la formazione *e-learning* attraverso l'utilizzo *on-line* della piattaforma aziendale DOCEBO, utilizzata nelle sue piene funzionalità, e delle piattaforme dei vettori aerei

in particolare la piattaforma ASCEND della British Airways.

La formazione obbligatoria è stata pari all'81% del totale e ha compreso i temi della Sicurezza sul Lavoro realizzati in ottemperanza dell'Accordo Stato-Regione che ha disciplinato gli obblighi formativi per Dirigenti, Preposti e Lavoratori, le norme della Sicurezza Aeroportuale ENAC e quanto espressamente richiesto dalla IATA e dai singoli vettori aerei sia come conoscenza della Airport Safety e per la conduzione dei mezzi di assistenza aeroportuale sotto bordo agli aeromobili, sia per la conoscenza dei sistemi operativi DCS propri di ogni singolo vettore.

FORMAZIONE PER STUDENTI DEGLI ISTITUTI TECNICO PROFESSIONALI AERONAUTICI

Al fianco della formazione svolta per dipendenti interni e dipendenti di società esterne che lavorano nell'ambito aeroportuale, il Training Center SAGAT svolge ore di docenza per gli Istituti Aeronautici del territorio torinese quali l'ITIS Carlo Grassi di Torino e l'ITAer Turin Flying Institute che ha sede presso l'Aeroporto.

In particolare per la Turin Flying Institute i formatori interni SAGAT hanno un consolidato rapporto di docenza all'inter-

no del percorso didattico (POF – Piano Offerta Formativa) previsto dall'Istituto per le classi del triennio.

Gli studenti acquisiscono, in questo modo, una conoscenza teorica e pratica delle principali figure operative dell'handling aeroportuale conseguendo nel contempo le certificazioni base delle specifiche professionalità nel rispetto delle indicazioni della IATA.

La comunicazione interna

Da circa dieci anni l'azienda si è dotata di una intranet aziendale grazie alla quale provvede alla diffusione di tutte le informazioni aziendali o aeroportuali: operative, organizzative, commerciali, ludiche ecc. Tra le varie applicazioni, nella intranet sono a disposizione in qualsiasi momento sia le informazioni relative al proprio cedolino e alla situazione delle timbrature mensili, la rassegna stampa quotidiana, l'operativo voli sia diverse sezioni tematiche rilevanti per l'organizzazione aziendale.

Dal 2013 tutti i dipendenti sono dotati di una *e-mail* aziendale, anche se non dispongono di una postazione fissa, e

vi possono accedere anche al di fuori degli uffici. In questo modo tutti i dipendenti possono ricevere comunicazioni personali o informazioni relative alla vita aziendale, accrescendo in tal modo il senso di appartenenza. Laddove non esistenti, sono state messe a disposizione delle postazioni comuni.

Sempre nell'ottica di agevolare il rapporto tra l'Azienda ed il lavoratore, è stato attivato il cedolino retributivo mensile *on-line* che risolve tutte le esigenze di tempestività di consegna e di costante disponibilità della rendicontazione degli aspetti economici relativi alle retribuzioni.



Il Welfare aziendale

Anche nel 2015 il Gruppo SAGAT ha proseguito nell'attuare la sua politica di valorizzazione di iniziative di carattere sociale, come il rimborso, pur con dei massimali, delle rette degli asili nido e delle materne. Tali azioni di welfare, confermano la politica di sostegno di servizi volti al benessere dei propri dipendenti e delle loro famiglie.

Particolare riguardo è stato riservato al mantenimento dei servizi riferiti ai figli dei dipendenti:

- i rimborsi del 50% dei costi per le scuole materne e gli asili nido agevolano chi non riesce ad accedere ai posti disponibili presso le scuole materne e gli asili comunali, consentendo di frequentare scuole parificate generalmente più onerose;
- il buono regalo natalizio, per i figli dei dipendenti, ha sempre incontrato l'alto gradimento dei genitori;
- apposite convenzioni a prezzo agevolato stipulate da SAGAT con realtà esterne per colonie estive, con offerta di una pluralità di scelte (soggiorno marino o attività ludico-ricreative a stretto contatto con la natura), con copertura da parte di SAGAT del 77% del relativo costo.



2014	N° FRUITORI RIMBORSI NIDO E MATERNE	N° FRUITORI PACCO DONO BIMBI	N° FRUITORI COLONIE ESTIVE
SAGAT S.p.A. + SAGAT Engineering	41	146	25
SAGAT Handling	27	83	17
Gruppo	68	229	42

2015	N° FRUITORI RIMBORSI NIDO E MATERNE	N° FRUITORI PACCO DONO BIMBI	N° FRUITORI COLONIE ESTIVE
SAGAT S.p.A.	32	142	28
SAGAT Handling	21	86	13
Gruppo	52	228	41

- Nel corso degli anni sono state sviluppate numerose convenzioni con musei, teatri e altre istituzioni della città di Torino per promuovere e favorire la partecipazione culturale agli eventi della città da parte dei dipendenti.
- Da diverso tempo il Gruppo SAGAT ha finalizzato, con alcune aziende che operano all'interno dell'area aeroportuale e nel territorio, degli accordi con cui i propri dipendenti possono fruire di beni o servizi beneficiando di sconti.
- Tutti i dipendenti usufruiscono di servizio di mensa diffusa con card elettronica presso gli esercizi commerciali presenti in area aeroportuale, con cui sono stati messi a punto dei menu concordati. La tipologia di servizio vede un costo a carico dei dipendenti pari al 19% del costo totale del pasto e la modalità del servizio risulta esentata da oneri fiscali e contributivi.

La sicurezza sul lavoro

Il Gruppo SAGAT ha da sempre gestito con la massima attenzione le tematiche relative alla sicurezza e alla salute dei lavoratori, nonché quelle inerenti la sicurezza degli ambienti di lavoro.

Il Gruppo, attraverso i Servizi di Prevenzione e Protezione interni delle due società, oltre a verificare costantemente il rispetto rigoroso delle norme in materia, esercita anche una funzione propositiva sia rispetto ai dipendenti, evidenziando l'importanza di adottare comportamenti corretti (ad esempio, attraverso l'utilizzo dei dispositivi di protezione individuali e di reparto), sia proponendo al Datore di Lavoro interventi di miglioramento rispetto ai processi produttivi e agli ambienti di lavoro.

I principi fondanti dell'azione del Gruppo SAGAT, nell'ambito della sicurezza e salute sul lavoro, possono essere così sintetizzati:

- il rispetto delle procedure operative e standard di sicurezza;
- la protezione della salute dei lavoratori e delle persone che, a diverso titolo, operano in aeroporto;
- la prevenzione degli infortuni e delle malattie professionali;
- la promozione di stili di vita e comportamenti salubri negli ambienti di lavoro;
- la promozione di comportamenti corretti e responsabili a tutela della sicurezza.
- il rispetto delle norme generali e speciali in materia di infortuni, sicurezza e igiene sul lavoro;

Le aziende del Gruppo operano poi una formazione continua sui diversi temi della sicurezza sul lavoro, con particolare attenzione ai rischi specifici connessi alle diverse mansioni lavorative.

La formazione del personale, in materia di sicurezza, va ben al di là degli obblighi di legge e viene pianificata

annualmente - mediante predisposizione di un Piano Formativo - tenendo conto del fabbisogno formativo individuato sulla base degli aggiornamenti normativi, del Documento di Valutazione del Rischio (DVR), delle esigenze segnalate dai responsabili dei vari settori nonché delle azioni correttive a seguito di infortuni e/o inconvenienti.

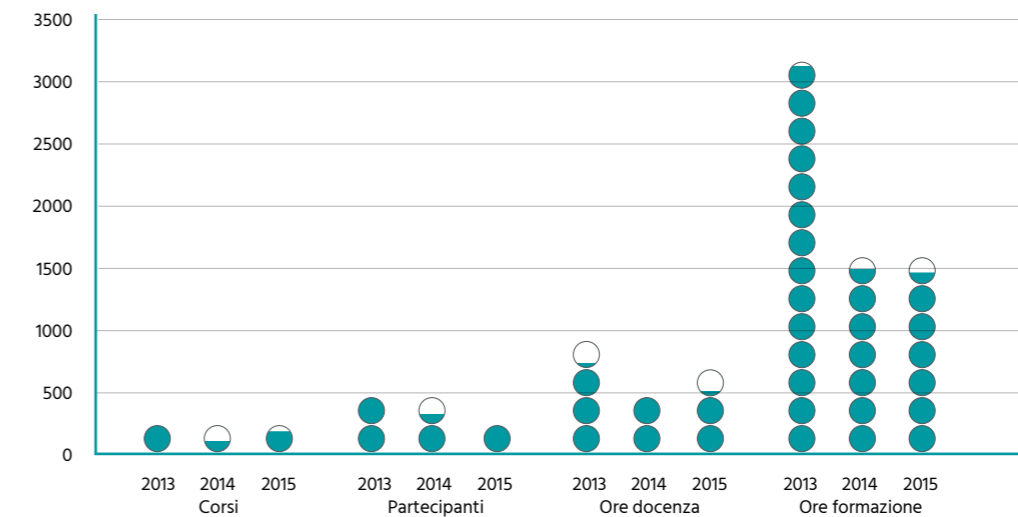
SAGAT S.p.A.	2013	FORMAZIONE SAFETY 2014	2015
Corsi	126	68	106
Partecipanti	426	337	256
Ore docenza	748	417	544
Ore formazione	3.180	1.520	1.395

SAGAT Handling S.p.A.	2013	FORMAZIONE SAFETY 2014	2015
Corsi	144	189	97
Partecipanti	357	466	296
Ore docenza	617	483	378
Ore formazione	1.889	1.734	1.168

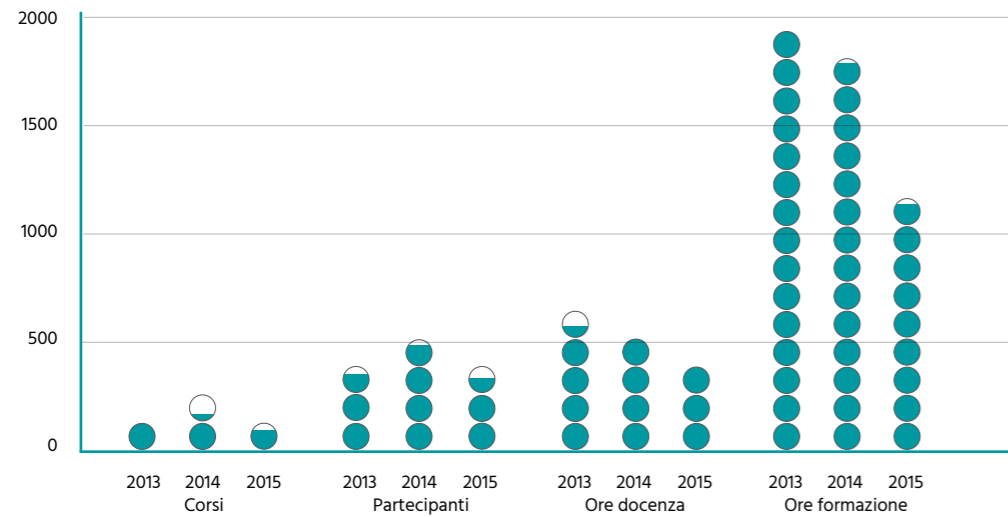
Nello specifico, l'offerta formativa prevede le seguenti tipologie di corsi:

- formazione base per lavoratori;
- formazione sui rischi specifici di mansione e relative misure di prevenzione e protezione;
- formazione rivolta a dirigenti e preposti;
- formazione specifica rivolta ai possessori di patente aeroportuale;
- formazione di figure specifiche:
 - » responsabile/addetto del Servizio di Prevenzione e Protezione (RSPP/ASPP);
 - » rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS);
 - » addetti alle emergenze e squadre di primo soccorso.

Formazione safety per SAGAT S.p.A.



Formazione safety per SAGAT Handling S.p.A.



INFORTUNI

L'andamento del fenomeno infortunistico in azienda degli ultimi tre anni per le società del Gruppo SAGAT è sintetizzato nelle tabelle di seguito riportate.

Andamento infortunistico - SAGAT S.p.A.

INFORTUNI	2013	2014	2015
Numero infortuni	2	3	1
Giorni assenza	19	22	3

Fonte dati: registro infortuni aziendale

Andamento infortunistico - SAGAT Handling S.p.A.

INFORTUNI	2013	2014	2015
Numero infortuni	8	5	4
Giorni assenza	169	105	17

Fonte dati: registro infortuni aziendale

Nell'ambito degli infortuni accaduti in azienda non si registrano valori statistici significativi in specifici reparti o aree di lavoro in rapporto al numero di dipendenti presenti. Per quanto riguarda il numero complessivo di infortuni del Gruppo SAGAT - avvenuti in azienda - si assiste, nel triennio di osservazione, ad un decremento degli stessi che passano da 10 (anno 2013), a 8 (anno 2014) e a 5 (anno 2015). Nel triennio considerato, l'analisi dei giorni di assenza dal

lavoro dovuti ad infortuni in azienda risulta essere pari a 335 giorni a fronte di n. 23 incidenti registrati.

Le Aziende del Gruppo SAGAT monitorano costantemente l'andamento infortunistico anche attraverso i parametri *Indice di Frequenza* (numero totale degli infortuni avvenuti in azienda) e *Indice di Gravità* (numero totale di giorni di assenza per infortunio):

SAGAT S.p.A.

INDICI INFORTUNISTICI	2013	2014	2015
I_f : indice di frequenza (Nr. infortuni totali sul lavoro/ore lavorate) * 1.000.000	5,27	7,73	2,52
I_g : indice di gravità - complessivo (Giorni complessivamente persi/ore lavorate)*1.000	0,05	0,06	0,01

SAGAT Handling S.p.A.

INDICI INFORTUNISTICI	2013	2014	2015
I_f : indice di frequenza (Nr. infortuni totali/ore lavorate) * 1.000.000	31,65	22,14	16,30
I_g : indice di gravità - complessivo (Giorni complessivamente persi/ore lavorate)*1.000	0,67	0,47	0,07

Le relazioni industriali

Il tasso di sindacalizzazione nel settore del trasporto aereo è storicamente elevato e nel Gruppo SAGAT sono presenti le 4 principali Organizzazioni Sindacali Nazionali (FILT-CGIL, FIT-Cisl, UILT Trasporti e UGL Trasporti) che contano oltre il 54% di iscritti fra i lavoratori. SAGAT ha da sempre impostato costanti e costruttive relazioni sindacali che hanno portato negli anni alla sottoscrizione di importanti accordi integrativi sia sul Welfare aziendale, sia per l'efficientamento e la flessibilità dell'organizzazione in risposta alle dinamiche di un mercato sempre più competitivo. Il tutto è stato ottenuto grazie anche a un dialogo continuo con le rappresentanze di base (RSU) che ha evitato negli ultimi anni, 2015 compreso, scioperi o agitazioni del personale.

DIPENDENTI ISCRITTI AI SINDACATI		
Totale 2012	220	55,42%
Totale 2013	222	59,33%
Totale 2014	209	55,59%
Totale 2015	216	54,41%

Dati al 31/12/2015

Il 2015 è stato interessato dalla sottoscrizione di alcuni accordi sindacali molto importanti per le società del Gruppo. Un primo accordo sottoscritto nel mese di gennaio, che ha interessato tutte le società del Gruppo ha previsto un piano straordinario di smaltimento ferie che ha ridotto ad un massimo di 3 giorni di ferie per la SAGAT Handling e di 4 giorni per la SAGAT S.p.A., il residuo pro-capite medio al 31 dicembre 2015. Tale accordo è stato fondamentale per il

controllo del costo del lavoro e per la sua parametrabilità con i precedenti esercizi.

La tabella sottostante evidenzia come nel periodo 2011 - 2015, grazie all'attenta politica gestionale e alla sottoscrizione dei citati accordi, il monte giorni di ferie residui del Gruppo sia stato abbattuto del 75%, per un valore di risparmio sul periodo pari a circa 450.000 €.

	2011	2012	2013	2014	2015	DIFFERENZA 2015/2011	%
FERIE RESIDUE IN GIORNI	5.958	5.764	3.268	2.300	1.486	-4.472	-75,1

Il 2 novembre 2015 sono stati sottoscritti due accordi su altrettanti temi di grande rilevanza.

Il primo di questi accordi ha riguardato il rinnovo del contratto integrativo aziendale di SAGAT S.p.A.: venuta meno, a seguito della sottoscrizione della Sezione Specifica Gestori Aeroportuali del CCNL di riferimento, l'incompatibilità della sovrapposizione dei cicli negoziali nazionale e territoriale, è stato sottoscritto con la RSU aziendale e le OO. SS. Locali, l'intesa sui criteri di calcolo e di erogazione del Premio di Risultato aziendale, validi a tutto il 2017.

Tale accordo ha consentito, in un contesto di ripresa economica e di crescita aziendale, di contenere l'importo di riferimento del premio, pur soggetto alle variabili di Redditività, Produttività e Qualità aziendali, entro i valori medi del periodo 2012 - 2014.

Un secondo e importante accordo, sottoscritto nell'ambito della medesima trattativa, e che ha riguardato entrambe le società del Gruppo, ha consentito di definire i criteri che hanno determinato la trasformazione a tempo indeterminato di 12 risorse tra i lavoratori a tempo determinato, che avessero maturato maggiore anzianità aziendale complessiva.

Tale accordo ha permesso il raggiungimento di diversi obiettivi di carattere gestionale, quale la stabilizzazione di rapporti di lavoro storici; organizzativi, quale il corretto dimensionamento dell'organico in relazione ai crescenti e consolidati volumi di traffico, e, infine, economici: mediante l'applicazione degli sgravi contributivi previsti dalla normativa vigente per il 2015, infatti, tali assunzioni permetteranno un risparmio di circa € 60.000 per il Gruppo.

È stata infine condivisa anche per il 2016 la definizione di un piano di smaltimento ferie utile a superare i limiti del CCNL di riferimento e a confermare le previsioni contenute negli accordi già precedentemente sottoscritti.

Per quanto riguarda la sola SAGAT Handling, infine, è stato sottoscritto il 12 dicembre 2015 il rinnovo della Sezione Specifica Handlers all'interno del Contratto Collettivo Nazionale: tale rinnovo contiene importanti innovazioni dal punto di vista normativo per quanto riguarda l'orario di lavoro. Dal punto di vista economico si prevede la non incidenza degli incrementi retributivi sulle parti variabili della retribuzione, una misura questa molto importante per la riduzione del costo del lavoro.

INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI



All'interno del sedime aeroportuale trovano collocazione organica tutte le infrastrutture principali e secondarie che consentono l'operatività dello scalo per l'aviazione civile e commerciale.

Alcune sono più vicine alla comune esperienza del passeggero (l'aerostazione passeggeri, la pista, la viabilità, le aree per il parcheggio degli autoveicoli ecc.) o tutto sommato intuibili

(le centrali termiche ed elettriche, gli hangar, gli uffici ecc.). All'interno del sedime insistono inoltre altre infrastrutture meno note ma non meno importanti:

- l'aerostazione merci (6.000 metri quadri di superficie);
- la palazzina sede degli uffici degli Enti di Stato presenti in aeroporto;

- la caserma della Polizia;
- la caserma della Guardia di Finanza con relativo canile ed unità cinofile;
- il fabbricato ospitante i rapaci per le attività aeroportuali di allontanamento volatili;
- la caserma ospitante le unità ed i mezzi di soccorso aeroportuale dei Vigili del Fuoco;
- la palazzina e torre di controllo aeroportuale di gestione ENAV;
- la stazione meteorologica, sempre di gestione ENAV.

La gestione di tutte le infrastrutture aeroportuali ricadenti sotto la responsabilità del gruppo SAGAT ha l'obiettivo di garantirne il perfetto stato d'uso, ricercando il miglioramento degli standard di servizio per i loro fruitori (passeggeri, compagnie aeree, vettori cargo, società di servizi, subconcessionari, ecc.).

Alcuni degli investimenti più visibili più significativi dell'anno 2015 hanno riguardato le opere finalizzate all'avvio di nuove attività commerciali o di punti di accoglienza in *airside* (in particolare il nuovo *Duty free Walk-through* realizzato in area partenze/arrivi, la rilocalizzazione ed ottimizzazioni di tutti gli spazi commerciali, con l'apertura di nuove attività di ristorazione e la ristrutturazione di esistenti) ed in area *landside* (ad esempio l'apertura del nuovo minimarket e la ristrutturazione dell'area ristorazione in zona arrivi).

È da segnalare, nell'ambito di tali interventi, l'apertura al pubblico, all'interno della hall partenze landside, di una nuova Farmacia Comunale, di sicura utilità per tutti i passeggeri e l'utenza aeroportuale, nonché per eventuali fruitori - anche non specificamente aeroportuali - dei comuni limitrofi. L'attività è attualmente aperta 7 giorni su 7, ed è in procinto di essere adibita a turnazioni di servizio notturno; tra i servizi

resi vi sono anche quelli di diagnosi e misurazioni strumentali.

Va sottolineato infine che la costante e crescente attenzione per i temi del risparmio energetico e della sostenibilità ambientale, collegati alla certificazione energetica TUV ISO 50001, ha portato la pianificazione progressiva di investimenti legati al risparmio energetico.

In particolare nel mese di dicembre 2015 l'Aeroporto di Torino ha completato la diagnosi energetica nelle modalità previste dal D.Lgs. 102/2014 (in attuazione della direttiva 2012/27/UE sull'efficienza energetica), aggiornando la precedente diagnosi del 2011, elaborata in fase di certificazione del sistema di gestione dell'energia secondo la norma ISO 50001.

In funzione dei risultati della diagnosi energetica sono state perfezionate le seguenti attività:

- aggiornamento delle procedure, dei documenti e degli indicatori di performance previsti dal Sistema di Gestione dell'Energia;
- individuazione dei parametri per la costruzione di un "cruscotto di controllo" dei sistemi energivori, a partire dai dati acquisiti dai sistemi di monitoraggio esistenti;
- realizzazione del Registro delle opportunità di miglioramento, con indicazione dei metodi di gestione/aggiornamento e dei criteri di analisi tecnico-economica per la classificazione degli investimenti;
- elaborazione del Piano di miglioramento energetico per il periodo 2016-2019.

VALIDAZIONE PROFESSIONALE DI PROCESSO



Ente pubblico non economico

Validazione professionale di processo

Il Bilancio Sociale 2015 del Gruppo SAGAT è frutto di un processo interno finalizzato all'implementazione di un sistema innovativo di comunicazione relazionale attuato mediante l'auto-organizzazione di processo, l'analisi della struttura organizzativa, la definizione consapevole dei relativi stakeholder, la rappresentazione della gestione economica e finanziaria anche in termini di linee di intervento, la rendicontazione sociale degli intangibili (a partire dal patrimonio aziendale rappresentato dal capitale umano e relazionale), la trasparenza dei risultati in chiave di responsabilità sociale.

La verifica della qualità delle procedure seguite per la realizzazione del bilancio sociale è stata effettuata mediante un confronto professionale finalizzato al giudizio di conformità e ai seguenti requisiti di correttezza procedurale:

- | | | | |
|--|---|---|---|
| <p>- pianificazione</p> <ul style="list-style-type: none"> • Chiarezza • Razionalità • Completezza • Conformità • Ragionevolezza | <p>- gestione</p> <ul style="list-style-type: none"> • Accuratezza • Compiutezza • Precisione e logicità • Effettività • Integrazione • Completezza • Adeguatezza | <p>- controllo</p> <ul style="list-style-type: none"> • Coerenza • Conformità • Neutralità • Completezza • Rispondenza • Trasparenza • Condivisione | <p>- implementazione</p> <ul style="list-style-type: none"> • Esistenza |
|--|---|---|---|

L'Organo di validazione, nell'analisi del bilancio sociale quale esito di processo, ha effettuato un confronto dialettico sulla rispondenza dell'impianto di rendicontazione sociale alle scelte metodologiche effettuate e alle aspettative degli stakeholder, stimolando la capacità di ascolto e le modalità di dialogo.

Con questa seconda edizione del bilancio sociale il Gruppo SAGAT ha consolidato l'elaborazione di processo secondo i principi del Metodo Piemonte, definendo puntualmente i riferimenti metodologici e rendendo più efficace la rappresentazione dei risultati attraverso l'analisi degli indicatori su un periodo più ampio di osservazione. Si riscontra altresì l'assunzione del principio di responsabilità sociale quale fattore qualificante e caratteristico delle strategie gestionali e della struttura organizzativa, ponendo le basi per l'attuazione di politiche di coinvolgimento degli stakeholder e di un sistema organico di rappresentazione degli intangibili e delle esternalità prodotte a favore della comunità di riferimento.

Le valutazioni effettuate, riferite ad un insieme di requisiti qualitativi specifici propri di ciascuna fase del processo di rendicontazione sociale, riconducono quindi il giudizio di validazione a un ambito di qualità di processo evoluta e già ben integrata con l'analisi aziendale e con la definizione degli obiettivi di miglioramento.

In aderenza alle verifiche di processo attuate, ritengo che, nel suo complesso, il Bilancio Sociale 2015 del Gruppo SAGAT sia stato realizzato in modo coerente con gli assunti dichiarati nella Nota metodologica, sia esito di processi gestionali adeguati, e risulti conforme ai principi metodologici ritenuti necessari per rilasciare un giudizio positivo di validità del processo.

Per il Gruppo Metodo Piemonte in materia di Bilancio Sociale dell'Ordine dei Dottori Commercialisti ed Esperti Contabili di Ivrea - Pinerolo - Torino:

Dott. Giuseppe Chiappero



CONTATTI:

SAGAT S.p.A. - TORINO AIRPORT

TELEFONO +39 011 5676356

RELAZIONIERNE@SAGAT.TRN.IT

PROGETTO GRAFICO:

FOTOGRAFIE:

IMPAGINAZIONE:

STAMPA:

ITALIABRANDGROUP

ARCHIVIO SAGAT

ITALIABRANDGROUP

EURO GRAPH S.N.C.

MAGGIO 2016

www.aeroportoditorino.it