Repertorio n. 18.637 **Raccolta n. 14.590**

VERBALE DI ASSEMBLEA DEI SOCI DELLA SOCIETA'

"TOSCANA AEROPORTI S.P.A."

REPUBBLICA ITALIANA

Registrato a Firenze Il 07/05/2024 N° 17232 Serie 1T

Il giorno ventinove del mese di aprile dell'anno duemilaventiquattro, in Firenze, Via del Termine n. 11, su richiesta di parte, alle ore 11.01 (undici e zero uno).

Avanti a me avv. **Rita ABBATE**, Notaio in Reggello, con studio in Via Angelico Bigazzi n. 19, iscritto nel Ruolo dei Distretti Riuniti di Firenze, Pistoia e Prato,

SI E' RIUNITA

l'assemblea della Società **"TOSCANA AEROPORTI S.P.A."**, con sede in Firenze, Via del Termine n. 11, capitale sociale Euro 30.709.743,90 (trentamilionisettecentonovemilasettecentoquarantatré virgola novanta) i.v., iscritta nella Sezione Ordinaria del Registro delle Imprese tenuto presso la Camera di Commercio di Firenze con il numero-codice fiscale e partita IVA: 00403110505, nonchè al R.E.A. con il numero: 637708, di seguito la **"Società"**.

E' PRESENTE IL SIGNOR:

- Ing.NALDI Roberto, nato a Tripoli (LIBIA) il giorno 17 febbraio 1953 [redacted], domiciliato per la carica presso la sede sociale, che interviene al presente atto non in proprio, ma nella sua qualità di Amministratore Delegato e, come tale, legale rappresentante della predetta società "TOSCANA AEROPORTI S.P.A.".

Detto Comparente, della cui identità personale e qualità io Notaio sono certo, mi dichiara che, nel rispetto della normativa vigente e dell'art. 8 dello Statuto Sociale, con avviso pubblicato in data 20 marzo 2024 sul sito Internet della Società, nonché attraverso il meccanismo di stoccaggio autorizzato 1INFO (www.1info.it), ed infine, in pari data per estratto sul quotidiano "La Repubblica", è stata convocata, per il giorno 29 aprile 2024 alle ore 11.00 (undici), in unica convocazione, in Firenze, Via del Termine n. 11, presso l'Aeroporto di Firenze, al terzo piano del Nuovo Terminal, l'Assemblea dei Soci della società "Toscana Aeroporti S.p.A.", per discutere e deliberare sul seguente ordine del giorno:

1. Proposta di approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2023 e di destinazione del risultato di esercizio; deliberazioni inerenti e conseguenti. Presentazione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2023.

2. Rinnovo del Consiglio di Amministrazione:

2.1 nomina dei componenti del Consiglio di Amministrazione; deliberazioni inerenti e conseguenti;

2.2 determinazione del compenso dei membri del Consiglio di Amministrazione; deliberazioni inerenti e conseguenti.

3. Relazione sulla Politica di Remunerazione e sui Compensi

Corrisposti ai sensi dell'articolo 123-ter del D. Lgs. n. 58 del 24 febbraio 1998 e dell'art. 84-ter del Regolamento CONSOB n. 11971/1999; deliberazioni inerenti e conseguenti:
a. deliberazione vincolante sulla prima sezione in tema di politica di remunerazione predisposta ai sensi dell'art. 123-ter, comma 3, del D. Lgs. del 24 febbraio 1998, n. 58;
b. deliberazione non vincolante sulla seconda sezione in tema di compensi corrisposti predisposta ai sensi dell'art. 123-ter, comma 4, del D. Lgs. del 24 febbraio 1998, n. 58.
4. Proposta di adeguamento del compenso della società di revisione legale dei conti per gli esercizi 2023-2031; deliberazioni inerenti e conseguenti.
5. Proposta di rideterminazione dei compensi del Collegio Sindacale in carica fino all'approvazione del bilancio per l'esercizio al 31 dicembre 2025; deliberazioni inerenti e conseguenti.

Assemblea alla quale il costituito mi ha chiesto - nella suddetta qualità di legale rappresentante della predetta Società - di redigere il presente verbale, a ciò aderendo io Notaio do atto di quanto segue:

PRESIDENZA DELL'ASSEMBLEA

assume la presidenza, ai sensi dell'articolo 12 del vigente Statuto Sociale, il signor NALDI Roberto nella sua qualità di Amministratore delegato della Società essendo assenti sia il Presidente che il Vice Presidente del Consiglio di Amministrazione.

CONSTATAZIONE DELLA REGOLARITA' DELL'ASSEMBLEA

Il Presidente

constatato che:

a) l'avviso di convocazione dell'Assemblea - nel rispetto della normativa vigente - è stato pubblicato in data **20 marzo 2024** sul sito Internet della Società, nonché attraverso il meccanismo di stoccaggio autorizzato 1INFO (www.linfo.it), ed infine, in pari data per estratto sul quotidiano "La Repubblica", con convocazione per il giorno 29 aprile 2024 alle ore 11.00 (undici), in unica convocazione, in Firenze, Via del Termine n. 11, presso l'Aeroporto di Firenze, al terzo piano del Nuovo Terminal;

b) che la presente assemblea ordinaria è stata convocata in unica convocazione;

c) che ai sensi dell'articolo 11 del vigente Statuto, la costituzione dell'assemblea e l'assunzione delle deliberazioni assembleari sono regolate secondo le applicabili disposizioni di legge, per cui l'odierna Assemblea è validamente costituita con la presenza di almeno la metà del capitale sociale e delibera, in sede ordinaria, a maggioranza assoluta del capitale sociale;

d) in ragione della proroga fino al 30 aprile 2024 - per effetto del Decreto Legge 30 dicembre 2023, n. 215, convertito con modificazioni dalla Legge 23 febbraio 2024, n. 18 - del

Decreto Legge 17 marzo 2020, n. 18, recante "*misure di potenziamento del Servizio sanitario nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19*" ("Decreto Cura Italia"), nonché - in applicazione di quanto disposto dall'art. 106 del Decreto Cura Italia in materia di svolgimento delle Assemblee di Società con azioni quotate, la modalità **esclusiva** di partecipazione degli aventi diritto al voto all'Assemblea, è la **partecipazione per il tramite del Rappresentante Designato, senza dunque partecipazione ai lavori assembleari di alcun altro avente diritto al voto e restando quindi preclusa la partecipazione fisica dei singoli azionisti;**

e) la Società ha designato il suddetto Rappresentante nella società "Computershare S.p.A." - con sede legale in Milano, Via Lorenzo Mascheroni n. 19, codice fiscale 06722790018 - al fine di rappresentare gli azionisti ai sensi dell'art. 135-undecies del D. Lgs. n. 58/98 ("TUF") e del citato Decreto Cura Italia (di seguito il "**Rappresentante Designato**"), che a sua volta, ha incaricato a rappresentarla la dottoressa MONTI Silvia, appresso generalizzata, e che pertanto il servizio di verifica della legittimazione ad intervenire in Assemblea è curato dalla società "Computershare S.p.A.";

f) ai sensi dell'art. 127-ter del TUF non risultano pervenute domande degli azionisti sulle materie all'ordine del giorno;

g) ai sensi dell'art. 126-*bis* del TUF non sono pervenute richieste di integrazioni dell'ordine;

h) le Relazioni illustrative sulle materie all'ordine del giorno, comprensive delle proposte di deliberazione e l'ulteriore documentazione per l'Assemblea, sono state messe a disposizione del Pubblico, nei termini di legge, presso la sede sociale, sul sito Internet della Società, nonché attraverso il meccanismo di stoccaggio autorizzato 1INFO;

i) ogni legittimato ad intervenire è rappresentato in Assemblea ai sensi di legge mediante delega conferita, senza spese per il delegante, con istruzioni di voto su tutte o alcune delle proposte all'ordine del giorno, al Rappresentante Designato, ai sensi dell'art. 135-undecies del TUF. Il Presidente attesta che le deleghe sono state conferite al Rappresentante Designato entro il giorno 26 aprile 2024, con le modalità indicate sul relativo modulo, pertanto, il medesimo è legittimato a rappresentare, in virtù di deleghe valide e tempestivamente conferite, numero 9 (nove) azionisti titolari, complessivamente di numero 15.538.080 (quindicimilionicinquecentotrentottomilaottanta) azioni ordinarie, aventi diritto a voto, per un totale corrispondente all' 83,484356% (ottantatré virgola quattrocentottantaquattromilatrecentocinquantasei per cento) del capitale sociale; l'elenco degli azionisti rappresentati, con l'indicazione delle azioni possedute e del capitale rappresentato, nonché i nominativi dei

soci favorevoli, astenuti o contrari per ciascuna votazione risulteranno da appositi allegati al presente verbale d'Assemblea;

l) la presenza del Consiglio di Amministrazione, anche mediante video collegamento, nelle persone dei signori:

- se medesimo quale Amministratore Delegato;
- è assente il Presidente del Consiglio di Amministrazione CARRAI Marco, nato a Firenze, il giorno 16 marzo 1975, codice fiscale: CRR MRC 75C16 D612P;
- è assente il Vice Presidente del Consiglio di Amministrazione BOTTAI Stefano, nato a Pisa il giorno 5 gennaio 1965 codice fiscale: BTT SFN 65A05 G702J;
- è personalmente presente MOBILIA SANTI Mariano Andres, nato a Godoy Cruz (Argentina) il giorno 26 novembre 1971, codice fiscale: MBL MNN 71S26 Z600A, Consigliere e membro del Comitato Esecutivo;
- è assente MANSI Antonella, nata a Siena il giorno 28 aprile 1974 codice fiscale: MNS NNL 74D68 I726A, Consigliere e membro del Comitato Esecutivo;
- è assente BIANCHI Claudio, nato a Firenze il giorno 24 giugno 1970, codice fiscale: BNC CLD 70H24 D612S, Consigliere e membro del Comitato Esecutivo;
- è assente SCHIRINIAN Ana Cristina, nata a Buono Saires (Argentina) il giorno 4 luglio 1951, codice fiscale: SCH NRS 51L44 Z600M, Consigliere;
- è presente mediante video-collegamento PANERAI Saverio, nato a Campi Bisenzio il giorno 25 marzo 1944, codice fiscale: PNR SVR 44C25 B507D, Consigliere;
- è assente DE LORENZI Giorgio, nato a Domodossola il giorno 5 agosto 1944, codice fiscale: DLR GRG 44M05 D332E, Consigliere;
- è assente PACINI Patrizia Alma, nata a Pisa il giorno 15 febbraio 1968, codice fiscale: PCN PRZ 68B55 G702M, Consigliere;
- è presente mediante video-collegamento ROMOLI FENU Mirko, nato a Pisa il giorno 21 dicembre 1978, codice fiscale: RML MRK 78T21 G702T, consigliere;
- è presente mediante video-collegamento MANNOCCI Gino, nato a Pisa il giorno 12 giugno 1960, codice fiscale: MNN GNI 60H12 G702V, consigliere;
- è assente DE FRANCESCO Nicoletta, nata a Firenze il giorno 22 ottobre 1951 codice fiscale: DFR NLT 51R62 D612J, Consigliere;
- è assente MARTELLI Cristina, nata a Pisa il giorno 10 maggio 1966, codice fiscale: MRT CST 66E50 G702Q, Consigliere;
- è presente mediante video-collegamento STIVALA Linda, nata a Pisa il giorno 16 novembre 1970, codice fiscale: STV LND 70S56 G702W;

m) la presenza del Collegio Sindacale, anche mediante video-collegamento, nelle persone dei signori:

- è presente mediante video-collegamento RIBOLLA Alberto, nato a Bergamo il giorno 17 dicembre 1984, codice fiscale: RBL LRT 84T17 A794L, quale Presidente;
- è presente mediante video-collegamento COMUCCI Leonardo, nato a Firenze il giorno 23 luglio 1970, codice fiscale: CMC LRD 70L23 D612U, Sindaco Effettivo;
- è presente mediante video-collegamento LUPI Lara, nata a Pisa il giorno 4 ottobre 1971, codice fiscale: LPU LRA 71R44 G702R, Sindaco Effettivo;
- è fisicamente presente BRESCIANI Silvia, nata a Milano il giorno 9 agosto 1961, codice fiscale: BRS SLV 61M09 F205U, Sindaco Effettivo;
- è fisicamente presente GIACINTI Roberto, nato a Firenze il giorno 21 aprile 1946, codice fiscale: GCN RRT 46D21 D612Z, Sindaco Effettivo;

DICHIARA

l'Assemblea validamente costituita a norma di legge e di Statuto e, come tale, idonea a deliberare sull'ordine del giorno risultante dall'avviso di convocazione.

IL PRESIDENTE PRELIMINARMENTE:

A) comunica la partecipazione in misura rilevante ai sensi dell'articolo 120 del Decreto Legislativo 24 febbraio 1998, n. 58 ("TUF") - ovvero superiore al 5% (cinque per cento) - del capitale sociale sottoscritto, rappresentato da azioni con diritto di voto dei seguenti soci:

1. "Southern Cone Foundation" indirettamente - per il tramite della sua controllata "Corporacion America Italia S.p.A." - per un numero di azioni ordinarie corrispondenti al 62,283% (sessantadue virgola duecentoottantatre per cento) del capitale sociale;
2. "SO.G.IM. S.p.A.", direttamente, per numero di azioni ordinarie corrispondenti al 5,789% (cinque virgola settecentoottantanove per cento) del capitale sociale;
3. "Regione Toscana", direttamente, per un numero di azioni ordinarie corrispondenti al 5,029% (cinque virgola zero ventinove per cento) del capitale sociale;

B) dà atto dell'esistenza del seguente patto parasociale comunicato, pubblicato e depositato nel Registro delle Imprese, ai sensi della normativa vigente, in data 12 settembre 2018, sottoscritto dalle società "DICASA SPAIN S.A.U." (con sede legale in Madrid, Spagna, Serrano 41, 4° piano, NIF (Número de Identificación Fiscal) A86929965 e iscritta al Registro Mercantil de Madrid (Tomo 31886, Folio 109, Sección 8°, Hoja M-573849) e "MATAAR HOLDINGS E B.V." (con sede legale in Amsterdam, Paesi Bassi, Prins Bernhardplein 200, iscritta al Kamer van Koophandel al numero 71741577), il quale aggrega tutte le azioni di "Corporacion America Italia S.p.A.", avente durata triennale tacitamente rinnovato per ulteriori tre anni, senza modiche e senza soluzione di continuità e, pertanto, con efficacia fino al giorno 11 settembre

2024;

C) consente - a norma del vigente Regolamento assembleare - che partecipino ai lavori dell'Assemblea, i dipendenti della Società;

D) ricorda che, sempre a norma del suddetto Regolamento assembleare, durante lo svolgimento dell'Assemblea è vietato l'uso di apparecchi fotografici o video o similari fatti salvi, ovviamente, quelli utilizzati dagli aventi diritto per lo svolgimento dell'odierna Assemblea, di apparecchi di telefonia mobile, nonché di strumenti di registrazione di qualsiasi genere, con la sola eccezione dell'impianto predisposto dalla Società per la registrazione dei lavori assembleari - che sono, pertanto, integralmente registrati e di quello eventualmente utilizzato da me Notaio;

E) che la documentazione relativa agli argomenti all'ordine del giorno, con le proposte di deliberazione, è stata messa a disposizione del pubblico nei termini di legge sul sito internet della Società e sul meccanismo di stoccaggio autorizzato;

CHIEDE

Al Rappresentante Designato - presente mediante video-collegamento nella persona della dottoressa MONTI Silvia, nata a Torino il giorno 10 aprile 1975, codice fiscale: MNT SLV 75D50 L219F, in occasione di ogni singola votazione ed al fine di conteggiare correttamente la percentuale dei votanti di fornire le indicazioni degli aventi diritto al voto, nonché gli esiti dell'espressione di voto ai sensi di legge.

****

Inizia, quindi, la trattazione del **PRIMO PUNTO DELL'ORDINE DEL GIORNO: "Proposta di approvazione del Bilancio al giorno 31 dicembre 2023 e di destinazione del risultato di esercizio; deliberazioni inerenti e conseguenti. Presentazione del Bilancio consolidato al 31 dicembre 2023"** e per quanto già attestato in ordine al deposito ed alla pubblicazione della relativa documentazione, **il Presidente** espone all'assemblea quanto segue:

a) il bilancio di esercizio della Società al giorno 31 dicembre 2023 è stato esaminato e approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società riunitosi in data 12 marzo 2024, e nella stessa seduta l'organo amministrativo ha deliberato di sottoporre all'Assemblea la proposta di destinare l'intero utile netto di esercizio realizzato dalla Società per l'esercizio 2023 - pari complessivamente a Euro 10.469.582,00 (diecimilioniquattrocentosessantanovemilacinquecentottantaduevirgola zero zero) - a riserva straordinaria, al netto della parte destinata a riserva legale, pertanto:

DA LETTURA DELLA PROPOSTA

DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

L'Assemblea di Toscana Aeroporti S.p.A.:

- esaminato il bilancio di esercizio della Società chiuso al 31 dicembre 2023, con le relative relazioni presentate dal Consiglio di Amministrazione, dal Collegio Sindacale, dalla Società di revisione legale KPMG S.p.A. e dal Dirigente Preposto ai dati contabili e societari;
- preso atto dei dati del bilancio consolidato al 31 dicembre 2023 con le relative relazioni presentate dal Consiglio di Amministrazione e dalla Società di revisione legale;
- esaminata la relazione illustrativa del Consiglio di Amministrazione;

Delibera

(i) di approvare il Bilancio di esercizio della società "Toscana Aeroporti S.p.A." al 31 dicembre 2023, costituito da relazione sulla gestione del Consiglio di Amministrazione, situazione patrimoniale finanziaria, conto economico e note illustrative;

(ii) di destinare l'utile netto di Euro 10.469.582,00 (diecimilioniquattrocentosessantanovemilacinquecentottantadue virgola zero zero) del bilancio di esercizio 2023 come segue:

- Riserva legale per Euro 523.479,00 (cinquecentoventitremilaquattrocentosettantanove virgola zero zero);

- Riserva straordinaria per Euro 9.946.103,00 (novemilioninovecentoquarantaseimilacentotré virgola zero zero).

Terminata la lettura della proposta, il Presidente

INVITA

il Rappresentante Designato ad esprimere il voto dei suoi rappresentati, pregandolo - nella presente così come in tutte le votazioni successive - di indicare, prima delle dichiarazioni di voto, i rappresentati che non gli abbiano, eventualmente, fornito le relative istruzioni.

Presa la parola, il Rappresentante Designato e dopo aver indicato in maniera analitica, anche mediante trasmissione di un elenco nel quale sono riportati i nominativi dei suoi rappresentati, con l'indicazione delle azioni possedute e della percentuale di partecipazione al capitale sociale, inoltre con indicazione nominativa di chi, dei suoi rappresentati, vota a favore, contro o si astiene (di seguito anche soltanto l'**"Elenco")** e comunica che:

a) tutti i suoi rappresentati - corrispondenti a numero 9 (nove) azionisti titolari, complessivamente, di **numero 15.538.080 (quindicimilionicinquecentotrentottomilaottanta) azioni ordinarie**, aventi diritto a voto, per un totale corrispondente all' 83,484356% (ottantatré virgola quattrocentottantaquattromilatrecentocinquantasei per cento) del capitale sociale;

b) - hanno espresso **VOTO FAVOREVOLE** dei suoi rappresentati per un totale complessivo di numero 15.538.080 (quindicimilionicinquecentotrentottomilaottanta) azioni ordinarie aventi diritto a voto, per un totale corrispondente all'83,484356% (ottantatré virgola quattrocentottantaquattro-

milatrecentocinquantasei per cento) del capitale sociale, corrispondente al 100% (cento per cento) dei votanti;
- non vi sono stati **ASTENUTI**;
- non sono stati espressi **VOTI CONTRARI**.

A seguito delle espressioni di voto da parte del Rappresentante Designato, il Presidente dà atto che l'Assemblea, **all'UNANIMITA'**

APPROVA

la proposta del Consiglio di Amministrazione.

****

Il Presidente passa, quindi, alla trattazione del **SECONDO PUNTO DELL'ORDINE DEL GIORNO**: che prevede due punti i quali saranno esaminati e sottoposti a delibera singolarmente tra loro: **"Rinnovo del Consiglio di Amministrazione: 2.1 nomina dei componenti del Consiglio di Amministrazione; deliberazioni inerenti e conseguenti;....."** e, preliminarmente, espone all'assemblea che:

a) con l'approvazione del bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 scade il periodo di carica del Consiglio di Amministrazione, nominato dall'assemblea dei soci del 18 maggio 2021 per il triennio 2021/2022/2023, pertanto, la presente assemblea è chiamata a procedere alla nomina del Consiglio di Amministrazione, nel rispetto dei termini e delle previsioni dell'art. 15 dello Statuto Sociale, conseguentemente il nuovo Consiglio di Amministrazione resterà in carica per tre esercizi e, quindi, sino all'assemblea di approvazione del bilancio per l'esercizio chiuso al giorno 31 dicembre 2026;

b) i componenti del Consiglio di Amministrazione vengono, pertanto, nominati dall'Assemblea - ai sensi del combinato disposto dell'art. 147-*ter* del Decreto Legislativo 24 febbraio 1998, n. 58 (il "Testo Unico della Finanza") e dell'art. 15 dello Statuto sociale - sulla base di liste presentate dagli azionisti, da depositarsi presso la sede legale, nel rispetto dei termini e modalità indicati nello Statuto, entro il giorno 4 aprile 2024. Ogni azionista può presentare (o concorrere a presentare) ancorché per interposta persona o per il tramite di società fiduciarie e votare una sola lista, parimenti gli azionisti appartenenti ad uno stesso gruppo (per tale intendendosi le società controllate, controllanti, e soggette al medesimo controllo ex art. 2359, primo comma, n. 1 e 2, codice civile), e i soci aderenti ad uno stesso patto parasociale ex art. 122 del Testo Unico della Finanza possono presentare (o concorrere a presentare) e votare una sola lista, pertanto, le adesioni prestate, e i voti espressi, in violazione di tale divieto, non verranno attribuiti ad alcuna lista;

c) ciascuna lista deve contenere l'indicazione di un numero massimo di candidati pari a quello degli amministratori da eleggere (e comunque non inferiore a tredici), elencati me-

diante un numero progressivo. Ogni candidato può presentarsi in una sola lista a pena di ineleggibilità;

d) nel rispetto di quanto previsto dalla normativa, anche regolamentare, *pro tempore* vigente in materia di equilibrio tra i generi, le liste che presentano un numero di candidati pari o superiore a tre devono inoltre includere candidati di genere diverso, in modo tale da garantire che il nuovo Consiglio di Amministrazione risulti composto, almeno per due quinti, da amministratori del genere meno rappresentato, con arrotondamento, in caso di numero frazionario, all'unità superiore e non sono ammesse le liste presentate in violazione di tale disposizione;

e) i candidati alla carica di Amministratori devono essere in possesso, tra l'altro, dei requisiti di onorabilità previsti dalla normativa applicabile relativamente ai sindaci delle società con azioni quotate;

f) unitamente a ciascuna lista, entro il medesimo termine sopra indicato (e quindi, entro il 4 aprile 2024), devono essere depositate:

° le dichiarazioni con le quali i singoli candidati accettano la candidatura e attestano, sotto la propria responsabilità, l'inesistenza di cause di ineleggibilità e di incompatibilità, nonché l'esistenza dei requisiti prescritti dalla normativa vigente per l'assunzione della carica, precisando che con Comunicazione n. DEM/9017893 del 26 febbraio 2009, la Consob ha raccomandato agli azionisti che presentano una lista di minoranza per la nomina del Consiglio di Amministrazione di depositare, unitamente alla lista, una dichiarazione "*che attesti l'assenza dei rapporti di collegamento, anche indiretti, di cui all'art. 147-ter, comma 3 del Testo Unico della Finanza e all'art. 144-quinquies del Regolamento Emittenti, con gli azionisti che detengono, anche congiuntamente, una partecipazione di controllo o di maggioranza relativa, ove individuabili sulla base delle comunicazioni delle partecipazioni rilevanti di cui all'art. 120 del Testo Unico della Finanza o della pubblicazione dei patti parasociali ai sensi dell'art. 122 del medesimo Decreto*", specificando, ove esistenti, le relazioni significative con detti Azionisti di controllo o di maggioranza relativa, nonché le motivazioni per le quali tali relazioni non sono state considerate determinanti per l'esistenza dei citati rapporti di collegamento;

° il *curriculum vitae* contenente una esauriente informativa riguardante le caratteristiche personali e professionali di ciascun candidato;

° la dichiarazione circa l'eventuale possesso dei requisiti di indipendenza previsti dall'art.148, terzo comma, del Testo Unico della Finanza e/o dei requisiti di indipendenza previsti da normative di settore eventualmente applicabili in ragione dell'attività svolta dalla Società;

° informazioni relative all'identità degli azionisti che han-

no presentato la lista, con l'indicazione della percentuale di partecipazione complessivamente detenuta nella società;
° la certificazione rilasciata dall'intermediario ai sensi delle vigenti disposizioni legislative e regolamentari comprovante la titolarità del numero di azioni necessarie alla presentazione delle liste che potrà essere prodotta anche successivamente al deposito purché entro il termine previsto per la pubblicazione delle liste da parte della Società;
g) la Società 21 (ventuno) giorni prima della presente assemblea ha messo a disposizione del pubblico sul sito internet www.toscana-aeroporti.com (sezione *Investor Relations*) e presso il meccanismo di stoccaggio autorizzato "1Info", le liste dei candidati depositate dagli azionisti;
h) ai sensi dell' art. 15 dello Statuto Sociale l'elezione degli Amministratori avverrà nelle seguenti modalità:
(1) dalla lista che avrà ottenuto la maggioranza dei voti espressi dagli azionisti saranno tratti, nell'ordine progressivo con il quale sono elencati nella lista stessa:
(a) n. 9 (nove) amministratori nel caso in cui la lista di maggioranza sia votata da tanti azionisti che rappresentino una percentuale inferiore al 55% (cinquantacinque per cento) dei voti complessivamente espressi dagli azionisti aventi diritto presenti in assemblea;
(b) n. 10 (dieci) amministratori nel caso in cui la lista di maggioranza sia votata da tanti azionisti che rappresentino una percentuale pari o superiore al 55% (cinquantacinque per cento) e inferiore al 60% (sessanta per cento) dei voti complessivamente espressi dagli azionisti aventi diritto presenti in assemblea;
(c) n. 11 (undici) amministratori nel caso in cui la lista di maggioranza sia votata da tanti azionisti che rappresentino una percentuale pari o superiore al 60% (sessanta per cento) e inferiore al 65% (sessantacinque per cento) dei voti complessivamente espressi dagli azionisti aventi diritto presenti in assemblea;
(d) n. 12 (dodici) amministratori nel caso in cui la lista di maggioranza sia votata da tanti azionisti che rappresentino una percentuale pari o superiore al 65% (sessantacinque per cento) e inferiore al 70% (settanta per cento) dei voti complessivamente espressi dagli azionisti aventi diritto presenti in assemblea;
(e) n. 13 (tredici) amministratori nel caso in cui la lista di maggioranza sia votata da tanti azionisti che rappresentino una percentuale pari o superiore al 70% (settanta per cento) dei voti complessivamente espressi dagli azionisti aventi diritto presenti in assemblea;
(2) in ciascuna delle ipotesi di cui al precedente punto (1) i restanti amministratori saranno tratti dalle liste eventualmente presentate e votate da azionisti che non siano collegati in alcun modo neppure indirettamente con i soci di ri-

ferimento ai sensi dell'art. 144-*quinquies*, primo comma, del regolamento Consob 11971/1999. In particolare da tali liste saranno tratti i restanti:
- n. 6 (sei) amministratori nell'ipotesi di cui al precedente punto (1)(a);
- n. 5 (cinque) amministratori nell'ipotesi di cui al precedente punto (1)(b);
- n. 4 (quattro) amministratori nell'ipotesi di cui al precedente punto (1)(c);
- n. 3 (tre) amministratori nell'ipotesi di cui al precedente punto (1)(d);
- n. 2 (due) amministratori nell'ipotesi di cui al precedente punto (1)(e).

A tal fine, i voti ottenuti dalle liste stesse saranno divisi successivamente per uno o due o tre, e così via secondo il numero progressivo degli amministratori da eleggere.
I quozienti così ottenuti saranno assegnati progressivamente ai candidati di ciascuna di tali liste, secondo l'ordine dalle stesse rispettivamente previsto. I quozienti così attribuiti ai candidati delle varie liste verranno disposti in un'unica graduatoria decrescente.
Risulteranno eletti coloro che avranno ottenuto i quozienti più elevati. Nel caso in cui più candidati abbiano ottenuto lo stesso quoziente, risulterà eletto il candidato della lista che non abbia ancora eletto alcun amministratore o che abbia eletto il minor numero di amministratori.
Qualora l'applicazione della procedura sopra descritta non consenta il rispetto della normativa sull'equilibrio tra i generi, si procederà alle necessarie sostituzioni secondo le modalità previste dall'art. 15 dello Statuto sociale.

i) La Società informerà tempestivamente il pubblico, mediante comunicato diramato ai sensi dell'art. 144-*novies* del Regolamento Emittenti, in merito all'avvenuta nomina del Consiglio di Amministrazione, indicando: (i) la lista dalla quale ciascuno dei componenti è stato eletto, precisando se si tratta della lista presentata o votata dalla maggioranza ovvero dalla minoranza; nonché (ii) gli esiti delle votazioni effettuate, sulla base delle informazioni fornite dagli interessati o comunque a disposizione della Società, in merito al possesso in capo ad uno o più componenti del Consiglio di Amministrazione nominato dall'Assemblea dei requisiti previsti dall'art. 148, comma 3, del Testo Unico della Finanza, così come richiesto dall'articolo 147-*ter*, comma 4, del medesimo Testo Unico.

DA ATTO CHE

I) sono state presentate a norma di statuto e nelle forme e termini prescritti **DUE LISTE:**

--- **LA PRIMA LISTA** – di seguito anche soltanto la "Prima Lista" presentata dal socio "CORPORACION AMERICA ITALIA S.p.A." titolare di n. 11.592.159 (undicimilionicinquecento-

novantaduemilacentocinquantanove) azioni ordinarie corrispondente al 62,283% (sessantadue virgola duecentottantatré per cento) del capitale sociale della Società, con i seguenti nominativi:

1. MANSI Antonella (in possesso dei requisiti di indipendenza TUF)
2. CARRAI Marco
3. NALDI Roberto
4. MOBILIA SANTI Mariano Andres
5. BOTTAI Stefano (in possesso dei requisiti di indipendenza Codice di Corporate Governance)
6. NUTI Sabina (in possesso dei requisiti di indipendenza TUF e Codice di Corporate Governance)
7. BERTI Veronica (in possesso dei requisiti di indipendenza TUF e Codice di Corporate Governance)
8. PACINI Patrizia Alma (in possesso dei requisiti di indipendenza TUF e Codice di Corporate Governance)
9. SCHIRINIAN Ana Cristina
10. PANERAI Saverio (in possesso dei requisiti di indipendenza TUF e Codice di Corporate Governance)
11. DE LORENZI Giorgio (in possesso dei requisiti di indipendenza TUF e Codice di Corporate Governance)
12. ROMOLI Fenu Mirko (in possesso dei requisiti di indipendenza TUF e Codice di Corporate Governance)
13. SALVADORI Luigi (in possesso dei requisiti di indipendenza TUF e Codice di Corporate Governance)
14. STIVALA Linda
15. PEDRAZZANI Claudio (in possesso dei requisiti di indipendenza TUF e Codice di Corporate Governance).

--- **LA SECONDA LISTA** - di seguito anche soltanto la "Seconda Lista" presentata dal Comune di Pisa titolare di n. 833.150 (ottocentotrentatremilacentocinquanta) azioni, pari al 4,476% (quattro virgola quattrocentosettantasei per cento) del capitale sociale della Società, con i seguenti nominativi **tutti in possesso dei requisiti di indipendenza TUF e Codice di Corporate Governance:**

1. BARBUTI Andrea
2. VAVOLO Maria Serena
3. BIANCHI Claudio
4. MARTELLI Cristina
5. VIGNOLI Tiziana
6. BULLERI Serena
7. TARLI Brunella
8. COLECCHIA Giuseppe
9. GENNAI Gaetano
10. GUARDATI Marzia
11. CAPACCIOLI Marco
12. FRANCALANCI Sandro
13. BRUNI Alessandra

II) ogni candidato si è presentato in una sola lista a pena

di ineleggibilità.
Il Presidente

PRECISA CHE:

tutti i proposti componenti del Consiglio di Amministrazione hanno dichiarato, prima della presente Assemblea, di accettare la carica, ove deliberata dall'Assemblea medesima.
Il nominando Consiglio di Amministrazione resterà in carica per gli esercizi 2024, 2025 e 2026 e, pertanto, fino all'Assemblea degli Azionisti che sarà chiamata ad approvare il bilancio di esercizio sociale al giorno 31 dicembre 2026.
Il Presidente

PROPONE

all'assemblea di assumere le seguenti deliberazioni:
- deliberare in merito alla nomina dei componenti del Consiglio di Amministrazione secondo le modalità sopra esposte,

INVITA

il Rappresentante Designato a comunicare gli esiti del voto in ordine alla proposta relativa al punto 2.1. all'ordine del giorno.
Presa la parola, il Rappresentante Designato comunica che tutti i suoi rappresentati - corrispondenti a **numero 9 (nove) azionisti titolari**, complessivamente, di **numero 15.538.080 (quindicimilionicinquecentotrentottomilaottanta) azioni ordinarie**, aventi diritto a voto, per un totale corrispondente al 83,484356% (ottantatré virgola quattrocentottantaquattromilatrecentocinquantasei per cento) del capitale sociale;
A) hanno espresso **VOTO FAVOREVOLE** per la "Prima lista" dei suoi rappresentati per un totale complessivo di numero 12.703.064 (dodicimilionisettecentotremilasessantaquattro) azioni ordinarie aventi diritto a voto, per un totale corrispondente al 68,252134% (sessantotto virgola duecentocinquantaduemilacentotrentaquattro per cento) del capitale sociale, corrispondente all'81,754400% (ottantuno virgola settecentocinquantaquattromilaquattrocento per cento) dei votanti;
B) hanno espresso **VOTO FAVOREVOLE** per la "Seconda lista" dei suoi rappresentati per un totale complessivo di numero 2.835.016 (duemilioniottocentotrentacinquemilasedici) azioni ordinarie aventi diritto a voto, per un totale corrispondente al 15,232222% (quindici virgola duecentotrentaduemiladuecentoventidue per cento) del capitale sociale, corrispondente al 18,245600% (diciotto virgola duecentoquarantacinquemilaseicento per cento) dei votanti;
mentre **non sono stati espressi VOTI CONTRARI, e non vi sono ASTENUTI.**
A seguito delle espressioni di voto da parte del Rappresentante Designato,

il Presidente, ai sensi dell'articolo 15 del vigente Statuto Sociale, proclama eletti:

- Componenti tratti, dalla "Prima Lista" secondo l'ordine

progressivo con il quale sono stati presentati, i signori:

1. MANSI Antonella
2. CARRAI Marco
3. NALDI Roberto
4. MOBILIA SANTI Mariano Andres
5. BOTTAI Stefano
6. NUTI Sabina
7. BERTI Veronica
8. PACINI Patrizia Alma
9. SCHIRINIAN Ana Cristina
10. PANERAI Saverio
11. DE LORENZI Giorgio
12. ROMOLI Fenu Mirko
13. SALVADORI Luigi.

- Componenti, tratto dalla "Seconda Lista" secondo l'ordine progressivo con il quale sono stati presentati,

1. BARBUTI Andrea
2. VAVOLO Maria Serena.

Le risultanze della votazione, comprensive dei dati e delle informazioni prescritte dal Regolamento Emittenti, si trovano di seguito allegate al presente verbale.

Il Presidente, rivolto un sentito augurio di buon lavoro al nuovo Consiglio di Amministrazione passa alla trattazione del punto **2.2 del SECONDO PUNTO ALL'ORDINE DEL GIORNO: "2.2. determinazione del compenso dei membri del Consiglio di Amministrazione."** e ricorda che ai componenti del consiglio di amministrazione spettano il rimborso delle spese sostenute in ragione del loro ufficio ed un compenso determinato ai sensi dell'art. 2389 c.c. Ricordo che i compensi del Consiglio di Amministrazione in scadenza sono stati originariamente fissati dall'assemblea ordinaria del giorno 18 maggio 2021 in Euro 10.000,00 (diecimila virgola zero zero) annui per i Consiglieri, oltre ad eventuali rimborsi, in Euro 2.000,00 (duemila virgola zero zero) annui per i componenti dei Comitati interni (comitato controllo e rischi e comitato nomine e remunerazioni) ed in Euro 2.500,00 (duemilacinquecento virgola zero zero) annui per i relativi Presidenti, continuando la propria esposizione riferisce che su questo punto è pervenuta una proposta presentata dal socio "Corporacion America Italia S.p.A.", ai sensi dell'art. 126-bis del D.Lgs. 58/1998 precisamente in relazione al punto 2.2) dell'ordine del giorno, messa a disposizione del Pubblico nelle forme già dette, della quale viene data lettura integrale e viene sottoposta all'approvazione dell'assemblea, che qui di seguito si trascrive:

"Si propone il riconoscimento ai membri del Consiglio di Amministrazione che sarà nominato dall'Assemblea convocata per il giorno 29 aprile 2024, in continuità con quanto riconosciuto dall'Assemblea ordinaria del giorno 18 maggio 2021 ai membri del Consiglio di Amministrazione previgente, dei se-

guenti corrispettivi, da attribuirsi fino alla scadenza del mandato:

- Consiglieri Euro 10.000,00 (diecimila virgola zero zero) annui, oltre a eventuali rimborsi;

- Componenti dei Comitati interni (Comitato controllo e rischi e sostenibilità e Comitato nomine e remunerazioni):

--- Euro 2.500,00 (duemilacinquecento virgola zero zero) annui, per i relativi Presidenti;

--- Euro 2.000,00 (duemila virgola zero zero) annui per i relativi componenti."

Terminata la lettura della proposta, il Presidente

INVITA

il Rappresentante Designato ad esprimere il voto dei suoi rappresentati, pregandolo di indicare, prima delle dichiarazioni di voto, i rappresentati che non gli abbiano, eventualmente, fornito le relative istruzioni.

Presa la parola, il Rappresentante Designato e dopo aver indicato in maniera analitica, anche mediante trasmissione di un elenco nel quale sono riportati i nominativi dei suoi rappresentati, con l'indicazione delle azioni possedute e della percentuale di partecipazione al capitale sociale, inoltre con indicazione nominativa di chi, dei suoi rappresentati, vota a favore, contro o si astiene (di seguito anche soltanto l'**"Elenco")** e comunica che:

a) tutti i suoi rappresentati - corrispondenti a numero 9 (nove) azionisti titolari, complessivamente, di **numero 15.538.080 (quindicimilionicinquecentotrentottomilaottanta) azioni ordinarie**, aventi diritto a voto, per un totale corrispondente all' 83,484356% (ottantatré virgola quattrocentottantaquattromilatrecentocinquantasei per cento) del capitale sociale;

b) - hanno espresso **VOTO FAVOREVOLE** dei suoi rappresentati per un totale complessivo di numero 14.571.022 (quattordicimilionicinquecentosettantunomilaventidue) azioni ordinarie aventi diritto a voto, per un totale corrispondente al 78,288462% (settantotto virgola duecentottantottomilaquattrocentosessantadue per cento) del capitale sociale, corrispondente al 93,776207% (novantatré virgola settecentosettantaseimiladuecentosette per cento) dei votanti;

- si sono **ASTENUTI** dei suoi rappresentati per un totale complessivo di numero 967.058 (novecentosessantasettemilacinquantotto) azioni ordinarie aventi diritto a voto, per un totale corrispondente al 5,195894% (cinque virgola centonovantacinquemilaottocentonovantaquattro per cento) del capitale sociale corrispondente al 6,223793% (sei virgola duecentoventitremilasettecentonovantatré per cento) dei votanti;

- non sono stati espressi **VOTI CONTRARI.**

A seguito delle espressioni di voto da parte del Rappresentante Designato, il Presidente dà atto che l'Assemblea, a

MAGGIORANZA

APPROVA

la proposta del Consiglio di Amministrazione.

Il Presidente prosegue con il **TERZO PUNTO DELL'ORDINE DEL GIORNO: "Relazione sulla Politica di Remunerazione e sui Compensi Corrisposti ai sensi dell'articolo 123-ter del D. Lgs. n. 58 del 24 febbraio 1998 e dell'art. 84-ter del Regolamento CONSOB n. 11971/1999; deliberazioni inerenti e conseguenti:**

a. deliberazione vincolante sulla prima sezione in tema di politica di remunerazione predisposta ai sensi dell'art. 123-ter, comma 3, del D. Lgs. del 24 febbraio 1998, n. 58;

b. deliberazione non vincolante sulla seconda sezione in tema di compensi corrisposti predisposta ai sensi dell'art. 123-ter, comma 4, del D. Lgs. del 24 febbraio 1998, n. 58."

e per quanto già attestato in ordine al deposito ed alla pubblicazione della relativa documentazione, **il Presidente** espone all'assemblea quanto segue:

a) il Consiglio di Amministrazione in data 12 marzo 2024, in ottemperanza al combinato disposto degli articoli 123-*ter* del D.Lgs. 58/1998 ("**Testo Unico della Finanza**" o "**TUF**") e 84-*quater* del Regolamento Consob n. 11971/1999 ("**Regolamento Emittenti**") ha approvato la Relazione sulla Politica di Remunerazione e sui Compensi Corrisposti che si articola nei seguenti capitoli principali:

1. Introduzione: intesa a illustrare preliminarmente e sinteticamente la struttura di *corporate governance* della Società, con particolare riferimento alla composizione degli organi di amministrazione e controllo.
2. **Sezione I:** intesa ad illustrare, *inter alia*:

i. la politica adottata dalla Società in materia di remunerazione dei componenti degli organi di amministrazione e dei dirigenti con responsabilità strategiche di Toscana Aeroporti e, fermo restando quanto previsto dall'art. 2402 del codice civile, dei componenti degli organi di controllo;

ii. le procedure adottate dalla Società per l'adozione e l'attuazione della politica di remunerazione.

In particolare, nella Sezione I:

a) viene indicato come la Relazione sulla Politica di Remunerazione e sui Compensi Corrisposti contribuisce alla strategia aziendale, al perseguimento degli interessi a lungo termine e alla sostenibilità di Toscana Aeroporti;

b) sono definite le diverse componenti della remunerazione che possono essere riconosciute. In caso di attribuzione di remunerazione variabile, sono stabiliti i criteri per il riconoscimento di tale remunerazione, basati su obiettivi di *performance* finanziari e non finanziari, se del caso tenendo conto di criteri relativi alla responsabilità sociale d'impresa;

c) sono specificati gli elementi della politica ai quali, in presenza di circostanze eccezionali indicate nell'articolo

123-*ter*, comma 3-*bis*, del TUF, è possibile derogare temporaneamente e le condizioni procedurali in base alle quali la deroga può essere applicata.

3. **Sezione II:** deputata a fornire ed illustrare, analiticamente per ciascun componente degli organi di amministrazione e controllo e in forma aggregata per i dirigenti con responsabilità strategiche:

i. le voci che compongono la remunerazione, ivi compresi i trattamenti previsti in caso di cessazione dalla carica o di risoluzione del rapporto di lavoro;

ii. i compensi corrisposti nell'esercizio di riferimento a qualsiasi titolo ed in qualsiasi forma dalla Società e/o dalle società "Parcheggi Peretola S.r.l.", "Toscana Aeroporti Engineering S.r.l." e "Jet Fuel Co. S.r.l." in quanto società controllate dalla Società e ricomprese, pertanto, nell'ambito di applicazione della Relazione sulla Politica di Remunerazione e sui Compensi Corrisposti;

iii. i compensi da corrispondere in uno o più esercizi successivi a fronte dell'attività svolta nell'esercizio di riferimento; e

iv. la maniera in cui la Società ha tenuto conto del voto espresso l'anno precedente sulla seconda sezione della relazione.

Ai sensi dell'articolo 123-*ter*, comma 3-*ter* del TUF, mentre la deliberazione dell'Assemblea sulla Sezione I è vincolante, ai sensi dell'articolo 123-*ter*, comma 6 del TUF, l'Assemblea dovrà deliberare in senso favorevole o contrario sulla Sezione II, con deliberazione non vincolante. L'esito del voto sarà posto a disposizione del pubblico ai sensi dell'art. 125-*quater*, secondo comma, del TUF.

La politica di cui alla Sezione I della presente Relazione viene sottoposta all'approvazione dell'odierna Assemblea e troverà applicazione sino alla data di approvazione del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2026, in quanto la durata della stessa è previsto sia allineata alla durata del mandato del Consiglio di Amministrazione nominato in data odierna.

Viene, quindi, sottoposta all'approvazione dell'assemblea la Sezione I della Relazione sulla Politica di Remunerazione e sui Compensi Corrisposti.

Il Presidente

INVITA

il Rappresentante Designato ad esprimere il voto dei suoi rappresentati, pregandolo di indicare, prima delle dichiarazioni di voto, i rappresentati che non gli abbiano, eventualmente, fornito le relative istruzioni.

Presa la parola, il Rappresentante Designato e dopo aver indicato in maniera analitica, anche mediante trasmissione di un elenco nel quale sono riportati i nominativi dei suoi rappresentati, con l'indicazione delle azioni possedute e della percentuale di partecipazione al capitale sociale, inoltre

con indicazione nominativa di chi, dei suoi rappresentati, vota a favore, contro o si astiene (di seguito anche soltanto l'**"Elenco")** e comunica che:

a) tutti i suoi rappresentati - corrispondenti a numero 9 (nove) azionisti titolari, complessivamente, di **numero 15.538.080 (quindicimilionicinquecentotrentottomilaottanta) azioni ordinarie**, aventi diritto a voto, per un totale corrispondente alL' 83,484356% (ottantatré virgola quattrocentottantaquattromilatrecentocinquantasei per cento) del capitale sociale;

b) - hanno espresso **VOTO FAVOREVOLE** dei suoi rappresentati per un totale complessivo di numero 14.601.850 (quattordicimilioniseicentounomilaottocentocinquanta) azioni ordinarie aventi diritto a voto, per un totale corrispondente al 78,454098% (settantotto virgola quattrocentocinquantaquattromilanovantotto per cento) del capitale sociale, corrispondente al 93,974609% (novantatré virgola novecentosettantaquattromilaseicentonove per cento) dei votanti;

- si sono **ASTENUTI** dei suoi rappresentati per un totale complessivo di numero 935.958 (novecentotrentacinquemilanovecentocinquantotto) azioni ordinarie aventi diritto a voto, per un totale corrispondente al 5,028797% (cinque virgola zero ventottomilasettecentonovantasette per cento) del capitale sociale corrispondente al 6,023640% (sei virgola zero ventitremilaseicentoquaranta per cento) dei votanti;

- hanno espresso **VOTO CONTRARIO** dei suoi rappresentati per un totale complessivo di numero 272 (duecentosettantadue) azioni ordinarie aventi diritto a voto, per un totale corrispondente allo 0,001461% (zero virgola zero zero millequattrocentosessantuno per cento) del capitale sociale corrispondente allo 0,001751% (zero virgola zero zero millesettecentocinquantuno per cento) dei votanti;

A seguito delle espressioni di voto da parte del Rappresentante Designato, il Presidente dà atto che l'Assemblea, **a**

MAGGIORANZA

APPROVA

la proposta del Consiglio di Amministrazione.

Continuando il Presidente

SOTTOPONE

all'approvazione dell'assemblea della Sezione II della Relazione sulla Politica di Remunerazione e sui Compensi Corrisposti, ribadendo che la presente deliberazione **NON è vincolate.**

Il Presidente, pertanto,

INVITA

il Rappresentante Designato ad esprimere il voto dei suoi rappresentati, pregandolo di indicare, prima delle dichiarazioni di voto, i rappresentati che non gli abbiano, eventualmente, fornito le relative istruzioni.

Presa la parola, il Rappresentante Designato e dopo aver in-

dicato in maniera analitica, anche mediante trasmissione di un elenco nel quale sono riportati i nominativi dei suoi rappresentati, con l'indicazione delle azioni possedute e della percentuale di partecipazione al capitale sociale, inoltre con indicazione nominativa di chi, dei suoi rappresentati, vota a favore, contro o si astiene (di seguito anche soltanto l'**"Elenco")** e comunica che:

a) tutti i suoi rappresentati - corrispondenti a numero 9 (nove) azionisti titolari, complessivamente, di **numero 15.538.080 (quindicimilionicinquecentotrentottomilaottanta) azioni ordinarie**, aventi diritto a voto, per un totale corrispondente all' 83,484356% (ottantatré virgola quattrocentottantaquattromilatrecentocinquantasei per cento) del capitale sociale;

b) - hanno espresso **VOTO FAVOREVOLE** dei suoi rappresentati per un totale complessivo di numero 14.570.750 (quattordicimilionicinquecentosettantamilasettecentocinquanta) azioni ordinarie aventi diritto a voto, per un totale corrispondente al 78,287001% (settantotto virgola duecentottantasettemilauno per cento) del capitale sociale, corrispondente al 93,774456% (novantatré virgola settecentosettantaquattromilaquattrocentocinquantasei per cento) dei votanti;

- si sono **ASTENUTI** dei suoi rappresentati per un totale complessivo di numero 967.058 (novecentosessantasettemilacinquantotto) azioni ordinarie aventi diritto a voto, per un totale corrispondente al 5,195894% (cinque virgola centonovantacinquemilaottocentonovantaquattro per cento) corrispondente al 6,223793% (sei virgola duecentoventitremilasettecentonovantatré per cento) dei votanti;

- hanno espresso **VOTO CONTRARIO** dei suoi rappresentati per un totale complessivo di numero 272 (duecentosettantadue) azioni ordinarie aventi diritto a voto, per un totale corrispondente allo 0,001461% (zero virgola zero zero millequattrocentosessantuno per cento) del capitale sociale corrispondente allo 0,001751% (zero virgola zero zero millesettecentocinquantuno per cento) dei votanti;

A seguito delle espressioni di voto da parte del Rappresentante Designato, il Presidente dà atto che l'Assemblea, **a**

MAGGIORANZA

APPROVA

la proposta del Consiglio di Amministrazione.

Il Presidente continua con il **QUARTO PUNTO DELL'ORDINE DEL GIORNO: "Proposta di adeguamento del compenso della società di revisione legale dei conti per gli esercizi 2023-2031; deliberazioni inerenti e conseguenti."** e per quanto già attestato in ordine al deposito ed alla pubblicazione della relativa documentazione, **il Presidente** espone all'assemblea che quanto segue:

a) viene richiesta l'integrazione, su proposta motivata del Collegio Sindacale, dei corrispettivi dell'incarico di revi-

sione legale dei conti della società conferito dall'Assemblea in data 27 aprile 2023, alla società di revisione KPMG S.p.A. ("KPMG") avente ad oggetto la revisione legale del bilancio d'esercizio della società e del bilancio consolidato del gruppo da questa controllato ("**Gruppo Toscana Aeroporti**") relativamente agli esercizi con chiusura dal 31 dicembre 2023 al 31 dicembre 2031 e per i semestri con chiusura dal 30 giugno 2023 al 30 giugno 2031;

b) con comunicazione del giorno 5 marzo 2024, KPMG ha evidenziato come le attività di revisione legale dei conti abbiano comportato un maggior impegno in relazione allo svolgimento della revisione contabile limitata del bilancio consolidato al 30 giugno 2023, che ha comportato un aggravio dei tempi rispetto a quelli stimati ed indicati nella suddetta lettera di incarico. Le ore addizionali sono da imputare a procedure di revisione addizionali resesi necessarie in sede di svolgimento della revisione contabile limitata, e non preventivabili;

c) KPMG ha, pertanto, proposto il seguente adeguamento degli onorari, precisandosi che quanto segue riepiloga i corrispettivi aggiornati a seguito della variazione sopra descritta e che tale variazione è limitata al solo esercizio 2023:

"- Revisione contabile limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato della Toscana Aeroporti S.p.A. Euro 20.000

- Integrazione per la revisione contabile limitata del bilancio consolidato al 30 giugno 2023 Euro 13.000

Totale aggiornato Euro 33.000"

d) il Collegio Sindacale, in osservanza di quanto previsto dall'articolo 13, comma 1, del D.Lgs. n. 39/2010, secondo il quale "l'assemblea, su proposta motivata dell'organo di controllo, conferisce l'incarico di revisione legale dei conti e determina il corrispettivo spettante al revisore legale o alla società di revisione legale per l'intera durata dell'incarico e gli eventuali criteri per l'adeguamento di tale corrispettivo durante l'incarico", ha preso in esame la richiesta di KPMG, al fine di formulare la proposta di propria competenza.

Il **PRESIDENTE** sottopone all'assemblea la seguente proposta di deliberazione:

"L'Assemblea degli Azionisti di Toscana Aeroporti S.p.A.:

· tenuto conto di quanto previsto dall'art. 13, comma 1, del D.lgs. 39/2010;

· esaminata e discussa la relazione illustrativa predisposta dal Consiglio di Amministrazione con riferimento al presente punto all'ordine del giorno e messa a disposizione dei soci nei termini e con le modalità di legge;

· esaminate e discusse le proposte di adeguamento degli onorari presentate da KPMG S.p.A.;

· esaminata e discussa la proposta motivata del Collegio Sin-

dacale con riferimento al presente punto all'ordine del giorno.

DELIBERA

1. di approvare, per gli esercizi 2023-2031, l'adeguamento del corrispettivo dell'incarico di revisione legale dei conti conferito dall'Assemblea di Toscana Aeroporti S.p.A. in data 27 aprile 2023 alla società di revisione KPMG S.p.A., in conformità ai termini ed alle condizioni, anche economiche, contenuti nelle proposte di adeguamento presentate da KPMG S.p.A. agli atti del Collegio Sindacale e della Società e riportati in sintesi nella proposta del Collegio Sindacale;

2. di dare mandato al Consiglio di Amministrazione di adeguare l'ammontare dei compensi deliberati, qualora nel corso dell'esecuzione dell'incarico sopravvengano condizioni che, ai sensi dell'incarico conferito, costituiscono causa di revisione dei tempi e dei corrispettivi ovvero circostanze imprevedibili o eccezionali che determinino la necessità di un maggior numero di ore e/o di un diverso impegno delle qualificazioni professionali, rispetto a quanto previsto dall'incarico;

3. di conferire all'eventuale nominato Amministratore Delegato, con facoltà di sub-delega, delega per il compimento di tutte le attività inerenti, conseguenti o connesse all'attuazione delle deliberazioni di cui ai precedenti punti 1) e 2)".

Il Presidente

INVITA

il Rappresentante Designato ad esprimere il voto dei suoi rappresentati, pregandolo di indicare, prima delle dichiarazioni di voto, i rappresentati che non gli abbiano, eventualmente, fornito le relative istruzioni.

Presa la parola, il Rappresentante Designato e dopo aver indicato in maniera analitica, anche mediante trasmissione di un elenco nel quale sono riportati i nominativi dei suoi rappresentati, con l'indicazione delle azioni possedute e della percentuale di partecipazione al capitale sociale, inoltre con indicazione nominativa di chi, dei suoi rappresentati, vota a favore, contro o si astiene (di seguito anche soltanto l'**"Elenco")** e comunica che:

a) tutti i suoi rappresentati - corrispondenti a numero 9 (nove) azionisti titolari, complessivamente, di **numero 15.538.080 (quindicimilionicinquecentotrentottomilaottanta) azioni ordinarie**, aventi diritto a voto, per un totale corrispondente al 83,484356% (ottantatré virgola quattrocentottantaquattromilatrecentocinquantasei per cento) del capitale sociale;

b) - hanno espresso **VOTO FAVOREVOLE** dei suoi rappresentati per un totale complessivo di numero 14.570.750 (quattordicimilionicinquecentosettantamilasettecentocinquanta) azioni ordinarie aventi diritto a voto, per un totale corrispondente

al 78,287001% (settantotto virgola duecentottantasettemilauno per cento) del capitale sociale, corrispondente al 93,774456% (novantatré virgola settecentosettantaquattromilaquattrocentocinquantasei per cento) dei votanti;
- si sono **ASTENUTI** dei suoi rappresentati per un totale complessivo di numero 967.058 (novecentosessantasettemilacinquantotto) azioni ordinarie aventi diritto a voto, per un totale corrispondente al 5,195894% (cinque virgola centonovantacinquemilaottocentonovantaquattro per cento) corrispondente al 6,223793% (sei virgola duecentoventitremilasettecentonovantatré per cento) dei votanti;
- hanno espresso **VOTO CONTRARIO** dei suoi rappresentati per un totale complessivo di numero 272 (duecentosettantadue) azioni ordinarie aventi diritto a voto, per un totale corrispondente allo 0,001461% (zero virgola zero zero millequattrocentosessantuno per cento) del capitale sociale corrispondente allo 0,001751% (zero virgola zero zero millesettecentocinquantuno per cento) dei votanti;

A seguito delle espressioni di voto da parte del Rappresentante Designato, il Presidente dà atto che l'Assemblea, a **a**

MAGGIORANZA

APPROVA

la proposta del Consiglio di Amministrazione.

Il Presidente passando al **QUINTO PUNTO DELL'ORDINE DEL GIORNO: "Proposta di rideterminazione dei compensi del Collegio Sindacale in carica fino all'approvazione del bilancio per l'esercizio al 31 dicembre 2025; deliberazioni inerenti e conseguenti."** e per quanto già attestato in ordine al deposito ed alla pubblicazione della relativa documentazione, espone all'assemblea che quanto segue:

a) in data 27 aprile 2023 l'Assemblea ha nominato i componenti dell'attuale Collegio Sindacale e ha fissato i relativi compensi come segue:

(i) per il Presidente: (a) indennità annua di Euro 30.000,00 (trentamila virgola zero zero); (b) gettone di presenza di Euro 300,00 (trecento virgola zero zero) per ciascuna riunione del Collegio Sindacale, del Consiglio di Amministrazione, dei Comitati interni e dell'Assemblea;

(ii) per i Sindaci effettivi: (a) indennità annua di Euro 22.500,00 (ventiduemilacinquecento virgola zero zero); (b) gettone di presenza di Euro 300,00 (trecento virgola zero zero) per ciascuna riunione del Collegio sindacale, del Consiglio di Amministrazione, dei Comitati interni e dell'Assemblea;

(iii) in aggiunta a quanto sopra, è riconosciuto sia al Presidente del Collegio Sindacale sia ai Sindaci effettivi il rimborso a piè di lista delle spese sostenute per la partecipazione alle riunioni del Collegio sindacale, del Consiglio di Amministrazione, dei Comitati interni e dell'Assemblea;

b) la predetta delibera era stata assunta in linea con quan-

to disposto negli anni passati. Nello specifico, i compensi riconosciuti ai componenti del Collegio Sindacale sono rimasti invariati sin dall'anno 2015;

c) in considerazione: (i) dello sviluppo della Società occorso negli anni, che ha comportato un ampliamento della struttura organizzativa, nonché l'incremento della complessità operativa del Gruppo, che include lo sviluppo del Master Plan e l'avvio del più grande piano di investimenti mai realizzato prima per lo scalo di Pisa, che comportano un maggiore impegno del Collegio Sindacale e maggiori responsabilità per i suoi componenti; (ii) della crescente inflazione registrata negli ultimi anni; nonché (iii) dei compensi corrisposti da altre società di gestione aeroportuale ai membri dei propri organi di controllo, i compensi riconosciuti dalla Società al Collegio Sindacale non appaiono più adeguati rispetto all'effettivo impegno richiesto, come anche rappresentato, tra le altre cose, dal sensibile aumento del numero delle riunioni e dunque delle ore dedicate alla partecipazione agli incontri del Collegio stesso e degli altri organi sociali.

d) l'articolo 2402 c.c., nel prevedere che il compenso dei sindaci debba essere stabilito dall'assemblea all'atto della nomina degli stessi *"per l'intero periodo di durata del loro ufficio"*, costituisce una garanzia di indipendenza dei sindaci sotto il duplice profilo della onerosità della carica e della invariabilità del compenso, tema sul quale ci sono in dottrina posizioni contrastanti;

e) ai sensi della raccomandazione n. 30 del Codice di Corporate Governance adottato dal Comitato per la Corporate Governance di Borsa Italiana, cui la Società aderisce, *"la remunerazione dei membri dell'organo di controllo prevede un compenso adeguato alla competenza, alla professionalità e all'impegno richiesti dalla rilevanza del ruolo ricoperto e alle caratteristiche dimensionali e settoriali dell'impresa e alla sua situazione"*. Inoltre, il principio di cui alla Norma Q.1.5. delle Norme di Comportamento del Collegio Sindacale delle Società Quotate, emesse dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili, prevede che *"il sindaco, prima di accettare la carica, valuta se la misura del compenso proposto è adeguata a remunerare la professionalità, l'esperienza e l'impegno con i quali deve svolgere l'incarico, tenendo conto del rilievo pubblicistico della funzione svolta"*.

f) la misura del compenso deve, quindi, essere idonea a remunerare l'impegno profuso e, laddove tale impegno muti, deve mutare anche la misura del compenso.

In ragione di quanto sopra, sussistono i presupposti per sottoporre alla presente assemblea l'adeguamento dei compensi deliberati in sede di nomina e riferisce che è pervenuta una sola proposta presentata dal socio "Corporacion America Ita-

lia S.p.A.", ai sensi dell'art. 126-bis del D.Lgs. 58/1998, messa a disposizione del Pubblico nelle forme già dette, della quale viene data lettura integrale e viene sottoposta all'approvazione dell'assemblea, che qui di seguito si trascrive:

"Si propone di rideterminare i compensi dei membri del Collegio Sindacale attualmente in carica con il riconoscimento dei seguenti corrispettivi, da attribuirsi fino alla scadenza del mandato:

Presidente:

(i) indennità annua di Euro 40.000;

(ii) gettone di presenza di Euro 300 per ciascuna riunione del Collegio Sindacale, del Consiglio di Amministrazione, dei Comitati interni e dell'Assemblea;

Sindaci Effettivi

(i) indennità annua di Euro 30.000;

(iii) gettone di presenza di Euro 300 per ciascuna riunione del Collegio Sindacale, del Consiglio di Amministrazione, dei Comitati interni e dell'Assemblea.

In aggiunta a quanto sopra si propone di riconoscere sia al Presidente del Collegio che ai sindaci effettivi il rimborso a piè di lista delle spese sostenute per la partecipazione alle riunioni del Collegio Sindacale, del Consiglio di Amministrazione, dei Comitati interni e dell'Assemblea."

Il Presidente

INVITA

il Rappresentante Designato ad esprimere il voto dei suoi rappresentati, pregandolo di indicare, prima delle dichiarazioni di voto, i rappresentati che non gli abbiano, eventualmente, fornito le relative istruzioni.

Presa la parola, il Rappresentante Designato e dopo aver indicato in maniera analitica, anche mediante trasmissione di un elenco nel quale sono riportati i nominativi dei suoi rappresentati, con l'indicazione delle azioni possedute e della percentuale di partecipazione al capitale sociale, inoltre con indicazione nominativa di chi, dei suoi rappresentati, vota a favore, contro o si astiene (di seguito anche soltanto l'**"Elenco")** e comunica che:

a) tutti i suoi rappresentati - corrispondenti a numero 9 (nove) azionisti titolari, complessivamente, di **numero 15.538.080 (quindicimilionicinquecentotrentottomilaottanta) azioni ordinarie,** aventi diritto a voto, per un totale corrispondente al 83,484356% (ottantatré virgola quattrocentottantaquattromilatrecentocinquantasei per cento) del capitale sociale;

b) - hanno espresso **VOTO FAVOREVOLE** dei suoi rappresentati per un totale complessivo di numero 14.602.122 (quattordicimilionisicentoduemilacentoventidue) azioni ordinarie aventi diritto a voto, per un totale corrispondente al 78,455559% (settantotto virgola quattrocentocinquantacinquemilacinque-

centocinquantanove per cento) del capitale sociale, corrispondente al 93,976360% (novantatré virgola novecentosettantaseimilatrecentosessanta per cento) dei votanti;
- si sono **ASTENUTI** dei suoi rappresentati per un totale complessivo di numero 935.958 (novecentotrentacinquemilanovecentocinquantotto) azioni ordinarie aventi diritto a voto, per un totale corrispondente al 5,028797% (cinque virgola zero ventottomilasettecentonovantasette per cento) del capitale sociale corrispondente al 6,023640% (sei virgola zero ventitremilaseicentoquaranta per cento) dei votanti;
- non sono stati espressi **VOTI CONTRARI.**

A seguito delle espressioni di voto da parte del Rappresentante Designato, il Presidente dà atto che l'Assemblea, **a**

MAGGIORANZA

APPROVA

la proposta del Consiglio di Amministrazione.

Null'altro essendovi da deliberare, il Presidente dichiara chiusa l'Assemblea alle ore 12.14 (dodici e quattordici).
Io Notaio, infine, allego al presente verbale, firmati come per legge, i seguenti documenti:
1) in unico inserto sotto la lettera **"A"** - i documenti dai quali risultano, dettagliatamente:
- l'"Elenco" (nel quale sono riportati, con numero progressivo, i nominativi dei soci rappresentati dal Rappresentante Designato, con l'indicazione delle azioni possedute e della percentuale di partecipazione al capitale sociale);
- le schede, relative alle singole votazioni, da cui risultano: il nominativo di coloro che hanno votato a favore, di coloro che hanno espresso voto contrario e di coloro che si sono astenuti, con indicazione del numero delle azioni da ciascuno possedute;

2) sotto la lettera **"B"** il Bilancio, comprensivo delle Relazioni del Consiglio di Amministrazione, del Collegio Sindacale e della Società di revisione, nonché del Bilancio consolidato con le relative relazioni del Consiglio di Amministrazione e della Società di revisione, in copia ed in unico inserto che il Presidente mi dichiara conforme ai documenti depositati e pubblicati a norma di legge;
3) sotto la lettera **"C"** l' elenco contenente le generalità complete dei membri del Consiglio di Amministrazione eletti, comprensive dei dati e delle informazioni prescritte dal Regolamento Emittenti, e le attestazioni di ciascuno, sotto propria responsabilità, in merito all'inesistenza di cause di ineleggibilità e incompatibilità, nonché la sussistenza dei requisiti normativamente e statutariamente prescritti per la detta carica,
4) sotto la lettera **"D"** il documento sulla "Politica di Remunerazione e sui Compensi Corrisposti ai sensi dell'articolo 123-ter del D. Lgs. n. 58 del 24 febbraio 1998 e dell'art. 84-ter del Regolamento CONSOB n. 11971/1999".

Le spese del presente atto e dipendenti sono a carico della Società.

Il Comparente dispensa me Notaio dalla lettura degli allegati, dichiarando di averne piena ed esatta conoscenza.

ATTO PUBBLICO

scritto in parte a macchina da persona di mia fiducia ed in parte a mano da me Notaio su quattordici fogli per cinquantatre facciate, del quale ho dato lettura al costituito che lo approva e lo sottoscrive alle ore 12.16 (dodici e sedici).

F.to NALDI Roberto.

Rita ABBATE Notaio (sigillo).

****

NewDisplay

Apertura Assemblea

Azionisti Presenti	9	
Totale Azioni	15.538.080	83,484356%



ALLEGATO "A" RACC. n. 4590



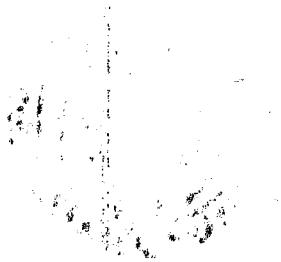
NewDisplay

Punto 1 - Approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2023 e presentazione del consolidato

Azionisti Presenti	9	
Totale Azioni	15.538.080	83,484356%

	Voti	% sulle azioni ammesse al voto	% sul capitale sociale complessivo
Favorevoli	15.538.080	100,000000%	83,484356%
Contrari	0	0,000000%	0,000000%
Astenuti	0	0,000000%	0,000000%
Non votanti	0	0,000000%	0,000000%





NewDisplay

Punto 2.1 - Nomina dei componenti del Consiglio di Amministrazione

Azionisti Presenti	9	
Totale Azioni	15.538.080	83,484356%

	Voti	% sulle azioni ammesse al voto	% sul capitale sociale complessivo
Lista 1	12.703.064	81,754400%	68,252134%
Lista 2	2.835.016	18,245600%	15,232222%
Contrari	0	0,000000%	0,000000%
Astenuti	0	0,000000%	0,000000%
Non votanti	0	0,000000%	0,000000%





NewDisplay

Punto 2.2 - Determinazione del compenso dei membri del Consiglio di Amministrazione

Azionisti Presenti	9	
Totale Azioni	15.538.080	83,484356%

	Voti	% sulle azioni ammesse al voto	% sul capitale sociale complessivo
Favorevoli	14.571.022	93,776207%	78,288462%
Contrari	0	0,000000%	0,000000%
Astenuti	967.058	6,223793%	5,195894%
Non votanti	0	0,000000%	0,000000%



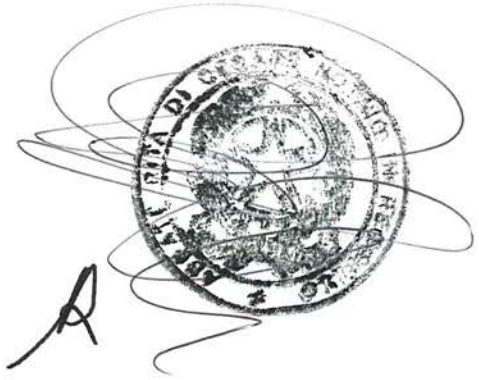


NewDisplay

Punto 3.a - Relazione sulla Politica di Remunerazione

Azionisti Presenti	9	
Totale Azioni	15.538.080	83,484356%

	Voti	% sulle azioni ammesse al voto	% sul capitale sociale complessivo
Favorevoli	14.601.850	93,974609%	78,454098%
Contrari	272	0,001751%	0,001461%
Astenuti	935.958	6,023640%	5,028797%
Non votanti	0	0,000000%	0,000000%



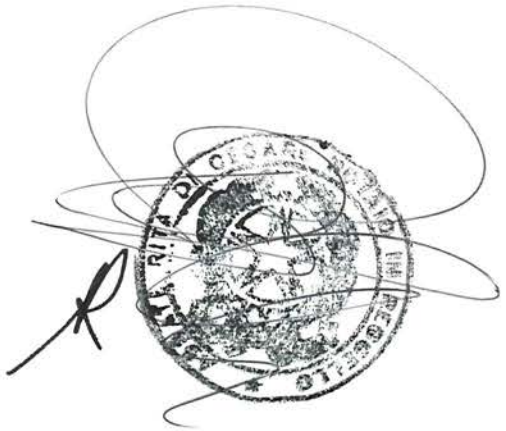


NewDisplay

Punto 3.b - Relazione sulla Politica di Remunerazione e sui Compensi Corrisposti

Azionisti Presenti	9	
Totale Azioni	15.538.080	83,484356%

	Voti	% sulle azioni ammesse al voto	% sul capitale sociale complessivo
Favorevoli	14.570.750	93,774456%	78,287001%
Contrari	272	0,001751%	0,001461%
Astenuti	967.058	6,223793%	5,195894%
Non votanti	0	0,000000%	0,000000%



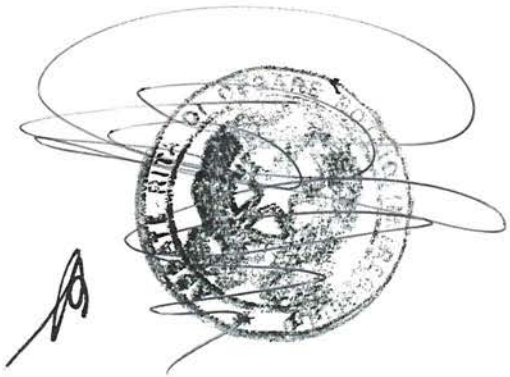


NewDisplay

Punto 4 - Proposta di adeguamento del compenso della società di revisione per gli esercizi 2023-2031

Azionisti Presenti	9	
Totale Azioni	15.538.080	83,484356%

	Voti	% sulle azioni ammesse al voto	% sul capitale sociale complessivo
Favorevoli	14.602.122	93,976360%	78,455559%
Contrari	0	0,000000%	0,000000%
Astenuti	935.958	6,023640%	5,028797%
Non votanti	0	0,000000%	0,000000%

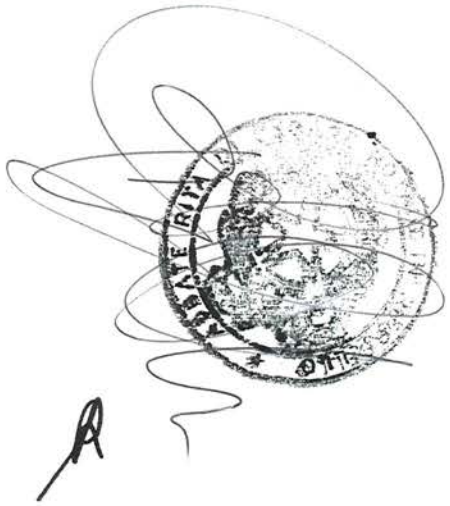


NewDisplay

Punto 5 - Proposta di rideterminazione compensi del Collegio Sindacale

Azionisti Presenti	9	
Totale Azioni	15.538.080	83,484356%

	Voti	% sulle azioni ammesse al voto	% sul capitale sociale complessivo
Favorevoli	13.522.317	87,026949%	72,653888%
Contrari	0	0,000000%	0,000000%
Astenuti	2.015.763	12,973051%	10,830468%
Non votanti	0	0,000000%	0,000000%





Assemblea Ordinaria del 29 aprile 2024

ESITO VOTAZIONE

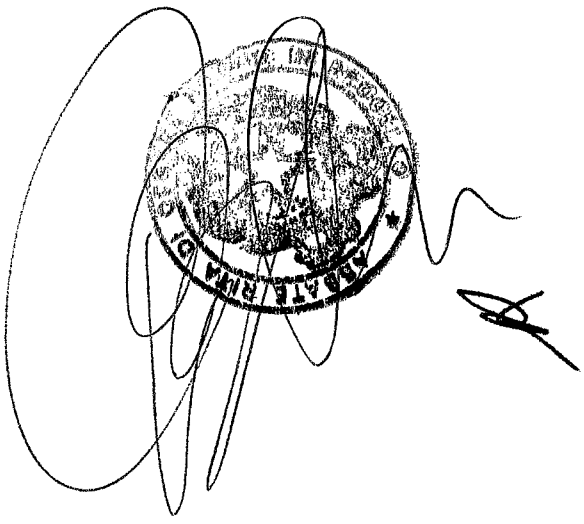
Oggetto : **Punto 1 - Approvazione del Bilancio al 31 dicembre 2023 e presentazione del consolidato**

Hanno partecipato alla votazione:

-n° **9** azionisti, portatori di n° **15.538.080** azioni ordinarie, di cui n° **15.538.080** ammesse al voto, pari al **83,484356%** del capitale sociale.

Hanno votato:

		% Azioni Ordinarie Rappresentate (Quorum deliberativo)	% Azioni Ammesse al voto	%Cap. Soc.
Favorevoli	15.538.080	100,000000	100,000000	83,484356
Contrari	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub Totale	15.538.080	100,000000	100,000000	83,484356
Astenuti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Non Votanti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub totale	0	0,000000	0,000000	0,000000
Totale	15.538.080	100,000000	100,000000	83,484356



Azionisti in proprio: 0 Azionisti in delega: 9
Teste: 1 Azionisti. :9



Assemblea Ordinaria del 29 aprile 2024

ESITO VOTAZIONE

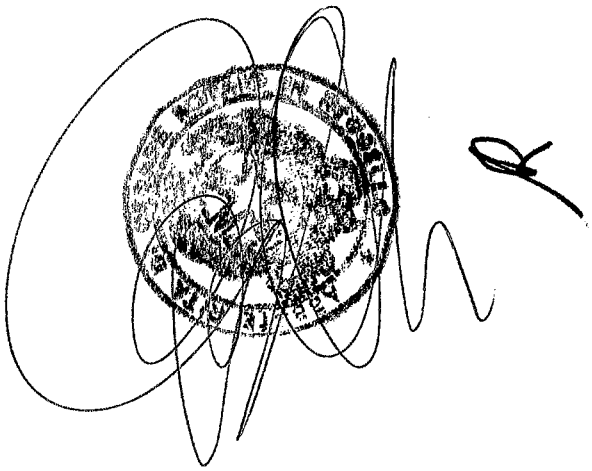
Oggetto : **Punto 2.1 - Nomina dei componenti del Consiglio di Amministrazione**

Hanno partecipato alla votazione:

n° **9** azionisti che rappresentano in proprio o per delega n° **15.538.080** azioni ordinarie

Hanno votato:

		%AZIONI ORDINARIE RAPPRESENTATE (Quorum deliberativo)	%AZIONI AMMESSE AL VOTO	%CAP.SOC.
LISTA 1	12.703.064	81,754400	81,754400	68,252134
LISTA 2	2.835.016	18,245600	18,245600	15,232222
SubTotale	15.538.080	100,000000	100,000000	83,484356
Contrari	0	0,000000	0,000000	0,000000
Astenuti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Non Votanti	0	0,000000	0,000000	0,000000
SubTotale	0	0,000000	0,000000	0,000000
Totale	15.538.080	100,000000	100,000000	83,484356



Azionisti in proprio: 0 Azionisti in delega: 9
Teste: 2 Azionisti. :9



Assemblea Ordinaria del 29 aprile 2024

ESITO VOTAZIONE

Oggetto : **Punto 2.2 - Determinazione del compenso dei membri del Consiglio di Amministrazione**

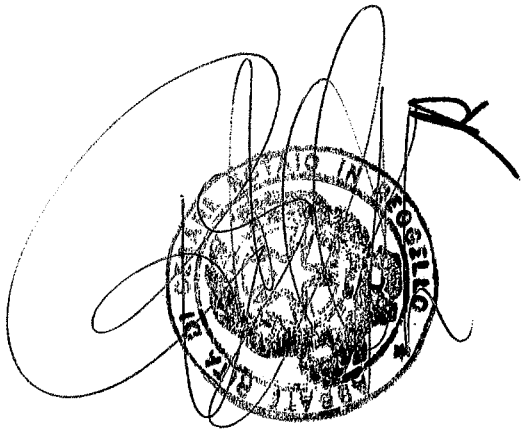
Hanno partecipato alla votazione:

-n° **9** azionisti, portatori di n° **15.538.080** azioni ordinarie, di cui n° **15.538.080** ammesse al voto,

pari al **83,484356%** del capitale sociale.

Hanno votato:

		% Azioni Ordinarie Rappresentate (Quorum deliberativo)	% Azioni Ammesse al voto	%Cap. Soc.
Favorevoli	14.571.022	93,776207	93,776207	78,288462
Contrari	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub Totale	14.571.022	93,776207	93,776207	78,288462
Astenuti	967.058	6,223793	6,223793	5,195894
Non Votanti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub totale	967.058	6,223793	6,223793	5,195894
Totale	15.538.080	100,000000	100,000000	83,484356



Azionisti in proprio: 0 Azionisti in delega: 9
Teste: 1 Azionisti. :9



Assemblea Ordinaria del 29 aprile 2024

ESITO VOTAZIONE

Oggetto : **Punto 3.a - Relazione sulla Politica di Remunerazione**

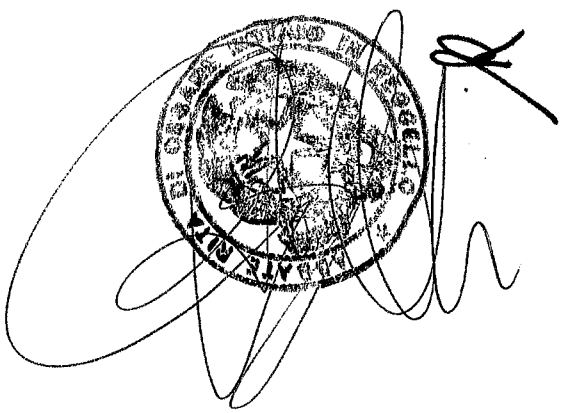
Hanno partecipato alla votazione:

-n° **9** azionisti, portatori di n° **15.538.080** azioni ordinarie, di cui n° **15.538.080** ammesse al voto,

pari al **83,484356%** del capitale sociale.

Hanno votato:

		% Azioni Ordinarie Rappresentate (Quorum deliberativo)	% Azioni Ammesse al voto	%Cap. Soc.
Favorevoli	14.601.850	93,974609	93,974609	78,454098
Contrari	272	0,001751	0,001751	0,001461
Sub Totale	14.602.122	93,976360	93,976360	78,455559
Astenuti	935.958	6,023640	6,023640	5,028797
Non Votanti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub totale	935.958	6,023640	6,023640	5,028797
Totale	15.538.080	100,000000	100,000000	83,484356



Azionisti in proprio: 0
Azionisti in delega: 9
Teste: I Azionisti. :9



Assemblea Ordinaria del 29 aprile 2024

ESITO VOTAZIONE

Oggetto : **Punto 3.b - Relazione sulla Politica di Remunerazione e sui Compensi Corrisposti**

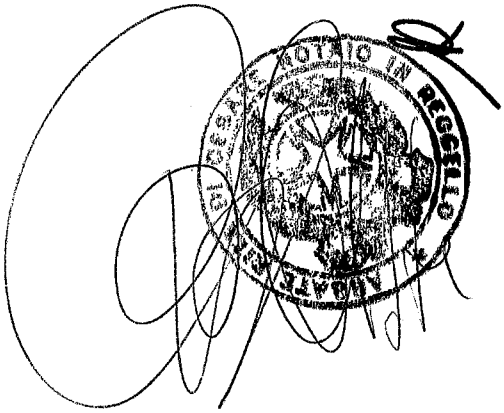
Hanno partecipato alla votazione:

-n° **9** azionisti, portatori di n° **15.538.080** azioni ordinarie, di cui n° **15.538.080** ammesse al voto,

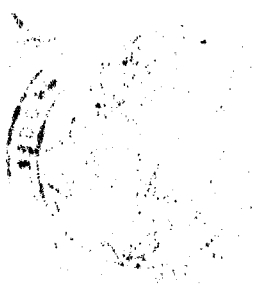
pari al **83,484356**% del capitale sociale.

Hanno votato:

		% Azioni Ordinarie Rappresentate (Quorum deliberativo)	% Azioni Ammesse al voto	%Cap. Soc.
Favorevoli	14.570.750	93,774456	93,774456	78,287001
Contrari	272	0,001751	0,001751	0,001461
Sub Totale	14.571.022	93,776207	93,776207	78,288462
Astenuti	967.058	6,223793	6,223793	5,195894
Non Votanti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub totale	967.058	6,223793	6,223793	5,195894
Totale	15.538.080	100,000000	100,000000	83,484356



Azionisti in proprio: 0
Azionisti in delega: 9
Teste: 1 Azionisti. :9



Assemblea Ordinaria del 29 aprile 2024

ESITO VOTAZIONE

Oggetto : **Punto 4 - Proposta di adeguamento del compenso della società di revisione per gli esercizi 2023-2031**

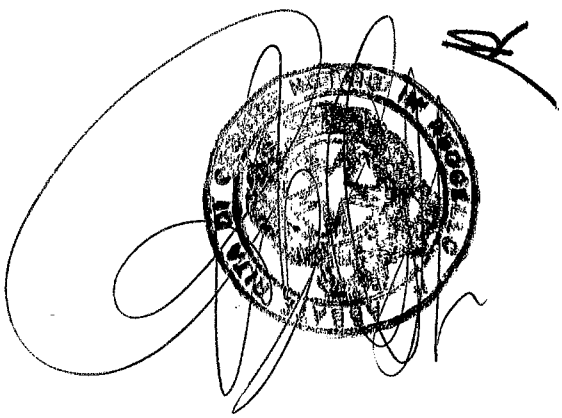
Hanno partecipato alla votazione:

-n° **9** azionisti, portatori di n° **15.538.080** azioni ordinarie, di cui n° **15.538.080** ammesse al voto,

pari al **83,484356%** del capitale sociale.

Hanno votato:

		% Azioni Ordinarie Rappresentate (Quorum deliberativo)	% Azioni Ammesse al voto	%Cap. Soc.
Favorevoli	14.570.750	93,774456	93,774456	78,287001
Contrari	272	0,001751	0,001751	0,001461
Sub Totale	14.571.022	93,776207	93,776207	78,288462
Astenuti	967.058	6,223793	6,223793	5,195894
Non Votanti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub totale	967.058	6,223793	6,223793	5,195894
Totale	15.538.080	100,000000	100,000000	83,484356



Azionisti in proprio: 0 Azionisti in delega: 9
Teste: 2 Azionisti. :9



Assemblea Ordinaria del 29 aprile 2024

ESITO VOTAZIONE

Oggetto : **Punto 5 - Proposta di rideterminazione compensi del Collegio Sindacale**

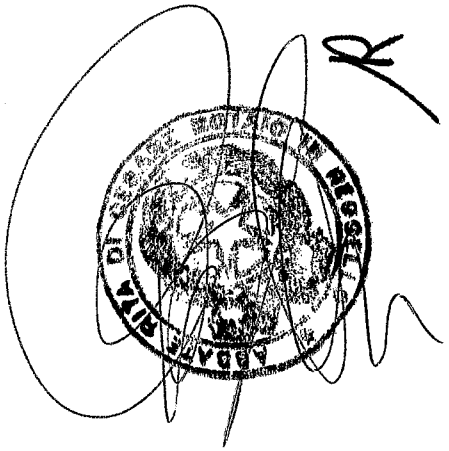
Hanno partecipato alla votazione:

-n° **9** azionisti, portatori di n° **15.538.080** azioni ordinarie, di cui n° **15.538.080** ammesse al voto,

pari al **83,484356%** del capitale sociale.

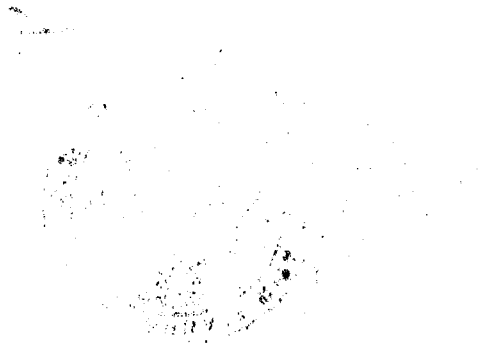
Hanno votato:

		% Azioni Ordinarie Rappresentate (Quorum deliberativo)	% Azioni Ammesse al voto	%Cap. Soc.
Favorevoli	14.602.122	93,976360	93,976360	78,455559
Contrari	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub Totale	14.602.122	93,976360	93,976360	78,455559
Astenuti	935.958	6,023640	6,023640	5,028797
Non Votanti	0	0,000000	0,000000	0,000000
Sub totale	935.958	6,023640	6,023640	5,028797
Totale	15.538.080	100,000000	100,000000	83,484356



Azionisti in proprio: 0
Teste: 1

Azionisti in delega: 9
Azionisti. :9



ALLEGATO "B" RACC. n. 14590

Gruppo Toscana Aeroporti

RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE 2023

Il presente fascicolo è disponibile nella sezione Investor Relations
del sito internet di Toscana Aeroporti all'indirizzo www.toscana-aeroporti.com

Toscana Aeroporti S.p.A.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze - www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI-637708 - Capitale Sociale 30.709.743,90= i.v.
P.IVA e Codice Fiscale 04845410505

Sommario

LETTERA AGLI AZIONISTI 4

RELAZIONE SULLA GESTIONE 8

1. COMPOSIZIONE CAPITALE SOCIALE DELLA CAPOGRUPPO 9

2. TITOLO AZIONARIO TOSCANA AEROPORTI 10

3. CORPORATE GOVERNANCE 11

4. MACROSTRUTTURA SOCIETARIA DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI 12

5. COMPOSIZIONE ORGANI SOCIALI 14

6. HIGHLIGHTS 15

7. PROFILO DELL'ESERCIZIO 2023 16

- 7.1 Scenario macroeconomico e del settore del trasporto aereo 16
- 7.2 Andamento del traffico del Sistema Aeroportuale Toscano 17
- 7.3. Andamento del traffico dello scalo di Pisa (Aeroporto Galileo Galilei) 17
- 7.4 Andamento del traffico dello scalo di Firenze (Aeroporto Amerigo Vespucci) 20

8. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI NELL'ANNO 2023 23

9. RISULTATI DELLA GESTIONE DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI 23

- 9.1 Conto Economico Consolidato 23
- 9.2 Situazione Patrimoniale Finanziaria Consolidata 28
- 9.3 Analisi dei flussi finanziari 30
- 9.4 Posizione Finanziaria Netta Consolidata 32
- 9.5 Evoluzione dei principali indici di bilancio consolidato 34

10. GLI INVESTIMENTI DEL GRUPPO 35

11. LE RISORSE UMANE 36

12. SICUREZZA SUL LAVORO 37

13. NORMATIVA SULLA SICUREZZA INFORMATICA E LA PRIVACY EX REGOLAMENTO UE 2016/679 39

14. RICERCA E SVILUPPO 39

15. RAPPORTI CON SOCIETÀ DEL GRUPPO E PARTI CORRELATE 40

16. PRINCIPALI INFORMAZIONI SULLA CAPOGRUPPO, SULLE SOCIETA' CONTROLLATE E SUI RAPPORTI INTERCORSI 43

- 16.1 Toscana Aeroporti S.p.A. 43

- 16.2 Parcheggi Peretola S.r.l. 43
- 16.3 Toscana Aeroporti Engineering S.r.l. 44
- 16.4 Jet Fuel Co. S.r.l. 45
- 16.5 Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. 45

17. PRINCIPALI RISCHI ED INCERTEZZE CUI IL GRUPPO E' ESPOSTO 46

18. EVENTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO IL 31 DICEMBRE 2023 49

19. PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE 49

20. PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO 50

BILANCIO CONSOLIDATO - GRUPPO TOSCANA AEROPORTI 51

ALLEGATI BILANCIO CONSOLIDATO AL 31.12.2023 116

ATTESTAZIONE DEL BILANCIO CONSOLIDATO 2023 125

RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE INDIPENDENTE 126

BILANCIO D'ESERCIZIO – TOSCANA AEROPORTI SPA 131

ALLEGATI AL BILANCIO D'ESERCIZIO 2023 190

ATTESTAZIONE DEL BILANCIO D'ESERCIZIO 2023 195

RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE INDIPENDENTE 202

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE SUL BILANCIO D'ESERCIZIO 2023 207

LETTERA AGLI AZIONISTI

Signori Azionisti,

la Relazione sulla Gestione al Bilancio Consolidato di Toscana Aeroporti S.p.A. (di seguito anche "**TA**", o la "**Capogruppo**", o la "**Società**") e delle sue controllate (di seguito Gruppo TA) ed il Progetto di Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2023, approvati dal Consiglio di Amministrazione del 12 marzo 2024, vengono redatti conformemente a quanto disposto dalla delibera CONSOB n. 11971 del 14 maggio 1999 e sono composti dai prospetti contabili e dalle osservazioni degli Amministratori sull'andamento della gestione e sui fatti più significativi intervenuti nell'esercizio 2023 e dopo la data del 31 dicembre 2023.

I dati finanziari esposti e commentati nella Relazione sulla Gestione sono stati predisposti sulla base del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2023 a cui si fa rinvio, in quanto, ai sensi di quanto consentito dalla normativa vigente si è ritenuto più opportuno predisporre un'unica relazione sulla gestione e pertanto fornire un'analisi degli andamenti economico-finanziari ritenuti più espressivi, rappresentati appunto dai dati consolidati.

Il Bilancio consolidato ed il Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2023 sono redatti nel rispetto dei Principi Contabili Internazionali ("IFRS") emessi dall'International Accounting Standards Board ("IASB") e omologati dall'Unione Europea. Con "IFRS" si intendono anche gli International Accounting Standards (IAS) tuttora in vigore, nonché tutti i documenti interpretativi emessi dall'International Financial Reporting Interpretations Committee ("IFRIC") precedentemente denominato Standing Interpretations Committee ("SIC"), nonché in conformità ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. n. 38/2005 (Delibera Consob n. 15519 del 27 luglio 2006 recante "Disposizioni in materia di schemi di bilancio", Delibera Consob n. 15520 del 27 luglio 2006 recante "Modifiche e integrazione al Regolamento Emittenti adottato con Delibera n. 11971/99", Comunicazione Consob n. 6064293 del 28 luglio 2006 recante "Informativa societaria richiesta ai sensi dell'art. 114, comma 5, D.Lgs. 58/98").

Toscana Aeroporti S.p.A. gestisce l'aeroporto di Pisa G. Galilei e l'aeroporto di Firenze A. Vespucci; il Gruppo cura lo sviluppo dei due scali, sia per quanto concerne il traffico aereo di passeggeri e merci sia le infrastrutture aeroportuali ricevute in concessione da Enac ed in coerenza e rispetto dei Piani di Sviluppo Aeroportuali dei due scali toscani.

I dati contabili al 31 dicembre 2023 includono i dati della Capogruppo Toscana Aeroporti S.p.A. e quelli delle società controllate Toscana Aeroporti Engineering S.r.l. (di seguito TAE), Parcheggi Peretola S.r.l., Jet Fuel Co. S.r.l., e Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. (di seguito TAC), consolidate con il metodo integrale.

L'attività di revisione contabile del Bilancio consolidato del Gruppo e del Bilancio d'esercizio di TA è affidata alla società KPMG S.p.A[1].

Si evidenzia inoltre che Toscana Aeroporti S.p.A. redige su base volontaria e presenta la "Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario" (di seguito anche "DNF"), sotto forma di "relazione distinta", così come previsto dall'art. 5 "Collocazione della dichiarazione e regime di pubblicità" del D.Lgs. 254/2016. Tale dichiarazione è pubblicata con le medesime modalità e tempistiche della Relazione Annuale ed è disponibile sul sito internet della Società.

Coerentemente con i *requirement* dello standard di rendicontazione selezionato (GRI Standard), la Direzione del Gruppo Toscana Aeroporti ha effettuato un'attenta analisi di materialità che ha condotto all'identificazione degli impatti materiali suddivisi per area ESG (Ambientale; Sociale; Governance). Nel seguito del presente documento si riportano alcuni highlight delle tematiche ritenute materiali, e si rinvia alla DNF redatta come relazione distinta per maggiori dettagli.

HIGHLIGHTS FINANZIARI E NON FINANZIARI 2023

[1] Società subentrata a Price Waterhouse Cooper con atto di nomina del 27 aprile 2023.

Aeroporto Amerigo Vespucci - FIRENZE	Aeroporto Galileo Galilei - PISA
• 3.077.917 passeggeri • Focus sul traffico business e leisure attraverso i full service carrier • Sedime di circa 120 ha, costituito da un sistema di una pista di volo • L'area pavimentata delle piste di volo è pari a 7,2 ha • N.14 piazzole in configurazione principale dedicate alla sosta degli aeromobili • Superficie Lorda Terminal pari a circa 18.800 m2 - include Terminal, Cargo, BHS, Enti di Stato, Uffici TA • Collegamento con tramvia cittadina • Fermata dedicata sul lato OVEST con percorso pedonale coperto di circa 70m	• 5.109.682 passeggeri • Focus sul traffico turistico gestito da vettori low cost • Sedime civile di circa 45 ha – Sedime militare circa 500 in cui si collocano due piste di volo ad uso alternato • L'area pavimentata delle piste di volo è pari a circa 25,8 ha • N.19 (14C/4D/1E) piazzole dedicate alla sosta degli aeromobili • Superficie Lorda Terminal pari a circa 36.100 m2 - include Terminal, BHS, Enti di Stato, Uffici TA, Control Edificio A • Collegamento con stazione ferrovia tramite navetta "People Mover" • Stazione dedicata sul lato OVEST con percorso pedonale coperto di circa 110m

	INDICATORI	2023	2022[1]	23% vs 2022
ATTIVITA' DI BUSINESS	Totale passeggeri (mln)	8,2	6,7	+21,8%
	Percezione complessiva sul servizio di controllo di sicurezza delle persone e dei bagagli a mano (%)	99,2%	98%	+1,2%
PERFORMANCE FINANZIARIE	Ricavi (€/000)	125.263	90.107	+36,3%
	EBITDA (€/000)	41.729	20.909	+99,6%
	Utile (Perdita) di periodo del Gruppo (€/000)	12.631	4.680	+170,2%
	Investimenti (€/000)	16.205	9.107	+77,9%
AMBIENTE	Emissioni CO2 totali (Scope 1 e 2) (tCO2)	8.907,2	10.041,6	-11,3%
	Consumi di energia autoprodotta - PSA (GJ)	22.368,4	27.539,7	-18,8%
SOCIALE	Gruppo Toscana Aeroporti: numero totale di dipendenti al 31 dicembre	391	376	+4,0%
	Gruppo Toscana Aeroporti: numero totale di FTE (Full Time Equivalent[2]) medio dell'anno	361,8	358,5	+0,9%
	Percentuale di dipendenti donna	47%	49%	-2%
	Ore di formazione totali	10.526	8.981	+17,2%

IL SISTEMA AEROPORTUALE TOSCANO

AMBIENTE

[1] I dati del 2022 presentati a fini comparativi non includono Toscana Aeroporti Handling S.r.l.

[2] Nel calcolo le unità a tempo parziale sono proporzionate in rapporto ad unità a tempo pieno

Le **tematiche materiali**, identificate nella DNF del Gruppo attinenti all'area ambientale, sono le seguenti:

- Inquinamento acustico;
- Consumi energetici ed emissioni;
- Consumi e scarichi idrici.

Sia l'aeroporto di Pisa sia quello di Firenze risultano certificati ai sensi della ISO 14001:2015 (Sistemi di Gestione Ambientale) all'interno dei quali TA opera.

In generale, la società si è dotata di un Sistema di Gestione Integrato per la Qualità, conformemente a quanto stabilito dalla norma UNI EN ISO 9001:2015, per la Salute e Sicurezza sul Lavoro, in conformità alla norma ISO 45001:2018, per la Responsabilità sociale, coerente alla SA8000 e per l'Ambiente, ottemperando a quanto previsto dalla UNI EN ISO 14001:2015.

Per quanto attiene ai rischi, si rimanda alla sezione, **Principali rischi ed incertezze cui il Gruppo è esposto.**

Tra i **principali KPI** del Gruppo Toscana Aeroporti rileviamo:

- Consumo totale di energia pari a 65.778,4 GJ;
- Consumi totali per passeggero pari a 8,06 (GJ/n° passeggeri*1000);
- Emissioni dirette di GHG (Scope 1) pari a 5.938,3 tCO2.

SOCIALE

Le **tematiche materiali**, identificate nella DNF del Gruppo attinenti all'area sociale, sono le seguenti:

- Gestione e valorizzazione del personale;
- Pari opportunità e diversity;
- Salute e sicurezza dei dipendenti.

Il Gruppo ha avuto profondi cambiamenti negli ultimi anni che hanno comportato un forte lavoro per uniformare procedure e modalità di gestione delle risorse umane.

L'impegno della Direzione Risorse Umane ed Organizzazione si declina al meglio attraverso la **Procedura Gestione Risorse Umane**, che definisce gli ambiti e gli interventi da attuare inerenti la comunicazione con il personale, la retribuzione e gli interventi premianti, gli orari di lavoro, la libertà di associazione, i procedimenti disciplinari, il mobbing e le molestie sessuali.

Per quanto attiene all'impegno del Gruppo sul tema salute e sicurezza, questo si declina in linea con lo **standard UNI ISO 45001:2018**, mantenuta a seguito di tre giornate di audit, nel mese di novembre 2023, da parte dell'Ente certificatore DNV (solo per la Capogruppo TA).

I principali **rischi** afferenti alla funzione si possono concretizzare nelle seguenti aree:

- Reclutamento e Selezione del Personale;
- Gestione del Personale;
- Formazione ed Addestramento;
- Gestione infortuni / malattie / sinistri;
- Gestione Sorveglianza Sanitaria e medicina preventiva del lavoro.

Tra i **principali KPI** del Gruppo Toscana Aeroporti rileviamo:

- Un organico di 391 persone al 31 dicembre 2023;
- La presenza del 47% donne;
- 27 ore medie di formazione per dipendente per Toscana Aeroporti;
- il tasso di infortuni[1] sul lavoro registrabili pari a 7,31 conseguenza di n. 3 infortuni per TA;

[1] Tasso di infortuni = numero di infortuni su numero di ore lavorate per milione.

- il **numero di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze è stato pari a zero**;
- sono stati gestiti e tracciati, da parte del SPP di TA, n. 158 eventi di cui 6 *near miss*[1];

GOVERNANCE

A febbraio 2023, la Società ha attribuito al Comitato Controllo e Rischi funzioni specifiche in materie ESG (ambientali, sociali e di governance).

Il rinominato **Comitato endoconsiliare Controllo e Rischi e Sostenibilità** fornisce funzioni propositive e consultive, supporto a favore delle attività del Consiglio di Amministrazione della Società correlate alle tematiche della sostenibilità coerente con il percorso intrapreso che mira a rafforzare i **fattori ESG nelle scelte operative e nelle strategie aziendali.**

La composizione del Comitato è la seguente: tre amministratori non esecutivi e indipendenti nelle persone di Stefano Bottai (Presidente), Mirko Romoli Fenu e Patrizia Pacini.

INDIRIZZI STRATEGICI DI SOSTENIBILITÀ

Il Gruppo ha individuato **5 Relevant topic** (Green Infrastructure, Operational Excellence, People & Innovation, Customer Experience e Community), coerenti con quelli indicati dalla capogruppo CAAP, funzionali a individuare obiettivi, iniziative e indicatori necessari a costruire il Piano di Sostenibilità integrato. Inoltre, per ciascun Relevant topic, la Società ha associato i temi materiali rendicontati nella DNF e le evidenze emerse dal Dibattito Pubblico per il nuovo Master Plan di Firenze.

Nel mese di gennaio 2024 il Gruppo, in coerenza con i 5 Relevant topic sopra descritti, ha iniziato un percorso di Piano Integrato definito come "L'evoluzione del modello di programmazione e controllo attraverso un piano e un processo di monitoraggio che permette di coniugare l'obiettivo della produzione di valore per gli azionisti con quello di uno sviluppo sostenibile per la comunità e il territorio". Nel piano integrato confluiscono, dunque, gli elementi tradizionali di business – tipicamente declinati nel piano industriale – con quelli ESG invece definiti nei piani strategici di sostenibilità aziendali.

[1] Si definisce Near Miss (il cui significato tradotto in italiano è "quasi Infortunio") [illegible] in occasione di lavoro, generato da situazioni impreviste e improvvise, che sia potenziale causa di incidente [illegible] a conseguenze negative a causa della presenza di condizioni fortuite favorevoli.

RELAZIONE SULLA GESTIONE



1. COMPOSIZIONE ORGANI SOCIALI

Consiglio di Amministrazione	Carica ricoperta
Marco CARRAI	Presidente
Roberto NALDI	Amministratore Delegato
Stefano BOTTAI	Vice Presidente
Mariano Andres MOBILIA SANTI	Consigliere
Linda STIVALA[1]	Consigliere
Saverio PANERAI	Consigliere
Ana Cristina SCHIRINIAN	Consigliere
Giorgio DE LORENZI	Consigliere
Antonella MANSI	Consigliere
Patrizia Alma PACINI	Consigliere
Mirko ROMOLI FENU	Consigliere
Gino MANNOCCI	Consigliere
Claudio BIANCHI	Consigliere
Nicoletta DE FRANCESCO	Consigliere
Cristina MARTELLI	Consigliere

Collegio Sindacale	**Carica ricoperta**
Alberto RIBOLLA[2]	Presidente
Silvia BRESCIANI	Sindaco effettivo
Roberto GIACINTI	Sindaco effettivo
Leonardo COMUCCI[3]	Sindaco effettivo
Lara LUPI[4]	Sindaco effettivo

Segretario Consiglio di Amministrazione

Nico ILLIBERI[5]

Organismo di Vigilanza	**Carica ricoperta**
Edoardo MARRONI	Presidente
Claudio PEDRAZZANI	Componente

[1] Dirigente aziendale con la qualifica di Direttore Commerciale in carica dal 12 maggio 2023 in sostituzione del consigliere dimissionario Elisabetta Fabri.
[2] In carica dal 2 maggio 2023.
[3] In carica dal 27 aprile 2023.
[4] In carica dal 27 aprile 2023.
[5] Dirigente aziendale con la qualifica di Direttore Area Legale e Compliance.

Nico ILLIBERI Componente

Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili ai sensi della legge 262/05
Marco GIALLETTI[1]

Società di Revisione
KPMG S.p.A.[2]

2. TITOLO AZIONARIO TOSCANA AEROPORTI

Il titolo Toscana Aeroporti (Codice ISIN: IT0000214293, ticker Bloomberg: TYA:IM e Reuters: TYA.MI) è quotato presso l'Euronext Milan di Borsa Italiana S.p.A.

Alla data del 29 dicembre 2023 il prezzo di riferimento del titolo era pari ad Euro 11,50 per una corrispondente capitalizzazione pari a circa 214 milioni di Euro. Maggiori dettagli e contenuti sono disponibili sul sito istituzionale della Società al seguente indirizzo: *www.toscana-aeroporti.com*.

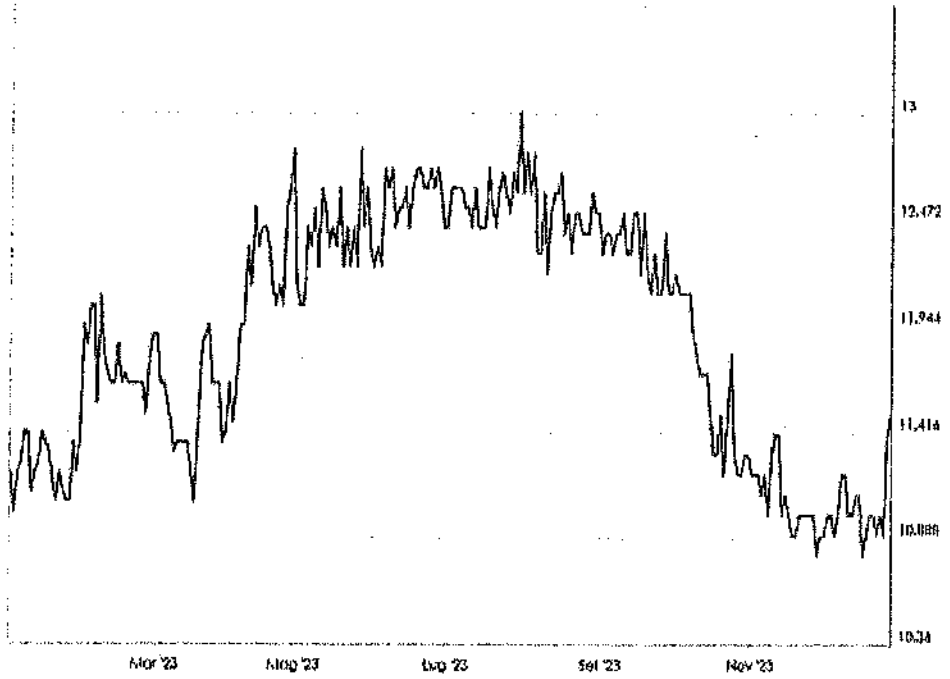
Si riportano di seguito le principali informazioni di mercato relative al titolo di Toscana Aeroporti:

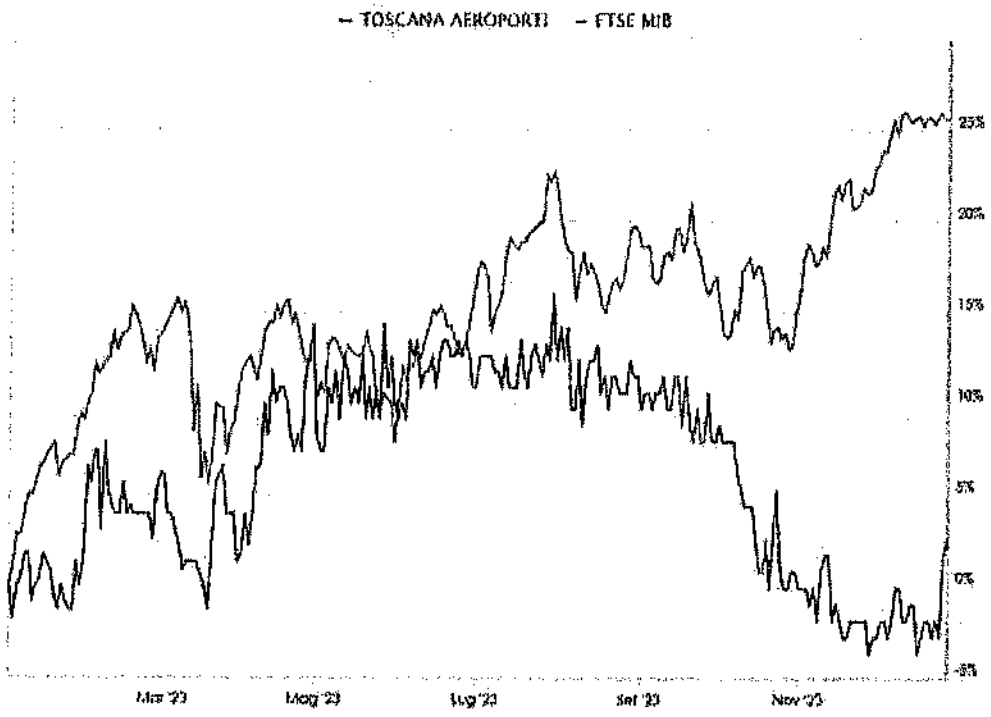
Principali dati di mercato	**2023**	**2023 *rettificato****	**2022**	**2022 *rettificato****
Capitale Sociale	€ 30.709.743,90	€ 30.709.743,90	€ 30.709.743,90	€ 30.709.743,90
Numero azioni	18.611.966	18.611.966	18.611.966	18.611.966
Prezzo apertura	€ 11,55	€ 11,22	€ 13,05	€ 12,30
Prezzo minimo	€ 10,80	€ 10,80	€ 11,15	€ 10,83
Prezzo massimo	€ 13,20	€ 13,00	€ 13,20	€ 12,44
Prezzo a fine esercizio	€ 11,50	€ 11,50	€ 11,55	€ 10,88
Prezzo medio	€ 12,10	€ 11,90	€ 12,09	€ 11,60
Volumi medi [3]	686	686	355	355
Capitalizzazione di Borsa a fine esercizio	€ 214,0M	€ 214,0M	€ 215,0M	€ 202,4M

** A seguito delle distribuzioni dei dividendi straordinari avvenute nel 2023 e nel 2022, i prezzi del titolo di Toscana Aeroporti S.p.A. risultano rettificati del coefficiente K come da comunicazioni di Borsa Italiana S.p.A.*

Di seguito si riporta l'andamento del titolo TYA rettificato nel corso del 2023* e il confronto con l'indice FTSE MIB:

[1] Dirigente aziendale con la qualifica di Direttore Amministrazione, Finanza e Controllo.
[2] Società subentrata a Price Waterhouse Cooper con atto di nomina del 27 aprile 2023.
[3] Si riferisce alla media giornaliera del numero delle azioni scambiate nel periodo.





3. CORPORATE GOVERNANCE

La Società ha in essere un modello di Corporate Governance che recepisce quanto previsto dal Codice di Autodisciplina per le società quotate promosso da Borsa Italiana S.p.A., in linea con le raccomandazioni formulate da Consob e con le "best practice" in ambito internazionale. Sono da tempo operativi il "Comitato Controllo e Rischi" ed il "Comitato Nomine e Remunerazioni".

Per ulteriori informazioni si rimanda alla "Relazione sul Governo Societario e gli assetti proprietari", annualmente redatta in ottemperanza agli obblighi normativi, che contiene una descrizione generale del sistema di governo societario adottato da TA e riporta le informazioni sugli assetti proprietari e sull'adesione al Codice di Autodisciplina, ivi incluse le principali pratiche di "governance" applicate e le caratteristiche del sistema di gestione dei rischi e di controllo interno in relazione al processo d'informativa finanziaria.
La suddetta Relazione è consultabile sul sito internet www.toscana-aeroporti.com, sezione "Investor Relations".
La Società si qualifica quale "PMI" ai sensi dell'articolo 1, comma 1, lett. w-quater.1 del TUF e dell'art. 2-ter del Regolamento Emittenti, dal momento che la capitalizzazione media di Toscana Aeroporti nel 2023 è stata pari a Euro 225.836.316[1].
Alla data di approvazione del presente Bilancio di esercizio, sebbene CAI (Corporacion America Italia S.p.A.) detenga il controllo di diritto della Società Toscana Aeroporti, non esercita attività di direzione e coordinamento sulla stessa ai sensi dell'art. 2497 e seguenti del codice civile. Analoga considerazione vale anche per le società che controllano direttamente o indirettamente CAI. Infatti, né CAI né le società che la controllano direttamente o indirettamente impartiscono a Toscana Aeroporti istruzioni aventi ad oggetto le attività della società anche considerando che, in qualità di società quotata, Toscana Aeroporti opera in completa autonomia gestionale.
In particolare, TA non è soggetta ad alcuna direttiva impartita dalle sue controllanti in merito alla formazione ed al funzionamento del consiglio di amministrazione, predispone in autonomia il proprio piano industriale, ossia i piani strategici, industriali, finanziari ed i budget annuali del gruppo ad essa facente capo, senza eterodirezione da parte delle sue controllanti.
La Società autodetermina le proprie dimensioni operative e non è soggetta all'autorizzazione delle sue controllanti per compiere acquisizioni, dismissioni, concentrazioni, scissioni e altre operazioni straordinarie.
La Società non è soggetta a direttive del gruppo cui appartiene per la gestione accentrata della tesoreria (cash pooling), dei crediti di firma, del finanziamento alle vendite e del rischio di cambio.
La Società non è altresì soggetta a procedure del Gruppo cui appartiene per (i) la copertura di rischi aziendali assicurabili, (ii) i servizi legali, (iii) i servizi di pianificazione strategica, (iv) i servizi di gestione del personale e (v) i rapporti istituzionali con soggetti pubblici e privati nonché a policy di gruppo (anche mediante la predisposizione di contratti quadro) per l'acquisto di beni o servizi sul mercato, né riporta periodicamente a CAI i dati gestionali delle commesse in corso secondo schemi e modalità prestabiliti.
Toscana Aeroporti, infine, ha adottato procedure coerenti con la normativa applicabile e in linea con la migliore prassi per assicurare la corretta informativa al mercato e contrastare l'informativa selettiva di informazioni privilegiate e non è solita ricevere richieste da parte delle sue controllanti di trasmissione periodica di dati gestionali, ad eccezione di alcuni dati finanziari che sono forniti mensilmente a CAI e al Gruppo CAAP al fine di consentire a quest'ultimo di rispettare gli obblighi di reporting ai sensi della quotazione della capogruppo Corporación América Airports S.A. e gli obblighi di comunicazione associati al bond emesso da CAI.

4. MACROSTRUTTURA SOCIETARIA DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI

Dati legali della Capogruppo

Denominazione: Toscana Aeroporti S.p.A., in breve "TA".

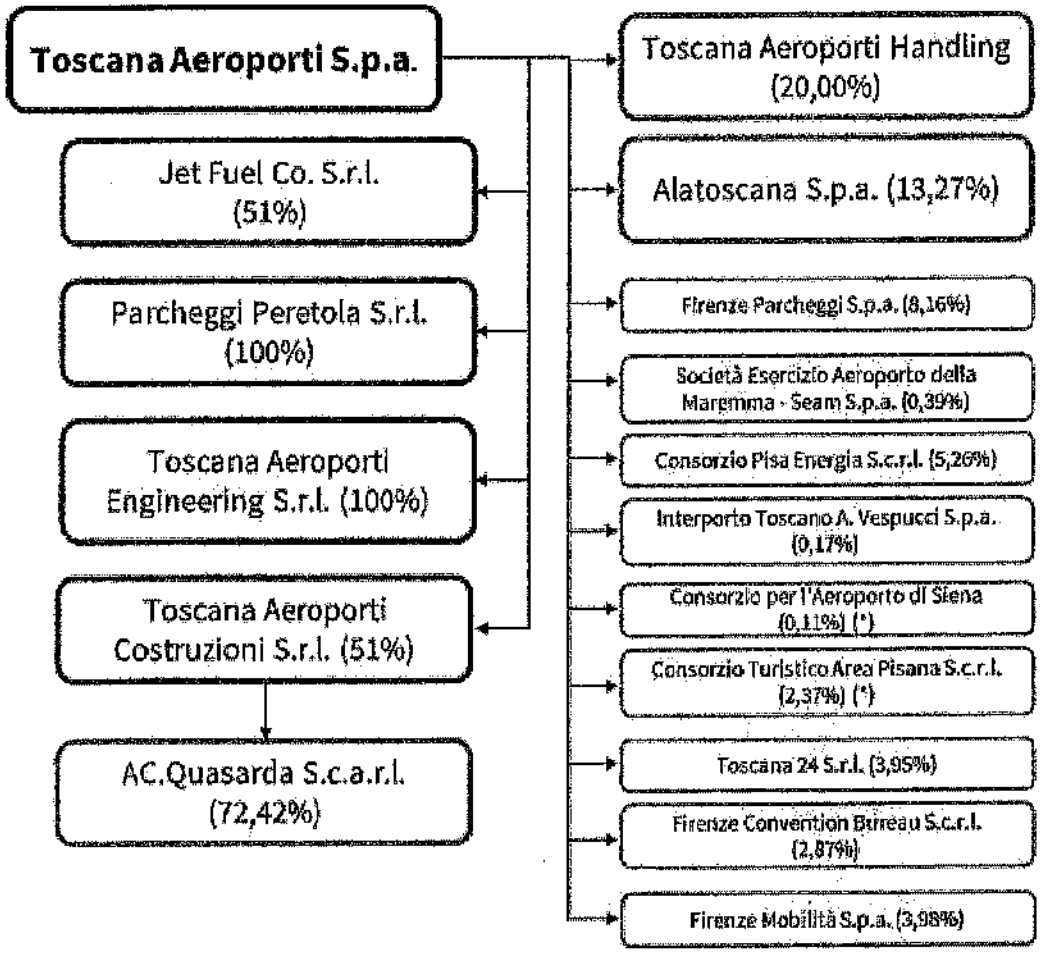
Sede della società: Firenze, Via del Termine n. 11 - Codice Fiscale: 00403110505.

Numero di iscrizione al Registro delle Imprese di Firenze – R.E.A.: FI n. 637708.

Capitale sociale: € 30.709.743,90 (interamente versato).

Di seguito lo schema del Gruppo Toscana Aeroporti al 31 dicembre 2023.

[1] Fonte: Dati estratti dal sistema Market Connect Web (Società Infront).



Società Capogruppo - Toscana Aeroporti S.p.A.

Società Controllate - Jet Fuel Co, S.r.l., Parcheggi Peretola S.r.l., Toscana Aeroporti Engineering S.r.l., Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. Ai fini del consolidamento, si segnala che Toscana Aeroporti detiene in Jet Fuel il 33,33% dei diritti amministrativi e patrimoniali ed il 51% dei diritti di voto. Per ulteriori dettagli si rimanda al paragrafo sulle società controllate.

Altre partecipazioni - (*) Società in stato di liquidazione.

Società collegate e sottoposte a controllo congiunto

Consolidamento Integrale[1]

Società	Sede	Capitale Sociale (€/000)	Patrimonio Netto (€/000)	%
Toscana Aeroporti S.p.A. Firenze		30.710	100.319	Capogruppo
Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.	Firenze	80	2.155	100,00
Parcheggi Peretola S.r.l. Firenze		50	3.686	100,00
Jet Fuel Co. S.r.l. Pisa		150	1.442	51,00
Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l.	Pisa	1.000	7.224	51,00

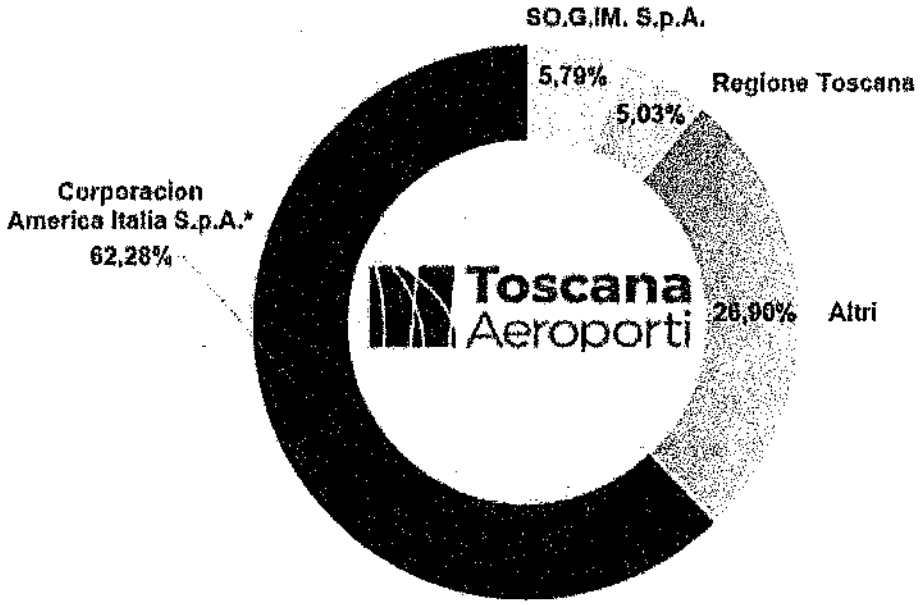
1 Dati al 31 dicembre 2023.

Società valutate secondo il metodo del Patrimonio Netto[1]

Società	Sede	Capitale Sociale (€/000)	Patrimonio Netto (€/000)	%
Alatoscana S.p.A.	M. di Campo	2.910	2.846	13,27
Toscana Aeroporti Handling S.r.l.	Firenze	1.150	(3.121)	20,00
AC.Quasarda S.c.a.r.l.	Pisa	10	10	72,42

5. COMPOSIZIONE CAPITALE SOCIALE DELLA CAPOGRUPPO

Si riporta di seguito il prospetto riepilogativo nominativo dei soggetti che alla data del 11 marzo 2024, partecipano, direttamente o indirettamente, in misura superiore al 5% al capitale sociale sottoscritto di Toscana Aeroporti S.p.A. rappresentato da azioni con diritto di voto, secondo le risultanze del Libro dei Soci, integrate dalle comunicazioni ex art. 120, D.Lgs. 58/1998 e dalle altre informazioni in possesso della Società.



** Dichiarante ovvero soggetto posto al vertice della catena partecipativa: Southern Cone Foundation.*

Il capitale sociale di Toscana Aeroporti S.p.A. è pari ad euro 30.709.743,90, interamente versato e sottoscritto, rappresentato da n. 18.611.966 azioni ordinarie prive del valore nominale.

La totalità delle azioni di TA di proprietà di Corporacion America Italia S.p.A. sono state sottoposte a pegno fino al dicembre 2024 a garanzia del prestito obbligazionario emesso dal socio in questione.

Patti parasociali

Alla data del presente Bilancio TA ha in essere un patto parasociale con i soci industriali di Jet Fuel (Air BP Italia Spa e Refuelling Srl). In particolare, si segnala che Toscana Aeroporti detiene in Jet Fuel il 33,33% dei diritti amministrativi e patrimoniali ed il 51% dei diritti di voto.

Maggiori dettagli e contenuti sono disponibili sul sito istituzionale della società al seguente indirizzo: www.toscana-aeroporti.com, sezione Investor Relations /Corporate Governance/ Documenti.

[1] Per tali società sono stati utilizzati i dati al 31 dicembre 2022 in quanto alla data di pubblicazione del presente bilancio non sono disponibili dati più aggiornati.

6. HIGHLIGHTS

Risultati economico-finanziari consolidati 2023[1]	**Ricavi** pari a 123.263 migliaia di euro, in aumento di 32.856 migliaia di euro (+36,3%) rispetto a 90.407 migliaia di euro del Gruppo TA al 31 dicembre 2022. **Ricavi operativi** pari a 101.604 migliaia di euro, in aumento di 24.786 migliaia di euro (+32,3%) rispetto a 76.819 migliaia di euro del Gruppo TA al 31 dicembre 2022. **Margine Operativo Lordo (MOL)** positivo per 41.729 migliaia di euro, in aumento di 20.820 migliaia di euro rispetto ad un valore di 20.909 migliaia di euro del Gruppo TA del 2022 (+99,6%). **Risultato Operativo** positivo per 26.151 migliaia di euro, in deciso aumento di 18.854 migliaia di euro rispetto al risultato operativo di 7.197 migliaia di euro del Gruppo TA del 2022 (+263,3%). **Risultato prima delle imposte** positivo per 19.370 migliaia di euro rispetto ad un risultato ante imposte di 3.066 migliaia di euro del Gruppo TA del 2022. **Risultato da attività di funzionamento** pari ad un utile di 13.079 migliaia di euro contro un risultato netto di 1.354 migliaia di euro del 2022. **L'Utile di periodo del Gruppo** 2023 è pari a 12.631 migliaia di euro in miglioramento di 7.956 migliaia di euro rispetto all'utile 2022 pari a 4.675 migliaia di euro (+170,2%). **Indebitamento Finanziario Netto** pari a 79.623 migliaia di euro al 31 dicembre 2023, rispetto a 85.689 migliaia di euro al 31 dicembre 2022. **Indebitamento finanziario netto "Adjusted"** (ossia non inclusivo di impegni per pagamenti differiti per acquisizioni societarie e delle passività finanziarie per diritti d'uso) pari a 74.322 migliaia di euro al 31 dicembre 2023, rispetto a 79.190 migliaia di euro al 31 dicembre 2022.
Investimenti del Gruppo 2023	Gli investimenti di Gruppo nel corso del 2023 ammontano **a circa 16,2 milioni di euro**, di cui 15,4 milioni di euro relativi ad immobilizzazioni immateriali e 852 migliaia di euro ad immobilizzazioni materiali. Gli investimenti principali in Immobilizzazioni immateriali hanno riguardato i lavori in corso di adeguamento ed ampliamento del Terminal di Pisa (2.650 migliaia di euro), il progetto del nuovo Terminal di Firenze (3.641 migliaia di euro), l'aggiornamento del Masterplan e della valutazione di impatto ambientale di Firenze (1.115 migliaia di euro), l'aggiornamento della progettazione esecutiva della nuova pista di volo di Firenze (338 migliaia di euro), le opere propedeutiche per l'ampliamento del Terminal di Pisa (2.639 migliaia di euro), la riqualifica delle aree commerciali al primo piano dell'aerostazione di Pisa (909 migliaia di euro), la nuova pensilina dei mezzi di rampa di Firenze (173 migliaia di euro), il nuovo sistema self service di "bag drop" in entrambi gli scali (145 migliaia di euro). Fra le immobilizzazioni materiali consuntivate nel 2023 per 852 migliaia di euro si segnalano l'acquisto di autoveicoli (194 migliaia di euro), hardware (250 migliaia di euro) e l'acquisto di nuovi portali per metal detector (87 migliaia di euro) ed apparati ETD (50 migliaia di euro).
Il traffico	Il traffico di TA consuntivato nel corso del 2023, si allinea ai livelli dello stesso periodo 2019, con un recupero del 99,1%. Complessivamente nel 2023 il Sistema Aeroportuale Toscano ha trasportato circa **8,2 milioni di passeggeri**, registrando rispetto al 2022 una crescita del +21,8% nella componente [illegible] del +17,8%

[1] Alcuni delle voci riportate in questa tabella rappresentano grandezze finanziarie non previste dagli IFRS (misure alternativi di performance). Tali indicatori sono definiti al paragrafo 9. Risultati della gestione del gruppo Toscana Aeroporti.

	nel tonnellaggio ed una crescita del +13,1% nei movimenti. Il traffico merci e posta ha registrato invece una riduzione del 13,2%. Permane la criticità della situazione Russo-Ucraina con la chiusura dello spazio aereo ai vettori russi che non possono quindi atterrare in Italia, decollare dall'Italia né possono sorvolare lo spazio aereo nazionale. La Russia, di conseguenza, ha chiuso il proprio spazio aereo a compagnie aeree provenienti da 36 paesi, tra cui l'Italia.
Evoluzione della gestione	Per il 2024 si prevede un livello di traffico superiore ai livelli pre-Covid del 2019, con una conseguente piena ripresa dell'operatività e dei margini aziendali, anche se accompagnata dalle tensioni internazionali, conseguenza dei conflitti Russo/Ucraino ed Israeliano/Palestinese tuttora in corso, che potrebbero incidere sulla mobilità dei passeggeri. Nel 2024 la Società sarà concentrata nella prosecuzione e finalizzazione di tutte le attività connesse all'iter approvativo del Master Plan di Firenze e propedeutiche alla relativa implementazione nonché alla realizzazione del nuovo Terminal arrivi di Pisa.

7. PROFILO DELL'ESERCIZIO 2023

7.1 Scenario macroeconomico e del settore del trasporto aereo

La crescita dell'economia mondiale, pari al +2,9% nel 2023, registra un ulteriore indebolimento rispetto agli anni precedenti. Le prospettive future, inoltre, evidenziano un aumento dei rischi derivanti principalmente dalle tensioni politiche internazionali in Medio Oriente e in Ucraina, dal rallentamento della crescita nella maggior parte delle principali economie e dalle condizioni finanziarie più restrittive. In base alle stime pubblicate dall'OCSE, infatti, il PIL mondiale rallenterebbe ulteriormente nel 2024 con una crescita del +2,7%.
L'economia dell'area euro si è indebolita nella seconda metà del 2023 registrando una diminuzione dello 0,1% del PIL nel terzo trimestre e con un quarto trimestre pressoché invariato rispetto al periodo precedente. Tale risultato deriva principalmente dalle condizioni dei finanziamenti divenute più stringenti, dalla debolezza del ciclo manifatturiero e dalla perdita di competitività. Dalle proiezioni della Banca Centrale Europea il PIL dell'area euro del 2023 è pari allo +0,6% con previsioni di crescita sia nel 2024 che nel biennio 2025-2026 rispettivamente dello +0,8% e del +1,5%. Nel confronto con le precedenti proiezioni diffuse nel mese di settembre, le stime sono state riviste al ribasso per il 2023 e il 2024 per effetto soprattutto di un indebolimento del ciclo economico internazionale e delle condizioni di finanziamento più restrittive per famiglie e imprese.
Per quanto riguarda il dispositivo per la ripresa e la resilienza, il cosiddetto piano *Next Generation EU* da 750 miliardi di euro a sostegno del rilancio dell'economia dell'Unione Europea, a fine dicembre 2023 è stata versata la quarta rata da 16,5 miliardi di euro portando a circa 102 miliardi di euro il totale delle risorse sinora ricevute dall'Italia.
Il PIL dell'Italia è cresciuto dello +0,7% nel 2023, registrando però un aumento marginale nel terzo trimestre e pressoché nullo negli ultimi mesi dell'anno a causa principalmente della restrizione monetaria, dei prezzi energetici ancora elevati e della debolezza della domanda estera dei principali partner commerciali.
ACI Europe, l'associazione che rappresenta oltre 500 aeroporti in 55 Paesi, ha comunicato il traffico passeggeri europeo registrato nel 2023 che registra una crescita del +19% sul 2022 e un recupero del 95% sul traffico pre-Covid del 2019. I movimenti aerei in Europa sono aumentati del +11,8% in confronto al 2022 ma ancora al di sotto dell'8,1% rispetto ai livelli pre-Covid del 2019. Il settore cargo europeo è in flessione del -2,9% sul 2022 e del -1% sul 2019.
Secondo i dati diffusi da Assaeroporti il traffico passeggeri degli aeroporti italiani ha raggiunto un nuovo record storico nel 2023. Con 197,2 milioni di passeggeri, infatti, è stata registrata una crescita +19,8% sul 2022 e del +2,1% sull'anno pre-Covid del 2019. I movimenti aerei sono in aumento del +9% sul 2022 e in flessione del 2,6% sul 2019. Il settore cargo degli aeroporti italiani, influenzato dal contesto economico e geopolitico, è in calo sia in confronto al 2022 che al 2019 rispettivamente dell'1,6% e dell'1,5%.

7.2 Andamento del traffico del Sistema Aeroportuale Toscano

Nella tabella di seguito riportata si evidenzia l'andamento del 2023 mensilizzato e il confronto con il 2022 e 2019 (periodo pre-Covid).

Toscana Aeroporti ha consuntivato nel corso del 2023 un totale di 8,2 milioni di passeggeri, registrando una crescita del +21,8% e una crescita dei movimenti passeggeri commerciali del +17,4% rispetto al medesimo periodo 2022. Rispetto al 2019 (periodo pre-Covid 2019) Toscana Aeroporti ha recuperato il 99,1% del traffico con una forte riduzione della forbice a partire dai mesi estivi (aprile-giugno e tornando in positivo nell'alta stagione estiva).

Il fattore di riempimento dei voli di linea del periodo è pari all'83,7% con una crescita di 3,6 punti percentuali rispetto al medesimo periodo 2022 (80,1%). Nel 2019 il fattore di riempimento è stato pari all'83,9%.

Il traffico merci e posta registra nel 2023 un calo complessivo del -13,2% (-2.000 tonnellate) rispetto al 2022 che si ricorda essere stato positivamente influenzato dalla crescita degli acquisti online spinti dall'emergenza sanitaria, infatti Il traffico consuntivato nel corso del 2023 è allineato al periodo pre -covid registrando solo un lieve calo del 1,9%.

Si ricorda inoltre la sospensione delle operazioni Fedex da Pisa a partire dalla stagione estiva 2022 derivanti dal processo di fusione tra Fedex e TNT che ha portato a concentrare il proprio network negli scali italiani dove già il vettore operava con aerei ad ampia capienza (-260 tons rispetto al 2022 e -1.000 tons rispetto al 2019).

Toscana Aeroporti - Traffico Mensilizzato Gennaio - Dicembre 2023								
Scalo	**Mese**	**2023**	**2022**	**2019**	**VAR. 2023/22**	**VAR.% 2023/22**	**VAR. 2023/19**	**VAR.% 2023/19**
PSA-FLR	gen	423.914	191.455	460.725	232.459	121,4%	-36.811	-8,0%
PSA-FLR	feb	386.605	250.464	430.132	136.141	54,4%	-43.527	-10,1%
PSA-FLR	mar	488.713	363.688	532.312	125.025	34,4%	-43.599	-8,2%
PSA-FLR	apr	723.997	576.503	737.981	147.494	25,6%	-13.984	-1,9%
PSA-FLR	mag	769.849	669.565	785.782	100.284	15,0%	-15.933	-2,0%
PSA-FLR	giu	828.141	754.919	841.983	73.222	9,7%	-13.842	-1,6%
PSA-FLR	lug	947.497	815.005	891.732	132.492	16,3%	55.765	6,3%
PSA-FLR	ago	942.171	807.359	905.069	134.812	16,7%	37.102	4,1%
PSA-FLR	set	877.936	743.389	865.173	134.547	18,1%	12.763	1,5%
PSA-FLR	ott	824.789	678.813	774.476	145.976	21,5%	50.313	6,5%
PSA-FLR	nov	481.863	429.593	519.076	52.270	12,2%	-37.213	-7,2%
PSA-FLR	dic	492.124	442.093	517.350	50.031	11,3%	-25.226	-4,9%
PSA-FLR	**Total**	**8.187.599**	**6.722.846**	**8.261.791**	**1.464.753**	**21,8%**	**-74.192**	**-0,9%**

Di seguito il traffico di Toscana Aeroporti al 31 Dicembre 2023 distinto nelle sue differenti componenti ed il relativo scostamento con il medesimo periodo 2022.

7.3. Andamento del traffico dello scalo di Pisa (Aeroporto Galileo Galilei)

Il prospetto che segue riporta l'andamento del traffico del 2023 con relativo confronto sul 2022 suddiviso nelle sue diverse componenti:

TRAFFICO AEROPORTO DI PISA				
	2023	**2022**	**VAR. 2023/22**	**VAR.% 2023/22**
Passeggeri commerciali	**5.097.750**	**4.482.191**	**615.559**	**13,7%**
Nazionali (Linea + Charter)	1.300.755	1.418.745	-117.990	-8,3%
Internazionali (Linea + Charter)	3.796.995	3.063.446	733.549	23,9%
Passeggeri Aviazione Generale	**11.932**	**11.656**	**276**	**2,4%**
TOTALE PASSEGGERI	**5.109.682**	**4.493.847**	**615.835**	**13,7%**
	2023	**2022**	**VAR. 2023/22**	**VAR.% 2023/22**
Movimenti Commerciali	**33.787**	**31.722**	**2.065**	**6,5%**
Nazionali (Linea + Charter)	8.245	9.264	-1.019	-11,0%
Internazionali (Linea + Charter)	24.483	20.936	3.547	16,9%
Cargo	1.059	1.522	-463	-30,4%
Movimenti Aviazione Generale	**6.085**	**5.937**	**148**	**2,5%**
TOTALE MOVIMENTI	**39.872**	**37.659**	**2.213**	**5,9%**
	2023	**2022**	**VAR. 2023/22**	**VAR.% 2023/22**
Tonnellaggio Commerciale	**2.459.048**	**2.229.969**	**229.079**	**10,3%**
Nazionali (Linea + Charter)	576.598	630.387	-53.789	-8,5%
Internazionali (Linea + Charter)	1.759.751	1.457.307	302.444	20,8%
Cargo	122.699	142.275	-19.576	-13,8%
Tonnellaggio Aviazione Generale	**98.756**	**95.206**	**3.550**	**3,7%**
TOTALE TONNELLAGGIO	**2.557.804**	**2.325.175**	**232.629**	**10,00%**
	2023	**2022**	**VAR. 2023/22**	**VAR.% 2023/22**
Merce via aerea (Kg)	12.613.506	14.593.098	-1.979.592	-13,6%
Merce via superficie (Kg)	161.106	171.900	-10.794	-6,3%
Posta (Kg)	27.058	1.921	25.137	1308,5%
TOTALE MERCE E POSTA	**12.801.670**	**14.766.919**	**-1.965.249**	**-13,3%**
	2023	**2022**	**VAR. 2023/22**	**VAR.% 2023/22**
TOTALE UNITA' DI TRAFFICO	**5.237.699**	**4.641.516**	**596.183**	**12,8%**

Nel corso del 2023 sono transitati dall'aeroporto di Pisa oltre 5,1 milioni di passeggeri, registrando una crescita del +13,7% rispetto al medesimo periodo 2022 (con una variazione di +615 mila passeggeri), a fronte di una crescita dei movimenti voli commerciali passeggeri del +8,4%.

Il fattore di riempimento dei voli operati nel periodo è pari all'86,3% in crescita di 4,7 p.ti percentuali rispetto al medesimo periodo 2022 (81,6% il valore consuntivato). Nel 2019 il fattore di riempimento è stato pari all'86,0%.

Nella tabella di seguito riportata si evidenzia l'andamento del traffico 2023 mensilizzato dell'aeroporto di Pisa ed il confronto con il 2022 e 2019, anno di piena operatività dello scalo pre-Covid.

Aeroporto di Pisa - Traffico Mensilizzato Gennaio - Dicembre 2023

Scalo	Mese	2023	2022	2019	VAR. 2023/22	VAR.% 2023/22	VAR. 2023/19	VAR.% 2023/19
PSA	gen	276.751	133.457	288.569	143.294	107,4%	-11.818	-4,1%
PSA	feb	241.211	182.633	275.797	58.578	32,1%	-34.586	-12,5%
PSA	mar	301.867	256.572	329.614	45.295	17,7%	-27.747	-8,4%
PSA	apr	457.135	383.739	485.081	73.396	19,1%	-27.946	-5,8%
PSA	mag	479.065	438.466	515.094	40.599	9,3%	-36.029	-7,0%
PSA	giu	507.332	506.684	555.404	648	0,1%	-48.072	-8,7%
PSA	lug	607.063	550.730	607.609	56.333	10,2%	-546	-0,1%
PSA	ago	609.396	556.018	627.066	53.378	9,6%	-17.670	-2,8%
PSA	set	554.590	486.115	571.407	68.475	14,1%	-16.817	-2,9%
PSA	ott	514.180	441.448	489.048	72.732	16,5%	25.132	5,1%
PSA	nov	274.558	264.273	313.456	10.285	3,9%	-38.898	-12,4%
PSA	dic	286.534	293.712	329.413	-7.178	-2,4%	-42.879	-13,0%
PSA	**Total**	**5.109.682**	**4.493.847**	**5.387.558**	**615.835**	**13,7%**	**-277.876**	**-5,2%**

Di seguito vettori e destinazioni operanti sul Galilei nel corso del 2023.

- **Ryanair**: la compagnia irlandese ha operato nella stagione invernale gennaio-marzo 36 destinazioni (nuovo collegamento Stoccolma Arlanda). Con l'avvio della stagione estiva sono ripartiti i collegamenti stagionali e si ricordano le nuove operazioni per Birmingham, Copenaghen, Kos e la ripresa del volo per Glasgow Prestwick. Il vettore ha operato nella stagione estiva un totale di 54 destinazioni per scendere a 32 con l'avvio della stagione invernale. Si ricorda l'apertura delle nuove rotte per Tirana, Porto e Amman e la ripresa dei voli per le Canarie di Las Palmas e Tenerife.
- **Easyjet**: il vettore inglese ha operato nel periodo gennaio-marzo i collegamenti per Parigi Orly, Londra Gatwick, Manchester e Bristol. A Partire dalla stagione estiva sono ripresi i collegamenti per Londra Luton, Amsterdam e Berlino e sono state incrementate le frequenze sulle destinazioni già servite, operando su un totale di 7 destinazioni. Nella stagione invernale ha proseguito su 7 destinazioni (Berlino, Bristol, Londra Gatwick, Manchester, Parigi Orly e le nuove rotte di Parigi Charles da Gaulle e Porto).
- **Wizzair**: il vettore ungherese ha operato i collegamenti diretti per Bucarest Otopeni e Tirana utilizzando aerei a maggiore capienza (passando dall'AB320 da 180 posti ad un mix di AB321 e AB321 NEO rispettivamente 230 posti e 239 posti). Ha operato invece il volo per Catania sino al 12 febbraio. Nella stagione estiva ha incrementato le operazioni su Tirana passando da 7 fino ad un massimo di 13 frequenze settimanali. Da novembre ha proseguito con i voli verso Bucarest (fino ad un massimo di 3 frequenze settimanali) e Tirana (fino ad un massimo di 16 frequenze settimanali)
- **Air Dolomiti:** ha proseguito le operazioni su Francoforte (Main) operando fino a 8 frequenze settimanali nel periodo gennaio-marzo. Nella stagione estiva il vettore ha incrementato le frequenze fino a un massimo di 12 frequenze settimanali. Con la chiusura della stagione estiva, il volo ha operato soltanto nel mese di novembre 1 volo giornaliero.
- **Silver Air**: la compagnia ceca ha proseguito i collegamenti in continuità territoriale verso l'isola d'Elba (fino ad un massimo di 2/3 voli settimanali) interrompendo il servizio a ottobre in attesa dell'attivazione del nuovo bando.
- **Air Arabia Maroc:** la compagnia marocchina ha operato il collegamento settimanale da/per Casablanca. da inizio luglio - metà settembre, il vettore ha incrementato la propria capacità offerta sullo scalo di Pisa, passando da 1 a 2 frequenze settimanali. Ha proseguito nella stagione invernale con un volo settimanale.
- **Air Albania**: la compagnia albanese è operativa su Tirana ed ha operato fino ad un massimo di un volo giornaliero. A partire da novembre ha operato 3 frequenze settimanali con voli aggiuntivi durante il periodo natalizio.
- **Albawings**: la compagnia albanese è operativa su Tirana ed ha operato fino ad un massimo di 5 frequenze settimanali. ha proseguito, a partire da novembre, riducendo le operazioni.
- **British Airways**: il vettore inglese ha operato nel periodo gennaio-marzo un massimo di 4 frequenze settimanali verso Londra Heathrow. Dalla stagione estiva sono saliti a 2 voli giornalieri i collegamenti diretti. Il vettore ha proseguito in novembre e dicembre operando fino a un massimo di 3 frequenze settimanali.

- **Transavia**: il vettore, che collega lo scalo con Amsterdam, ha operato 2 frequenze settimanali nel periodo gennaio-marzo e ha proseguito nella stagione estiva operando fino ad un massimo di 12 frequenze settimanali. In novembre e dicembre ha proseguito fino ad un massimo di 3 frequenze settimanali.
- **Norwegian Airlines:** il vettore norvegese ha iniziato ad operare da fine marzo i collegamenti bisettimanali stagionali verso Stoccolma Arlanda, Copenaghen, Helsinki ed Oslo, il volo per Oslo ha visto l'incremento da 2 a 3 frequenze settimanali a partire da giugno mentre Copenaghen è stato operato fino a 4 frequenze.
- **Eurowings:** il vettore ha operato nella stagione estiva il collegamento stagionale per Colonia Bonn fino ad un massimo di 4 frequenze settimanali.
- **Jet2.com**: il vettore inglese ha operato i suoi collegamenti stagionali verso Manchester (fino a 3 frequenze settimanali), Leeds Bradford e Birmingham con 1 frequenza settimanale.
- **FlyDubai:** la low cost degli Emirati Arabi Uniti ha proseguito il collegamento annuale trisettimanale verso Dubai iniziato lo scorso 24 giugno. Dal 23 giugno al 29 settembre 2023 ha incrementato le operazioni su Pisa passando da 3 a 4 frequenze settimanali.
- **Aer Lingus:** ha operato da maggio a settembre il collegamento stagionale per Dublino fino a un massimo di 3 frequenze settimanali;
- **Air Baltic:** il vettore lettone ha operato in altissima stagione 2 frequenze settimanali da/per Riga;
- **SAS:** da fine giugno fino a inizio agosto sono stati operati i collegamenti per Oslo, Copenaghen e Stoccolma Arlanda.
- **Volotea:** il vettore iberico ha operato con l'inizio della stagione estiva il collegamento bisettimanale verso Nantes e da fine maggio il collegamento stagionale verso Olbia (fino ad un massimo di 3 frequenze settimanali).
- **AeroItalia:** il vettore italiano ha operato dal 27 Luglio il collegamento bisettimanale per Comiso, proseguito con le stesse frequenze anche nella stagione invernale.
- **Aegean Airlines**: il vettore ha riattivato in altissima stagione il collegamento per Atene con una frequenza settimanale.

Traffico Linea passeggeri suddiviso per nazione

Nel corso del 2023 sono stati 27 i mercati collegati con l'aeroporto di Pisa con voli di linea diretti. L'Italia è il primo mercato con circa 1,3 milioni di passeggeri e rappresenta il 25,6% del totale passeggeri, seguono Regno Unito, Spagna ed Albania. I primi quattro mercati rappresentano circa il 62% del traffico di linea totale.

Traffico Merci e Posta

Il traffico cargo registra un calo del 13,3% (pari a -2.000 tonnellate di merci e posta) rispetto al 2022 che si ricorda essere stato positivamente influenzato dalla crescita degli acquisti online a spinti dall'emergenza sanitaria. Si ricorda inoltre la sospensione a partire dalla stagione estiva 2022 delle operazioni di Fedex (-260 tons nel 2022 e circa -1.000 tons nel 2019) e della presenza nel 2022 di un volo charter all cargo (-139 tons). Al netto dell'operatività Fedex, lo scalo avrebbe registrato una crescita del 7,2% rispetto al periodo pre-Covid.

7.4 Andamento del traffico dello scalo di Firenze (Aeroporto Amerigo Vespucci)

Il prospetto che segue riporta l'andamento del traffico del 2023 con relativo confronto sul 2022, suddiviso nelle sue diverse componenti.

TRAFFICO AEROPORTO DI FIRENZE

	2023	2022	VAR. 2023/22	VAR.% 2023/22
Passeggeri commerciali	**3.064.322**	**2.214.430**	**849.892**	**38,4%**
Nazionali (Linea + Charter)	432.686	161.285	271.401	168,3%
Internazionali (Linea + Charter)	2.631.636	2.053.145	578.491	28,2%
Passeggeri Aviazione Generale	**13.595**	**14.569**	**-974**	**-6,7%**
TOTALE PASSEGGERI	**3.077.917**	**2.228.999**	**848.918**	**38,1%**

	2023	2022	VAR. 2023/22	VAR.% 2023/22
Movimenti Commerciali	**29.404**	**22.702**	**6.702**	**29,5%**
Nazionali (Linea + Charter)	4.375	2.051	2.324	113,3%
Internazionali (Linea + Charter)	25.029	20.651	4.378	21,2%
Movimenti Aviazione Generale	**8.651**	**8.532**	**119**	**1,4%**
TOTALE MOVIMENTI	**38.055**	**31.234**	**6.821**	**21,8%**
	2023	**2022**	**VAR. 2023/22**	**VAR.% 2023/22**
Tonnellaggio Commerciale	**1.721.295**	**1.285.237**	**436.058**	**33,9%**
Nazionali (Linea + Charter)	265.487	113.175	152.312	134,6%
Internazionali (Linea + Charter)	1.455.808	1.172.062	283.746	24,2%
Tonnellaggio Aviazione Generale	**108.946**	**114.553**	**-5.607**	**-4,9%**
TOTALE TONNELLAGGIO	**1.830.241**	**1.399.790**	**430.451**	**30,75%**
	2023	**2022**	**VAR. 2023/22**	**VAR.% 2023/22**
Merce via aerea (Kg)	19.371	65.286	-45.915	-70,3%
Merce via superficie (Kg)	117.255	74.535	42.720	57,3%
Posta (Kg)	671	442	229	51,8%
TOTALE MERCE E POSTA	**137.297**	**140.263**	**-2.966**	**-2,1%**
	2023	**2022**	**VAR. 2023/22**	**VAR.% 2023/22**
TOTALE UNITA' DI TRAFFICO	**3.079.290**	**2.230.402**	**848.888**	**38,1%**

Nel corso del 2023 sono transitati dall'aeroporto di Firenze 3,078 milioni di passeggeri, registrando una crescita del +38,1% rispetto al medesimo periodo 2022 (+848.918 passeggeri) con una crescita dei movimenti voli passeggeri commerciali del +29,5%.

Il fattore di riempimento dei voli operati nel periodo è pari al 79,8% in crescita di 2,4 punti % rispetto al 2022 (77,4% il valore 2022). Nel 2019 il fattore di riempimento è stato pari al 78,8%.

Nella tabella di seguito riportata si evidenzia l'andamento del traffico 2023 mensilizzato dell'aeroporto di Firenze ed il confronto con il 2022 e 2019, periodo di piena operatività dello scalo pre-Covid. Con l'avvio della stagione estiva l'aeroporto di Firenze ha superato il traffico pre-Covid 2019 evidenziando un trend in continua crescita.

Aeroporto di Firenze - Traffico Mensilizzato Gennaio - DIcembre 2023								
Scalo	**Mese**	**2023**	**2022**	**2019**	**VAR. 2023/22**	**VAR.% 2023/22**	**VAR. 2023/19**	**VAR.% 2023/19**
FLR	gen	147.163	57.998	172.156	89.165	153,7%	-24.993	-14,5%
FLR	feb	145.394	67.831	154.335	77.563	114,3%	-8.941	-5,8%
FLR	mar	186.846	107.116	202.698	79.730	74,4%	-15.852	-7,8%
FLR	apr	266.862	192.764	252.900	74.098	38,4%	13.962	5,5%
FLR	mag	290.784	231.099	270.688	59.685	25,8%	20.096	7,4%
FLR	giu	320.809	248.235	286.579	72.574	29,2%	34.230	11,9%
FLR	lug	340.434	264.275	284.123	76.159	28,8%	56.311	19,8%
FLR	ago	332.775	251.341	278.003	81.434	32,4%	54.772	19,7%
FLR	set	323.346	257.274	293.766	66.072	25,7%	29.580	10,1%
FLR	ott	310.609	237.365	285.428	73.244	30,9%	25.181	8,8%
FLR	nov	207.305	165.320	205.620	41.985	25,4%	1.685	0,8%
FLR	dic	205.590	148.381	187.937	57.209	38,6%	17.653	9,4%
FLR	**Total**	**3.077.917**	**2.228.999**	**2.874.233**	**848.918**	**38,1%**	**203.684**	**7,1%**

Di seguito i vettori destinazioni operanti sul Vespucci nel corso del 2023.

- **KLM**: il vettore olandese ha operato un volo giornaliero nel periodo gennaio-marzo ed è incrementato nella stagione estiva fino a 4 voli giornalieri. A partire da novembre ha operato 3 collegamenti giornalieri verso Amsterdam.

- **Air France**: il vettore francese ha operato fino ad un massimo di 5 voli giornalieri nella stagione invernale e 6 voli giornalieri nella stagione estiva.
- **Air Dolomiti**: il vettore ha operato su Monaco e Francoforte fino a un massimo di 15-18 frequenze settimanali nel periodo gennaio-marzo. Nella stagione estiva ha opera fino a un massimo di 23 frequenze su Francoforte e circa 20 su Monaco. Ha proseguito nel periodo novembre-dicembre operando fino a un massimo di 17-18 frequenze settimanali.
- **ITA Airways**: il vettore italiano ha operato due voli giornalieri verso Roma Fiumicino passati a 4 a partire da giugno. Ha proseguito con la medesima operatività nella stagione invernale.
- **Binter Canarias**: il vettore delle canarie opera il collegamento annuale verso Gran Canaria – Las Palmas (1 volo settimanale).
- **Swiss Airlines**: ha operato nella stagione invernale il collegamento per Zurigo, fino ad un massino di 18-19 frequenze settimanali, ed ha incrementato fino 4 voli giornalieri nella stagione estiva (con Night Stop). In altissima stagione ha operato il collegamento bisettimanale verso Ginevra.
- **Iberia:** il vettore iberico ha operato annualmente 3 frequenze settimanali da/per Madrid in quanto la destinazione è rimasta coperta dall'altro vettore del gruppo IAG, Vueling, che ha operato sulla destinazione fino a 10 frequenze settimanali completando il prodotto verso la capitale spagnola./
- **Luxair:** il vettore ha operato il collegamento stagionale trisettimanale per Lussemburgo.
- **Silver Air**: la compagnia ceca ha proseguito ad operare i collegamenti in continuità territoriale verso l'isola d'Elba (2 frequenze settimanali nella stagione invernale e fino ad un massimo di 5 in quella estiva). Sospende i collegamenti da ottobre in attesa del nuovo bando della continuità.
- **British Airways:** il vettore inglese ha operato nella stagione invernale 12 voli settimanali verso Londra City ed ha proseguito salendo a 13 voli settimanali nella stagione estiva. Il vettore inoltre ha operato dal 15 aprile il collegamento stagionale diretto giornaliero per Londra Heathrow con A320neo. Da maggio a settembre ha operato anche il volo stagionale per Edimburgo (fino a tre frequenze settimanali) operato con BA cityflyer.
- **TAP:** il vettore ha operato nella stagione invernale il collegamento diretto verso Lisbona con 7 frequenze settimanali, salite ad 8 nella stagione estiva.
- **Vueling Airlines**: il vettore spagnolo ha operato con continuità nel gennaio-marzo su 7 destinazioni (Amsterdam, Barcellona, Catania, Londra Gatwick, Madrid, Palermo e Parigi Orly). Con la stagione estiva il vettore ha proceduto al ripristino del collegamento per Bilbao oltre ad incrementare le frequenze sulle rotte già operate. Da giugno sono operativi i nuovi collegamenti per Bari e Dusseldorf. Il vettore ha operato nella stagione estiva su un totale di 10 destinazioni. Ha proseguito nella stagione invernale su 7 destinazioni "sostituendo" Palermo operato nel gennaio-marzo e sospeso con la fine della stagione estiva, con Bilbao.
- **Austrian Airlines:** il vettore, che ha operato alcuni voli nel periodo gennaio-marzo, con la stagione estiva riprende il collegamento verso Vienna e ha operato fino ad un massimo di 2 voli giornalieri. Da novembre ha operato 4 frequenze settimanali da/per Vienna.
- **Brussels Airlines:** da fine marzo è tornato operativo, fino ad un massimo di 7 frequenze settimanali, il collegamento stagionale verso Bruxelles.
- **SAS:** il vettore svedese ha operato il collegamento stagionale per Copenaghen (fino a un massimo di 6 frequenze settimanali). Da fine giugno ha inaugurato il collegamento stagionale per Oslo e a luglio quello per Stoccolma Arlanda. I voli sono stati operati con A320neo.
- **Albawings:** il vettore ha operato a partire dalla stagione estiva il collegamento verso Tirana fino a 3 frequenze settimanali. Servizio che è stato confermato nel periodo novembre-dicembre con 2 frequenze settimanali.
- **Aegean Airlines:** il vettore greco, dopo aver operato alcuni voli nel periodo gennaio-marzo, ha ripreso con regolarità il collegamento bisettimanale verso Atene incrementando capacità grazie all'utilizzo dell'A320neo.
- **Air Serbia:** nuovo vettore che ha operato un collegamento bisettimanale stagionale verso Belgrado a partire da fine maggio.
- **Volotea:** la compagnia iberica ha basato dal 6 aprile 2023 1 Airbus A319 collegando lo scalo con 12 destinazioni: da Aprile Bilbao, Bari, Cagliari, Catania, Palermo, Bordeaux, Lione, Marsiglia, Nantes, Tolosa, dal 19 Giugno Olbia. A partire dal 10 ottobre ha iniziato ad operare il collegamento per Amburgo.
- **Widerøe:** il vettore ha incrementato le frequenze in altissima stagione per Bergen e ha aperto nel medesimo periodo anche il nuovo collegamento per Oslo Torp.

Traffico Linea passeggeri suddiviso per nazione

Nel 2023 sono stati 17 i mercati collegati con l'aeroporto di Firenze con voli di linea diretti.

Il mercato internazionale rappresenta l'85,9% del traffico totale di linea passeggeri dell'Aeroporto Vespucci, mentre quello domestico il 14,1%. Francia, Italia, Spagna e Germania sono i primi quattro mercati e rappresentano circa il 63% del traffico di linea totale.

8. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI NELL'ANNO 2023

In data 14 febbraio 2023 il Consiglio di Amministrazione di Toscana Aeroporti S.p.A. ha comunicato di aver attribuito al già esistente Comitato Controllo e Rischi specifiche funzioni in materie ambientali, sociali e di governance (ESG). Nel dettaglio, il Comitato, rinominato Comitato Controllo e Rischi e Sostenibilità, fornisce, nell'ambito delle proprie funzioni propositive e consultive, supporto a favore delle attività del Consiglio di Amministrazione della Società correlate alle tematiche della sostenibilità. La modifica è in linea con il percorso, intrapreso dalla Società, che mira a rafforzare l'integrazione dei fattori ESG nelle scelte operative e nelle strategie aziendali.

Con delibera n. 38 del 9 marzo 2023, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha approvato i nuovi Modelli di Regolazione dei diritti aeroportuali, concludendo il procedimento di revisione degli stessi avviato a marzo 2022. Come indicato nella delibera, i nuovi Modelli sono entrati in vigore il 1° aprile 2023 e si applicano alle procedure di revisione dei diritti aeroportuali avviate a partire da tale data.

In data 5 aprile 2023 Toscana Aeroporti comunica di aver ricevuto le dimissioni con effetto immediato da Consigliere di Amministrazione della Dott.ssa Elisabetta Fabri, nominata dalla lista presentata dal Socio "Corporacion America Italia S.p.A." nell'Assemblea del 18 maggio 2022. Tale decisione è motivata dai numerosi impegni professionali concomitanti ed indifferibili.

In data 3 maggio 2023 Toscana Aeroporti S.p.A. ha ricevuto dal Ministero dell'Economia e delle Finanze la comunicazione contenente la designazione di Alberto Ribolla quale sindaco effettivo per rivestire la carica di Presidente del Collegio Sindacale della Società. Pertanto, il nuovo Collegio Sindacale per il triennio 2023-2025 risulta composto dai seguenti componenti effettivi: Alberto Ribolla (Presidente), Silvia Bresciani, Leonardo Comucci, Roberto Giacinti e Lara Lupi nonché, in qualità di sindaci supplenti, da Maurizio Redeghieri Baroni e Francesco Rossi.

In data 20 luglio 2023 l'assemblea dei Soci di TA ha deliberato la distribuzione di un dividendo straordinario di ammontare complessivo di 7.000.000 euro, a valere su parte della "riserva straordinaria", di importo unitario pari a 0,3761 euro e la nomina del Consigliere Linda Stivala già cooptata, ai sensi dell'art. 2386 del codice civile, dal Consiglio di Amministrazione in data 12 maggio 2023.

In data 14 settembre Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti comunica alla Società la positiva sentenza di secondo grado emessa dal Consiglio di Stato (sentenza n. 04874/2023) che ha dato ragione a TA contro il Ministero stesso sul mancato adeguamento delle tariffe aeroportuali al tasso di inflazione programmata nel periodo 2009-2012. La proposta risarcitoria, quantificata nell'importo complessivo pari a € 5.388.967,81, è stata accettata da TA in data 5 ottobre 2023.

9. RISULTATI DELLA GESTIONE DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI

Al fine di illustrare i risultati economici del Gruppo e della Capogruppo e di analizzarne la struttura patrimoniale e finanziaria, sono stati utilizzati alcuni indicatori alternativi di performance non previsti dagli IFRS ma ritenuti di utilità per i lettori del bilancio. Tali indicatori sono determinati in ottemperanza a quanto previsto dalla Comunicazione Consob DEM/6064293 del 28 luglio 2006, successive modifiche e integrazioni (Comunicazioni Consob n. 0092543 del 3 dicembre 2015 che recepisce gli orientamenti ESMA 2015/1415).

Tali grandezze sono presentate al fine di consentire una migliore valutazione dell'andamento della gestione del Gruppo e della Capogruppo e non devono essere considerate alternative a quelle previste dagli IFRS. Inoltre il criterio di determinazione degli indicatori alternativi di performance applicato potrebbe differire da quello adottato da altre società, e pertanto i saldi ottenuti potrebbero non essere comparabili con quelli determinati da questi ultimi.

Di seguito la definizione degli indicatori alternativi di performance utilizzati nel presente documento:

- *Ricavi operativi*: sono rappresentati dai *Ricavi totali* al netto degli *Altri ricavi* e dei *Ricavi per servizi di costruzione*;

- *Risultato operativo*, o *Earnings Before Interests and Taxes* (*EBIT*): è rappresentato dalla differenza tra la somma dei *Ricavi* e degli *Altri Proventi* e la somma dei *Costi (Materiali di consumo, Costi del personale, Costi per servizi, Oneri diversi di gestione, Canoni aeroportuali*), degli *Ammortamenti e svalutazioni*, dell'*Accantonamento fondo rischi e ripristini* e delle *svalutazioni di crediti commerciali ed altri crediti;*

- *Margine Operativo Lordo (MOL)*, o *Earnings Before Interests, Taxes, Depreciation and Amortization (EBITDA)*: è rappresentato dal Risultato operativo al lordo degli *Ammortamenti e svalutazioni*, dell'*Accantonamento fondo rischi e ripristini* e delle *svalutazioni di crediti commerciali ed altri crediti;*

- *Risultato della gestione finanziaria*: è rappresentato dalla somma di *Proventi finanziari* e dell'*Utile da partecipazioni*, al netto degli *Oneri finanziari;*

- *Profit Before Taxes (PBT)*: coincide con l'*Utile prima delle Imposte*;

- *Risultato da attività di funzionamento:* è rappresentato dall'*Utile di esercizio*, al lordo del *Risultato netto da attività cedute o destinate alla dismissione;*

- *Capitale Circolante Netto (CCN)*: è rappresentato dalla differenza tra le *Attività correnti* al netto delle *Disponibilità* liquide e mezzi equivalenti e le *Passività correnti* al netto degli *Scoperti bancari e dei finanziamenti a breve* (inclusi nelle *Passività finanziarie scadenti entro un anno*, come evidenziato alle note 7.20 del bilancio consolidato e 7.19 del bilancio d'esercizio);

- *Attività immobilizzate*: coincidono con le *Attività non correnti*;

- *Capitale Investito Netto*: è rappresentato dalla somma delle *Attività non correnti* e del *CCN*, al netto delle *Passività non correnti*, da cui sono escluse le *Passività finanziarie scadenti entro un anno* e le *Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno*;

- *Indebitamento Finanziario Netto*, o *Posizione Finanziaria Netta* (*PFN*), o *Debt*: è rappresentato dalla somma delle *Disponibilità liquide e mezzi equivalenti* e delle *Altre attività finanziarie correnti*, al netto delle *Passività finanziarie scadenti entro un anno*, delle *Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno*, delle *Passività finanziarie scadenti oltre un anno*, delle *Passività finanziarie per diritti d'uso oltre un anno*, e della quota di *Altri debiti esigibili entro l'anno* e degli *Altri debiti esigibili oltre l'anno* relativi all'acquisto della partecipazione in TAC, evidenziati rispettivamente alle note 7.22 e 7.27 del bilancio consolidato e 7.21 e 7.26 del bilancio d'esercizio;

- *Indebitamento Finanziario Netto "Adjusted"*, o *Posizione Finanziaria Netta (PFN) "Adjusted"*: è rappresentato dalla PFN al lordo delle *Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno*, delle *Passività finanziarie per diritti d'uso oltre un anno*, e della quota di *Altri debiti esigibili entro l'anno* e degli *Altri debiti esigibili oltre l'anno* relativi all'acquisto della partecipazione in TAC, già menzionati al paragrafo precedente;

- Rapporto *Debt/Equity "Adjusted"*: rappresenta il rapporto tra la *PFN Adjusted* e l'*Equity*, ossia il *Patrimonio Netto totale* (del Gruppo e di Terzi).

9.1 Conto Economico Consolidato

GRUPPO TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Dati in migliaia di euro	FY 2023	FY 2022 (*)	Var. Ass. 2023/2022	Var.%
RICAVI				
Ricavi operativi				
Ricavi aviation	78.112	59.476	18.636	31,3%
Ricavi non aviation	36.870	30.709	6.160	20,1%
Oneri Sviluppo network	(13.378)	(13.367)	(11)	0,1%
Totale ricavi operativi	**101.604**	**76.819**	**24.786**	**32,3%**
Altri ricavi	6.661	6.182	479	7,8%
Ricavi per servizi di costruzione	14.998	7.407	7.591	102,5%
TOTALE RICAVI (A)	**123.263**	**90.407**	**32.856**	**36,3%**
ALTRI PROVENTI (B)	**657**	**666**	**(8)**	**-1,2%**
COSTI				
Materiali di consumo	1.708	1.236	472	38,2%
Costi del personale	24.916	21.859	3.056	14,0%
Costi per servizi	46.565	40.203	6.361	15,8%
Oneri diversi di gestione	1.957	1.153	804	69,7%
Canoni aeroportuali	7.047	5.712	1.334	23,4%
TOTALE COSTI (C)	**82.192**	**70.164**	**12.028**	**17,1%**
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA) (A+B-C)	**41.729**	**20.909**	**20.820**	**99,6%**
Ammortamenti e svalutazioni	10.754	10.113	640	6,3%
Accantonamento fondo rischi e ripristini	4.812	3.484	1.328	38,1%
Svalutazioni di crediti commerciali ed altri crediti	12	115	(102)	-89,2%
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	**26.151**	**7.197**	**18.954**	**263,3%**
GESTIONE FINANZIARIA				
Proventi finanziari	413	94	320	340,2%
Oneri finanziari	(7.207)	(3.983)	(3.224)	81,0%
Utile (perdita) da partecipazioni	13	(242)	255	n.s.
RISULTATO DELLA GESTIONE FINANZIARIA	**(6.781)**	**(4.131)**	**(2.650)**	**64,1%**
UTILE (PERDITA) PRIMA DELLE IMPOSTE (PBT)	**19.370**	**3.066**	**16.304**	**531,7%**
Imposte di periodo	(6.291)	(1.712)	(4.579)	267,4%
RISULTATO DA ATTIVITA' DI FUNZIONAMENTO	**13.079**	**1.354**	**11.725**	**866,0%**
Risultato netto da attività cedute o destinante alla dismissione	0	3.320	(3.320)	n.s.
UTILE (PERDITA) DI ESERCIZIO	**13.079**	**4.674**	**8.405**	**179,8%**
Perdita (utile) di esercizio di pertinenza di Terzi	(448)	1	(449)	n.s.
UTILE (PERDITA) DI ESERCIZIO DEL GRUPPO	**12.631**	**4.675**	**7.956**	**170,2%**

(*) Si segnala che i costi per servizi di costruzione nell'esercizio 2023 sono stati classificati per natura di alcuni delle relative voci di costo (costi per materiali di consumo, costi per servizi e costi del personale). Conseguentemente, anche il dato comparativo relativo all'esercizio 2022 è stato riclassificato di conseguenza.

Di seguito si espongono i principali risultati di conto economico del periodo in esame.

RICAVI

I ricavi totali consolidati, in aumento del 36,3%, sono passati da 90,4 milioni di euro del 2022 a 123,3 milioni di euro del 2023. Tale variazione è il risultato principale dell'incremento di circa 24,8 milioni di euro dei ricavi operativi (in aumento del +32,3%) per effetto dell'aumento di traffico (+21,8% di passeggeri, +17,8% di tonnellaggio, +13,1% di movimenti).
Si segnala che in applicazione del principio contabile IFRS 15 i ricavi operativi sono stati esposti al netto degli oneri di sviluppo network derivanti dai contratti di *marketing support*; nel 2023 tali oneri evidenziano una sostanziale conferma di importo rispetto al 2022 in circa 13,4 milioni di euro, anche per effetto del rilascio di alcuni costi accantonati in anni precedenti (sopravvenienze attive pari a 1.957 migliaia di euro) stante l'aggiornamento dell'analisi dei contratti di marketing support con le compagnie aeree.

RICAVI OPERATIVI

I ricavi operativi consolidati del 2023 ammontano a 101,6 milioni di euro, in aumento di circa 24,8 milioni di euro pari al +32,3% rispetto al 2022.

Ricavi "Aviation"
I ricavi "Aviation" del 2023 ammontano a 78,1 milioni di euro, in aumento del +31,3% rispetto al 2022, quando erano pari a 59,5 milioni di euro.

In particolare, i ricavi derivanti dai diritti, corrispettivi e tasse aeroportuali hanno registrato un incremento del +32,3% conseguenza diretta sia del maggior traffico gestito nel 2023 rispetto al 2022 (+21% in termini di unità di traffico) sia della positiva sentenza di secondo grado emessa dal Consiglio di Stato nel mese di settembre che ha dato ragione a TA contro il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sul mancato adeguamento delle tariffe aeroportuali al tasso di inflazione programmata nel periodo 2009-2012.

L'importo *una tantum* riconosciuto a TA, pari a 5.389 migliaia di euro, è stato classificato nei vari diritti regolamentati di origine secondo la seguente ripartizione:
- diritti di imbarco passeggeri per 3.681 migliaia di euro;
- diritti di approdo e partenza per 1.612 migliaia di euro;
- diritti di sosta per 95 migliaia di euro.

I ricavi di Handling per 1,8 milioni di euro registrano una sostanziale conferma rispetto al 2022 (+0,4%).

Ricavi "Non Aviation"
Le attività "Non Aviation", inerenti alla gestione commerciale ed attività immobiliari nei due aeroporti di Firenze e di Pisa, sono svolte:
i. mediante sub-concessione a terzi (Retail, Food, Autonoleggi, sub-concessione di aree e biglietteria aerea);
ii. in regime di gestione diretta (Pubblicità, Parcheggi, Business Centre, Welcome Desk, sala VIP ed Agenzia Merci).

Nel 2023 i ricavi derivanti dalle attività in sub-concessione rappresentano il 63,6% dei ricavi operativi "Non Aviation", mentre quelli derivanti dalle attività in gestione diretta il restante 36,4%. Nel 2022 queste percentuali erano rispettivamente pari al 65,1% per la gestione indiretta e del 34,9% per la gestione diretta.

Il dato progressivo al 31 dicembre 2023 dei ricavi "Non Aviation" è pari a 36,9 milioni di euro, in aumento del 20,1% rispetto al 2022 quando erano pari a 30,7 milioni di euro.

Le attività non aviation nel 2023 hanno risentito positivamente del maggior traffico gestito, fra cui Parcheggi (+1.487 migliaia di euro, +26,2%), Food (+1.311 migliaia di euro, +36,1%), Sale Vip (+1.224 migliaia di euro, +46%), Autonoleggi (+660 migliaia di euro, +9,6%) e Altre sub-concessioni (+717 migliaia di euro, +32,7%).

Oneri Sviluppo Network
Gli oneri di sviluppo network nel 2023 ammontano a 13,4 milioni di euro, sostanzialmente in linea con il 2022 (+0,1%). L'ammontare degli oneri 2023 risente di un positivo effetto di rilasci di costi di competenza di anni precedenti (sopravvenienze attive pari a 1.957 migliaia di euro) stante l'aggiornamento dell'analisi dei contratti di marketing support con le compagnie aeree.

ALTRI RICAVI

Gli altri ricavi includono principalmente i servizi di costruzione resi a soggetti diversi dall'Ente Concedente

ed in misura minore altri servizi resi dal Gruppo (service amministrativi, consulenze, ecc.).
Il dato al 31 dicembre 2023 degli "Altri ricavi" è pari a 6.661 migliaia di euro, in aumento rispetto al 2022 quando erano pari a 6.182 migliaia di euro. La differenza di circa 479 migliaia di euro (+7,8%) deriva sostanzialmente dall'attività di progettazione e fabbricazione nell'ambito dell'accordo quadro pluriennale sottoscritto con ANAS (4.229 migliaia di euro, 3.870 migliaia di euro al 31 dicembre 2022). Si segnala inoltre il maggior recupero di utenze ai sub-concessionari dei due scali (+72 migliaia di euro).

RICAVI PER SERVIZI DI COSTRUZIONE

Nel 2023 i ricavi per servizi di costruzione ammontano a circa 15 milioni di euro, in deciso aumento rispetto al dato del 2022 di 7.407 migliaia di euro (+102%) per effetto di maggiori investimenti del Gruppo durante l'esercizio.

ALTRI PROVENTI

Il dato al 31 dicembre 2023 degli "Altri proventi" è pari a 657 migliaia di euro, in calo rispetto al 2022 di 8 migliaia di euro quando erano pari a 666 migliaia di euro.
La voce si compone principalmente dei contributi riconosciuti con vari provvedimenti legislativi a favore delle imprese c.d. "non gasivore" e "non energivore" a fronte dell'aumento delle materie prime energetiche (232 migliaia di euro), varie somme a titolo di indennizzo e rimborso ricevute nel 2023 (192 migliaia di euro), oltre all'adeguamento al 31 dicembre del valore di subentro della concessioni aeroportuale (211 migliaia di euro).

COSTI

Nel 2023 i costi totali ammontano a 82,2 milioni di euro, in aumento del +17,1% rispetto al 2022, quando erano pari a 70,2 milioni di euro. Questo risultato è diretta conseguenza del maggior traffico gestito nel corso del 2023 (+21% di Unità di Traffico) e del contemporaneo incremento dei costi per servizi di costruzione per circa 3,8 milioni di euro per effetto di maggiori investimenti dell'anno.

I "Materiali di consumo" del 2023 in esame sono pari a 1.708 migliaia di euro in aumento di 472 migliaia di euro rispetto all'analogo periodo 2022, aumento principalmente dovuto a maggiori consumi di materie prime (+402 migliaia di euro) per maggiore attività di costruzione interna (mediante società del Gruppo) e materiali per carburanti (+138 migliaia di euro) diretta conseguenza dell'aumentata operatività dei due scali nel periodo oggetto di analisi.

Il "Costo del personale" del Gruppo nel 2023 è pari a 24,9 milioni di euro, in incremento di 3.056 migliaia di euro rispetto al dato del 2022 (+14%). Il costo del lavoro si è incrementato in modo sostanziale per effetto di una maggior presenza del personale per la cresciuta esigenza operativa (in particolare per il più intenso traffico gestito: +21,8% dei passeggeri) e di conseguenza il non utilizzo di ammortizzatori sociali, quali la Cassa Integrazione Guadagni, a differenza del 2022. Il costo del 2023 in esame ha risentito inoltre di maggiori competenze variabili rispetto al 2022 relative a premi di risultato.

I "Costi per servizi" del 2023 sono pari a 46,6 milioni di euro, in aumento del 15,8% rispetto al 2022 quando erano pari a 40,2 milioni di euro (+6.361 migliaia di euro). L'incremento dei costi del 2023 è principalmente legato ai maggiori costi per servizi di costruzione (+3.857 migliaia di euro), operativi (+3.686 migliaia di euro) legati sostanzialmente al maggior traffico gestito nel periodo, fra cui facchinaggio (+160 migliaia di euro), servizi di vigilanza (+408 migliaia di euro), sale vip (+590 migliaia di euro), pulizie locali (+278 migliaia di euro), assistenza PRM (+1.173 migliaia di euro), servizio di shuttle bus (+133 migliaia di euro), servizio di raccolta carrelli (+145 migliaia di euro) e servizi di gestione emergenze (+312 migliaia di euro). Inoltre, sono in aumento i costi di prestazioni professionali (+600 migliaia di euro), servizi di manutenzione (+707 migliaia di euro, +211%) e spese istituzionali (+417 migliaia di euro). Sono in forte calo i costi per le utenze (-3.353 migliaia di euro), in particolare energia elettrica (-1.597 migliaia di euro) e gas (-1.879 migliaia di euro), per effetto della diminuzione dei prezzi di tali energie a livello mondiale.

Nel 2023 gli "Oneri diversi di gestione" ammontano a 1.957 migliaia di euro, in aumento di 804 migliaia di euro (+69.7%) rispetto al 2022. Tale incremento è riconducibile principalmente a maggiori imposte e tasse (+497 migliaia di euro) e costi di associazioni a enti ed istituti vari (+241 migliaia di euro).

I "Canoni aeroportuali" del 2023 ammontano a 7.047 migliaia di euro, in incremento del 23,4% rispetto al 2022, diretta conseguenza del maggior traffico gestito nell'esercizio 2023.

RISULTATI DI ESERCIZIO

L'**EBITDA** (Margine Operativo Lordo) del 2023 risulta **positivo per 41,7 milioni di euro** registrando un incremento di circa **20,8 milioni di euro** rispetto al 2022 quando era pari a 20,9 milioni di euro. Si precisa che il margine dell'esercizio 2023 include il ricavo una tantum derivato dalla richiamata sentenza positiva sui diritti aeroportuali del valore di circa 5,4 milioni di euro, come descritto nel paragrafo "Fatti di rilievo avvenuti nell'anno 2023".

Gli "ammortamenti e accantonamenti a fondi rischi", pari a 15,6 milioni di euro del 2023, registrano un incremento di 1,9 milioni di euro rispetto al 2022. Ciò è conseguente principalmente ai maggiori ammortamenti (+640 migliaia di euro) ed accantonamenti al fondo di ripristino (+1.328 migliaia di euro).

L'**EBIT** (Risultato Operativo) del 2023 risulta **positivo** per circa **26,2 milioni di euro** registrando un incremento di circa 19 milioni di euro sul 2022 quando era pari a circa 7,2 milioni di euro.

La gestione finanziaria passa da un valore negativo di 4.131 migliaia di euro del 2022 ad un valore negativo di 6.781 migliaia di euro del 2023. La variazione di -2.650 migliaia di euro è principalmente conseguente a maggiori interessi bancari (+2.964 migliaia di euro) relativi al c.d. finanziamento SACE ed a maggiori oneri finanziari generati dall'attualizzazione del fondo di ripristino (+277 migliaia di euro).

Il **Risultato ante imposte (PBT)** del 2023 si attesta su un **utile di circa 19,4 milioni di euro** facendo registrare un incremento di circa 16,3 milioni di euro rispetto al 2022 quando era pari a circa 3,1 milioni di euro.

Le imposte di esercizio sono pari a 6,3 milioni di euro.

Pertanto, alla luce di quanto esposto, il 2023 si chiude con una **Risultato da attività di funzionamento di circa 13,1 milioni di euro**, in aumento di 11,7 milioni di euro rispetto a quanto registrato nel 2022 quando era pari a circa 1,4 milioni di euro.

L'Utile netto di periodo del 2023, pari a 13,1 milioni di euro, si confronta con un risultato 2022 di 4,7 milioni di euro, il quale beneficiava di circa 3,3 milioni di euro sul risultato netto da attività cedute non presente nel 2023. Come già descritto in precedenza, anche l'utile netto del 2023 beneficia di alcuni elementi non usuali, il principale dei quali è il recupero di tariffe pregresse pari a circa 5,4 milioni di euro.

Al netto del risultato di pertinenza dei Terzi (pari a 448 migliaia di euro del 2023), **l'Utile netto di Gruppo** del 2023 si attesta a circa **12,6 milioni di euro** contro un utile di circa 4,7 milioni di euro dell'esercizio 2022.

9.2 Situazione Patrimoniale Finanziaria Consolidata

Di seguito il prospetto di raffronto tra i dati della **Situazione Patrimoniale Finanziaria Consolidata** del Gruppo TA al 31 dicembre 2023 ed al 31 dicembre 2022.

ATTIVITA'	31.12.2023	31.12.2022	VARIAZIONE
ATTIVITA' NON CORRENTI			
Attività immateriali	196.956	188.339	8.617
Immobili, impianti e macchinari	23.839	26.391	(2.552)
Diritti d'uso	3.633	3.904	(271)
Partecipazioni in altre imprese	3.340	2.962	377
Partecipazioni in imprese collegate	572	572	0
Altre attività finanziarie	5.518	5.876	(358)
Crediti commerciali esigibili oltre l'anno	805	1.482	(677)
Attività fiscali differite	7.480	9.883	(2.403)
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI	**242.144**	**239.410**	**2.734**
ATTIVITA' CORRENTI			
Attività derivanti da contratti	1.347	1.924	(578)

Crediti commerciali	22.430	16.909	5.520
Attività fiscali per imposte correnti	25	270	(244)
Altri crediti tributari	1.909	669	1.240
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	9.471	7.696	1.775
Altre attività finanziarie correnti	393	294	99
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	26.143	55.772	(29.629)
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI	**61.716**	**83.534**	**(21.817)**
TOTALE ATTIVO	**303.860**	**322.943**	**(19.084)**

La variazione del totale attivo, in calo di 19,1 milioni di euro rispetto al totale attivo del 31 dicembre 2022, deriva principalmente dalla riduzione delle attività correnti (-21,8 milioni di euro) parzialmente attenuata dall'incremento delle attività non correnti per circa 2,7 milioni di euro.

In particolare, le attività non correnti si incrementano per la variazione positiva delle attività immateriali conseguenza degli importanti investimenti d'esercizio (+8,6 milioni di euro) parzialmente attenuata dalla riduzione delle attività materiali (-2,6 milioni di euro) e delle attività fiscali differite (-2,4 milioni di euro).

Nelle attività correnti hanno inciso principalmente la diminuzione della liquidità (-29,5 milioni di euro) assorbita dagli investimenti effettuati nell'esercizio (13,8 milioni di euro), il rimborso in linea capitale dei finanziamenti concessi al Gruppo (34,8 milioni di euro), la distribuzione di dividendi e riserve disponibili (7,3 milioni di euro) parzialmente attenuata dei positivi flussi della gestione operativa (26,4 milioni di euro).
Nelle attività correnti si segnala l'incremento dei crediti commerciali (+5,5 milioni di euro) per effetto dei maggiori ricavi legati al maggior traffico aereo gestito dai due scali nel corso del 2023.

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	31.12.2023	31.12.2022	VARIAZIONE
TOTALE PATRIMONIO NETTO	**106.500**	**100.756**	**5.744**
PASSIVITA' NON CORRENTI			
Fondi rischi e oneri	1.800	1.237	563
Fondi di ripristino e sostituzione	19.334	17.887	1.446
Fondi benefici ai dipendenti	2.193	2.307	(114)
Passività finanziarie scadenti oltre un anno	43.525	66.515	(22.990)
Passività finanziarie per diritti d'uso oltre un anno	3.266	3.491	(225)
Altri debiti esigibili oltre l'anno	1.226	2.251	(1.026)
TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI	**71.343**	**93.688**	**(22.345)**
PASSIVITA' CORRENTI			
Passività finanziarie scadenti entro un anno	57.333	68.447	(11.114)
Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno	571	589	(18)
Passività fiscali per imposte correnti	2.544	673	1.871
Altri debiti tributari	8.813	7.387	1.426
Debiti Commerciali	35.595	36.703	(1.108)
Debiti verso Istituti previdenziali	1.563	1.170	393
Altri debiti esigibili entro l'anno	11.025	9.934	1.091
Fondi rischi e oneri (quota corrente)	3.434	0	3.434
Fondi di ripristino e sostituzione (quota corrente)	5.139	3.596	1.543
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI	**126.016**	**128.499**	**(2.482)**
TOTALE PASSIVITA'	**197.360**	**222.187**	**(24.827)**
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO	**303.860**	**322.943**	**(19.084)**

Il Patrimonio Netto registra un incremento di circa 5,7 milioni di euro dovuto al positivo effetto del risultato di esercizio (+13,1 milioni di euro) attenuato dalla distribuzione di dividendi e riserve disponibili per 7,3 milioni di euro.

Le Passività non correnti, diminuite di 22,3 milioni di euro, hanno risentito dell'importante decremento delle passività finanziarie a lungo termine (-23 milioni di euro).

Tra le passività correnti (-2,5 milioni di euro) si segnala la riduzione dei finanziamenti bancari a breve termine (-11,1 milioni di euro) parzialmente attenuata dai maggiori debiti fiscali e tributari (+3,3 milioni di euro), fondo rischi (+3,4 milioni di euro) e fondi di ripristino e sostituzione (+1,5 milioni di euro).

CAPITALE INVESTITO

Di seguito il prospetto di raffronto tra i dati sintetici del Capitale Investito al 31 dicembre dei due esercizi a confronto, seguito dai principali commenti alle variazioni registrate.

Valori in Euro/000[1]	31.12.2023	31.12.2022	Var. Ass. 2023/2022
ATTIVITA' IMMOBILIZZATE	242.144	239.410	2.734
CAPITALE CIRCOLANTE NETTO	(31.931)	(30.994)	(937)
PASSIVITA' A MEDIO LUNGO TERMINE	(24.089)	(22.264)	(1.825)
CAPITALE INVESTITO NETTO	**186.123**	**186.152**	**(28)**
PATRIMONIO NETTO	106.500	100.756	5.744
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO	79.623	85.395	(5.772)

Le attività immobilizzate registrano un incremento di circa 2,7 milioni di euro sostanzialmente riconducibile alla variazione positiva delle attività immateriali conseguenza di investimenti d'esercizio pari a 16,2 milioni di euro compensati dai relativi ammortamenti (9,2 milioni di euro) e dalla riduzione delle attività materiali (-2,6 milioni di euro) e delle attività fiscali differite (-2,4 milioni di euro).

Il capitale circolante netto, negativo per circa 31,9 milioni di euro al 31 dicembre 2023, si incrementa di 937 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2022 per effetto principale del contemporaneo incremento dei crediti correnti (+7,7 milioni di euro) parzialmente attenuato dall'incremento dei debiti tributari (+3,3 milioni di euro) e del fondo rischi (+3,4 milioni di euro).

Le passività non finanziarie a medio lungo termine sono incrementate principalmente per l'aumento del fondo di ripristino e sostituzione (+1,4 milioni di euro) e del fondo rischi ed oneri (+563 migliaia di euro).

Conseguenza di quanto detto sopra, il Capitale Investito Netto del Gruppo TA al 31 dicembre 2023 conferma sostanzialmente lo stesso ammontare rispetto al 31 dicembre 2022, con un saldo di **186,1 milioni di euro.**

9.3 Analisi dei flussi finanziari

Il rendiconto finanziario consolidato sotto riportato è stato costruito seguendo il metodo indiretto ai sensi dello IAS 7 ed evidenzia le principali determinanti della variazione delle Disponibilità liquide e mezzi equivalenti intercorse nell'esercizio in esame.

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

[1] Per la definizione degli indicatori alternativi di performance riportati nella presente tabella si rimanda al paragrafo 9. Indicatori alternativi di performance.

migliaia di euro	2023	2022
ATTIVITA' OPERATIVA		
Risultato netto di esercizio	**13.079**	**4.674**
Rettifiche per:		
- Ammortamenti attività materiali, immateriali e diritti d'uso	9.892	10.493
- Svalutazioni di immobilizzazioni	861	107
- Utile / perdita da partecipazioni	(13)	242
- Variazione fondo rischi e oneri	563	150
- Variazione netta dei fondi per benefici ai dipendenti	(273)	(518)
- Variazione netta del fondo di ripristino	2.077	1.714
- Risultato della dismissione di società controllate	0	(4.002)
- Altre variazioni non monetarie	(2.548)	(105)
- Oneri finanziari diritti d'uso	118	126
- Altri Oneri (Proventi) finanziari, netti	6.676	3.787
- Variazione netta imposte (anticipate)/differite	2.414	635
- Imposte correnti	3.877	943
- (Incremento)/decremento nelle attività derivanti da contratto	578	(1.924)
- (Incremento)/decremento nei crediti commerciali	(4.841)	(5.568)
- (Incremento)/decremento in altri crediti	(2.421)	10.022
- Incremento/(decremento) nei debiti verso fornitori	2.297	11.086
- Incremento/(decremento) in altri debiti	1.839	919
Flusso di cassa delle attività operative	**34.175**	**32.782**
- Oneri finanziari pagati	(6.029)	(2.295)
- Imposte sul reddito pagate	(1.762)	(53)
Flusso di cassa netto generato dalle attività operative	**26.384**	**30.434**
ATTIVITA' D' INVESTIMENTO		
- Investimenti in attività materiali	(852)	(1.384)
- Disinvestimenti in attività materiali	8	141
- Investimenti in attività immateriali	(12.987)	(7.722)
- Investimenti in partecipazioni e altre attività finanziarie	[illegible]	(1.075)
- Dividendi incassati	16	13

- Acquisizione netta di società controllate	0	(1.000)
- Dismissione netta di società controllate	0	611
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di investimento	**(13.917)**	**(10.417)**
ATTIVITA' FINANZIARIE		
- Dividendi corrisposti	(7.300)	(7.000)
- Accensione finanziamenti a breve/lungo termine	53.500	59.500
- (Rimborso) finanziamenti a breve/lungo termine	(87.556)	(70.006)
- (Rimborso) Passività finanziarie per diritti d'uso	(740)	(887)
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di finanziamento	**(42.096)**	**(18.392)**
Incremento / (decremento) netto disp. liq.tà mezzi equivalenti	**(29.629)**	**1.625**
Disp. Liquide e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	55.772	54.147
Disp. Liquide e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio	**26.143**	**55.772**

Al 31 dicembre 2023 le disponibilità liquide risultano pari a 26,1 milioni di euro con un decremento di 29,6 milioni di euro rispetto alle disponibilità liquide presenti al 31 dicembre 2022 quando erano pari a 55,8 milioni di euro.

Tra le voci del Rendiconto Finanziario Consolidato al 31 dicembre 2023, si evidenziano in particolare:

- Il flusso di cassa positivo generato dalle attività operative per 26,4 milioni di euro;
- investimenti per circa 13,8 milioni di euro in infrastrutture aeroportuali;
- la variazione netta dei finanziamenti da parte di TA per 34,1 milioni di euro derivante da accensione di nuovi finanziamenti a breve (c.d. denaro caldo) per 53,5 milioni di euro e dal rimborso di 87,6 milioni di euro di finanziamenti, di cui 59,5 milioni a breve e 28,1 a lungo termine;
- la distribuzione di dividendi e riserve di PN per 7,3 milioni di euro.

Il flusso di cassa derivante dagli investimenti in attività immateriali è inferiore per 2,4 milioni di euro agli investimenti dell'esercizio riportati al paragrafo 7.1 delle Note Illustrative al bilancio consolidato in quanto questi ultimi sono iscritti al fair value, che per gli investimenti realizzati internamente è determinato sulla base del valore di mercato di tali investimenti anziché sulla base del costo sostenuto.

Si segnala che la voce Disponibilità liquide accoglie un importo di 10 milioni di euro disponibili e depositati su un conto corrente dedicato come richiesto dagli istituti finanziatori per consentire la distribuzione di riserve disponibili di PN (avvenute nel 2022 e 2023).

9.4 Posizione Finanziaria Netta Consolidata

A completamento delle informazioni sopra esposte, si riporta di seguito l'Indebitamento Finanziario netto Consolidato ("Posizione Finanziaria Netta Consolidata") al 31 dicembre 2023 e al 31 dicembre 2022, in ottemperanza a quanto previsto dalla comunicazione Consob n. 6064293 del 28 luglio 2006 (aggregata sulla base degli orientamenti ESMA pubblicati nel 2022).

INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CONSOLIDATO			
migliaia di euro	**31.12.2023**	**31.12.2022**	**Var. Ass.**
A. Disponibilità liquide	26.143	55.772	(29.629)
B. Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	-	-	-
C. Altre attività finanziarie correnti	393	294	99
D. Liquidità (A) + (B) + (C)	**26.535**	**56.065**	**(29.530)**
E. Debito finanziario corrente	34.318	40.264	(5.947)
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	24.586	29.772	- 5.186
G. Indebitamento finanziario corrente (E) + (F)	**58.904**	**70.036**	**- 11.132**
H. Indebitamento finanziario corrente netto (G) - (D)	**32.369**	**13.971**	**18.398**
I. Debito finanziario non corrente	43.525	66.515	(22.990)
J. Strumenti di debito	-	-	-
K. Altri debiti non correnti	3.730	4.910	(1.180)
L. Indebitamento finanziario non corrente (I) + (J) + (K)	**47.254**	**71.425**	**(24.170)**
M. Totale indebitamento finanziario (H) + (L) (P.F.N.)	**79.623**	**85.395**	**(5.772)**

Al 31 dicembre 2023, i debiti bancari correnti (utilizzo di affidamenti a breve termine) sono pari a 34,3 milioni di euro a cui si aggiunge la voce "Parte corrente del debito finanziario non corrente" che include le quote scadenti entro i prossimi 12 mesi dei finanziamenti a medio-lungo termine (23.015 migliaia di euro), le passività finanziarie per diritti d'uso (571 migliaia di euro) e del debito relativo all'acquisto della partecipazione in TAC (1 milione di euro).

A questi si aggiungono i Debiti bancari non correnti per un importo di circa 47,3 milioni di euro, principalmente rappresentati dalla quota non corrente dei finanziamenti in essere (43,5 milioni di euro) e la quota non corrente delle passività finanziarie per diritti d'uso (3,3 milioni di euro).
La voce "Altri debiti non correnti" include la quota non corrente delle passività finanziarie per i diritti d'uso (3,3 milioni di euro) e del debito relativo all'acquisto della partecipazione in TAC (0,5 milioni di euro).

Al 31 dicembre 2023 la liquidità del Gruppo è pari a circa 26,5 milioni di euro.

L'Indebitamento Finanziario Netto Consolidato, pertanto, alla data di chiusura del 31 dicembre 2023, risulta pari a **79,6 milioni di euro**, in calo di 5,7 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2022.

Sulla base di quanto sopra esposto, al 31 dicembre 2023 il nuovo **rapporto "Debt/Equity"** (quoziente di indebitamento finanziario) è pari a **0,75** (0,85 al 31 dicembre 2022).

Si riporta inoltre di seguito la composizione dell'Indebitamento Finanziario Netto Adjusted (di seguito anche **"Posizione Finanziaria Netta Adjusted"**), utilizzata dalla Direzione ai fini del monitoraggio periodico dei covenant stabiliti dai contratti di finanziamento in essere che, rispetto all'indebitamento finanziario illustrato al punto precedente, non include gli altri debiti per pagamenti differiti per acquisizioni societarie e le passività finanziarie per diritti d'uso.

INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO ADJUSTED			
migliaia di euro	**31.12.2023**	**31.12.2022**	**Var. Ass.**
Totale indebitamento finanziario netto	**79.623**		

(Passività per pagamenti differiti per acquisizioni societarie)	(1.464)	(2.419)	955
(Passività per pagamenti a società di leasing)	(3.837)	(4.080)	243
Totale indebitamento finanziario netto adjusted	**74.323**	**78.897**	**(4.574)**

La **Posizione Finanziaria Consolidata "Adjusted"**, pertanto, alla data di chiusura del 31 dicembre 2023, risulta pari a **74,3 milioni di euro**, in calo di 4,6 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2022.
Di conseguenza, al 31 dicembre 2023, il **rapporto "Debt/Equity Adjusted"** (quoziente di indebitamento finanziario) è pari a **0,70** (0,78 al 31 dicembre 2022) e rispetta il covenant pari a 1 richiesto dagli istituti bancari sui finanziamenti in corso.

9.5 Evoluzione dei principali indici di bilancio consolidato

Si riportano di seguito i principali indici di bilancio consolidato. Si ricorda al lettore che gli indici del 2022 sono stati ricalcolati sulla base delle grandezze di conto economico riesposte in applicazione dell'IFRS 5 ("Attività non correnti possedute per la vendita e attività operative cessate").

Gli indici di redditività	31.12.2023 Consolidato	31.12.2022 Consolidato
ROE Risultato netto / Patrimonio netto	12,28%	4,64%
ROE lordo Utile ante imposte / Patrimonio netto	18,19%	3,04%
ROI Risultato operativo / Capitale Investito Netto (1)	14,05%	3,87%
ROS Risultato operativo / Ricavi	21,22%	7,96%
RAPPORTO ONERI FINANZIARI SU RICAVI Oneri finanziari/Ricavi	5,85%	4,41%
RAPPORTO EBITDA SU ONERI FINANZIARI EBITDA/Oneri finanziari	5,8	5,2

Gli indici patrimoniali	31.12.2023 Consolidato	31.12.2022 Consolidato
QUOZIENTE DI DISPONIBILITA' Attività correnti / Passività correnti	0,49	0,65
QUOZIENTE DI INDEBITAMENTO FINANZIARIO Indebitamento (PFN) / Patrimonio netto	0,75	0,85
RAPPORTO INDEBITAMENTO FINANZIARIO SU EBITDA Indebitamento (PFN) / EBITDA	1,91	4,08
QUOZIENTE PRIMARIO DI STRUTTURA Patrimonio netto / Attività non correnti	0,44	0,42

(1) Capitale Investito Netto = Att. non correnti + CCN (Cap. Circ. Netto) - Pass. a medio/lungo (non finanziarie)
CCN = Attività correnti - Cassa e mezzi equivalenti - Passività correnti + Scoperti bancari e fin.ti a breve

10. GLI INVESTIMENTI DEL GRUPPO

Gli investimenti di Gruppo al termine del 2023 ammontano **a circa 16,2 milioni di euro**, di cui 15,4 milioni di euro relativi ad immobilizzazioni immateriali e 852 migliaia di euro ad immobilizzazioni materiali.

Valori espressi in Euro/000	*Scalo*	*Sub-tot*	*Sub-tot*	*Sub-tot*	*TOTALE*
Investimenti Gruppo Toscana Aeroporti esercizio 2023					**16.205**
A) Immobilizzazioni Immateriali				**15.353**	
- software			***136***		
SVILUPPO E INTEGRAZIONI SISTEMI GESTIONALI ERP	PSA/FLR	72			
AGGIORNAMENTO SISTEMI IT	PSA/FLR	45			
ALTRI MINORI	PSA/FLR	19			
- altre Immobilizzazioni			***50***		
- diritti di concessione			***4.577***		
AMPL. E RISTRUTT. TERMINAL (OPERE PROPEDEUTICHE)	PSA	2.639			
RIQUALIFICA AREE COMMERCIALI PIANO PRIMO	PSA	909			
SELF SERVICE BAG DROP	PSA/FLR	145			
NUOVA PENSILINA MEZZI DI RAMPA	FLR	173			
SISTEMA GESTIONE PARCHEGGI	PSA	153			
RISPARMIO ENERGETICO - NUOVI CORPI ILLUMINANTI	FLR	115			
ALTRI MINORI	PSA/FLR	442			
- immobilizzazioni in corso			***10.421***		
AMPLIAMENTO/RISTRUTTURAZIONE TERMINAL PISA	PSA	2.905			
PROGETTO TERMINAL FIRENZE	FLR	3.641			
AGGIORNAMENTO SEZIONE GENERALE MASTERPLAN	FLR	863			
PROGETTAZIONE ESECUTIVA NUOVA PISTA VOLO 11/29	FLR	338			
PROG. ESECUT. RIASSETTO IDRAULICO ESTERNO SEDIME	FLR	263			
ISTRUTTORIA VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE	FLR	252			
NUOVA PENSILINA MEZZI DI RAMPA	FLR	203			
PROG. ESEC. OPERE COMPENSAZIONE AMBIENTALE	FLR	150			
RIQUALIFICAZIONE TORRI FARO	FLR	168			
IMP. RACCOLTA E TRATTAM. ACQUE DI PRIMA PIOGGIA	FLR	137			

RIPROTEZIONE PENSILINA DE-ICING	FLR	118		
ALTRI MINORI	PSA/FLR	1.385		
- altre Immobilizzazioni in corso			*10*	
- software in corso			*159*	
B) Immobilizzazioni Materiali				**852**
- impianti e macchinari			*323*	
PORTALI METAL DETECTOR	PSA/FLR	87		
APPARATI ETD, RILEVATORI DI ESPOSIVO	PSA	50		
CARRELLO PER SCORTA INTANGIBILE	FLR	44		
ALTRI MINORI	PSA/FLR	142		
- altri beni			*529*	
AUTOVEICOLI	PSA/FLR	194		
MACCHINE ELETTRONICHE (HW)	PSA/FLR	250		
ARREDI	PSA/FLR	80		
ALTRI MINORI	PSA/FLR	4		

11. LE RISORSE UMANE

Gli organici del Gruppo

L'organico medio dei dipendenti del Gruppo TA nel 2023 è pari a 361,8 (Full Time Equivalent o FTE), registrando un incremento in termini assoluti di 3,3 FTE (+0,9%) rispetto al 2022.

La variazione incrementale è collegata sia alla crescita del traffico gestito nei due aeroporti e sia all'acquisizione di collaboratori specializzati in nuove funzioni aziendali o che hanno implementato nuovi progetti ed aree di responsabilità, rispetto al periodo pre-Covid.

L'organico medio dei dipendenti di TA è pari a 328,8 FTE registrando un incremento in termini assoluti di 2,8 FTE (+0,9%), rispetto al 2022.

Il numero dei dipendenti della controllata Jet Fuel, società che gestisce il deposito carburanti avio all'interno dell'aeroporto di Pisa, si è attestato a 12,3 FTE registrando un decremento in termini assoluti di 0,4 FTE (-3,2%), in aggiunta si è avvalsa nel 2023 di personale somministrato. Si ricorda che anche Jet Fuel ha usufruito nel primo semestre 2022 della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria.

La controllata TAE attesta il suo organico totale a 9,4 FTE registrando un incremento in termini assoluti di 2,7 FTE (+40,5%). Si rammenta che per lo sviluppo infrastrutturale TAE si avvale anche del supporto di distacchi di personale tecnico (ingegneri, geometri, etc.) della controllante TA, oltre che di fornitori esterni specializzati.

L'organico medio dei dipendenti di TAC è pari a 11,3 FTE registrando un decremento in termini assoluti di 1,8 FTE (-14%), rispetto al 2022. Si ipotizza un incremento significativo delle risorse nel 2024, con l'avviarsi delle lavorazioni di costruzione infrastrutture, in particolare presso l'aeroporto di Pisa.

Si precisa che la controllata Parcheggi Peretola S.r.l. non ha personale in forza.

tabella FTE dipendenti	FY 2023	FY 2022	Var.	Var. %
Toscana Aeroporti	328,8	326,0	2,8	0,9%
Jet Fuel	12,3	12,7	-0,4	-3,2%
TAE	9,4	6,7	2,7	40,5%
TAC	11,3	13,1	-1,8	-14,0%
Gruppo	**361,8**	**358,4**	**3,4**	**0,9%**

N.B.: nel calcolo le unità a tempo parziale sono proporzionate in rapporto ad unità a tempo pieno (1 FTE).

Il "Costo del personale" del Gruppo nel 2023 è pari a 24,9 milioni di euro, in incremento di 3.056 migliaia di euro rispetto al dato del 2022 (+14%). Il costo del lavoro si è incrementato in modo sostanziale per effetto di una maggior presenza del personale per la cresciuta esigenza operativa (in particolare per il più intenso traffico gestito: +21,8% dei passeggeri) e di conseguenza il non utilizzo di ammortizzatori sociali, quali la Cassa Integrazione Guadagni, a differenza del 2022. Il costo del 2023 in esame ha risentito inoltre di maggiori competenze variabili rispetto al 2022 relative a premi di risultato.

Formazione e Addestramento Tecnico

Il Gruppo ha erogato un totale di 10.526 ore, di cui il 31% fruite da personale femminile e il 69% da personale maschile, contro le 9.842 ore erogate nel 2022.
Per maggiori dettagli sulla formazione e sui progetti di Gestione Risorse Umane, si rimanda alla DNF allegata al Bilancio.

12. SICUREZZA SUL LAVORO

Nel corso del 2023 il Servizio Prevenzione e Protezione (SPP) di TA ha continuato a mantenere il costante presidio sugli aspetti più rilevanti in materia di Salute e Sicurezza nei luoghi di lavoro su entrambi gli scali di Pisa e Firenze.
Sia TA che TAE hanno il medesimo RSPP, che è stato nominato dal Datore di Lavoro delle rispettive società.

Per TA e per la partecipata TAE sono pertanto presenti le seguenti figure:

- Datore di Lavoro;
- Dirigenti delegati per la sicurezza (solo in TA);
- RSPP;
- Servizio Prevenzione e Protezione (attività in service fornita da TA anche per le sue società controllate);
- Struttura per la sorveglianza sanitaria (Medico Competente, ecc.);
- Addetti per la gestione delle emergenze.

Per TA è stata conferita su entrambi i siti (Pisa e Firenze) dal Datore di Lavoro delega di funzioni (ex art. 16 D.lgs. 81/08) a due Dirigenti delegati (uno per ciascun aeroporto) al fine di garantire il costante presidio su tematiche specifiche "di sito" legate alla sicurezza.
A partire dal secondo semestre del 2022 è stato rivisto l'organigramma delle figure e dei ruoli della sicurezza con particolare riferimento alla qualifica di Dirigente ai sensi del D.lgs. 81/08, [illegible] numero di tali figure ed estendendo altresì il ruolo di Preposto a tutti coloro che hanno gestione diretta di altri lavoratori.
Su ogni sito sono presenti RLS (per TAE, solo su Firenze) che vengono di volta in volta convocati dall'SPP e che partecipano attivamente a sopralluoghi, alla segnalazione di eventi [illegible] alla valutazione dei rischi e alle misure di prevenzione connesse e alle riunioni periodiche (ex art. [illegible] 81/08).

Il Servizio di Prevenzione e Protezione eroga direttamente formazione a tutto il personale (Lavoratori, Preposti e dirigenti) ai sensi del D.lgs 81/08 e dei relativi Accordi Stato Regioni.
L'*Health and Safety Board* di TA - che è un organo collegiale datoriale, per il monitoraggio del vertice aziendale sugli aspetti di prevenzione, salute e sicurezza – si è riunito in ciascun semestre dell'anno.
Al Board partecipano RSPP/ASPP, AD/Datore di Lavoro, Dirigenti Delegati, Direzione Risorse Umane, Qualità e, ove necessario, e in base agli argomenti da trattare, possono partecipare altri soggetti/funzioni (RSPP di altre società o handler, Medico Competente, RLS ecc). Tale momento di riunione e scambio oltre che essere una importante sede di informazione e decisionale, favorisce il coordinamento tra AD/Datore di Lavoro, Dirigenti Delegati e funzioni di riferimento del SGSSL e della certificazione ISO 45001.
Nel 2023 l'RSPP di Toscana Aeroporti Spa si conferma Coordinatore del Gruppo Nazionale "Salute e Sicurezza" Assaeroporti. Tale ruolo ha consentito alla Società di essere presente al massimo livello di interlocuzione nel settore della sicurezza negli aeroporti nazionali ed incrementare le attività di scambio e di benchmarking sulle buone prassi del settore,

Mantenimento della certificazione ISO 45001:2018

Nel mese di novembre 2023 TA è stata impegnata in tre giornate di audit, da parte dell'Ente certificatore DNV, al fine di ottenere nuovamente la Certificazione secondo lo standard UNI ISO 45001:2018. L'audit si è concluso con esito positivo e dallo stesso non sono emerse non conformità.
L'applicazione di tale modello consente alle società di essere "compliant" relativamente a quanto previsto dall'art 16 comma 3 e dall'art. 30 del D.lgs. 81/08, ovvero adottare e attuare un modello di verifica sui compiti del Datore di Lavoro e dei delegati, con importanti ricadute positive sugli aspetti della responsabilità amministrativa delle società per i reati inerenti alla sicurezza sul lavoro previsti dal Modello Organizzativo Gestionale D.lgs. 231/2001.

Valutazione dei rischi e dispositivi di protezione

Nel corso del 2023, il SPP è stato impegnato nell'aggiornamento della valutazione dei rischi e la stesura dell'ultima versione del **Documento di Valutazione dei Rischi (DVR)** di Toscana Aeroporti, che prevede una profilazione dei rischi relativi a nuove mansioni, l'aggiornamento delle valutazioni di rischio incendio, fulminazione e campi elettromagnetici, oltre ai campionamenti di rumore, vibrazioni e qualità dell'aria, per la valutazione del rischio fisico e chimico.

Le procedure operative o le misure di prevenzione e mitigazione vengono formalizzate tramite l'emanazione di informative di rischio specifiche (**INFO Sicurezza**) per focalizzare e richiamare aspetti di rilievo per la salute e la sicurezza dei lavoratori.
I criteri di identificazione dei rischi tengono in considerazione le singole categorie di rischio presenti negli ambienti di lavoro e quelli derivanti dalle attività svolte dai lavoratori, accorpati in gruppi omogenei per mansione, anche in virtù della contemporanea presenza di soggetti terzi e utilizzo di attrezzature e impianti.

Relativamente alla gestione dei rischi interferenziali, oltre alla consueta attività di redazione di DUVRI specifici per i contratti di appalto o di verbali di coordinamento per altri soggetti operanti in aeroporto, il SPP è stato coinvolto nella gestione di aspetti di coordinamento su tale tipologia di rischi anche verso gli Handlers a supporto delle attività del Gestore aeroportuale.
In vista delle numerose cantierizzazioni di aree interne al sedime aeroportuale e ai progetti di ampliamento infrastrutturale su entrambi gli scali, sono state tenute (da SPP in collaborazione con i RUP e le Funzioni Tecniche) riunioni di coordinamento in materia, riunioni tecniche sulla gestione cantieri (commissionati da TA, TAE o Terzi) e sul monitoraggio dei rischi interferenziali.
In tal senso, il SPP si è confermato uno dei principali punti di riferimento aziendale e verso i terzi per la gestione dei "Permessi di Lavoro".

Per quanto riguarda i dispositivi di protezione, vengono adottate misure di protezione collettive o individuali (DPI) in linea con gli esiti delle valutazioni E' in fase di finalizzazione alla data di stesura del presente documento l'aggiornamento della procedura sui DPI (PR27) che rivede il processo di definizione, previsione economica (budget), approvvigionamento e consegna dei Dispositivi di Protezione Individuale, cercando per quanto possibile di uniformare i processi esistenti su Firenze e Pisa e rendere ancora più efficace la collaborazione con la funzione Acquisti.

Prove di emergenza ed evacuazione

Nel corso del 2023 è stato aggiornato il PEI (Piano di Evacuazione Interna) di Pisa.

Il 7 settembre 2023 per lo scalo di Firenze e il 5 settembre 2023 per lo scalo di Pisa, sono state effettuate da TA le prove annuali di gestione dell'emergenza ed evacuazione, in conformità al D.M. 1-2-3 settembre 2021. Le prove, che hanno simulato un principio di incendio nel Terminal arrivi, hanno evidenziato delle buone performance da parte dei soggetti coinvolti nella catena di allertamento, nel coordinamento e gestione sul campo dell'emergenza.

Infortuni

Il Servizio Prevenzione e Protezione, nel corso del 2023, ha gestito e tracciato relativamente a TA 158 eventi, tra i quali 6 *near miss* e 3 infortuni sul lavoro, oltre ad 1 in itinere. A seguito di tali eventi sono stati effettuati sopralluoghi specifici, indagini e incontri con i lavoratori coinvolti; dal *near miss*[1] tramutato in infortunio è nata l'esigenza della stesura di una nuova procedura operativa per il trattamento delle acque rivolta alla funzione Manutenzione di Pisa.

Per maggiori dettagli si rinvia alla Dichiarazione Non Finanziaria Consolidata 2023.

13. NORMATIVA SULLA SICUREZZA INFORMATICA E LA PRIVACY EX REGOLAMENTO UE 2016/679

Il DL 9 febbraio 2012 n. 5 (convertito dalla legge n. 35 del 4 aprile 2012) ha modificato alcune disposizioni in materia di misure minime di sicurezza sopprimendo in particolare il Documento Programmatico di Sicurezza. L'abolizione dell'obbligo di redazione del DPS non solleva tuttavia dall'attuazione di tutti gli altri adempimenti privacy previsti dalla legislazione.

Toscana Aeroporti, al fine di garantire il corretto trattamento dei dati personali ed la compliance normativa in materia privacy, ha adeguato la propria struttura alle prescrizioni contenute nel Regolamento UE 2016/679 (relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati) e nel D. Lgs. 196/2003 (c.d. Codice Privacy) integrato con le modifiche introdotte dal D Lgs. n. 101 del 1° agosto 2018.

14. RICERCA E SVILUPPO

Il gruppo Toscana Aeroporti, in continuità con quanto impostato negli ultimi due anni in risposta alle mutate esigenze aziendali in termini di lavoro da remoto (cosi detta modalità "smart working") e divenuto in seguito a numerose proroghe, di fatto, una delle modalità di lavoro ordinario, ha proseguito nell'erogazione di un servizio che garantisse la piena efficienza e sicurezza informatica a fronte di un notevole sforzo, sia da parte dello staff IT interno a TA che quello dei presidi esterni (assistenza helpdesk di primo livello).

Gli investimenti tecnologici, il miglioramento dei processi, la standardizzazione, l'integrazione ed il consolidamento attuati negli anni precedenti sui sistemi informativi, hanno consentito da un lato di proseguire nella risposta rapida non solo alle perduranti e crescenti esigenze aziendali, ma anche alle minacce più recenti, via via rilevate dai vari vendor dell'infrastruttura di Toscana Aeroporti così come dall'infrastruttura SoC dedicata, capitalizzando il lavoro fatto nel passato, sfruttando la scalabilità ottenuta grazie a precedenti interventi ed innovando le soluzioni tecnologiche dove necessario.

[1] Si definisce Near Miss (il cui significato tradotto in italiano è "Quasi Infortunio"), qualsiasi evento accaduto per occasione di lavoro, generato da situazioni impreviste e improvvise, che sia potenziale causa di incidenti o infortuni, ma non concretizzatosi negli stessi, positive a causa della presenza di condizioni fortuite favorevoli.

In quest'ottica, nel corso del 2023, Toscana Aeroporti ha:

- perfezionato le relazioni con il servizio SOC (Security Operation Centre) attivo H24 mirato ad identificare, classificare e notificare la presenza di minacce informatiche attive e potenziali presenti all'interno delle reti e dei sistemi informativi. Quest'ultimo servizio era stato definitivamente implementato nel corso della prima parte del 2022, sulla base dell'analisi attenta delle soluzioni tecnologiche disponibili, portando ad un livello ancor più alto la capacità di individuare le minacce Cyber già in una fase preliminare;
- completato il progetto di sostituzione dei firewall aziendali (adeguamento tecnico di sicurezza per l'accesso ad Internet dalle postazioni di lavoro degli scali mediante dispositivi di sicurezza perimetrale) con dispositivi di nuova generazione;
- progettato la realizzazione di un nuovo sistema di protocollo aziendale per la gestione delle comunicazioni in ingresso e uscita secondo principi di efficienza, riservatezza e tracciabilità delle attività;
- ampliato l'utilizzo della rete privata mobile tramite APN privato su infrastruttura WindTre per la gestione del traffico dati di cellulari aziendali che debbano accedere a risorse private di Toscana Aeroporti in condizioni di mobilità, rendendo al contempo fruibili e sicure le comunicazioni stesse ed evitando di esporre al pubblico servizi particolarmente sensibili;
- Implementato l'erogazione di servizi del gestore in modalità terminal service;
- Proseguito lo studio di fattibilità di soluzioni di verifica e segnalazione degli accodamenti tramite sistemi di rilevazione automatica già sperimentati su altri scali del gruppo Corporacion America;
- perfezionato il sistema di gestione dei dispositivi mobili aziendali (MDM) per un controllo più efficace delle configurazioni;
- predisposto e/o perfezionato analisi video delle situazioni di rischio in relazione alle recinzioni delle aree aeroportuali.

15. RAPPORTI CON SOCIETÀ DEL GRUPPO E PARTI CORRELATE

I ricavi, i costi, i crediti e i debiti al 31 dicembre 2023 verso le società controllanti, collegate e correlate, sono relativi a cessioni di beni o prestazioni di servizi che rientrano nelle normali attività del Gruppo. Le transazioni sono effettuate a normali valori di mercato, in base alle caratteristiche di beni e servizi prestati.

Le informazioni sui rapporti con parti correlate, ivi incluse quelle richieste dalla comunicazione Consob del 28 luglio 2006 n. DEM/6664293, sono presentate nelle note illustrative al Bilancio consolidato al 31 dicembre 2023.

Alla data del 31 dicembre 2023 il Gruppo TA detiene partecipazioni nelle seguenti **società collegate e sottoposte a controllo congiunto**:

- Toscana Aeroporti Handling S.r.l.

Toscana Aeroporti Handling S.r.l., operativa dal 1° luglio 2018, ha come oggetto sociale lo svolgimento delle attività ricomprese nei servizi di cui al Decreto Legislativo del 13 gennaio 1999 n. 18, e successive modifiche ed integrazioni, nonché lo svolgimento di ulteriori attività comunque opportune ai fini delle suddette attività di handling e/o correlate alle medesime. Per handling si intende l'insieme delle attività e dei servizi di assistenza aeroportuale a terra ad aeromobili, passeggeri e merci.
La Società, in passato controllata da TA al 100%, in data 30 dicembre 2022 ha modificato assetto proprietario essendo stato ceduto il pacchetto di maggioranza delle azioni (80%). L'operazione prevede per TA il diritto di poter esercitare, a partire dal 1° gennaio 2025, un'opzione di vendita della residua quota del 20% del capitale sociale di TAH. Inoltre, al raggiungimento degli obiettivi di performance previsti dal piano industriale di TAH, TA avrà titolo di ricevere un prezzo ulteriore a titolo di *earn-out*.
Alla data del 31 dicembre 2023 TAH ha in essere, in continuità con i precedenti esercizi, subconcessioni di aree per un valore di 233 migliaia di euro, utenze per 109 migliaia di euro, parcheggi per 81 migliaia di euro, attività di staff in service per 76 migliaia di euro e servizi di scalo per 146 migliaia di euro. TAH ha fornito servizi di handling a TA per un valore complessivo pari a 500 migliaia di euro nell'esercizio 2023.

- Alatoscana S.p.A.

Alatoscana S.p.A. è la società che gestisce l'Aeroporto dell'Isola d'Elba. La partecipazione detenuta da TA è pari al 13,27% (invariata rispetto al 31 dicembre 2022); la maggioranza azionaria è detenuta dalla Regione Toscana (51,05%) e dalla CCIAA di Maremma e Tirreno (34,36%).
Alla data del 31 dicembre 2023 sono in essere service per attività di staff per 11 migliaia di euro.

- AC. Quasarda S.c.a.r.l.

AC. Quasarda S.ca.r.l. è una società consortile costituita nel 2022 da Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. e Cemes S.r.l. per la gestione di una commessa di appalto con l'ANAS relativa a progettazione e costruzione del "new jersey" sulla superstrada Carlo Felice in Sardegna. La quota di proprietà di TAC è del 72,42% ed è stata costituita dai due soci quale veicolo per l'esecuzione di specifici appalti.
Stante le previsioni dello statuto, TAC e Cemes risultano avere il controllo congiunto della stessa.
Al 31 dicembre 2023 il Gruppo TA ha rilevato fra i Costi per servizi 4.019 migliaia di euro relativi all'avanzamento dei lavori oggetto di appalto. Ha inoltre rilevato 2 migliaia di euro relativi a recuperi di costo.

Di seguito i principali rapporti con le altre **società correlate** al 31 dicembre 2023:

- Corporacion America Italia S.p.A.

Dal 2016 la Capogruppo ha aderito al Consolidato Fiscale Nazionale ai sensi degli articoli da 117 a 129 del Testo Unico delle Imposte sui Redditi (T.U.I.R) la cui consolidante è Corporacion America Italia S.p.A. La consolidante determina un unico reddito complessivo globale pari alla somma algebrica degli imponibili (reddito o perdita) realizzati dalle singole società che optano per tale modalità di tassazione di gruppo.
La consolidante rileva un credito nei confronti della consolidata pari all'IRES da versare sull'imponibile positivo trasferito da quest'ultima. Invece, nei confronti delle società che apportano perdite fiscali, la consolidante iscrive un debito pari all'IRES sulla parte di perdita effettivamente utilizzata nella determinazione del reddito complessivo globale. Inoltre, per effetto della partecipazione al Consolidato Fiscale Nazionale, le società possono conferire, ai sensi dell'art. 96 del D.p.r. 917/86, l'eccedenza di interessi passivi resasi indeducibile in capo ad una di esse affinché, fino a concorrenza dell'eccedenza di Reddito Operativo Lordo (i.e. ROL) prodotto nello stesso periodo d'imposta da altri soggetti partecipanti al consolidato, possa essere portata in abbattimento del reddito complessivo di gruppo.
Al 31 dicembre 2023 TA ha un debito verso la controllante CAI, per effetto dell'IRES maturata sul risultato di esercizio, pari a 244 migliaia di euro, compensato con i crediti verso la medesima relativi alle remunerazioni per il ROL ceduto negli anni passati. Per effetto del consolidato fiscale Corporacion America Italia S.p.A. riconosce a TA un provento pari a circa 103 migliaia di euro che viene registrato come minore imposta corrente.

- ACI Engineering Uruguay S.A.

La società in questione è correlata a TA in quanto appartiene al Gruppo Corporacion America e si occupa di progettazione di infrastrutture aeroportuali ed è in essere un accordo del valore di circa 4 milioni di dollari (US) per la progettazione del nuovo Terminal Passeggeri di Firenze.
Al 31 dicembre 2023 sono stati consuntivati fra i Costi per servizi 1.330 migliaia di euro per i servizi di progettazione relativi al nuovo Terminal di Firenze.

- Cedicor S.A.

La società in questione è correlata a TA in quanto appartiene al Gruppo Corporacion America e si occupa dell'implementazione del nuovo sistema gestionale Sap 4/Hana a tutte le società del Gruppo.
Al 31 dicembre 2023 TA ha in essere un accordo con la società correlata del valore di 400 migliaia di euro di cui ne sono stati consuntivati 64 migliaia di euro fra i Costi per servizi di competenza dell'esercizio in esame.

- Pitti Immagine Srl

Società in cui il consigliere di TA Mansi ricopre il ruolo di Vice Presidente.

Al 31 dicembre 2023 TA ha consuntivato circa 13 migliaia di euro nei ricavi non aviation per l'acquisto di uno spazio espositivo presso lo scalo fiorentino.

- Sol Spa

Società in cui il consigliere di TA Mansi ricopre il ruolo di Consigliere.
Al 31 dicembre 2023 TA ha consuntivato circa 3 migliaia di euro nei costi per servizi per il noleggio di bombole di ossigeno legate al servizio di pronto soccorso aeroportuale.

- Firenze Fiera Spa

Società in cui il sindaco di TA Giacinti ricopre il ruolo di sindaco supplente.
Al 31 dicembre 2023 TA ha consuntivato 2 migliaia di euro nei ricavi non aviation per l'acquisto di uno spazio espositivo presso lo scalo fiorentino.

- Servizi alla strada Spa

Società in cui il sindaco di TA Giacinti ricopre il ruolo di sindaco.
Al 31 dicembre 2023 TA ha consuntivato 510 migliaia di euro nei costi per servizi per l'acquisto di permessi ZTL.

- Unione Industriale Pisa

Società in cui il consigliere di TA Pacini ricopre il ruolo di Vice Presidente.
Al 31 dicembre 2023 TA ha consuntivato 80 migliaia di euro negli oneri diversi di gestione per la quota associativa annua.

- Industria Servizi Srl

Società in cui il consigliere di TA Pacini ricopre il ruolo del Presidente del Consiglio di Amministrazione.
Al 31 dicembre 2023 TA ha consuntivato circa 76 migliaia di euro nei costi per servizi per il servizio annuale di tenuta buste paghe, circa 25 mila euro negli altri oneri diversi di gestione per l'acquisto di altri servizi relativi alla gestione del personale.

- Talento all'opera Onlus

Società in cui il consigliere di TA Pacini ricopre il ruolo di Vice Presidente.
Al 31 dicembre 2023 TA ha consuntivato 10 migliaia di euro negli oneri diversi di gestione per la quota associativa annuale.

- Industria Servizi Formazione Srl

Società in cui il consigliere di TA Pacini ricopre il ruolo di Presidente del Consiglio di Amministrazione.
Al 31 dicembre 2023 TA ha consuntivato circa 12 migliaia di euro nei costi per servizi per l'acquisto di corsi di formazione del personale.

- Firenze Mobilità Spa

Società in cui il sindaco di TA Bresciani ricopre il ruolo di Presidente del collegio sindacale.
Al 31 dicembre 2023 TA ha consuntivato 234 migliaia di euro nei costi per servizi per i canoni di affitto delle aree presso lo scalo fiorentino (Palagio degli Spini) dedicate alle società di noleggio rent a car.

- Alha Airlines Handling Agents Spa

Società in cui il sindaco di TA Bresciani ricopre il ruolo di sindaco supplente.
Al 31 dicembre 2023 TA ha consuntivato circa 7 migliaia di euro nei ricavi non aviation per l'affitto di spazi aeroportuali.

- Firenze Parcheggi Spa

Società in cui il direttore commerciale aviation di TA Stivala ricopre il ruolo di consigliere di amministrazione. Al 31 dicembre 2023 TA ha consuntivato 204 migliaia di euro nei costi per servizi per i canoni di affitto delle aree presso lo scalo fiorentino (Palagio degli Spini) dedicate alle società di noleggio rent a car. Ha inoltre consuntivato circa 2 migliaia di euro fra gli altri ricavi per recuperi di costo.

Si precisa, infine, che nel 2023 non si sono registrate operazioni atipiche con parti correlate e che le operazioni con parti correlate sono a normali condizioni di mercato.

In merito all'informativa richiesta dall'art. 40 comma 2 lett. d) del D. Lgs. 127/91, si precisa che Toscana Aeroporti S.p.A. non possiede né ha acquistato o alienato nel corso del 2023 azioni proprie o di Società Controllanti anche tramite società fiduciarie o per interposta persona.

Partecipazioni dei componenti degli organi di amministrazione e di controllo

Alla data del presente Bilancio si segnalano le seguenti partecipazioni nella Capogruppo TA:

- il sindaco Roberto Giacinti con 9.684 azioni;
- il consigliere Saverio Panerai con 2.403 azioni.

16. PRINCIPALI INFORMAZIONI SULLA CAPOGRUPPO, SULLE SOCIETA' CONTROLLATE E SUI RAPPORTI INTERCORSI

16.1 Toscana Aeroporti S.p.A.

Toscana Aeroporti S.p.A. gestisce l'aeroporto di Pisa G. Galilei e l'aeroporto di Firenze A. Vespucci; il Gruppo cura lo sviluppo dei due scali, sia per quanto concerne il traffico aereo di passeggeri e merci sia le infrastrutture aeroportuali ricevute in concessione da Enac ed in coerenza e rispetto dei Piani di Sviluppo Aeroportuali dei due scali toscani.

Il traffico di TA consuntivato nel corso del 2023, si allinea ai livelli dello stesso periodo 2019, con un recupero del 99,1%. Complessivamente nel 2023 il Sistema Aeroportuale Toscano ha trasportato circa **8,2 milioni di passeggeri**, registrando rispetto al 2022 una crescita del +21,8% nella componente passeggeri, del +17,8% nel tonnellaggio ed una crescita del +13,1% nei movimenti. Il traffico merci e posta ha registrato invece una riduzione del 13,2%.

I valori economici del 2023 rilevano ricavi per 114,8 milioni di euro, in incremento di 30,8 milioni di euro (+36,6%) rispetto al 2022 principalmente riconducibili ai maggiori passeggeri transitati dai due scali toscani (+21,8%).

Dal lato costi, pari a circa 79 milioni di euro nel 2023, sono in incremento del +21,1% rispetto ai 65,2 milioni del 2022 dove la componente più importante è rappresentata dai costi per servizi (46,5 milioni di euro), costi del personale (22,6 milioni di euro) e canoni aeroportuali (7 milioni di euro).

Il Margine Operativo Lordo (MOL) del 2023 è positivo per 36,5 milioni di euro, in incremento di 17 milioni di euro rispetto al 2022, ed il risultato netto di esercizio è pari ad un utile di 10,5 milioni di euro in incremento di 8,4 milioni di euro rispetto all'utile 2022 pari a 2.055 migliaia di euro.

Toscana Aeroporti ha una Posizione Finanziaria Netta al 31 dicembre 2023 negativa per 83,5 milioni di euro (87,1 milioni di euro al 31 dicembre 2022) ed un rapporto Debt/Equity pari a 0,83 (0,90 al 31 dicembre 2022).

16.2 Parcheggi Peretola S.r.l.

La società Parcheggi Peretola S.r.l. è entrata a far parte del Gruppo TA nel 2015 a seguito dell'incorporazione di A.d.F. che ne deteneva il 100% delle quote. La società ha quale attività preminente la gestione del parcheggio lunga sosta con 640 posti auto a pagamento aperti al pubblico ed antistanti il Terminal Partenze dell'aeroporto di Firenze.

Si fa presente che la società controllata redige il bilancio secondo i principi OIC. Si riporta di seguito una sintesi dei principali valori da tale bilancio. Ai soli fini del Bilancio consolidato, il bilancio della controllata è stato rettificato per tenere conto degli impatti derivanti dall'applicazione dei principi contabili internazionali.

I valori economici del 2023 rilevano ricavi per 2.306 migliaia di euro, in incremento di 772 migliaia di euro (+50%) rispetto al 2022 principalmente riconducibili ai maggiori passeggeri transitati dallo scalo fiorentino (+38%).

Dal lato costi, pari a 273 migliaia di euro al 31 dicembre 2023, sono in incremento del +7% rispetto ai 255 migliaia di euro del 2022 dove la componente più importante è rappresentata servizio di gestione e manutenzione dei parcheggi (102 migliaia di euro), prestazioni professionali (39 migliaia di euro) ed utenze (18 migliaia di euro).

Il Margine Operativo Lordo (MOL) del 2023 è positivo per 2.033 migliaia di euro, in incremento di 753 migliaia di euro rispetto al 2022, ed il risultato netto di esercizio è pari ad un utile di 1.432 migliaia di euro in incremento di 535 migliaia di euro rispetto all'utile 2022 pari a 897 migliaia di euro.

Parcheggi Peretola ha una Posizione Finanziaria Netta al 31 dicembre 2023 positiva per 1.876 migliaia di euro (679 migliaia di euro al 31 dicembre 2022).

16.3 Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.

Toscana Aeroporti Engineering (nel seguito TAE) è controllata al 100% da Toscana Aeroporti con la «mission» di fornire a Toscana Aeroporti i servizi di *engineering* necessari per l'attuazione del programma di sviluppo dei due scali aeroportuali di Firenze e Pisa.

Nello svolgimento delle attività di ingegneria finalizzate alla progettazione delle opere di Master Plan, TAE si serve, oltre che del personale proprio, del supporto di:

1. distacco di personale tecnico/ingegneristico da parte di TA (al 31 dicembre 2023 sono pari a 10);
2. personale interno (al 31 dicembre 2023 è pari a 9 dipendenti);
3. società di servizi esterne specializzate.

In continuazione con lo scorso esercizio 2022, le attività di progettazione svolte da TAE per conto di TA nel corso del 2023 hanno riguardato principalmente l'ampliamento terminal passeggeri di Pisa e le relative opere propedeutiche, la progettazione del nuovo Terminal di Firenze e la revisione progettuale, con approfondimenti tecnici delle singole opere, del Master Plan di Firenze, comprensivi degli studi specialistici afferenti al procedimento VIA-VAS in corso. Relativamente alle attuali infrastrutture, TAE ha dato il proprio supporto tecnico nella predisposizione dei due Piano di Utilizzo dell'Aerostazione, nonché nelle analisi e nelle progettazioni afferenti alle tematiche antincendio dei due esistenti terminal.
TAE nell'ambito delle sue attività ha curato gli studi preliminari e specifici per le opere del Master Plan 2035 dell'Aeroporto A. Vespucci di Firenze e gli studi/progettazioni dell'adeguamento delle aree interne di entrambi i Terminal nell'ambito della redazione dei PUA 23-24 di Firenze e Pisa.

TAE ha proseguito con le attività di Direzione Lavori del cantiere per la realizzazione del primo stralcio funzionale delle opere propedeutiche all'ampliamento ed adeguamento del terminal passeggeri dell'Aeroporto di Pisa.

Si ricorda che TAE ha effettuato fino ad oggi gran parte delle progettazioni relative ai maggiori interventi previsti per la implementazione del Master Plan dello scalo fiorentino come approvato da ENAC.

Al 31 dicembre 2023 la società ha 9 dipendenti diretti e, in continuazione con l'anno 2022, le attività di staff sono svolte dalla Capogruppo in forza di un contratto di *servicing* siglato tra le parti.

Si fa presente che la società controllata redige il bilancio secondo i principi OIC. Ai soli fini del Bilancio consolidato, il bilancio della controllata è stato rettificato per tenere conto degli impatti derivanti dall'applicazione dei principi contabili internazionali.

I ricavi del 2023, pari a 9.194 migliaia di euro, rappresentano la competenza di esercizio dei progetti commissionati da TA come sopra meglio descritto.

I costi totali del 2023 sono pari a 6.906 migliaia di euro fra cui le voci principali sono rappresentate dal costo del personale interno per 661 migliaia di euro, i costi esterni per studi e progettazioni pari a 5.280 migliaia di euro e dal costo del personale distaccato da TA per 600 migliaia di euro.

Il MOL di periodo è pari a 2.288 migliaia di euro ed il risultato netto di esercizio è pari ad un utile di 1.593 migliaia di euro.

TAE ha una Posizione Finanziaria Netta al 31 dicembre 2023 positiva per 279 migliaia di euro (239 migliaia di euro al 31 dicembre 2022).

16.4 Jet Fuel Co. S.r.l.

Jet Fuel Co. s.r.l. è la società che gestisce il deposito carburante centralizzato presso lo scalo aeroportuale di Pisa. La partecipazione detenuta da TA è pari al 51,0% agli effetti del diritto di voto mentre i diritti patrimoniali ed amministrativi sono esercitati in parti uguali con gli altri soci Refuelling S.r.l. ed Air BP Italia S.p.A. Pertanto, ai fini del Consolidamento è stata considerata al 33% tale quota di patrimonio e di risultato come di pertinenza del Gruppo TA.

Nel corso del 2023 sono transitati nel deposito 102.416 metri cubi di carburante avio registrando una maggiore gestione di volumi pari al 16,5% rispetto ai 87.911 metri cubi del 2022. La società ha effettuato servizi di into-plane per 102.416 metri cubi di carburante registrando un incremento del 16,5% rispetto ai 87.911 metri cubi del 2022. Inoltre, la Società ha gestito n.18.580 rifornimenti pari al +5,7% rispetto ai 17.581 movimenti del 2022, di conseguenza l'up-lift medio è cresciuto del +10,2%, passando dai 5.000 litri a volo a circa 5.500 litri.

Al 31 dicembre 2023, Jet Fuel ha in corso un contratto di sub-concessione con TA per la gestione del deposito carburanti centralizzato per un valore complessivo nel 2023 di 584 migliaia di euro (canone aeroportuale di JF), service amministrativo (20 migliaia di euro), affitto locali operativi per circa 14 migliaia di euro ed altri servizi (permessi aeroportuali, parcheggi, utenze, etc.) per un valore di circa 10 migliaia di euro.

Si fa presente che la società controllata redige il bilancio secondo i principi OIC. Si riporta di seguito una sintesi dei principali valori da tale bilancio. Ai soli fini del Bilancio consolidato, il bilancio della controllata è stato rettificato per tenere conto degli impatti derivanti dall'applicazione dei principi contabili internazionali.

I ricavi totali del 2023 di Jet Fuel sono pari a 3.151 migliaia di euro (2.864 migliaia di euro al 31 dicembre 2022) e riguardano principalmente il servizio di stoccaggio carburante per 1.452 migliaia di euro e per 1.245 migliaia di euro il servizio di *into-plane*.

I costi principali del 2023 sono pari a 2.135 migliaia di euro (1.809 migliaia di euro nel 2022) e sono rappresentati dal costo del personale (921 migliaia di euro), canone di sub-concessione aeroportuale (584 migliaia di euro), manutenzioni e carburante autobotti (181 migliaia di euro), manutenzione deposito (57 migliaia di euro), prestazioni professionali (142 migliaia di euro) e assicurazioni industriali (76 migliaia di euro).

Di conseguenza il risultato del 2023 registra un MOL positivo pari a 1.023 migliaia di euro (1.105 migliaia di euro nel 2022) ed un utile netto di esercizio di 635 migliaia di euro, rispetto all'utile registrato nel 2022 pari a 682 migliaia di euro.

Jet Fuel ha una Posizione Finanziaria Netta positiva al 31 dicembre 2023 per 922 migliaia di euro (527 migliaia di euro al 31 dicembre 2022).

16.5 Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l.

In data 26 gennaio 2021 Toscana Aeroporti S.p.A. ha sottoscritto l'accordo per l'acquisizione del 51% di Cemes Aeroporti S.r.l., società di recente costituzione (attiva dal luglio 2020) nel settore delle costruzioni, che ha assunto contestualmente la denominazione sociale di Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. In

particolare, la società ha per oggetto la realizzazione di costruzioni aeroportuali, stradali, ferroviarie, nonché di opere fluviali e marittime, oltre che la realizzazione di opere di mitigazione acustica e la prefabbricazione di manufatti in cemento per opere stradali aeroportuali e ferroviarie.

Nel corso del 2023 la società ha completato i lavori per di spostamento della rete di sotto servizi quale opera propedeutica al collegamento della rete fognaria rientrante nelle opere preliminari all'ampliamento del terminal passeggeri presso lo scalo pisano (c.d. by pass fognario).

Sono inoltre stati completati i lavori di demolizione dei fabbricati insistenti nell'area di prossima costruzione del nuovo terminal arrivi dello scalo di Pisa, la riqualifica del primo piano dell'aerostazione pisana per l'ingresso di una nuova attività food, la finalizzazione delle opere di riqualifica di spazi commerciali presso l'aerostazione di Firenze per l'apertura di nuovi spazi food.

Come per il precedente esercizio la Società ha gestito i lavori di manutenzione edile-fabbrile, piste/ piazzali e segnaletica verticale/orizzontale delle infrastrutture dei due scali toscani.

Infine, tramite la controllata AC Quasarda, sta realizzando le opere programmate della commessa Anas sulla superstrada Carlo Felice in Sardegna.

Si fa presente che la società controllata redige il bilancio secondo i principi OIC. Si riporta di seguito una sintesi dei principali valori da tale bilancio. Ai fini del Bilancio consolidato, il bilancio della controllata è opportunamente rettificato per tenere conto degli impatti derivanti dall'applicazione dei principi contabili internazionali.

I ricavi principali del 2023 riguardano per circa 4,9 milioni di euro la produzione realizzata nei progetti commissionati dalla Capogruppo e per 4,2 milioni di euro per lavori verso terzi. Le commesse di lavoro più significative sono state l'avanzamento della commessa esterna gestita da ACQuasarda per i lavori commissionati da ANAS (4,2 milioni euro), la predisposizione dell'area per la costruzione del nuovo Teminal arrivi di Pisa pari a circa 3,2 milioni di euro (by pass fognario, demolizioni) e la riqualificazione del primo piano dell'aerostazione di Pisa per consentire l'ingresso di nuove attività commerciali (855 migliaia di euro).

Dal lato costi, pari a circa 9 milioni di euro nel 2023 (6,9 milioni di euro nel 2022), si segnalano i costi per materie prime (598 migliaia di euro), il costo del personale (820 migliaia di euro) e la componente più importante rappresentata dal costo dei servizi per circa 7,6 milioni fra cui, in particolare, spese consortili ACQuasarda per circa 4 milioni, lavorazioni c/terzi per circa 2,1 milioni di euro, prestazioni professionali per 241 migliaia di euro; personale distaccato per 266 migliaia di euro ed assicurazioni industriali per 238 migliaia di euro.

Di conseguenza il MOL del 2023 è positivo per 290 migliaia di euro (negativo per 789 migliaia di euro nel 2022) ed il risultato di esercizio in perdita di 1.027 migliaia di euro (perdita di 2.046 migliaia di euro nel 2022).

Al 31 dicembre 2023 la Società ha un Finanziamento a breve da parte della Capogruppo per circa 703 migliaia di euro ed una Posizione Finanziaria Netta positiva per 164 migliaia di euro (negativa per 686 migliaia di euro al 31 dicembre 2022).

In ogni caso, la Capogruppo TA ha deliberato l'intenzione e l'impegno irrevocabile da parte della stessa a continuare a finanziare e sostenere patrimonialmente TAC, al fine di assicurare sia l'adempimento delle sue obbligazioni sia la sua regolare prosecuzione e continuità di impresa.

17. PRINCIPALI RISCHI ED INCERTEZZE CUI IL GRUPPO E' ESPOSTO

- RISCHI CONNESSI ALLE CONDIZIONI GENERALI DELL'ECONOMIA E DI SETTORE

I principali fattori che possono influenzare l'andamento del settore dei trasporti nel quale il Gruppo opera sono, tra gli altri, il Prodotto Interno Lordo, il livello di fiducia delle imprese e dei consumatori, il tasso di disoccupazione e il prezzo del petrolio. In generale, le tensioni internazionali, la stretta del credito, l'alto tasso di disoccupazione, la flessione del reddito disponibile delle famiglie in termini reali in conseguenza al contesto macroeconomico inflattivo ed il conseguente calo dei consumi stanno continuando a condizionare la ripresa del traffico aereo. In particolare, qualora la situazione di debolezza dell'economia dovesse persistere, anche

alla luce dei conflitti tra Ucraina e Russia e fra Israele e Palestina, non si può escludere che tale contesto comporti il permanere di impatti negativi sulla situazione economica e finanziaria della Società e del Gruppo. Tali conflitti, inoltre, combinati con i picchi di domanda post-lockdown da pandemia e con le discontinuità delle catene di approvvigionamento mondiali hanno comportato l'aumento dei prezzi delle materie prime con rilevanti impatti sia sui costi per l'acquisto dell'energia e sia sugli approvvigionamenti di alcuni materiali. Ad oggi, inoltre, per le compagnie aeree, il costo del carburante in crescita e il reindirizzamento delle rotte per evitare il sorvolo dello spazio aereo russo per raggiungere l'Asia, comportano una crescita dei costi che potrebbe tradursi in un incremento del costo dei biglietti per i passeggeri.

Per ulteriori approfondimenti si rinvia al paragrafo "Rischio liquidità" all'interno delle Note Illustrative.

- RISCHI CONNESSI AL CAMBIAMENTO CLIMATICO

In riferimento ai rischi legati al cambiamento climatico, da considerarsi esogeni alla Società ed al Gruppo, la Direzione di TA sta approfondendo le valutazioni sui relativi risvolti potenziali sul business con un obiettivo di monitoraggio continuo, anche alla luce delle ulteriori informazioni che verranno acquisite nel corso del presente anno: ad oggi si ritiene che detti rischi non risultino direttamente incidenti sul core business sviluppato dal Gruppo, per lo meno nel breve termine.
Per individuare i principali rischi che derivano dalle attività di Toscana Aeroporti è stata elaborata una matrice di correlazione dove sono individuati gli aspetti ambientali e gli impatti ad essi correlati. La valutazione è effettuata utilizzando criteri parametrici che, incrociati con un indice di contribuzione, portano ad individuarne la significatività. Per ogni impatto vengono determinati sia i rischi connessi sia le attività messe in atto per minimizzarli, nonché i progetti di miglioramento, talvolta esauribili in un orizzonte temporale di breve durata talaltra pluriennale.
Nell'ambito delle attività di monitoraggio dei rischi legati al cambiamento climatico, risultano di interesse le tematiche dello stress termico e delle precipitazioni intense, entrambi fenomeni legati al riscaldamento globale. Ciò in quanto la temperatura può, per taluni aspetti, influenzare le performance degli aeromobili, mentre le precipitazioni risultano potenziale causa di locali fenomeni e/o eventi di allagamento.
Sempre relativamente al riscaldamento globale, fortemente influenzato dalle emissioni di gas climalteranti in atmosfera, Toscana Aeroporti ha avviato l'esecuzione e la programmazione di una serie di interventi sinergicamente indirizzati ad un contenimento delle emissioni di CO2 (con l'obiettivo di ottenere l'accreditamento all'ACA - Airport Carbon Accreditation Program) e la progettazione per la realizzazione di impianti di produzione di energia elettrica da fonte rinnovabile.
Si potrebbero infine riscontrare effetti indiretti derivanti, ad esempio, dall'introduzione di adempimenti normativi che dovessero incidere sull'operatività dei vettori, o che dovessero far mutare i comportamenti dei passeggeri.
La Direzione di TA monitorerà l'evoluzione dei suddetti fenomeni al fine di recepire le relative eventuali conseguenze economico finanziarie sui piani pluriennali, sia con riferimento alla componente investimenti, sia a quella dei costi operativi correnti; non si può quindi escludere che gli effetti del cambiamento climatico in un orizzonte temporale di lungo termine possano riflettersi sui flussi di cassa futuri della Società e del Gruppo.
Si precisa inoltre che l'applicazione degli indirizzi sottesi alla propria politica ambientale potrà consentire l'adozione di percorsi di sviluppo resilienti ai cambiamenti climatici e l'attuazione di azioni coerenti ai 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs) sviluppati dalle Nazioni Unite.

- RISCHI CONNESSI ALLA CYBERSECURITY

La crescente pervasività ed efficacia degli attacchi cyber a livello globale, unite al maggior ricorso al lavoro da remoto ormai entrato sempre più in uso nel post pandemia Covid-19, possono aumentare il rischio di intrusione illecita nei sistemi informativi e tecnologici aeroportuali. Toscana Aeroporti pone grande attenzione alla protezione del proprio sistema informativo aziendale e delle proprie infrastrutture da accessi non autorizzati e da attacchi cyber che potrebbero anche causare la sospensione temporanea di servizi operativi, la potenziale perdita di dati sensibili e/o confidenziali nonché danni reputazionali. Tra i principali presidi di protezione contro i rischi informatici, si segnalano periodiche attività di *vulnerability assessment* e *penetration test* dei sistemi condotti secondo le *best practice* di settore, nonché le conseguenti attività di *remediation* degli eventuali rischi rilevati, così come le attività di continuo aggiornamento dei sistemi informativi anche alle segnalazioni periodiche degli enti preposti e dei *vendor* delle soluzioni tecnologiche

- RISCHIO NORMATIVO

Il Gruppo, nell'ambito delle due concessioni per la gestione totale dell'aeroporto di Pisa e di Firenze, svolge la propria attività in un settore regolato da numerose disposizioni normative a livello nazionale ed internazionale. Le eventuali modifiche, ad oggi non prevedibili, dell'attuale quadro normativo potrebbero avere un impatto negativo sui risultati economici del Gruppo.
Un potenziale fattore di rischio del settore aeroportuale è la costante evoluzione del contesto normativo e regolatorio di riferimento nel quale il Gruppo, come le altre società di gestione aeroportuale, si trova ad agire. I risultati economici dell'azienda sono infatti influenzati dall'evolversi del quadro normativo di riferimento in particolare per quanto concerne la regolazione tariffaria dei servizi aeroportuali.
Con delibera n. 38 del 9 marzo 2023, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha approvato i nuovi Modelli di Regolazione dei diritti aeroportuali, concludendo il procedimento di revisione degli stessi avviato a marzo 2022. Come indicato nella delibera, i nuovi Modelli sono entrati in vigore il 1° aprile 2023 e si applicano alle procedure di revisione dei diritti aeroportuali avviate a partire da tale data.

-RISCHI LEGATI A RITARDI NELLA REALIZZAZIONE DEGLI INVESTIMENTI PROGRAMMATI

Il Gruppo Toscana Aeroporti potrebbe incontrare difficoltà nell'attuare nei tempi previsti gli investimenti stabiliti nel Piano degli Interventi approvato da ENAC a causa di eventi imprevedibili o comunque difficilmente preventivabili. Eventi esterni come, ad esempio, ritardi nell'iter autorizzativo e/o realizzativo delle opere, contenziosi, ricorsi possono generare maggiori spese per investimenti, necessità di maggiori risorse finanziarie nonché effetti negativi sull'ammontare delle tariffe applicabili e, conseguentemente, sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo. I Piani degli Interventi degli aeroporti di Firenze e Pisa sono stati predisposti sulla base degli interventi pianificati nei Master Plan secondo un criterio di modularità correlato all'andamento del traffico aereo al fine di poter rispondere adeguatamente alle nuove esigenze in termini di traffico e di permettere un'adeguata remunerazione dell'investimento e la sostenibilità finanziaria.

- RISCHI CONNESSI ALL'EVOLUZIONE DEL TRAFFICO AEREO E ALLA CONCENTRAZIONE SU ALCUNI VETTORI

Così come per gli altri operatori del settore, per il Gruppo l'eventuale diminuzione o cessazione dei voli da parte di uno o più vettori anche in conseguenza di un'eventuale crisi economico/finanziaria degli stessi, potrebbe avere un impatto negativo sul raggiungimento degli obiettivi di traffico ed economici di TA.
Nel corso del 2023 il Sistema Aeroportuale Toscano ha trasportato circa 8,2 milioni di passeggeri, registrando una variazione complessiva del +21,8% nella componente passeggeri, del +13,1% nella componente movimenti, del +17,8% nella componente tonnellaggio e del -13,2% nella componente merce e posta rispetto ai dati aggregati di passeggeri, movimenti, tonnellaggio e merci & posta degli scali di Pisa e Firenze del 2022. L'incidenza totale dei primi tre vettori è del 59,8%. In particolare, l'incidenza del primo di essi è pari al 42,7% mentre quelli del secondo e del terzo sono pari rispettivamente al 10,3% e 6,8%.
Allo scopo di minimizzare il rischio di concentrazione del traffico su alcuni vettori Toscana Aeroporti persegue una strategia commerciale e di marketing mirata, tra l'altro, alla diversificazione delle compagnie aeree sui due scali. Tale strategia si esplica, ad esempio, attraverso continui contatti diretti con i vettori e con la partecipazione ai principali eventi mondiali del settore aeronautico e la costante analisi e monitoraggio dei mercati di riferimento.

- RISCHI AMBIENTALI

Le attività del Gruppo sono disciplinate da numerose normative dell'Unione Europea, nazionali, regionali e locali in materia ambientale. Il Gruppo ha la priorità di svolgere la propria attività nel massimo rispetto della normativa ambientale; tuttavia, essendo il rischio di responsabilità ambientale insito nell'attività del Gruppo non si può escludere che in futuro nuove normative non comportino ulteriori adempimenti da parte del Gruppo. A tal riguardo, si precisa che il Gruppo si è dotato di un sistema di gestione ambientale (SGA) certificato da parte di un ente terzo di conformità allo standard ISO 14001 su entrambi gli scali di Pisa e Firenze.

- RISCHIO INTERRUZIONE ATTIVITA' OPERATIVA

Le interruzioni di attività e servizi possono essere causate da eventi di varia natura e durata più o meno prolungata determinando impatti sull'operatività degli scali gestiti da Toscana Aeroporti e sull'andamento economico-finanziario del Gruppo. In particolare, interruzioni delle attività operative generate da eventi straordinari (es. guerre, pandemie, eruzioni vulcaniche) di lunga durata, tali da causare duraturi effetti negativi sulla domanda di trasporto aereo, possono generare impatti critici al business. Cause dell'interruzione dell'attività operativa aeroportuale possono, inoltre, essere rappresentate anche dagli eventi naturali, atmosferici e/o meteorologici nonché dall'indisponibilità di infrastrutture e/o sistemi. A tal riguardo Toscana Aeroporti è intervenuta definendo e implementando specifiche misure di sicurezza. Si segnala che, sebbene tale circostanza non si sia verificata in passato, essendo l'aeroporto di Pisa una struttura militare aperta al traffico civile, in caso di eventi bellici o eventi straordinari di particolare rilevanza, l'operatività civile potrebbe essere soggetta a limitazioni significative o sospesa. Le attività del Gruppo possono, inoltre, essere soggette a interruzioni totali o parziali anche a seguito di scioperi del proprio personale, di quello delle compagnie aeree, degli addetti ai servizi di controllo del traffico aereo o delle società terze operanti nei due scali. Al fine di mitigare i potenziali danni causati da interruzioni collegate a scioperi e alle rimostranze del personale, la società opera un continuo dialogo con le OOSSLL. Inoltre, in questo anno di ripartenza "post-Covid", nel quale si è assistito a qualche disagio nei settori dei trasporti legati all'alto traffico di passeggeri ed alla diminuzione di manodopera (in particolare in alcuni paesi europei senza duratori ammortizzatori sociali), il Gruppo ha ripristinato in servizio tutto il personale operativo, chiudendo la cassa integrazione ed ha inoltre avviato e concluso nuove selezioni per ingressi di personale stagionale, non solo prima della apertura della stagione estiva aeroportuale ma anche successivamente con l'intento di raggiungere e garantire i massimi livelli di servizio.

- RISCHI DI NATURA FINANZIARIA

Con riferimento ai Rischi di natura finanziaria si rinvia a quanto riportato nello specifico paragrafo delle Note illustrative.

18. EVENTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO IL 31 DICEMBRE 2023

Principali novità operative dell'Aeroporto di Firenze

KLM: a partire dalla stagione estiva il vettore incrementerà il collegamento verso Amsterdam operando 5 voli giornalieri invece dei consueti 4.
Volotea: Il vettore ha già aperto alle vendite per la prossima stagione estiva il nuovo collegamento bisettimanale per Praga. Saliranno così a 13 le destinazioni servite sullo scalo.
British Airways: il vettore, tramite BA cityflyer, opererà nella stagione estiva il collegamento verso Londra Stansted.
SAS: incrementa le frequenze per il collegamento per CPH fino a un volo giornaliero.

Principali novità operative dell'Aeroporto di Pisa

EasyJet: il vettore ha già aperto alle vendite per la prossima stagione estiva il nuovo collegamento per Barcellona operativo dal 26 giugno con 2 frequenze settimanali.
Ryanair: Il vettore ha annunciato ed aperto alle vendite i nuovi collegamenti operativi dalla Summer 2024per Zagabria (2 frequenze settimanali), Oslo Torp (fino a 3 frequenze settimanali) e Kaunas (2 frequenze settimanali).

Altri eventi

Con atto notarile del 12 febbraio 2024 Toscana Aeroporti ha ceduto la partecipazione in Firenze Parcheggi S.p.A. (8,16%) a Parcheggi Italia Spa.

19. PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE

Il 2023 ha confermato un livello di traffico molto vicino ai livelli pre-Covid del 2019, con una conseguente piena ripresa dell'operatività e dei margini aziendali, anche se accompagnata dalle tensioni internazionali, conseguenza dei conflitti Russo/Ucraino ed Israeliano/Palestinese tuttora in corso, che potrebbero incidere sulla mobilità dei passeggeri del 2024.

Nel 2024 la Società sarà concentrata nella prosecuzione e finalizzazione di tutte le attività connesse all'iter approvativo del Master Plan di Firenze e propedeutiche alla relativa implementazione nonché alla realizzazione del nuovo Terminal arrivi di Pisa.

20. PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO

Proponiamo che **l'utile d'esercizio** di Toscana Aeroporti, pari a **10.469.582 euro,** sia accantonato a Riserva legale per 523.479 euro e per 9.946.103 euro a Riserva straordinaria.

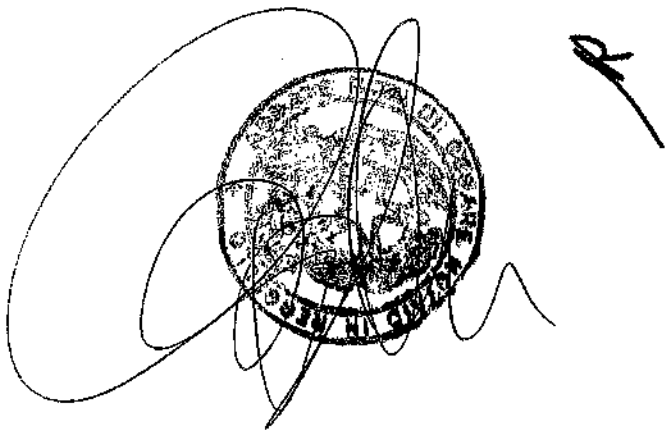
****

Signori Azionisti,

Vi invitiamo ad approvare il Bilancio d'esercizio 2023 di Toscana Aeroporti S.p.A. redatto sulla base dei criteri indicati nelle relative Note Illustrative.

Per il Consiglio di Amministrazione
Il Presidente
(Marco Carrai)

BILANCIO CONSOLIDATO - GRUPPO TOSCANA AEROPORTI



CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Dati in migliaia di euro	Note	FY 2023	Di cui Parti Correlate	FY 2022 (*)	Di cui Parti Correlate
RICAVI					
Ricavi operativi		101.604	339	76.819	1.368
Altri ricavi		6.661	351	6.182	99
Ricavi per servizi di costruzione		14.998		7.407	
TOTALE RICAVI (A)	6.1	**123.263**	690	**90.407**	1.467
ALTRI PROVENTI (B)	6.2	**657**		**666**	
COSTI	6.3				
Materiali di consumo	6.3.1	1.708		1.236	
Costi del personale	6.3.2	24.916		21.859	
Costi per servizi	6.3.3	46.565	6.378	40.203	4.588
Oneri diversi di gestione	6.3.4	1.957	115	1.153	0
Canoni aeroportuali	6.3.5	7.047		5.712	
TOTALE COSTI (C)		**82.192**	6.493	**70.164**	4.588
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA) (A+B-C)		**41.729**		**20.909**	
Ammortamenti e svalutazioni	6.4	10.754		10.113	
Accantonamento a fondo rischi e ripristini	6.5	4.812		3.484	
Svalutazioni di crediti commerciali ed altri crediti	6.6	12		115	
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)		**26.151**		**7.197**	
GESTIONE FINANZIARIA					
Proventi finanziari	6.7	413		94	
Oneri finanziari	6.8	(7.207)		(3.983)	
Utile (perdita) da partecipazioni	6.9	13		(242)	
RISULTATO DELLA GESTIONE FINANZIARIA		**(6.781)**		**(4.131)**	
UTILE (PERDITA) PRIMA DELLE IMPOSTE (PBT)		**19.370**		**3.066**	
Imposte di esercizio	6.10	(6.291)	103	(1.712)	103
RISULTATO DA ATTIVITA' DI FUNZIONAMENTO		**13.079**		**1.354**	
Risultato netto da attività cedute o destinate alla dismissione	6.11	0		3.320	
UTILE (PERDITA) DI ESERCIZIO		**13.079**		**4.674**	
Perdita (utile) di esercizio di pertinenza di Terzi	6.12	(448)		1	
UTILE (PERDITA) DI ESERCIZIO DEL GRUPPO		**12.631**		**4.675**	
Utile (perdita) per azione (€) attribuibile agli azionisti della Capogruppo		0,679		0,251	
Utile (perdita) diluito per azione (€) da attività di funzionamento	6.13	0,679		0,073	
Utile (perdita) diluito per azione (€) da attività cedute o destinate alla dismissione		0,000		0,178	

(*) Si segnala che i costi per servizi di costruzione nell'esercizio 2023 sono stati classificati per natura all'interno delle relative voci di costo (costi per materiali di consumo, costi per servizi e costi del personale). Conseguentemente, anche il dato comparativo relativo all'esercizio 2022 è stato riclassificato di conseguenza.

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CONSOLIDATO

Dati in migliaia di euro	Note	FY 2023	FY 2022
UTILE (PERDITA) DI ESERCIZIO (A)		**13.079**	**4.674**
Altri utili/(perdite) complessivi che non saranno successivamente riclassificati a conto economico:			
- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale	7.16	(35)	284
- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale di attività cedute o destinate alla dismissione		0	174
Totale Altri utili/(perdite) complessivi, al netto dell'effetto fiscale (B)		*(35)*	*458*
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI ESERCIZIO (A) + (B)		**13.044**	**5.132**
Perdita (utile) complessiva di esercizio di pertinenza di Terzi	7.16	(456)	(18)
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI ESERCIZIO DEL GRUPPO		**12.588**	**5.114**

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA (importi in Euro/000)

ATTIVITA'	Note	31.12.2023 (*)	31.12.2022
ATTIVITA' NON CORRENTI			
Attività immateriali	7.1	196.956	188.339
Immobili, impianti e macchinari	7.2	23.839	26.391
Diritti d'uso	7.3	3.633	3.904
Partecipazioni in altre imprese	7.4	3.340	2.962
Partecipazioni in imprese collegate ed a controllo congiunto	7.5	572	572
Altre attività finanziarie	7.6	5.518	5.876
Crediti commerciali esigibili oltre l'anno	7.7	805	1.482
di cui verso parti correlate		*671*	*1.342*
Attività fiscali differite	7.8	7.480	9.883
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI		**242.144**	**239.410**
ATTIVITA' CORRENTI			
Attività derivanti da contratti	7.9	1.347	1.924
Crediti commerciali	7.10	22.430	16.909
di cui verso parti correlate		*1.917*	*1.026*
Attività fiscali per imposte correnti	7.11	25	270
Altri crediti tributari	7.12	1.909	669
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	713	9.471	7.696
di cui verso parti correlate		*53*	*417*
Altre attività finanziarie correnti	7.14	393	294
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	7.15	26.143	55.772
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI		**61.716**	**83.534**
TOTALE ATTIVO		**303.860**	**322.943**

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	Note	31.12.2023	31.12.2022
CAPITALE E RISERVE			
Capitale		30.710	30.710
Riserve di capitale		61.843	66.788
Riserva rettifiche IAS		(3.229)	(3.229)
Utili (perdite) portati a nuovo		3.219	642
Utile (perdita) di esercizio del Gruppo		12.631	4.675
TOTALE PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO		**105.174**	**99.586**
Patrimonio Netto di Terzi		1.326	1.170
TOTALE PATRIMONIO NETTO	7.16	**106.500**	**100.756**
PASSIVITA' NON CORRENTI			
Fondi rischi e oneri	7.17	1.800	1.237
Fondi di ripristino e sostituzione	7.18	19.334	17.887
Fondi benefici ai dipendenti	7.19	2.193	2.307
Passività finanziarie scadenti oltre un anno	7.20	43.525	66.515
Passività finanziarie per diritti d'uso oltre un anno	7.21	3.266	3.491
Altri debiti esigibili oltre l'anno	7.22	1.226	2.251
TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI		**71.343**	**93.688**
PASSIVITA' CORRENTI			

Passività finanziarie scadenti entro un anno	7.20	57.333	68.447
Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno	7.21	571	589
Passività fiscali per imposte correnti	7.23	2.544	673
di cui verso parti correlate		*409*	*0*
Altri debiti tributari	7.24	8.813	7.387
Debiti Commerciali	7.25	35.595	36.703
di cui verso parti correlate		*2.570*	*3.456*
Debiti verso Istituti previdenziali	7.26	1.563	1.170
Altri debiti esigibili entro l'anno	7.27	11.025	9.934
Fondi rischi e oneri (quota corrente)	7.17	3.434	0
Fondi di ripristino e sostituzione (quota corrente)	7.18	5.139	3.596
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI		**126.016**	**128.499**
TOTALE PASSIVITA'		**197.360**	**222.187**
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO		**303.860**	**322.943**

(*) Si segnala che il c.d. "Valore di Subentro" al 31.12.2023 è stato riclassificato dalla voce Attività immateriali alla voce Altre attività finanziarie (non correnti). Conseguentemente, anche il dato comparativo al 31.12.2022 è stato riclassificato di conseguenza.

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

Dati in migliaia di euro	Note	2023	2022
ATTIVITA' OPERATIVA			
Risultato netto di esercizio		**13.079**	**4.674**
Rettifiche per:			
- Ammortamenti attività materiali, immateriali e diritti d'uso	6.4	9.892	10.493
- Svalutazioni di immobilizzazioni	6.4	861	107
- Utile / perdita da partecipazioni	6.9	(13)	242
- Variazione fondo rischi e oneri	7.17	563	150
- Variazione netta dei fondi per benefici ai dipendenti	7.19	(273)	(518)
- Variazione netta del fondo di ripristino	7.18	2.077	1.714
- Risultato della dismissione di società controllate		0	(4.002)
- Altre variazioni non monetarie		(2.548)	(105)
- Oneri finanziari diritti d'uso	6.8	118	126
- Altri oneri (proventi) finanziari, netti	6.8	6.676	3.787
- Variazione netta imposte (anticipate)/differite	6.10	2.414	635
- Imposte correnti	6.10	3.877	943
- (Incremento)/decremento nelle attività derivanti da contratto	7.9	578	(1.924)
- (Incremento)/decremento nei crediti commerciali	7.7 - 7.10	(4.841)	(5.568)
- (Incremento)/decremento in altri crediti	7.6 - 7.12 – 7.13	(2.421)	10.022
- Incremento/(decremento) nei debiti verso fornitori	7.17 - 7.25	2.297	11.086
- Incremento/(decremento) in altri debiti	7.22 - 7.24 -7.26	1.839	919
Flusso di cassa delle attività operative		**34.175**	**32.782**
- Oneri finanziari pagati		(6.029)	(2.295)
- Imposte sul reddito pagate		(1.762)	(53)
Flusso di cassa netto generato dalle attività operative		**26.384**	**30.434**
ATTIVITA' D' INVESTIMENTO			
- Investimenti in attività materiali	7.2	(852)	(1.384)
- Disinvestimenti in attività materiali	7.2	8	141
- Investimenti in attività immateriali	7.1	(12.987)	(7.722)

- Investimenti in partecipazioni e altre attività finanziarie	7.1	(99)	(1.075)
- Dividendi incassati	6.9	13	13
- Acquisizione netta di società controllate		0	(1.000)
- Dismissione netta di società controllate		0	611
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di investimento		**(13.917)**	**(10.417)**
ATTIVITA' FINANZIARIE			
- Dividendi corrisposti	7.16	(7.300)	(7.000)
- Accensione finanziamenti a breve/lungo termine	7.20	53.500	59.500
- (Rimborso) finanziamenti a breve/lungo termine	7.20	(87.556)	(70.006)
- (Rimborso) Passività finanziarie per diritti d'uso	7.21	(740)	(887)
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di finanziamento		**(42.096)**	**(18.392)**
Incremento / (decremento) netto disp. Liq. e mezzi equivalenti		**(29.629)**	**1.625**
Disp. Liquide e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio		55.772	54.147
Disp. Liquide e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio	7.15	**26.143**	**55.772**

Toscana Aeroporti

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DI PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO
(importi in migliaia di Euro)

Nota 7.16

	CAPITALE SOCIALE	RISERVA DA SOVRAPPREZZO AZIONI	RISERVA LEGALE	RISERVE STATUTARIE / STRAORDINARIE	ALTRE RISERVE	RISERVA RETTIFICHE IAS	UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	RISULTATO DI ESERCIZIO/PERIODO	TOTALE PN DI GRUPPO	PN DI TERZI	TOTALE PATRIMONIO NETTO
PN al 31 dicembre 2021	**30.710**	**18.941**	**5.369**	**30.938**	**24.585**	**(3.229)**	**13.001**	**18.843**	**101.472**	**1.153**	**102.624**
UTILE (PERDITA) NETTO DI PERIODO	-	-	-	-	-	-	-	4.675	4.675	(1)	4.674
ALTRI COMPON. DI C/ECON COMPLESSIVO	-	-	-	-	-	-	-	439	439	19	458
TOTALE UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA	-	-	-	-	-	-	-	***5.114***	**5.114**	**18**	**5.132**
DESTINAZIONE UTILE	-	-	-	6.045	-	-	-	6.045	-	-	-
DISTRIBUZIONE DI RISERVE	-	-	-	- 7.000		- 0	-	-	(7.000)	0	(7.000)
TOTALE MOVIMENTI RILEVATI DIRETTAMENTE A PN	-	-	-	- **13.045**	-	- ***0***	-	***6.045***	**(7.000)**	**0**	**(7.000)**
PN al 31 dicembre 2022	**30.710**	**18.941**	**5.369**	**17.893**	**24.585**	**(3.229)**	**13.001**	**(7.684)**	**99.586**	**1.170**	**100.756**
UTILE (PERDITA) NETTO DI ESERCIZIO	0	0	0	0	0	0	0	12.631	12.631	448	13.079
ALTRI COMPON. DI C/ECON COMPLESSIVO	0	0	0	0	0	0	0	(43)	(43)	8	(35)
TOTALE UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***12.588***	**12.588**	**456**	**13.044**
DESTINAZIONE UTILE	0	0	103	1.952	0	0	0	(2.055)	0	0	0
DIVIDENDI	0	0	0	0	0	0		0	0	(300)	(300)
DISTRIBUZIONE DI RISERVE	0	0	0	(7.000)	0	0	0	0	(7.000)	0	(7.000)
TOTALE MOVIMENTI RILEVATI DIRETTAMENTE A PN	***0***	***0***	***103***	***(5.048)***	***0***	***0***	***0***	***(2.055)***	***(7.000)***	***(300)***	***(7.300)***
PN al 31 dicembre 2023	**30.710**	**18.941**	**5.472**	**12.846**	**24.585**	**(3.229)**	**13.001**	**2.849**	**105.174**	**1.326**	**106.500**

NOTE ILLUSTRATIVE AL BILANCIO CONSOLIDATO 31 DICEMBRE 2023

1. Informazioni generali

Il Gruppo Toscana Aeroporti (di seguito anche "Gruppo" o "Gruppo TA") è formato dalla capogruppo Toscana Aeroporti S.p.A. (di seguito anche la "Capogruppo" o "TA"), società per azioni con sede legale presso l'Ufficio del Registro delle Imprese di Firenze, e dalla sue controllate, Toscana Aeroporti Engineering S.r.l., Parcheggi Peretola S.r.l., Jet Fuel Co. S.r.l. e Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l.

La Capogruppo nasce dalla fusione per incorporazione in Società Aeroporto Toscana Galileo Galilei S.p.A. (Aeroporto di Pisa) di Aeroporto di Firenze S.p.A. Per completezza si ricorda che tale fusione si è configurata come un'aggregazione aziendale tra entità sotto controllo comune, controllo esercitato da Corporacion America Italia S.p.A. Pertanto, trattandosi di "*business combination involving entities under common control*", operazioni esplicitamente escluse dall'ambito di applicazione del principio contabile internazionale IFRS 3 "Aggregazioni aziendali", la fusione è stata riflessa nel bilancio della società risultante dalla fusione, rilevando i valori delle attività e delle passività dell'impresa acquisita ai valori risultanti dal bilancio dell'incorporata, trattamento contabile tale da consentire al management di fornire un'informativa che fosse, al contempo, rilevante ed attendibile, ai sensi delle alla luce delle previsioni dello IAS 8 "Principi contabili, cambiamenti nelle stime ed errori", par. 10.

Le principali attività svolte dal Gruppo sono descritte nella Relazione sulla gestione.

Il presente Bilancio consolidato del Gruppo TA è espresso in Euro in quanto questa è la valuta nella quale sono condotte la maggior parte delle operazioni di TA e delle sue controllate.

I principi contabili internazionali sono stati applicati omogeneamente per tutte le società del Gruppo. I bilanci delle società controllate, utilizzati per il consolidamento, sono stati opportunamente modificati e riclassificati, ove necessario, per uniformarli ai principi contabili internazionali ed ai criteri di classificazione omogenei.

L'attività di revisione contabile del Bilancio consolidato 2023 del Gruppo TA è affidata alla società KPMG S.p.A.

2. Forma e contenuto del bilancio consolidato

Il Bilancio consolidato 2023 del Gruppo TA è stato predisposto in conformità ai Principi Contabili Internazionali (IAS/IFRS), in vigore al 31 dicembre 2023, emessi dall'International Accounting Standards Board e omologati dall'Unione Europea, nonché in conformità ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs n. 38/2005 (Delibera Consob n. 15519 del 27 luglio 2006 recante "Disposizioni in materia di schemi di bilancio", Delibera Consob n. 15520 del 27 luglio 2006 recante "Modifiche e integrazione al Regolamento Emittenti adottato con Delibera n. 11971/99", Comunicazione Consob n. 6064293 del 28 luglio 2006 recante "Informativa societaria richiesta ai sensi dell'art. 114, comma 5, D.Lgs. 58/98"). Si è inoltre tenuto conto delle interpretazioni dell'International Financial Reporting Interpretations Committee ("IFRIC"), precedentemente denominate Standing Interpretations Committee ("SIC").

Forma dei prospetti contabili

Relativamente alla forma dei prospetti contabili la Società ha deciso di presentare le seguenti tipologie di schemi contabili consolidati: prospetto della situazione patrimoniale finanziaria, prospetto di conto economico, prospetto di conto economico complessivo, prospetto delle variazioni di patrimonio netto, rendiconto finanziario e note illustrative. A loro volta le Attività e le Passività sono state esposte nel Bilancio sulla base delle loro classificazioni come correnti e non correnti.

Situazione patrimoniale-finanziaria

La situazione patrimoniale-finanziaria viene presentata classificando le attività e le passività fra correnti e non correnti.

Inoltre, nel prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria, ai sensi di quanto previsto dalla Delibera Consob n. 15519 del 27 luglio 2006 vengono evidenziati distintamente nelle voci di attività e di passività gli effetti dei rapporti con parti correlate.

Conto Economico
Il Conto Economico viene presentato nella classificazione per natura, in quanto ritenuta maggiormente significativa ai fini della comprensione del risultato economico della Società.
Inoltre, nel prospetto di conto economico, ai sensi di quanto previsto dalla Delibera Consob n. 15519 del 27 luglio 2006 vengono evidenziati distintamente nelle voci di costo o di ricavo di riferimento gli effetti dei rapporti con parti correlate.

Conto Economico Complessivo
Per rappresentare l'integrazione di informativa sui risultati economici la Società ha optato per la predisposizione di due prospetti separati, il "Prospetto di conto economico", che accoglie il risultato economico dell'esercizio, e il "Prospetto di conto economico complessivo" (di seguito anche "OCI"), che include sia il risultato economico dell'esercizio sia le variazioni di patrimonio netto afferenti a poste di natura economica che per espressa previsione dei principi contabili internazionali sono rilevate tra le componenti del patrimonio netto. Il Conto Economico Complessivo è presentato con un dettaglio degli Altri utili e perdite complessivi che distingue tra utili e perdite che saranno in futuro riclassificati a conto economico e utili e perdite che non saranno mai riclassificati a conto economico.

Rendiconto Finanziario
Il Rendiconto Finanziario viene presentato suddiviso per aree di formazione dei flussi di cassa. Il prospetto del Rendiconto Finanziario adottato dal Gruppo TA è stato redatto applicando il metodo indiretto. Le disponibilità liquide e i mezzi equivalenti inclusi nel Rendiconto Finanziario comprendono i saldi patrimoniali di tali voci alla data di riferimento. I proventi e i costi relativi a interessi, dividendi ricevuti e imposte sul reddito sono inclusi nei flussi finanziari generati dalla gestione operativa.
Ai sensi di quanto previsto dalla Delibera Consob n. 15519 del 27 luglio 2006 si precisa che all'interno del rendiconto finanziario non vengono evidenziati i flussi finanziari relativi a rapporti con parti correlate, in quanto non significativi.

Prospetto di variazione nei conti del Patrimonio Netto
Viene presentato il prospetto delle variazioni di Patrimonio Netto così come richiesto dai principi contabili internazionali, con evidenza separata del risultato di esercizio e di ogni ricavo, provento, onere e spesa non transitati nel conto economico o nel conto economico complessivo, ma imputati direttamente a Patrimonio Netto sulla base di specifici principi contabili IAS/IFRS.

3. Perimetro e principi di consolidamento

Nel perimetro di consolidamento sono incluse la Capogruppo e le imprese su cui Toscana Aeroporti, direttamente o indirettamente, esercita il controllo. Il controllo di una impresa si realizza quando il Gruppo è esposto o ha il diritto a rendimenti variabili dall'investimento nell'impresa ed è in grado di influenzare tali rendimenti attraverso l'esercizio del proprio potere decisionale sulla stessa. Le società controllate sono consolidate con il metodo integrale e sono elencate al paragrafo 1 delle presenti Note Illustrative 4 della Relazione sulla gestione.
Le imprese sono incluse nel perimetro di consolidamento dalla data in cui il Gruppo ne acquisisce il controllo, mentre sono escluse dalla data in cui il Gruppo ne perde il controllo, come sopra definito.
I principali criteri di consolidamento seguiti nella redazione del Bilancio Consolidato predisposto in conformità agli IFRS al 31 dicembre 2023 sono i seguenti:

a. il valore contabile delle partecipazioni in imprese controllate viene eliminato contro il relativo patrimonio netto, a fronte dell'assunzione delle attività e passività delle partecipate secondo il metodo del consolidamento globale; il controllo sussiste quando il Gruppo è esposto a, od ha il diritto a, ricevere rendimenti variabili dal suo coinvolgimento nell'impresa ed ha la capacità di influenzare i suddetti rendimenti variabili attraverso il suo potere sull'impresa controllata; l'acquisizione di un'impresa controllata è contabilizzata secondo il metodo dell'acquisizione. Il costo dell'acquisizione è determinato

dalla sommatoria dei valori correnti, alla data di ottenimento del controllo delle attività date, delle passività sostenute o assunte, e degli strumenti finanziari emessi dal Gruppo in cambio del controllo dell'impresa acquisita;

b. le attività, le passività e le passività potenziali acquisite e identificabili sono rilevate al loro valore corrente (fair value) alla data di acquisizione. La differenza positiva tra il fair value del corrispettivo più l'eventuale partecipazione di minoranza nell'acquisita (nel caso di step acquisiton si somma anche il fair value alla data di acquisizione delle interessenze nell'acquisita precedentemente possedute dall'acquirente) e il fair value delle attività acquisite e delle passività assunte è classificata come Avviamento ed è iscritta in bilancio come attività immateriale. L'eventuale differenza negativa ("avviamento negativo") è invece rilevata a conto economico al momento dell'acquisizione. Le quote di interessenza degli azionisti di minoranza sono rilevate in quota proporzionale alle attività nette identificabili al momento dell'acquisizione. Nel caso di acquisto di controllo di una società in cui si deteneva già un'interessenza di minoranza (step acquisition), si procede alla valutazione a fair value dell'investimento precedentemente detenuto, rilevando gli effetti di tale adeguamento a conto economico.

c. una volta acquisito il controllo della partecipata, eventuali acquisizioni di ulteriori quote sono contabilizzate imputando la differenza tra il prezzo pagato ed il valore della corrispondente quota del patrimonio netto contabile della partecipata direttamente a riduzione del patrimonio netto consolidato. Analogamente, in caso di cessione di partecipazioni che non comporti la perdita del controllo, la plusvalenza o la minusvalenza sono imputate direttamente ad una posta del patrimonio netto e successivamente trasferite al conto economico solo al momento della cessione del controllo della partecipata;

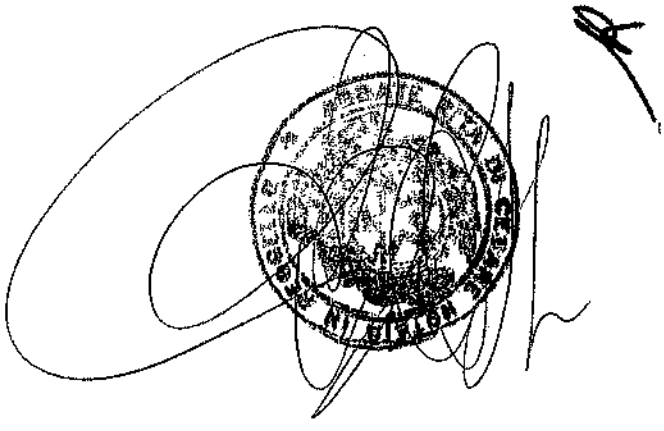
d. i risultati economici delle imprese controllate acquisite o cedute nel corso dell'esercizio sono inclusi nel conto economico consolidato dall'effettiva data di acquisizione fino all'effettiva data di cessione;

e. le partecipazioni in imprese collegate sono valutate sulla base del metodo del patrimonio netto; qualora l'eventuale quota di pertinenza di TA delle perdite della collegata ecceda il valore contabile della partecipazione in bilancio, si procede ad azzerare il valore della partecipazione e la quota delle ulteriori perdite è rilevata nella misura in cui TA abbia l'obbligo di risponderne;

f. vengono eliminate le operazioni significative avvenute tra società consolidate, così come le partite di credito e di debito, costi e ricavi e gli utili non ancora realizzati derivanti da operazioni compiute fra società del Gruppo, al netto dell'eventuale effetto fiscale;

g. la quota di interessenza degli azionisti di minoranza nelle attività nette delle controllate consolidate è identificata separatamente rispetto al patrimonio netto di Gruppo. Tale interessenza è determinata in base alla percentuale da essi detenuta nelle attività e passività identificate alla data dell'acquisizione e nelle variazioni di patrimonio netto dopo tale data. Per le acquisizioni effettuate anteriormente alla data di prima applicazione degli IFRS, come consentito dall'IFRS 1, il consolidamento avviene sulla base dei principi previgenti.

Di seguito sono riportate le società controllate, consolidate secondo il metodo del consolidamento integrale, e le collegate e le joint venture, valutate secondo il metodo del patrimonio netto:



Società[1]	Sede	Capitale Sociale (€/000)	%
Toscana Aeroporti S.p.A.	Firenze	30.710	Capogruppo
Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.	Firenze	80	100,00
Parcheggi Peretola S.r.l.	Firenze	50	100,00
Jet Fuel Co. S.r.l.	Pisa	150	51,00
Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l.	Pisa	1.000	51,00
Alatoscana S.p.A.	M. di Campo	2.910	13,27
Toscana Aeroporti Handling S.r.l.	Firenze	1.150	20,00
AC.Quasarda S.c.a.r.l.	Pisa	10	72,42[2]

4. Principi contabili e criteri di valutazione applicati

Di seguito vengono descritti i principi contabili ed i criteri di valutazione adottati nella redazione del Bilancio consolidato al 31 dicembre 2023. Il criterio base di valutazione adottato nella preparazione del bilancio è il criterio del costo storico, eccetto per quelle poste contabili per le quali, come precisato nel prosieguo, si procede secondo una valutazione a fair value.

Il presente bilancio consolidato è stato redatto nella prospettiva della continuità aziendale presupponendo che il Gruppo sarà in grado di estinguere le proprie passività; in particolare ai sensi dell'art. 2423 – bis comma 1 n. 1 C.C. la valutazione delle voci di bilancio è stata effettuata nella prospettiva della continuazione dell'attività e considerando l'azienda quale complesso economico funzionante destinato alla produzione di reddito.

In questo senso gli Amministratori hanno posto in essere una valutazione prospettica della capacità dell'azienda di continuare a costituire un complesso economico funzionante per un prevedibile arco temporale futuro, relativo ad un periodo di almeno 12 mesi dalla data di approvazione del presente bilancio.

Gli Amministratori hanno inizialmente considerato il positivo andamento del 2023 rispetto a esercizi precedenti che ha consuntivato un utile di 12,6 milioni di euro e un flusso di cassa positivo generato dalle attività operative di 26,3 milioni di euro parzialmente assorbito dalle attività di investimento.

La situazione patrimoniale evidenzia passività correnti (126 milioni di euro) che eccedono le attività correnti (61 milioni di euro) e passività finanziarie correnti di 57 milioni di euro delle quali 19,9 milioni di euro relativi al finanziamento SACE stipulato nel periodo pandemico ed il residuo sostanzialmente relativo a linee a breve (hot money) che normalmente sono rinnovate dagli istituti di credito alla scadenza.

Si evidenziano anche disponibilità liquide per 26 milioni di euro e linee di fido non utilizzate alla data di bilancio per 15,3 milioni di euro.

In tale contesto come indicato nella nota 7.20. la Società sta completando l'iter negoziale avviato nel passato esercizio finalizzato alla ridefinizione dei propri finanziamenti con un pool di banche; la finalizzazione di tale processo consentirà di rimborsare le linee di finanziamento esistenti ed assicurerà una maggiore coerenza alla struttura patrimoniale della Società e del Gruppo.

Inoltre, come indicato nella nota 7.1, è in corso il percorso autorizzativo finalizzato alla approvazione del nuovo Master Plan dell'aeroporto di Firenze che comporterà significativi sviluppi nel traffico ed in tutti gli indicatori gestionali a fronte dell'effettuazione di significativi investimenti.

La positiva evoluzione della gestione economica e finanziaria nei prossimi esercizi è anche supportata dalle previsioni contenute nel Piano economico e finanziario del Gruppo TA sviluppato fino al termine delle concessioni (di seguito il "Business Plan") che evidenzia un progressivo miglioramento della marginalità operativa lorda e la generazione di flussi di cassa operativi positivi che consentiranno alla società ed al Gruppo un equilibrato sviluppo delle proprie attività coerentemente con le dinamiche del mercato di riferimento

Nell'effettuare la loro valutazione gli Amministratori hanno anche considerato il possibile esito dei contenziosi in essere ed in particolare del contenzioso con NIT (descritto al paragrafo 9.7) per il quale è attesa sentenza a seguito del completamento dell'iter procedurale nel Dicembre 2023 mediante il deposito delle memorie conclusionali e delle repliche; a tale riguardo, in considerazione della significatività della richiesta oggetto del contenzioso gli Amministratori hanno considerato che nonostante l'aspettativa della Società sia che le proprie

[1] Toscana Aeroporti Engineering S.r.l., Parcheggi Peretola S.r.l., Jet Fuel Co. S.r.l. e Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. sono società controllate da Toscana Aeroporti S.p.A.; Toscana Aeroporti Handling S.r.l. e Alatoscana S.p.A. sono classificate come società collegate, mentre AC.Quasarda S.c.a.r.l. è classificata come joint venture.

[2] Quota posseduta da Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l.

ragioni siano riconosciute in giudizio, un esito avverso del contenzioso, anche a giudizio del legale che assiste la Società, è da ritenersi possibile nei termini della normale alea propria di ogni giudizio.
Un eventuale esito negativo per la Società comporterebbe un immediato ricorso in appello e la richiesta di sospensiva che, valutate le circostanze, anche a giudizio del legale esterno, potrebbe essere ragionevolmente concessa e consentirebbe alla Società di proseguire nella propria attività operativa che sulla base delle previsioni formulate nel Business Plan consentirebbe la realizzazione di positivi flussi di cassa. Inoltre, l'eventuale esito negativo del contenzioso potrebbe comportare un obbligo di acquisto di asset patrimoniali (i terreni oggetto del contratto con NIT) con un possibile effetto economico limitato a eventuali riduzioni di valore di tali asset.
Nel considerare il possibile scenario negativo gli Amministratori hanno infine considerato la possibilità, in caso di necessità, di richiedere il supporto da parte del Gruppo CAAP che ha manifestato nel tempo e continua a manifestare il proprio interesse a supportare lo sviluppo del Gruppo TA anche nella prospettiva di sviluppo insita nella progettualità del nuovo masterplan di Firenze.
Valutate le circostanze sopra evidenziate e tenuto conto delle previsioni contenute nel Business Plan, non sono state identificate incertezze significative che possono far sorgere dubbi sulla capacità della Società di operare in continuità aziendale e pertanto la redazione del bilancio di esercizio è stata attuata in applicazione del principio della continuità aziendale.

Avviamento
Nel caso di acquisizione di aziende, le attività, le passività e le passività potenziali acquisite e identificabili sono rilevate al loro valore corrente (fair value) alla data di acquisizione. La differenza positiva tra il fair value del corrispettivo più l'eventuale partecipazione di minoranza nell'acquisita (nel caso di step acquisiton si somma anche il fair value alla data di acquisizione delle interessenze nell'acquisita precedentemente possedute dall'acquirente) e il fair value delle attività acquisite e delle passività assunte è classificata come Avviamento ed è iscritta in bilancio come attività immateriale. L'eventuale differenza negativa ("avviamento negativo") è invece rilevata a conto economico al momento dell'acquisizione. Le quote di interessenza degli azionisti di minoranza sono rilevate in quota proporzionale alle attività nette identificabili al momento dell'acquisizione.
Nel caso di acquisto di controllo di una società in cui si deteneva già un'interessenza di minoranza (step acquisition), si procede alla valutazione a fair value dell'investimento precedentemente detenuto, rilevando gli effetti di tale adeguamento a conto economico.
I costi relativi all'operazione di aggregazione aziendale sono rilevati a conto economico.
I corrispettivi potenziali, ossia le obbligazioni dell'acquirente a trasferire attività aggiuntive o azioni al venditore nel caso in cui certi eventi futuri o determinate condizioni si verifichino, sono rilevati a fair value alla data di acquisizione come parte del corrispettivo trasferito in cambio dell'acquisizione stessa. Successive modifiche nel fair value di tali accordi sono riconosciute a conto economico.
L'avviamento non è ammortizzato ma viene sottoposto annualmente, o più frequentemente se specifici eventi o modificate circostanze indicano la possibilità di aver subito una perdita di valore, a verifiche per identificare eventuali riduzioni di valore secondo quanto previsto dallo IAS 36 – Riduzione di valore delle attività. Dopo la rilevazione iniziale, l'avviamento è valutato al costo al netto delle eventuali perdite di valore accumulate.

Diritti di concessione e fondo di ripristino e sostituzione (IFRIC 12)
Il Gruppo TA, al pari di tutte le entità che operano in regime di concessione, iscrive in bilancio i c.d. "Diritti di concessione" che rappresentano, sulla base dell'IFRIC12 "Accordi per servizi in concessione", il valore attribuito al diritto di utilizzare i beni (infrastrutture, impianti, ecc.) detenuti in regime di concessione. Un contratto di concessione ricade nell'ambito dell'IFRIC 12 "Accordi per servizi in concessione" se il soggetto pubblico concedente detiene il "controllo" dell'infrastruttura o di una porzione della stessa; il "controllo" si considera in capo al soggetto concedente se quest'ultimo: (i) controlla o regola quali servizi devono essere erogati dal concessionario, a chi devono essere forniti ed a quale prezzo; e (ii) controlla, attraverso la proprietà, il diritto del beneficio o in altro modo, qualsiasi interesse residuale nell'infrastruttura al termine dell'accordo.
L'IFRIC 12 prevede che i Diritti di concessione vengano rilevati come attività immateriali in presenza del diritto della concessionaria ad addebitare una tariffa agli utilizzatori del servizio pubblico che varia con l'uso dell'infrastruttura, oppure come attività finanziarie nella misura in cui la concessionaria abbia un diritto contrattuale incondizionato a ricevere disponibilità liquide o un'altra attività finanziaria dal concedente per i servizi di costruzione. Il Gruppo TA rileva come attività immateriali i diritti di concessione il cui ammortamento secondo le regole della contabilità regolatoria sarà completato entro la scadenza della

concessione, e la cui remunerazione avverrà pertanto tramite il diritto di addebitare le tariffe agli utilizzatori del servizio pubblico. La quota dei diritti di concessione il cui ammortamento regolatorio eccede la durata della concessione rappresenta invece il valore che alla scadenza naturale della concessione il concessionario subentrante sarà obbligato a corrispondere al concessionario uscente, determinato secondo le regole della contabilità regolatoria. Tale valore viene classificato come attività finanziaria non corrente (c.d. "Valore di Subentro").
Considerato che l'aeroporto di Pisa è un aeroporto militare aperto al traffico civile, nei Diritti di concessione vengono rilevati anche gli investimenti effettuati dalla Capogruppo nelle infrastrutture di volo appartenenti all'Aeronautica Militare (Ministero della Difesa), previsti dai Contratti di Programma sottoscritti con Enac.
I Diritti di concessione sono iscritti in bilancio sulla base del *fair value* (stimato sulla base del costo sostenuto per le attività svolte esternamente al Gruppo e del valore di mercato per quelle svolte internamente) delle attività di costruzione ed ampliamento su beni rientranti nell'ambito dell'IFRIC 12.
In contropartita alla rilevazione dei Diritti di concessione, il Gruppo TA rileva Ricavi per servizi di costruzione.
I Diritti di concessione rilevati come attività immateriali vengono ammortizzati lungo la durata delle singole concessioni (scadenza dicembre 2048 per l'aeroporto di Pisa, febbraio 2045 per l'aeroporto di Firenze), tenendo conto del valore residuo dei beni devoluti, metodo che riflette le modalità con le quali si suppone che i benefici economici futuri del bene saranno utilizzati dal concessionario.
Da contratto di concessione, inoltre, la concessionaria è obbligata a garantire il mantenimento, per tutta la durata della concessione, dei requisiti di funzionalità e sicurezza dei beni in concessione. Gli interventi che sono effettuati sull'infrastruttura assumono diverso rilievo a seconda della loro natura. In particolare, essi si distinguono in due categorie:

- interventi riferibili alla normale attività di manutenzione dell'infrastruttura;
- interventi di sostituzione, manutenzione programmata e ripristino ad una data futura dell'infrastruttura.

I primi si riferiscono alle normali manutenzioni ordinarie sull'infrastruttura che sono rilevate a conto economico quando sostenute. I secondi, invece, vengono rilevati sulla base dello IAS 37 "Accantonamenti, passività e attività potenziali", che impone:

- da un lato, l'imputazione a conto economico di un accantonamento suddiviso tra componente operativa (inclusiva degli eventuali effetti derivanti da variazioni di tasso di attualizzazione) e componente finanziaria,
- dall'altro, la rilevazione di un fondo oneri nello stato patrimoniale ("Fondo di ripristino e sostituzione"). Tale fondo, coerentemente con gli obblighi previsti dai singoli contratti di concessione, include pertanto la miglior stima del valore attuale degli oneri maturati alla data di chiusura del bilancio per le manutenzioni programmate nei prossimi esercizi e finalizzate ad assicurare la dovuta funzionalità, operatività e sicurezza del corpo dei beni in concessione in base alle informazioni disponibili alla data di formazione del bilancio.
  La stima di tali oneri viene effettuata sulla base di molteplici assunzioni, descritte nel paragrafo Uso di stime.

Attività immateriali
Un'attività immateriale acquistata o prodotta internamente viene iscritta all'attivo, secondo quanto disposto dallo IAS 38 "Attività immateriali", solo se è identificabile, controllabile ed è prevedibile che generi benefici economici futuri ed il suo costo può essere determinato in modo attendibile.
Le immobilizzazioni immateriali a vita utile definita sono valutate al costo di acquisto o di produzione al netto degli ammortamenti e delle perdite di valore accumulati. Come descritto al paragrafo precedente, i Diritti di concessione sono iscritti in bilancio sulla base del *fair value* (stimato sulla base del costo sostenuto per le attività svolte esternamente al Gruppo e del valore di mercato per quelle svolte internamente).
L'ammortamento è parametrato all'esercizio della loro prevista vita utile e inizia quando l'attività è disponibile all'uso. I criteri di ammortamento adottati per le varie voci delle attività immateriali sono i seguenti:

- diritti di brevetto industriale e utilizzazione opere dell'ingegno: 2 anni;
- oneri pluriennali: 5 anni o con riferimento alla diversa durata utile, se minore;
- diritti di concessione: lungo la durata della concessione, come descritto in precedenza.

Le immobilizzazioni in corso sono valutate al fair value sulla base degli stati di avanzamento contrattuali definiti con il fornitore e sono ammortizzate a partire dall'esercizio nel quale entrano in funzione.

Nel caso in cui, indipendentemente dall'ammortamento già contabilizzato, risulti una perdita di valore dell'attività, quest'ultima viene corrispondentemente svalutata; se in esercizi successivi vengono meno i presupposti della svalutazione, viene ripristinato il valore originario, rettificato dei soli ammortamenti.
I costi di sviluppo sono capitalizzabili a condizione che il costo sia attendibilmente determinabile e che sia dimostrabile che l'attività è in grado di produrre benefici economici futuri.
I costi di ricerca sono imputati a Conto Economico nell'esercizio in cui sono sostenuti.
Non risultano iscritte in bilancio immobilizzazioni immateriali a vita utile indefinita diverse dall'avviamento.

Immobili, impianti, macchinari
Gli immobili, gli impianti e i macchinari sono iscritti al costo di acquisto (in particolare, secondo tale principio, il valore del terreno e quello dei fabbricati che insistono su di esso vengono separati e solo il fabbricato viene assoggettato ad ammortamento) e nel costo sono compresi gli oneri accessori ed i costi diretti e indiretti per la quota ragionevolmente imputabile al bene. Per un bene che ne giustifica la capitalizzazione, il costo include anche gli oneri finanziari che sono direttamente attribuibili all'acquisizione, costruzione o produzione del bene stesso.
Qualora le singole componenti di un'attività materiale complessa risultino caratterizzate da vita utile differente, sono rilevate separatamente per essere ammortizzate coerentemente alla loro durata (c.d. *"component approach"*).
I costi sostenuti successivamente all'acquisto sono capitalizzati solo se incrementano i benefici economici futuri insiti nel bene a cui si riferiscono. Tutti gli altri costi sono rilevati a conto economico quando sostenuti.
Le immobilizzazioni materiali in corso di esecuzione sono valutate al costo e sono ammortizzate a partire dall'esercizio nel quale entrano in funzione.
Le immobilizzazioni sono sistematicamente ammortizzate in ogni esercizio a quote costanti sulla base di aliquote economico-tecniche determinate in relazione alle residue possibilità di utilizzo dei beni.
Le aliquote applicate sono le seguenti:

- Terreni: non ammortizzati
- Immobili: 4% (25 anni)
- Impianti e macchinari: 10% (10 anni)
- Attrezzature industriali e commerciali: 10% (10 anni)
- Macchine elettroniche: 20% (5 anni)
- Mobili e dotazioni di ufficio: 12% (9 anni)
- Automezzi: 25% (4 anni)
- Autoveicoli: 20% (5 anni)

Gli investimenti sui beni gratuitamente devolvibili, effettuati precedentemente al 1997, sono stati ammortizzati in base al minore tra la durata della concessione e la vita utile dei singoli beni.
I costi di manutenzione aventi natura ordinaria sono addebitati integralmente a conto economico. I costi di manutenzione aventi natura incrementativa sono attribuiti ai cespiti cui si riferiscono ed ammortizzati in relazione alle residue possibilità di utilizzo degli stessi.
Gli utili e le perdite derivanti da cessioni o dismissioni di cespiti sono determinati come differenza fra il ricavo di vendita e il valore netto contabile dell'attività e sono imputati al conto economico dell'esercizio.

Perdite di valore *(Impairment)*
A ogni data di Bilancio, il Gruppo TA rivede il valore contabile delle proprie attività per determinare se vi siano indicazioni che queste abbiano subito riduzioni di valore. Qualora queste indicazioni esistano, viene stimato l'ammontare recuperabile di tali attività per determinare l'importo dell'eventuale svalutazione (test di "impairment"). Dove non è possibile stimare il valore recuperabile di ogni singola attività, il Gruppo TA effettua la stima del valore recuperabile dell'unità generatrice di flussi finanziari (Cash Generating Unit, o "CGU") a cui l'attività appartiene.
Le attività immateriali a vita utile indefinita (avviamento) e le attività non ancora disponibili all'uso (Immobilizzazioni in corso) sono assoggettate annualmente a test di impairment al fine di determinare se vi siano state perdite di valore indipendentemente dall'esistenza o meno di indicatori di perdita di valore.
L'ammontare recuperabile è il maggiore fra il prezzo netto di vendita e il valore d'uso. Nella valutazione del valore d'uso, i flussi di cassa futuri stimati sono scontati al loro valore attuale utilizzando un tasso al lordo

delle imposte che riflette le valutazioni correnti del mercato del valore attuale del denaro e dei rischi specifici dell'attività.
Se l'ammontare recuperabile di un'attività o di un'unità generatrice di flussi finanziari è stimato essere inferiore rispetto al relativo valore contabile, il valore contabile dell'attività è ridotto al minor valore recuperabile. Una perdita di valore viene rilevata nel conto economico del periodo.
Una CGU è definita dallo IAS 36 come il più piccolo gruppo di attività che genera flussi finanziari in entrata che sono ampiamente indipendenti dai flussi finanziari in entrata derivanti dalle altre attività o gruppi di attività. Il Gruppo TA, a seguito dell'analisi dei propri flussi finanziari, ha indentificato quali CGU lo scalo di Firenze e lo scalo di Pisa, in quanto i due scali generano flussi finanziari in entrata largamente indipendenti fra di loro. Il Gruppo ha anche valutato se fosse possibile disaggregare ulteriormente tali flussi per tipologia di servizio Aviation o Non Aviation, concludendo che i flussi di cassa generati dagli stessi non risultano ampiamente indipendenti, principalmente in considerazione della significativa dipendenza dei flussi in entrata del settore Non Aviation dal volume di traffico e, quindi, dall'Aviation.
Quando una svalutazione non ha più ragione di essere mantenuta, il valore contabile dell'attività (o dell'unità generatrice di flussi finanziari), ad eccezione dell'avviamento, è incrementato al nuovo valore derivante dalla stima del suo valore recuperabile, ma non oltre il valore netto di carico che l'attività avrebbe avuto se non fosse stata effettuata la svalutazione per perdita di valore. Il ripristino del valore è imputato al conto economico del periodo.

Leasing (per il locatario)
Il Gruppo riconosce per tutti i contratti di leasing per i quali è locatario, a eccezione di quelli a breve termine (i.e. contratti di locazione con durata inferiore o uguale a 12 mesi e che non contengono un'opzione di acquisto) e di quelli con attività a modesto valore (cioè aventi un valore unitario inferiore a 5 migliaia di euro), un diritto d'uso alla data di inizio del leasing, che corrisponde alla data in cui l'attività sottostante è disponibile per l'uso.
I canoni di locazione relativi a contratti a breve termine e a basso valore sono rilevati come costi a conto economico a quote costanti lungo la durata del leasing.
I diritti d'uso sono valutati al costo, al netto degli ammortamenti accumulati e delle perdite di valore (*impairment losses*) e rettificati a seguito di ogni rimisurazione delle passività del leasing. Il valore assegnato ai diritti d'uso corrisponde all'ammontare delle passività di leasing rilevate, oltre ai costi diretti iniziali sostenuti, ai canoni di leasing regolati alla data di inizio contratto o precedentemente, ai costi di ripristino, al netto di eventuali incentivi di leasing ricevuti. Il valore attualizzato della passività così determinata incrementa il diritto d'uso del bene sottostante, con contropartita il riconoscimento di un fondo dedicato. A meno che il Gruppo non sia ragionevolmente certo di ottenere la proprietà del bene locato alla fine della durata del leasing, i diritti d'uso sono ammortizzati a quote costanti sulla base della vita utile stimata o della durata del contratto, se inferiore.
La durata del lease è calcolata considerando il periodo non annullabile del leasing, insieme ai periodi coperti da un'opzione di estensione dell'accordo se è ragionevolmente certo che verrà esercitata, o qualsiasi periodo coperto da un'opzione di risoluzione del contratto di locazione, se è ragionevolmente certo non essere esercitato. Il Gruppo valuta se sia ragionevolmente certo esercitare o meno le opzioni di estensione o di risoluzione tenendo conto di tutti i fattori rilevanti che creano un incentivo economico afferente tali decisioni.
La passività finanziaria per leasing è rilevata alla data di inizio dell'accordo per un valore complessivo pari al valore attuale dei canoni di leasing da corrispondere nel corso della durata del contratto, scontati utilizzando tassi di interesse marginali (*Incremental borrowing rate* "IBR"), quando il tasso di interesse implicito nel contratto di leasing non è facilmente determinabile. I pagamenti variabili di leasing rimangono contabilizzati a conto economico come costo di competenza del periodo.
L'IFRS 16 richiede da parte del management l'effettuazione di stime e di assunzioni che possono influenzare la valutazione del diritto d'uso e della passività finanziaria per leasing, incluse la determinazione di: contratti in ambito di applicazione delle nuove regole per la misurazione di attività/passività con metodo finanziario; termini del contratto; tasso di interesse utilizzato per l'attualizzazione dei futuri canoni di leasing.

Leasing (per il locatore)
I contratti di leasing che vedono il Gruppo come locatore sono classificati come leasing operativo o come leasing finanziario. Rientrano in tale categoria, in particolare, le subconcessioni.

Un leasing è classificato come finanziario se trasferisce, sostanzialmente, tutti i rischi e i benefici connessi alla proprietà di un'attività sottostante. Un leasing è classificato come operativo se, sostanzialmente, non trasferisce tutti i rischi e i benefici derivanti dalla proprietà di un'attività sottostante.
Il Gruppo, alla data del presente Bilancio, ha unicamente leasing operativi.
Per i contratti di leasing operativo, il Gruppo deve rilevare i pagamenti dovuti per leasing operativi come proventi con un criterio a quote costanti o secondo un altro criterio sistematico.
I costi, compreso l'ammortamento, sostenuti per realizzare i proventi del leasing come costo.

Presentazione dei rapporti in essere tra Attività in funzionamento e Attività operative cedute
Si ricorda che né l'IFRS 5 né lo IAS 1 forniscono indicazioni sulle modalità di presentazione delle transazioni tra Attività in funzionamento e Attività operative cedute. Il metodo scelto ha portato a rappresentare tali transazioni tenendo conto dell'elisione delle transazioni infragruppo avvenute tra le due categorie di attività.

Partecipazioni in imprese collegate e sottoposte a controllo congiunto
Le imprese collegate e le joint venture sono incluse nel bilancio dalla data in cui inizia l'influenza notevole o il controllo congiunto e fino al momento in cui tale situazione cessa di esistere. Si definiscono collegate le imprese nelle quali il Gruppo esercita un'influenza notevole, ma non il controllo, sulle politiche finanziarie ed operative. Si definiscono joint venture gli accordi a controllo congiunto nel quale le parti che detengono il controllo congiunto vantano diritti sulle attività nette dell'accordo.
In applicazione del metodo del patrimonio netto, la partecipazione in una società collegata e in una joint venture è inizialmente rilevata al costo e il valore contabile è aumentato o diminuito per rilevare la quota di pertinenza del Gruppo negli utili o nelle perdite della partecipata realizzati dopo la data di acquisizione. La quota dell'utile (perdita) d'esercizio della partecipata di pertinenza del Gruppo è rilevata nel conto economico consolidato. I dividendi ricevuti da una partecipata riducono il valore contabile della partecipazione. Le rettifiche al valore contabile della partecipazione sono dovute anche a variazioni nelle voci del prospetto delle altre componenti di conto economico complessivo della partecipata. La quota di tali variazioni, di pertinenza del Gruppo, è rilevata tra le altre componenti di conto economico complessivo. Se la quota parte delle perdite del Gruppo in una società collegata è uguale o superiore alla propria interessenza nella società collegata, il Gruppo interrompe la rilevazione della propria quota delle ulteriori perdite. Dopo aver azzerato la partecipazione, le ulteriori perdite sono accantonate e rilevate come passività, soltanto nella misura in cui il Gruppo abbia contratto obbligazioni legali o implicite oppure abbia effettuato dei pagamenti per conto della società collegata. Se la collegata in seguito realizza utili, il Gruppo riprende a rilevare la quota di utili di sua pertinenza solo dopo che la stessa ha eguagliato la sua quota di perdite non rilevate.
Gli amministratori ritengono che il Gruppo eserciti un'influenza notevole in Alatoscana S.p.A. (gestore dell'aeroporto dell'Isola d'Elba) anche in presenza di una quota di partecipazione inferiore al 20%. In particolare, tale influenza è determinata dalla possibilità di incidere sulle politiche commerciali, finanziarie ed operative.

Attività finanziarie (incluse le partecipazioni in altre imprese)
La classificazione e la valutazione delle attività finanziarie è effettuata considerando sia il modello di gestione dell'attività finanziaria, sia le caratteristiche contrattuali dei flussi di cassa ottenibili dall'attività. In funzione delle caratteristiche dello strumento e del modello di business adottato per la relativa gestione, si distinguono le seguenti tre categorie:
(i)attività finanziarie valutate al costo ammortizzato;
(ii) attività finanziarie valutate al fair value con imputazione degli effetti tra le altre componenti dell'utile complessivo (di seguito anche FVTOCI);
(iii) attività finanziarie valutate al fair value con imputazione degli effetti a conto economico (di seguito anche FVTPL).
L'attività finanziaria è valutata con il metodo del costo ammortizzato qualora entrambe le seguenti condizioni siano soddisfatte:
- il modello di gestione dell'attività finanziaria consiste nella detenzione della stessa con la sola finalità di incassare i relativi flussi finanziari; e
- l'attività finanziaria genera, a date predeterminate contrattualmente, flussi finanziari rappresentativi esclusivamente del rendimento dell'attività finanziaria stessa.

Secondo il metodo del costo ammortizzato il valore di iscrizione iniziale è successivamente rettificato per tener conto dei rimborsi in quota capitale, delle eventuali svalutazioni e dell'ammortamento della differenza tra il valore di rimborso e il valore di iscrizione iniziale.
L'ammortamento è effettuato sulla base del tasso di interesse interno effettivo che rappresenta il tasso che rende uguali, al momento della rilevazione iniziale, il valore attuale dei flussi di cassa attesi e il valore di iscrizione iniziale.
I crediti e le altre attività finanziarie valutati al costo ammortizzato sono presentati nello stato patrimoniale al netto del relativo fondo svalutazione.
Le attività finanziarie rappresentative di strumenti di debito il cui modello di business prevede sia la possibilità di incassare i flussi di cassa contrattuali sia la possibilità di realizzare plusvalenze da cessione (cosiddetto business model hold to collect and sell), sono valutate al fair value con imputazione degli effetti a OCI (attività valutate al FVTOCI).
In tal caso sono rilevati a patrimonio netto, tra le altre componenti dell'utile complessivo, le variazioni di fair value dello strumento. L'ammontare cumulato delle variazioni di fair value, imputato nella riserva di patrimonio netto che accoglie le altre componenti dell'utile complessivo, è oggetto di reversal a conto economico all'atto dell'eliminazione contabile dello strumento. Vengono rilevati a conto economico gli interessi attivi calcolati utilizzando il tasso di interesse effettivo, le differenze di cambio e le svalutazioni.
Un'attività finanziaria che non è valutata al costo ammortizzato o al FVTOCI è valutata al fair value con imputazione degli effetti a conto economico (attività valutate al FVTPL).
Gli strumenti finanziari non sono più esposti in bilancio quando, per effetto della loro cessione o estinzione, il Gruppo non è più coinvolto nella loro gestione, né detiene i rischi e i benefici relativi a tali strumenti ceduti/estinti.

Valutazione e gerarchia del fair value
Per tutte le transazioni i saldi (finanziari o non finanziari) per cui un principio contabile richieda o consenta la misurazione al fair value il Gruppo applica i seguenti criteri:

a. identificazione della "unit of account", vale a dire il livello al quale un'attività o una passività è aggregata o disaggregata per essere rilevata ai fini IFRS;
b. identificazione del mercato principale (o, in assenza, del mercato maggiormente vantaggioso) nel quale potrebbero avvenire transazioni per l'attività o la passività oggetto di valutazione; in assenza di evidenze contrarie, si presume che il mercato correntemente utilizzato coincida con il mercato principale o, in assenza, con il mercato maggiormente vantaggioso;
c. definizione, per le attività non finanziarie, dell'highest and best use (massimo e miglior utilizzo): in assenza di evidenze contrarie, l'highest and best use coincide con l'uso corrente dell'attività;
d. definizione delle tecniche di valutazione più appropriate per la stima del fair value: tali tecniche massimizzano il ricorso a dati osservabili, che i partecipanti al mercato utilizzerebbero nel determinare il prezzo dell'attività o della passività;
e. determinazione del fair value delle attività, quale prezzo che si percepirebbe per la relativa vendita, e delle passività e degli strumenti di capitale, quale prezzo che si pagherebbe per il relativo trasferimento in una regolare operazione tra operatori di mercato alla data di valutazione;
f. inclusione del "non performance risk" nella valutazione delle attività e passività e, in particolare per gli strumenti finanziari, determinazione di un fattore di aggiustamento nella misurazione del fair value per includere, oltre il rischio di controparte (CVA- credit valuation adjustment), il proprio rischio di credito (DVA – debit valuation adjustment).

In base ai dati utilizzati per le valutazioni al fair value, è individuata una gerarchia di fair value in base alla quale classificare le attività e le passività valutate al fair value o per le quali è indicato il fair value nell'informativa di bilancio:

a. livello 1: include i prezzi quotati in mercati attivi per attività o passività identiche a quelle oggetto di valutazione;
b. livello 2: include dati osservabili, differenti da quelli inclusi nel livello 1, quali ad esempio: (i) prezzi quotati in mercati attivi per attività o passività simili; (ii) prezzi quotati in mercati non attivi per attività o passività simili o identiche; (iii) altri dati osservabili (curve di tassi di interesse, volatilità implicite, spread creditizi);
c. livello 3: utilizza dati non osservabili, a cui è ammesso ricorrere qualora non siano disponibili dati di input osservabili. I dati non osservabili utilizzati ai fini delle valutazioni del fair value riflettono le ipotesi

che assumerebbero i partecipanti al mercato nella fissazione del prezzo per le attività e le passività oggetto di valutazione.

Crediti commerciali e diversi
I crediti commerciali e gli altri crediti sono riconosciuti inizialmente al fair value e successivamente valutati in base al metodo del costo ammortizzato, al netto del fondo svalutazione.
Il Gruppo valuta eventuali impairment/svalutazioni dei crediti adottando una logica di perdita attesa (Expected Loss). Per i crediti commerciali il Gruppo adotta un approccio alla valutazione di tipo semplificato (c.d. simplified approach) che non richiede la rilevazione delle modifiche periodiche del rischio di credito, quanto piuttosto la contabilizzazione di una Expected Credit Loss ("ECL") calcolata sull'intera vita del credito (c.d. lifetime ECL). In particolare, la policy attuata dal Gruppo prevede la stratificazione dei crediti commerciali in categorie sulla base dei giorni di scaduto, definendo lo stanziamento basandosi sull'esperienza storica delle perdite su crediti, rettificata per tener conto di fattori previsionali specifici riferiti ai creditori ed all'ambiente economico.
I crediti commerciali vengono interamente svalutati in assenza di una ragionevole aspettativa di recupero, ovvero in presenza di controparti commerciali inattive.
Il valore contabile dell'attività viene ridotto mediante l'utilizzo di un fondo svalutazione e l'importo della perdita viene rilevato a conto economico.
Quando la riscossione del corrispettivo è differita oltre i normali termini commerciali praticati ai clienti, si procede all'attualizzazione del credito.

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti
La voce relativa a disponibilità liquide e mezzi equivalenti include cassa e conti correnti bancari e depositi rimborsabili a domanda (conti correnti postali) che per loro natura sono soggetti ad un rischio non significativo di variazione di valore. Non comprende gli scoperti bancari rimborsabili a vista.

Passività finanziarie
Le passività finanziarie includono i debiti finanziari, comprensivi dei debiti per anticipazioni su cessione di crediti, nonché altre passività finanziarie, ivi inclusi gli strumenti finanziari derivati e le passività a fronte delle attività iscritte nell'ambito dei contratti di locazione finanziaria.
Le passività finanziarie sono rilevate al fair value al netto degli oneri accessori all'operazione. Dopo tale rilevazione iniziale tali passività vengono rilevate con il criterio del costo ammortizzato, calcolato tramite l'applicazione del tasso di interesse effettivo. In caso di rinegoziazione di una passività finanziaria che non qualifica come "estinzione del debito originario", la differenza tra i) il valore contabile della passività ante modifica e ii) il valore attuale dei flussi di cassa del debito modificato, attualizzati al tasso (IRR) originario, è contabilizzata a conto economico.

Fondi rischi e oneri
Il Gruppo TA rileva fondi rischi e oneri quando ha un'obbligazione, legale o implicita, nei confronti di terzi ed è probabile che si renderà necessario l'impiego di risorse del Gruppo per adempiere l'obbligazione e quando può essere effettuata una stima attendibile dell'ammontare dell'obbligazione stessa.
Le variazioni di stima sono riflesse nel conto economico dell'esercizio in cui la variazione è avvenuta.
Nel caso in cui l'effetto sia rilevante, gli accantonamenti sono calcolati attualizzando i flussi finanziari futuri stimati ad un tasso di attualizzazione al lordo delle imposte tale da riflettere le valutazioni correnti di mercato del valore attuale del denaro e dei rischi specifici connessi alla passività.

Fondi pensione e benefici ai dipendenti
La passività relativa ai benefici riconosciuti ai dipendenti ed erogati in coincidenza o successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro per piani a benefici definiti è determinata, separatamente per ciascun piano, sulla base di ipotesi attuariali stimando l'ammontare dei benefici futuri che i dipendenti hanno maturato alla data di riferimento (c.d. "metodo di proiezione unitaria del credito"). La passività, iscritta in bilancio al netto delle eventuali attività al servizio del piano, è rilevata per competenza lungo il periodo di maturazione del diritto. La valutazione della passività è effettuata da attuari indipendenti.
Le componenti del costo dei benefici definiti sono rilevate come segue:
- i costi relativi alle prestazioni di servizio sono rilevati a Conto economico nell'ambito [illegible];

- gli oneri finanziari netti sulla passività o attività a benefici definiti sono rilevati a Conto economico come Proventi/(oneri) finanziari, e sono determinati moltiplicando il valore della passività/(attività) netta per il tasso utilizzato per attualizzare le obbligazioni, tenendo conto dei pagamenti dei contributi e dei benefici avvenuti durante il periodo;
- le componenti di rimisurazione della passività netta, che comprendono gli utili e le perdite attuariali, il rendimento delle attività (esclusi gli interessi attivi rilevati a Conto economico) e qualsiasi variazione nel limite dell'attività, sono rilevati immediatamente negli Altri utili (perdite) complessivi. Tali componenti non devono essere riclassificati a Conto economico in un periodo successivo.

Attività fiscali e passività fiscali
Le imposte differite sono determinate sulla base delle differenze temporanee esistenti tra il valore di attività e passività ed il loro valore fiscale. Le imposte differite attive sono contabilizzate solo nella misura in cui sia probabile l'esistenza di adeguati imponibili fiscali futuri a fronte dei quali utilizzare tale saldo attivo. Il valore di carico delle attività fiscali differite è rivisto ad ogni data di bilancio e ridotto nella misura in cui non sia più probabile l'esistenza di sufficienti redditi imponibili, tali da consentire in tutto o in parte il recupero di tali attività.
Le imposte differite sono determinate in base alle aliquote fiscali che ci si attende vengano applicate nel periodo in cui tali differimenti si realizzeranno, considerando le aliquote in vigore o quelle di nota successiva emanazione. Le imposte differite sono imputate direttamente al conto economico, ad eccezione di quelle relative a voci rilevate direttamente a conto economico complessivo, nel qual caso anche le relative imposte differite sono anch'esse imputate a conto economico complessivo.
Le attività e le passività fiscali correnti e differite sono compensate quando le imposte sul reddito sono applicate dalla medesima autorità fiscale e quando vi è un diritto legale di compensazione. Le attività e le passività fiscali differite sono determinate con le aliquote fiscali che si prevede saranno applicabili, nell'ordinamento del paese in cui il Gruppo opera, negli esercizi nei quali le differenze temporanee saranno realizzate o estinte.

Riconoscimento dei ricavi
Sulla base del modello in cinque fasi previsto dall'IFRS 15 "Ricavi provenienti da contratti con clienti", il Gruppo procede alla rilevazione dei ricavi dopo aver identificato i contratti con i propri clienti e le relative prestazioni da soddisfare (trasferimento di beni e/o servizi), determinato il corrispettivo cui ritiene di avere diritto in cambio del soddisfacimento di ciascuna di tali prestazioni, nonché valutato la modalità di soddisfacimento di tali prestazioni (adempimento in un determinato momento versus adempimento nel corso del tempo).
In particolare, il Gruppo procede alla rilevazione dei ricavi solo qualora risultino soddisfatti i seguenti requisiti (cd. Requisiti di identificazione del "contratto" con il cliente):
a) le parti del contratto hanno approvato il contratto (per iscritto, oralmente o nel rispetto di altre pratiche commerciali abituali) e si sono impegnate a adempiere le rispettive obbligazioni; esiste quindi un accordo tra le parti che crea diritti ed obbligazioni esigibili a prescindere dalla forma con la quale tale accordo viene manifestato;
b) il Gruppo può individuare i diritti di ciascuna delle parti per quanto riguarda i beni o servizi da trasferire;
c) il Gruppo può individuare le condizioni di pagamento dei beni o servizi da trasferire;
d) il contratto ha sostanza commerciale; ed
e) è probabile che il Gruppo riceverà il corrispettivo a cui avrà diritto in cambio dei beni o servizi che saranno trasferiti al cliente.
Qualora i requisiti sopra esposti non risultino soddisfatti, i relativi ricavi vengono riconosciuti quando: (i) il Gruppo ha già trasferito il controllo dei beni e/o erogato servizi al cliente e la totalità, o la quasi totalità, del corrispettivo promesso dal cliente è stata ricevuta e non è rimborsabile; o (ii) il contratto è stato sciolto e il corrispettivo che il Gruppo ha ricevuto dal cliente non è rimborsabile.
Qualora i requisiti sopra esposti risultino invece soddisfatti, il Gruppo applica le regole di riconoscimento di seguito descritte.
Non rientrano nell'ambito di applicazione dell'IFRS 15 i contratti di subconcessione, rilevati in base all'IFRS 16.

Ricavi aviation

Il Gruppo adempie le proprie obbligazioni di fare in relazione ai diritti aeroportuali mettendo a disposizione dei vettori le infrastrutture aeroportuali per l'atterraggio, il decollo, l'illuminazione e il parcheggio degli aeromobili, l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri e delle merci nonché per l'utilizzo delle infrastrutture centralizzate. Inoltre, in relazione alle attività di handling, il Gruppo adempie le proprie obbligazioni di fare prestando servizi di assistenza a terra ai passeggeri e agli aeromobili.
I ricavi derivanti dalle prestazioni dei servizi sopra descritti sono rilevati quando questi sono resi con riferimento allo stato di avanzamento considerato che il Gruppo eroga servizi a vettori e passeggeri lungo un determinato periodo di tempo, in funzione dell'utilizzo dell'infrastruttura.

Ricavi non-aviation
- I ricavi da subconcessione/locazione commerciali e non sono rappresentati dai corrispettivi per la messa a disposizione degli spazi e delle aree commerciali e operative all'interno del sedime aeroportuale e all'esterno. Rientrano in questa categoria le subconcessioni/locazioni con tariffazione commerciale (subconcessioni retail, subconcessioni posti auto, ecc) e con tariffazione amministrata (corrispettivi per l'utilizzo di beni a uso esclusivo ovvero corrispettivi per l'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali dedicate ai singoli vettori o operatori, come banchi check-in, uffici, locali operativi, ecc.). I ricavi derivanti dalla categoria in questione sono rilevati a quote costanti lungo la durata del contratto e/o in funzione del periodo di maturazione secondo le previsioni contrattuali, come previsto dall'IFRS 16 "Leasing".
- I ricavi da parcheggi sono rappresentati dai corrispettivi per la messa a disposizione dei posti auto all'interno ed all'esterno del sedime aeroportuale sulla base di un tariffario pubblico che viene applicato a tutte le vendite effettuate. Il Gruppo adempie le proprie obbligazioni di fare in relazione a questo servizio mettendo a disposizione dei propri clienti i posti auto. I ricavi derivanti dalle prestazioni dei servizi in questione sono rilevati quando questi sono resi con riferimento allo stato di avanzamento, considerato che il Gruppo eroga il servizio ai clienti lungo un determinato periodo di tempo (periodo della sosta).
I ricavi sono rappresentati al netto di sconti, ivi inclusi, ma non solo, programmi di incentivazione delle vendite e bonus ai clienti, oneri di sviluppo network (qualificati nella fattispecie dei corrispettivi pagati ai clienti disciplinata dall'IFRS 15), nonché delle imposte direttamente connesse alla vendita delle merci o alla prestazione di servizi.

Ricavi per servizi di costruzione
I ricavi per servizi di costruzione sono relativi alla valorizzazione dei servizi di costruzione prestati dal Gruppo a favore dell'Ente Concedente[1] per la realizzazione degli investimenti in relazione ai Diritti di Concessione e sono rilevati sulla base del loro fair value. Il fair value del corrispettivo per i servizi di costruzione ed ampliamento dei beni in concessione resi dal Gruppo è determinato sulla base del fair value del corrispettivo dei servizi di costruzione ed ampliamento effettuati direttamente o prestati da terzi, per l'attività di pianificazione e coordinamento lavori svolta da un'apposita struttura interna. I ricavi in questione sono rilevati quando questi sono resi con riferimento allo stato di avanzamento, considerato che l'Ente concedente simultaneamente riceve e utilizza i benefici derivanti dalla prestazione dell'entità man mano che quest'ultima la effettua.

Altri ricavi
I ricavi derivanti da altri servizi resi dal Gruppo (service amministrativi, consulenze, ecc.) sono rilevati quando questi sono resi.
I ricavi derivanti da servizi di costruzione rilevati negli Altri ricavi sono relativi a servizi di costruzione resi a soggetti diversi dall'Ente Concedente, e sono rilevati quando il controllo dei beni e servizi è trasferito al cliente per un ammontare che riflette il corrispettivo che il Gruppo ritiene probabile di conseguire in cambio di tali beni o servizi. Per tali servizi il Gruppo TA adempie alle proprie obbligazioni di fare nel corso del tempo, sviluppando le commesse in portafoglio che riguardano attività complesse e integrate nel campo della progettazione e realizzazione di opere di ingegneria civile. Il corrispettivo che il Gruppo ritiene probabile di conseguire è misurato sulla base della valutazione dei progressi verso l'adempimento completo dell'obbligazione. Tale valutazione è basata sugli output, ed in particolare sullo stato di avanzamento lavori che viene certificato dal committente. Si precisa a tal proposito che il Gruppo [illegible] diritti commerciali il diritto incondizionato a percepire il corrispettivo relativo ai lavori es[illegible]

[1] Ente Nazionale Aviazione Civile.

emettere), mentre come "attività derivanti dai contratti" l'ammontare dovuto dai committenti per i lavori di commessa eseguiti al netto degli acconti e degli anticipi ricevuti.

Oneri sviluppo network
Il Gruppo TA ha come obiettivo principale quello di stimolare lo sviluppo del traffico aereo di linea passeggeri e merci presso gli scali aeroportuali toscani di Pisa (PSA – Galileo Galilei) e Firenze (FLR – Amerigo Vespucci), coerentemente con le caratteristiche del mercato toscano e le infrastrutture aeroportuali, e di incrementare il numero di collegamenti aerei di linea da e per gli aeroporti al fine di sostenere il consolidamento e lo sviluppo dei traffici aerei tali da contribuire alla crescita economica della società di gestione e soddisfare la domanda del bacino di riferimento di una migliore accessibilità.
A tal fine, la Capogruppo TA per perseguire gli obiettivi di cui sopra si avvale di un programma di incentivazione basato su contributi marketing (c.d. oneri di sviluppo network) la cui entità varia in funzione dell'entità dei servizi aerei che i vettori effettuano sullo scalo e di quanto l'operazione sia ritenuta di interesse strategico per lo scalo di riferimento ed il territorio, in considerazione della libera iniziativa imprenditoriale. Gli oneri di sviluppo network, rappresentando corrispettivi da pagare ai vettori come riduzione del prezzo dei servizi svolti in favore degli stessi, vengono rilevati a riduzione dei ricavi.

Contributi
I contributi in "conto impianti" sono iscritti in bilancio allorché sono ragionevolmente certi il rispetto delle condizioni previste ai fini dell'erogazione degli stessi e il titolo al loro incasso; vengono imputati a conto economico in funzione della vita utile del bene a fronte del quale sono erogati.
I contributi in "conto esercizio" sono iscritti in bilancio allorché sono ragionevolmente certi il rispetto delle condizioni previste ai fini dell'erogazione degli stessi e il titolo all'incasso e sono accreditati a conto economico in relazione ai costi a fronte dei quali sono erogati.

Oneri finanziari
Gli oneri finanziari sono rilevati per competenza ed includono interessi passivi sui debiti finanziari calcolati usando il metodo dell'interesse effettivo e le differenze di cambio passive. Gli oneri finanziari includono inoltre la componente finanziaria dell'accantonamento annuale al fondo ripristini.
Gli oneri finanziari sostenuti a fronte di investimenti in attività per le quali normalmente trascorre un determinato esercizio di tempo per rendere l'attività pronta per l'uso sono capitalizzati ed ammortizzati lungo la vita utile della classe dei beni cui essi si riferiscono.

Proventi finanziari
I proventi finanziari sono rilevati per competenza. Includono gli interessi attivi sui fondi investiti, le differenze di cambio attive e i proventi derivanti dagli strumenti finanziari, quando non compensati nell'ambito di operazioni di copertura. Gli interessi attivi sono imputati a conto economico al momento della loro maturazione, considerando il rendimento effettivo.

Dividendi
I dividendi iscritti al conto economico dell'esercizio, conseguiti da partecipazioni di minoranza, sono rilevati in base al principio della competenza, vale a dire nel momento in cui, a seguito della delibera di distribuzione da parte della partecipata, è sorto il relativo diritto di credito.

Imposte sul reddito
Le imposte rappresentano la somma delle imposte correnti e differite.
Sono iscritte nella situazione contabile le imposte stanziate sulla base della stima del reddito imponibile determinato in conformità alla legislazione nazionale vigente alla data di chiusura della situazione contabile, tenendo conto delle esenzioni applicabili e dei crediti d'imposta spettanti. Le imposte sul reddito sono rilevate nel conto economico, ad eccezione di quelle relative a voci direttamente addebitate o accreditate a patrimonio netto, nei cui casi l'effetto fiscale è riconosciuto direttamente a patrimonio netto.
Si ricorda che la Capogruppo ha aderito al Consolidato Fiscale Nazionale ai sensi degli articoli da 117 a 129 del Testo Unico delle Imposte sui Redditi (T.U.I.R) la cui consolidante è la Corporacion America Italia SpA. La consolidante determina un unico reddito complessivo globale pari alla somma algebrica degli imponibili (reddito o perdita) realizzati dalle singole società che optano per tale modalità di tassazione di gruppo.

La consolidante rileva un credito nei confronti della consolidata pari all'IRES da versare sull'imponibile positivo trasferito da quest'ultima. Invece, nei confronti delle società che apportano perdite fiscali, la consolidante iscrive un debito pari all'IRES sulla parte di perdita effettivamente utilizzata nella determinazione del reddito complessivo globale.

Criteri di conversione dei valori espressi in valuta
I crediti, i debiti ed eventuali fondi a breve termine, espressi in valuta estera, sono iscritti originariamente in base ai valori di cambio in vigore alla data in cui sono sorti e, qualora esistenti al 31 dicembre, sono opportunamente esposti in bilancio al cambio in vigore alla data di chiusura dell'esercizio, accreditando o addebitando al conto economico gli utili o le perdite di cambio.
Le differenze di cambio hanno natura finanziaria e come tali sono rilevate a conto economico come componenti finanziari di reddito, non essendo legate alla transazione commerciale in senso stretto, ma esprimono le variazioni nel tempo – ad operazione commerciale conclusa – della valuta prescelta nella negoziazione.

Uso di stime
Di seguito sono riepilogati i processi critici di valutazione e le assunzioni chiave utilizzate dal Gruppo nel processo di applicazione degli IFRS e che possono avere effetti significativi sui valori rilevati nel Bilancio d'esercizio o per le quali esiste il rischio che possano emergere differenze di valore significative rispetto al valore contabile delle attività e passività nel futuro.

Valore recuperabile delle attività non correnti
Le attività non correnti includono gli Immobili, impianti e macchinari, le Attività immateriali (incluso l'avviamento), le Partecipazioni e le Altre attività finanziarie. Il Gruppo rivede periodicamente il valore contabile delle attività non correnti detenute ed utilizzate e delle attività che devono essere dismesse, quando fatti e circostanze richiedono tale revisione. Quando il valore contabile di un'attività non corrente ha subito una perdita di valore, il Gruppo rileva una svalutazione pari all'eccedenza tra il valore contabile del bene ed il suo valore recuperabile attraverso l'uso o la vendita dello stesso, determinata con riferimento ai flussi di cassa insiti nei più recenti piani aziendali.

Fondo di ripristino e sostituzione
A fronte dei beni detenuti in regime di concessione è stato stanziato un apposito fondo necessario per le manutenzioni e gli interventi di rinnovamento che verranno effettuati sui beni in concessione iscritti nell'attivo dello Stato Patrimoniale, che dovranno essere devoluti allo Stato in perfette condizioni di funzionamento al termine della concessione.
La stima del fondo da iscrivere in bilancio viene effettuata sulla base di molteplici assunzioni, i principali dei quali sono la stima della natura e della frequenza degli interventi da effettuare, la quantificazione degli oneri che dovranno essere sostenuti per l'esecuzione degli stessi ed il tasso di attualizzazione da utilizzare per stimare il valore attuale di tali oneri in funzione dei tempi di intervento.
Il Gruppo TA stima la natura e la frequenza degli interventi da effettuare, così come la quantificazione dei relativi oneri, sulla base di analisi storiche e con il supporto di specialisti esterni che assistono la Direzione nella definizione del piano di interventi futuri.
Il tasso di attualizzazione viene invece stimato sulla base del valore temporale del denaro e del rischio specifico della passività. Il Gruppo TA, in particolare, attualizza gli oneri futuri sulla base di risk-free rate considerati rappresentativi in funzione della stima della vita utile dei beni oggetto di manutenzione.

Recuperabilità delle attività fiscali differite
Il Gruppo ha attività per imposte anticipate su differenze temporanee deducibili e benefici fiscali teorici per perdite riportabili a nuovo. Nella determinazione della stima del valore recuperabile il Gruppo ha preso in considerazione le risultanze del piano aziendale in coerenza con quelle utilizzate ai fini dei test d'impairment. Le imposte anticipate nette così stanziate si riferiscono a differenze temporanee e perdite fiscali che, in misura significativa, possono essere recuperate in un arco di tempo indefinito, quindi compatibile con un contesto in cui l'uscita dalla situazione attuale di difficoltà e incertezze e la ripresa economica dovesse prolungarsi oltre un orizzonte temporale di breve / medio termine.

Piani pensione e altri benefici successivi al rapporto di lavoro

I fondi per benefici ai dipendenti e gli oneri finanziari netti sono valutati con una metodologia attuariale che richiede l'uso di stime ed assunzioni per la determinazione del valore netto dell'obbligazione. La metodologia attuariale considera parametri di natura finanziaria come, per esempio, il tasso di sconto ed i tassi di crescita delle retribuzioni e considera la probabilità di accadimento di potenziali eventi futuri attraverso l'uso di parametri di natura demografica come, per esempio, i tassi relativi alla mortalità e alle dimissioni o al pensionamento dei dipendenti. Le ipotesi utilizzate per la valutazione sono dettagliate nel paragrafo "Fondi benefici ai dipendenti".

Fondo svalutazione crediti
Il fondo svalutazione crediti riflette la stima del management sulle perdite attese connesse al portafoglio crediti. Il Gruppo applica l'approccio semplificato previsto dall'IFRS 9 "Strumenti finanziari" e registra le perdite attese su tutti i crediti commerciali in base alla durata residua, definendo lo stanziamento basandosi sull'esperienza storica delle perdite su crediti, rettificata per tener conto di fattori previsionali specifici riferiti ai creditori ed all'ambiente economico (concetto di Expected Credit Loss – ECL).

Passività potenziali
Il Gruppo accerta una passività a fronte di contenziosi e cause legali in corso quando ritiene probabile che si verificherà un esborso finanziario e quando l'ammontare delle perdite che ne deriveranno può essere ragionevolmente stimato. Nel caso in cui un esborso finanziario diventi possibile ma non ne sia determinabile l'ammontare, tale fatto è riportato nelle note di bilancio. Il Gruppo è soggetto a cause legali e fiscali riguardanti problematiche legali complesse e difficili, che sono soggette a un diverso grado di incertezza, inclusi i fatti e le circostanze inerenti a ciascuna causa, la giurisdizione e le differenti leggi applicabili. Stante le incertezze inerenti tali problematiche, è difficile predire con certezza l'esborso che deriverà da tali controversie ed è quindi possibile che il valore dei fondi per procedimenti legali e contenziosi possa variare a seguito di futuri sviluppi nei procedimenti in corso. Il Gruppo monitora lo *status* delle cause in corso e si consulta con i propri consulenti legali ed esperti in materia legale e fiscale.

PRINCIPI DI RECENTE EMISSIONE

Nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni applicati dal 2023

I seguenti principi contabili, emendamenti e interpretazioni IFRS sono stati applicati per la prima volta dalla Società a partire dal 1° gennaio 2023:

Modifiche allo IAS 1 – Presentazione del bilancio e IFRS Practice Statement 2: Presentazione dei principi contabili
Lo IASB Board con la "Disclosure of Accounting Policies (Amendments to IAS 1 and IFRS Practice Statement 2)" pubblicata in data 12 febbraio 2022 ha indicato i criteri da seguire nell'informativa in bilancio sui principi contabili ed in particolare:
- all'interno delle note al bilancio devono essere illustrati i principi contabili rilevanti, invece dei principi contabili significativi;
- sono considerate rilevanti le informazioni sui principi contabili se gli utenti ne hanno bisogno per comprendere altre informazioni rilevanti;
- le informazioni sui principi contabili non rilevanti non devono oscurare le informazioni sui principi contabili rilevanti.

Dall'applicazione di tale emendamento non sono sorti impatti significativi né nei valori, né nell'informativa finanziaria di bilancio.

Modifiche allo IAS 8 – Principi contabili, cambiamenti nelle stime contabili ed errori: definizione delle stime contabili
Con il documento "Definition of Accounting Estimates (Amendments to IAS 8)" pubblicato il 12 febbraio 2022, lo IASB chiarisce quanto segue: (i) le stime contabili sono "importi monetari di bilancio soggetti ad incertezza di misura"; (ii) si effettuano stime contabili se i principi contabili richiedono che le voci del bilancio siano misurate in un modo che comporti una incertezza di misurazione; (iii) un cambiamento nella stima

contabile risultante da nuove informazioni o nuovi sviluppi non è la correzione di un errore. Inoltre, gli effetti di un cambiamento in un input o in una tecnica di misurazione utilizzata per elaborare una stima contabile sono cambiamenti nelle stime contabili se non derivano dalla correzione di errori di esercizi precedenti; (iv) un cambiamento in una stima contabile può influenzare solo l'utile o la perdita dell'esercizio corrente, o l'utile o la perdita sia dell'esercizio corrente che di quelli futuri. L'effetto della variazione relativa all'esercizio corrente è rilevato come provento o onere nell'esercizio corrente. L'eventuale effetto su periodi futuri è rilevato come provento o onere in tali periodi futuri.
Anche dall'applicazione di tale emendamento non sono sorti impatti significativi né nei valori, né nell'informativa finanziaria di bilancio.

Modifiche allo IAS 12 – Imposte sul reddito: imposte differite relative ad attività e passività derivanti da un'unica operazione
Con le modifiche allo IAS 12, intervenute mediante il documento "Deferred Tax related to Assets and Liabilities arising from a Single Transaction (amendments to IAS 12)" pubblicato dallo IASB il 7 maggio 2022, è stato chiarito che l'eccezione (prevista dallo IAS 12.15(b) e dallo IAS 12.24(c)) alla rilevazione iniziale delle attività e passività per imposte differite non si applica qualora da una singola operazione siano rilevate in bilancio un'attività e una passività che danno luogo a differenze temporanee imponibili e deducibili di uguale valore. Alcuni esempi sono rappresentati dalla rilevazione delle imposte differite su contratti di locazione e obblighi di smantellamento. Il Gruppo Toscana Aeroporti riteneva applicabile l'eccezione alla rilevazione iniziale delle attività e delle passività per imposte differite relative ai contratti di locazione. A seguito dell'applicazione di tale emendamento, il Gruppo non ha rilevato impatti significativi sulla rilevazione delle imposte differite al 31 dicembre 2023.

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni non ancora applicabili

Titolo documento	Publicazione IASB Board	Regolamento UE di omologazione (pubblicazione GUUE)	Entrata in vigore
Passività per leasing in un'operazione di vendita e retrolocazione (modifiche all'IFRS 16).	22.09.2022	20.11.2023	01.01.2024
Classificazione delle passività come correnti o non-correnti (Modifiche allo IAS 1).	23.01.2020	19.12.2023	01.01.2024
Passività non correnti con covenants (Modifiche allo IAS 1).	31.10.2022	In corso	01.01.2024
Accordi di 'supplier finance' (Modifiche allo IAS 7 e all'IFRS 7).	25.05.2023	In corso	01.01.2024

Il Gruppo adotterà tali nuovi principi, emendamenti ed interpretazioni, sulla base della data di applicazione prevista, e ne valuterà i potenziali impatti, quando questi saranno omologati dall'Unione Europea.

5. Concessioni

Il core business del Gruppo è rappresentato dalla gestione della concessione dell'aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze e dell'Aeroporto Galileo Galilei di Pisa di cui è titolare la Capogruppo Toscana Aeroporti, aventi ad oggetto la gestione e lo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali dei due scali toscani.
Nel seguito si forniscono le informazioni essenziali relative ai contratti di concessione detenuti dalle imprese del Gruppo.
Le concessioni in vigore stabiliscono, per i concessionari di infrastrutture aeroportuali, il diritto di riscuotere i diritti di imbarco dall'utenza aeroportuale aggiornati annualmente in base ad una formula tariffaria prevista dai Modelli tariffari stabiliti dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (c.d. ART), a fronte dell'obbligo di

pagare i canoni concessori, di eseguire gli interventi di ampliamento e ammodernamento della infrastruttura aeroportuale assentita in concessione e di provvedere alla manutenzione e gestione dei sedimi aeroportuali in concessione. Alla scadenza le concessioni non sono oggetto di rinnovo automatico, ma sono assegnate attraverso gara pubblica, così come stabilito dalla vigente normativa; a tal fine, tutte le infrastrutture aeroportuali realizzate (cosiddetti "beni devolvibili") dal concessionario devono essere trasferite in buono stato di manutenzione al Concedente e prevedono il pagamento, da parte del concessionario subentrante, del valore contabile residuo dei beni devolvibili (c.d. "Valore di subentro", così come definito dall'art. 703 del Codice della Navigazione).

6. Informazioni sulle voci del conto economico consolidato

Si riporta di seguito l'analisi dei principali saldi del conto economico. Per il dettaglio dei saldi delle voci del conto economico derivanti da rapporti con parti correlate si rinvia all'Allegato C delle Note illustrative.

6.1 RICAVI

I ricavi totali consolidati, in aumento del 36,3%, sono passati da 90,4 milioni di euro del 2022 a 123,3 milioni di euro del 2023. Tale variazione è il risultato dell'incremento di 24,8 milioni di euro dei ricavi operativi, degli altri ricavi per 479 migliaia di euro e del contemporaneo aumento di 7,6 milioni di euro dei ricavi per servizi di costruzione.

Dati in migliaia di euro	FY 2023	FY 2022	Var. Ass. 2023/2022	Var.%
RICAVI				
Ricavi operativi				
Ricavi aviation	78.112	59.476	18.636	31,3%
Ricavi non aviation	36.870	30.709	6.160	20,1%
Oneri Sviluppo network	(13.378)	(13.367)	(11)	0,1%
Totale ricavi operativi	**101.604**	**76.819**	**24.786**	**32,3%**
Altri ricavi	6.661	6.182	479	7,8%
Ricavi per servizi di costruzione	14.998	7.407	7.591	102,5%
TOTALE RICAVI (A)	**123.263**	**90.407**	**32.856**	**36,3%**
ALTRI PROVENTI (B)	**657**	**666**	**(8)**	**-1,2%**

I ricavi operativi consolidati 2023 ammontano a 101,6 milioni di euro, in aumento del 32,3% rispetto al 2022. Di seguito l'analisi dell'andamento dei ricavi operativi dei due settori operativi, "Aviation" e "Non Aviation", del Gruppo.

6.1.1 Ricavi Aviation

I ricavi "Aviation" 2023 ammontano a 78,1 milioni di euro, in aumento del 31,3% rispetto al 2022, quando erano pari a 59,5 milioni di euro.
Nel prospetto che segue sono riportate le voci che compongono i ricavi operativi "Aviation" 2023 e le variazioni, sia in termini assoluti che in termini percentuali, rispetto al 2022:

Dati in migliaia di euro	FY 2023	FY 2022	Var. Ass. 2023/2022	Var.%
RICAVI AVIATION				
Diritti imbarco passeggeri	36.145	25.734	10.411	40,5%
Diritti approdo/partenza	19.494	14.662	4.832	33,0%
Diritti sosta	1.214	1.100	114	10,4%
Diritti assistenza PRM	5.158	4.258	900	21,1%

Diritti cargo	294	322	(28)	-8,6%
Corrispettivi sicurezza passeggero	8.336	6.913	1.423	20,6%
Corrispettivi sicurezza bagaglio	3.363	2.717	646	23,8%
Handling	1.829	1.821	8	0,4%
Infrastrutture centralizzate	2.278	1.949	329	16,9%
TOTALE RICAVI AVIATION	**78.112**	**59.476**	**18.636**	**31,3%**

In particolare, i ricavi derivanti dai diritti, corrispettivi e tasse aeroportuali hanno registrato un incremento complessivo del +32,3% conseguenza diretta sia del maggior traffico gestito nel 2023 rispetto al 2022 (+21% in termini di unità di traffico) sia della positiva sentenza di secondo grado emessa dal Consiglio di Stato nel mese di settembre che ha dato ragione a TA contro il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sul mancato adeguamento delle tariffe aeroportuali al tasso di inflazione programmata nel periodo 2009-2012.
L'importo *una tantum* riconosciuto a TA, pari a 5.389 migliaia di euro, è stato opportunamente riclassificato nei vari diritti regolamentati di origine secondo la seguente ripartizione:
- diritti di imbarco passeggeri per 3.681 migliaia di euro;
- diritti di approdo e partenza per 1.612 migliaia di euro;
- diritti di sosta per 95 migliaia di euro.

Per l'analisi degli scostamenti principali sui due esercizi in esame si rimanda a quando riportato in Relazione sulla gestione al paragrafo 9.1.

6.1.2 Ricavi Non Aviation

Nel 2023, i ricavi "Non Aviation" sono pari a 36,9 milioni di euro, in aumento del 20,1% rispetto al 2022 quando erano pari a 30,7 milioni di euro.
Il prospetto che segue illustra il dettaglio dei Ricavi operativi non aviation dei due esercizi a confronto:

Dati in migliaia di euro	FY 2023	FY 2022	Var. Ass. 2023/2022	Var.%
RICAVI NON AVIATION				
Parcheggi	7.158	5.671	1.487	26,2%
Food	4.945	3.634	1.311	36,1%
Retail	5.983	5.588	395	7,1%
Pubblicità	1.956	1.823	133	7,3%
Real Estate	2.096	1.727	369	21,4%
Autonoleggi	7.507	6.847	660	9,6%
Altre subconcessioni	2.914	2.197	717	32,7%
Sale Vip	3.883	2.659	1.224	46,0%
Biglietteria aerea	0	156	(156)	-100,0%
Agenzia cargo	428	408	20	4,9%
TOTALE RICAVI NON AVIATION	**36.870**	**30.709**	**6.160**	**20,1%**

Per ulteriori dettagli si rinvia a quanto riportato nella Relazione sulla gestione al paragrafo 9.1.

6.1.3 Oneri di Sviluppo Network

Gli oneri di sviluppo network nel 2023 ammontano a 13,4 milioni di euro in sostanziale conferma dell'importo speso nel 2022 (+0,1%). L'ammontare degli oneri 2023 risente di un positivo effetto di rilasci di costi di competenza di anni precedenti (sopravvenienze attive pari a 1.957 migliaia di euro) stante l'aggiornamento dell'analisi dei contratti di marketing support con le compagnie aeree.

6.1.4 Altri ricavi

Il prospetto che segue illustra il dettaglio degli "altri ricavi" del 2023 ed in quelli del 2022:

Dati in migliaia di euro	FY 2023	FY 2022	Var. Ass. 2023/2022	Var.%
ALTRI RICAVI				
Altri ricavi per servizi di costruzione	4.229	3.870	359	9,3%
Addebiti utenze ed altri	2.131	2.059	72	3,5%
Services e consulenze	154	98	56	57,1%
Minori	146	155	(8)	-5,4%
TOTALE ALTRI RICAVI	**6.661**	**6.182**	**479**	**7,8%**

Il dato al 31 dicembre 2023 degli "Altri ricavi" è pari a 6.661 migliaia di euro, in aumento rispetto al 2022 quando erano pari a 6.182 migliaia di euro. La differenza di circa 479 migliaia di euro deriva sostanzialmente dall'attività di progettazione e fabbricazione svolta da Gruppo TA tramite la controllata TAC nell'ambito dell'accordo quadro pluriennale sottoscritto con ANAS (4.229 migliaia di euro, 3.870 al 31 dicembre 2022). Si segnala inoltre il maggior recupero di utenze ai sub-concessionari dei due scali (+72 migliaia di euro) e maggiori servizi e consulenze (+56 migliaia di euro).

6.1.5 Ricavi per servizi di costruzione

I ricavi 2023 per servizi di costruzione ammontano a circa 15 milioni di euro, a fronte dei 7,4 milioni di euro del 2022 (+102,5%).
Per maggiori dettagli si rinvia a quanto esposto in Relazione sulla gestione al paragrafo 10 "Gli investimenti del Gruppo".

Altre informazioni sui ricavi
Si riporta di seguito la distinzione tra ricavi rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRS 15 e ricavi rientranti nell'ambito di altri principi.

Dati in migliaia di euro	FY 2023	FY 2022	Var. Ass. 2023/2022	Var. %
Ricavi non rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRS15 (*)	24.811	21.569	3.242	15,0%
Ricavi rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRS 15	98.453	68.839	29.614	43,0%
TOTALE RICAVI	**123.263**	**90.407**	**32.856**	**36,3%**

(*) Si tratta dei ricavi da contratti di leasing operativo (subconcessioni) nei quali il Gruppo ha il ruolo di locatore, rilevati sulla base dell'IFRS 16.

Per i ricavi non rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRS 15, si riporta di seguito la distinzione tra la componente di ricavo fissa da contratto e quella variabile, dovuta a indici e tassi o ad altre variabili.
Il dettaglio dei ricavi sotto riportati si riferisce principalmente a subconcessioni di spazi commerciali (food, retail), spazi pubblicitari ed aree destinate ad attività di autonoleggi. Tali contratti hanno durata pluriennale, in sede di rinnovo dei contratti il Gruppo definisce gli aspetti contrattuali alla luce dell'eventuale mutata evoluzione dell'infrastruttura aeroportuale. I pagamenti possono essere mensili o trimestrali; alcuni contratti prevedono anche adeguamenti annuali basati sul fatturato complessivo del cliente. Laddove ritenuto necessario per ridurre il rischio di credito, vengono richieste garanzie bancarie/assicurative per la durata del contratto di locazione.

Dati in migliaia di euro	FY 2023	FY 2022	Var. Ass. 2023/2022	Var. %
Fisso	3.056	2.619	437	16,7%

Variabile che dipende da un indice o tasso	20.816	18.103	2.713	15,0%
Variabile che non dipende da un indice o tasso	939	846	93	11,0%
Totale ricavi non rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRS 15	**24.811**	**21.569**	**3.242**	**15,0%**

Si fornisce di seguito la stima dei pagamenti minimi attesi da subconcessioni (leasing operativi in cui il gruppo opera come locatore) per i prossimi esercizi.

Dati in migliaia di euro	FY 2023	FY 2022
Entro l'anno	6.477	11.592
Compreso fra 1 e 2 anni	4.276	3.664
Compreso fra 2 e 3 anni	1.825	2.905
Compreso fra 3 e 4 anni	1.305	1.168
Compreso fra 4 e 5 anni	530	717
Oltre 5 anni	966	85
Totale	**15.380**	**20.132**

6.2 ALTRI PROVENTI

Il prospetto che segue illustra il dettaglio degli "altri proventi" del 2023 ed in quelli del 2022:

Dati in migliaia di euro	FY 2023	FY 2022	Var. Ass. 2023/2022	Var.%
ALTRI PROVENTI				
Contributi	232	315	(83)	-26,4%
Plusvalenze da cessione di attività immobilizzate	23	52	(29)	-56,3%
Indennizzi e Rimborsi	192	193	(2)	-0,8%
Proventi per valore di subentro	211	105	106	n.s.
TOTALE ALTRI PROVENTI	**657**	**666**	**(8)**	**-1,2%**

La voce si compone principalmente dei contributi riconosciuti con vari provvedimenti legislativi a favore delle imprese c.d. "non gasivore" e "non energivore" a fronte dell'aumento delle materie prime energetiche (232 migliaia di euro), varie somme a titolo di indennizzo e rimborso ricevute nel 2023 (192 migliaia di euro), oltre all'adeguamento al 31 dicembre del valore di subentro delle concessioni aeroportuali (211 migliaia di euro).

Il Provento per valore di subentro pari a 211 migliaia di euro è stato rilevato per effetto delle previsioni dell'art. 703 del Codice della Navigazione, ossia il valore che alla scadenza naturale della concessione, il concessionario subentrante ha l'obbligo di corrispondere al concessionario uscente, determinato secondo le regole della contabilità analitica regolatoria. In particolare, l'importo in questione, rilevato in contropartita di attività finanziarie (credito a lungo termine), si riferisce alla quota di interventi di manutenzione programmata effettuati nell'esercizio che ai fini della contabilità analitica regolatoria rappresentano beni che non saranno completamente ammortizzate alla data di scadenza della concessione.

6.3 COSTI

Nel 2023, i costi totali ammontano a 82,2 milioni di euro, in aumento del 17,1% rispetto al 2022, quando erano pari a 70,2 milioni di euro. Di seguito lo schema delle principali voci di costo per natura a confronto nei due esercizi.

Dati in migliaia di euro	FY 2023	FY 2022	Var. Ass. 2023/2022	Var.%
COSTI				
Materiali di consumo	1.708	1.236	472	38,2%
Costi del personale	24.916	21.859	3.056	14,0%
Costi per servizi	46.565	40.203	6.361	15,8%
Oneri diversi di gestione	1.957	1.153	804	69,7%
Canoni aeroportuali	7.047	5.712	1.334	23,4%
TOTALE COSTI ©	**82.192**	**70.164**	**12.028**	**17,1%**

6.3.1 Materiali di consumo

Tale voce si riferisce ai costi per materiali di consumo che ammontano a 1.708 migliaia di euro (1.236 migliaia di euro nel 2022). In particolare, sono costituiti dalle seguenti voci.

Dati in migliaia di euro	FY 2023	FY 2022	Var. Ass. 2023/2022	Var.%
MATERIALI DI CONSUMO				
Cancelleria	21	27	(6)	-23,5%
Carburanti, lubrificanti	831	692	138	20,0%
Materiali per parcheggi auto	18	8	10	127,0%
Servizi Controlli sicurezza (materiali)	99	81	18	22,7%
Vestiario	113	92	21	23,0%
Materiali per servizi operativi	90	201	(111)	-55,5%
Materie prime per servizi di costruzione	537	134	402	299,6%
TOTALE MATERIALI DI CONSUMO	**1.708**	**1.236**	**472**	**38,2%**

L'incremento è dovuto principalmente dai maggiori acquisti di materie prime da parte della controllata TAC per l'esecuzione delle commesse di costruzione nel corso del 2023.
Si segnala inoltre l'incremento dei carburanti legato principalmente alla maggiore operatività dei due scali nonché agli incrementi dei valori unitari dei carburanti.

6.3.2 Costi del personale

Il "Costo del personale" del Gruppo nel 2023 è pari a 24,7 milioni di euro, in incremento di 3.103 migliaia di euro rispetto al dato del 2022 (+14,4%). Il costo del lavoro si è incrementato in modo sostanziale per effetto di una maggior presenza del personale per la cresciuta esigenza operativa (in particolare per il più intenso traffico gestito: +21,8% dei passeggeri) e di conseguenza il non utilizzo di ammortizzatori sociali a differenza del 2022. Il costo del 2023 in esame ha risentito inoltre di maggiori competenze variabili rispetto al 2022.

Si evidenzia di seguito la composizione di tale componente di costo.

Dati in migliaia di euro	FY 2023	FY 2022	Var. Ass. 2023/2022	Var.%
COSTI DEL PERSONALE				

Retribuzioni	**24.683**	**21.580**	**3.103**	**14,4%**
di cui:				
Stipendi	15.999	13.552	2.447	18,1%
Salari	2.046	2.035	11	0,6%
Oneri sociali	5.221	4.632	589	12,7%
TFR	1.417	1.362	56	4,1%
altri costi lavoro	232	279	(47)	-16,7%
di cui:				
Contributi cral	*3*	*4*	*(1)*	*-7,9%*
Benefits al personale	*147*	*274*	*(126)*	*-46,1%*
Somministrato e varie	*82*	*2*	*80*	*n.s.*
TOTALE COSTI DEL PERSONALE	**24.916**	**21.859**	**3.056**	**14,0%**

La seguente tabella illustra l'organico medio annuo (espresso in *Full Time Equivalent*) relativo al 2023 e le variazioni rispetto al 2022.

Tabella FTE	**2023**	**2022**	**Var**	**Var.%**
Toscana Aeroporti	328,8	326,0	2,8	0,9%
Jet Fuel	12,3	12,7	(0,4)	(3,2)%
TAE	9,4	6,7	2,7	40,5%
TAC	11,3	13,1	(1,8)	-14,0%
Gruppo Toscana Aeroporti	**361,8**	**358,5**	**3,3**	**0,9%**

La seguente tabella illustra l'organico puntuale in essere al 31 dicembre 2023 e le variazioni rispetto al 2022.

N° dipendenti	**31 / 12 / 23**	**31 / 12 / 22**	**Var.**	**Var.%**
Toscana Aeroporti	356	347	9	2,6%
Jet Fuel	13	12	1	8,3%
TAE	9	8	1	12,5%
TAC	13	9	4	44,4%
Gruppo	**391**	**376**	**15**	**4,0%**

6.3.3 Costi per servizi

Complessivamente i costi per servizi del 2023 e 2022 sono così composti.

Dati in migliaia di euro	**FY 2023**	**FY 2022**	**Var. Ass. 2023/2022**	**Var.%**
COSTI PER SERVIZI				
Servizi commerciali	230	126	105	83,2%
Spese istituzionali	2.047	1.630	417	25,6%
Altri servizi	5.389	4.625	764	16,5%
Servizi per il personale	1.139	961	178	18,5%
Servizi di manutenzione	5.911	5.203	[illegible]	[illegible]
Utenze	5.461	8.814	[illegible]	[illegible]
Servizi operativi	13.150	9.463	[illegible]	[illegible]
TOTALE COSTI PER SERVIZI	**46.565**	**40.203**	[illegible]	[illegible]

I "*servizi commerciali*" per 230 migliaia di euro nel 2023 (126 migliaia di euro nel 2022) comprendono i seguenti costi.

Dati in migliaia di euro	FY 2023	FY 2022	Var. Ass. 2023/2022	Var.%
COSTI PER SERVIZI				
Servizi commerciali	**230**	**126**	**105**	**83,2%**
di cui:				
Provvigioni pubblicità	39	15	25	165,5%
Gestione impianti pubblicità	42	50	(9)	-17,5%
Promozioni retail	29	0	29	n.s.
Servizio dry cleaning	120	60	60	100,0%

Le "*spese istituzionali*" nel 2023 sono state pari a circa 2 milioni di euro (1,6 milioni di euro nel 2022) comprendono principalmente i costi degli organi amministrativi e di controllo.

Dati in migliaia di euro	FY 2023	FY 2022	Var. Ass. 2023/2022	Var.%
COSTI PER SERVIZI				
Spese istituzionali	**2.047**	**1.630**	**417**	**25,6%**
di cui:				
Emolumenti amministratori	1.511	1.044	467	44,7%
Emolumenti sindaci	263	236	27	11,3%
Viaggi trasferte amministratori	184	269	(85)	-31,5%
Legali, notarili, assembleari	29	25	4	16,3%
Partecipazione congressi	60	56	4	7,0%

Gli "*altri servizi*" per 5,4 milioni di euro (4,6 milioni di euro nel 2022) comprendono principalmente prestazioni professionali, assicurazioni industriali e costi di comunicazione.

Dati in migliaia di euro	FY 2023	FY 2022	Var. Ass. 2023/2022	Var.%
COSTI PER SERVIZI				
Altri servizi	**5.389**	**4.625**	**764**	**16,5%**
di cui:				
Prestazioni professionali	4.052	3.452	600	17,4%
Assicurazioni industriali	774	753	21	2,7%
Comunicazione	538	400	138	34,5%
Altri minori	24	19	5	27,8%

La variazione principale di tali costi è dovuta ai maggiori costi di "Prestazioni professionali" sostenuti nell'esercizio dalla Capogruppo particolare relativi ai costi per la procedura volta all'ottenimento del nuovo finanziamento bancario del Gruppo[1] ed ai costi inerenti un importante progetto riorganizzativo interno al Gruppo conseguente all'uscita di Toscana Aeroporti Handling.

[1] Come indicato nella nota 7.19 la Società sta completando l'iter negoziale avviato nel passato esercizio finalizzato alla ridefinizione dei propri finanziamenti con un pool di banche; la finalizzazione di tale processo consentirà di rimborsare le linee di finanziamento esistenti ed assicurerà una maggiore coerenza alla struttura patrimoniale della Società.

Gli "*altri servizi per il personale*" per 1.139 migliaia di euro (961 migliaia di euro nel 2022) comprendono principalmente i costi di mensa aziendale, servizio paghe, trasferte e formazione dei dipendenti.

Dati in migliaia di euro	FY 2023	FY 2022	Var. Ass. 2023/2022	Var.%
COSTI PER SERVIZI				
Servizi per il personale	**1.139**	**961**	**178**	**18,5%**
di cui:				
Mensa	564	452	112	24,7%
Assicurazioni	182	135	47	35,1%
Medicina preventiva e visite mediche	40	53	(13)	-23,9%
Formazione	83	53	31	58,4%
Selezione personale	47	53	(7)	-12,3%
Servizio paghe	71	73	(2)	-2,7%
Altri servizi al personale	48	7	40	540,1%
Trasferte	105	135	(31)	-22,7%

I "*servizi di manutenzione*" per 5,9 milioni di euro (5,2 milioni di euro nel 2022) comprendono le manutenzioni ad infrastrutture aeroportuali, impianti, attrezzature ed automezzi.

Dati in migliaia di euro	FY 2023	FY 2022	Var. Ass. 2023/2022	Var.%
COSTI PER SERVIZI				
Servizi di manutenzione	**5.911**	**5.203**	**707**	**13,6%**
di cui:				
Manuntenzione Attrezzature/Automezzi	679	493	186	37,7%
Manutenzione impianto BHS	902	893	9	1,0%
Manutenzione infrastrutture	2.198	1.997	200	10,0%
Manutenzione Information Technology	2.131	1.820	312	17,1%

I "*servizi per utenze*" per 5,5 milioni di euro (8,8 milioni di euro nel 2022) sono principalmente costituite dai costi per l'energia elettrica, gas, acqua e servizi di telefonia:

Dati in migliaia di euro	FY 2023	FY 2022	Var. Ass. 2023/2022	Var.%
COSTI PER SERVIZI				
Utenze	**5.461**	**8.814**	**(3.353)**	**-38,0%**
di cui:				
Energia elettrica	2.702	4.299	(1.597)	-37,1%
Acqua	554	410	144	35,2%
Telefoni	166	199	(33)	-16,6%
Cellulari	168	167	1	0,6%
Gas	1.768	3.647	(1.879)	-51,5%
Minori	102	91	11	11,9%

I decrementi principali del costo del gas (-1.879 migliaia di euro) e di energia elettrica (-1.597 migliaia di euro) sono per la maggior parte decrementi legati alle variazioni tariffarie a seguito dell'[illegible] tensioni internazionali sul costo delle energie legate alla crisi russo-ucraina.

I "*servizi operativi*" per 13,1 milioni di euro (9,5 milioni di euro nel 2022) comprendono principalmente i costi esterni di facchinaggio, vigilanza, pulizie, noleggi, pronto soccorso ed altri servizi prettamente legati alla operatività aeroportuale. L'incremento sul 2022 è in linea con l'incrementata operatività dei due scali toscani.

Dati in migliaia di euro	FY 2023	FY 2022	Var. Ass. 2023/2022	Var.%
COSTI PER SERVIZI				
Servizi operativi	**13.150**	**9.463**	**3.686**	**39,0%**
di cui:				
Facchinaggio	1.172	1.012	160	15,8%
Pulizie aeromobili e mezzi	0	24	(24)	n.s.
Servizio Agenzia/Magazz.	353	280	73	26,0%
Pulizie locali	1.358	1.080	278	25,7%
Assistenza Passeggeri con Ridotta Mobilità (PRM)	2.083	910	1.173	128,8%
Servizio vigilanza	3.818	3.410	408	12,0%
Centro Servizi	235	92	144	156,4%
Collegamento arco az	9	10	(1)	-5,1%
Noleggio macch. E attr.	326	263	63	24,1%
Gestione parcheggi	383	291	92	31,5%
Giardinaggio	105	100	5	5,4%
Sala vip	1.283	693	590	85,2%
Servizio pronto soccorso	474	404	70	17,4%
Shuttle bus	670	537	133	24,7%
Altri servizi operativi	155	89	66	73,7%
Servizi gestione emergenze	580	269	312	116,0%
Raccolta carrelli	145	0	145	n.s.

Nell'incremento dei servizi operativi del 2023 si segnala il costo per l'assistenza PRM (+1.173 migliaia di euro), Sale Vip (+590 migliaia di euro), vigilanza (+408 migliaia di euro), servizi gestione emergenze (+312 migliaia di euro) e pulizie locali (+278 migliaia di euro) per effetto dell'aumentata operatività dei due scali nell'esercizio in esame.

I "*servizi di costruzione*" per 13,2 milioni di euro (9,4 milioni di euro nel 2022) sono relativi agli investimenti infrastrutturali nei due scali per i beni in concessione (9,2 milioni di euro) e quelli relativi all'avanzamento della commessa Anas realizzati dalla collegata A.C.Quasarda Scarl (4 milioni di euro).

Dati in migliaia di euro	FY 2023	FY 2022	Var. Ass. 2023/2022	Var.%
COSTI PER SERVIZI				
Costi per servizi di costruzione	**13.238**	**9.381**	**3.857**	**41,1%**
Costi per servizi di costruzione su beni in concessione	9.217	5.705	3.513	61,6%
Altri costi per servizi di costruzione	4.021	3.677	345	9,4%

L'incremento dei servizi di costruzione è generato dai maggiori investimenti infrastrutturali nei due aeroporti toscani rispetto al precedente esercizio.

6.3.4 Oneri diversi di gestione

Gli "*oneri diversi di gestione*" per circa 2 milioni di euro (1,2 milioni nel 2022) comprendono principalmente imposte e tasse, associazioni, vari costi di natura amministrativa, costi non ricorrenti ed altri minori.

Dati in migliaia di euro	FY 2023	FY 2022	Var. Ass. 2023/2022	Var.%
ONERI DIVERSI DI GESTIONE				
Pubblicazioni	3	14	(12)	-81,7%
Ass.ni enti e istituti vari	458	217	241	111,3%
Imposte e tasse	1.079	583	497	85,3%
Rappresentanza	83	64	18	28,6%
Vari amministrativi	282	249	34	13,6%
Altri	52	27	25	93,1%
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	**1.957**	**1.153**	**804**	**69,7%**

Si segnala in particolare che nel 2023 rispetto al 2022 nella voce "altri" la presenza di maggiori costi per associazioni enti (+241 migliaia di euro) ed un maggiore carico di imposte e tasse (+497 migliaia di euro).

6.3.5 Canoni aeroportuali

I "*canoni aeroportuali*" per 7 milioni di euro (5,7 milioni di euro nel 2022) comprendono i canoni per concessione ed il contributo al fondo antincendi.

Dati in migliaia di euro	FY 2023	FY 2022	Var. Ass. 2023/2022	Var.%
CANONI AEROPORTUALI				
Canoni per concessione e sicurezza	5.843	4.531	1.312	29,0%
Canone VVF	1.203	1.181	22	1,9%
TOTALE CANONI AEROPORTUALI	**7.047**	**5.712**	**1.334**	**23,4%**

La variazione in aumento deriva dal maggiore traffico consuntivato nel 2023 rispetto al 2022 (+21,8% in termini di passeggeri).

6.4 Ammortamenti e svalutazioni

La voce del 2023 ammonta a 10,8 milioni di euro (10,1 milioni di euro nel 2022) ed include ammortamenti attività immateriali per 6,7 milioni di euro (6,6 milioni di euro nel 2022), ammortamenti attività materiali per 2,5 milioni di euro (2,8 milioni di euro nel 2022) e ammortamento diritti d'uso per 650 migliaia di euro (662 migliaia di euro nel 2022). Il totale della voce contiene anche 861 migliaia di euro di svalutazioni (107 migliaia di euro nel 2022).

6.5 Accantonamenti a fondo rischi e ripristini

Tale voce, del valore di circa 4,8 milioni di euro (3,5 milioni di euro nel 2022), si compone dell'accantonamento a fondo rischi (766 migliaia di euro) e dell'accantonamento al fondo di ripristino (4 milioni di euro) che costituisce la competenza dell'esercizio necessaria per le future spese di manutenzione relative ad attività di ripristino e sostituzione dei beni oggetto delle due concessioni da parte di ENAC al fine assicurare la dovuta funzionalità, operatività e sicurezza del corpo dei beni in concessione.

6.6 Svalutazioni di crediti commerciali ed altri crediti

Tale voce ammonta a 12 migliaia di euro (115 migliaia di euro nel 2022) e costituisce l'accantonamento effettuato al fondo svalutazione crediti.

Dati in migliaia di euro	FY 2023	FY 2022	Var. Ass. 2023/2022
Accantonamento al fondo svalutazione crediti	12	99	
Perdite su crediti	0	15	
Rilascio fondo svalutazione crediti	0	0	

TOTALE	12	115	(102)	-89,2%

6.7 Proventi finanziari

Tale voce ammonta a 413 migliaia di euro (94 migliaia di euro nel 2022) ed include principalmente rivalutazioni finanziarie (377 migliaia di euro), interessi attivi maturati sui finanziamenti non bancari (13 migliaia di euro), e interessi bancari (12 migliaia di euro).

6.8 Oneri finanziari

Tale voce ammonta a 7.207 migliaia di euro (3.983 migliaia nel 2022) e si compone principalmente di interessi passivi e commissioni sui conti correnti bancari per 5.981 migliaia (3.016 migliaia nel 2022), degli oneri finanziari su passività a benefici definiti a dipendenti per 113 migliaia di euro (119 migliaia di euro nel 2022), degli oneri finanziari relativi all'attualizzazione del fondo ripristini e sostituzioni per 912 migliaia di euro (635 migliaia di euro nel 2022) e dagli oneri finanziari su passività finanziarie per diritti d'uso per 118 migliaia di euro (126 migliaia di euro nel 2022).

6.9 Utile (perdita) da partecipazione

Tale voce evidenzia un saldo positivo di 13 migliaia di euro (valore negativo per 242 migliaia di euro nel 2022) e deriva dalla valutazione a Patrimonio Netto delle partecipazioni in imprese collegate (Alatoscana S.p.A, Toscana Aeroporti Handling S.r.l.) e in società sottoposte a controllo congiunto (AC.Quasarda S.c.a.r.l.).

6.10 Imposte sul reddito di esercizio

Il saldo evidenziato dalla voce nel 2023 per complessivi 6.291 migliaia di euro (1.712 migliaia di euro nel 2022) include:

- imposte correnti per 3.981 migliaia di euro derivanti dal reddito fiscalmente imponibile dell'esercizio 2023 per le società del Gruppo (di cui 2.465 migliaia di euro della Capogruppo TA);
- imposte differite attive per 2.414 migliaia di euro (di cui 2.438 migliaia di euro della Capogruppo TA);
- proventi da consolidamento fiscale con la controllante Corporacion America Italia S.p.A. per 103 migliaia di euro (103 migliaia di euro nel 2022).

Si riporta nell'Allegato E la riconciliazione rispetto all'aliquota teorica.

6.11 Risultato netto da attività cedute o destinate alla dismissione

Il Risultato netto da attività cedute o destinate alla dismissione del 2023 è zero. Lo stesso dato relativo al 2022, pari a 3,3 milioni di euro, è rappresentativo del risultato netto delle attività cedute in occasione della vendita della controllata Toscana Aeroporti Handling Srl).

6.12 Perdita (utile) di esercizio di pertinenza di Terzi

Evidenzia il risultato delle controllate Jet Fuel e TAC di pertinenza di Terzi.
In particolare tale voce include il risultato di esercizio della controllata Jet Fuel S.r.l. (633 migliaia di euro nel 2023) di pertinenza di terzi pari al 66,67% così come stabilito dai Patti Parasociali, ovvero 422 migliaia di euro (474 migliaia di euro nel 2022) e il risultato di esercizio della controllata Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. (52 migliaia di euro nel 2023) di pertinenza di terzi (49%), ovvero, 26 migliaia di euro (perdita di 475 migliaia di euro nel 2022). L'utile complessivo di esercizio di pertinenza di terzi è di 448 migliaia di euro (perdita di 1 migliaia di euro nel 2022).

6.13 Utile (perdita) per azione / Utile (perdita) diluito per azione

L'utile (perdita) per azione attribuibile agli azionisti della capogruppo è l'utile (perdita) diluito per azione del 2023, pari ad euro 0,679 (euro 0,251 nel 2022) è stato calcolato dividendo l'utile di esercizio del Gruppo (12.631 migliaia di euro) per la media ponderata delle azioni ordinarie in circolazione durante il periodo (n. 18.611.966), non essendo presenti fattori diluitivi. Con lo stesso criterio si evidenzia anche l'Utile (perdita) per azione da attività di funzionamento e quello da attività cedute o destinate alla dismissione.

7. Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale finanziaria consolidata

Nel seguito sono commentate le voci della situazione patrimoniale–finanziaria consolidata al 31 dicembre 2023 indicando il confronto con i saldi al 31 dicembre 2022.
Per il dettaglio dei saldi delle voci della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata derivanti da rapporti con parti correlate si rinvia alla nota n. 10.4 "Rapporti con parti correlate".

ATTIVITA' NON CORRENTI

Viene esposta di seguito la composizione delle attività non correnti al 31 dicembre 2023 ed il confronto con l'esercizio precedente.

Dati in euro/000	31.12.2023	31.12.2022	VARIAZIONE
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI	242.144	239.410	2.734

7.1 Attività immateriali

dati in euro/000	31.12.2023	31.12.2022	VARIAZIONE
Avviamento	3.735	3.735	0
Diritti di concessione	157.041	157.165	(124)
Diritti di brevetto e opere ingegno	550	422	127
Immobilizzazioni in corso e acconti (immat.)	35.384	26.754	8.629
Altre immobilizzazioni	247	262	(16)
Attività immateriali	**196.956**	**188.339**	**8.617**

Complessivamente nel 2023 sono stati effettuati investimenti in attività immateriali per circa 15,4 milioni di euro relativi a:

(importi in migliaia di euro)	FY 2023
Diritti di concessione	4.577
Immobilizzazioni in corso (Diritti di concessione)	10.421
Immobilizzazioni in corso (Software)	159
Altre immobilizzazioni minori	60
Software	136
Totale	**15.353**

Il valore degli investimenti dell'esercizio è superiore per 2,4 milioni di euro rispetto al relativo flusso di cassa presentato nel rendiconto finanziario, in quanto gli investimenti in Diritti di concessione (incluse le immobilizzazioni in corso) sono iscritti al fair value, che per gli investimenti realizzati internamente è determinato sulla base del valore di mercato di tali investimenti anziché sulla base del costo sostenuto.
Nel corso del 2023 sono state effettuate svalutazioni per 861 migliaia di euro principalmente legate alla svalutazione della progettazione del piazzale Apron 400 dell'aeroporto di Firenze che verrà ridefinito nel più ampio quadro di sviluppo del Master Plan fiorentino.
La movimentazione delle attività immateriali viene fornita nell'Allegato A, di seguito si riportano le informazioni sulle varie categorie di attività immateriali.

a. Avviamento

Il valore al 31 dicembre 2023 è pari a 3,7 milioni di euro (3,7 milioni al 31 dicembre 2022) ed è stato iscritto nel 2021 a seguito dell'operazione per l'acquisizione del 51% di Cemes Aeroporti S.r.l., (attiva dal luglio 2020) nel settore delle costruzioni, che ha assunto contestualmente la denominazione sociale di Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. (TAC). TAC ha per oggetto sociale la realizzazione di costruzioni aeroportuali, stradali, ferroviarie, nonché di opere fluviali e marittime, oltre che la realizzazione di opere di ingegneria idraulica e la prefabbricazione di manufatti in cemento per opere stradali aeroportuali e ferroviarie. L'operazione rientra nella strategia di TA finalizzata alla realizzazione degli investimenti necessari per lo sviluppo infrastrutturale programmato per gli scali di Firenze e Pisa attraverso un'impresa controllata.

L'avviamento rilevato è riferibile all'esperienza nel business di riferimento della società acquisita ed alla possibilità di efficientare la strategia di sviluppo infrastrutturale degli scali di Firenze e Pisa tramite la società controllata.
L'avviamento è stato oggetto di *impairment test* annuale con le modalità descritte nel prosieguo allo specifico paragrafo.

b. Diritti di concessione
Il valore al 31 dicembre 2023 è pari a 157 milioni di euro (157,2 milioni di euro al 31 dicembre 2022) e registra una riduzione di 124 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2022 per effetto degli ammortamenti del periodo (-6,5 milioni di euro), parzialmente compensati dagli investimenti infrastrutturali (+4,6 milioni di euro) effettuati nell'esercizio e dai diritti entrati in uso (+1,8 milioni di euro). L'ammontare complessivo dei Diritti di concessione, inclusivo delle relative immobilizzazioni in corso è pari a circa 192,4 milioni di euro.
Per ulteriori dettagli si rinvia a quanto riportato nella Relazione sulla gestione al paragrafo 10.

c. Diritti di brevetto industriale
Il valore al 31 dicembre 2023 è pari a 550 migliaia di euro (442 migliaia di euro al 31 dicembre 2022) e registra un incremento di 127 migliaia di euro per effetto dei maggiori investimenti rispetto agli ammortamenti di esercizio.

d. Immobilizzazioni in corso
Il valore al 31 dicembre 2023, riferito quasi esclusivamente a diritti di concessione, è pari a 35,4 milioni di euro (26,8 milioni di euro al 31 dicembre 2022); tale importo registra un incremento di 8,6 milioni di euro per effetto di nuovi investimenti in corso pari a 10,6 milioni di euro, variazione compensata dal giroconto alla voce Diritti in concessione per 1,1 milioni di euro a seguito della conclusione dei relativi progetti e di una riclassifica dalle immobilizzazioni materiali di 920 migliaia di euro.
Si rammenta come il valore delle immobilizzazioni in corso comprenda un importo pari a circa 19,3 milioni di euro relativo agli investimenti effettuati ai fini dello sviluppo del Master Plan aeroportuale dello scalo di Firenze e circa 8 milioni di investimenti per la progettazione del nuovo Terminal di Firenze.
Con riferimento a tali investimenti, si ricorda che le sentenze del TAR e del Consiglio di Stato intervenute rispettivamente nel 2019 e nel febbraio 2020, che obbligano a rinnovare il procedimento di VIA al fine di superare le carenze istruttorie, non mettono in discussione la validità tecnica del progetto e non ravvisano impedimenti normativi o ambientali alla realizzazione dello stesso, potendo, inoltre, TA riutilizzare le analisi specialistiche ed opere progettuali finora sviluppate nell'ambito della nuova procedura di approvazione dell'opera.
Nel corso del 2023 è proseguito il coordinamento con ENAC al fine della definizione del riavvio dell'iter approvativo, anche alla luce delle previsioni del Decreto Legge 76/2020 (c.d. Decreto Semplificazioni) che potrebbero consentire tempistiche autorizzative ridotte rispetto ai termini ordinari.

Impairment test
Al 31 dicembre 2023, ai sensi dello IAS 36 "Riduzione di valore delle attività", è stato condotto l'*impairment test* sui dati al 31 dicembre 2023, approvato unitamente al piano economico finanziario del Gruppo dal Consiglio di Amministrazione in data 12 marzo 2024, effettuato sia sulla Cash Generating Unit ("CGU") relativa all'aeroporto di Firenze, sia su quella relativa all'aeroporto di Pisa.
Tali CGU includono, oltre ai Diritti di concessione (incluse per l'aeroporto di Firenze le immobilizzazioni in corso per sviluppo del Master Plan) e l'avviamento, tutte le altre attività componenti il capitale investito netto dei rispettivi aeroporti identificati dagli amministratori e dedicati allo sviluppo degli scali stessi, sia per quanto concerne il traffico aereo sia per le infrastrutture ed i servizi per i passeggeri.
Ai fini dell'impairment test l'avviamento pari a 3.735 migliaia di euro è stato allocato per circa il 78% sulla CGU dello scalo di Firenze e per circa il 22% sulla CGU dello scalo di Pisa. Tali percentuali di allocazione sono invariate rispetto al 2022.
Il valore recuperabile di ciascuna CGU si basa sul suo valore d'uso, stimato sulla base dei flussi di cassa previsionali attualizzati. Sono stati quindi stimati e poi attualizzati i flussi di cassa previsionali dei due scali per la durata residua delle rispettive concessioni (2048 per Pisa e 2045 per Firenze – convenzionalmente definito al 2044 in funzione della scadenza della concessione fissata nel febbraio 2045). Il valore ottenuto (valore recuperabile) di ciascuna CGU è stato poi confrontato con il relativo valore contabile.

Gli obiettivi e le assunzioni di Piano sono stati determinati tenendo conto dei risultati storici della gestione e sono stati elaborati sulla base di stime puntuali del traffico passeggeri e dei relativi ricavi, utilizzando altresì delle crescite coerenti a quelle previste per il settore di appartenenza.
La definizione dei principali drivers di Piano, con particolare riferimento alle previsioni di sviluppo futuro del traffico, si è inoltre basata anche su informazioni esterne, quali studi realizzati da primari operatori del settore.
Ai fini dell'attualizzazione dei flussi di cassa, il Gruppo ha adottato un tasso di sconto (WACC) che riflette le correnti valutazioni di mercato, del costo del denaro e che tiene conto dei rischi specifici dell'attività in cui le CGU operano: il WACC così determinato è pari al 8,81% (pari al 8,12% nel 2022).
Il Gruppo ha inoltre effettuato analisi di sensitività sui risultati del test rispetto alla variazione degli assunti di base che condizionano il valore d'uso dalle CGU, con focus in particolare sul tasso di sconto utilizzato. Anche nel caso di un incremento dell'1% e del 2% del WACC, le analisi non porterebbero ad evidenziare perdite di valore.
Nella stima dei flussi di cassa futuri il Gruppo TA ha considerato gli obiettivi di sostenibilità ed i relativi investimenti che si renderanno necessari per il raggiungimento degli stessi. La definizione degli obiettivi di sostenibilità è un percorso che Il Gruppo ha avviato nel 2022 con l'approvazione delle linee strategiche e del primo piano di sostenibilità che si è declinato con progetti di breve periodo 2023-2024. Nella stima dei flussi di cassa del 2024, quindi, il Gruppo ha considerato nei costi operativi e negli investimenti i flussi di cassa in uscita attesi per il raggiungimento degli obiettivi di breve periodo delineati dal piano di sostenibilità. In tal senso è opportuno ricordare che Toscana Aeroporti ha avviato l'esecuzione e la programmazione di una serie di interventi sinergicamente indirizzati ad un contenimento delle emissioni di CO2 e la progettazione per la realizzazione di impianti di produzione di energia elettrica da fonte rinnovabile. Il piano economico finanziario include i flussi finanziari in uscita correlati alla realizzazione di tali investimenti.
Per quanto riguarda gli effetti di progetti ad oggi ancora in una fase embrionale, il Gruppo ha generalmente mantenuto un approccio conservativo, stimando quindi flussi di cassa in uscita ritenuti prudenti o non prevedendo benefici che potenzialmente potrebbero derivare dalle strategie e dagli investimenti futuri (ad esempio una riduzione dei consumi).
In tutti i casi elaborati, il valore attuale dei flussi di cassa attesi generati dalle CGU risulta superiore al valore netto contabile sottoposto a test di impairment.
Considerato che il valore recuperabile si è determinato sulla base di stime, il Gruppo non può assicurare che non si verifichi una perdita di valore delle attività in periodi futuri. Stante l'attuale contesto del mercato i diversi fattori utilizzati nell'elaborazione delle stime potrebbero essere rivisti; il Gruppo monitorerà costantemente tali fattori e l'esistenza di perdite di valore.

e. Altre immobilizzazioni

Il valore al 31 dicembre 2023 è pari a 247 migliaia di euro (262 migliaia di euro al 31 dicembre 2022) e si riferiscono ad investimenti su beni di terzi, in particolare sulla strada comunale di via del Termine presso lo scalo fiorentino.

7.2 Immobili, impianti e macchinari

dati in euro/000	31.12.2023	31.12.2022	VARIAZIONE
Terreni, Fabbricati	16.592	16.836	(244)
Altri beni	1.424	1.609	(185)
Attrez.re ind.li e comm.li	603	733	(130)
Impianti e macchinari	5.098	7.003	(1.905)
Immobilizzazioni in corso e acconti (mat.)	123	211	(89)
Immobili, impianti e macchinari	**23.839**	**26.391**	**(2.552)**

Complessivamente nel corso dell'esercizio 2023 sono stati effettuati investimenti per 852 migliaia di euro, relativi a:

(importi in migliaia di euro)	FY 2023
Impianti e macchinari	323
Autoveicoli	194

Mobili e arredi	80
Hardware	250
Immobilizzazioni in corso	4
Totale	**852**

Per l'analisi di dettaglio degli investimenti suddetti effettuati nel 2023 in esame si rimanda a quando riportato in relazione sulla gestione al paragrafo 10.
Nel corso del 2023 sono state effettuate dismissioni di cespiti per 379 migliaia di euro.
La movimentazione degli immobili, impianti e macchinari viene fornita nell'Allegato B.

7.3 Diritti d'uso

La società ha al 31 dicembre 2023 un valore dei Diritti d'uso è pari 3,6 milioni di euro. Tale voce si compone:

1. Diritti d'uso su terreni, fabbricati e migliorie per 3,2 milioni di euro, relativi a contratti a lungo termine per la concessione di aree dedicate a parcheggi auto; la durata dei contratti va dai 9 ai 20 anni;
2. Diritti d'uso su veicoli, mobili e arredi per 458 migliaia di euro, relativi a contratti a lunga durata per auto aziendali; la durata dei contratti va dai 3 ai 4 anni.

Di seguito la movimentazione dell'anno.

Dati in euro/000	31.12.2023	31.12.2022
Valori al primo gennaio	3.904	4.583
Acquisizioni	403	120
Dismissioni	(24)	0
Ammortamenti	(650)	(798)
Diritti d'uso alla fine del periodo	**3.633**	**3.904**

7.4 Partecipazioni in altre imprese

Al 31 dicembre 2023, il Gruppo TA detiene quote ed azioni in altre partecipazioni per 3.340 migliaia di euro (2.962 migliaia di euro al 31 dicembre 2022), che si riferiscono a:

- Firenze Parcheggi S.p.A. (8,16% del capitale): 3,2 milioni di euro.
- I.T. Amerigo Vespucci S.p.A. (0,17 % del capitale): 40,6 migliaia di euro;
- Consorzio Turistico Area Pisana S.c.a.r.l. (2,37% del capitale): 420 euro;
- Toscana 24 Srl (3,95% del capitale): 30,0 migliaia di euro;
- Consorzio Pisa Energia S.c.r.l. (5,26% del capitale): 831 euro;
- Consorzio per l'Aeroporto di Siena (0.11% del capitale): 8,5 migliaia di euro;
- Firenze Convention Bureau S.c.r.l. (2,87% del capitale): 6,6 migliaia di euro;
- Firenze Mobilità S.p.A. (3,98% del capitale): 42,5 migliaia di euro;
- Società Esercizio Aeroporto della Maremma S.p.A. (0,39% del capitale): 10,2 migliaia di euro.
- A.C. Quasarda S.c.a.r.l. (72,42% del capitale): 7,2 migliaia di euro.

La valutazione della partecipazione in Firenze Parcheggi S.p.a. è stata rivalutata pari al valore di cessione stabilito con atto notarile il 12 febbraio 2024 a Parcheggi Italia S.p.A.
Al 31 dicembre 2023 non sono stati rilevati indicatori di potenziali perdite durevoli di valore delle partecipazioni in altre imprese.

7.5 Partecipazioni in imprese collegate e sottoposte a controllo congiunto

Al 31 dicembre 2023, il valore delle partecipazioni della Capogruppo TA in società collegate ed a controllo congiunto (joint venture) è pari a 572 migliaia di euro (572 migliaia di euro al 31 dicembre 2022), come risulta di seguito:

- Alatoscana S.p.A. per 378 migliaia di euro (376 migliaia di euro al 31 dicembre 2022);
- Toscana Aeroporti Handling S.r.l. per 188 migliaia di euro (188 al 31 dicembre nel 2022);
- AC Quasarda S.c.a.r.l. per 7,2 migliaia di euro (7,2 migliaia di euro al 31 dicembre 2022).

Alatoscana S.p.A. e Toscana Aeroporti Handling S.r.l. sono classificate come società collegate, mentre AC Quasarda Sc.a.r.l. è classificata come joint venture.

Per ulteriori considerazioni relative alle caratteristiche delle società in questione si rinvia al paragrafo "Rapporti con società collegate, sottoposte a controllo congiunto e correlate" della relazione sulla gestione.
Non si ravvisano indicatori di perdite di valore nelle partecipazioni in imprese collegate.

7.6 Altre attività finanziarie

dati in euro/000	31.12.2023	31.12.2022	VARIAZIONE
Depositi cauzionali	174	742	(568)
Crediti verso altri esigibili oltre l'anno	3.210	3.210	0
Strumenti finanziari	63	63	0
Valore di subentro	2.072	1.861	211
Altre attività finanziarie	**5.518**	**5.876**	**(358)**

Depositi cauzionali
Si riferiscono principalmente a depositi cauzionali rilasciati a fornitori di utenze (allacciamenti), tabacchi, fondi cassa ad operatori di biglietteria e parcheggio.

Crediti verso altri esigibili oltre l'anno
Il credito deriva principalmente dalla caparra confirmatoria in conto prezzo di 3 milioni di euro versata nel giugno 2018 in sede di sottoscrizione del contratto preliminare relativo all'acquisizione da NIT – Nuove Iniziative Toscane S.r.l. (società immobiliare controllata dal Gruppo Unipol) di un'area sita nella cosiddetta "Piana di Castello" nei pressi dell'aeroporto di Firenze ai fini dello sviluppo del Master Plan. Si vedano inoltre le ulteriori considerazioni riportate al paragrafo "8.1.d Immobilizzazioni in corso" e "10.7.3 Altre passività con rischio di soccombenza possibile".
L'importo include inoltre la componente di corrispettivo da ricevere (earn out) per la cessione di TAH pari a 193 migliaia di euro, attività finanziaria valutata al fair value (FVTPL).

Strumenti finanziari
Per un importo di circa 63 migliaia di euro al 31 dicembre 2023, la voce si riferisce al fair value del diritto di opzione vantato dalla Capogruppo TA per la vendita della quota residua del 20% ad oggi detenuta da TA nel capitale sociale di TAH così come prevista nel contratto di cessione.

Valore di subentro
Per un importo di circa 2,1 milioni di euro al 31 dicembre 2023 (1,9 milioni di euro al 31 dicembre 2022), la voce si riferisce al valore di subentro rilevato per effetto delle previsioni dell'art. 703 del Codice della Navigazione, ossia il valore che alla scadenza naturale della concessione, il concessionario subentrante ha l'obbligo di corrispondere al concessionario uscente, determinato secondo le regole della contabilità analitica regolatoria.
Si segnala che il c.d. "Valore di Subentro" al 31.12.2023 è stato riclassificato dalla voce Attività immateriali alla voce Altre attività finanziarie (non correnti). Conseguentemente, anche il dato comparativo al 31.12.2022 è stato riclassificato di conseguenza.

7.7 Crediti commerciali esigibili oltre l'anno
Si riferiscono a crediti commerciali relativi a piani di rientro contrattualizzati. Il valore al 31 dicembre 2023 è pari a 805 migliaia di euro (1.482 migliaia di euro al 31 dicembre 2023) e si riferisce principalmente al piano di rientro di crediti verso la collegata TAH.

7.8 Attività fiscali differite
Le attività e passività fiscali differite sono esposte al netto quando compensabili nell'ambito della stessa giurisdizione. Al 31 dicembre 2023 il Gruppo presenta attività fiscali differite pari a 7.480 migliaia di euro (9.883 migliaia di euro al 31 dicembre 2022). Tale importo è il netto di attività fiscali differite pari a 13.669 migliaia di euro e passività fiscali differite pari a 6.189 migliaia di euro, ed è composto principalmente dalla rilevazione delle imposte anticipate sulle perdite fiscali degli esercizi precedenti della Capogruppo e sulle differenze temporanee calcolate sui fondi (fondo di ripristino, fondo svalutazione crediti ecc.).
Per i dettagli relativi alla composizione della voce e relativa movimentazione, si rinvia all'allegato 10.

Le imposte differite e anticipate sono state determinate applicando l'aliquota fiscale in vigore nell'esercizio nel quale le differenze temporanee si riverseranno.
La variazione delle attività fiscali differite rispetto al 31 dicembre 2022 deriva principalmente da:

- utilizzo delle perdite fiscali pregresse a fronte del conseguimento di risultati fiscali positivi nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 (effetto per circa -3.661 migliaia di euro);
- variazioni sui fondi tassati e altre minori (effetto per circa 1.258 migliaia di euro).

La recuperabilità delle attività per imposte anticipate relative alle perdite fiscali trova riscontro nella capacità di produrre utili fiscali nei futuri esercizi così come desumibili dal piano pluriennale approvato dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo in data 10 marzo 2023.

ATTIVITA' CORRENTI

Viene esposta di seguito la composizione delle attività correnti al 31 dicembre 2023 ed il confronto con l'esercizio precedente.

Dati in euro/000	31.12.2023	31.12.2022	VARIAZIONE
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI	61.716	83.534	(21.817)

7.9 Attività derivanti da contratti

Il saldo al 31 dicembre 2023, pari a 1.347 migliaia di euro ed in decremento di 578 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2022, rappresenta l'ammontare dovuto dal committente ANAS nei confronti della controllata TAC per i lavori eseguiti nell'anno, al netto degli acconti e degli anticipi ricevuti, nell'ambito della commessa dei lavori che si concluderà nel 2025.

7.10 Crediti commerciali

La voce è relativa ai crediti correnti verso clienti che al 31 dicembre 2023, al netto del fondo svalutazione crediti, ammontano a 22.430 migliaia di euro (16.909 migliaia di euro al 31 dicembre 2022), così come da tabella seguente.

Dati in euro/000	31.12.2023	31.12.2022	VARIAZIONE
Crediti commerciali lordi	**27.459**	**21.958**	**5.500**
- Fondo svalutazione crediti	(5.029)	(5.049)	20
Crediti commerciali	**22.430**	**16.909**	**5.520**

Il fondo svalutazione crediti commerciali è stato incrementato nell'esercizio per effetto un accantonamento di 12 migliaia di euro e decrementato per 32 migliaia di euro per utilizzo.

La composizione dei crediti commerciali per fascia di scaduto è dettagliata dalla seguente tabella.

dati in euro/000	Totale globale	crediti a scadere	Crediti scaduti				
			0-30 gg	30-60 gg	60-90 gg	90-180 gg	> 180 gg
Crediti correnti	27.459	10.759	5.543	3.831	391	1.280	5.654
Tasso di perdita atteso		0,0%	-0,1%	-1,3%	-2,1%	-4,3%	-86,8%
Fondo svalutazione crediti	(5.029)	(2)	(4)	(51)	(8)	(55)	(4.908)
Totale al 31.12.2023	**22.430**	**10.757**	**5.539**	**3.780**	**383**	**1.225**	**746**

dati in euro/000	Totale globale	crediti a scadere	Crediti scaduti				
			0-30 gg	30-60 gg	60-90 gg	90-180 gg	> 180 gg
Crediti correnti	21.958	10.556	4.123	820	483	220	5.756
Tasso di perdita atteso		-0,1%	-0,2%	-4,9%	-8,8%	-27,4%	-85,0%

Fondo svalutazione crediti	(5.049)	(8)	(8)	(40)	(43)	(60)	(4.891)
Totale al 31.12.2022	**16.909**	**10.549**	**4.116**	**780**	**440**	**160**	**865**

I crediti commerciali includono anche i crediti verso le società collegate e sottoposte a controllo congiunto riportati nello schema seguente.

Dati in euro/000	31.12.2023	31.12.2022	VARIAZIONE
Toscana Aeroporti Handling	2.561	686	1.875
AC.Quasarda	25	23	2
Crediti verso società Collegate	**2.586**	**709**	**1.877**

7.11 Attività fiscali per imposte correnti

Tale voce, pari a 25 migliaia di euro al 31 dicembre 2023 (270 migliaia di euro al 31 dicembre 2022) si riferisce principalmente ai crediti fiscali per imposte correnti Ires e Irap.

7.12 Altri crediti tributari

Al 31 dicembre 2023 la voce è pari a circa 1.909 migliaia di euro (669 migliaia di euro al 31 dicembre 2022), ed è composta principalmente da:

- credito IVA della capogruppo per 834 migliaia di euro;
- credito IVA delle controllate per 899 migliaia di euro;
- credito iva Vola Srl (ex controllata chiusa nel dicembre 2021) per 73 migliaia di euro;
- credito investimenti beni strumentali della Capogruppo TA per 21 migliaia di euro;
- ART bonus della Capogruppo per 79 migliaia di euro;
- minori per 3 migliaia di euro.

7.13 Crediti verso altri esigibili entro l'anno

dati in euro/000	31.12.2023	31.12.2022	VARIAZIONE
Contributi pubblici (Stato, Regione)	71	191	(120)
Crediti verso vettori per addizionale comunale	6.873	4.864	2.008
Anticipi a fornitori	995	1.035	(40)
Ratei e Risconti attivi	954	800	155
Crediti per incassi generi di monopolio	74	52	22
Altri crediti minori	504	755	(251)
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	**9.471**	**7.696**	**1.775**

La voce Contributi pubblici include i crediti relativi a sovvenzioni statali e regionali, più ampliamente descritti al paragrafo 7.2 Altri proventi.

Il credito verso vettori per l'addizionale comunale sui diritti d'imbarco passeggeri, istituita dall'art. 2, comma 11 della legge 24 dicembre 2003 n. 350, ha il medesimo andamento nella voce "Altri debiti tributari" delle Passività correnti in quanto l'importo riscosso viene versato allo Stato.

La voce Risconti attivi riguarda principalmente forniture con fatturazione anticipate, contributi associativi, assicurazioni.

7.14 Altre attività finanziarie correnti

Tale voce pari a 393 migliaia di euro al 31 dicembre 2023(294 al 31 dicembre 2022) include il valore di Titoli di Stato (BTP) detenuti dalla controllata Jet Fuel.

7.15 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Tale voce pari a 26.143 migliaia di euro al 31 dicembre 2023 (55.772 migliaia di euro al 31 dicembre 2022) è rappresentata per la quasi totalità dell'importo da disponibilità presso conti correnti bancari e per la componente residua da denaro in cassa.
La variazione di liquidità deriva principalmente da;

- Il flusso di cassa positivo generato dalle attività operative per 26,4 milioni di euro;
- investimenti per circa 13,8 milioni di euro in infrastrutture aeroportuali;
- la variazione netta dei finanziamenti da parte di TA per 34,8 milioni di euro;
- la distribuzione di dividendi e riserve di PN per 7,3 milioni di euro.

Il flusso di cassa derivante dagli investimenti in attività immateriali è inferiore per 2,4 milioni di euro agli investimenti dell'esercizio riportati al paragrafo 7.1 in quanto questi ultimi sono iscritti al fair value, determinato sulla base del valore di mercato di tali investimenti anziché sulla base del costo sostenuto.

Si segnala che la voce Disponibilità liquide accoglie un importo di 10 milioni di euro disponibili e depositati su un conto corrente dedicato come richiesto dagli istituti finanziatori per consentire la distribuzione di riserve di PN (avvenute nel 2023 e 2022).

7.16 PATRIMONIO NETTO

Il Patrimonio Netto registra un incremento di circa 5,7 milioni di euro dovuto al positivo effetto del risultato di esercizio (+13,1 milioni di euro) attenuato dalla distribuzione di dividendi e riserve di 7,3 milioni di euro.
Il patrimonio netto risulta costituito dalle seguenti voci.

Capitale
Al 31 dicembre 2023 il capitale sociale della Capogruppo, interamente versato, risulta costituito da n. 18.611.966 azioni ordinarie senza valore nominale (n. 18.611.966 al 31 dicembre 2022).
Per il dettaglio dei Soci si rimanda allo schema ed al paragrafo "Azionariato della Capogruppo" della relazione sulla gestione.

Riserve di capitale
Le riserve di capitale sono costituite:

- dalla riserva da sovrapprezzo azioni per 18.941 migliaia di euro venutasi a creare con l'aumento di capitale a pagamento in sede di quotazione di Borsa di Società Aeroporto Toscano Galileo Galilei S.p.A. nel luglio 2007.
- dalla riserva legale per un importo di 5.472 migliaia di euro (5.369 migliaia di euro al 31 dicembre 2022).
- dalle riserve statutarie per un ammontare di 12.846 migliaia di euro (17.893 migliaia di euro al 31 dicembre 2022). Il decremento di 5.048 migliaia di euro è principalmente conseguente alla destinazione a riserva dell'utile 2022, come proposto dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo il 15 marzo 2023 e deliberato dall'Assemblea degli Azionisti della Capogruppo in data 27 aprile 2023 nonché dalla distribuzione di 7 milioni di euro di riserve deliberato dalla suddetta assemblea degli Azionisti (importo unitario per azione pari a 0,3761 euro).
- dalle altre riserve costituite principalmente dalla Riserva derivante dalla fusione per incorporazione di Aeroporto di Firenze per 24.585 migliaia di euro. Ai sensi del punto 5 del primo comma dell'art. 2426 C.C. si precisa che non ci sono più vincoli sulle riserve disponibili.

Riserva rettifiche IAS
Tale riserva negativa per 3.229 migliaia di euro accoglie:

- la riserva di prima applicazione IAS/IFRS (negativa per 711 migliaia di euro) al netto degli impatti fiscali teorici creata alla data del 1° gennaio 2005 in fase di First Time Adoption, in modo da accogliere gli impatti a Patrimonio Netto dell'adozione dei Principi Contabili Internazionali;
- la riserva IAS/IFRS (negativa per 2.618 migliaia di euro) venutasi a creare per effetto dell'applicazione del principio internazionale IFRIC 12 "Accordi per servizi in concessione", adottato dal 1° gennaio 2011.

Utili (perdite) portati a nuovo

Accoglie gli utili portati a nuovo per 3.219 migliaia di euro (642 migliaia di euro al 31 dicembre 2022). La variazione deriva dall'allocazione del risultato del 2022 e della valutazione attuariale del ricalcolo del Fondo TFR secondo l'applicazione dello IAS 19 "Benefici per i dipendenti".

Altri componenti di conto economico complessivo
Si riporta di seguito l'effetto fiscale relativo agli altri componenti di conto economico complessivo.

SITUAZIONE 2023	Valore lordo	(Onere)/Beneficio fiscale	Valore Netto
- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale	(46)	11	(35)

SITUAZIONE 2022	Valore lordo	(Onere)/Beneficio fiscale	Valore Netto
- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale	603	(145)	458

Utile (perdita) di esercizio del Gruppo
Accoglie il risultato di esercizio di pertinenza del Gruppo al 31 dicembre 2023, pari ad un utile di 12.631 migliaia di euro (4.675 migliaia di euro al 31 dicembre 2022).

Patrimonio Netto di Terzi
Sulla base dei rapporti patrimoniali in essere nel 2023, il Patrimonio Netto di pertinenza dei Terzi è pari a 1.326 migliaia di euro (1.170 migliaia di euro al 31 dicembre 2022). La variazione è dovuta alla quota di competenza di terzi del risultato d'esercizio delle controllate Jet Fuel e TAC.

7.17 Fondi per Rischi ed Oneri

Il Fondo per rischi ed oneri è pari a 5.235 migliaia di euro (1.237 migliaia di euro al 31 dicembre 2022). Di seguito la movimentazione dell'anno.

	Dati in euro/000
Fondi rischi e oneri 01.01.2023	1.237
accantonamento	766
utilizzo	(203)
riclassifica debiti commerciali	3.434
Fondi rischi e oneri 31.12.2023	**5.235**

Il fondo al 31 dicembre 2023 è composto principalmente dai seguenti importi:

1) 351 migliaia relativo agli accantonamenti connessi al contenzioso "Servizio antincendio dei VV.F." il cui status è descritto al paragrafo "Informazioni sulle voci principali del Fondo rischi e oneri";
2) 440 migliaia di euro relativi agli accantonamenti connessi al rischio di passività potenziale di natura giuslavoristica meglio descritti nel paragrafo "Altre informazioni";
3) 215 migliaia di euro relativi a un contenzioso che vede TA citata in giudizio da alcune società petrolifere a loro volta citati in causa da alcuni vettori nazionali, in relazione all'applicazione delle royalties su carburanti applicate nei volumi gestiti nel periodo 1999-2005 (normativa di riferimento L. 245/05 c.d. Legge sui requisiti di sistema);
4) 717 migliaia di euro relativi a contenziosi su imposte locali in relazione alla diversa classificazione delle aree aeroportuali ai fini IMU;

5) 3.434 migliaia di euro relativi ad una riclassifica da debiti verso fornitori di accantonamenti di esercizi pregressi di costi di sviluppo traffico stante l'aggiornamento dell'analisi dei contratti di marketing support con le compagnie aeree.

Per ulteriori dettagli si rinvia al paragrafo "Informazioni sulle voci principali del Fondo rischi e oneri".
Gli importi accantonati dalla Società a fronte dei potenziali rischi derivanti dai contenziosi in essere risultano congrui in relazione al prevedibile esito delle controversie.

7.18 Fondi di ripristino e sostituzione

Il valore complessivo al 31 dicembre 2023 è pari a 24.472 migliaia di euro e si incrementa di 2.989 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2022 per effetto dell'accantonamento del 2023, parzialmente compensato dagli utilizzi dell'esercizio, riferiti principalmente agli interventi di ripristino effettuati sulle infrastrutturali dei due scali toscani. Di seguito la relativa movimentazione.

	Dati in euro/000
Fondi di ripristino e sostituzione 01.01.2023	21.483
accantonamento	4.046
utilizzo	(1.969)
oneri finanziari	912
Fondi di ripristino e sostituzione 31.12.2023	**24.472**

Si segnala che l'aumento della quota di accantonamento 2023, rispetto al precedente esercizio, è derivata dalla rivisitazione del Piano di ripristini futuri in cui hanno inciso l'incremento dei costi da costruzione (causati principalmente dall'inflazione), l'ampliamento di alcuni asset aziendali di recente costruzione e dal tasso di attualizzazione utilizzato.
Tale fondo, in funzione della stima temporale del suo utilizzo, viene ripartito fra le passività non correnti (19.334 migliaia di euro) e fra le passività correnti (5.139 migliaia di euro).
L'impatto potenziale su tale Fondo in termini di incremento, in conseguenza di un'ipotetica diminuzione di 50 b.p. dei tassi di attualizzazione, sarebbe pari a 487 migliaia di euro. Invece, l'impatto potenziale sul Fondo in termini di diminuzione, in conseguenza di un'ipotetica crescita di 50 b.p. dei tassi di attualizzazione, sarebbe pari a 465 migliaia di euro.

7.19 Fondi benefici a dipendenti

La voce accoglie la valutazione del TFR che è considerato un'obbligazione a benefici definiti da contabilizzare secondo lo IAS 19 "Benefici per i dipendenti".
I parametri utilizzati per le valutazioni dei due collettivi di Pisa e Firenze al 31 dicembre 2022 sono i seguenti:
- tasso annuo tecnico di attualizzazione: 3,17%;
- tasso annuo di inflazione: 2,00%;
- tasso annuo incremento TFR: 3,00%.

In merito al tasso di attualizzazione, è stato preso come riferimento per la valutazione di detto parametro l'indice iBoxx Eurozone Corporate AA con *duration* 10+; tale *duration* è commisurata alla permanenza media dei due collettivi di lavoratori oggetto di valutazione.
Il personale direttivo della società non beneficia di piani a contribuzione definita.
Il valore della passività risulta pari a 2.193 migliaia di euro (2.307 migliaia di euro al 31 dicembre 2022). Tale fondo viene esposto al netto degli anticipi corrisposti e delle liquidazioni erogate nell'esercizio in esame e presenta una riduzione rispetto al 31 dicembre 2022 di 114 migliaia di euro come sotto riportato:

	dati in euro/000
Fondi benefici ai dipendenti 01.01.2023	2.307
oneri finanziari Ias	113
utilizzo	(273)
(utili)/perdite attuariali	46
Fondi benefici ai dipendenti 31.12.2023	**2.193**

La variazione inserita all'interno del conto economico complessivo (-35 migliaia di euro) è pari all'*actuarial loss* di 43 migliaia di euro al netto dell'effetto fiscale di 8 migliaia di euro.
La valutazione dei benefici futuri risente ovviamente di tutte le ipotesi che debbono essere effettuate per la sua individuazione; pertanto, al fine di ottenere la sensibilità che il valore attuale come sopra determinato presenta rispetto a tali ipotesi, sono stati condotti alcuni test che forniscono la variazione del valore attuale a fronte di una predeterminata variazione di alcune delle ipotesi adottate che maggiormente possono influenzare il valore stesso. Di seguito viene riportata in tabella l'analisi di sensitività su tale Fondo (dati un euro migliaia).

Analisi di sensitività

Gruppo Toscana Aeroporti

	tasso annuo di attualizzazione		tasso annuo di inflazione		tasso anno di turn over	
	+ 0,50 %	- 0,50 %	+ 0,25 %	- 0,25 %	+ 2,50 %	- 2,50 %
Fondo (dati in euro/000)	2.106	2.286	2.219	2.168	2.198	2.189

7.20 Passività finanziarie

Di seguito la movimentazione delle Passività finanziarie non correnti e correnti.

Dati in euro/000	31/12/2022	accensione di finanziamenti (quota capitale)	Rimborsi (quota capitale)	Riclassifiche	Altri movimenti	31/12/2023
Passività non correnti	66.515	0	0	(22.830)	(160)	**43.525**
Passività finanziarie correnti						
Scoperti bancari (finanz. A breve termine)	40.264	53.500	(59.500)	0	53	34.318
Quota corrente dell'indebit.to a m/l term.	28.183	0	(28.056)	22.830	58	23.015
Totale passività finanziarie correnti	68.447	53.500	(87.556)	22.830	112	**57.333**
Totale passività finanziarie	**134.962**	**53.500**	**(87.556)**	**0**	**(49)**	**100.858**

La voce Altri movimenti non monetari include principalmente l'effetto della rilevazione della quota interessi non ancora liquidata di competenza dell'esercizio.

L'importo di 57,3 milioni di euro relativo alle passività finanziarie correnti in essere al 31 dicembre 2023 si riferisce, per 23.015 migliaia di euro alla quota corrente dell'indebitamento a medio lungo termine relativa ai finanziamenti descritti nel prosieguo della presente nota e per 34,3 milioni di euro ai finanziamenti a breve termine (c.d. "denaro caldo").

Il decremento delle Passività finanziarie non correnti, pari a circa 34,1 milioni di euro, è relativo alla riclassifica a breve delle quote di capitale in scadenza nell'esercizio successivo.

L'importo complessivo delle passività finanziarie non correnti e la relativa quota corrente dell'indebitamento a medio lungo termine si riferisce:

1) al contratto di finanziamento sottoscritto in data 30 ottobre 2020 con un pool di primari istituti finanziari costituito da Intesa Sanpaolo e BNL-Gruppo BNP Paribas per un importo complessivo di 85 milioni di euro assistito dalle garanzie SACE in base a quanto previsto dal Decreto Liquidità per un importo pari al 90% delle somme erogate in linea capitale, oltre interessi e oneri accessori (di seguito anche "finanziamento SACE"). Il debito residuo in linea capitale al 31 dicembre 2023 è pari a 54.747 migliaia di euro. Tale finanziamento SACE è stato erogato in data 6 novembre 2020 ed ha una durata di 6 anni con preammortamento di 24 mesi (prima rata ripagata nel dicembre 2022); tale contratto prevede inoltre il rispetto di un parametro finanziario, da misurarsi in occasione del bilancio consolidato annuale, rappresentato dal valore della Posizione Finanziaria Netta Consolidata, così come definita convenzionalmente nel contratto stesso, non superiore a 100 milioni di euro. Al 31 dicembre 2023 detto parametro finanziario risultava rispettato. Secondo le previsioni del contratto di finanziamento e del Decreto Liquidità, tale linea di credito è utilizzabile per sostenere le esigenze di liquidità del Gruppo in relazione al pagamento dei costi del personale, dei canoni di locazione o di affitto di ramo d'azienda, degli investimenti e del capitale circolante; il tasso di interesse applicato è parametrato all'EURIBOR maggiorato di un margine. Inoltre, il contratto prevede commissioni annuali calcolate in relazione alla componente di finanziamento garantita SACE sulla quota capitale erogata e non rimborsata, con percentuale fissa crescente lungo la durata del finanziamento; si vedano le ulteriori informazioni riportate al paragrafo "Rischio di liquidità" delle presenti note illustrative;
2) un finanziamento a lungo termine concesso da Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (BIIS – Gruppo Intesa San Paolo) per supportare i relativi investimenti infrastrutturali, con importo originario pari a 40 milioni di euro. Detto finanziamento prevede un tasso d'interesse variabile parametrato all'Euribor a sei mesi oltre uno "spread". Il finanziamento sottoscritto con BIIS – Gruppo Intesa San Paolo ha scadenza nel settembre 2027 e debito residuo al 31 dicembre 2023 pari a 11,7 milioni di euro (di cui 2,9 milioni di euro entro i prossimi dodici mesi).
3) tre finanziamenti accesi nel 2017, nel 2018 e nel 2021 dalla controllata Jet Fuel, con debito residuo al 31 dicembre 2023 pari a 52 migliaia di euro da rimborsare entro i prossimi dodici mesi.

Il debito finanziario derivante dal contratto concesso alla Capogruppo da BIIS – Gruppo Intesa San Paolo prevede il rispetto di determinati livelli di indici finanziari definiti contrattualmente quali Posizione Finanziaria Netta/EBITDA e Posizione Finanziaria Netta/Patrimonio Netto, secondo le definizioni concordate con le controparti finanziatrici e misurati sui valori di Bilancio della Capogruppo. Le suddette misurazioni sono effettuate in sede di bilancio annuale al 31 dicembre 2023 e sono state tutte rispettate.

Il mancato rispetto dei *covenants* e degli altri impegni contrattuali applicati al finanziamento in questione, qualora non adeguatamente rimediato nei termini concordati, può comportare l'obbligo di rimborso anticipato del relativo debito residuo e/o comportare limitazione nella distribuzione dei dividendi.

Nel corso del 2023 la Capogruppo ha inoltre avviato le procedure per ottenere da un importante pool di istituti bancari la rinegoziazione del debito complessivo e per supportare la continuazione degli investimenti programmati. Nell'ambito della medesima operazione la Società ha avviato il dialogo con gli stessi istituti di credito relativo al finanziamento dei significativi investimenti legati al Master Plan di Firenze alla luce del relativo avanzamento della procedura di approvazione.

Infine, si evidenzia che, in linea con le prassi di mercato, i suddetti finanziamenti prevedono: impegni di "negative pledge" ai sensi dei quali la società non può creare diritti reali di garanzia o altri vincoli sugli asset aziendali; clausole di "pari passu", in base alle quali i finanziamenti avranno lo stesso grado di priorità nel rimborso rispetto alle altre passività finanziarie, e clausole di "change of control", che si attivano nel caso di perdita del controllo societario da parte dell'azionista di maggioranza; limitazioni alle operazioni straordinarie che la Capogruppo può effettuare.

Di seguito l'evoluzione delle scadenze dei finanziamenti in essere al 31 dicembre 2023.

Dati in migliaia di euro	quota capitale	quota interesse	totale
Entro l'anno	56.830	4.308	61.138

Compreso fra 1 e 2 anni	22.778	2.093	24.871
Compreso fra 2 e 3 anni	17.800	677	18.477
Compreso fra 3 e 4 anni	2.868	118	2.986
Oltre 4 anni	-	-	-
Totale	**100.276**	**7.196**	**107.472**

Di seguito il dettaglio degli affidamenti bancari al 31 dicembre 2023.

Dati in euro/000	31.12.2023	31.12.2022	VAR.
Fidi accordati	**49.250**	**49.650**	**(400)**
di cui TA	*48.950*	*49.250*	*(300)*
di cui controllate	*300*	*400*	*(100)*
Fidi utilizzati	**34.000**	**40.000**	**(6.000)**
Utilizzato %	*69%*	*78%*	
Fidi residui	**15.250**	**9.650**	**5.600**

I fidi utilizzati al 31 dicembre 2023 si riferiscono per 34 milioni di euro alla linea di "denaro caldo"; i fidi residui a tale data includono affidamenti a revoca per 15.250 migliaia di euro.
Gli affidamenti residui al 31 dicembre 2023 si riferiscono interamente a fidi a revoca.

Di seguito si espongono le passività finanziare in essere al 31 dicembre 2023 distinte tra quelle soggette a tasso di interesse fisso e quelle a tasso di interesse variabile.

Istituto bancario	Scadenza	tipo di interesse	tasso di interesse	debito al 31 dicembre 2023 (in euro/000)
INTESA SAN PAOLO – I tranche	settembre 2027	variabile	Euribor 6 mesi + 96 b.p.	5.076
INTESA SAN PAOLO – II tranche	settembre 2027	variabile	Euribor 6 mesi + 180 b.p.	6.664
BPM – II mutuo Jet Fuel	giugno 2024	variabile	Euribor 3 mesi + 110 b.p.	52
ISP-SACE	settembre 2026	variabile	Euribor 3 mesi + 115 b.p.	54.747
a)	**totale debiti per finanziamenti a medio/lungo termine**			**66.540**
BPM	January 2023	Variable	Euribor 3M/360 + 1.25	12
BPM	August 2023	Variable	Euribor 3M/360 + 1.25	73
BPM	February 2024	Variable	Euribor 3M/360 + 1.25	3.575
Banca Intesa San Paolo	January 2024	Fixed	6,10%	1.047
Unicredit	March 2024	Variable	Euribor 3M/360 + 1.90	2.500
Unicredit	March 2024	Variable	Euribor 3M/360 + 1.90	2.500

Unicredit	March 2024	Variable	Euribor 3M/360 + 1.90	2,501
MPS	March 2024	Variable	Euribor 6M/360 + 0.35	11.137
	b)	**totale debiti su finanziamenti a revoca (c.d. "denaro caldo")**		**34.318**
	a) + b)	**totale debiti per passività finanziarie**		**100.858**

Di seguito si espongono i finanziamenti al 31 dicembre 2023 al loro valore nozionale ed al *fair value*.

Istituto bancario	**società**	**nozionale**	**fair value**
Intesa San Paolo	TA	11.472	11.713
Intesa San Paolo – SACE	TA	54.753	55.133
Banco Popolare di Milano	Jet Fuel	52	52
Finanziamenti a breve ("denaro caldo")	TA	34.000	34.318
	Totale	**100.276**	**101.216**

L'**Indebitamento Finanziario Netto** (di seguito anche **"Posizione Finanziaria Netta")** al 31 dicembre 2023, così come riportata nella Relazione sulla gestione in ossequio alla Delibera Consob prot. N. 6064293 del 28 luglio 2006, risulta dalla seguente tabella:

INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CONSOLIDATO			
migliaia di euro	**31.12.2023**	**31.12.2022**	**Var. Ass.**
A. Disponibilità liquide	26.143	55.772	(29.629)
B. Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	-	-	-
C. Altre attività finanziarie correnti	393	294	99
D. Liquidità (A) + (B) + (C)	**26.535**	**56.065**	**(29.530)**
E. Debito finanziario corrente	34.318	40.264	(5.947)
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	24.586	29.772	5.186
G. Indebitamento finanziario corrente (E) + (F)	**58.904**	**70.036**	**-11.132**
H. Indebitamento finanziario corrente netto (G) – (D)	**32.369**	**13.971**	**18.398**
I. Debito finanziario non corrente	43.525	66.515	(22.990)
J. Strumenti di debito	-	-	-
K. Altri debiti non correnti	3.730	4.910	(1.180)
L. Indebitamento finanziario non corrente (I) + (J) + (K)	**47.254**	**71.425**	**(24.170)**
M. Totale indebitamento finanziario (H) + (L) (P.F.N.)	**79.623**	**85.395**	**(5.772)**

Al 31 dicembre 2023, i debiti bancari correnti (utilizzo di affidamenti a breve termine) sono pari a 34,3 milioni di euro, a cui si aggiunge la voce "Parte corrente del debito finanziario non corrente" che include le quote scadenti entro i prossimi 12 mesi dei finanziamenti a medio-lungo termine (23.015 migliaia di euro), le passività finanziarie per diritti d'uso (571 migliaia di euro) e gli altri debiti relativi all'acquisto della partecipazione in TAC (1 milione di euro).

A questi si aggiungono i Debiti bancari non correnti per un importo di circa 47,3 milioni di euro, principalmente rappresentati dalla quota non corrente dei finanziamenti in essere e la quota non corrente delle passività finanziarie per diritti d'uso (3,3 milioni di euro).
La voce "Altri debiti non correnti" include la quota non corrente delle passività finanziarie per i diritti d'uso (3,3 milioni di euro) e gli altri debiti relativi all'acquisto della partecipazione in TAC (0,5 milioni di euro).
Si rimanda ai commenti in Relazione sulla gestione ed al "Rendiconto Finanziario" per una più approfondita analisi dell'andamento della stessa.

7.21 Passività finanziarie per diritti d'uso

Al 31 dicembre 2023 le Passività finanziarie per diritti d'uso, calcolate attualizzando il valore dei canoni di leasing a scadere, sono pari a 3,8 milioni di euro, di cui 3,3 milioni di euro classificate tra le passività non correnti e 571 migliaia di euro tra le passività correnti.

Dati in euro/000	31.12.2023	31.12.2022
Passività finanziarie per diritti d'uso oltre un anno	3.266	3.491
Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno	571	589
Totale	**3.837**	**4.080**

Di seguito la movimentazione dell'anno.

Dati in euro/000	2023	2022
Valori al primo gennaio	4.080	4.720
Acquisizioni	403	120
Dismissioni	(24)	0
Pagamento / altre riduzioni	118	(887)
Oneri finanziari	(740)	126
Passività finanziarie per diritti d'uso alla fine dell'esercizio	**3.837**	**4.080**

I contratti di leasing non prevedono covenant.

Di seguito la maturazione della passività finanziaria.

	quota capitale	quota interesse	€/000
< 1 anno	638	72	710
1-2 anni	535	57	592
2-3 anni	459	84	543
3-4 anni	291	72	364
4-5 anni	207	65	272
5-6 anni	201	58	259
oltre 6 anni	1.358	196	1.554
totale	**3.689**	**604**	**4.293**

I tassi di interesse marginale definiti dal Gruppo sono rivisti su base ricorrente e applicati a tutti i contratti aventi caratteristiche simili, che sono stati considerati come un unico portafoglio di contratti. I tassi sono determinati a partire dal tasso effettivo medio di indebitamento della Capogruppo, opportunamente rettificato per simulare un teorico tasso marginale di interesse marginale coerente con i contratti oggetto di valutazione. Gli elementi maggiormente significativi considerati nell'aggiustamento del tasso sono il "[illegible]ad" di ciascun paese osservabile sul mercato e la diversa durata dei contratti di locazione.

Di seguito i tassi utilizzati per i contratti stipulati nel 2023:

- 3.50% per i contratti di noleggio autoveicoli di durata pari a 48 mesi;
- 3,84% per i contratti di affitto a breve-medio termine.

Di seguito i tassi utilizzati per i contratti stipulati nel 2022:
- 3,85% per i contratti di noleggio autoveicoli;
- 3,71% per i contratti di affitto a lungo termine;
- 3,65% per i contratti di affitto a breve-medio termine.

7.22 Altri debiti esigibili oltre l'anno

I debiti oltre l'esercizio successivo (interamente della Capogruppo TA) sono pari a 1.226 migliaia di euro (2.251 migliaia di euro al 31 dicembre 2022) e si riferiscono a:

1) alla componente non corrente del debito verso Cemes per l'acquisizione del 51% delle quote di Cemes Aeroporti (oggi Toscana Aeroporti Costruzioni) per 464 migliaia di euro;
2) a depositi cauzionali ricevuti dai clienti a garanzia delle prestazioni effettuate nei loro confronti per 762 migliaia di euro.

La società non ha in essere debiti finanziari con scadenza superiore ai 5 anni.

7.23 Passività fiscali per imposte correnti

La voce pari a 2.544 migliaia di euro (673 migliaia di euro al 31 dicembre 2022) è composta dalle imposte correnti (IRES, IRAP) a carico delle società del Gruppo calcolate sui risultati ante imposte consuntivati nel 2023. In particolare, 409 migliaia di euro sono relativi al debito IRES della Capogruppo maturato nell'ambito dell'accordo di consolidato fiscale in essere con Corporacion America Italia S.p.A. Altre 1.028 migliaia di euro sono relative al debito IRAP, sempre della capogruppo. Mentre le restanti 1.107 migliaia di euro sono riferibili ai debiti IRES e IRAP delle società controllate (Toscana Aeroporti Engineering per 635, Parcheggi Peretola per 396, Jet Fuel per 76).

7.24 Altri debiti tributari

L'ammontare complessivo di 8.813 migliaia di euro (7.387 migliaia di euro al 31 dicembre 2022) è così composto:

dati in euro/000	31.12.2023	31.12.2022	VARIAZIONE
Erario c/addiz.le com.le diritti d'imbarco pax	7.962	6.499	1.463
Erario c/Irpef dipendenti ed autonomi	696	543	154
Erario c/magg.ne diritti A/P voli privati	11	9	2
Erario c/Iva	30	231	(201)
Imposte locali	113	105	8
Altri debiti tributari	**8.813**	**7.387**	**1.426**

In particolare, il debito verso l'Erario per l'addizionale comunale sui diritti d'imbarco si è incrementato per effetto del cresciuto traffico gestito dai due scali nell'esercizio in esame.

7.25 Debiti commerciali

I debiti verso fornitori ammontano a 35,6 milioni di euro (36,7 milioni di euro al 31 dicembre 2022) e registrano un decremento di 1,1 milioni di euro.

7.26 Debiti verso Istituti Previdenziali

Tale voce comprende i debiti verso gli Istituti previdenziali (INPS, INAIL) per un valore pari a 1.563 migliaia di euro (1.170 migliaia di euro al 31 dicembre 2022).

7.27 Altri debiti esigibili entro l'anno

Gli altri debiti entro l'anno sono pari a 11 milioni di euro (9,9 milioni di euro al 31 dicembre 2022) e sono rappresentati dalle seguenti voci di debito.

Dati in euro/000	31.12.2023	31.12.2022	VARIAZIONE

Dipendenti/collaboratori c/competenze	2.853	1.969	884
Canoni concessori	3.423	3.575	(152)
Ratei e risconti passivi	497	612	(115)
Servizio antincendio	1.207	1.270	(63)
Incassi biglietteria aerea/bus/treno	466	468	(2)
Organi istituz. c/competenze	447	111	336
Acconti da clienti	316	245	72
Debito vs Cemes per acquisto quote TAC	1.000	1.000	0
Altri debiti minori esigibili entro l'anno	816	684	132
Altri debiti esigibili entro l'anno	**11.025**	**9.934**	**1.091**

In particolare:

- il Servizio antincendio rappresenta il debito verso l'Erario introdotto dalla legge finanziaria 2007. Per ulteriori considerazioni si rinvia all'apposito allegato di dettaglio del "Fondi per rischi ed oneri".
- il debito verso Cemes per acquisto quote TAC rappresenta la passività in scadenza entro i prossimi dodici mesi, sorto a seguito della relativa operazione di aggregazione aziendale;
- i risconti passivi sono riferiti principalmente a fatturazioni anticipate di ricavi *non aviation*.

8. Gestione dei rischi finanziari

Si espongono di seguito i principali fattori di rischio finanziario che possono influenzare l'andamento della gestione del Gruppo.

8.1 Rischio di credito

Il Gruppo ritiene di aver adeguatamente mitigato tale rischio, grazie al costante monitoraggio delle posizioni creditorie e ricorrendo, in alcuni casi, a tempestive azioni legali volte alla tutela dei medesimi crediti che trovano riflesso nell'accantonamento in bilancio di un apposito fondo svalutazione crediti ritenuto congruo rispetto all'ammontare dei crediti stessi. Sempre con lo scopo di fronteggiare il rischio di credito la Capogruppo richiede di prassi fidejussioni a garanzia (ad esempio ai sub-concessionari) o pre-pagamenti (ad esempio a compagnie aeree non conosciute).
La Capogruppo ha affidato ad una società esterna il recupero di crediti insoluti di lunga durata. Si veda inoltre quanto riportato al paragrafo "Crediti commerciali e diversi".
La crisi economico-finanziaria in atto causata dalla riduzione del traffico ha aumentato il rischio di credito per la generale carenza di liquidità delle imprese del settore; per fronteggiare tali difficoltà il Gruppo ha opportunamente tenuto conto del maggior rischio nell'accantonamento al fondo svalutazione crediti, determinato anche in funzione delle specifiche situazioni di solvibilità delle controparti; il Gruppo continuerà a monitorare e adeguare le valutazioni circa l'andamento dei clienti anche in funzione dell'andamento dei prossimi mesi e dei tempi della ripresa.
Ad oggi non si sono tuttavia registrate criticità specifiche significative.

8.2 Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità rappresenta il rischio che il Gruppo non sia in grado di rispettare le proprie obbligazioni finanziarie. I fattori che principalmente influenzano la liquidità del Gruppo sono la necessità di rimborsare le quote in scadenza dei finanziamenti in essere e di rispettare i covenant previsti da tali contratti, le eventuali distribuzioni di dividendi, nonché le risorse generate o assorbite dalle attività correnti operative e di investimento.
Il Gruppo risponde a tale rischio tramite un costante monitoraggio delle proprie obbligazioni in scadenza nel breve e nel lungo periodo e tramite il ricorso a finanziamenti da parte di istituti bancari.
Al 31 dicembre 2023 il Gruppo ha una PFN negativa per 79,6 milioni di euro (85,[illegible] milioni al 31 dicembre 2022). Essa è la risultante di una PFN corrente negativa di 32,4 milioni di euro ([illegible] milioni di euro al 31 dicembre 2022) ed una PFN non corrente negativa pari a 47,3 milioni di euro ([illegible] milioni di euro al 31 dicembre 2022). L'indebitamento non corrente include principalmente il finanziamento concesso dalla

Capogruppo da Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (BIIS – Gruppo Intesa San Paolo con scadenza 2027) ed il finanziamento SACE (con scadenza 2026) sottoscritto nell'ottobre 2020.
Il contratto di finanziamento dalla Capogruppo con Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo prevede tassi d'interesse parametrati all'Euribor a tre mesi e sei mesi ed alcuni impegni, tra i quali il rispetto di covenants finanziari, quali Posizione Finanziaria Netta/EBITDA e Posizione Finanziaria Netta/Patrimonio Netto, secondo le definizioni concordate con le controparti finanziatrici e misurati al 31 dicembre di ogni esercizio.
Si ricorda che al suddetto finanziamento si è aggiunto il finanziamento sottoscritto in data 30 ottobre 2020 con un pool di primari istituti finanziari costituito da Intesa Sanpaolo e BNL-Gruppo BNP Paribas per un importo complessivo di 85 milioni di euro assistito dalle garanzie SACE in base a quanto previsto dal Decreto Liquidità per un importo pari al 90% delle somme erogate in linea capitale, oltre interessi e oneri accessori.
Il finanziamento SACE è stato erogato in data 6 novembre 2020 ed ha una durata di 6 anni con preammortamento di 24 mesi (prima rata in scadenza nel dicembre 2022); tale contratto prevede inoltre il rispetto di un parametro finanziario, da misurarsi in occasione del bilancio consolidato annuale, rappresentato dal valore della Posizione Finanziaria Netta Consolidata, così come definita convenzionalmente nel contratto stesso, non superiore a 100 milioni di euro.
Secondo le previsioni del contratto di finanziamento SACE e del Decreto Liquidità, tale linea di credito è utilizzabile per sostenere le esigenze di liquidità del Gruppo in relazione al pagamento dei costi del personale, dei canoni di locazione o di affitto di ramo d'azienda, degli investimenti e del capitale circolante; il tasso di interesse applicato è parametrato all'EURIBOR maggiorato di un margine. Inoltre, il contratto prevede commissioni annuali calcolate in relazione alla componente di finanziamento garantita SACE sulla quota capitale erogata e non rimborsata, con percentuale fissa crescente lungo la durata del finanziamento.
Si segnalano per completezza tre finanziamenti a medio lungo termine da nominali 1.200 migliaia di euro erogati dal gruppo Banco Popolare di Milano nel 2017, nel 2018 e nel 2021 alla controllata Jet Fuel per sostenere l'acquisto di otto avio-rifornitori necessari per le attività di into-plane presso l'aeroporto di Pisa.
Inoltre, il Gruppo fa ricorso a finanziamenti bancari di breve periodo a tasso fisso volti a soddisfare esigenze di breve termine.
Si evidenzia inoltre che l'ammontare degli affidamenti a revoca del Gruppo disponibili al 31 dicembre 2023 è pari a circa 15,3 milioni di euro e che la voce cassa e banche accoglie un importo minimo di 10 milioni di euro disponibili e depositati su un conto corrente dedicato come richiesto dagli istituti finanziatori per consentire la distribuzione di un dividendo avvenuta nel luglio 2023.
La Capogruppo TA ed il Gruppo nell'esercizio 2023 hanno rispettato i parametri finanziari previsti dai contratti in essere il cui debito residuo al 31 dicembre 2023 è pari a circa 68,1 milioni di euro (di cui 24,6 milioni di euro entro i prossimi dodici mesi). Per il debito a breve verso gli istituti di credito (c.d. "hot money") pari a 34,3 milioni di euro al 31 dicembre 2023, non sono previsti covenant da rispettare.
Nel corso del 2023 la Capogruppo ha inoltre avviato le procedure per ottenere da un importante pool di istituti bancari la ristrutturazione del debito complessivo emerso anche per effetto della pandemia nonché per consentire la continuazione degli investimenti programmati e garantire la piena operatività dei due scali. Nell'ambito della medesima operazione la Società ha avviato il dialogo con gli stessi istituti di credito relativo al finanziamento dei significativi investimenti legati al Master Plan di Firenze alla luce del relativo avanzamento della procedura di approvazione.

8.3 Rischio di tasso d'interesse

L'esposizione al rischio del tasso d'interesse deriva dalla necessità di finanziare le attività operative, sia industriali sia finanziarie, oltre che di impiegare la liquidità disponibile. La variazione dei tassi d'interesse di mercato può avere un impatto negativo o positivo sul risultato economico del Gruppo, influenzando indirettamente i costi e i rendimenti delle operazioni di finanziamento e d'investimento.
La Posizione Finanziaria Netta consolidata pari al 31 dicembre 2023 a 79,6 milioni di euro ed il quoziente d'indebitamento finanziario (PFN/Patrimonio Netto) pari al 31 dicembre 2023 a 0,75 (0,85 al 31 dicembre 2022), confermano la solidità finanziaria del Gruppo.
Sulla base della Posizione Finanziaria Netta consolidata al 31 dicembre 2023, l'impatto potenziale in termini di crescita/diminuzione degli oneri finanziari su base annua collegato all'andamento dei tassi d'interesse, in conseguenza di un'ipotetica crescita/diminuzione di 100 b.p., sarebbe pari a +/-1.003 migliaia di euro.
Inoltre, l'impatto potenziale sul Fondo di ripristino in termini di crescita, in conseguenza di un'ipotetica diminuzione di 50 b.p. su base annua dei tassi di interesse, sarebbe pari a +487 migliaia di euro. Invece,

l'impatto potenziale sul Fondo in termini di diminuzione, in conseguenza di un'ipotetica crescita di 50 b.p. su base annua dei tassi di interesse, sarebbe pari a circa -465 migliaia di euro.
Non vengono fornite ulteriori analisi di sensitività in quanto ritenute non significative.

8.4 Rischio di cambio

Il Gruppo TA non è soggetto al rischio di mercato derivante dalla fluttuazione dei cambi delle valute perché opera in un contesto prevalentemente europeo in cui le transazioni sono condotte in Euro.

9. Altre informazioni

9.1 Informazioni per area geografica e settori operativi

Sono riportate di seguito le informazioni relative ai principali settori operativi, secondo quanto previsto dall'IFRS 8. Preliminarmente è importante sottolineare che il tipo di attività svolta dal Gruppo TA non consente di identificare settori di impresa propriamente riferiti ad attività completamente autonome, in relazione alla combinazione mercato/clienti. L'elemento "traffico", infatti, risulta essere, allo stato attuale, condizionante dei risultati di tutte le attività aziendali.
Il Gruppo dispone di dati di contabilità analitica aziendale che consentono al Chief Operating Decision Maker di monitorare le performance economiche e finanziarie secondo due viste differenti: per scalo (Firenze/Pisa) o per tipologia di servizio (Aviation/Non Aviation). Entrambe le prospettive sono rilevanti per il Gruppo, in quanto sia la vista per scalo che quella per tipologia di attività vengono utilizzate dal più alto livello decisionale operativo per la valutazione delle performance e per le decisioni di allocazione delle risorse.
Al fine di consentire una agevole comparabilità dei settori operativi con altri operatori del settore, il Gruppo TA identifica come settori operativi secondo la definizione dell'IFRS 8 il segmento Aviation ed il segmento Non Aviation, come di seguito definiti:

- ***Settore Aviation***: tale settore comprende attività che si svolgono in area "air side" (oltre i varchi di sicurezza) e che rappresentano il core business dell'attività aeroportuale. Queste sono: attività di assistenza a terra ai passeggeri e agli aeromobili (handling), approdo, partenza e sosta degli aeromobili, attività di security e Safety, imbarco e sbarco passeggeri, imbarco e sbarco merci.
I ricavi del settore Aviation sono rappresentati dai corrispettivi dei servizi di assistenza alle compagnie aeree e dai ricavi generati dai diritti aeroportuali quali: diritti di approdo, partenza e sosta, diritti erariali merci, diritti imbarco passeggeri, diritti di security passeggero e bagaglio.

- ***Settore Non Aviation***: tale settore comprende attività che normalmente vengono svolte in area "land side" (prima dei varchi di sicurezza) e che non sono direttamente connesse al business Aviation. Queste sono: attività di retail, ristorazione, parcheggi, noleggi auto, pubblicità, biglietteria, sala Vip.
I ricavi del settore Non Aviation sono costituiti dalle royalties sulle attività in sub-concessione, dalla gestione diretta di alcune attività (quali parcheggi, biglietteria e pubblicità) e da canoni di locazione delle sub-concessionarie.

Di seguito si riportano le principali informazioni dei settori sopra descritti, evidenziando nelle poste non allocate (Corporate) ricavi, costi, attivo patrimoniale ed investimenti non attribuibili direttamente ai due segmenti. Nell'allocazione delle varie voci di bilancio ai settori operativi, per quanto riguarda le voci di ricavo il Gruppo ha effettuato l'allocazione sulla base dei dati derivanti dalla contabilità analitica aziendale, mentre per quanto riguarda le voci di costo tale allocazione è stata effettuata sulla base della percentuale di incidenza dei costi allocati a ciascun settore sul totale costi così come determinata nei prospetti contabili di rendicontazione al 31 dicembre 2022 ex Delibera CIPE n. 38/2007[1]. I principali costi non allocati riguardano il costo del lavoro del personale di staff, le prestazioni professionali, i costi per assicurazioni ed associazioni industriali, quota parte di utenze, manutenzioni ed ammortamenti, i costi amministrativi, gli accantonamenti a fondi rischi, i costi relativi agli organi amministrativi e di controllo.

1 Le regole di rendicontazione ex Delibera CIPE n. 38/2007 distinguono tra costi c.d. "pertinenti" e [illegible] cioè non direttamente imputabili ai settori Aviation (assimilabile alle c.d. attività regolate) e Non Aviation ([illegible] alle attività non regolate). Sebbene ai fini della contabilità regolatoria anche i costi non pertinenti vengano allocati [illegible] sulla base di regole di imputazione definite nella delibera stessa, ai fini dell'informativa per settore operativo tali costi sono stati allocati ai due settori, non ritenendoli attribuibili agli stessi.

Si riportano inoltre le principali informazioni per scalo e quindi per area geografica all'interno dei settori operativi come sopra identificati.

Informativa per settore di attività: BILANCIO CONSOLIDATO

(valori in €/000)	Aviation		Non Aviation		Poste non allocate (Corporate)		Totale	
Gruppo TA – Conto economico	*FY 2023*	*FY 2022*	*FY 2023*	*FY 2022*	*FY 2023*	*FY 2022*	*FY 2023*	*FY 2022*
Ricavi operativi, altri ricavi e altri proventi	78.091	58.370	26.431	19.099	4.401	6.197	108.923	83.666
di cui Pisa	*37.755*	*33.075*	*10.288*	*7.552*	*2.471*	*3.414*	*50.514*	*44.041*
di cui Firenze	*40.336*	*25.295*	*16.143*	*11.547*	*1.930*	*2.783*	*58.409*	*39.625*
Ricavi per serv. Costruz.	10.794	6.240	3.995	1.147	208	20	14.998	7.407
di cui Pisa	*4.971*	*1.031*	*2.437*	*51*	*19*	*1*	*7.427*	*1.083*
di cui Firenze	*5.823*	*5.208*	*1.559*	*1.096*	*190*	*19*	*7.571*	*6.324*
Totale Ricavi di settore	**88.885**	**64.610**	**30.426**	**20.246**	**4.609**	**6.217**	**123.921**	**91.073**
Costi operativi (*)	42.020	36.093	7.106	5.440	23.849	22.827	72.975	64.360
di cui Pisa	*25.349*	*22.356*	*3.455*	*2.725*	*13.158*	*11.631*	*41.963*	*36.712*
di cui Firenze	*16.670*	*13.736*	*3.651*	*2.715*	*10.691*	*11.196*	*31.012*	*27.647*
Costi per serv. Costruz.	6.470	4.936	2.554	849	193	20	9.217	5.805
di cui Pisa	*2.634*	*957*	*1.566*	*50*	*16*	*1*	*4.216*	*1.007*
di cui Firenze	*3.836*	*3.979*	*989*	*799*	*177*	*19*	*5.002*	*4.798*
Ammort.ti e accanton.ti	7.340	6.965	1.487	1.462	6.752	5.284	15.578	13.712
di cui Pisa	*3.634*	*3.553*	*781*	*914*	*3.732*	*2.607*	*8.147*	*7.074*
di cui Firenze	*3.705*	*3.413*	*705*	*547*	*3.020*	*2.678*	*7.431*	*6.638*
Risultato operativo	**33.056**	**16.615**	**19.279**	**12.496**	**(26.185)**	**(21.914)**	**26.151**	**7.197**
di cui Pisa	*11.109*	*7.240*	*6.923*	*3.914*	*(14.416)*	*(10.824)*	*3.615*	*330*
di cui Firenze	*21.947*	*9.376*	*12.357*	*8.582*	*(11.768)*	*(11.090)*	*22.536*	*6.867*
Gestione finanziaria	-	-	-	-	(6.781)	(4.131)	(6.781)	(4.131)
Ris. Ante imposte	**33.056**	**16.615**	**19.279**	**12.496**	**(32.966)**	**(26.045)**	**19.370**	**3.066**
Imposte di esercizio	-	-	-	-	(6.291)	(1.712)	(6.291)	(1.712)
Ris. Netto di esercizio da attività di funzionamento	**33.056**	**16.615**	**19.279**	**12.496**	**(39.257)**	**(27.757)**	**13.079**	**1.354**
Risultato netto da attività cedute o destiante alla dismissione	-	-	-	-	-	3.320	0	3.320
Ris. Netto di esercizio	**33.056**	**16.615**	**19.279**	**12.496**	**(39.257)**	**(24.437)**	**13.079**	**4.674**
Perdita (utile) di Terzi	-	-	-	-	(448)	1	(448)	1
Ris. Netto di Gruppo	**33.056**	**16.615**	**19.279**	**12.496**	**(39.704)**	**(24.436)**	**12.631**	**4.675**

Gruppo TA – Situazione patrimoniale-finanziaria	*31/12/2023*	*31/12/2022*	*31/12/2023*	*31/12/2022*	*31/12/2023*	*31/12/2022*	*31/12/2023*	*31/12/2022*
Attività correnti	*20.998*	*18.163*	*10.979*	*5.499*	*29.739*	*59.871*	*61.716*	*83.534*
Attività non correnti	*156.645*	*157.252*	*42.334*	*32.697*	*43.164*	*49.461*	*242.144*	*239.410*
Gruppo TA – Altre informazioni	*31/12/2023*	*31/12/2022*	*31/12/2023*	*31/12/2022*	*31/12/2023*	*31/12/2022*	*31/12/2023*	*31/12/2022*
Investimenti	*11.507*	*6.767*	*4.048*	*1.939*	*650*	401	*16.205*	9.107

(*) Fra cui Canoni aeroportuali pari ad € 7.047 migliaia nel 2023 ed € 5.712 migliaia nel 2022.

Informazioni in merito ai principali clienti

Nel corso del 2023 TA ha registrato circa 8,2 milioni passeggeri. L'incidenza totale dei primi tre vettori è del 59,8%. In particolare, l'incidenza del primo di essi è pari al 42,7% (Ryanair) mentre quelli del secondo e del terzo sono pari rispettivamente al 10,3% (Vueling) e 6,8% (easy Jet).

9.2 Impegni e Garanzie

Al 31 dicembre 2023 gli impegni e garanzie sono composte da 10.502 migliaia di euro di fidejussioni di Terzi a favore del Gruppo TA e di 11.298 migliaia di euro per fidejussioni prestate a Terzi per conto del Gruppo TA.

Dati in euro/000	31.12.2023	31.12.2022	VARIAZIONE
Fidejussioni di terzi a favore del Gruppo	10.502	9.310	1.192
Fidejussioni a terzi per conto del Gruppo	11.298	12.868	(1.570)

Le fideiussioni di terzi prestate a favore delle società del Gruppo TA si riferiscono principalmente a fideiussioni prestate a garanzia dei lavori appaltati dalla Capogruppo, a garanzia del rispetto dei contratti da parte dei sub-concessionari, a garanzia di tasse e diritti aeroportuali maturati sulle attività operative da parte dei vettori aerei.

Le fideiussioni prestate a terzi per conto delle società del Gruppo TA si riferiscono principalmente a fideiussioni prestate all'ENAC a garanzia del pieno ed esatto svolgimento dei compiti previsti dalle due Convenzioni quarantennali sottoscritte al Comune di Pisa ed al Comune di Firenze a garanzia del rispetto dei regolamenti comunali sui lavori di ampliamento delle infrastrutture aeroportuali da parte di TA. Nei 11,3 milioni di euro sono incluse circa 1,7 milioni di euro di garanzie a favore di ANAS per lavori gestiti dalla controllata TAC.

9.3 Compensi agli Amministratori, Sindaci e Dirigenti con responsabilità strategiche

Di seguito il dettaglio relativo ai compensi 2023.

COMPENSO AMMINISTRATORI

(In migliaia di euro)		2023							
				Compensi					
Nome e Cognome	Carica ricoperta	Periodo in cui è stata ricoperta la carica	Scadenza della carica	per la carica	per partec. a comitati	Benefici non monetari	Altri compensi	Retribuzione da società controllate	Totale
Marco Carrai	Presidente CdA TA - Presidente Comitato Esecutivo TA	1/1/2023 - 31/12/2023	(a)	120,0	0,0	12,9			12,9

Roberto Naldi	Amministratore Delegato TA - Membro Comitato Esecutivo TA	1/1/2023 - 31/12/2023	(a)	244,0	0,0	9,0	160,0	75,0	488,0
Giorgio De Lorenzi	Amministratore TA	1/1/2023 - 31/12/2023	(a)	10,0	1,3	0,0	0,0	0,0	11,3
Ana C. Schirinian	Amministratore TA	1/1/2023 - 31/12/2023	(a)	10,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10,0
Saverio Panerai	Amministratore TA	1/1/2023 - 31/12/2023	(a)	10,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10,0
Stefano Bottai	Amministratore TA - Presidente Comitato Nomine e Remunerazioni TA - Presidente Comitato Controllo e Rischi TA	1/1/2023 - 31/12/2023	(a)	20,0	5,0	0,0	0,0	5,9	30,9
Elisabetta Fabri	Amministratore TA - Membro Comitato Nomine e Remunerazioni TA	1/1/2023 - 4/4/2023	(a)	2,6	0,5	0,0	0,0	0,0	3,1
Linda Stivala	Amministratore TA	1/1/2023 - 31/12/2023	(a)	6,4	0,0	0,0	0,0	0,0	6,4
Claudio Bianchi	Amministratore TA - Membro Comitato Esecutivo	1/1/2023 - 31/12/2023	(a)	10,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10,0
Nicoletta De Francesco	Amministratore TA	1/1/2023 - 31/12/2023	(a)	10,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10,0
Gino Mannocci	Amministratore TA - Membro Comitato Nomine e Remunerazioni TA	1/1/2023 - 31/12/2023	(a)	10,0	2,0	0,0	0,0	0,0	12,0
Antonella Mansi	Amministratore TA - Membro Comitato Esecutivo	1/1/2023 - 31/12/2023	(a)	10,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10,0
Cristina Martelli	Amministratore TA	1/1/2023 - 31/12/2023	(a)	10,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10,0
Mariano Andres Mobilia Santi	Amministratore TA - Membro Comitato Esecutivo	1/1/2023 - 31/12/2023	(a)	10,0	2,5	0,0	0,0	0,9	13,4
Patrizia Pacini	Amministratore TA - Membro Comitato Controllo e Rischi	1/1/2023 - 31/12/2023	(a)	10,0	2,0	0,0	0,0	0,0	12,0
Mirko Romoli Fenu	Amministratore TA - Membro Comitato Controllo e Rischi	1/1/2023 - 31/12/2023	(a)	10,0	2,0	0,0	0,0	0,0	12,0
Totale				**503,0**	**15,3**	**21,9**	**240,0**	**81,8**	**862,0**

Note:

(a) Con l'approvazione del Bilancio d'esercizio al 31/12/2023.

COMPENSO SINDACI

(In migliaia di euro)	2023

Nome e Cognome	Carica ricoperta	Periodo in cui è stata ricoperta la carica	Scadenza della carica	Emolumenti per la carica	Compensi per partec. a comitati	Altri compensi percepiti da società controllate	Totale
Michelo Molino	Presidente Collegio Sindacale TA	01/01/2023 - 27/04/2023	27/04/2023	10,0	6,3	0,0	16,3
Alberto Ribolla	Presidente Collegio Sindacale TA	02/05/23 - 31/12/2023	(a)	20,1	8,1	0,0	28,2
Raffaella Fantini	Sindaco effettivo TA	01/01/2023 - 27/04/2023	27/04/2023	7,5	6,0	0,0	13,5
Lara Lupi	Sindaco effettivo TA	02/05/23 - 31/12/2023	(a)	15,0	8,1	0,0	23,1
Silvia Bresciani	Sindaco effettivo TA	01/01/2023 - 31/12/2023	(a)	22,5	14,4	11,3	48,2
Antonio Martini	Sindaco effettivo TA	01/01/2023 - 27/04/2023	27/04/2023	7,5	6,0	0,0	13,5
Leonardo Comucci	Sindaco effettivo TA	02/05/23 - 31/12/2023	(a)	14,9	8,1	0,0	23,0
Roberto Giacinti	Sindaco effettivo TA	01/01/2023 - 31/12/2023	(a)	22,5	14,4	11,3	48,2
Totale				**120,0**	**71,4**	**22,5**	**213,9**

Note:

(a) Con l'approvazione del Bilancio d'esercizio al 31/12/2025.

COMPENSO DIRIGENTI STRATEGICI

(In migliaia di euro)	Compensi fissi	Benefici non monetari	Retrib., *bonus* e altri incetivi	Altri compensi percepiti da società controllate	Totale
Compenso Dirigenti Strategici	**540,0**	**110,4**	**138,6**	**0,9**	**789,9**

Per maggiori dettagli si rinvia alla Relazione sulle remunerazioni di cui all'art. 123-ter del D. Lgs. 58/98 (pubblicata sul sito della Società).

Si evidenzia come gli Amministratori ed i Sindaci non abbiano alcun interesse in operazioni straordinarie che siano state effettuate durante l'esercizio 2023, ovvero in operazioni di uguale genere avviate nel corso di precedenti esercizi e non ancora concluse.

Alla data di chiusura del presente Bilancio d'esercizio, non sono stati concessi prestiti a favore di membri del Consiglio di Amministrazione o del Collegio Sindacale.

9.4 Rapporti con parti correlate

Tra i principali rapporti intercorsi nell'esercizio con parti correlate, diverse da quelli con società controllate, si segnalano principalmente costi per attività di progettazione svolta da ACI Engineering Consulting S.r.l. relativa al nuovo Terminal di Firenze. Si rimanda al paragrafo in relazione ed all'apposito allegato C del presente

Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2023 per il riepilogo dei principali effetti sul Bilancio stesso delle operazioni effettuate con parti correlate.

9.5 Ripartizione degli strumenti finanziari per categoria di valutazione applicata

31 dicembre 2023 (dati in 000/euro)	Attività valutate al fair value	Attività valutate al costo ammortizzato	Totale
Attività			
Crediti commerciali	-	23.234	23.234
Altre attività finanziarie	3.732	-	3.732
Altri crediti	-	11.727	11.727
Strumenti finanziari derivati	63	-	63
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	-	26.143	26.143
Totale	**3.795**	**61.104**	**64.899**

31 dicembre 2023 (dati in 000/euro)	Passività valutate al fair value	Attività valutate al costo ammortizzato	Totale
Passività			
Passività finanziarie	-	100.858	100.858
Passività finanziarie per diritti d'uso	-	3.837	3.837
Debiti commerciali ed altre passività	-	44.496	44.496
Totale	**-**	**149.190**	**149.190**

Quanto alla classificazione degli strumenti finanziari in base alla gerarchia di livelli che rifletta la significatività degli input utilizzati nella determinazione del fair value, si precisa che le "Attività valutate al "fair value" di cui alla tabella precedente rientrano nel livello 3 che utilizza input che non sono basati su dati di mercato osservabili. La categoria in questione include il valore delle partecipazioni in altre imprese (3.340 migliaia di euro) e dei titoli in portafoglio (393 migliaia di euro).

9.6 Informativa in merito a sovvenzioni pubbliche, contributi e altri vantaggi economici ricevuti (ex legge. 142/2020 art.1, comma 125)

Ai sensi della suddetta legge, il Gruppo TA nel corso del 2023 ha rilevato proventi per i seguenti contributi solo sulla Capogruppo.

Fonti normative	IMPORTO IN EURO
CREDITO D'IMPOSTA A FAVORE DELLE IMPRESE DIVERSE DA QUELLE A FORTE CONSUMO GAS NATURALE (DICEMBRE 2022) ART. 1, DEL DECRETO-LEGGE 18 NOVEMBRE 2022, N. 176	24.646,00
CREDITO D'IMPOSTA A FAVORE DELLE IMPRESE NON ENERGIVORE (DICEMBRE 2022) ART. 1, DEL DECRETO-LEGGE 18 NOVEMBRE 2022, N. 176	59.879,00
CREDITO D'IMPOSTA A FAVORE DELLE IMPRESE NON ENERGIVORE (PRIMO TRIMESTRE 2023) ART. 1, C. 3, DELLA LEGGE 29 DICEMBRE 2022, N. 197	101.728,26
CREDITO D'IMPOSTA PER FAVORIRE LE EROGAZIONI LIBERALI A SOSTEGNO DELLA CULTURA ART BONUS ART.1, DEL DECRETO LEGGE 31 MAGGIO 2014, N. 83	65.000,00

CREDITO D'IMPOSTA A FAVORE DELLE IMPRESE DIVERSE DA QUELLE A FORTE CONSUMO DI GAS NATURALE (PRIMO TRIMESTRE 2023) ART. 1, C. 5, DELLA LEGGE 29 DICEMBRE 2022, N. 197	45.962,45
Totale complessivo	**297.215,71**

9.7 Informazioni sulle voci principali del Fondo rischi e oneri

a) Fondo rischi connessi al contezioso sul servizio antincendio dei Vigili del Fuoco in aeroporto (351 migliaia di euro)

La Legge Finanziaria 2007, al fine di ridurre il costo a carico dello Stato per l'organizzazione e l'espletamento del servizio antincendio presso gli aeroporti italiani (c.d. Fondo Antincendi), aveva introdotto un contributo annuale di 30 milioni di euro da ripartire fra tutti gli aeroporti italiani sulla base delle Unità di Traffico consuntivate.
La Capogruppo TA (allora AdF) ha promosso, nel 2012, una specifica azione giudiziale innanzi il Tribunale Civile di Roma, chiedendo sostanzialmente al Giudice di accertare e dichiarare la cessazione dell'obbligo contributivo a seguito del cambiamento delle finalità di predetto Fondo, ossia a decorrere dal primo gennaio 2009. Da tale data, difatti, le risorse afferenti al Fondo in parola sono state destinate a provvedere a generiche esigenze di soccorso pubblico e difesa civile nonché al finanziamento dei rinnovi del C.C.N.L. dei Vigili del Fuoco.
La tematica è stata caratterizzata da notevoli contrasti giurisprudenziali, dall'affermata giurisdizione sia del giudice tributario che del giudice civile, da un apposito intervento legislativo e, da ultimo, da appositi pronunciamenti dei nostri due massimi organi giurisdizionali, la Corte Costituzionale e la Corte di Cassazione a sezioni unite.
In tale contesto, si ricorda infatti che il Legislatore (tramite il comma 478, art. 1, della l. n. 208/2015 c.d. Legge di Stabilità 2016) aveva modificato retroattivamente la disciplina del Fondo Antincendi al fine incidere su tutte le controversie in favore delle Amministrazioni, imponendo una natura di corrispettivo e la giurisdizione del giudice ordinario. In seguito alla modifica legislativa introdotta dalla Legge di Stabilità 2016 sulla materia, era stata depositata apposita istanza con cui si sollevava questione di legittimità costituzionale del provvedimento in questione: la Corte Costituzionale con la sentenza n. 167/2018, depositata in data 20 luglio 2018, ha confermato la tesi di TA dichiarando l'illegittimità costituzionale dell'art. 1, comma 478, della legge 28 dicembre 2015, n. 208.
Ciò premesso, nel primo semestre del 2020 sono state registrate diverse sentenze positive per TA, che hanno stabilito la natura di tributo del Fondo Antincendi e la non debenza di tale tributo di scopo, tali da consentire una diversa valutazione dei rischi connessi al contenzioso in questione.
In particolare, la sentenza n. 2517/19 della Commissione Tributaria Provinciale di Roma, passata in giudicato in data 10 maggio 2020, ha ammesso e approvato l'intera linea di difesa presentata dalla Società negli ultimi anni in relazione al Fondo per la protezione antincendio e, insieme alle altre recenti sentenze della Corte costituzionale e della Corte di cassazione, ha ribaltato il risultato di tutte le controversie esistenti in materia a favore della Società.
A questa si aggiungono altre positive sentenze intervenute nel 2020 tra cui la sentenza della Corte di Cassazione a Sezioni Unite del primo febbraio 2020 n. 3162/19, la sentenza della Commissione Tributaria Provinciale di Roma del 2 aprile 2020 n. 4874/8/19 nonché la sentenza del 23 giugno 2020 della Corte d'Appello di Firenze, che ha rigettato l'appello delle Amministrazioni contro la sentenza di primo grado n. 2975/2015 favorevole a TA.
Per completezza si evidenzia che il 19 febbraio 2020, l'Avvocatura Generale dello Stato, che agisce in nome e per conto delle Amministrazioni, ha notificato a TA il ricorso per Cassazione avverso la sentenza della CTR Lazio del 20 dicembre 2019 n. 7164/2019.
In sede civile, inoltre, il Tribunale di Roma, in data 8 febbraio 2022, ha finalmente pubblicato l'attesa sentenza relativa al giudizio instaurato nell'anno 2012, con la quale, ai sensi di tutte le argomentazioni validamente portate avanti sin dal medesimo anno 2012:

- è stato accertato che la controversia appartiene alla giurisdizione del Giudice tributario;
- le Amministrazioni sono state condannate alla metà delle spese di lite.

Toscana Aeroporti intende pertanto proseguire innanzi la Commissione Tributaria di Roma, giudice da ultimo dichiarato competente, il giudizio instaurato nel 2012 innanzi il Tribunale di Roma al fine di:

- chiedere l'annullamento della nota di accertamento ENAC relativa all'annualità 2012 e il contestuale rimborso degli importi versati in relazione alle annualità già annullate;
- precisare che le nove annualità ad oggi formalmente mai richieste dalle Amministrazioni sono da considerarsi fermamente contestate e non dovute, anche ai sensi di tutte le sentenze direttamente conseguite, al fine di evitare qualsiasi forma di acquiescenza stante i limiti del processo tributario che non consente di formulare azioni di accertamento negativo al pari del giudizio civile contemplando l'impugnazione solo di specifici atti impositivi.

In via generale Toscana Aeroporti ha già conseguito due sentenze definitive di annullamento delle annualità 2009 e 2014 e una sentenza di secondo grado di annullamento delle annualità 2007, 2008 e 2010, in relazione alla quale pende il suddetto ricorso di legittimità instaurato dalle Amministrazioni innanzi la Corte di Cassazione. Potrà inoltre essere validamente portata avanti l'impugnazione dell'annualità 2012. Per quanto attiene le ulteriori otto annualità Toscana Aeroporti ha instaurato apposite azioni di accertamento negativo innanzi al Giudice civile (cioè si è chiesto al giudice di accertare la non debenza di tali annualità e somme mai formalmente richieste).

Toscana Aeroporti, ai sensi delle positive sentenze ad oggi conseguite, può far valere l'efficacia esterna delle sentenze passate in giudicato anche nei confronti delle ulteriori annualità che versano nella medesima situazione di diritto. La stessa Corte di Cassazione ha, peraltro, statuito il principio di diritto sulla sussistenza di un giudicato esterno in relazione a tutte le annualità del Fondo Antincendio successive al 1° gennaio 2009.

Toscana Aeroporti resta in sintesi validamente titolata a far valere le sentenze di merito passate in giudicato ad oggi conseguite, che statuiscono la non debenza degli importi anche futuri del Fondo Antincendio fino a quando permarrà l'accertata distrazione dalle originarie finalità previste per legge. Inoltre, nell'ipotesi di una futura e prima richiesta di tali somme (le nove annualità mai determinate) da parte delle Amministrazioni, resterà comunque salva la possibilità per la Società di impugnare tempestivamente innanzi il Giudice tributario, nei termini di legge, tali eventuali nuove note di accertamento. In tale contesto complessivo, il fondo rischi stanziato in bilancio al 31 dicembre 2023, valutato anche con il supporto di professionisti esterni indipendenti, risulta congruo tenuto conto di tutti gli aggiornamenti intervenuti nel periodo.

Si segnala che nel dicembre 2023 e nel gennaio 2024 sono intervenute due sentenze della Corte di Giustizia Tributaria e della Corte di Cassazione sulla tematica del Fondo Antincendio che si sono pronunciate in termini sfavorevoli per le società di gestione aeroportuale.

La Corte di Cassazione, in particolare, nel pronunciarsi sulle annualità del Fondo 2007, 2008, 2009 e 2010 (già annullate sia in primo grado dalla Corte di Giustizia Tributaria che in secondo grado dalla Commissione Tributaria Regionale), ha sancito la debenza delle somme del Fondo Antincendi da parte delle società di gestione aeroportuale.

Si rimane però in una situazione di impasse giuridica in quanto la Corte ha mancato di pronunciarsi sul contrasto esistente tra la norma istitutiva del Fondo Antincendi Aeroportuale (art. 1, comma 1328, legge n. 296/2006) e la Novella del 2009 (l. n. 2/2009), che ha dato una differente destinazione alle risorse nella fase di impiego del gettito.

Pertanto, a fronte dell'accertamento della natura di tributo vincolato del Fondo Antincendi Aeroportuale (al fine di ridurre il costo a carico dello Stato nel servizio antincendi negli aeroporti) è proprio la Novella del 2009 che non consente per legge che possa esser rispettato tale vincolo di destinazione, soprattutto nella fase d'impiego del gettito.

Per quanto riguarda specificamente Toscana Aeroporti, posto che la società, dalla sottoscrizione dei Contratti di Programma con Enac relativi agli aeroporti di Pisa e Firenze (intervenuta rispettivamente nel 2009 e nel 2015), ha sempre provveduto a versare le somme richieste per il Fondo, l'importo complessivo delle somme che ipoteticamente la stessa Toscana Aeroporti potrebbe essere chiamata a versare – in relazione alle annualità antecedenti alla sottoscrizione dei Contratti di Programma – è pari a circa 2 Milioni di Euro.

Tenuto conto del contesto complessivo, ad avviso del legale di Toscana Aeroporti, ad eccezione di limitate circostanze il rischio di soccombenza relativo all'insieme di contenziosi relativi al Fondo Antincendio può qualificarsi tra il remoto e il possibile.In tale contesto complessivo, il fondo rischi stanziato in bilancio al 31 dicembre 2023, valutato anche con il supporto di professionisti esterni indipendenti, risulta congruo tenuto conto di tutti gli aggiornamenti intervenuti nel periodo.

b) Fondo rischi e oneri per passività di natura giuslavoristica (441 migliaia di euro)

La Capogruppo TA al 31 dicembre 2023 evidenzia un fondo rischi e oneri di 441 migliaia di euro, per il permanere della probabilità che insorgano passività derivanti da contenziosi di natura giuslavoristica con personale dipendente aventi rischio di soccombenza probabile o dal completamento del processo di rinnovo del CCNL, ad oggi ancora in corso.

c) Altre passività con rischio di soccombenza "possibile"

Si segnalano infine rischi per passività potenziali, valutate anche con il supporto di professionisti esterni indipendenti come "possibili", in relazione alle seguenti controversie:

a) contenzioso promosso da NIT – Nuove Iniziative Toscane, con atto di citazione del 10 settembre 2022, connesso agli adempimenti derivanti dal contratto preliminare di compravendita per l'acquisizione di un'area sita nella cosiddetta "Piana di Castello" dell'area Metropolitana di Firenze. L'oggetto del contenzioso in particolare verte sull'avveramento, o meno, delle condizioni sospensive cui è subordinato l'acquisto definitivo dell'area suddetta.
TA si è costituita in giudizio in data 20 gennaio 2022; all'udienza del 9 febbraio 2022 il Giudice ha disposto il rinvio al 20 giugno 2022 e, rilevato che le prove testimoniali articolate da NIT vertono, in parte, sul contenuto del contratto e in parte, hanno carattere valutativo, ha respinto dette richieste istruttorie e rinviato la causa al 22 maggio 2023 per la precisazione delle conclusioni. L'udienza del 22 maggio 2023 è stata quindi differita al 14 settembre 2023 con termine per il deposito di note scritte all'11 settembre 2023. L'11 settembre 2023 è avvenuto il deposito delle note scritte a seguito delle quali sono state depositate le conclusionali e le repliche, rispettivamente in data 7 dicembre 2023 e in data 29 dicembre 2023. Si è dunque in attesa del deposito della sentenza. Il rischio massimo per TA può consistere nell'acquisto obbligato dell'area oggetto del contenzioso con il pagamento della somma pattuita in sede contrattuale (72 milioni di euro), oltre a rivalutazione, interessi, spese legali ed eventuali oneri a titolo risarcitorio. Il rischio di soccombenza è stato valutato dal legale che assiste TA come possibile.

b) in data 30 aprile 2020 la procedura Alitalia SAI ha instaurato innanzi al Tribunale di Civitavecchia un'azione revocatoria nei confronti di TA avente ad oggetto tutti i pagamenti ricevuti dalla Società nel periodo novembre 2016 – aprile 2017. La Società ha ampiamento provato che trattasi di pagamenti esclusi da revocatoria, ai sensi dell'art.67, comma 3, lettera a), L.F., perché strumentali ed indispensabili ai fini della continuità del servizio pubblico di trasporto aereo da parte dell'allora Alitalia SAI in bonis da e per gli aeroporti di Firenze e Pisa, corrisposti nell'esercizio dell'attività d'impresa e nei "termini d'uso", secondo modalità e tempistiche corrispondenti a quelli di tutti i pagamenti degli anni passati. Nel corso del 2023 i Commissari straordinari di Alitalia hanno manifestato la disponibilità di una ipotesi transattiva con TA ma, dopo un apposito incontro, non hanno seguito ulteriori contatti. In data 24 aprile 2023 si è tenuta la successiva udienza in cui Il procedimento è stato rinviato alla data del 2 luglio 2024 per la precisazione delle conclusioni.

c) contenzioso (giudizio r.g. 69546/2018) avente per oggetto la restituzione dei maggiori corrispettivi legati al rifornimento di carburante (normativa applicabile L. 248/2005, in particolare l'art. 11 terdecies royalties sui carburanti) nel periodo 1997-2005, richiesti da alcune compagnie aeree alle società petrolifere in cui la Società è stata citata come terzo. A tal riguardo il giudice ha richiesto una CTU che, dopo avere raccolto tutte le informazioni al riguardo ed incontrato le CTP dei gestori aeroportuali chiamati in causa (fra cui TA), ha depositato nel luglio 2023 la sua relazione definitiva. La Società, sulla base delle informazioni in possesso, non ritiene sia ancora definibile l'ammontare della potenziale passività di cui al contenzioso richiamato. In data 21 settembre 2023 è avvenuto il deposito di note scritte ex art.127 ter c.p.c. a seguito delle quali il giudice, ritenendo la causa matura per la decisione, ha rinviato il giudizio all'udienza del 18 aprile 2024 per la precisazione delle conclusioni. Il legale di TA ha valutato come possibile il rischio di soccombenza. Si segnala che sono in essere ulteriori contenziosi aventi oggetto analogo per i quali il legale di TA ritiene il rischio di soccombenza fra remoto e possibile e la passività potenziale a carico del Gruppo non ancora definibile in quanto il giudice al momento della sentenza stabilirà la quota eventualmente dovuta dalla Capogruppo.

9.8 Prospetto di raccordo tra il risultato e il patrimonio della Capogruppo e gli analoghi valori nel Gruppo TA

Ai sensi della Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 si riporta il prospetto di raccordo fra il risultato dell'esercizio 2023 e il patrimonio netto al 31 dicembre 2023 di Gruppo (quota attribuibile al Gruppo) con gli analoghi valori della Capogruppo.

Descrizione	Patrimonio Netto al 31.12.2023	Risultato Netto Esercizio 2023
PN e risultato della Capogruppo TA Spa	**100.319**	**10.470**
PN e risultato delle società controllate di pertinenza del Gruppo	6.636	3.712
Elisione del valore di carico delle partecipazioni	(7.666)	(448)
Risultato società consolidate a PN	6	-
Elisione dividendi infragruppo	-	(1.047)
Differenza di consolidamento (Diritti di concessione) al netto dell'effetto fiscale	2.165	(56)
Avviamento	3.735	-
Altre scritture di consolidamento minori	(20)	-
PN e risultato di pertinenza del Gruppo	**105.174**	**12.631**
PN e risultato di pertinenza di Terzi	1.326	448
PN e risultato di pertinenza del Gruppo e di Terzi	**106.500**	**13.079**

Valori in Euro/000

9.9 Operazioni atipiche e/o inusuali

Ai sensi della Comunicazione Consob n. 6064293 del 28 luglio 2006, si rende noto come non vi siano operazioni atipiche e/o inusuali realizzate nel corso del 2023.

9.10 Eventi ed operazioni significative non ricorrenti

Ai sensi della Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 si segnala che nell'esercizio 2023 il Gruppo TA ha beneficiato della positiva sentenza di secondo grado emessa dal Consiglio di Stato nel mese di settembre che ha dato ragione a TA contro il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sul mancato adeguamento delle tariffe aeroportuali al tasso di inflazione programmata nel periodo 2009-2012. L'importo *una tantum* riconosciuto a TA, pari a 5.389 migliaia di euro, è stato opportunamente riclassificato nei vari diritti regolamentati di origine.

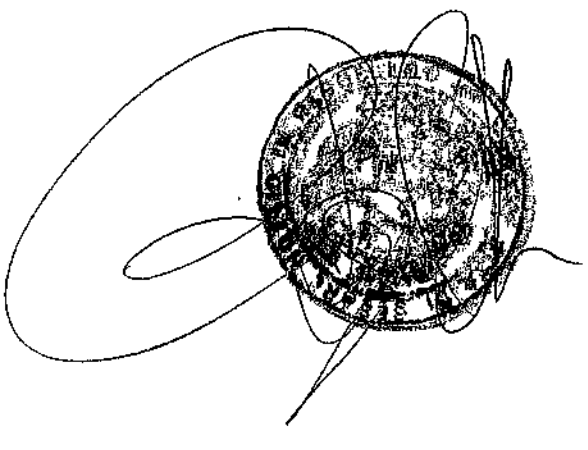
9.11 Eventi successivi al 31 dicembre 2023

Con atto notarile del 12 febbraio 2024 Toscana Aeroporti ha ceduto la partecipazione in Firenze Parcheggi S.p.A. (8,16%) a Parcheggi Italia Spa.

Autorizzazione alla pubblicazione

Questo documento è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 12 marzo 2024 e messo a disposizione nei termini di legge su autorizzazione del Presidente.

Per il Consiglio di Amministrazione
Il Presidente
(Marco Carrai)



Toscana Aeroporti

ALLEGATI BILANCIO CONSOLIDATO AL 31.12.2023

Toscana Aeroporti

ALLEGATO A
PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELLE ATTIVITA' IMMATERIALI NEL 2023
(importi in migliaia di Euro)

	DIRITTI DI CONCESSIONE	AVVIAMENTO	DIRITTI BREVETTO E UTILIZZO OPERE INGEGNO	IMMOBIL.NI IN CORSO	ALTRE IMMOB.NI	TOTALE
Costo storico	225.411	3.735	16.064	26.754	1.474	**273.438**
Fondo ammortamento	(68.246)	-	(15.642)	-	(1.211)	**(85.099)**
A – Valore al 31-12-22	**157.165**	**3.735**	**422**	**26.754**	**262**	**188.339**
VARIAZIONI DI ESERCIZIO						
Acquisti	4.577	-	136	10.590	50	**15.353**
Riclassifiche	1.761	-	287	(1.099)	(29)	**920**
Disinvestimenti	-	-	-	-	(7)	**(7)**
Svalutazioni	-	-	-	(861)	-	**(861)**
Altre movimentazioni	-	-	(29)	-	-	**(29)**
Ammortamenti	(6.462)	-	(267)	-	(37)	**(6.766)**
Storno fondi amm. anni prec.	-	-	-	-	7	**7**
B – Saldo variazioni	(124)	-	127	8.629	(16)	**8.617**
Costo storico	231.749	3.735	16.458	35.384	1.488	**288.814**
Fondo ammortamento	(74.709)	-	(15.909)	-	(1.241)	**(91.859)**
Valore al 31.12.2023 (A+B)	**157.041**	**3.735**	**550**	**35.384**	**247**	**196.956**

ALLEGATO B
PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELLE ATTIVITA' MATERIALI NEL 2023
(importi in migliaia di Euro)

	TERRENI, FABBRICATI	IMPIANTI E MACCHINARI	ATTREZ.RE IND.LI E COMM.LI	IMMOB. IN CORSO	ALTRI BENI	TOTALE
Costo storico	25.463	28.247	1.801	211	19.225	74.948
Fondo ammortamento	(8.627)	(21.244)	(1.068)	-	(17.616)	(48.556)
A – Valore al 31-12-22	**16.836**	**7.003**	**733**	**211**	**1.609**	**26.391**
VARIAZIONI DI ESERCIZIO						
Acquisti	-	323	-	-	529	852
Riclassifiche	-	(867)	-	(89)	36	(920)
Disinvestimenti	-	(21)	-	-	(358)	(379)
Ammortamenti	(244)	(1.361)	(130)	-	(741)	(2.476)
Storno fondi amm. Anni prec.	-	21	-	-	350	371
B – Saldo variazioni	(244)	(1.905)	(130)	(89)	(185)	(2.552)
Costo storico	25.463	27.681	1.801	123	19.431	74.500
Fondo ammortamento	(8.871)	(22.584)	(1.198)	-	(18.008)	(50.661)
Valore al 31.12.2023 (A+B)	**16.592**	**5.098**	**603**	**123**	**1.424**	**23.839**

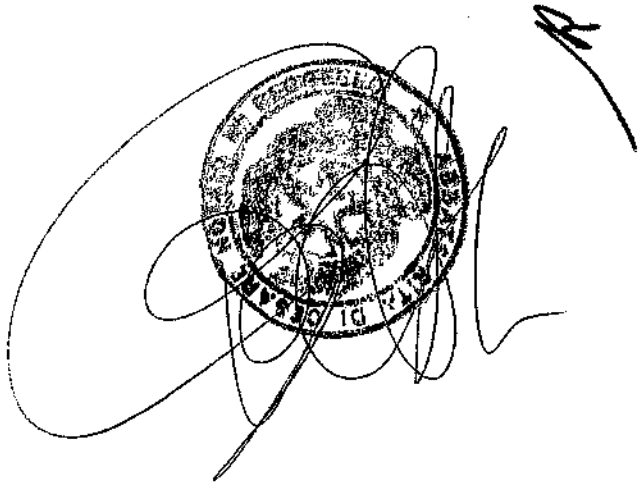
ALLEGATO C
RAPPORTI CON LE PARTI CORRELATE

voce di bilancio	31 DICEMBRE 2023 valori in €/000	incidenza % su voce di bilancio	voce di bilancio (€/000)	31 DICEMBRE 2022 valori in €/000	incidenza % su voce di bilancio	voce di bilancio (€/000)
Società collegate						
Toscana Aeroporti Handling srl						
Partecipazioni in imprese collegate ed a controllo congiunto	188	32,8%	572	188	32,8%	572
Crediti commerciali esigibili oltre l'anno	671	83,4%	805	1.342	90,6%	1.482
Crediti commerciali	1.890	8,4%	22.430	686	4,1%	16.909
Debiti commerciali	521	1,5%	35.595			
Ricavi aviation	3	0,0%	78.112			
Ricavi non aviation	313	0,8%	36.870			
Altri ricavi	337	5,1%	6.661			
Costi per servizi	500	1,1%	46.565			
Oneri diversi di gestione	0,1	0,0%	1.957			
Alatoscana Spa						
Partecipazioni in imprese collegate ed a controllo congiunto	378	66,0%	572	378	66,0%	572
Altri ricavi	11	0,2%	6.661	32	0,5%	6.182
A.C.Quasarda scarl						
Partecipazioni in imprese collegate ed a controllo congiunto	7	1,3%	572	7	1,3%	572
Crediti commerciali	25	0,1%	22.430	23	0,1%	16.909
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	53	0,6%	9.471	417	5,4%	7.696
Debiti Commerciali	1.981	5,6%	35.595	2.544	6,9%	36.703
Altri ricavi	2	0,0%	6.661	23	0,4%	6.182
Costi per servizi	4.019	8,6%	46.565	3.677	9,1%	40.203
Altre parti correlate						
Pitti Immagine srl						
Ricavi non aviation	13	0,04%	36.870			

Sol Spa							
Costi per servizi	3	0,01%	46.565				
Firene Fiera Spa							
Ricavi non aviation	2	0,01%	36.870				
ACI Engineering Uruguay S.A.							
Costi per servizi	1.330	2,9%	46.565	912	15,7%	5.805	
Servizi alla strada Spa							
Costi per servizi	1	0,00%	46.565				
Unione Industriale Pisana							
Oneri diversi di gestione	80	4,1%	1.957				
Industria Servizi Spa							
Costi per servizi	76	0,2%	46.565				
Oneri diversi di gestione	25	1,3%	1.957				
Debiti Commerciali	2	0,0%	35.595				
Talento all'opera Onlus							
Oneri diversi di gestione	10	0,5%	1.957	-			
Corporacion America Italia srl							
Crediti commerciali	1	0,0%	35.595	1	0,0%	16.909	
Passività fiscali per imposte correnti	409	16,08%	2.544				
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	-	0,00%	9.471	210	2,7%	7.696	
Imposte di periodo	103	N.S.	(6.291)	103	N.S.	(1.712)	
Cedicor S.A.							
Debiti Commerciali	64	0,2%	35.595				
Industria Servizi Formazione Srl							
Costi per servizi	12	0,02%	46.565				
Debiti Commerciali	1	0,00%	35.595				
Firenze Mobilità Srl							
Costi per servizi	234	0,5%	46.565				
Alha Airlines Hanlding Agents Spa							
Ricavi non aviation	7	0,02%	36.870				
Crediti commerciali	1	0,00%	35.595				

Firenze Parcheggi Spa

Altri ricavi	2	0,03%	6.661		
Costi per servizi	204	0,44%	46.565		
Crediti commerciali	1	0,00%	35.595		



Toscana Aeroporti

ALLEGATO D
PROSPETTO DI MOVIMENTAZIONE DELLE IMPOSTE DIFFERITE E ANTICIPATE
ED EFFETTI CONSEGUENTI
(importi in Euro)

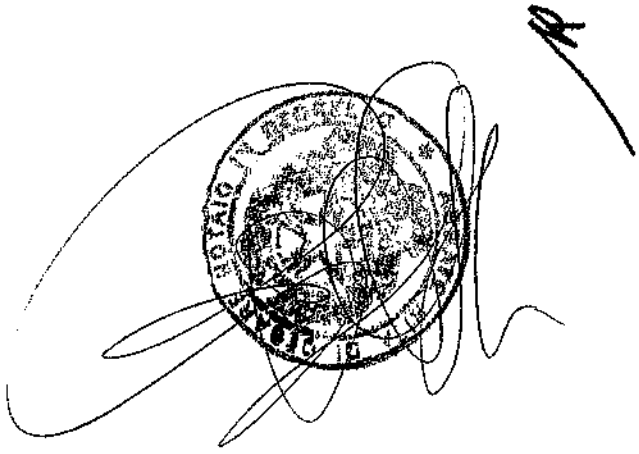
VOCI		IMPOSTE ANTICIPATE / DIFFERITE 31/12/2022		RIASSORBIMENTI ANNO 2023		INCREMENTI ANNO 2023		IMPOSTE ANTICIPATE / DIFFERITE 31/12/2023	
		IMPONIBILE	IMPOSTA	IMPONIBILE	IMPOSTA	IMPONIBILE	IMPOSTA	IMPONIBILE	IMPOSTA
FONDO SVAL. CREDITI E ALTRI CREDITI	ires	5.144.533	1.234.688	0	0		0	5.144.533	1.234.688
IFRIC12 / FONDI DI RIPRISTINO E MANUT. ECCEDENTI	ires / irap	6.941.682	2.067.342	2.546.614	741.574	2.950.766	859.263	7.345.834	2.185.031
ACTUARIAL GAIN / LOSS (O.C.I.)	ires	266.533	63.968	19.195	4.607	65.303	15.673	312.641	75.034
VARIE MINORI	ires / irap	51.034	21.454	112.209	26.930	416.102	99.864	354.927	94.388
FONDI RISCHI E ONERI FUTURI	ires / irap	849.781	233.091	203.086	48.741	372.958	1.089.596	1.019.653	1.273.946
DIFFERENZE APPLICAZIONI IAS TFR	ires	(291.350)	(69.923)		0	110.802	26.593	(180.548)	(43.329)
CONSOLIDAMENTO PARCHEGGI PERETOLA	ires / irap	(3.144.902)	(919.846)	0		71.525	20.170	(3.073.378)	(899.676)
ALTRE DIFFERENZE	ires / irap	3.051.144	830.008	266.362	74.315	155.750	43.454	2.940.532	799.148
PERDITE FISCALI	ires	18.003.053	6.422.071	15.254.420	3.661.061	0	0	2.748.633	2.761.010
Totale complessivo		**30.871.507**	**9.882.853**	**18.401.886**	**4.557.227**	**4.143.206**	**2.154.613**	**16.612.828**	**7.480.240**

PROSPETTO DI RICONCILIAZIONE TRA RISULTATO D'ESERCIZIO E IMPONIBILE FISCALE

(importi in migliaia di Euro)

Dati in migliaia di euro

Riconciliazione aliquota fiscale teorica con aliquota fiscale effettiva	**2023**	**2023**
Utile ante imposte	**19.370**	**3.066**
Aliquota fiscale in vigore per l'esercizio	*24%*	*24%*
Onere fiscale teorico	**4.649**	**736**
Effetto IRAP	1.525	565
Svalutazioni cespiti non deducibili	207	12
Plusvalenze non interamente imponibili (PEX 95%)	(86)	(6)
Deduzione dell'IRAP dall'IRES	(74)	(2)
Altri effetti	70	407
Totale delle differenze	**1.642**	**976**
Totale Imposte	**6.291**	**1.712**
Aliquota fiscale effettiva	*32%*	*56%*



Toscana Aeroporti

ALLEGATO F
CORRISPETTIVI COMPETENZA ESERCIZIO 2023 ALLA SOCIETA' DI REVISIONE ED ALLE ENTITA' APPARTENENTI ALLA SUA RETE (ART.149 DUODECIES DEL REGOLAMENTO EMITTENTI CONSOB)

Tipologia di servizi	Soggetto che ha erogato il servizio	Destinatario	Note	Compensi 2023 (€)
Revisione contabile	Revisore della Capogruppo	Capogruppo TA SpA	(1)	103.700
	Revisore della Capogruppo	Società controllate	(2)	22.300
Servizi di attestazione	Revisore della Capogruppo	Capogruppo TA SpA	(3)	113.000
	Revisore della Capogruppo	Capogruppo TA SpA	(4)	14.000
	Revisore della Capogruppo	Capogruppo TA SpA	(5)	15.000
Altri servizi	Rete del revisore della Capogruppo	Capogruppo TA SpA	(6)	64.300
			totale €	**332.300**

Note

(1) Corrispettivi relativi all'incarico di revisione legale del bilancio consolidato e del bilancio d'esercizio della Capogruppo (incluso lo svolgimento delle verifiche periodiche) e all'incarico di revisione limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo.

(2) Corrispettivi relativi all'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio delle controllate Parcheggi Peretola Srl, Jet Fuel Co. Srl, Toscana Aeroporti Costruzioni Srl e relative verifiche periodiche.

(3) Corrispettivi relativi all'incarico di revisione contabile dei fascicoli di consolidamento per il Gruppo Corporacion America Airports.

(4) Corrispettivi relativi all'incarico di revisione contabile dei prospetti contabili di rendicontazione ex Delibera CIPE n. 38/2007 dell'aeroporto di Pisa e dell'aeroporto di Firenze.

(5) Corrispettivi relativi all'incarico di revisione limitata della Dichiarazione consolidata di carattere Non Finanziario ex D.Lgs. n. 254/2016.

(6) Corrispettivi principalmente relativi ad incarichi di assistenza metodologica nelle analisi di fattibilità connesse ad un precedente piano industriale.

Toscana Aeroporti

ATTESTAZIONE DEL BILANCIO CONSOLIDATO 2023 AI SENSI DELL'ART. 81-TER DEL REGOLAMENTO CONSOB N. 11971 DEL 14 MAGGIO 1999 E SUCCESSIVE MODIFICHE E INTEGRAZIONI

I sottoscritti Roberto Naldi (Amministratore Delegato) e Marco Gialletti (Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari) di Toscana Aeroporti S.p.A. attestano, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art. 154-bis, commi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58:

- l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
- l'effettiva applicazione

delle procedure amministrative e contabili per la formazione del Bilancio consolidato dell'esercizio 2023.

Si attesta, inoltre, che il Bilancio consolidato dell'esercizio 2023:

- è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002;
- corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
- è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'emittente.

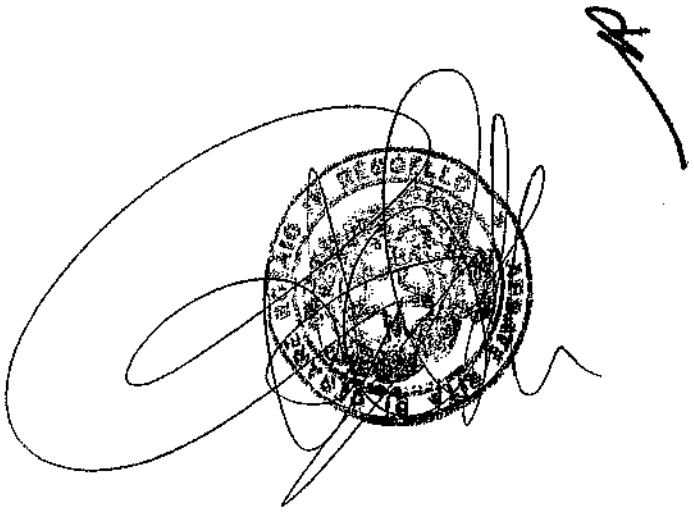
La relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione nonché della situazione dell'emittente, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui sono esposti.

Firenze, 12 marzo 2024

Per il Consiglio di amministrazione

L'Amministratore Delegato
Roberto Naldi

Il Dirigente Preposto
Marco Gialletti



RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE INDIPENDENTE

KPMG

KPMG S.p.A.
Revisione e organizzazione contabile
Viale Niccolò Machiavelli, 29
50125 FIRENZE FI
Telefono +39 055 213391
Email it-fmauditaly@kpmg.it
PEC kpmgspa@pec.kpmg.it

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi degli artt. 14 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e 10 del Regolamento (UE) n. 537 del 16 aprile 2014

Agli Azionisti di
Toscana Aeroporti S.p.A.

Relazione sulla revisione contabile del bilancio consolidato

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato del Gruppo Toscana Aeroporti (nel seguito anche il "Gruppo"), costituito dai prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2023, del conto economico e del conto economico complessivo, del rendiconto finanziario e delle variazioni di patrimonio netto e per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio che includono le informazioni rilevanti sui principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo Toscana Aeroporti al 31 dicembre 2023, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/05.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nel paragrafo "*Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato*" della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto a Toscana Aeroporti S.p.A. (nel seguito anche la "Società") in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio consolidato nel suo complesso; pertanto, su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

Valutazione dei fondi di ripristino e sostituzione

Note illustrative al bilancio: nota n. 4 "Principi contabili e criteri di valutazione applicati – Uso di stime e Diritti di concessione e fondo di ripristino e sostituzione (IFRIC 12)" e nota n. 7.18 "Fondi di ripristino e sostituzione"

Aspetto chiave	Procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave
Il bilancio al 31 dicembre 2023 include "Fondi di ripristino e sostituzione" pari a €24,5 milioni (di cui quota non corrente pari a €19,4 milioni e quota corrente pari a €5,1 milioni). Tali fondi sono determinati sulla base della stima del valore attuale degli oneri che il Gruppo dovrà sostenere per far fronte alle obbligazioni contrattuali previste dal contratto di concessione, al fine di assicurare l'adeguata funzionalità, operatività e sicurezza delle infrastrutture aeroportuali ottenuto in concessione. La stima dei suddetti fondi è per sua natura complessa in quanto caratterizzata sia da numerosi elementi considerati che da un elevato grado di incertezza associato a quest'ultimi. In particolare, le principali assunzioni riguardano la natura e la frequenza degli interventi da effettuare e la quantificazione degli oneri che dovranno essere sostenuti per l'esecuzione degli stessi, oltre al tasso da utilizzare per stimare il valore attuale di tali oneri in funzione dei tempi di intervento. Essendo tale stima influenzata da molteplici variabili e assunzioni, abbiamo considerato la valutazione dei Fondi di ripristino e sostituzione un aspetto chiave dell'attività di revisione.	Le procedure di revisione svolte hanno incluso: • La comprensione del processo di stima utilizzato ai fini della determinazione dei fondi in oggetto; • L'esame della configurazione e messa in atto dei controlli e lo svolgimento di procedure per valutare l'efficacia operativa dei controlli ritenuti rilevanti; • L'analisi della ragionevolezza delle principali assunzioni e dei dati utilizzati per stimare la programmazione, la natura ed i costi degli interventi di manutenzione straordinaria, di ripristino e di sostituzione, anche tramite incontri con i responsabili tecnici e gli specialisti esterni coinvolti dal Gruppo per lo sviluppo di tali stime; • L'analisi della ragionevolezza del tasso applicato per stimare il valore attuale di tali oneri in funzione dei tempi di intervento; • La verifica dell'accuratezza matematica dei calcoli eseguiti per la determinazione dei fondi; • L'esame retrospettivo delle stime dei precedenti esercizi, inclusa l'analisi degli eventuali scostamenti dei costi sostenuti rispetto alle precedenti stime; • L'analisi dell'adeguatezza dell'informativa resa nelle note illustrative al bilancio e della sua conformità ai principi contabili di riferimento.

Altri aspetti

Il bilancio del Gruppo Toscana Aeroporti per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 è stato sottoposto a revisione contabile da parte di un altro revisore che, in data 4 aprile 2023, ha espresso un giudizio senza rilievi su tale bilancio.

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale di Toscana Aeroporti S.p.A. per il bilancio consolidato

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/05 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità del Gruppo di continuare a operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio consolidato, per l'appropriatezza

dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli Amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio consolidato a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della capogruppo Toscana Aeroporti S.p.A. o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria del Gruppo.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio consolidato nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del bilancio consolidato.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio consolidato, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante al fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno del Gruppo;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli Amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti a una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli Amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possano far sorgere dubbi significativi sulla capacità del Gruppo di continuare a operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che il Gruppo cessi di operare come un'entità in funzionamento;

- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio consolidato nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio consolidato rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione;
- abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati sulle informazioni finanziarie delle imprese o delle differenti attività economiche svolte all'interno del Gruppo per esprimere un giudizio sul bilancio consolidato. Siamo responsabili della direzione, della supervisione e dello svolgimento dell'incarico di revisione contabile del Gruppo. Siamo gli unici responsabili del giudizio di revisione sul bilancio consolidato.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di *governance*, identificati a un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, inclusi le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di *governance* anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le azioni intraprese per eliminare i relativi rischi o le misure di salvaguardia applicate.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di *governance*, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

Altre informazioni comunicate ai sensi dell'art. 10 del Regolamento (UE) 537/14

L'Assemblea degli Azionisti di Toscana Aeroporti S.p.A. ci ha conferito in data 27 aprile 2023 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi dal 31 dicembre 2023 al 31 dicembre 2031.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'art. 5, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 537/14 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio consolidato espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al Collegio Sindacale, nella sua funzione di Comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'art. 11 del citato Regolamento.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio sulla conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815

Gli Amministratori di Toscana Aeroporti S.p.A. sono responsabili per l'applicazione delle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815 della Commissione Europea in materia di norme tecniche di regolamentazione relative alla specificazione del formato elettronico unico di comunicazione (ESEF – *European Single Electronic Format*) al bilancio consolidato al 31 dicembre 2023, da includere nella relazione finanziaria annuale.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 700B al fine di esprimere un giudizio sulla conformità del bilancio consolidato alle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815.

KPMG

A nostro giudizio, il bilancio consolidato al 31 dicembre 2023 è stato predisposto nel formato XHTML ed è stato marcato, in tutti gli aspetti significativi, in conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815.

Alcune informazioni contenute nelle note illustrative al bilancio consolidato quando estratte dal formato XHTML in un'istanza XBRL, a causa di taluni limiti tecnici potrebbero non essere riprodotte in maniera identica rispetto alle corrispondenti informazioni visualizzabili nel bilancio consolidato in formato XHTML.

Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10 e dell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98

Gli Amministratori di Toscana Aeroporti S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari del Gruppo Toscana Aeroporti al 31 dicembre 2023, incluso la loro coerenza con il relativo bilancio consolidato e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98, con il bilancio consolidato del Gruppo Toscana Aeroporti al 31 dicembre 2023 e sulla conformità delle stesse alle norme di legge, nonchè di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sopra richiamate sono coerenti con il bilancio consolidato del Gruppo Toscana Aeroporti al 31 dicembre 2023 e sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Dichiarazione ai sensi dell'art. 4 del Regolamento Consob di attuazione del D.Lgs. 254/16

Gli Amministratori di Toscana Aeroporti S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della dichiarazione di carattere non finanziario redatta su base volontaria ai sensi dell'art. 7 del D.Lgs. 254/16. Abbiamo verificato l'avvenuta approvazione da parte degli Amministratori della dichiarazione di carattere non finanziario. Ai sensi dell'art. 3, comma 10, del D.Lgs. 254/16, tale dichiarazione è oggetto di separata attestazione di conformità da parte nostra.

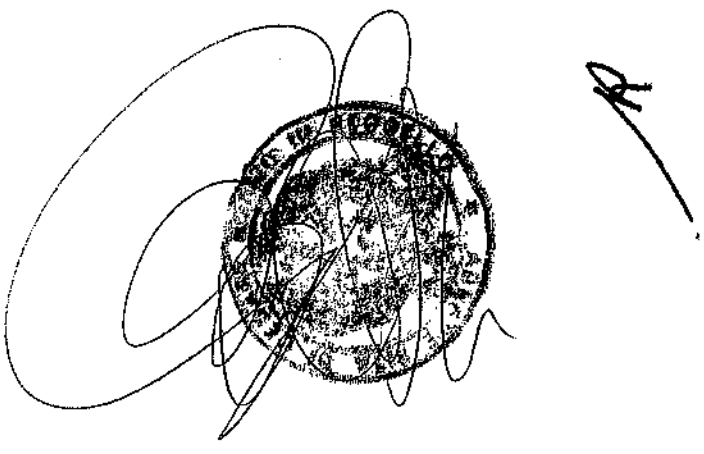
Firenze, 4 aprile 2024

KPMG S.p.A.

Riccardo Cecchi
Socio

Toscana Aeroporti

BILANCIO D'ESERCIZIO – TOSCANA AEROPORTI SPA



TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECONOMICO

Dati in migliaia di euro	Note	FY 2023	Di cui Parti Correlate	FY 2022 (*)	Di cui Parti Correlate
RICAVI					
Ricavi operativi		96.788	339	73.300	1.368
Altri ricavi		3.017	351	3.336	99
Ricavi per servizi di costruzione		14.998		7.407	
TOTALE RICAVI (A)	5.1	**114.802**	690	**84.043**	1.467
ALTRI PROVENTI (B)	5.2	**651**		**616**	
COSTI	5.3				
Materiali di consumo	5.3.1	1.005		1.011	
Costi del personale	5.3.2	22.559		19.772	
Costi per servizi	5.3.3	46.526	6.378	37.717	4.588
Oneri diversi di gestione	5.3.4	1.839	115	987	
Canoni aeroportuali	5.3.5	7.047		5.712	
TOTALE COSTI (C)		**78.976**	6.493	**65.199**	4.588
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA) (A+B-C)		**36.477**		**19.460**	
Ammortamenti e svalutazioni	5.4	10.295		9.663	
Accantonamento fondo rischi e ripristini	5.5	5.234		3.531	
Svalutazioni di crediti commerciali ed altri crediti	5.6	12		115	
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)		**20.935**		**6.151**	
GESTIONE FINANZIARIA					
Proventi finanziari	5.7	392		198	
Oneri finanziari	5.8	(7.117)		(3.858)	
Utile (perdita) da partecipazioni	5.9	1.059		767	
RISULTATO DELLA GESTIONE FINANZIARIA		**(5.666)**		**(2.892)**	
UTILE (PERDITA) PRIMA DELLE IMPOSTE (PBT)		**15.269**		**3.259**	
Imposte di esercizio	6	(4.800)	103	(1.204)	103
UTILE (PERDITA) DI ESERCIZIO		**10.470**		**2.055**	
Utile (perdita) per azione (€)	6.1	0,5625		0,1104	
Utile (perdita) diluito per azione (€)		0,5625		0,1104	

(*) Si segnala che i costi per servizi di costruzione nell'esercizio 2023 sono stati classificati per natura all'interno delle relative voci di costo (costi per materiali di consumo, costi per servizi e costi del personale). Conseguentemente, anche il dato comparativo relativo all'esercizio 2022 è stato riclassificato di conseguenza.



TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

Dati in migliaia di euro	Note	FY 2023	FY 2022
UTILE (PERDITA) DI ESERCIZIO (A)		**10.470**	**2.055**
Altri utili/(perdite) complessivi che non saranno successivamente riclassificati a conto economico:			
- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale	7.15	(39)	227
Totale Altri utili/(perdite) complessivi, al netto dell'effetto fiscale (B)		*(39)*	*227*
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI ESERCIZIO (A) + (B)		**10.431**	**2.282**

TOSCANA AEROPORTI - SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA (importi in Euro/000)

ATTIVO	Note	31.12.2023	31.12.2022
ATTIVITA' NON CORRENTI			
Attività immateriali	7.1	187.916	179.050
Immobili, impianti e macchinari	7.2	23.274	25.680
Diritti d'uso	7.3	3.559	3.820
Partecipazioni in altre imprese	7.4	3.340	2.962
Partecipazioni in imprese controllate	7.5	7.666	7.666
Partecipazioni in imprese collegate	7.6	480	480
Altre attività finanziarie	7.7	5.516	5.875
Crediti commerciali esigibili oltre l'anno	7.8	805	1.482
di cui verso parti correlate		*671*	*1.342*
Attività fiscali differite	7.9	7.584	9.990
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI		**240.139**	**237.005**
ATTIVITA' CORRENTI			
Crediti commerciali	7.10	25.591	19.628
di cui verso parti correlate		*1.917*	*1.026*
Attività fiscali per imposte correnti	7.11	0	210
Altri crediti tributari	7.12	1.010	136
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	7.13	9.924	7.838
di cui verso parti correlate		*53*	*417*
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	7.14	22.537	54.008
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI		**59.062**	**81.820**
TOTALE ATTIVO		**299.201**	**318.825**

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	Note	31.12.2023	31.12.2022
CAPITALE E RISERVE			
Capitale		30.710	30.710
Riserve di capitale		61.843	66.788
Riserva rettifiche IAS		(3.229)	(3.229)
Utili (perdite) portati a nuovo		525	564
Utile (perdita) di esercizio		10.470	2.055
TOTALE PATRIMONIO NETTO	7.15	**100.319**	**96.888**
PASSIVITA' NON CORRENTI			
Fondi rischi e oneri	7.16	1.735	1.156
Fondi di ripristino e sostituzione	7.17	19.334	17.887
Fondi benefici ai dipendenti	7.18	1.903	1.944
Passività finanziarie scadenti oltre un anno	7.19	43.525	66.463
Passività finanziarie per diritti d'uso oltre un anno	7.20	3.212	3.443
Altri debiti esigibili oltre l'anno	7.21	1.227	2.253
TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI		**70.936**	**93.146**

PASSIVITA' CORRENTI			
Passività finanziarie scadenti entro un anno	7.19	57.281	68.194
Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno	7.20	550	554
Passività fiscali per imposte correnti	7.22	1.437	377
di cui verso parti correlate		409	0
Altri debiti tributari	7.23	8.738	7.308
Debiti Commerciali	7.24	39.376	37.963
di cui verso parti correlate		*2.570*	*3.456*
Debiti verso Istituti previdenziali	7.25	1.411	1.080
Altri debiti esigibili entro l'anno	7.26	10.581	9.719
Fondi rischi e oneri (quota corrente)	7.16	3.434	0
Fondi di ripristino e sostituzione (quota corrente)	7.17	5.139	3.596
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI		**127.947**	**128.791**
TOTALE PASSIVITA'		**198.882**	**221.937**
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO		**299.201**	**318.825**

TOSCANA AEROPORTI - RENDICONTO FINANZIARIO

Dati in migliaia di euro	Note	2023	2022
ATTIVITA' OPERATIVA			
Risultato netto di periodo		**10.470**	**2.055**
Rettifiche per:			
- Ammortamenti attività materiali, immateriali e diritti d'uso	5.4	9.433	9.556
- Svalutazioni di immobilizzazioni	5.4	861	107
- Utile / perdita da partecipazioni	5.9	(1.059)	(767)
- Variazione fondo rischi e oneri	7.16	578	136
- Variazione netta dei fondi per benefici ai dipendenti	7.18	(162)	(60)
- Variazione netta del fondo di ripristino	7.17	2.077	1.714
- Altre variazioni non monetarie		(211)	(105)
- Oneri finanziari diritti d'uso	5.8	117	126
- Altri Oneri (Proventi) finanziari, netti	5.7 – 5.8	6.608	3.534
- Variazione netta imposte (anticipate)/differite	5.10	2.418	639
- Imposte correnti	5.10	2.381	565
- (Incremento)/decremento nei crediti commerciali	7.7 - 7.10	(5.282)	(3.102)
- (Incremento)/decremento in altri crediti	7.6 - 7.12 – 7.13	(2.380)	7.774
- Incremento/(decremento) nei debiti verso fornitori	7.16 - 7.24	4.848	5.458
- Incremento/(decremento) in altri debiti	7.23 – 7.25 - 7.26	1.552	394
Flusso di cassa delle attività operative		**32.250**	**28.022**
- Oneri finanziari pagati		(6.021)	(2.288)
- Imposte sul reddito pagate		(1.111)	0
Flusso di cassa netto generato dalle attività operative		**25.118**	**25.734**
ATTIVITA' D' INVESTIMENTO			
- Investimenti in attività materiali	7.2	(840)	(1.348)
- Disinvestimenti in attività materiali	7.2	8	14
- Investimenti in attività immateriali	7.1	(15.302)	(7.555)
- Investimenti in partecipazioni e altre attività finanziarie		0	33
- Disinvestimenti in partecipazioni e altre attività finanziarie		0	4.405
- Dividendi incassati	5.9	1.059	475

- Acquisizione netta di società controllate		0	(1.000)
- Dismissione netta di società controllate		0	750
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di investimento		**(15.075)**	**(4.227)**
ATTIVITA' FINANZIARIE			
- Dividendi corrisposti	7.15	(7.000)	(7.000)
- Accensione finanziamenti a breve/lungo termine	7.19	53.500	59.500
- (Rimborso) finanziamenti a breve/lungo termine	7.19	(87.303)	(69.704)
- (Rimborso) Passività finanziarie per diritti d'uso	7.20	(711)	(714)
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di finanziamento		**(41.514)**	**(17.918)**
Incremento / (decremento) netto disp. liq. e mezzi equivalenti		**(31.471)**	**3.589**
Disp. Liquide e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio		54.008	50.419
Disp. Liquide e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio	7.14	**22.537**	**54.008**

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DI PATRIMONIO NETTO D'ESERCIZIO
(importi in migliaia di Euro)

Nota 7.15

	CAPITALE SOCIALE	RISERVA DA SOVRAPPREZZO AZIONI	RISERVA LEGALE	RISERVE STATUTARIE / STRAORDINARIE	ALTRE RISERVE	RISERVA RETTIFICHE IAS	TOTALE RISERVE DI RISULTATO	**TOTALE PN**
PN al 31 dicembre 2021	**30.710**	**18.941**	**5.368**	**30.938**	**24.585**	**3.229**	**5.708**	**101.606**
UTILE (PERDITA) NETTO DI ESERCIZIO	-	-	-	-	-	-	2.055	2.055
ALTRI COMPON. DI C/ECON COMPLESSIVO	-	-	-	-	-	-	227	227
TOTALE UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA	-	-	-	-	-	-	***2.282***	**2.282**
DESTINAZIONE UTILE	-	-	-	(6.045)	-	-	6.045	-
DISTRIBUZIONE DI RISERVE	-	-	-	(7.000)	-	-	0	(7.000)
TOTALE MOVIMENTI RILEVATI DIRETTAMENTE A PN	-	-	***0***	***(13.045)***	-	-	***6.045***	***(7.000)***
PN al 31 dicembre 2022	**30.710**	**18.941**	**5.369**	**17.893**	**24.585**	**3.229**	**2.619**	**96.888**
UTILE (PERDITA) NETTO DI ESERCIZIO	-	-	-	-	-	-	10.470	10.470
ALTRI COMPON. DI C/ECON COMPLESSIVO	-	-	-	-	-	-	(39)	(39)
TOTALE UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA	-	-	-	-	-	-	***10.431***	**10.431**
DESTINAZIONE UTILE	-	-	103	1.952	-	-	2.055	-
DISTRIBUZIONE DI RISERVE	-	-	-	(7.000)	-	-	-	(7.000)
ALTRI MOVIMENTI	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTALE MOVIMENTI RILEVATI DIRETTAMENTE A PN	-	-	***103***	***5.048***	-	-	***2.055***	***(7.000)***
PN al 31 dicembre 2023	**30.710**	**18.941**	**5.472**	**12.846**	**24.585**	**3.229**	**10.994**	**100.319**

NOTE ILLUSTRATIVE AL BILANCIO D'ESERCIZIO 31.12.2023

1. Informazioni generali

Toscana Aeroporti S.p.A. (di seguito anche "Società" o "TA") è una società per azioni con sede legale presso l'Ufficio del Registro delle Imprese di Firenze dal 1° giugno 2015 nata dalla fusione per incorporazione in Società Aeroporto Toscana Galileo Galilei S.p.A. (Aeroporto di Pisa) con Aeroporto di Firenze S.p.A.
Per completezza si ricorda che tale fusione si è configurata come un'aggregazione aziendale tra entità sotto controllo comune, ossia Corporacion Ameria Italia SpA. Pertanto, trattandosi di "*business combination involving entities under common control*", operazioni esplicitamente escluse dall'ambito di applicazione del principio contabile IFRS 3, la fusione è stata riflessa nel bilancio della società risultante dalla fusione, rilevando i valori delle attività e delle passività dell'impresa acquisita ai valori risultanti dal bilancio dell'incorporata, trattamento contabile tale da consentire al management di fornire un'informativa che fosse, al contempo, rilevante ed attendibile, ai sensi delle alla luce delle previsioni dello IAS 8 par. 10.

Le principali attività sono descritte nella Relazione sulla gestione.

Il presente Bilancio d'esercizio di TA è espresso in Euro in quanto questa è la valuta nella quale sono condotte la maggior parte delle operazioni di TA.

L'attività di revisione contabile del Bilancio d'esercizio 2023 di TA è affidata alla società KPMG S.p.A.

2. Forma e contenuto del bilancio

Il Bilancio d'esercizio 2023 di TA è stato predisposto in conformità ai Principi Contabili Internazionali (IAS/IFRS), in vigore al 31 dicembre 2022, emessi dall'International Accounting Standards Board e omologati dall'Unione Europea, nonché in conformità ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs n. 38/2005 (Delibera Consob n. 15519 del 27 luglio 2006 recante "Disposizioni in materia di schemi di bilancio", Delibera Consob n. 15520 del 27 luglio 2006 recante "Modifiche e integrazione al Regolamento Emittenti adottato con Delibera n. 11971/99", Comunicazione Consob n. 6064293 del 28 luglio 2006 recante "Informativa societaria richiesta ai sensi dell'art. 114, comma 5, D.Lgs. 58/98"). Si è inoltre tenuto conto delle interpretazioni dell'International Financial Reporting Interpretations Committee ("IFRIC"), precedentemente denominate Standing Interpretations Committee ("SIC").

Forma dei prospetti contabili

Relativamente alla forma dei prospetti contabili la Società ha deciso di presentare le seguenti tipologie di schemi contabili: prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria, prospetto di conto economico, prospetto di conto economico complessivo, prospetto delle variazioni di patrimonio netto, rendiconto finanziario e note illustrative. A loro volta le Attività e le Passività sono state esposte nel Bilancio sulla base delle loro classificazioni come correnti e non correnti.

Situazione patrimoniale-finanziaria

La situazione patrimoniale-finanziaria viene presentata classificando le attività e le passività fra correnti e non correnti.
Inoltre, nel prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria, ai sensi di quanto previsto dalla Delibera Consob n. 15519 del 27 luglio 2006 vengono evidenziati distintamente nelle voci di attività e di passività gli effetti dei rapporti con parti correlate.

Conto Economico

Il Conto Economico viene presentato nella classificazione per natura, in quanto [illegible] significativa ai fini della comprensione del risultato economico della Società.

Inoltre, nel prospetto di conto economico, ai sensi di quanto previsto dalla Delibera Consob n. 15519 del 27 luglio 2006 vengono evidenziati distintamente nelle voci di costo o di ricavo di riferimento gli effetti dei rapporti con parti correlate.

Conto Economico Complessivo
Per rappresentare l'integrazione di informativa sui risultati economici la Società ha optato per la predisposizione di due prospetti separati, il "Prospetto di conto economico", che accoglie il risultato economico dell'esercizio, e il "Prospetto di conto economico complessivo", (di seguito anche "OCI"), che include, sia il risultato economico dell'esercizio, sia le variazioni di patrimonio netto afferenti a poste di natura economica che per espressa previsione dei principi contabili internazionali, sono rilevate tra le componenti del patrimonio netto. Il Conto Economico Complessivo è presentato con un dettaglio degli Altri utili e perdite complessivi che distingue tra utili e perdite che saranno in futuro riclassificati a conto economico e utili e perdite che non saranno mai riclassificati a conto economico.

Rendiconto Finanziario
Il Rendiconto Finanziario viene presentato suddiviso per aree di formazione dei flussi di cassa. Il prospetto del Rendiconto Finanziario adottato da TA è stato redatto applicando il metodo indiretto. Le disponibilità liquide e i mezzi equivalenti inclusi nel Rendiconto Finanziario comprendono i saldi patrimoniali di tali voci alla data di riferimento. I proventi e i costi relativi a interessi, dividendi ricevuti e imposte sul reddito sono inclusi nei flussi finanziari generati dalla gestione operativa.
Ai sensi di quanto previsto dalla Delibera Consob n. 15519 del 27 luglio 2006 si precisa che all'interno del rendiconto finanziario non vengono evidenziati i flussi finanziari relativi a rapporti con parti correlate, in quanto non significativi.

Prospetto di variazione nei conti del Patrimonio Netto
Viene presentato il prospetto delle variazioni di Patrimonio Netto così come richiesto dai principi contabili internazionali, con evidenza separata del risultato di esercizio e di ogni ricavo, provento, onere e spesa non transitati nel conto economico o nel conto economico complessivo, ma imputati direttamente a Patrimonio Netto sulla base di specifici principi contabili IAS/IFRS.

3. Principi contabili e criteri di valutazione applicati

Di seguito vengono descritti i principi contabili ed i criteri di valutazione adottati nella redazione del Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2023. Il criterio base di valutazione adottato nella preparazione del bilancio è il criterio del costo storico, eccetto per quelle poste contabili per le quali, come precisato nel prosieguo, si procede secondo una valutazione a fair value.
Il presente bilancio d'esercizio è stato redatto nella prospettiva della continuità aziendale presupponendo che TA sarà in grado di estinguere le proprie passività; in particolare ai sensi dell'art. 2423 – bis comma 1 n. 1 C.C. la valutazione delle voci di bilancio è stata effettuata nella prospettiva della continuazione dell'attività e considerando l'azienda quale complesso economico funzionante destinato alla produzione di reddito.
In questo senso gli Amministratori hanno posto in essere una valutazione prospettica della capacità dell'azienda di continuare a costituire un complesso economico funzionante per un prevedibile arco temporale futuro, relativo ad un periodo di almeno 12 mesi dalla data di approvazione del presente bilancio.
Gli Amministratori hanno inizialmente considerato il positivo andamento del 2023 rispetto a esercizi precedenti che ha consuntivato un utile di 10,5 milioni di euro e un flusso di cassa positivo generato dalle attività operative di 25,1 milioni di euro parzialmente assorbito dalle attività di investimento.
La situazione patrimoniale evidenzia passività correnti (128 milioni di euro) che eccedono le attività correnti (59 milioni di euro) e passività finanziarie correnti di 71 milioni di euro delle quali 19,9 milioni di euro relativi al finanziamento SACE stipulato nel periodo pandemico ed il residuo sostanzialmente relativo a linee a breve (hot money) che normalmente sono rinnovate dagli istituti di credito alla scadenza.
Si evidenziano anche disponibilità liquide per 22,5 milioni di euro e linee di fido non utilizzate alla data di bilancio per 15 milioni di euro.
In tale contesto come indicato nella nota 7.19 la Società sta completando l'iter negoziale avviato nel passato esercizio finalizzato alla ridefinizione dei propri finanziamenti con un pool di banche; la finalizzazione di tale

processo consentirà di rimborsare le linee di finanziamento esistenti ed assicurerà una maggiore coerenza alla struttura patrimoniale della Società.
Inoltre, come indicato nella nota 7.1, è in corso il percorso autorizzativo finalizzato alla approvazione del nuovo Master Plan dell'aeroporto di Firenze che comporterà significativi sviluppi nel traffico ed in tutti gli indicatori gestionali a fronte dell'effettuazione di significativi investimenti.
La positiva evoluzione della gestione economica e finanziaria nei prossimi esercizi è anche supportata dalle previsioni contenute nel Piano economico e finanziario di TA sviluppato fino al termine delle concessioni (di seguito il "Business Plan") aggiornato che evidenzia un progressivo miglioramento della marginalità operativa lorda e la generazione di flussi di cassa operativi positivi che consentiranno alla società un equilibrato sviluppo delle proprie attività coerentemente con le dinamiche del mercato di riferimento.
Nell'effettuare la loro valutazione gli Amministratori hanno anche considerato il possibile esito dei contenziosi in essere ed in particolare del contenzioso con NIT (descritto al paragrafo 9.7 delle note illustrative del Bilancio consolidato) per il quale è attesa sentenza a seguito del completamento dell'iter procedurale nel Dicembre 2023 mediante il deposito delle memorie conclusionali e delle repliche; a tale riguardo, in considerazione della significatività della richiesta oggetto del contenzioso gli Amministratori hanno considerato che nonostante l'aspettativa della Società sia che le proprie ragioni siano riconosciute in giudizio un esito avverso del contenzioso, anche a giudizio del legale che assiste la Società, è da ritenersi possibile nei termini della normale alea propria di ogni giudizio.
Un eventuale esito negativo per la Società comporterebbe un immediato ricorso in appello e la richiesta di sospensiva che, valutate le circostanze, anche a giudizio del legale esterno, potrebbe essere ragionevolmente concessa e consentirebbe alla Società di proseguire nella propria attività operativa che sulla base delle previsioni formulate nel Business Plan consentirebbe la realizzazione di positivi flussi di cassa. Inoltre, l'eventuale esito negativo del contenzioso potrebbe comportare un obbligo di acquisto di asset patrimoniali (i terreni oggetto del contratto con NIT) con un possibile effetto economico limitato a eventuali riduzioni di valore di tali asset.
Nel considerare il possibile scenario negativo gli Amministratori hanno infine considerato la possibilità in caso di necessità di richiedere il supporto da parte del Gruppo CAAP che ha manifestato nel tempo e continua a manifestare il proprio interesse a supportare lo sviluppo di TA anche nella prospettiva di sviluppo insita nella progettualità del nuovo masterplan di Firenze.
Valutate le circostanze sopra evidenziate e tenuto conto delle previsioni contenute nel Business Plan, non sono state identificate incertezze significative che possono far sorgere dubbi sulla capacità della Società di operare in continuità aziendale e pertanto la redazione del bilancio di esercizio è stata attuata in applicazione del principio della continuità aziendale.

Avviamento
Nel caso di acquisizione di aziende, le attività, le passività e le passività potenziali acquisite e identificabili sono rilevate al loro valore corrente (fair value) alla data di acquisizione. La differenza positiva tra il fair value del corrispettivo più l'eventuale partecipazione di minoranza nell'acquisita (nel caso di step acquisiton si somma anche il fair value alla data di acquisizione delle interessenze nell'acquisita precedentemente possedute dall'acquirente) e il fair value delle attività acquisite e delle passività assunte è classificata come Avviamento ed è iscritta in bilancio come attività immateriale. L'eventuale differenza negativa ("avviamento negativo") è invece rilevata a conto economico al momento dell'acquisizione. Le quote di interessenza degli azionisti di minoranza sono rilevate in quota proporzionale alle attività nette identificabili al momento dell'acquisizione.
Nel caso di acquisto di controllo di una società in cui si deteneva già un'interessenza di minoranza (step acquisition), si procede alla valutazione a fair value dell'investimento precedentemente detenuto, rilevando gli effetti di tale adeguamento a conto economico.
I costi relativi all'operazione di aggregazione aziendale sono rilevati a conto economico.
I corrispettivi potenziali, ossia le obbligazioni dell'acquirente a trasferire attività aggiuntive o azioni al venditore nel caso in cui certi eventi futuri o determinate condizioni si verifichino, sono rilevati a fair value alla data di acquisizione come parte del corrispettivo trasferito in cambio dell'acquisizione. Successive modifiche nel fair value di tali accordi sono riconosciute a conto economico.
L'avviamento non è ammortizzato ma viene sottoposto annualmente, o più frequentemente se specifici eventi o modificate circostanze indicano la possibilità di aver subito una perdita di valore, a verifica per identificare eventuali riduzioni di valore secondo quanto previsto dallo IAS 36 - Riduzione di valore delle attività. Dopo la rilevazione iniziale, l'avviamento è valutato al costo al netto delle eventuali perdite di valore accumulate.

Diritti di concessione e fondo di ripristino e sostituzione (IFRIC 12)

TA, al pari di tutte le entità che operano in regime di concessione, iscrive in bilancio i c.d. "Diritti di concessione" che rappresentano, sulla base dell'IFRIC12 "Accordi per servizi in concessione", il valore attribuito al diritto di utilizzare i beni (infrastrutture, impianti, ecc.) detenuti in regime di concessione. Un contratto di concessione ricade nell'ambito dell'IFRIC 12 "Accordi per servizi in concessione" se il soggetto pubblico concedente detiene il "controllo" dell'infrastruttura o di una porzione della stessa; il "controllo" si considera in capo al soggetto concedente se quest'ultimo: (i) controlla o regola quali servizi devono essere erogati dal concessionario, a chi devono essere forniti ed a quale prezzo; e (ii) controlla, attraverso la proprietà, il diritto del beneficio o in altro modo, qualsiasi interesse residuale nell'infrastruttura al termine dell'accordo.
L'IFRIC 12 prevede che i Diritti di concessione vengano rilevati come attività immateriali in presenza del diritto della concessionaria ad addebitare una tariffa agli utilizzatori del servizio pubblico che ella rende con l'uso dell'infrastruttura, oppure come attività finanziarie nella misura in cui la concessionaria ha un diritto contrattuale incondizionato a ricevere disponibilità liquide o un'altra attività finanziaria dal, o su istruzioni del, concedente per i servizi di costruzione. TA rileva come attività immateriali i Diritti di concessione il cui ammortamento secondo le regole della contabilità regolatoria sarà completato entro la scadenza della concessione, e la cui remunerazione avverrà pertanto tramite il diritto di addebitare le tariffe agli utilizzatori del servizio pubblico. La quota dei diritti di concessione il cui ammortamento regolatorio eccede la durata della concessione rappresenta invece il valore che alla scadenza naturale della concessione il concessionario subentrante sarà obbligato a corrispondere al concessionario uscente, determinato secondo le regole della contabilità regolatoria. Tale valore viene classificato come attività finanziaria non corrente (c.d. "Valore di Subentro").
Considerato che l'aeroporto di Pisa è un aeroporto militare aperto al traffico civile, nei Diritti di concessione vengono rilevati anche gli investimenti effettuati dalla Capogruppo nelle infrastrutture di volo appartenenti all'Aeronautica Militare (Ministero della Difesa), previsti dai Contratti di Programma sottoscritti con Enac.
I Diritti di concessione sono iscritti in bilancio sulla base del *fair value* (stimato sulla base del costo sostenuto per le attività svolte esternamente e del valore di mercato per quelle svolte internamente) delle attività di costruzione ed ampliamento su beni rientranti nell'ambito dell'IFRIC 12.
In contropartita alla rilevazione dei Diritti di concessione, TA rileva Ricavi per servizi di costruzione.
I Diritti di concessione rilevati come attività immateriali vengono ammortizzati lungo la durata delle singole concessioni (scadenza dicembre 2048 per l'aeroporto di Pisa, febbraio 2045 per l'aeroporto di Firenze), tenendo conto del valore residuo dei beni devoluti, metodo che riflette le modalità con le quali si suppone che i benefici economici futuri del bene saranno utilizzati dal concessionario.
Da contratto di concessione, inoltre, la concessionaria è obbligata a garantire il mantenimento, per tutta la durata della concessione, dei requisiti di funzionalità e sicurezza dei beni in concessione. Gli interventi che sono effettuati sull'infrastruttura assumono diverso rilievo a seconda della loro natura. In particolare, essi si distinguono in due categorie:

- interventi riferibili alla normale attività di manutenzione dell'infrastruttura;
- interventi di sostituzione, manutenzione programmata e ripristino ad una data futura dell'infrastruttura.

I primi si riferiscono alle normali manutenzioni ordinarie sull'infrastruttura che sono rilevate a conto economico quando sostenute. I secondi, invece, vengono rilevati sulla base dello IAS 37 "Accantonamenti, passività e attività potenziali", che impone:

- da un lato, l'imputazione a conto economico di un accantonamento suddiviso tra componente operativa (inclusiva degli eventuali effetti derivanti da variazioni di tasso di attualizzazione) e componente finanziaria,
- dall'altro, la rilevazione di un fondo oneri nello stato patrimoniale ("Fondo di ripristino e sostituzione"). Tale fondo, coerentemente con gli obblighi previsti dai singoli contratti di concessione, include pertanto la miglior stima del valore attuale degli oneri maturati alla data di chiusura del bilancio per le manutenzioni programmate nei prossimi esercizi e finalizzate ad assicurare la dovuta funzionalità, operatività e sicurezza del corpo dei beni in concessione in base alle informazioni disponibili alla data di formazione del bilancio.

  La stima di tali oneri viene effettuata sulla base di molteplici assunzioni, descritte nel paragrafo Uso di stime.

Attività immateriali

Un'attività immateriale acquistata o prodotta internamente viene iscritta all'attivo, secondo quanto disposto dallo IAS 38 "Attività immateriali", solo se è identificabile, controllabile ed è prevedibile che generi benefici economici futuri ed il suo costo può essere determinato in modo attendibile.

Le immobilizzazioni immateriali a vita utile definita sono valutate al costo di acquisto o di produzione al netto degli ammortamenti e delle perdite di valore accumulati. Come descritto al paragrafo precedente, i Diritti di concessione sono iscritti in bilancio sulla base del *fair value* (stimato sulla base del costo sostenuto per le attività svolte esternamente alla Società e del valore di mercato per quelle svolte internamente).

L'ammortamento è parametrato all'esercizio della loro prevista vita utile e inizia quando l'attività è disponibile all'uso. I criteri di ammortamento adottati per le varie voci delle attività immateriali sono i seguenti:

- diritti di brevetto industriale e utilizzazione opere dell'ingegno: 2 anni;
- oneri pluriennali: 5 anni o con riferimento alla diversa durata utile, se minore;
- diritti di concessione: lungo la durata della concessione, come descritto in precedenza.

Le immobilizzazioni in corso sono valutate al fair value sulla base degli stati di avanzamento contrattuali definiti con il fornitore e sono ammortizzate a partire dall'esercizio nel quale entrano in funzione.

Nel caso in cui, indipendentemente dall'ammortamento già contabilizzato, risulti una perdita di valore dell'attività, quest'ultima viene corrispondentemente svalutata; se in esercizi successivi vengono meno i presupposti della svalutazione, viene ripristinato il valore originario, rettificato dei soli ammortamenti.

I costi di sviluppo sono capitalizzabili a condizione che il costo sia attendibilmente determinabile e che sia dimostrabile che l'attività è in grado di produrre benefici economici futuri.

I costi di ricerca sono imputati a Conto Economico nell'esercizio in cui sono sostenuti.

Non risultano iscritte in bilancio immobilizzazioni immateriali a vita utile indefinita.

Immobili, impianti, macchinari

Gli immobili, gli impianti e i macchinari sono iscritti al costo di acquisto (in particolare, secondo tale principio, il valore del terreno e quello dei fabbricati che insistono su di esso vengono separati e solo il fabbricato viene assoggettato ad ammortamento) e nel costo sono compresi gli oneri accessori ed i costi diretti e indiretti per la quota ragionevolmente imputabile al bene. Per un bene che ne giustifica la capitalizzazione, il costo include anche gli oneri finanziari che sono direttamente attribuibili all'acquisizione, costruzione o produzione del bene stesso.

Qualora le singole componenti di un'attività materiale complessa risultino caratterizzate da vita utile differente, sono rilevate separatamente per essere ammortizzate coerentemente alla loro durata *("component approach")*.

I costi sostenuti successivamente all'acquisto sono capitalizzati solo se incrementano i benefici economici futuri insiti nel bene a cui si riferiscono. Tutti gli altri costi sono rilevati a conto economico quando sostenuti.

Le immobilizzazioni materiali in corso di esecuzione sono valutate al costo e sono ammortizzate a partire dall'esercizio nel quale entrano in funzione.

Le immobilizzazioni sono sistematicamente ammortizzate in ogni esercizio a quote costanti sulla base di aliquote economico-tecniche determinate in relazione alle residue possibilità di utilizzo dei beni.

Le aliquote applicate sono le seguenti:

- Terreni:	non ammortizzati
- Immobili:	4% (25 anni)
- Impianti e macchinari:	10% (10 anni)
- Attrezzature industriali e commerciali:	10% (10 anni)
- Macchine elettroniche:	20% (5 anni)
- Mobili e dotazioni di ufficio:	12% (9 anni)
- Automezzi:	25% (4 anni)
- Autoveicoli:	20% (5 anni)

Gli investimenti sui beni gratuitamente devolvibili, effettuati precedentemente al 1997, sono ammortizzati in base al minore tra la durata della concessione e la vita utile dei singoli beni.

I costi di manutenzione aventi natura ordinaria sono addebitati integralmente a conto economico. I costi di manutenzione aventi natura incrementativa sono attribuiti ai cespiti cui si riferiscono e ammortizzati in relazione alle residue possibilità di utilizzo degli stessi.

Gli utili e le perdite derivanti da cessioni o dismissioni di cespiti sono determinati come differenza fra il ricavo di vendita e il valore netto contabile dell'attività e sono imputati al conto economico dell'esercizio.

Perdite di valore *(Impairment)*
A ogni data di Bilancio, TA rivede il valore contabile delle proprie attività per determinare se vi siano indicazioni che queste attività abbiano subito riduzioni di valore. Qualora queste indicazioni esistano, viene stimato l'ammontare recuperabile di tali attività per determinare l'importo dell'eventuale svalutazione (test di "impairment"). Dove non è possibile stimare il valore recuperabile di ogni singola attività, TA effettua la stima del valore recuperabile dell'unità generatrice di flussi finanziari (Cash Generating Unit, o "CGU") a cui l'attività appartiene.
Le attività non ancora disponibili all'uso (Immobilizzazioni in corso) sono assoggettate annualmente a test di impairment al fine di determinare se vi siano state perdite di valore indipendentemente dall'esistenza o meno di indicatori di perdita di valore.
L'ammontare recuperabile è il maggiore fra il prezzo netto di vendita e il valore d'uso. Nella valutazione del valore d'uso, i flussi di cassa futuri stimati sono scontati al loro valore attuale utilizzando un tasso al lordo delle imposte che riflette le valutazioni correnti del mercato del valore attuale del denaro e dei rischi specifici dell'attività.
Se l'ammontare recuperabile di un'attività o di un'unità generatrice di flussi finanziari è stimato essere inferiore rispetto al relativo valore contabile, il valore contabile dell'attività è ridotto al minor valore recuperabile. Una perdita di valore viene rilevata nel conto economico del periodo.
Una CGU è definita dallo IAS 36 come il più piccolo gruppo di attività che genera flussi finanziari in entrata che sono ampiamente indipendenti dai flussi finanziari in entrata derivanti dalle altre attività o gruppi di attività. TA, a seguito dell'analisi dei propri flussi finanziari, ha indentificato quali CGU lo scalo di Firenze e lo scalo di Pisa, in quanto i due scali generano flussi finanziari in entrata largamente indipendenti fra di loro. TA ha anche valutato se fosse possibile disaggregare ulteriormente tali flussi per tipologia di servizio Aviation o Non Aviation, concludendo che i flussi di cassa generati dagli stessi non risultano ampiamente indipendenti, principalmente in considerazione della significativa dipendenza dei flussi in entrata del settore Non Aviation dal volume di traffico e, quindi, dall'Aviation.
Quando una svalutazione non ha più ragione di essere mantenuta, il valore contabile dell'attività (o dell'unità generatrice di flussi finanziari), ad eccezione dell'avviamento, è incrementato al nuovo valore derivante dalla stima del suo valore recuperabile, ma non oltre il valore netto di carico che l'attività avrebbe avuto se non fosse stata effettuata la svalutazione per perdita di valore. Il ripristino del valore è imputato al conto economico del periodo.

Leasing (per il locatario)
La Società riconosce per tutti i contratti di leasing, a eccezione di quelli a breve termine (i.e. contratti di locazione con durata inferiore o uguale a 12 mesi e che non contengono un'opzione di acquisto) e di quelli con attività a modesto valore (cioè aventi un valore unitario inferiore a 5 migliaia di euro), un diritto d'uso alla data di inizio del leasing, che corrisponde alla data in cui l'attività sottostante è disponibile per l'uso.
I canoni di locazione relativi a contratti a breve termine e a basso valore sono rilevati come costi a conto economico a quote costanti lungo la durata del leasing.
I diritti d'uso sono valutati al costo, al netto degli ammortamenti accumulati e delle perdite di valore (*impairment losses*) e rettificati a seguito di ogni rimisurazione delle passività del leasing. Il valore assegnato ai diritti d'uso corrisponde all'ammontare delle passività di leasing rilevate, oltre ai costi diretti iniziali sostenuti, ai canoni di leasing regolati alla data di inizio contratto o precedentemente, ai costi di ripristino, al netto di eventuali incentivi di leasing ricevuti. Il valore attualizzato della passività così determinata incrementa il diritto d'uso del bene sottostante, con contropartita il riconoscimento di un fondo dedicato. A meno che la Società non sia ragionevolmente certo di ottenere la proprietà del bene locato alla fine della durata del leasing, i diritti d'uso sono ammortizzati a quote costanti sulla base della vita utile stimata o della durata del contratto, se inferiore.
La durata del lease è calcolata considerando il periodo non annullabile del leasing, insieme ai periodi coperti da un'opzione di estensione dell'accordo se è ragionevolmente certo che verrà esercitata, o qualsiasi periodo coperto da un'opzione di risoluzione del contratto di locazione, se è ragionevolmente certo non essere esercitato. La Società valuta se sia ragionevolmente certo esercitare o meno le opzioni di estensione o di risoluzione tenendo conto di tutti i fattori rilevanti che creano un incentivo economico afferente tali decisioni.

La passività finanziaria per leasing è rilevata alla data di inizio dell'accordo per un valore complessivo pari al valore attuale dei canoni di leasing da corrispondere nel corso della durata del contratto, scontati utilizzando tassi di interesse marginali (*Incremental borrowing rate* "IBR"), quando il tasso di interesse implicito nel contratto di leasing non è facilmente determinabile. I pagamenti variabili di leasing rimangono contabilizzati a conto economico come costo di competenza del periodo.
L'IFRS 16 richiede da parte del management l'effettuazione di stime e di assunzioni che possono influenzare la valutazione del diritto d'uso e della passività finanziaria per leasing, incluse la determinazione di: contratti in ambito di applicazione delle nuove regole per la misurazione di attività/passività con metodo finanziario; termini del contratto; tasso di interesse utilizzato per l'attualizzazione dei futuri canoni di leasing.

Leasing (per il locatore)
I contratti di leasing che vedono TA come locatore sono classificati leasing come leasing operativo o come leasing finanziario. Rientrano in tale categoria, in particolare, le subconcessioni.
Un leasing è classificato come finanziario se trasferisce, sostanzialmente, tutti i rischi e i benefici connessi alla proprietà di un'attività sottostante. Un leasing è classificato come operativo se, sostanzialmente, non trasferisce tutti i rischi e i benefici derivanti dalla proprietà di un'attività sottostante.
La società, alla data del presente Bilancio, ha unicamente leasing operativi.
Per i contratti di leasing operativo, TA deve rilevare i pagamenti dovuti per leasing operativi come proventi con un criterio a quote costanti o secondo un altro criterio sistematico.
I costi, compreso l'ammortamento, sostenuti per realizzare i proventi del leasing come costo.

Partecipazioni in imprese controllate, collegate e a controllo congiunto
Le partecipazioni in imprese controllate (partecipazioni in società nelle quali TA esercita il controllo), collegate (partecipazioni in società nelle quali TA esercita un'influenza notevole) e joint venture (accordi a controllo congiunto nei quale le parti che detengono il controllo congiunto vantano diritti sulle attività nette dell'accordo) sono iscritte al costo rettificato in presenza di perdite di valore.
Le partecipazioni sono sottoposte ogni anno o, se necessario, più frequentemente, a verifica circa eventuali perdite di valore. Qualora esistano evidenze che tali partecipazioni abbiano subito una perdita di valore, la stessa è rilevata nel conto economico come svalutazione. Qualora successivamente, la perdita di valore venga meno o si riduca, è rilavata a conto economico un ripristino di valore nei limiti del costo.
Gli amministratori ritengono che il Gruppo eserciti un'influenza notevole in Alatoscana S.p.A. (gestore dell'aeroporto dell'Isola d'Elba) anche in presenza di una quota di partecipazione inferiore al 20%. In particolare, tale influenza è determinata dalla possibilità di incidere sulle politiche commerciali, finanziarie ed operative.

Attività finanziarie (incluse le partecipazioni in altre imprese)
La classificazione e la relativa valutazione delle attività finanziarie è effettuata considerando sia il modello di gestione dell'attività finanziaria, sia le caratteristiche contrattuali dei flussi di cassa ottenibili dall'attività. In funzione delle caratteristiche dello strumento e del modello di business adottato per la relativa gestione, si distinguono le seguenti tre categorie:
(i) attività finanziarie valutate al costo ammortizzato; (ii) attività finanziarie valutate al fair value con imputazione degli effetti tra le altre componenti dell'utile complessivo (di seguito anche FVTOCI); (iii) attività finanziarie valutate al fair value con imputazione degli effetti a conto economico (di seguito anche FVTPL).
L'attività finanziaria è valutata con il metodo del costo ammortizzato qualora entrambe le seguenti condizioni siano soddisfatte:
- il modello di gestione dell'attività finanziaria consiste nella detenzione della stessa con la sola finalità di incassare i relativi flussi finanziari; e
- l'attività finanziaria genera, a date predeterminate contrattualmente, flussi finanziari rappresentativi esclusivamente del rendimento dell'attività finanziaria stessa.
Secondo il metodo del costo ammortizzato il valore di iscrizione iniziale è successivamente rettificato per tener conto dei rimborsi in quota capitale, delle eventuali svalutazioni e dell'ammortamento della differenza tra il valore di rimborso e il valore di iscrizione iniziale.
L'ammortamento è effettuato sulla base del tasso di interesse interno effettivo che rappresenta il tasso che rende uguali, al momento della rilevazione iniziale, il valore attuale dei flussi di cassa attesi e il valore di iscrizione iniziale.

I crediti e le altre attività finanziarie valutati al costo ammortizzato sono presentati nello stato patrimoniale al netto del relativo fondo svalutazione.
Le attività finanziarie rappresentative di strumenti di debito il cui modello di business prevede sia la possibilità di incassare i flussi di cassa contrattuali sia la possibilità di realizzare plusvalenze da cessione (cosiddetto business model hold to collect and sell), sono valutate al fair value con imputazione degli effetti a OCI (attività valutate al FVTOCI).
In tal caso sono rilevati a patrimonio netto, tra le altre componenti dell'utile complessivo, le variazioni di fair value dello strumento. L'ammontare cumulato delle variazioni di fair value, imputato nella riserva di patrimonio netto che accoglie le altre componenti dell'utile complessivo, è oggetto di reversal a conto economico all'atto dell'eliminazione contabile dello strumento. Vengono rilevati a conto economico gli interessi attivi calcolati utilizzando il tasso di interesse effettivo, le differenze di cambio e le svalutazioni.
Un'attività finanziaria che non è valutata al costo ammortizzato o al FVTOCI è valutata al fair value con imputazione degli effetti a conto economico (attività valutate al FVTPL).
Gli strumenti finanziari non sono più esposti in bilancio quando, per effetto della loro cessione o estinzione, la Società non è più coinvolta nella loro gestione, né detiene i rischi e i benefici relativi a tali strumenti ceduti/estinti.

Valutazione e gerarchia del fair value
Per tutte le transazioni i saldi (finanziari o non finanziari) per cui un principio contabile richieda o consenta la misurazione al fair value TA applica i seguenti criteri:

a. identificazione della "unit of account", vale a dire il livello al quale un'attività o una passività è aggregata o disaggregata per essere rilevata ai fini IFRS;
b. identificazione del mercato principale (o, in assenza, del mercato maggiormente vantaggioso) nel quale potrebbero avvenire transazioni per l'attività o la passività oggetto di valutazione; in assenza di evidenze contrarie, si presume che il mercato correntemente utilizzato coincida con il mercato principale o, in assenza, con il mercato maggiormente vantaggioso;
c. definizione, per le attività non finanziarie, dell'highest and best use (massimo e miglior utilizzo): in assenza di evidenze contrarie, l'highest and best use coincide con l'uso corrente dell'attività;
d. definizione delle tecniche di valutazione più appropriate per la stima del fair value: tali tecniche massimizzano il ricorso a dati osservabili, che i partecipanti al mercato utilizzerebbero nel determinare il prezzo dell'attività o della passività;
e. determinazione del fair value delle attività, quale prezzo che si percepirebbe per la relativa vendita, e delle passività e degli strumenti di capitale, quale prezzo che si pagherebbe per il relativo trasferimento in una regolare operazione tra operatori di mercato alla data di valutazione;
f. inclusione del "non performance risk" nella valutazione delle attività e passività e, in particolare per gli strumenti finanziari, determinazione di un fattore di aggiustamento nella misurazione del fair value per includere, oltre il rischio di controparte (CVA- credit valuation adjustment), il proprio rischio di credito (DVA – debit valuation adjustment).

In base ai dati utilizzati per le valutazioni al fair value, è individuata una gerarchia di fair value in base alla quale classificare le attività e le passività valutate al fair value o per le quali è indicato il fair value nell'informativa di bilancio:

a) livello 1: include i prezzi quotati in mercati attivi per attività o passività identiche a quelle oggetto di valutazione;
b) livello 2: include dati osservabili, differenti da quelli inclusi nel livello 1, quali ad esempio: (i) prezzi quotati in mercati attivi per attività o passività simili; (ii) prezzi quotati in mercati non attivi per attività o passività simili o identiche; (iii) altri dati osservabili (curve di tassi di interesse, volatilità implicite, spread creditizi);
c) livello 3: utilizza dati non osservabili, a cui è ammesso ricorrere qualora non siano disponibili dati di input osservabili. I dati non osservabili utilizzati ai fini delle valutazioni del fair value riflettono le ipotesi che assumerebbero i partecipanti al mercato nella fissazione del prezzo per le attività e le passività oggetto di valutazione

Crediti commerciali e diversi

I crediti commerciali e gli altri crediti sono riconosciuti inizialmente al fair value e successivamente valutati in base al metodo del costo ammortizzato, al netto del fondo svalutazione.
TA valuta eventuali impairment/svalutazioni dei crediti adottando una logica di perdita attesa (Expected Loss). Per i crediti commerciali TA adotta un approccio alla valutazione di tipo semplificato (cd. simplified approach) che non richiede la rilevazione delle modifiche periodiche del rischio di credito, quanto piuttosto la contabilizzazione di una Expected Credit Loss ("ECL") calcolata sull'intera vita del credito (cd. lifetime ECL). In particolare, la policy attuata da TA prevede la stratificazione dei crediti commerciali in categorie sulla base dei giorni di scaduto, definendo lo stanziamento basandosi sull'esperienza storica delle perdite su crediti, rettificata per tener conto di fattori previsionali specifici riferiti ai creditori ed all'ambiente economico.
I crediti commerciali vengono interamente svalutati in assenza di una ragionevole aspettativa di recupero, ovvero in presenza di controparti commerciali inattive.
Il valore contabile dell'attività viene ridotto mediante l'utilizzo di un fondo svalutazione e l'importo della perdita viene rilevato a conto economico.
Quando la riscossione del corrispettivo è differita oltre i normali termini commerciali praticati ai clienti, si procede all'attualizzazione del credito.

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti
La voce relativa a disponibilità liquide e mezzi equivalenti include cassa e conti correnti bancari e depositi rimborsabili a domanda (conti correnti postali) che per loro natura sono soggetti ad un rischio non significativo di variazione di valore. Non comprende gli scoperti bancari rimborsabili a vista.

Passività finanziarie
Le passività finanziarie includono i debiti finanziari, comprensivi dei debiti per anticipazioni su cessione di crediti, nonché altre passività finanziarie, ivi inclusi gli strumenti finanziari derivati e le passività a fronte delle attività iscritte nell'ambito dei contratti di locazione finanziaria.
Le passività finanziarie sono rilevate al fair value al netto degli oneri accessori all'operazione. Dopo tale rilevazione iniziale tali passività vengono rilevate con il criterio del costo ammortizzato, calcolato tramite l'applicazione del tasso di interesse effettivo. In caso di rinegoziazione di una passività finanziaria che non qualifica come "estinzione del debito originario", la differenza tra i) il valore contabile della passività ante modifica e ii) il valore attuale dei flussi di cassa del debito modificato, attualizzati al tasso (IRR) originario, è contabilizzata a conto economico.

Fondi rischi e oneri
TA rileva fondi rischi e oneri quando ha un'obbligazione, legale o implicita, nei confronti di terzi ed è probabile che si renderà necessario l'impiego di risorse della Società per adempiere l'obbligazione e quando può essere effettuata una stima attendibile dell'ammontare dell'obbligazione stessa.
Le variazioni di stima sono riflesse nel conto economico dell'esercizio in cui la variazione è avvenuta.
Nel caso in cui l'effetto sia rilevante, gli accantonamenti sono calcolati attualizzando i flussi finanziari futuri stimati ad un tasso di attualizzazione al lordo delle imposte tale da riflettere le valutazioni correnti di mercato del valore attuale del denaro e dei rischi specifici connessi alla passività.

Fondi pensione e benefici ai dipendenti
La passività relativa ai benefici riconosciuti ai dipendenti ed erogati in coincidenza o successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro per piani a benefici definiti è determinata, separatamente per ciascun piano, sulla base di ipotesi attuariali stimando l'ammontare dei benefici futuri che i dipendenti hanno maturato alla data di riferimento (c.d. "metodo di proiezione unitaria del credito"). La passività, iscritta in bilancio al netto delle eventuali attività al servizio del piano, è rilevata per competenza lungo il periodo di maturazione del diritto. La valutazione della passività è effettuata da attuari indipendenti.
Le componenti del costo dei benefici definiti sono rilevate come segue:
- i costi relativi alle prestazioni di servizio sono rilevati a Conto economico nell'ambito del costo del personale;
- gli oneri finanziari netti sulla passività o attività a benefici definiti sono rilevati a Conto economico come Proventi/(oneri) finanziari, e sono determinati moltiplicando il valore della passività/attività netta per il tasso utilizzato per attualizzare le obbligazioni, tenendo conto dei pagamenti dei contributi e dei benefici avvenuti durante il periodo;

- le componenti di rimisurazione della passività netta, che comprendono gli utili e le perdite attuariali, il rendimento delle attività (esclusi gli interessi attivi rilevati a Conto economico) e qualsiasi variazione nel limite dell'attività, sono rilevati immediatamente negli Altri utili (perdite) complessivi. Tali componenti non devono essere riclassificati a Conto economico in un periodo successivo.

Attività fiscali e passività fiscali
Le imposte differite sono determinate sulla base delle differenze temporanee tassabili esistenti tra il valore di attività e passività ed il loro valore fiscale e sono classificate tra le attività non correnti. Le differite attive sono contabilizzate solo nella misura in cui sia probabile l'esistenza di adeguati imponibili fiscali futuri a fronte dei quali utilizzare tale saldo attivo. Il valore delle imposte differite attive riportabile in Bilancio è oggetto di una verifica annuale.
Le imposte differite passive sono determinate in base ad aliquote fiscali che ci si attende vengano applicate nell'esercizio in cui tali differimenti si realizzeranno, considerando le aliquote in vigore o quelle di nota successiva emanazione.
Le attività e le passività fiscali correnti e differite sono compensate quando le imposte sul reddito sono applicate dalla medesima autorità fiscale e quando vi è un diritto legale di compensazione. Le attività e le passività fiscali differite sono determinate con le aliquote fiscali che si prevede saranno applicabili, nell'ordinamento del paese in cui il Gruppo opera, negli esercizi nei quali le differenze temporanee saranno realizzate o estinte.

Riconoscimento dei ricavi
Sulla base del modello in cinque fasi previsto dall'IFRS 15, TA procede alla rilevazione dei ricavi dopo aver identificato i contratti con i propri clienti e le relative prestazioni da soddisfare (trasferimento di beni e/o servizi), determinato il corrispettivo cui ritiene di avere diritto in cambio del soddisfacimento di ciascuna di tali prestazioni, nonché valutato la modalità di soddisfacimento di tali prestazioni (adempimento in un determinato momento versus adempimento nel corso del tempo).
In particolare, TA procede alla rilevazione dei ricavi solo qualora risultino soddisfatti i seguenti requisiti (cd. requisiti di identificazione del "contratto" con il cliente):
a) le parti del contratto hanno approvato il contratto (per iscritto, oralmente o nel rispetto di altre pratiche commerciali abituali) e si sono impegnate a adempiere le rispettive obbligazioni; esiste quindi un accordo tra le parti che crea diritti ed obbligazioni esigibili a prescindere dalla forma con la quale tale accordo viene manifestato;
b) TA può individuare i diritti di ciascuna delle parti per quanto riguarda i beni o servizi da trasferire;
c) TA può individuare le condizioni di pagamento dei beni o servizi da trasferire;
d) il contratto ha sostanza commerciale; ed
e) è probabile che TA riceverà il corrispettivo a cui avrà diritto in cambio dei beni o servizi che saranno trasferiti al cliente.
Qualora i requisiti sopra esposti non risultino soddisfatti, i relativi ricavi vengono riconosciuti quando: (i) TA ha già trasferito il controllo dei beni e/o erogato servizi al cliente e la totalità, o la quasi totalità, del corrispettivo promesso dal cliente è stata ricevuta e non è rimborsabile; o (ii) il contratto è stato sciolto e il corrispettivo che TA ha ricevuto dal cliente non è rimborsabile.
Qualora i requisiti sopra esposti risultino invece soddisfatti, TA applica le regole di riconoscimento di seguito descritte.
Non rientrano nell'ambito di applicazione dell'IFRS 15 i contratti di subconcessione, rilevati in base all'IFRS 16.

Ricavi aviation
TA adempie le proprie obbligazioni di fare in relazione ai diritti aeroportuali mettendo a disposizione dei vettori le infrastrutture aeroportuali per l'atterraggio, il decollo, l'illuminazione e il parcheggio degli aeromobili, l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri e delle merci nonché per l'utilizzo delle infrastrutture centralizzate. Inoltre, in relazione alle attività di handling, TA adempie le proprie obbligazioni di fare prestando servizi di assistenza a terra ai passeggeri e agli aeromobili.
I ricavi derivanti dalle prestazioni dei servizi sopra descritti sono rilevati quando questi sono resi con riferimento allo stato di avanzamento, considerato che TA eroga servizi a vettori e passeggeri lungo un determinato periodo di tempo, in funzione dell'utilizzo dell'infrastruttura.

Ricavi non-aviation
I ricavi da subconcessione/locazione commerciali e non sono rappresentati dai corrispettivi per la messa a disposizione degli spazi e delle aree commerciali e operative all'interno del sedime aeroportuale e all'esterno. Rientrano in questa categoria le subconcessioni/locazioni con tariffazione commerciale (subconcessioni retail, subconcessioni posti auto, ecc.) e con tariffazione amministrata (corrispettivi per l'utilizzo di beni a uso esclusivo ovvero corrispettivi per l'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali dedicate ai singoli vettori o operatori, come banchi check-in, uffici, locali operativi, ecc.). I ricavi derivanti dalla categoria in questione sono rilevati a quote costanti lungo la durata del contratto e/o in funzione del periodo di maturazione secondo le previsioni contrattuali, come previsto dall'IFRS 16.
I ricavi da parcheggi sono rappresentati dai corrispettivi per la messa a disposizione dei posti auto all'interno ed all'esterno del sedime aeroportuale sulla base di un tariffario pubblico che viene applicato a tutte le vendite effettuate. TA adempie le proprie obbligazioni di fare in relazione a questo servizio mettendo a disposizione dei propri clienti i posti auto. I ricavi derivanti dalle prestazioni dei servizi in questione sono rilevati quando questi sono resi con riferimento allo stato di avanzamento, considerato che TA eroga i servizi ai clienti lungo un determinato periodo di tempo (periodo della sosta).
I ricavi sono rappresentati al netto di sconti, ivi inclusi, ma non solo, programmi di incentivazione delle vendite e bonus ai clienti, nonché delle imposte direttamente connesse alla vendita delle merci o alla prestazione di servizi.

Ricavi per servizi di costruzione
I ricavi per servizi di costruzione sono relativi alla valorizzazione dei servizi di costruzione prestati dal TA a favore dell'Ente concedente per la realizzazione degli investimenti in relazione ai Diritti di Concessione e sono rilevati sulla base del loro fair value. Il fair value del corrispettivo per i servizi di costruzione ed ampliamento dei beni in concessione resi da TA è determinato sulla base del fair value del corrispettivo dei servizi di costruzione ed ampliamento prestati da terzi, degli oneri interni ed esterni di progettazione e dei costi interni sostenuti per l'attività di pianificazione e coordinamento lavori svolta da un'apposita struttura interna. I ricavi in questione sono rilevati quando questi sono resi con riferimento allo stato di avanzamento, considerato che l'Ente concedente simultaneamente riceve e utilizza i benefici derivanti dalla prestazione dell'entità man mano che quest'ultima la effettua.

Altri ricavi
I ricavi derivanti da altri servizi resi da TA (service amministrativi, consulenze, ecc) sono rilevati quando questi sono resi con riferimento allo stato di avanzamento.

Oneri sviluppo network
TA ha come obiettivo principale quello di stimolare lo sviluppo del traffico aereo di linea passeggeri e merci presso gli scali aeroportuali toscani di Pisa (PSA – Galileo Galilei) e Firenze (FLR – Amerigo Vespucci), coerentemente con le caratteristiche del mercato toscano e le infrastrutture aeroportuali, e di incrementare il numero di collegamenti aerei di linea da e per gli aeroporti al fine di sostenere il consolidamento e lo sviluppo dei traffici aerei tali da contribuire alla crescita economica della società di gestione e soddisfare la domanda del bacino di riferimento di una migliore accessibilità.
A tal fine, per perseguire gli obiettivi di cui sopra TA si avvale di un programma di incentivazione basato su contributi marketing (c.d. oneri di sviluppo network) la cui entità varia in funzione dell'entità dei servizi aerei che i vettori effettuano sullo scalo e di quanto l'operazione sia ritenuta di interesse strategico per lo scalo di riferimento ed il territorio, in considerazione della libera iniziativa imprenditoriale. Gli oneri di sviluppo network, rappresentando corrispettivi da pagare ai vettori come riduzione del prezzo dei servizi svolti in favore degli stessi, vengono rilevati a riduzione dei ricavi.

Contributi
I contributi in "conto impianti" sono iscritti in bilancio allorché sono ragionevolmente certi il rispetto delle condizioni previste ai fini dell'erogazione degli stessi e il titolo al loro incasso; vengono imputati a conto economico in funzione della vita utile del bene a fronte del quale sono erogati.

I contributi in "conto esercizio" sono iscritti in bilancio allorché sono ragionevolmente certi il rispetto delle condizioni previste ai fini dell'erogazione degli stessi e il titolo all'incasso e sono accreditati a conto economico in relazione ai costi a fronte dei quali sono erogati.

Oneri finanziari
Gli oneri finanziari sono rilevati per competenza ed includono interessi passivi sui debiti finanziari calcolati usando il metodo dell'interesse effettivo e le differenze di cambio passive. Gli oneri finanziari includono inoltre la componente finanziaria dell'accantonamento annuale al fondo ripristini.
Gli oneri finanziari sostenuti a fronte di investimenti in attività per le quali normalmente trascorre un determinato esercizio di tempo per rendere l'attività pronta per l'uso sono capitalizzati ed ammortizzati lungo la vita utile della classe dei beni cui essi si riferiscono.

Proventi finanziari
I proventi finanziari sono rilevati per competenza. Includono gli interessi attivi sui fondi investiti, le differenze di cambio attive e i proventi derivanti dagli strumenti finanziari, quando non compensati nell'ambito di operazioni di copertura. Gli interessi attivi sono imputati a conto economico al momento della loro maturazione, considerando il rendimento effettivo.

Dividendi
I dividendi iscritti al conto economico dell'esercizio, conseguiti da partecipazioni di minoranza, sono rilevati in base al principio della competenza, vale a dire nel momento in cui, a seguito della delibera di distribuzione da parte della partecipata, è sorto il relativo diritto di credito.

Imposte sul reddito
Le imposte rappresentano la somma delle imposte correnti e differite.
Sono iscritte nella situazione contabile le imposte stanziate sulla base della stima del reddito imponibile determinato in conformità alla legislazione nazionale vigente alla data di chiusura della situazione contabile, tenendo conto delle esenzioni applicabili e dei crediti d'imposta spettanti. Le imposte sul reddito sono rilevate nel conto economico, ad eccezione di quelle relative a voci direttamente addebitate o accreditate a patrimonio netto, nei cui casi l'effetto fiscale è riconosciuto direttamente a patrimonio netto.
Si ricorda che TA ha aderito al Consolidato Fiscale Nazionale ai sensi degli articoli da 117 a 129 del Testo Unico delle Imposte sui Redditi (T.U.I.R) la cui consolidante è la Corporacion America Italia SpA. La consolidante determina un unico reddito complessivo globale pari alla somma algebrica degli imponibili (reddito o perdita) realizzati dalle singole società che optano per tale modalità di tassazione di gruppo.
La consolidante rileva un credito nei confronti della consolidata pari all'IRES da versare sull'imponibile positivo trasferito da quest'ultima. Invece, nei confronti delle società che apportano perdite fiscali, la consolidante iscrive un debito pari all'IRES sulla parte di perdita effettivamente utilizzata nella determinazione del reddito complessivo globale.

Criteri di conversione dei valori espressi in valuta
I crediti, i debiti ed eventuali fondi a breve termine, espressi in valuta estera, sono iscritti originariamente in base ai valori di cambio in vigore alla data in cui sono sorti e, qualora esistenti al 31 dicembre, sono opportunamente esposti in bilancio al cambio in vigore alla data di chiusura dell'esercizio, accreditando o addebitando al conto economico gli utili o le perdite di cambio.
Le differenze di cambio hanno natura finanziaria e come tali sono rilevate a conto economico come componenti finanziari di reddito, non essendo legate alla transazione commerciale in senso stretto, ma esprimono le variazioni nel tempo - ad operazione commerciale conclusa – della valuta prescelta nella negoziazione.

Uso di stime
Di seguito sono riepilogati i processi critici di valutazione e le assunzioni chiave utilizzate da TA nel processo di applicazione degli IFRS e che possono avere effetti significativi sui valori rilevati nel Bilancio d'esercizio o per le quali esiste il rischio che possano emergere differenze di valore significative rispetto al valore contabile delle attività e passività nel futuro.
Come già indicato in relazione sulla Gestione, in questo contesto si segnala che la situazione causata dall'attuale crisi economica e finanziaria globale ha comportato la necessità di effettuare assunzioni riguardanti

l'andamento futuro caratterizzate da una significativa incertezza. Di conseguenza non si può escludere il concretizzarsi, nel prossimo esercizio, di risultati diversi da quanto stimato e che quindi potrebbero richiedere rettifiche anche significative ad oggi ovviamente non prevedibili né stimabili, al valore contabile delle relative voci.

Valore recuperabile delle attività non correnti
Le attività non correnti includono gli Immobili, impianti e macchinari, le Altre attività immateriali (incluso l'avviamento), le Partecipazioni e le Altre attività finanziarie. TA rivede periodicamente il valore contabile delle attività non correnti detenute ed utilizzate e delle attività che devono essere dismesse, quando fatti e circostanze richiedono tale revisione. Quando il valore contabile di un'attività non corrente ha subito una perdita di valore, il Gruppo rileva una svalutazione pari all'eccedenza tra il valore contabile del bene ed il suo valore recuperabile attraverso l'uso o la vendita dello stesso, determinata con riferimento ai flussi di cassa insiti nei più recenti piani aziendali.

Fondo di ripristino e sostituzione
A fronte dei beni detenuti in regime di concessione è stato stanziato un apposito fondo necessario per le manutenzioni e gli interventi di rinnovamento che verranno effettuati sui beni in concessione iscritti nell'attivo dello Stato Patrimoniale, che dovranno essere devoluti allo Stato in perfette condizioni di funzionamento al termine della concessione.
Il Fondo di ripristino viene annualmente alimentato sulla base di una valutazione tecnica degli stimati oneri futuri relativi alle manutenzioni cicliche necessarie al mantenimento dei beni di cui è prevista la devoluzione gratuita al termine della concessione ed utilizzato in ragione delle manutenzioni effettuate nel corso del periodo. Le stime sono effettuate anche con il supporto di consulenti tecnici esterni.

Recuperabilità delle attività fiscali differite
TA ha attività per imposte anticipate su differenze temporanee deducibili e benefici fiscali teorici per perdite riportabili a nuovo. Nella determinazione della stima del valore recuperabile Toscana Aeroporti ha preso in considerazione le risultanze del piano aziendale in coerenza con quelle utilizzate ai fini dei test d'impairment. Le imposte anticipate nette così stanziate si riferiscono a differenze temporanee e perdite fiscali che, in misura significativa, possono essere recuperate in un arco di tempo indefinito, quindi compatibile con un contesto in cui l'uscita dalla situazione attuale di difficoltà e incertezze e la ripresa economica dovesse prolungarsi oltre un orizzonte temporale di breve / medio termine.

Piani pensione e altri benefici successivi al rapporto di lavoro
I fondi per benefici ai dipendenti e gli oneri finanziari netti sono valutati con una metodologia attuariale che richiede l'uso di stime ed assunzioni per la determinazione del valore netto dell'obbligazione. La metodologia attuariale considera parametri di natura finanziaria come, per esempio, il tasso di sconto ed i tassi di crescita delle retribuzioni e considera la probabilità di accadimento di potenziali eventi futuri attraverso l'uso di parametri di natura demografica come, per esempio, i tassi relativi alla mortalità e alle dimissioni o al pensionamento dei dipendenti. Le ipotesi utilizzate per la valutazione sono dettagliate nel paragrafo "Fondi benefici a dipendenti".

Fondo svalutazione crediti
Il fondo svalutazione crediti riflette la stima del management sulle perdite attese connesse al portafoglio crediti. TA applica l'approccio semplificato previsto dall'IFRS 9 e registra le perdite attese su tutti i crediti commerciali in base alla durata residua, definendo lo stanziamento basandosi sull'esperienza storica delle perdite su crediti, rettificata per tener conto di fattori previsionali specifici riferiti ai creditori ed all'ambiente economico (concetto di Expected Credit Loss – ECL).

Passività potenziali
TA accerta una passività a fronte di contenziosi e cause legali in corso quando ritiene probabile che si verificherà un esborso finanziario e quando l'ammontare delle perdite che ne deriveranno può essere ragionevolmente stimato. Nel caso in cui un esborso finanziario diventi possibile ma non sia ragionevolmente stimabile l'ammontare, tale fatto è riportato nelle note di bilancio. La Società è soggetta a cause legali e fiscali derivanti problematiche legali complesse e difficili, che sono soggette a un diverso grado di incertezza, inclusi i fatti e

le circostanze inerenti a ciascuna causa, la giurisdizione e le differenti leggi applicabili. Stante le incertezze inerenti tali problematiche, è difficile predire con certezza l'esborso che deriverà da tali controversie ed è quindi possibile che il valore dei fondi per procedimenti legali e contenziosi possa variare a seguito di futuri sviluppi nei procedimenti in corso. TA monitora lo *status* delle cause in corso e si consulta con i propri consulenti legali ed esperti in materia legale e fiscale.

PRINCIPI DI RECENTE EMISSIONE

Nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni applicati dal 2023

I seguenti principi contabili, emendamenti e interpretazioni IFRS sono stati applicati per la prima volta dalla Società a partire dal 1° gennaio 2023:

Modifiche allo IAS 1 - Presentazione del bilancio e IFRS Practice Statement 2: Presentazione dei principi contabili
Lo IASB Board con la "Disclosure of Accounting Policies (Amendments to IAS 1 and IFRS Practice Statement 2)" pubblicata in data 12 febbraio 2022 ha indicato i criteri da seguire nell'informativa in bilancio sui principi contabili ed in particolare:
- all'interno delle note al bilancio devono essere illustrati i principi contabili rilevanti, invece dei principi contabili significativi;
- sono considerate rilevanti le informazioni sui principi contabili se gli utenti ne hanno bisogno per comprendere altre informazioni rilevanti;
- le informazioni sui principi contabili non rilevanti non devono oscurare le informazioni sui principi contabili rilevanti.
Dall'applicazione di tale emendamento non sono sorti impatti significativi né nei valori, né nell'informativa finanziaria di bilancio.

Modifiche allo IAS 8 - Principi contabili, cambiamenti nelle stime contabili ed errori: definizione delle stime contabili
Con il documento "Definition of Accounting Estimates (Amendments to IAS 8)" pubblicato il 12 febbraio 2022, lo IASB chiarisce quanto segue: (i) le stime contabili sono "importi monetari di bilancio soggetti ad incertezza di misura"; (ii) si effettuano stime contabili se i principi contabili richiedono che le voci del bilancio siano misurate in un modo che comporti una incertezza di misurazione; (iii) un cambiamento nella stima contabile risultante da nuove informazioni o nuovi sviluppi non è la correzione di un errore. Inoltre, gli effetti di un cambiamento in un input o in una tecnica di misurazione utilizzata per elaborare una stima contabile sono cambiamenti nelle stime contabili se non derivano dalla correzione di errori di esercizi precedenti; (iv) un cambiamento in una stima contabile può influenzare solo l'utile o la perdita dell'esercizio corrente, o l'utile o la perdita sia dell'esercizio corrente che di quelli futuri. L'effetto della variazione relativa all'esercizio corrente è rilevato come provento o onere nell'esercizio corrente. L'eventuale effetto su periodi futuri è rilevato come provento o onere in tali periodi futuri.
Anche dall'applicazione di tale emendamento non sono sorti impatti significativi né nei valori, né nell'informativa finanziaria di bilancio.

Modifiche allo IAS 12 - Imposte sul reddito: imposte differite relative ad attività e passività derivanti da un'unica operazione
Con le modifiche allo IAS 12, intervenute mediante il documento "Deferred Tax related to Assets and Liabilities arising from a Single Transaction (amendments to IAS 12)" pubblicato dallo IASB il 7 maggio 2022, è stato chiarito che l'eccezione (prevista dallo IAS 12.15(b) e dallo IAS 12.24(c)) alla rilevazione iniziale delle attività e passività per imposte differite non si applica qualora da una singola operazione siano rilevate in bilancio un'attività e una passività che danno luogo a differenze temporanee imponibili e deducibili di uguale valore. Alcuni esempi sono rappresentati dalla rilevazione delle imposte differite su contratti di locazione e obblighi di smantellamento. Il Gruppo Toscana Aeroporti riteneva applicabile l'eccezione alla rilevazione iniziale delle attività e delle passività per imposte differite relative ai contratti di locazione. A seguito dell'applicazione di tale emendamento, il Gruppo non ha rilevato impatti significativi sulla rilevazione delle imposte differite al 31 dicembre 2023.

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni non ancora applicabili

Titolo documento	Publicazione IASB Board	Regolamento UE di omologazione (pubblicazione GUUE)	Entrata in vigore
Passività per leasing in un'operazione di vendita e retrolocazione (modifiche all'IFRS 16).	22.09.2022	20.11.2023	01.01.2024
Classificazione delle passività come correnti o non-correnti (Modifiche allo IAS 1).	23.01.2020	19.12.2023	01.01.2024
Passività non correnti con covenants (Modifiche allo IAS 1).	31.10.2022	In corso	01.01.2024
Accordi di 'supplier finance' (Modifiche allo IAS 7 e all'IFRS 7).	25.05.2023	In corso	01.01.2024

Titolo documento	Publicazione IASB Board	Regolamento UE di omologazione (pubblicazione GUUE)	Entrata in vigore
Passività per leasing in un'operazione di vendita e retrolocazione (modifiche all'IFRS 16).	22.09.2022	20.11.2023	01.01.2024
Classificazione delle passività come correnti o non-correnti (Modifiche allo IAS 1).	23.01.2020	19.12.2023	01.01.2024
Passività non correnti con covenants (Modifiche allo IAS 1).	31.10.2022	In corso	01.01.2024
Accordi di 'supplier finance' (Modifiche allo IAS 7 e all'IFRS 7).	25.05.2023	In corso	01.01.2024

La Società adotterà tali nuovi principi, emendamenti ed interpretazioni, sulla base della data di applicazione prevista, e ne valuterà i potenziali impatti, quando questi saranno omologati dall'Unione Europea.

4. Concessioni

Il core business della Società è rappresentato dalla gestione della concessione del l'aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze e dell'Aeroporto Galileo Galilei di Pisa di cui è titolare Toscana Aeroporti, aventi ad oggetto la gestione e lo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali dei due scali toscani.
Nel seguito si forniscono le informazioni essenziali relative ai contratti di concessione detenuti dalla Società.
Le concessioni in vigore stabiliscono, per i concessionari di infrastrutture aeroportuali, il diritto di riscuotere i diritti di imbarco dall'utenza autostradale aggiornati annualmente in base ad una formula tariffaria prevista dai Modelli tariffari stabiliti dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (c.d. ART), a fronte dell'obbligo di pagare i canoni concessori, di eseguire gli interventi di ampliamento e ammodernamento della infrastruttura aeroportuale assentita in concessione e di provvedere alla manutenzione e gestione dei sedimi aeroportuali in concessione. Alla scadenza le concessioni non sono oggetto di rinnovo automatico, ma sono assegnate attraverso gara pubblica, così come stabilito dalla vigente normativa; a tal fine, tutte le infrastrutture aeroportuali realizzate (cosiddetti "beni devolvibili") dal concessionario devono essere trasferite in buono stato

di manutenzione al Concedente e prevedano il pagamento, da parte del concessionario subentrante, del valore contabile residuo dei beni devolvibili (c.d Valore di subentro[1]).

5. Informazioni sulle voci del conto economico

Si riporta di seguito l'analisi dei principali saldi del conto economico. Per il dettaglio dei saldi delle voci del conto economico derivanti da rapporti con parti correlate si rinvia all'Allegato C delle Note illustrative al Bilancio Consolidato.

5.1 RICAVI

I ricavi totali d'esercizio, in aumento del 74,9%, sono passati da 48 milioni di euro del 2022 a 84 milioni di euro del 2022 . Tale variazione è il risultato dell'incremento di 39,6 milioni di euro dei ricavi operativi e dal contemporaneo decremento di 4,1 milioni di euro dei ricavi per servizi di costruzione.

Dati in migliaia di euro	FY 2023	FY 2022	Var. Ass. 2023/2022	Var.%
RICAVI				
Ricavi operativi				
Ricavi aviation	75.551	57.125	18.427	32,3%
Ricavi non aviation	34.614	29.542	5.072	17,2%
Oneri Sviluppo network	(13.378)	(13.367)	(11)	0,1%
Totale ricavi operativi	**96.788**	**73.300**	**23.488**	**32,0%**
Altri ricavi	3.017	3.336	(319)	(9,6)%
Ricavi per servizi di costruzione	**14.998**	**7.407**	**7.591**	**102,5%**
TOTALE RICAVI (A)	**114.802**	**84.043**	**30.759**	**36,6%**
ALTRI PROVENTI (B)	**651**	**616**	**35**	**5,7%**

5.1.1 Ricavi Aviation

I ricavi "Aviation" del 2023 ammontano a 75,6 milioni di euro, in aumento del 32,3% rispetto al 2022, quando erano pari a 57,1 milioni di euro.
Nel prospetto che segue sono riportate le voci che compongono i ricavi operativi "Aviation" al 2023 e le variazioni, sia in termini assoluti che in termini percentuali, rispetto al 2022:

Dati in migliaia di euro	FY 2023	FY 2022	Var. Ass. 2023/2022	Var. %
RICAVI AVIATION				
Diritti imbarco passeggeri	36.145	25.734	10.411	40,5%
Diritti approdo/partenza	19.494	14.662	4.832	33,0%
Diritti sosta	1.214	1.100	114	10,4%
Diritti assistenza PRM	5.158	4.258	900	21,1%
Diritti cargo	294	322	(28)	(8,6)%
Corrispettivi sicurezza passeggero	8.336	6.913	1.423	20,6%
Corrispettivi sicurezza bagaglio	3.363	2.717	646	23,8%
Handling	136	220	(83)	(37,9)%
Infrastrutture centralizzate	1.410	1.199	211	17,6%
TOTALE RICAVI AVIATION	**75.551**	**57.125**	**18.427**	**32,3%**

[1] Art.703 Codice Navigazione: .... "Il concessionario uscente è obbligato a proseguire nell'amministrazione dell'esercizio ordinario dell'aeroporto alle stesse condizioni fissate all'atto di concessione sino al subentro del nuovo concessionario, previo pagamento del relativo valore di subentro dovuto dallo stesso, salvo diversa determinazione dell'ENAC motivata, in ordine al corretto svolgimento del servizio".

In particolare, i ricavi derivanti dai diritti, corrispettivi e tasse aeroportuali hanno registrato un incremento complessivo del +32,5% conseguenza diretta sia del maggior traffico gestito nel 2023 rispetto al 2022 (+21% in termini di unità di traffico) sia della positiva sentenza di secondo grado emessa dal Consiglio di Stato nel mese di settembre che ha dato ragione a TA contro il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sul mancato adeguamento delle tariffe aeroportuali al tasso di inflazione programmata nel periodo 2009-2012.
L'importo *una tantum* riconosciuto a TA, pari a 5.389 migliaia di euro, è stato opportunamente riclassificato nei vari diritti regolamentati di origine secondo la seguente ripartizione:
- diritti di imbarco passeggeri per 3.681 migliaia di euro;
- diritti di approdo e partenza per 1.612 migliaia di euro;
- diritti di sosta per 95 migliaia di euro.

Per l'analisi degli scostamenti principali sui due esercizi in esame si rimanda a quando riportato in Relazione sulla gestione al paragrafo 9.1.

5.1.2 Ricavi Non Aviation

Nel 2023 i ricavi "Non Aviation" sono pari a 34,6 milioni di euro, in aumento del 17,2% rispetto al 2022 quando erano pari a 29,5 milioni di euro.
Il prospetto che segue illustra il dettaglio dei Ricavi operativi non aviation dei due esercizi in esame:

Dati in migliaia di euro	FY 2023	FY 2022	Var. Ass. 2023/2022	Var. %
RICAVI NON AVIATION				
Parcheggi	4.922	4.272	650	15,2%
Food	4.945	3.634	1.311	36,1%
Retail	5.983	5.588	395	7,1%
Pubblicità	1.922	1.809	113	6,3%
Real Estate	2.110	1.973	137	7,0%
Autonoleggi	7.507	6.847	660	9,6%
Altre subconcessioni	2.914	2.197	717	32,7%
Sale Vip	3.883	2.659	1.224	46,0%
Biglietteria aerea	0	156	(156)	(100,0)%
Agenzia cargo	428	408	20	4,9%
TOTALE RICAVI NON AVIATION	**34.614**	**29.542**	**5.072**	**17,2%**

Per ulteriori dettagli si rinvia a quanto riportato nella Relazione sulla gestione al paragrafo 9.1.

5.1.3 Oneri Sviluppo Network

Gli oneri di sviluppo network nel 2023 ammontano a 13,4 milioni di euro in sostanziale conferma dell'importo speso nel 2022 (+0,1%). L'ammontare degli oneri 2023 risente di un positivo effetto di rilasci di costi di competenza di anni precedenti (sopravvenienze attive pari a 1.957 migliaia di euro) stante l'aggiornamento dell'analisi dei contratti di marketing support con le compagnie aeree.

5.1.4 Altri ricavi

Il prospetto che segue illustra il dettaglio degli "altri ricavi e proventi" del 2023 ed in quelli del 2022:

Dati in migliaia di euro	FY 2023	FY 2022	Var. Ass. 2023/2022	Var. %
ALTRI RICAVI				
Addebiti utenze ed altri	2.575	2.681	(105)	-3,9%
Services e consulenze	294	531	(237)	-44,6%
Minori	147	124	23	18,5%
TOTALE ALTRI RICAVI	**3.017**	**3.336**	**(319)**	**-9,6%**

5.1.5 Ricavi per servizi di costruzione

I ricavi 2023 per servizi di costruzione ammontano a circa 15 milioni di euro, a fronte dei 7,4 milioni di euro del 2022 (+102,5).
Per maggiori dettagli si rinvia a quanto esposto in Relazione sulla gestione al paragrafo 10 "Gli investimenti del Gruppo".

Altre informazioni sui ricavi
Si riporta di seguito la distinzione tra ricavi rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRS 15 e ricavi rientranti nell'ambito di altri principi.

Dati in migliaia di euro	FY 2023	FY 2022	Var. Ass. 2023/2022	Var. %
Ricavi non rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRS15 (*)	24.791	21.800	2.991	13,7%
Ricavi rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRS 15	90.011	62.243	27.769	44,6%
TOTALE RICAVI	**114.802**	**84.043**	**30.759**	**36,6%**

(*) Si tratta dei ricavi da contratti di leasing operativo (subconcessioni) nei quali il Gruppo ha il ruolo di locatore, rilevati sulla base dell'IFRS 16.

Si riporta di seguito il dettaglio dei ricavi per leasing operativi con distinzione tra la componente di ricavo fissa da contratto e quella variabile, dovuta a indici e tassi o ad altre variabili.

Dati in migliaia di euro	FY 2023	FY 2022	Var. Ass. 2023/2022	Var. %
Fisso	3.056	2.605	451	17,3%
Variabile che dipende da un indice o tasso	20.796	18.103	2.693	14,9%
Variabile che non dipende da un indice o tasso	939	1.092	(153)	(14,0)%
Totale ricavi non rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRS 15	**24.791**	**21.800**	**2.991**	**13,7%**

I ricavi suddetti si riferiscono principalmente a subconcessioni di spazi commerciali (food, retail), spazi pubblicitari ed aree destinate ad attività di autonoleggi. Tali contratti hanno durata pluriennale, in sede di rinnovo dei contratti TA definisce gli aspetti contrattuali alla luce dell'eventuale mutata evoluzione dell'infrastruttura aeroportuale. I pagamenti possono essere mensili o trimestrali; alcuni contratti prevedono anche adeguamenti annuali basati sul fatturato complessivo del cliente. Laddove ritenuto necessario per ridurre il rischio di credito, vengono richieste garanzie bancarie/assicurative per la durata del contratto di locazione.

Si fornisce di seguito la stima dei pagamenti minimi attesi da leasing operativi / subconcessioni per i prossimi esercizi.

Dati in migliaia di euro	FY 2023	FY 2022
Entro l'anno	6.477	11.574
Compreso fra 1 e 2 anni	4.276	3.663
Compreso fra 2 e 3 anni	1.825	2.905
Compreso fra 3 e 4 anni	1.305	1.168

Compreso fra 4 e 5 anni	530	717
Oltre 5 anni	966	85
Totale	**15.380**	**20.112**

5.2 ALTRI PROVENTI

Il prospetto che segue illustra il dettaglio degli "altri proventi" del 2023 ed in quelli del 2022:

Dati in migliaia di euro	FY 2023	FY 2022	Var. Ass. 2023/2022	Var. %
ALTRI PROVENTI				
Contributi	232	315	(83)	(26,4)%
Plusvalenze da cessione di attività immobilizzate	23	2	21	930,2%
Indennizzi e Rimborsi	185	193	(8)	(4,4)%
Proventi per valore di subentro	211	105	106	100,9%
TOTALE ALTRI PROVENTI	**651**	**616**	**35**	**5,7%**

La voce si compone principalmente dei contributi riconosciuti con vari provvedimenti legislativi a favore delle imprese c.d. "non gasivore" e "non energivore" a fronte dell'aumento delle materie prime energetiche (232 migliaia di euro), varie somme a titolo di indennizzo e rimborso ricevute nel 2023 (185 migliaia di euro), oltre all'adeguamento al 31 dicembre del valore di subentro delle concessioni aeroportuale (211 migliaia di euro).

Il Provento per valore di subentro pari a 211 migliaia di euro è stato rilevato per effetto delle previsioni dell'art. 703 del Codice della Navigazione, ossia il valore che alla scadenza naturale della concessione, il concessionario subentrante ha l'obbligo di corrispondere al concessionario uscente, determinato secondo le regole della contabilità analitica regolatoria. In particolare, l'importo in questione, rilevato in contropartita di attività finanziarie (credito a lungo termine), si riferisce alla quota di interventi di manutenzione programmata effettuati nell'esercizio che ai fini della contabilità analitica regolatoria rappresentano attività che non saranno completamente ammortizzate alla data di scadenza della concessione

.

5.3 COSTI

I Costi, pari a circa 79 milioni di euro, si incrementano del +21,1% (+13,8 milioni di euro) rispetto ai 65,2 milioni di euro consuntivati nel 2022 principalmente per effetto della maggiore operatività dei due scali in termini di traffico (+6,1 milioni di euro) nonché dei maggiori costi per servizi di costruzione consuntivati 2023 (+7,7 milioni di euro).

Dati in migliaia di euro	FY 2023	FY 2022	Var. Ass. 2023/2022	Var.%
COSTI				
Materiali di consumo	1.005	1.011	(5)	(0,5)%
Costi del personale	22.559	19.772	2.788	14,1%
Costi per servizi	46.526	37.717	8.809	23,4%
Oneri diversi di gestione	1.839	987	[illegible]	86,3%
Canoni aeroportuali	7.047	5.712	[illegible]	[illegible]
TOTALE COSTI (C)	**78.976**	**65.199**	[illegible]	[illegible]

5.3.1 Materiali di consumo

Tale voce si riferisce ai costi per materiali di consumo che ammontano a 1.005 migliaia di euro (1.011 migliaia di euro nel 2022). In particolare, sono costituiti dalle seguenti voci.

Dati in migliaia di euro	FY 2023	FY 2022	Var. Ass. 2023/2022	Var. % 2021/2020
MATERIALI DI CONSUMO				
Cancelleria	18	23	(6)	(24,2)%
Carburanti, lubrificanti	696	620	76	12,3%
Materiali per parcheggi auto	18	8	10	127,0%
Serv. Contr. sicurezza (mat.)	99	81	18	22,7%
Vestiario	99	83	15	18,3%
Mat. per servizi operativi	76	195	(120)	(61,3)%
TOTALE MATERIALI DI CONSUMO	**1.005**	**1.011**	**(5)**	**(0,5)%**

5.3.2 Costi del personale

Il "Costo del personale" di TA nel 2023 è pari a 22,6 milioni di euro, in incremento di 2.788 migliaia di euro rispetto al dato del 2022 (+14,1%). Il costo del lavoro si è incrementato in modo sostanziale per effetto di una maggior presenza del personale per la cresciuta esigenza operativa (in particolare per il più intenso traffico gestito: +21,8% dei passeggeri) e di conseguenza il non utilizzo di ammortizzatori sociali a differenza del 2022. Il costo del 2023 in esame ha risentito inoltre di maggiori competenze variabili rispetto al 2022.
Si evidenzia di seguito la composizione di tale componente di costo.

Dati in migliaia di euro	FY 2023	FY 2022	Var. Ass. 2023/2022	Var. % 2023/2022
COSTI DEL PERSONALE				
Retribuzioni	22.424	19.511	2.913	14,9%
di cui:				
Stipendi	15.380	13.049	2.330	17,9%
Salari	1.045	1.026	19	1,8%
Oneri sociali	4.636	4.099	537	13,1%
TFR	1.363	1.336	27	2,0%
altri costi lavoro	136	261	(126)	-48,1%
di cui:				
Contributi cral	3	4	(0)	-7,9%
Benefits al personale	132	258	(125)	-48,6%
TOTALE COSTI DEL PERSONALE	**22.559**	**19.772**	**2.788**	**14,1%**

La seguente tabella illustra **l'organico medio** annuo (espresso in *Full Time Equivalent*) per inquadramento contrattuale relativo al 2023 e le variazioni rispetto al 2022.

tabella FTE	2023	2022	Var.	Var.%
Dirigenti	15,50	14,39	1,11	7,7%
Quadri / Impiegati	286,90	281,82	5,08	1,8%
Operai	26,42	29,75	(3,33)	(11,2)%
Totale	**328,82**	**325,96**	**2,86**	**0,9%**

Ricordiamo che nella tabella sopraesposta 2 unità a tempo parziale sono considerate 1 unità a tempo pieno.

5.3.3 Costi per servizi

Complessivamente i costi per servizi del 2022 e 2022 sono così composti.

Dati in migliaia di euro	FY 2023	FY 2022	Var. Ass. 2023/2022	Var. % 2023/2022
Servizi commerciali	230	129	101	78,3%
Spese istituzionali	1.643	1.290	353	27,4%
Altri servizi	4.638	4.107	531	12,9%
Servizi per il personale	1.032	867	166	19,1%
Servizi di manutenzione	5.649	5.234	415	7,9%
Utenze	5.435	8.783	(3.347)	(38,1)%
Servizi operativi	13.039	10.113	2.926	28,9%
Costi per servizi di costruzione	14.859	7.195	7.665	106,5%
TOTALE COSTI PER SERVIZI	**46.526**	**37.717**	**8.809**	**23,4%**

I "*servizi commerciali*" per 230 migliaia di euro (129 migliaia di euro nel 2022) comprendono i seguenti costi.

Dati in migliaia di euro	FY 2023	FY 2022	Var. Ass. 2023/2022	Var. % 2023/2022
COSTI PER SERVIZI				
Servizi commerciali	**230**	**129**	**101**	**78,3%**
di cui:				
Provvigioni pubblicità	39	18	21	115,7%
Gestione impianti pubblicità	42	50	(9)	(17,5)%
Promozioni retail	29	0	29	n.s.
Servizio dry cleaning	120	60	60	100,0%

Le "*spese istituzionali*" sono state pari a 1,6 milioni di euro (1,3 milione di euro nel 2022) comprendono principalmente i costi degli organi amministrativi e di controllo.

Dati in migliaia di euro	FY 2023	FY 2022	Var. Ass. 2023/2022	Var. % 2023/2022
COSTI PER SERVIZI				
Spese istituzionali	**1.643**	**1.290**	**353**	**27,4%**
di cui:				
Emolumenti amm.ri	1.156	756	401	53,0%
Emolumenti sindaci	215	187	28	15,1%
Viaggi trasferte amm.ri	183	266	(83)	-31,3%
Legali, notarili, assembleari	29	25	[illegible]	14,2%
Partecipazione congressi	60	56	[illegible]	0%

Gli "*altri servizi*" per 4,6 milioni di euro (4,1 milioni di euro nel 2022) comprendono principalmente prestazioni professionali, assicurazioni industriali e costi di comunicazione.

Dati in migliaia di euro	FY 2023	FY 2022	Var. Ass. 2023/2022	Var. % 2023/2022
COSTI PER SERVIZI				
Altri servizi	**4.638**	**4.107**	**531**	**12,9%**
di cui:				
Prestazioni professionali	3.644	3.176	468	14,7%
Assicurazioni industriali	431	512	(81)	(15,8)%
Comunicazione	538	400	138	34,5%
Altri minori	24	19	5	27,8%

La variazione principale di tali costi è dovuta ai maggiori costi di "Prestazioni professionali" sostenuti nell'esercizio dalla Capogruppo particolare relativi ai costi per la procedura volta all'ottenimento del nuovo finanziamento bancario del Gruppo ed ai costi inerenti un importante progetto riorganizzativo interno al Gruppo conseguente all'uscita di Toscana Aeroporti Handling.

Gli "*altri servizi per il personale*" per 867 migliaia di euro (584 migliaia di euro nel 2022) comprendono principalmente i costi di mensa aziendale, servizio paghe, trasferte e formazione dei dipendenti.

Dati in migliaia di euro	FY 2023	FY 2022	Var. Ass. 2023/2022	Var. % 2023/2022
COSTI PER SERVIZI				
Servizi per il personale	**1.032**	**867**	**166**	**19,1%**
di cui:				
Mensa	508	421	88	20,8%
Assicurazioni	162	122	40	33,0%
Medicina prev. e visite med.	36	43	(7)	(16,2)%
Formazione	68	50	18	36,1%
Selezione personale	47	44	3	7,4%
Servizio paghe	65	65	0	0,0%
Altri servizi al personale	47	7	40	n.a.
Trasferte	99	115	(17)	(14,4)%

I "*servizi di manutenzione*" per 5,6 milioni di euro (5,2 milioni di euro nel 2022) comprendono le manutenzioni ad infrastrutture aeroportuali, impianti, attrezzature ed automezzi.

Dati in migliaia di euro	FY 2023	FY 2022	Var. Ass. 2023/2022	Var. % 2023/2022
COSTI PER SERVIZI				
Servizi di manutenzione	**5.649**	**5.234**	**415**	**7,9%**
di cui:				
Man. Attrezz./Automezz.	566	392	174	44,5%
Manutenzione impianto bhs	902	893	9	1,0%
Manutenzione infrastrutture	2.173	2.169	4	0,2%
Manutenzione IT	2.008	1.781	227	12,8%

I "*servizi per utenze*" per 5,4 milioni di euro (8,8 milioni di euro nel 2022) sono principalmente costituite dai costi per l'energia elettrica, gas, acqua e servizi di telefonia:

Dati in migliaia di euro	FY 2023	FY 2022	Var. Ass. 2023/2022	Var. % 2023/2022
COSTI PER SERVIZI				

Utenze	**5.435**	**8.783**	**(3.347)**	**(38,1)%**
di cui:				
Energia elettrica	2.686	4.272	(1.586)	(37,1)%
Acqua	552	409	143	35,0%
Telefoni	165	197	(32)	(16,4)%
Cellulari	168	167	1	0,6%
Gas	1.768	3.647	(1.879)	(51,5)%
Minori	96	90	6	6,8%

I decrementi principali del gas (-1.879 migliaia di euro) e di energia elettrica (-1.586 migliaia di euro) sono per la maggior parte decrementi legati alle variazioni tariffarie a seguito dell'attenuazione delle tensioni internazionali sul costo delle energie legate alla crisi russo-ucraina.

I "*servizi operativi*" per 13 milioni di euro (10,1 milioni di euro nel 2022) comprendono principalmente i costi esterni di facchinaggio, vigilanza, pulizie, noleggi, pronto soccorso ed altri servizi prettamente legati alla operatività aeroportuale.

Dati in migliaia di euro	FY 2023	FY 2022	Var. Ass. 2023/2022	Var. % 2023/2022
COSTI PER SERVIZI				
Servizi operativi	**13.039**	**10.113**	**2.926**	**28,9%**
di cui:				
Facchinaggio	1.172	1.012	160	15,8%
Pulizie aeromobili e mezzi	0	24	(24)	(100,0)%
Servizio Agenzia/Magazz.	353	299	53	17,8%
Pulizie locali	1.347	1.064	283	26,6%
Assistenza PRM	2.083	1.225	858	70,0%
Servizio vigilanza	3.818	3.410	408	12,0%
Centro Servizi	235	92	144	156,4%
Collegamento arco az	9	10	(1)	(5,1)%
Noleggio macch. e attr.	290	219	71	32,2%
Gestione parcheggi	320	259	61	23,4%
Giardinaggio	105	97	8	7,9%
Sala vip	1.283	693	590	85,2%
Servizio pronto soccorso	474	404	70	17,4%
Shuttle bus	670	537	133	24,7%
Altri servizi operativi	155	157	(2)	(1,4)%
Servizi gestione emergenze	580	610	(30)	(4,9)%
Raccolta carrelli	145	0	145	n.s.

Nell'incremento dei servizi operativi del 2023 si segnala il costo per l'assistenza PRM (+858 migliaia di euro), Sale Vip (+408 migliaia di euro), vigilanza (+408 migliaia di euro), shuttle bus (+133 migliaia di euro) e pulizie locali (+283 migliaia di euro) per effetto dell'aumentata operatività dei due scali nell'esercizio in esame.

I "*servizi di costruzione*" per 14,9 milioni di euro (7,2 milioni di euro nel 2022) sono relativi agli investimenti infrastrutturali nei due scali per i beni in concessione.

Dati in migliaia di euro	FY 2023	FY 2022	Var. Ass. 2023/2022	Var. % 2023/2022
COSTI PER SERVIZI				
Costi per servizi di costruzione	**14.859**	**7.[illegible]**	**7.[illegible]**	**[illegible]6,5%**

L'incremento dei servizi di costruzione è generato dai maggiori investimenti infrastrutturali nei due aeroporti toscani rispetto al precedente esercizio.

5.3.4 Oneri diversi di gestione

Gli "*oneri diversi di gestione*" per circa 1,8 milioni di euro (circa 1 milione nel 2022) comprendono principalmente imposte e tasse, associazioni, vari costi di natura amministrativa, costi non ricorrenti ed altri minori.

Dati in migliaia di euro	FY 2023	FY 2022	Var. Ass. 2023/2022	Var. % 2023/2022
ONERI DIVERSI DI GESTIONE				
Pubblicazioni	3	14	(12)	(81,7)%
Ass.ni enti e istituti vari	457	216	241	111,9%
Imposte e tasse	1.008	470	539	114,7%
Rappresentanza	79	61	18	28,8%
Vari amministrativi	240	210	31	14,7%
Altri minori	51	16	35	211,8%
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	**1.839**	**987**	**852**	**86,3%**

Si segnala in particolare che nel 2023, rispetto al 2022, la presenza di maggiori costi per associazioni enti (+241 migliaia di euro) ed un maggiore carico di imposte e tasse (+539 migliaia di euro).
Si ricorda che negli "Altri minori" del 2023 hanno inciso 39 migliaia di euro di Costi straordinari.

5.3.5 Canoni aeroportuali

I "*canoni aeroportuali*" per circa 7 milioni di euro (5,7 milioni di euro nel 2022) comprendono i canoni per concessione ed il contributo al fondo antincendi.

Dati in migliaia di euro	FY 2023	FY 2022	Var. Ass. 2023/2022	Var. % 2023/2022
CANONI AEROPORTUALI				
Canoni per concessione e sicurezza	5.843	4.531	1.312	29,0%
Canone VVF	1.203	1.181	22	1,9%
TOTALE CANONI AEROPORTUALI	**7.047**	**5.712**	**1.334**	**23,4%**

La variazione in aumento deriva dal maggiore traffico consuntivato nel 2023 rispetto al 2022 (+21,8% in termini di passeggeri).

5.4 Ammortamenti e svalutazioni

La voce del 2023 ammonta a 10,3 milioni di euro (9,7 milioni di euro nel 2022). Essa include ammortamenti di attività immateriali per 6,5 milioni di euro (6,3 milioni di euro nel 2022), ammortamenti materiali per 2,3 milioni di euro (2,6 milioni di euro nel 2022), ammortamento diritti d'uso per 620 migliaia di euro (620 nel 2022) e svalutazioni di immobilizzazioni immateriali per 861 migliaia di euro (107 migliaia nel 2022).

5.5 Accantonamenti a fondo rischi e ripristini

Tale voce, del valore di 5,2 milioni di euro (3,5 milioni di euro nel 2022), si compone dell'accantonamento a fondo rischi (762 migliaia di euro) e dell'accantonamento al fondo di ripristino (4,5 milioni di euro) che costituisce la competenza dell'esercizio necessaria per le future spese di manutenzione relative ad attività di ripristino e sostituzione dei beni oggetto delle due concessioni da parte di ENAC al fine assicurare la dovuta funzionalità, operatività e sicurezza del corpo dei beni in concessione.

5.6 Svalutazioni di crediti commerciali ed altri crediti

Tale voce ammonta a 12 migliaia di euro (115 migliaia di euro nel 2022) e costituisce l'accantonamento effettuato al fondo svalutazione crediti e le perdite su crediti consuntivate nel corso dell'esercizio.

Dati in migliaia di euro	FY 2023	FY 2022
Acc. f.do svalutazione crediti	12	99
Perdite su crediti	-	15
totale	12	115

5.7 Proventi finanziari

Tale voce ammonta a circa 392 migliaia di euro (198 migliaia di euro nel 2022) ed include principalmente la rivalutazione al fair value della partecipazione in Firenze Parcheggi per effetto degli accordi di vendita con l'acquirente che si sono perfezionati il 12 febbraio 2024.

5.8 Oneri finanziari

Tale voce ammonta a 7.117 migliaia di euro (3.858 migliaia nel 2022) e si compone principalmente di interessi passivi e commissioni sui conti correnti bancari per circa 6 milioni di euro, degli oneri finanziari (*interest cost*) su passività a benefici definiti a dipendenti per 70 migliaia di euro, degli oneri finanziari relativi all'attualizzazione del fondo ripristini e sostituzioni per 912 migliaia di euro, dagli interessi derivanti dall'IFRS16 per 117 migliaia di euro.

5.9 Utile (perdita) da partecipazione

Tale voce ammonta ad un utile di 1.059 migliaia di euro (767 migliaia di euro nel 2022) e si riferisce ai dividendi percepiti dalla controllata Parcheggi Peretola per 897 migliaia di euro, Jet Fuel per 150 migliaia di euro e 12,5 da Immobili AOU Careggi.

5.10 Imposte sul reddito di esercizio

Il saldo evidenziato dalla voce nel 2023 per complessivi 4.800 migliaia di euro (1.204 migliaia di euro nel 2022) include:

- imposte correnti per 2.485 migliaia di euro derivanti dal reddito fiscalmente imponibile dell'esercizio 2023;
- imposte differite attive per 2.418 migliaia di euro;
- proventi da consolidamento fiscale con la controllante Corporacion America Italia S.p.A. per 103 migliaia di euro.

Si riporta nell'Allegato E la riconciliazione rispetto all'aliquota teorica.

6.0 Utile (perdita) per azione / Utile (perdita) diluito per azione

L'utile per azione e l'utile diluito per azione del 2023, pari ad euro 0,56 (euro 0,11 nel 2022) è stato calcolato dividendo l'utile d'esercizio (10.469.582 migliaia di euro) per la media ponderata delle azioni ordinarie in circolazione durante il periodo (n.18.611.966), non essendoci fattori diluitivi.

7. Informazioni sulle voci della situazione patrimoniale-finanziaria

Nel seguito sono commentate le voci della situazione patrimoniale–finanziaria consolidata al 31 dicembre 2023 indicando il confronto con i saldi al 31 dicembre 2022.

Per il dettaglio dei saldi delle voci della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata derivanti da rapporti con parti correlate si rinvia alla nota n. 10.4 "Rapporti con parti correlate" delle Note illustrative al Bilancio consolidato.

ATTIVITA' NON CORRENTI

Viene esposta di seguito la composizione delle attività non correnti al 31 dicembre 2023 ed il confronto con l'esercizio precedente.

dati in euro/000	31.12.2023	31.12.2022	VARIAZIONE
ATTIVITA' NON CORRENTI	**240.139**	**237.005**	**3.134**

7.1 Attività immateriali

Viene esposta di seguito la composizione delle attività Immateriali al 31 dicembre 2022 ed il confronto con l'esercizio precedente.

dati in euro/000	31.12.2022	31.12.2022	VARIAZIONE
Diritti di concessione	152.174	152.188	(13)
Diritti di brevetto e opere ingegno	207	92	114
Immobilizzazioni in corso e acconti (immat.)	35.384	26.591	8.793
Altre immobilizzazioni	151	179	(29)
Attività immateriali	**187.916**	**179.050**	**8.866**

Nel 2023 sono stati effettuati investimenti in attività immateriali per 15,3 milioni di euro relativi a:

(importi in migliaia di euro)	
Diritti di concessione	4.577
Immobilizzazioni in corso (Diritti di concessione)	10.421
Immobilizzazioni in corso (Sw)	159
Immobilizzazioni in corso (Altri minori)	10
Software	135
Totale	**15.302**

Nel corso del 2023 sono state effettuate svalutazioni per 861 migliaia di euro.
La movimentazione delle attività immateriali viene fornita nell'Allegato A, di seguito si riportano le informazioni sulle varie categorie di attività immateriali.

a. Diritti di concessione
Il valore al 31 dicembre 2023 è pari a 152,2 milioni di euro (152,2 milioni di euro al 31 dicembre 2022) e registra un decremento di 13 migliaia di euro per effetto gli ammortamenti di esercizio superiori agli investimenti.
Per ulteriori dettagli si rinvia a quanto riportato nella Relazione sulla gestione al paragrafo 10. L'ammontare complessivo dei Diritti di concessione, inclusivo delle relative immobilizzazioni in corso, è pari a circa 188 milioni di euro.

b. Diritti di brevetto industriale
Il valore al 31 dicembre 2023 è pari a 207 migliaia di euro (92 migliaia di euro al 31 dicembre 2022) e registra un incremento di 114 migliaia di euro per gli investimenti effettuati.

c. Immobilizzazioni in corso
Il valore al 31 dicembre 2023 è pari a 35,4 milioni di euro (26,6 milioni di euro al 31 dicembre 2022), riferito quasi esclusivamente a diritti di concessione, e registra un incremento di 8,8 milioni di euro per effetto degli investimenti dell'anno più che compensati dal completamento di progetti e relativi passaggi a cespite.
Si rammenta come il valore delle immobilizzazioni in corso comprenda un importo pari a circa 19,3 milioni di euro relativo agli investimenti effettuati ai fini dello sviluppo del Master Plan aeroportuale dello scalo di Firenze e circa 8 milioni di investimenti per la progettazione del nuovo Terminal di Firenze.
Con riferimento a tali investimenti, si ricorda che le sentenze del TAR e del Consiglio di Stato intervenute rispettivamente nel 2019 e nel febbraio 2020, che obbligano a rinnovare il procedimento di VIA al fine di superare le carenze istruttorie, non mettono in discussione la validità tecnica del progetto e non ravvisano impedimenti normativi o ambientali alla realizzazione dello stesso, potendo, inoltre, TA riutilizzare le analisi specialistiche ed opere progettuali finora sviluppate nell'ambito della nuova procedura di approvazione dell'opera.

Nel corso del 2023 è proseguito il coordinamento con ENAC al fine della definizione del riavvio dell'iter approvativo, anche alla luce delle previsioni del Decreto Legge 76/2020 (c.d. Decreto Semplificazioni) che potrebbero consentire tempistiche autorizzative ridotte rispetto ai termini ordinari.

Impairment test

Al 31 dicembre 2023, ai sensi dello IAS 36 "Riduzione di valore delle attività", è stato condotto l'*impairment test* sui dati al 31 dicembre 2023, approvato unitamente al piano economico finanziario del Gruppo dal Consiglio di Amministrazione in data 12 marzo 2024, effettuato sia sulla Cash Generating Unit ("CGU") relativa all'aeroporto di Firenze, sia su quella relativa all'aeroporto di Pisa.

Tali CGU includono, oltre ai Diritti di concessione (incluse per l'aeroporto di Firenze le immobilizzazioni in corso per sviluppo del Master Plan), tutte le altre attività componenti il capitale investito netto dei rispettivi aeroporti identificati dagli amministratori e dedicati allo sviluppo degli scali stessi, sia per quanto concerne il traffico aereo sia per le infrastrutture ed i servizi per i passeggeri.

Il valore recuperabile di ciascuna CGU si basa sul suo valore d'uso, stimato sulla base dei flussi di cassa previsionali attualizzati. Sono stati quindi stimati e poi attualizzati i flussi di cassa previsionali dei due scali per la durata residua delle rispettive concessioni (2048 per Pisa e 2045 per Firenze – convenzionalmente definito al 2044 in funzione della scadenza della concessione fissata nel febbraio 2045). Il valore ottenuto (valore recuperabile) di ciascuna CGU è stato poi confrontato con il relativo valore contabile.

Gli obiettivi e le assunzioni di Piano sono stati determinati tenendo conto dei risultati storici della gestione e sono stati elaborati sulla base di stime puntuali del traffico passeggeri e dei relativi ricavi, utilizzando altresì delle crescite coerenti a quelle previste per il settore di appartenenza.

La definizione dei principali drivers di Piano, con particolare riferimento alle previsioni di sviluppo futuro del traffico, si è inoltre basata anche su informazioni esterne, quali studi realizzati da primari operatori del settore.

Ai fini dell'attualizzazione dei flussi di cassa, TA ha adottato un tasso di sconto (WACC) che riflette le correnti valutazioni di mercato, del costo del denaro e che tiene conto dei rischi specifici dell'attività in cui le CGU operano: il WACC così determinato è pari al 8,81% (pari al 8,12% nel 2022).

La società ha inoltre effettuato analisi di sensitività sui risultati del test rispetto alla variazione degli assunti di base che condizionano il valore d'uso dalle CGU, con focus in particolare sul tasso di sconto utilizzato. Anche nel caso di un incremento dell'1% e del 2% del WACC, le analisi non porterebbero ad evidenziare perdite di valore.

Nella stima dei flussi di cassa futuri TA ha considerato gli obiettivi di sostenibilità ed i relativi investimenti che si renderanno necessari per il raggiungimento degli stessi. La definizione degli obiettivi di sostenibilità è un percorso che TA ha avviato nel 2022 con l'approvazione delle linee strategiche e del primo piano di sostenibilità che si è declinato con progetti di breve periodo 2023-2024. Nella stima dei flussi di cassa del 2024, quindi, TA ha considerato nei costi operativi e negli investimenti i flussi di cassa in uscita attesi per il raggiungimento degli obiettivi di breve periodo delineati dal piano di sostenibilità. In tal senso è opportuno ricordare che Toscana Aeroporti ha avviato l'esecuzione e la programmazione di una serie di interventi sinergicamente indirizzati ad un contenimento delle emissioni di CO_2 e la progettazione per la realizzazione di impianti di produzione di energia elettrica da fonte rinnovabile. Il piano economico finanziario include i flussi finanziari in uscita correlati alla realizzazione di tali investimenti.

Per quanto riguarda gli effetti di progetti ad oggi ancora in una fase embrionale, TA ha generalmente mantenuto un approccio conservativo, stimando quindi flussi di cassa in uscita ritenuti prudenti o non prevedendo benefici che potenzialmente potrebbero derivare dalle strategie e dagli investimenti futuri (ad esempio una riduzione dei consumi).

In tutti i casi elaborati, il valore attuale dei flussi di cassa attesi generati dalle CGU risulta superiore al valore netto contabile sottoposto a test di impairment.

Sulla base di analoghe considerazioni è stato effettuato l'impairment test della partecipazione in Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. (TAC). I flussi finanziari di TAC sono stati stimati come diretta conseguenza delle previsioni di investimento della controllante TA, e sono stati attualizzati utilizzando il medesimo WACC, pari all'8,81%. Ad esito del test svolto non sono emerse perdite durevoli di valore del valore della partecipazione.

Considerato che il valore recuperabile si è determinato sulla base di stime, TA non può assicurare che non si verifichi una perdita di valore delle attività in periodi futuri. Stante l'attuale contesto del mercato i suddetti fattori utilizzati nell'elaborazione delle stime potrebbero essere rivisti; TA monitorerà costantemente i relativi fattori e l'esistenza di perdite di valore.

7.2 Immobili, impianti e macchinari

Viene esposta di seguito la composizione al 31 dicembre 2023 ed il confronto con l'esercizio precedente.

dati in euro/000	31.12.2023	31.12.2022	VARIAZIONE
Terreni, Fabbricati	16.592	16.836	(244)
Altri beni	1.410	1.590	(181)
Attrez.re ind.li e comm.li	86	95	(9)
Impianti e macchinari	5.063	6.947	(1.884)
Immobilizzazioni in corso e acconti (mat.)	123	211	(89)
Immobili, impianti e macchinari	**23.274**	**25.680**	**(2.406)**

Complessivamente nel corso dell'esercizio 2023 sono stati effettuati investimenti per circa 840 migliaia di euro, relativi a:

(importi in migliaia di euro)	**FY 2023**
impianti e macchinari	315
Autoveicoli	195
mobili e arredi	80
Hardware	250
Immobilizzazioni in corso	0
Totale	**840**

Per l'analisi di dettaglio degli investimenti suddetti effettuati nel 2023 in esame si rimanda a quando riportato in relazione sulla gestione al paragrafo 10.
Nel corso del 2023 sono state effettuate dismissioni di cespiti per € 8 migliaia di euro.
La movimentazione degli immobili, impianti e macchinari viene fornita nell'Allegato B.

7.3 Diritti d'uso

La società ha al 31 dicembre 2023 un valore dei Diritti d'uso è pari 3,6 milioni di euro.
Tale voce si compone:

1. Diritti d'uso su parcheggi per 3,1 milioni di euro, relativi a contratti a lungo termine per la concessione di aree dedicate a parcheggi auto; la durata dei contratti va dai 9 ai 20 anni;
2. Diritti d'uso su veicoli per 413 migliaia di euro, relativi a contratti a lunga durata per auto aziendali; la durata dei contratti va dai 3 ai 4 anni.

dati in euro/000	31.12.2023	31.12.2022	VARIAZIONE
Veicoli per diritti d'uso	413	296	117
Parcheggi per diritti d'uso	3.146	3.524	3.134
	3.559	**3.820**	**3.251**

Di seguito la movimentazione dell'anno.

dati in euro/000	31.12.2023	31.12.2022
Valori al primo gennaio	3.820	4.353
Acquisizioni	375	94
Dismissioni	(16)	0
Ammortamenti	(620)	(626)
Diritti d'uso alla fine del periodo	**3.559**	**3.820**

7.4 Partecipazioni in altre imprese

Al 31 dicembre 2023, TA detiene quote ed azioni in altre partecipazioni per 3.340 migliaia di euro (2.962 migliaia di euro al 31 dicembre 2022), che si riferiscono a:
- Firenze Parcheggi S.p.A. (8,16% del capitale): 3,2 milioni di euro.
- I.T. Amerigo Vespucci S.p.A. (0,17 % del capitale): 40,6 migliaia di euro;
- Consorzio Turistico Area Pisana S.c.a.r.l. (2,37% del capitale): 420 euro;
- Toscana 24 Srl (3,95% del capitale): 30 migliaia di euro;
- Consorzio Pisa Energia S.c.r.l. (5,26% del capitale): 831 euro;
- Consorzio per l'Aeroporto di Siena (0.11% del capitale): 8,5 migliaia di euro;
- Firenze Convention Bureau S.c.r.l. (2,87% del capitale): 6,6 migliaia di euro;
- Firenze Mobilità S.p.A. (3,98% del capitale): 42,5 migliaia di euro;
- Società Esercizio Aeroporto della Maremma S.p.a. (0,39% del capitale): 10,2 migliaia di euro.
- A.C. Quasarda S.c.a.r.l. (72,42% del capitale): 7,2 migliaia di euro.

La valutazione della partecipazione in Firenze Parcheggi S.p.A. è pari al valore di cessione stabilito con atto notarile il 12 febbraio 2024 a Parcheggi Italia Spa.
Al 31 dicembre 2023 non sono stati rilevati indicatori di potenziali perdite durevoli di valore delle partecipazioni in altre imprese.

7.5 Partecipazioni in imprese controllate

Al 31 dicembre 2023, il valore delle partecipazioni di TA delle società controllate è pari a 7.666 migliaia di euro (7.666 migliaia di euro al 31 dicembre 2022), come risulta dallo schema seguente.

dati in euro/000	31.12.2023	31.12.2022	Quota % di possesso	Patrimonio netto al 31.12.2023	Utile dell'esercizio 2023
Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l.	4.278	4.278	51,00	7.224	(1.027)
Parcheggi Peretola S.r.l.	3.251	3.251	100,00	3.686	1.432
Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.	80	80	100,00	2.155	1.592
Jet Fuel Co. S.r.l.	57	57	51,00	1.442	635
Totale	**7.666**	**7.666**			

Si segnala inoltre che TA ha deliberato l'intenzione e l'impegno irrevocabile da parte della stessa a continuare a finanziare e sostenere patrimonialmente anche la controllata TAC, al fine di assicurare sia l'adempimento delle sue obbligazioni sia la sua regolare prosecuzione e continuità di impresa.

7.6 Partecipazioni in imprese collegate

Al 31 dicembre 2023, il valore delle partecipazioni di TA delle società collegate è pari a 480 migliaia di euro (480 migliaia di euro al 31 dicembre 2022), come risulta dal dettaglio seguente:
- Alatoscana per 330 migliaia di euro (330 migliaia di euro al 31 dicembre 2022);
- Toscana Aeroporti Handling per 150 migliaia di euro (150 migliaia di euro al 31 dicembre 2022).

La partecipazione del 20% in TAH, rilevata in data 30 dicembre 2022, a seguito della perdita del controllo, è stata valutata al fair value.
Non si ravvisano indicatori di perdite di valore nelle partecipazioni in imprese collegate.

7.7 Altre attività finanziarie

dati in euro/000	31.12.2023	31.12.2022	VARIAZIONE
Depositi cauzionali	172	742	
Crediti verso altri esigibili oltre l'anno	3.210	3.210	
Strumenti finanziari	63	63	
Valore di subentro	2.072	1.861	

Altre attività finanziarie	**5.516**	**5.875**	**(359)**

a) Depositi cauzionali

Si riferiscono principalmente a depositi cauzionali rilasciati a fornitori di utenze (allacciamenti), tabacchi, fondi cassa ad operatori di biglietteria e parcheggio.

b) Crediti verso altri esigibili oltre l'anno

Il credito deriva principalmente dalla caparra confirmatoria in conto prezzo di 3 milioni di euro versata nel giugno 2018 in sede di sottoscrizione del contratto preliminare relativo all'acquisizione da NIT – Nuove Iniziative Toscane S.r.l. (società immobiliare controllata dal Gruppo Unipol) di un'area sita nella cosiddetta "Piana di Castello" nei pressi dell'aeroporto di Firenze ai fini dello sviluppo del Master Plan. Si vedano inoltre le ulteriori considerazioni riportate al paragrafo "8.1.d Immobilizzazioni in corso" e "10.7.3 Altre passività con rischio di soccombenza possibile".
L'importo include inoltre la componente di corrispettivo da ricevere (earn out) per la cessione di TAH pari a 193 migliaia di euro, attività finanziaria valutata al fair value (FVTPL).

c) Strumenti finanziari

Per un importo di circa 63 migliaia di euro al 31 dicembre 2022, la voce si riferisce al fair value del diritto di opzione vantato dalla Capogruppo TA per la vendita della quota residua del 20% ad oggi detenuta da TA nel capitale sociale di TAH così come prevista nel contratto di cessione.

d) Valore di subentro

Per un importo di circa 2,1 milioni di euro al 31 dicembre 2023 (1,9 milioni di euro al 31 dicembre 2022 nelle Immobilizzazioni immateriali), la voce si riferisce al valore di subentro rilevato per effetto delle previsioni dell'art. 703 del Codice della Navigazione, ossia il valore che alla scadenza naturale della concessione, il concessionario subentrante ha l'obbligo di corrispondere al concessionario uscente, determinato secondo le regole della contabilità analitica regolatoria.
In particolare, l'importo in questione, si riferisce alla quota di interventi di manutenzione programmata che, ai fini del bilancio sono valutati nell'ambito della determinazione del fondo di ripristino, ma che ai fini della contabilità analitica regolatoria rappresentano attività che non saranno completamente ammortizzate alla data di scadenza della concessione.
Si segnala che il c.d. "Valore di Subentro" al 31.12.2023 è stato riclassificato dalla voce Attività immateriali alla voce Altre attività finanziarie (non correnti). Conseguentemente, anche il dato comparativo al 31.12.2022 è stato riclassificato di conseguenza.

7.8 Crediti commerciali esigibili oltre l'anno

Si riferiscono a crediti commerciali relativi a piani di rientro contrattualizzati. Il valore al 31 dicembre 2023 è pari a 805 migliaia di euro (1.482 migliaia di euro al 31 dicembre 2023) e si riferisce principalmente al piano di rientro di crediti verso la collegata TAH.

7.9 Attività fiscali differite

Le attività e passività fiscali differite sono esposte al netto quando compensabili nell'ambito della stessa giurisdizione. Al 31 dicembre 2023 TA presenta attività fiscali differite pari a 7.584 migliaia di euro (9.990 migliaia di euro al 31 dicembre 2022). Tale importo è il netto di attività fiscali differite pari a 12.855 migliaia di euro e passività fiscali differite pari a 5.271 migliaia di euro, ed è composto principalmente dalla rilevazione delle imposte anticipate sulle perdite fiscali degli esercizi precedenti e dalle differenze temporanee calcolate sui fondi (fondo di ripristino, fondo svalutazione crediti, ecc.). Per i dettagli relativi alla composizione della voce e relativa movimentazione, si rinvia all'allegato D.
Le imposte differite e anticipate sono state determinate applicando l'aliquota fiscale in vigore nell'esercizio nel quale le differenze temporanee si riverseranno.
La variazione delle attività fiscali differite rispetto al 31 dicembre 2022 deriva principalmente da:

- utilizzo delle perdite fiscali pregresse a fronte del conseguimento di risultati fiscali positivi (effetto per circa -3.661 migliaia di euro);
- variazioni sui fondi tassati e altre minori (effetto per circa 1.258 migliaia di euro).

La recuperabilità delle attività per imposte anticipate relative alle perdite fiscali trova riscontro nella capacità di produrre utili fiscali nei futuri esercizi così come desumibili dal piano pluriennale approvato dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo in data 12 marzo 2024, tenuto anche conto che la normativa fiscale consente l'utilizzo delle perdite fiscali pregresse lungo un orizzonte temporale illimitato.

ATTIVITA' CORRENTI

Viene esposta di seguito la composizione delle attività correnti al 31 dicembre 2023 ed il confronto con l'esercizio precedente.

dati in euro/000	31.12.2023	31.12.2022	VARIAZIONE
ATTIVITA' CORRENTI	59.062	81.820	(22.758)

7.10 Crediti commerciali

La voce principale è composta dai crediti verso clienti della Società che al 31 dicembre 2023, al netto del fondo svalutazione crediti, ammontano a 26.396 migliaia di euro (21.110 migliaia di euro al 31 dicembre 2022) così come da tabella seguente.

dati in euro/000	31.12.2023	31.12.2022	VARIAZIONE
Crediti verso i clienti	25.090	20.816	4.274
Crediti verso società controllate	3.774	3.174	599
Crediti verso società collegate	2.561	686	1.875
Crediti commerciali lordi	31.425	26.159	5.267
- Fondo svalutazione crediti	(5.029)	(5.049)	20
Crediti commerciali	**26.396**	**21.110**	**5.287**

Il fondo svalutazione crediti commerciali è stato incrementato nell'esercizio mediante un accantonamento di 99 migliaia di euro e decrementato per 49 migliaia di euro per utilizzo.

La composizione dei crediti verso clienti per fascia di scaduto è dettagliata dalla seguente tabella.

dati in euro/000	Totale globale	crediti a scadere	Crediti scaduti				
			0-30 gg	30-60 gg	60-90 gg	90-180 gg	> 180 gg
Crediti correnti	30.620	14.105	5.359	3.831	391	1.280	5.654
Tasso di perdita atteso		0,0%	-0,1%	-1,3%	-2,1%	-4,3%	-86,8%
Fondo svalutazione crediti	(5.029)	(2)	(4)	(51)	(8)	(55)	(4.908)
Totale al 31.12.2023	**25.591**	**14.103**	**5.355**	**3.780**	**383**	**1.225**	**746**

dati in euro/000	Totale globale	crediti a scadere	Crediti scaduti				
			0-30 gg	30-60 gg	60-90 gg	90-180 gg	> 180 gg
Crediti correnti	24.677	13.275	4.123	820	483	220	5.756
Tasso di perdita atteso		-0,1%	-0,2%	-4,9%	-8,8%	-27,4%	-85,0%
Fondo svalutazione crediti	(5.049)	(8)	(8)	(40)	(43)	(60)	(4.891)
Totale al 31.12.2022	**19.628**	**13.267**	**4.116**	**780**	**440**	**160**	**865**

Nei crediti commerciali sono inclusi anche i crediti verso le società Collegate riportati nello schema seguente.

dati in euro/000	31.12.2023	31.12.2022	VARIAZIONE
Toscana Aeroporti Handling S.r.l.	2.561	686	1.875
Crediti verso società Collegate	**2.561**	**686**	**1.875**

Nei crediti commerciali sono inclusi anche i crediti verso le società Controllate riportati nello schema seguente.

dati in euro/000	31.12.2023	31.12.2022
Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.	3.575	2.938
Jet Fuel Co. S.r.l.	114	111
Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l.	77	64
Parcheggi Peretola S.r.l.	8	62
Totale	**3.774**	**3.174**

7.11 Attività fiscali per imposte correnti

Tale voce pari a 0 migliaia di euro (210 migliaia di euro al 31 dicembre 2022). Si riferisce al credito verso CAI per il provento derivante dal consolidato fiscale.

7.12 Altri crediti tributari

La voce è composta principalmente dai seguenti crediti per 1.010 migliaia di euro (136 migliaia al 31 dicembre 2022):

- ART bonus per 27 migliaia di euro.
- Crediti investimenti beni strumentali: 33 migliaia di euro;
- Credito Iva derivante dalla ex controllata Vola: 73 migliaia di euro;
- Varie e minori: 3 migliaia di euro.

7.13 Crediti verso altri esigibili entro l'anno

dati in euro/000	31.12.2023	31.12.2022	VARIAZIONE
Crediti finanziari esigibili entro l'anno	702	700	2
Contributi pubblici (Stato, Regione)	0	120	(120)
Crediti vs vettori per addizionale comunale	6.873	4.864	2.008
Anticipi a fornitori	939	652	287
Ratei e Risconti attivi	896	746	150
Crediti per incassi generi di monopolio	74	52	22
Altri crediti minori	441	704	(263)
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	**9.924**	**7.838**	**2.086**

La voce crediti finanziari esigibili entro l'anno si riferisce ad un finanziamento a favore della controllata TAC.
La voce Contributi pubblici include i crediti relativi a sovvenzioni statali e regionali, più ampliamente descritti al paragrafo 6.2 Altri proventi.
Il credito per l'addizionale comunale sui diritti d'imbarco passeggeri, istituita dall'art.2, comma 11 della legge 24 dicembre 2003 n. 350, ha il medesimo andamento nella voce "Debiti tributari" delle Passività correnti (nota n. 46) in quanto l'importo riscosso viene versato allo Stato.
La voce "risconti attivi" riguarda principalmente forniture con fatturazione anticipate, contributi associativi, assicurazioni.

7.14 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Tale voce pari a 22.537 migliaia di euro al 31 dicembre 2023 (54.008 migliaia di euro al 31 dicembre 2022) è rappresentata per la quasi totalità dell'importo da disponibilità presso conti correnti bancari e per la componente residua da denaro in cassa.
La variazione di liquidità deriva principalmente da;

- Il flusso di cassa positivo generato dalle attività operative per 25,1 milioni di euro;
- investimenti per circa 15,1 milioni di euro in infrastrutture aeroportuali;
- la variazione netta dei finanziamenti da parte di TA per 33,8 milioni di euro;
- la distribuzione di dividendi e riserve di PN per 7 milioni di euro.

Si segnala che la voce Disponibilità liquide accoglie un importo di 10 milioni di euro disponibili e depositati su un conto corrente dedicato come richiesto dagli istituti finanziatori per consentire la distribuzione di riserve di PN (avvenute nel 2023 e 2022).

7.15 PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'

Il Patrimonio Netto registra un incremento di 3,4 milioni di euro principalmente per effetto della diminuzione delle riserve di capitale dovute della copertura delle perdite dell'esercizio precedente (6 milioni di euro) ed alla distribuzione di riserve (7 milioni di euro) parzialmente attenuato dal positivo effetto del risultato di esercizio (+8,1 milioni di euro).
In particolare, il patrimonio netto risulta costituito dalle seguenti voci.

Capitale
Al 31 dicembre 2023 il capitale sociale della Capogruppo, interamente versato, risulta costituito da n. 18.611.966 azioni ordinarie senza valore nominale (n. 18.611.966 al 31 dicembre 2022).
Per il dettaglio dei Soci si rimanda allo schema ed al paragrafo "Azionariato della Capogruppo" della relazione sulla gestione.
Le riserve di capitale sono costituite:

- dalla riserva da sovrapprezzo azioni per 18.941 migliaia di euro venutasi a creare con l'aumento di capitale a pagamento in sede di quotazione di Borsa di Società Aeroporto Toscano Galileo Galilei S.p.a. nel luglio 2007.
- dalla riserva legale per un importo di 5.472 migliaia di euro (5.369 migliaia di euro al 31 dicembre 2022).
- dalle riserve statutarie per un ammontare di 12.846 migliaia di euro (17.893 migliaia di euro al 31 dicembre 2022). Il decremento di 5.048 migliaia di euro è conseguente alla destinazione a riserva dell'utile 2022, come proposto dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo il 15 marzo 2023 e deliberato dall'Assemblea degli Azionisti della Capogruppo in data 27 aprile 2023 nonché dalla distribuzione di 7 milioni di euro di riserve deliberato dalla suddetta assemblea degli Azionisti (importo unitario per azione pari a 0,3761 euro).
- dalle altre riserve costituite principalmente dalla Riserva derivante dalla fusione per incorporazione di Aeroporto di Firenze per 24.585 migliaia di euro. Ai sensi del punto 5 del primo comma dell'art. 2426 C.C. si precisa che non ci sono più vincoli sulle riserve disponibili.

Riserva rettifiche IAS
Tale riserva negativa per 3.229 migliaia di euro accoglie:

- la riserva di prima applicazione IAS/IFRS (negativa per 711 migliaia di euro) al netto degli impatti fiscali teorici creata alla data del 1° gennaio 2005 in fase di First Time Adoption, in modo da accogliere gli impatti a Patrimonio Netto dell'adozione dei Principi Contabili Internazionali;
- la riserva IAS/IFRS (negativa per 2.618 migliaia di euro) venutasi a creare per effetto dell'applicazione del principio internazionale IFRIC 12 "Accordi per servizi in concessione", adottato dal 1° gennaio 2011.

Utili (perdite) portati a nuovo
Accoglie gli utili portati a nuovo per 525 migliaia di euro (564 migliaia di euro al 31 dicembre 2022). La variazione deriva dall'allocazione del risultato del 2023 e della valutazione attuariale del ricalcolo del Fondo TFR secondo l'applicazione dello IAS 19 "Benefici per i dipendenti".

Altri componenti di conto economico complessivo

L'effetto fiscale relativo agli altri componenti di conto economico complessivo è così composto:

SITUAZIONE AL 31.12.2023	Valore lordo	(Onere)/Beneficio fiscale	Valore
Altri utili/(perdite) complessivi che non saranno successivamente riclassificati a conto economico:	(51)	12	(39)

SITUAZIONE AL 31.12.2022	Valore lordo	(Onere)/Beneficio fiscale	Valore Netto
Altri utili/(perdite) complessivi che non saranno successivamente riclassificati a conto economico:	(32)	8	(24)

Utile (perdita) di esercizio
Accoglie il risultato di esercizio di TA al 31 dicembre 2023, pari ad un utile di 10.470 migliaia di euro (2.055 migliaia di euro nel 2022).

7.16 Fondi per Rischi ed Oneri

Il Fondo per rischi ed oneri è pari a 5.169 migliaia di euro (1.156 migliaia di euro al 31 dicembre 2022). Di seguito la movimentazione dell'anno.

	dati in euro/000
Fondi rischi e oneri 01.01.2022	1.156
accantonamento	762
utilizzo	(183)
riclassifica debiti commerciali	3.434
Fondi rischi e oneri 31.12.2023	**5.169**

Il fondo al 31 dicembre 2023 è composto principalmente dai seguenti importi:

1) 351 migliaia relativo agli accantonamenti connessi al contenzioso "Servizio antincendio dei VV.F." il cui status è descritto al paragrafo "Informazioni sulle voci principali del Fondo rischi e oneri";
2) 440 migliaia di euro relativi agli accantonamenti connessi al rischio di passività potenziale di natura giuslavoristica meglio descritti nel paragrafo "Altre informazioni";
3) 215 migliaia di euro relativi a un contenzioso che vede TA citata in giudizio da alcune società petrolifere a loro volta citati in causa da alcuni vettori nazionali, in relazione all'ammontare delle royalties su carburanti applicate nei volumi gestiti nel periodo 1999-2005 (normativa di riferimento L. 245/05 c.d. Legge sui requisiti di sistema);
4) 717 migliaia di euro relativi a contenziosi su imposte locali in relazione alla diversa classificazione delle aree aeroportuali ai fini IMU;
5) 3.434 migliaia di euro relativi ad una riclassifica da debiti verso fornitori di accantonamenti di esercizi pregressi di costi di sviluppo traffico stante l'aggiornamento dell'analisi dei contratti di marketing support con le compagnie aeree.

Per ulteriori dettagli si rinvia al paragrafo "Informazioni sulle voci principali del Fondo rischi e oneri".
Gli importi accantonati dalla Società a fronte dei potenziali rischi derivanti dai contenziosi in essere risultano congrui in relazione al prevedibile esito delle controversie.

7.17 Fondi di ripristino e sostituzione

Tale fondo (valutato secondo la miglior stima del valore attuale della spesa richiesta per adempiere l'obbligazione alla data di riferimento del bilancio) accoglie le somme per mantenere e ripristinare le infrastrutture aeroportuali degli scali di Firenze e di Pisa che la società di gestione dovrà restituire in perfetto stato manutentivo all'Ente concedente alla fine del periodo della concessione. Il valore complessivo al 31 dicembre 2023 è pari a 24.472 migliaia di euro e si incrementa di 2.989 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2022 per effetto degli utilizzi dell'esercizio, riferiti principalmente agli interventi di ripristino effettuati sulle infrastrutturali dei due scali toscani, e dall'accantonamento del 2023. Di seguito la relativa movimentazione.

	dati in euro/000
Fondi di ripristino e sostituzione 01.01.2023	21.483
accantonamento	4.046

utilizzo	(1.969)
oneri finanziari	912
Fondi di ripristino e sostituzione 31.12.2023	**24.472**

Si segnala che l'aumento della quota di accantonamento 2023, rispetto al precedente esercizio, è derivata dalla rivisitazione del Piano di ripristini futuri in cui hanno inciso l'incremento dei costi da costruzione (causata anche dall'inflazione), l'ampliamento di alcuni asset aziendali di recente costruzione e dal tasso di attualizzazione utilizzato.
Tale fondo, in funzione della stima temporale del suo utilizzo, viene ripartito fra le passività non correnti (19.334 migliaia di euro) e fra le passività correnti (5.139 migliaia di euro).
L'impatto potenziale su tale Fondo in termini di incremento, in conseguenza di un'ipotetica diminuzione di 50 b.p. dei tassi di attualizzazione, sarebbe pari a 487 migliaia di euro. Invece, l'impatto potenziale sul Fondo in termini di diminuzione, in conseguenza di un ipotetico aumento di 50 b.p. dei tassi di attualizzazione, sarebbe pari a 465 migliaia di euro.

7.18 Fondi benefici a dipendenti

La voce accoglie la valutazione del Fondo TFR che è considerato un'obbligazione a benefici definiti da contabilizzare secondo lo IAS 19 "Benefici per i dipendenti".
I parametri utilizzati per le valutazioni dei due collettivi di Pisa e Firenze al 31 dicembre 2022 sono i seguenti:
- tasso annuo tecnico di attualizzazione: 3,17%;
- tasso annuo di inflazione: 2,0%;
- tasso annuo incremento TFR: 3,0%.

In merito al tasso di attualizzazione, è stato preso come riferimento per la valutazione di detto parametro l'indice iBoxx Eurozone Corporate AA con *duration* 10+; tale *duration* è commisurata alla permanenza media dei due collettivi di lavoratori oggetto di valutazione.
Il personale direttivo della società non beneficia di piani a contribuzione definita.
Il valore della passività risulta pari a 1.903 migliaia di euro (1.944 migliaia di euro al 31 dicembre 2022). Tale fondo viene esposto al netto degli anticipi corrisposti e delle liquidazioni erogate nell'esercizio in esame e presenta una riduzione rispetto al 31 dicembre 2022 di 40 migliaia di euro come sotto riportato:

dati in euro/000	
Fondi benefici ai dipendenti 01.01.2023	1.944
variaizone di perimetro (uscita TAH)	0
on. Fin. Ias	70
utilizzo	(162)
(utili)/perdite attuariali	51
Fondi benefici ai dipendenti 31.12.2023	**1.903**

La variazione inserita all'interno del conto economico complessivo (-39 migliaia di euro) è pari all'*actuarial loss* di 51 migliaia di euro al netto dell'effetto fiscale di 12 migliaia di euro.
La valutazione dei benefici futuri risente ovviamente di tutte le ipotesi che debbono essere effettuate per la sua individuazione; pertanto, al fine di ottenere la sensibilità che il valore attuale come sopra determinato presenta rispetto a tali ipotesi, sono stati condotti alcuni test che forniscono la variazione del valore attuale a fronte di una predeterminata variazione di alcune delle ipotesi adottate che maggiormente possono influenzare il valore stesso.
Di seguito viene riportata in tabella l'analisi di sensitività su tale Fondo (dati un euro migliaia).

Toscana Aeroporti

Tasso annuo di attualizzazione		Tasso annuo di inflazione		Tasso annuo di incremento
+ 0,50 %	- 0,50 %	+ 0,25 %	- 0,25 %	+ 2,50 %

Fondo TFR	1.830	1.981	1.926	1.881	1.907	1.901

Si riporta infine nella seguente tabella la previsione delle erogazioni del Fondo.

Year	TA
0 – 1	160.990
1 – 2	84.992
2 – 3	80.462
3 – 4	68.386
4 – 5	140.696
5 – 6	167.815
6 – 7	287.736
7 – 8	236.709
8 – 9	115.039
9 – 10	164.970

7.19 Passività finanziarie

Di seguito la movimentazione delle Passività finanziarie non correnti e correnti.

dati in euro/000	31/12/2022	accensione di finanziamenti (quota capitale)	Rimborsi (quota capitale)	Riclassifiche	Altri movimenti	31/12/2023
Passività non correnti	**66.463**	0	0	(22.778)	(160)	**43.525**
Passività finanziarie correnti						
Scoperti bancari (finanz. a breve termine)	40.264	53.500	(59.500)	0	53	34.318
Quota corrente dell'indebit.to a m/l term.	27.930	0	(27.854)	22.778	110	22.963
Totale passività finanziarie correnti	**68.194**	**53.500**	**(87.354)**	**22.778**	**163**	**57.281**
Totale passività finanziarie	**134.657**	**53.500**	**(87.354)**	**0**	**3**	**100.806**

La voce Altri movimenti non monetari include principalmente l'effetto della rilevazione della quota interessi non ancora liquidata di competenza dell'esercizio.

L'importo di 57,3 milioni di euro relativo alle passività finanziarie correnti in essere al 31 dicembre 2023 si riferisce, per 22.963 migliaia di euro alla quota corrente dell'indebitamento a medio lungo termine relativa ai finanziamenti descritti nel prosieguo della presente nota e per 34,3 milioni di euro ai finanziamenti a breve termine (c.d. "denaro caldo").

Il decremento delle Passività finanziarie non correnti, pari a circa 22,9 milioni di euro, si riferisce alla riclassifica a breve delle quote di capitale in scadenza nell'esercizio successivo.

L'importo complessivo delle passività finanziarie non correnti e la relativa quota corrente dell'indebitamento a medio lungo termine si riferisce:

i. al contratto di finanziamento sottoscritto in data 30 ottobre 2020 con un pool di primari istituti finanziari costituito da Intesa Sanpaolo e BNL-Gruppo BNP Paribas per un importo complessivo di 85 milioni di euro assistito dalle garanzie SACE in base a quanto previsto dal Decreto Liquidità per un importo pari al 90% delle somme erogate in linea capitale, oltre interessi e oneri accessori (di seguito anche "finanziamento SACE"). Il debito residuo in linea capitale al 31 dicembre 2023 è pari a 54.747 migliaia di euro. Tale finanziamento SACE è stato erogato in data 6 novembre 2020 ed ha una durata di 6 anni con preammortamento di 24 mesi (prima rata ripagata nel dicembre 2022); tale contratto prevede inoltre il rispetto di un parametro finanziario, da misurarsi in occasione del bilancio consolidato annuale, rappresentato dal valore della Posizione Finanziaria Netta Consolidata, così come definita convenzionalmente nel contratto stesso, non superiore a 100 milioni di euro. Al 31 dicembre 2023 detto parametro finanziario risultava rispettato. Secondo le previsioni del contratto di finanziamento e del Decreto Liquidità, tale linea di credito è utilizzabile per sostenere le esigenze di liquidità del Gruppo in relazione al pagamento dei costi del personale, dei canoni di locazione o di affitto di ramo d'azienda, degli investimenti e del capitale circolante; il tasso di interesse applicato è parametrato all'EURIBOR maggiorato di un margine. Inoltre, il contratto prevede commissioni annuali calcolate in relazione alla componente di finanziamento garantita SACE sulla quota capitale erogata e non rimborsata, con percentuale fissa crescente lungo la durata del finanziamento; si vedano le ulteriori informazioni riportate al paragrafo "Rischio di liquidità" delle presenti note illustrative;
ii. un finanziamento a lungo termine concesso da Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (BIIS - Gruppo Intesa San Paolo) per supportare i relativi investimenti infrastrutturali, con importo originario pari a 40 milioni di euro. Detto finanziamento prevede un tasso d'interesse variabile parametrato all'Euribor a sei mesi oltre uno "spread". Il finanziamento sottoscritto con BIIS – Gruppo Intesa San Paolo ha scadenza nel settembre 2027 e debito residuo al 31 dicembre 2023 pari a 11,7 milioni di euro (di cui 2,9 milioni di euro entro i prossimi dodici mesi).

Il debito finanziario derivante dal contratto concesso alla Capogruppo da BIIS - Gruppo Intesa San Paolo prevede il rispetto di determinati livelli di indici finanziari definiti contrattualmente quali Posizione Finanziaria Netta/EBITDA e Posizione Finanziaria Netta/Patrimonio Netto, secondo le definizioni concordate con le controparti finanziatrici e misurati sui valori di Bilancio della Capogruppo. Le suddette misurazioni sono effettuate in sede di bilancio annuale (31 dicembre).

Il mancato rispetto dei *covenants* e degli altri impegni contrattuali applicati al finanziamento in questione, qualora non adeguatamente rimediato nei termini concordati, può comportare l'obbligo di rimborso anticipato del relativo debito residuo e/o comportare limitazione nella distribuzione dei dividendi.

Nel corso del 2023 la Capogruppo ha inoltre avviato le procedure per ottenere da un importante pool di istituti bancari la rinegoziazione del debito complessivo emerso anche per effetto della pandemia nonché per consentire la continuazione oltre all'erogazione di ulteriori risorse finanziarie per supportare la continuazione degli investimenti programmati. Nell'ambito della medesima operazione la Società ha avviato il dialogo con gli stessi istituti di credito relativo al finanziamento dei significativi investimenti legati al Master Plan di Firenze alla luce del relativo avanzamento della procedura di approvazione.

Infine, si evidenzia che, in linea con le prassi di mercato, i suddetti finanziamenti possono prevedere: impegni di "negative pledge" ai sensi dei quali la società non può creare diritti reali di garanzia o altri vincoli sugli asset aziendali; clausole di "pari passu", in base alle quali i finanziamenti avranno lo stesso grado di priorità nel rimborso rispetto alle altre passività finanziarie, e clausole di "change of control", che si attivano nel caso di perdita del controllo societario da parte dell'azionista di maggioranza; limitazioni alle operazioni straordinarie che la Capogruppo può effettuare.

Di seguito l'evoluzione delle scadenze dei finanziamenti in essere al 31 dicembre 2023.

Dati in migliaia di euro	quota capitale	quota interesse	totale
Entro l'anno	56.778	4.307	61.085
Compreso fra 1 e 2 anni	22.778	2.093	24.871
Compreso fra 2 e 3 anni	17.800	677	18.477
Compreso fra 3 e 4 anni	2.868	118	2.986
Oltre 4 anni	-	-	-
Totale	**100.224**	**7.195**	**107.419**

Di seguito il dettaglio degli affidamenti bancari al 31 dicembre 2023.

dati in euro/000	31.12.2023	31.12.2022	VAR.
Fidi accordati	**48.950**	**49.250**	**(300)**
di cui TA	*48.950*	*49.250*	*(300)*
Fidi utilizzati	**34.000**	**40.000**	**(6.000)**
Utilizzato %	*69%*	*81%*	
Fidi residui	**14.950**	**9.250**	**5.700**

I fidi utilizzati al 31 dicembre 2023 si riferiscono per 34 milioni di euro alla linea di "denaro caldo"; i fidi residui a tale data includono affidamenti a revoca per 15.250 migliaia di euro.

Di seguito si espongono le passività finanziare in essere al 31 dicembre 2023 distinte tra quelle soggette a tasso di interesse fisso e quelle a tasso di interesse variabile.

Istituto bancario	Scadenza	tipo di interesse	tasso di interesse	debito al 31 dicembre 2023 (in euro/000)
INTESA SAN PAOLO - I tranche	settembre 2027	variabile	Euribor 6 mesi + 96 b.p.	5.076
INTESA SAN PAOLO - II tranche	settembre 2027	variabile	Euribor 6 mesi + 180 b.p.	6.664
ISP-SACE	settembre 2026	variabile	Euribor 3 mesi + 115 b.p.	54.747
	a)	**totale debiti per finanziamenti a medio/lungo termine**		**66.488**
BPM	January 2023	Variable	Euribor 3M/360 + 1.25	12
BPM	August 2023	Variable	Euribor 3M/360 + 1.25	73
BPM	February 2024	Variable	Euribor 3M/360 + 1.25	3.575
Banca Intesa San Paolo	January 2024	Fixed	6,10%	11.017
Unicredit	March 2024	Variable	Euribor 3M/360 + 1.90	3.502

Unicredit	March 2024	Variable	Euribor 3M/360 + 1.90	2.501
Unicredit	March 2024	Variable	Euribor 3M/360 + 1.90	2.501
MPS	March 2024	Variable	Euribor 6M/360 + 0.35	11.137
	b)	**totale debiti su finanziamenti a revoca (c.d. "denaro caldo")**		**34.318**
	a) + b)	**totale debiti per passività finanziarie**		**100.806**

Di seguito si espongono i finanziamenti al 31 dicembre 2023 al loro valore nozionale ed al *fair value*.

istituto bancario	**società**	**nozionale**	**fair value**
Intesa San Paolo	TA	11.472	11.713
Intesa San Paolo - SACE	TA	54.753	55.133
Finanziamenti a breve ("denaro caldo")	TA	34.000	34.318
	Totale	**100.224**	**101.164**

Gli affidamenti residui al 31 dicembre 2023 si riferiscono interamente a fidi a revoca.

L'**Indebitamento Finanziario Netto** (di seguito anche "**Posizione Finanziaria Netta**") al 31 dicembre 2023, così come riportata nella Relazione sulla gestione in ossequio alla Delibera Consob prot. n. 6064293 del 28 luglio 2006, risulta dalla seguente tabella:

INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CONSOLIDATO			
migliaia di euro	**31.12.2023**	**31.12.2022**	**Var. Ass.**
A. Disponibilità liquide	22.537	54.008	(31.471)
B. Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	-	-	-
C. Altre attività finanziarie correnti	-	-	-
D. Liquidità (A) + (B) + (C)	**22.537**	**54.008**	**(31.471)**
E. Debito finanziario corrente	34.318	40.264	- 5.947
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	24.514	29.484	- 4.970
G. Indebitamento finanziario corrente (E) + (F)	**58.831**	**69.748**	**(10.917)**
H. Indebitamento finanziario corrente netto (G) - (D)	**36.295**	**15.740**	**20.554**
I. Debito finanziario non correnti	43.525	66.463	(22.938)
J. Strumenti di debito	-	-	-
K. Altri debiti non correnti	3.67[illegible]	[illegible]	- 1.186
L. Indebitamento finanziario non corrente (I) + (J) + (K)	**47.2[illegible]**	**71.32[illegible]**	**([illegible]124)**

M. Totale indebitamento finanziario (H) + (L)	**(P.F.N.)**	**83.496**	**87.066**	**(3.570)**

Al 31 dicembre 2023, i debiti bancari correnti (utilizzo di affidamenti a breve termine) sono pari a 34,3 milioni di euro a cui si aggiunge la voce "Parte corrente del debito finanziario non corrente" che include le quote scadenti entro i prossimi 12 mesi dei finanziamenti a medio-lungo termine (22.963 migliaia di euro), le passività finanziarie per diritti d'uso (550 migliaia di euro) e gli altri debiti relativi all'acquisto della partecipazione in TAC (1 milione di euro).
A questi si aggiungono i Debiti bancari non correnti per un importo di circa 43,5 milioni di euro, principalmente rappresentati dalla quota non corrente dei finanziamenti in essere e la quota non corrente delle passività finanziarie per diritti d'uso (3,2 milioni di euro).
La voce "Altri debiti non correnti" include la quota non corrente delle passività finanziarie dei diritti d'uso (3,2 milioni di euro) e gli altri debiti relativi all'acquisto della partecipazione in TAC (464 migliaia di euro).
Si rimanda ai commenti in Relazione sulla gestione ed al "Rendiconto Finanziario" per una più approfondita analisi dell'andamento della stessa.

7.20 Passività finanziarie per diritti d'uso

Al 31 dicembre 2023 le Passività finanziarie per diritti d'uso, calcolate attualizzando il valore dei canoni di leasing a scadere, sono pari a 3,8 milioni di euro, di cui 3,2 milioni di euro classificate tra le passività non correnti e 550 migliaia di euro tra le passività correnti.

dati in euro/000	31.12.2023	31.12.2022
Passività finanziarie per diritti d'uso oltre un anno	3.212	3.443
Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno	550	554
Totale	**3.763**	**3.998**

Di seguito la movimentazione dell'anno.

dati in euro/000	31.12.2023	31.12.2022
Valori al primo gennaio	3.998	4.492
Acquisizioni	375	94
Dismissioni	(16)	0
Pagamento / altre riduzioni	(711)	(714)
Oneri finanziari	117	126
Passività finanziarie per diritti d'uso alla fine del periodo	**3.763**	**3.998**

I contratti di leasing non prevedono covenant.

Di seguito la maturazione della passività finanziaria.

€/000	quota capitale	quota interesse	totale
< 1 anno	574	113	687
1-2 anni	477	98	576
2-3 anni	426	84	510
3-4 anni	287	72	359
4-5 anni	207	65	272

5-6 anni	201	58	259
oltre 6 anni	1.358	196	1.554
totale	**3.530**	**686**	**4.216**

I tassi di interesse marginale definiti dal Gruppo sono rivisti su base ricorrente e applicati a tutti i contratti aventi caratteristiche simili, che sono stati considerati come un unico portafoglio di contratti. I tassi sono determinati a partire dal tasso effettivo medio di indebitamento della Capogruppo, opportunamente rettificato per simulare un teorico tasso marginale di interesse marginale coerente con i contratti oggetto di valutazione. Gli elementi maggiormente significativi considerati nell'aggiustamento del tasso sono il "credit-risk spread" di ciascun paese osservabile sul mercato e la diversa durata dei contratti di locazione.

Di seguito i tassi utilizzati per i contratti stipulati nel 2023:
- 3.50% per i contratti di noleggio autoveicoli di durata pari a 48 mesi;
- 3,84% per i contratti di affitto a breve-medio termine.

Di seguito i tassi utilizzati per i contratti stipulati nel 2022:
- 3,85% per i contratti di noleggio autoveicoli;
- 3,71% per i contratti di affitto a lungo termine;
- 3,65% per i contratti di affitto a breve-medio termine.

7.21 Altri debiti esigibili oltre l'anno

I debiti oltre l'esercizio successivo sono pari a 1.227 migliaia di euro (2.253 migliaia di euro al 31 dicembre 2022) e si riferiscono a:
1) alla componente non corrente del debito verso Cemes per l'acquisizione del 51% delle quote di Cemes Aeroporti (oggi Toscana Aeroporti Costruzioni) per 464 migliaia di euro;
2) a depositi cauzionali ricevuti dai clienti a garanzia delle prestazioni effettuate nei loro confronti per 763 migliaia di euro.

7.22 Passività fiscali per imposte correnti

La voce pari a 1.437 migliaia di euro (377 migliaia di euro al 31 dicembre 2022) è composta dalle imposte correnti (IRES, IRAP) a carico della Società calcolate sui risultati ante imposte consuntivati nel 2023. In particolare, 409 migliaia di euro sono relativi al debito IRES maturato nell'ambito dell'accordo di consolidato fiscale in essere con Corporacion America Italia S.p.A. Altre 1.028 migliaia di euro sono relative al debito IRAP.

7.23 Altri debiti tributari

L'ammontare complessivo di 8.738 migliaia di euro (7.308 migliaia di euro al 31 dicembre 2022) è così composto:

dati in euro/000	31.12.2023	31.12.2022	VARIAZIONE
Erario c/addiz.le com.le diritti d'imbarco pax	7.962	6.499	1.463
Erario c/Irpef dipendenti ed autonomi	652	494	158
Erario c/magg.ne diritti A/P voli privati	11	9	2
Erario c/Iva	0	201	(201)
Imposte locali	113	105	8
Altri debiti tributari	**8.738**	**7.308**	**1.431**

In particolare, il debito verso l'Erario per l'addizionale comunale sui diritti d'imbarco è diminuito per effetto delle medesime dinamiche associate al calo dei crediti verso altri esigibili entro l'anno.

7.24 Debiti commerciali

I debiti verso fornitori al 31 dicembre 2023 ammontano a circa 39,4 milioni di euro (38 milioni di euro al 31 dicembre 2022) e registrano un aumento di 1,4 milioni di euro.

7.25 Debiti verso Istituti Previdenziali

Tale voce comprende i debiti verso gli Istituti previdenziali (INPS, INAIL) per un valore al 31 dicembre 2023 pari a 1.411 migliaia di euro (1.080 migliaia di euro al 31 dicembre 2022).

7.26 Altri debiti esigibili entro l'anno

Gli altri debiti entro l'anno al 31 dicembre 2023 sono pari a 10,6 milioni di euro (9,7 milioni di euro al 31 dicembre 2022) e sono rappresentati dalle seguenti voci di debito.

dati in euro/000	31.12.2023	31.12.2022	VARIAZIONE
Dipendenti/collaboratori c/competenze	2.670	1.822	847
Canoni concessori	3.423	3.575	(152)
Ratei e risconti passivi	496	611	(115)
Servizio antincendio	1.207	1.270	(63)
Incassi biglietteria aerea/bus/treno	466	468	(2)
Organi istituz. c/competenze	366	100	266
Acconti da clienti	316	245	71
Debito vs Cemes per acquisto quote TAC	1.000	1.000	0
Altri debiti minori esigibili entro l'anno	638	628	10
Altri debiti esigibili entro l'anno	**10.581**	**9.719**	**861**

In particolare:

- Il Servizio antincendio rappresenta il debito verso l'Erario introdotto dalla legge finanziaria 2007. Per ulteriori considerazioni si rinvia all'apposito allegato di dettaglio del "Fondi per rischi ed oneri";
- Il debito verso Cemes per acquisto quote TAC rappresenta la passività in scadenza entro i prossimi dodici mesi, sorto a seguito della relativa operazione di aggregazione aziendale;
- I risconti passivi sono riferiti principalmente a fatturazioni anticipate di ricavi *non aviation*.

8. Altre informazioni finanziarie

8.1 Gestione dei rischi finanziari

Si espongono di seguito i principali fattori di rischio che possono influenzare l'andamento della gestione della Società.

a) Rischio di credito

Il Gruppo ritiene di aver adeguatamente mitigato tale rischio, grazie al costante monitoraggio delle posizioni creditorie e ricorrendo, in alcuni casi, a tempestive azioni legali volte alla tutela dei medesimi crediti che trovano riflesso nell'accantonamento in bilancio di un apposito fondo svalutazione crediti ritenuto congruo rispetto all'ammontare dei crediti stessi. Sempre con lo scopo di fronteggiare il rischio di credito la Capogruppo richiede di prassi fidejussioni a garanzia (ad esempio ai sub-concessionari) o pre-pagamenti (ad esempio a compagnie aeree non conosciute).
La Capogruppo ha affidato ad una società esterna il recupero di crediti insoluti di lunga durata. Si veda inoltre quanto riportato al paragrafo "Crediti commerciali e diversi".
La crisi economico-finanziaria in atto causata dalla riduzione del traffico ha aumentato il rischio di credito per la generale carenza di liquidità delle imprese del settore; per fronteggiare tali difficoltà il Gruppo ha opportunamente tenuto conto del maggior rischio nell'accantonamento al fondo svalutazione crediti, determinato anche in funzione delle specifiche situazioni di solvibilità delle controparti; il Gruppo continuerà a monitorare e adeguare le valutazioni circa l'andamento dei clienti anche in funzione dell'andamento dei prossimi mesi e dei tempi della ripresa.
Ad oggi non si sono tuttavia registrate criticità specifiche significative.

b) Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità rappresenta il rischio che la Società non sia in grado di rispettare le proprie obbligazioni finanziarie. I fattori che principalmente influenzano la liquidità del Gruppo sono la necessità di rimborsare le quote in scadenza dei finanziamenti in essere e di rispettare i covenant previsti da tali contratti, le eventuali distribuzioni di dividendi, nonché le risorse generate o assorbite dalle attività correnti operative e di investimento.
TA risponde a tale rischio tramite un costante monitoraggio delle proprie obbligazioni in scadenza nel breve e nel lungo periodo e tramite il ricorso a finanziamenti da parte di istituti bancari.
Alla data del 31 dicembre 2023, TA ha una Posizione Finanziaria Netta (PFN) negativa per 83,5 milioni di euro (84,6 milioni al 31 dicembre 2022). Essa è la risultante di una PFN corrente negativa di 36,3 milioni di euro (14,7 milioni di euro al 31 dicembre 2022) ed una PFN non corrente negativa pari a 47,2 milioni di euro (69,9 milioni di euro al 31 dicembre 2022). L'indebitamento non corrente include principalmente il finanziamento concesso alla Società da Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (BIIS - Gruppo Intesa San Paolo con scadenza 2027) ed il finanziamento SACE (con scadenza 2026) sottoscritto nell'ottobre 2020.
Il contratto di finanziamento dalla Capogruppo con Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo prevede tassi d'interesse parametrati all'EURIBOR a tre mesi e sei mesi ed alcuni impegni, tra i quali il rispetto di covenants finanziari, quali Posizione Finanziaria Netta/EBITDA e Posizione Finanziaria Netta/Patrimonio Netto, secondo le definizioni concordate con le controparti finanziatrici e misurati al 31 dicembre di ogni esercizio.
Si ricorda che al suddetto finanziamento si è aggiunto il finanziamento sottoscritto in data 30 ottobre 2020 con un pool di primari istituti finanziari costituito da Intesa Sanpaolo e BNL-Gruppo BNP Paribas per un importo complessivo di 85 milioni di euro assistito dalle garanzie SACE in base a quanto previsto dal Decreto Liquidità per un importo pari al 90% delle somme erogate in linea capitale, oltre interessi e oneri accessori.
Il finanziamento SACE è stato erogato in data 6 novembre 2020 ed ha una durata di 6 anni con preammortamento di 24 mesi (prima rata in scadenza nel dicembre 2022); tale contratto prevede inoltre il rispetto di un parametro finanziario, da misurarsi in occasione del bilancio consolidato annuale, rappresentato dal valore della Posizione Finanziaria Netta Consolidata, così come definita convenzionalmente nel contratto stesso, non superiore a 100 milioni di euro.
Secondo le previsioni del contratto di finanziamento SACE e del Decreto Liquidità, tale linea di credito è utilizzabile per sostenere le esigenze di liquidità del Gruppo in relazione al pagamento dei costi del personale, dei canoni di locazione o di affitto di ramo d'azienda, degli investimenti e del capitale circolante; il tasso di interesse applicato è parametrato all'EURIBOR maggiorato di un margine. Inoltre, il contratto prevede commissioni annuali calcolate in relazione alla componente di finanziamento garantita SACE sulla quota capitale erogata e non rimborsata, con percentuale fissa crescente lungo la durata del finanziamento.
Si evidenzia inoltre che l'ammontare degli affidamenti a revoca della Società disponibili al 31 dicembre 2023 è pari a circa 15 milioni di euro e che la voce cassa e banche accoglie un importo minimo di 10 milioni di euro disponibili e depositati su un conto corrente dedicato come richiesto dagli istituti finanziatori per consentire la distribuzione di un dividendo avvenuta nel luglio 2023.
TA nell'esercizio 2023 ha rispettato i parametri finanziari previsti dai contratti in essere il cui debito residuo al 31 dicembre 2023 è pari a circa 68,1 milioni di euro (di cui 24,6 milioni di euro entro i prossimi dodici mesi). Per il debito a breve verso gli istituti di credito (c.d. "hot money") pari a 34,3 milioni di euro al 31 dicembre 2023, non sono previsti covenant da rispettare.
Nel corso del 2023 TA ha inoltre avviato le procedure per ottenere da un importante pool di istituti bancari la ristrutturazione del debito complessivo emerso anche per effetto della pandemia nonché per consentire la continuazione degli investimenti programmati e garantire la piena operatività dei due scali. Nell'ambito della medesima operazione la Società ha avviato il dialogo con gli stessi istituti di credito relativo al finanziamento dei significativi investimenti legati al Master Plan di Firenze alla luce del relativo avanzamento della procedura di approvazione.

c) Rischio di tasso d'interesse

L'esposizione al rischio del tasso d'interesse deriva dalla necessità di finanziare le attività operative, sia industriali sia finanziarie, oltre che di impiegare la liquidità disponibile. La variazione dei tassi d'interesse di

mercato può avere un impatto negativo o positivo sul risultato economico del Gruppo, influenzando indirettamente i costi e i rendimenti delle operazioni di finanziamento e d'investimento.
La Posizione Finanziaria Netta consolidata pari al 31 dicembre 2023 a 83,5 milioni di euro ed il quoziente d'indebitamento finanziario (PFN/Patrimonio Netto) pari al 31 dicembre 2023 a 0,83 (0,87 al 31 dicembre 2022), confermano la solidità finanziaria del Gruppo.
Sulla base della Posizione Finanziaria Netta consolidata al 31 dicembre 2023, l'impatto potenziale in termini di crescita/diminuzione degli oneri finanziari su base annua collegato all'andamento dei tassi d'interesse, in conseguenza di un'ipotetica crescita/diminuzione di 100 b.p., sarebbe pari a +/-1.000 migliaia di euro.
Inoltre, l'impatto potenziale sul Fondo di ripristino in termini di crescita, in conseguenza di un'ipotetica diminuzione di 50 b.p. su base annua dei tassi di interesse, sarebbe pari a +487 migliaia di euro. Invece, l'impatto potenziale sul Fondo in termini di diminuzione, in conseguenza di un'ipotetica crescita di 50 b.p. su base annua dei tassi di interesse, sarebbe pari a circa -465 migliaia di euro.
Non vengono fornite ulteriori analisi di sensitività in quanto ritenute non significative.

d) Rischio di cambio

Il Gruppo TA non è soggetto al rischio di mercato derivante dalla fluttuazione dei cambi delle valute perché opera in un contesto prevalentemente europeo in cui le transazioni sono condotte in Euro.

8.2 Informazioni per area geografica e settori operativi

Sono riportate di seguito le informazioni relative ai principali settori operativi, secondo quanto previsto dall'IFRS 8. Preliminarmente è importante sottolineare che il tipo di attività svolta da TA non consente di identificare settori di impresa propriamente riferiti ad attività completamente autonome, in relazione alla combinazione mercato/clienti. L'elemento "traffico", infatti, risulta essere, allo stato attuale, condizionante dei risultati di tutte le attività aziendali.
TA dispone di dati di contabilità analitica aziendale che consentono al Chief Operating Decision Maker di monitorare le performance economiche e finanziarie secondo due viste differenti: per scalo (Firenze/Pisa) o per tipologia di servizio (Aviation/Non Aviation). Entrambe le prospettive sono rilevanti per TA, in quanto sia la vista per scalo che quella per tipologia di attività vengono utilizzate dal più alto livello decisionale operativo per la valutazione delle performance e per le decisioni di allocazione delle risorse.
Al fine di consentire una agevole comparabilità dei settori operativi con altri operatori del settore, TA identifica come settori operativi secondo la definizione dell'IFRS 8 il segmento Aviation ed il segmento Non Aviation, come di seguito definiti:

- ***Settore Aviation***: tale settore comprende attività che si svolgono in area "air side" (oltre i varchi di sicurezza) e che rappresentano il core business dell'attività aeroportuale. Queste sono: attività di assistenza a terra ai passeggeri e agli aeromobili (handling), approdo, partenza e sosta degli aeromobili, attività di security e Safety, imbarco e sbarco passeggeri, imbarco e sbarco merci.
I ricavi del settore Aviation sono rappresentati dai corrispettivi dei servizi di assistenza alle compagnie aeree e dai ricavi generati dai diritti aeroportuali quali: diritti di approdo, partenza e sosta, diritti erariali merci, diritti imbarco passeggeri, diritti di security passeggero e bagaglio.

- ***Settore Non Aviation***: tale settore comprende attività che normalmente vengono svolte in area "land side" (prima dei varchi di sicurezza) e che non sono direttamente connesse al business Aviation. Queste sono: attività di retail, ristorazione, parcheggi, noleggi auto, pubblicità, biglietteria, sala Vip.
I ricavi del settore Non Aviation sono costituiti dalle royalties sulle attività in sub-concessione, dalla gestione diretta di alcune attività (quali parcheggi, biglietteria e pubblicità) e da canoni di locazione delle sub-concessionarie.

Di seguito si riportano le principali informazioni dei settori sopra descritti, evidenziando nelle poste non allocate (Corporate) ricavi, costi, attivo patrimoniale ed investimenti non attribuibili direttamente ai due segmenti. Nell'allocazione delle varie voci di bilancio ai settori operativi, per quanto riguarda le voci di ricavo TA ha effettuato l'allocazione sulla base dei dati derivanti dalla contabilità analitica aziendale, mentre per quanto riguarda le voci di costo tale allocazione è stata effettuata sulla base della percentuale di incidenza dei costi allocati a ciascun settore sul totale costi così come determinata nei prospetti contabili di rendicontazione

al 31 dicembre 2022 ex Delibera CIPE n. 38/2007[1]. I principali costi non allocati riguardano il costo del lavoro del personale di staff, le prestazioni professionali, i costi per assicurazioni ed associazioni industriali, quota parte di utenze, manutenzioni ed ammortamenti, i costi amministrativi, gli accantonamenti a fondi rischi, i costi relativi agli organi amministrativi e di controllo.

Si riportano inoltre le principali informazioni per scalo e quindi per area geografica all'interno dei settori operativi come sopra identificati.

Informativa per settore di attività: BILANCIO D'ESERCIZIO

(valori in €/000)	Aviation		Non Aviation		Poste non allocate (Corporate)		Totale	
TA - Conto economico	*FY 2023*	*FY 2022*	*FY 2023*	*FY 2022*	*FY 2023*	*FY 2022*	*FY 2023*	*FY 2022*
Ricavi operativi, altri ricavi e altri proventi	75.551	57.125	24.237	17.681	667	2.446	100.455	77.251
di cui Pisa	*35.215*	*31.279*	*10.307*	*7.552*	*604*	*1.337*	*46.126*	*40.169*
di cui Firenze	*40.336*	*25.845*	*13.929*	*10.129*	*63*	*1.108*	*54.329*	*37.083*
Ricavi per serv. costruz.	10.794	6.240	3.995	1.147	208	20	14.998	7.407
di cui Pisa	*4.971*	*1.031*	*2.437*	*51*	*19*	*1*	*7.427*	*1.083*
di cui Firenze	*5.823*	*5.208*	*1.559*	*1.096*	*190*	*19*	*7.571*	*6.324*
Totale Ricavi di settore	**86.345**	**63.364**	**28.232**	**18.829**	**876**	**2.466**	***115.453***	***84.659***
Costi operativi (*)	40.533	35.669	6.903	5.279	16.681	17.057	64.117	58.004
di cui Pisa	*23.863*	*21.544*	*3.455*	*2.725*	*8.510*	*8.746*	*35.828*	*33.015*
di cui Firenze	*16.670*	*14.125*	*3.448*	*2.554*	*8.172*	*8.311*	*28.289*	*24.989*
Costi per serv. costruz.	10.690	6.039	3.966	1.136	203	20	14.859	7.195
di cui Pisa	*4.911*	*970*	*2.422*	*50*	*18*	*1*	*7.351*	*1.021*
di cui Firenze	*5.779*	*5.069*	*1.544*	*1.086,02*	*185*	*19*	*7.508*	*6.174*
Ammort.ti e accanton.ti	7.195	6.818	1.392	1.367	6.954	5.124	15.541	13.309
di cui Pisa	*3.489*	*3.406*	*781*	*914*	*3.756*	*2.526*	*8.027*	*6.847*
di cui Firenze	*3.705*	*3.413*	*611*	*453*	*3.198*	*2.597*	*7.514*	*6.463*
Risultato operativo	**27.927**	**14.838**	**15.971**	**11.047**	**(22.963)**	**(19.734)**	***20.935***	***6.151***
di cui Pisa	*7.923*	*6.391*	*6.086*	*823*	*(11.662)*	*(9.935)*	*2.347*	*(2.721)*
di cui Firenze	*20.004*	*8.448*	*9.885*	*7.133*	*(11.301)*	*(9.799)*	*18.588*	*5.781*
Gestione finanziaria	-	-	-	-	(5.666)	(2.892)	(5.666)	(2.892)
Ris. ante imposte	**27.927**	**14.838**	**15.971**	**11.047**	**(28.629)**	**(22.626)**	***15.269***	***3.259***
Imposte di esercizio	-	-	-	-	*(4.800)*	*(1.204)*	*(4.800)*	*(1.204)*
Ris. netto di esercizio	**27.927**	**14.838**	**15.971**	**11.047**	**(33.429)**	**(23.830)**	***10.470***	***2.055***

1 Le regole di rendicontazione ex Delibera CIPE n. 38/2007 distinguono tra costi c.d. "pertinenti" e c.d. "non pertinenti", cioè non direttamente imputabili ai settori Aviation (assimilabile alle c.d. attività regolate) e Non Aviation (assimilabile alle c.d. attività non regolate). Sebbene ai fini della contabilità regolatoria anche i costi non pertinenti vengano allocati alle attività sulla base delle regole di imputazione definite nella delibera stessa, ai fini dell'informativa per settore operativo tali costi non sono stati allocati ai due settori, non ritenendoli attribuibili agli stessi.

TA - Situazione patrimoniale-finanziaria	31/12/2023	31/12/2022	31/12/2023	31/12/2022	31/12/2023	31/12/2022	31/12/2023	31/12/2022
Attività correnti	19.601	16.601	9.053	4.856	30.408	60.363	59.062	81.820
Attività non correnti	156.021	156.543	41.657	31.952	42.461	48.510	240.139	237.005
TA - Altre informazioni	FY 2023	FY 2022	FY 2023	FY 2022	FY 2023	FY 2022	FY 2023	FY 2022
Investimenti	11.449	6.689	4.048	1.939	645	276	16.142	8.903

Informazioni in merito ai principali clienti

Nel corso del 2023 TA ha registrato circa 8,2 milioni passeggeri. L'incidenza totale dei primi tre vettori è del 59,8%. In particolare, l'incidenza del primo di essi è pari al 42,7% (Ryanair) mentre quelli del secondo e del terzo sono pari rispettivamente al 10,3% (Vueling) e 6,8% (easy Jet).

8.2 Impegni e Garanzie

Al 31 dicembre 2023 gli impegni e garanzie sono composte da 10.502 migliaia di euro di fidejussioni di Terzi a favore di TA e di 11.298 migliaia di euro per fidejussioni prestate da Terzi per conto di TA.

dati in euro/000	31.12.2023	31.12.2022	VARIAZIONE
Fidejussioni di terzi a favore di TA	10.502	9.310	1.192
Fidejussioni a terzi per conto di TA	11.298	12.868	(1.570)

Le fideiussioni di terzi prestate a favore delle società del Gruppo TA si riferiscono principalmente a fideiussioni prestate a garanzia dei lavori appaltati dalla Capogruppo, a garanzia del rispetto dei contratti da parte dei sub-concessionari ed a garanzia di tasse e diritti aeroportuali maturati sulle attività operative da parte dei vettori aerei.

Le fideiussioni prestate a terzi per conto della società si riferiscono principalmente a fideiussioni prestate all'ENAC a garanzia del pieno ed esatto svolgimento dei compiti previsti dalle due Convenzioni quarantennali sottoscritte al Comune di Pisa ed al Comune di Firenze a garanzia del rispetto dei regolamenti comunali sui lavori di ampliamento delle infrastrutture aeroportuali da parte di TA.
Nei 11,3 milioni di euro sono incluse circa 1,7 milioni di euro di garanzie a favore di ANAS per lavori gestiti dalla controllata TAC.

8.3 Ripartizione degli strumenti finanziari per categoria di valutazione applicata

31 dicembre 2023 (dati in 000/euro)	Attività valutate al fair value	Attività valutate al costo ammortizzato	Totale
Attività			
Crediti commerciali	-	26.396	26.396
Altre attività finanziarie	3.340		3.340
Altri crediti	-	12.238	12.238
Strumenti finanziari derivati	63	a	63
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	-	22.537	22.537
Totale	**3.402**	**61.171**	**64.573**

31 dicembre 2023 (dati in 000/euro)	Attività valutate al fair value	Attività valutate al costo ammortizzato	Totale
Passività			
Passività finanziarie	-	100.806	100.806
Passività finanziarie per diritti d'uso	-	3.763	3.763
Debiti commerciali ed altre passività	-	48.018	48.018
Totale	**-**	**152.587**	**152.587**

Quanto alla classificazione degli strumenti finanziari in base alla gerarchia di livelli che rifletta la significatività degli input utilizzati nella determinazione del fair value, si precisa che le "Attività valutate al fair value" di cui alla tabella precedente rientrano nel livello 3 che utilizza input che non sono basati su dati di mercato osservabili.

8.4 Compensi agli Amministratori, Sindaci e Dirigenti con responsabilità strategiche

Per quanto riguarda il relativo dettaglio si rinvia all'apposita tabella della Relazione sulle remunerazioni di cui all'art. 123-ter del D. Lgs. 58/98 (pubblicata sul sito della Società).
Si evidenzia come gli Amministratori ed i Sindaci non abbiano alcun interesse in operazioni straordinarie che siano state effettuate durante l'esercizio 2023, ovvero in operazioni di uguale genere avviate nel corso di precedenti esercizi e non ancora concluse.
Alla data di chiusura del presente Bilancio d'esercizio, non sono stati concessi prestiti a favore di membri del Consiglio di Amministrazione o del Collegio Sindacale.

8.5 Rapporti con parti correlate

Tra i principali rapporti intercorsi nell'esercizio con parti correlate, diverse da quelli con società collegate, si segnalano principalmente costi per attività di progettazione svolta da ACI Engineering Uruguay SA e relativa al nuovo Terminal di Firenze. Si rimanda al paragrafo in relazione ed all'apposito Allegato C del presente Bilancio consolidato al 31 dicembre 2023 per il riepilogo dei principali effetti sul Bilancio stesso delle operazioni effettuate con parti correlate.

8.6 Informativa in merito a sovvenzioni pubbliche, contributi e altri vantaggi economici ricevuti (ex legge. 142/2020 art.1, comma 125)

Ai sensi della suddetta legge, TA nel corso del 2023 ha rilevato proventi per i seguenti contributi.

Fonti normative	IMPORTO
CREDITO D'IMPOSTA A FAVORE DELLE IMPRESE DIVERSE DA QUELLE A FORTE CONSUMO GAS NATURALE (DICEMBRE 2022) ART. 1, DEL DECRETO-LEGGE 18 NOVEMBRE 2022, N. 176	24.646,00
CREDITO D'IMPOSTA A FAVORE DELLE IMPRESE NON ENERGIVORE (DICEMBRE 2022) ART. 1, DEL DECRETO-LEGGE 18 NOVEMBRE 2022, N. 176	59.879,00
CREDITO D'IMPOSTA A FAVORE DELLE IMPRESE NON ENERGIVORE (PRIMO TRIMESTRE 2023) ART. 1, C. 3, DELLA LEGGE 29 DICEMBRE 2022, N. 197	101.728,26
CREDITO D'IMPOSTA PER FAVORIRE LE EROGAZIONI LIBERALI A SOSTEGNO DELLA CULTURA ART BONUS ART.1, DEL DECRETO LEGGE 31 MAGGIO 2014, N. 83	[illegible]000,00
CREDITO D'IMPOSTA A FAVORE DELLE IMPRESE DIVERSE DA QUELLE A FORTE CONSUMO DI GAS NATURALE (PRIMO TRIMESTRE 2023) ART. 1, C. 5, DELLA LEGGE 29 DICEMBRE 2022, N. 197	[illegible]62,45
Totale complessivo	[illegible]218,71

8.7 Informazioni sulle voci principali del Fondo rischi e oneri

a) Fondo rischi connessi al contezioso sul servizio antincendio dei Vigili del Fuoco in aeroporto (351 migliaia di euro)

La Legge Finanziaria 2007, al fine di ridurre il costo a carico dello Stato per l'organizzazione e l'espletamento del servizio antincendio presso gli aeroporti italiani (c.d. Fondo Antincendi), aveva introdotto un contributo annuale di 30 milioni di euro da ripartire fra tutti gli aeroporti italiani sulla base delle Unità di Traffico consuntivate.
TA (allora AdF) ha promosso, nel 2012, una specifica azione giudiziale innanzi il Tribunale Civile di Roma, chiedendo sostanzialmente al Giudice di accertare e dichiarare la cessazione dell'obbligo contributivo a seguito del cambiamento delle finalità di predetto Fondo, ossia a decorrere dal primo gennaio 2009. Da tale data, difatti, le risorse afferenti al Fondo in parola sono state destinate a provvedere a generiche esigenze di soccorso pubblico e difesa civile nonché al finanziamento dei rinnovi del C.C.N.L. dei Vigili del Fuoco.
La tematica è stata caratterizzata da notevoli contrasti giurisprudenziali, dall'affermata giurisdizione sia del giudice tributario che del giudice civile, da un apposito intervento legislativo e, da ultimo, da appositi pronunciamenti dei nostri due massimi organi giurisdizionali, la Corte Costituzionale e la Corte di Cassazione a sezioni unite.
In tale contesto, si ricorda infatti che il Legislatore (tramite il comma 478, art. 1, della l. n. 208/2015 c.d. Legge di Stabilità 2016) aveva modificato retroattivamente la disciplina del Fondo Antincendi al fine incidere su tutte le controversie in favore delle Amministrazioni, imponendo una natura di corrispettivo e la giurisdizione del giudice ordinario. In seguito alla modifica legislativa introdotta dalla Legge di Stabilità 2016 sulla materia, era stata depositata apposita istanza con cui si sollevava questione di legittimità costituzionale del provvedimento in questione: la Corte Costituzionale con la sentenza n. 167/2018, depositata in data 20 luglio 2018, ha confermato la tesi di TA dichiarando l'illegittimità costituzionale dell'art. 1, comma 478, della legge 28 dicembre 2015, n. 208.
Ciò premesso, nel primo semestre del 2020 sono state registrate diverse sentenze positive per TA, che hanno stabilito la natura di tributo del Fondo Antincendi e la non debenza di tale tributo di scopo, tali da consentire una diversa valutazione dei rischi connessi al contenzioso in questione.
In particolare, la sentenza n. 2517/19 della Commissione Tributaria Provinciale di Roma, passata in giudicato in data 10 maggio 2020, ha ammesso e approvato l'intera linea di difesa presentata dalla Società negli ultimi anni in relazione al Fondo per la protezione antincendio e, insieme alle altre recenti sentenze della Corte costituzionale e della Corte di cassazione, ha ribaltato il risultato di tutte le controversie esistenti in materia a favore della Società.
A questa si aggiungono altre positive sentenze intervenute nel 2020 tra cui la sentenza della Corte di Cassazione a Sezioni Unite del primo febbraio 2020 n. 3162/19, la sentenza della Commissione Tributaria Provinciale di Roma del 2 aprile 2020 n. 4874/8/19 nonché la sentenza del 23 giugno 2020 della Corte d'Appello di Firenze, che ha rigettato l'appello delle Amministrazioni contro la sentenza di primo grado n. 2975/2015 favorevole a TA.
Per completezza si evidenzia che il 19 febbraio 2020, l'Avvocatura Generale dello Stato, che agisce in nome e per conto delle Amministrazioni, ha notificato a TA il ricorso per Cassazione avverso la sentenza della CTR Lazio del 20 dicembre 2019 n. 7164/2019.
In sede civile, inoltre, il Tribunale di Roma, in data 8 febbraio 2022, ha finalmente pubblicato l'attesa sentenza relativa al giudizio instaurato nell'anno 2012, con la quale, ai sensi di tutte le argomentazioni validamente portate avanti sin dal medesimo anno 2012:

- è stato accertato che la controversia appartiene alla giurisdizione del Giudice tributario;
- le Amministrazioni sono state condannate alla metà delle spese di lite.

Toscana Aeroporti intende pertanto proseguire innanzi la Commissione Tributaria di Roma, giudice da ultimo dichiarato competente, il giudizio instaurato nel 2012 innanzi il Tribunale di Roma al fine di:

- chiedere l'annullamento della nota di accertamento ENAC relativa all'annualità 2012 e il contestuale rimborso degli importi versati in relazione alle annualità già annullate;
- precisare che le nove annualità ad oggi formalmente mai richieste dalle Amministrazioni sono da considerarsi fermamente contestate e non dovute, anche ai sensi di tutte le sentenze direttamente conseguite, al fine di evitare qualsiasi forma di acquiescenza stante i limiti del processo tributario che

non consente di formulare azioni di accertamento negativo al pari del giudizio civile contemplando l'impugnazione solo di specifici atti impositivi.

In via generale Toscana Aeroporti ha già conseguito due sentenze definitive di annullamento delle annualità 2009 e 2014 e una sentenza di secondo grado di annullamento delle annualità 2007, 2008 e 2010, in relazione alla quale pende il suddetto ricorso di legittimità instaurato dalle Amministrazioni innanzi la Corte di Cassazione. Potrà inoltre essere validamente portata avanti l'impugnazione dell'annualità 2012. Per quanto attiene le ulteriori otto annualità Toscana Aeroporti ha instaurato apposite azioni di accertamento negativo innanzi al Giudice civile (cioè si è chiesto al giudice di accertare la non debenza di tali annualità e somme mai formalmente richieste).

Toscana Aeroporti, ai sensi delle positive sentenze ad oggi conseguite, può far valere l'efficacia esterna delle sentenze passate in giudicato anche nei confronti delle ulteriori annualità che versano nella medesima situazione di diritto. La stessa Corte di Cassazione ha, peraltro, statuito il principio di diritto sulla sussistenza di un giudicato esterno in relazione a tutte le annualità del Fondo Antincendio successive al 1° gennaio 2009.

Toscana Aeroporti resta in sintesi validamente titolata a far valere le sentenze di merito passate in giudicato ad oggi conseguite, che statuiscono la non debenza degli importi anche futuri del Fondo Antincendio fino a quando permarrà l'accertata distrazione dalle originarie finalità previste per legge. Inoltre, nell'ipotesi di una futura e prima richiesta di tali somme (le nove annualità mai determinate) da parte delle Amministrazioni, resterà comunque salva la possibilità per la Società di impugnare tempestivamente innanzi il Giudice tributario, nei termini di legge, tali eventuali nuove note di accertamento. In tale contesto complessivo, il fondo rischi stanziato in bilancio al 31 dicembre 2023, valutato anche con il supporto di professionisti esterni indipendenti, risulta congruo tenuto conto di tutti gli aggiornamenti intervenuti nel periodo.

Si segnala che nel dicembre 2023 e nel gennaio 2024 sono intervenute due sentenze della Corte di Giustizia Tributaria e della Corte di Cassazione sulla tematica del Fondo Antincendio che si sono pronunciate in termini sfavorevoli per le società di gestione aeroportuale.

La Corte di Cassazione, in particolare, nel pronunciarsi sulle annualità del Fondo 2007, 2008, 2009 e 2010 (già annullate sia in primo grado dalla Corte di Giustizia Tributaria che in secondo grado dalla Commissione Tributaria Regionale), ha sancito la debenza delle somme del Fondo Antincendi da parte delle società di gestione aeroportuale.

Si rimane però in una situazione di impasse giuridica in quanto la Corte ha mancato di pronunciarsi sul contrasto esistente tra la norma istitutiva del Fondo Antincendi Aeroportuale (art. 1, comma 1328, legge n. 296/2006) e la Novella del 2009 (l. n. 2/2009), che ha dato una differente destinazione alle risorse nella fase di impiego del gettito.

Pertanto, a fronte dell'accertamento della natura di tributo vincolato del Fondo Antincendi Aeroportuale (al fine di ridurre il costo a carico dello Stato nel servizio antincendi negli aeroporti) è proprio la Novella del 2009 che non consente per legge che possa esser rispettato tale vincolo di destinazione, soprattutto nella fase d'impiego del gettito.

Per quanto riguarda specificamente Toscana Aeroporti, posto che la società, dalla sottoscrizione dei Contratti di Programma con Enac relativi agli aeroporti di Pisa e Firenze (intervenuta rispettivamente nel 2009 e nel 2015), ha sempre provveduto a versare le somme richieste per il Fondo, l'importo complessivo delle somme che ipoteticamente la stessa Toscana Aeroporti potrebbe essere chiamata a versare – in relazione alle annualità antecedenti alla sottoscrizione dei Contratti di Programma – è pari a circa 2 Milioni di Euro.

Tenuto conto del contesto complessivo, ad avviso del legale di Toscana Aeroporti, ad eccezione di limitate circostanze il rischio di soccombenza relativo all'insieme di contenziosi relativi al Fondo Antincendio può qualificarsi tra il remoto e il possibile.In tale contesto complessivo, il fondo rischi stanziato in bilancio al 31 dicembre 2023, valutato anche con il supporto di professionisti esterni indipendenti, risulta congruo tenuto conto di tutti gli aggiornamenti intervenuti nel periodo.

b) <u>Fondo rischi e oneri per passività di natura giuslavoristica (441 migliaia di euro)</u>

La Capogruppo TA al 31 dicembre 2023 evidenzia un fondo rischi e oneri di 441 migliaia di euro, per il permanere della probabilità che insorgano passività derivanti da contenziosi di natura giuslavoristica con personale dipendente aventi rischio di soccombenza probabile o dal completamento del processo di rinnovo del CCNL, ad oggi ancora in corso.

c) <u>Altre passività con rischio di soccombenza "possibile"</u>

Si segnalano infine rischi per passività potenziali, valutate anche con il supporto di professionisti esterni indipendenti come "possibili", in relazione alle seguenti controversie:

- contenzioso promosso da NIT – Nuove Iniziative Toscane, con atto di citazione del 10 settembre 2022, connesso agli adempimenti derivanti dal contratto preliminare di compravendita per l'acquisizione di un'area sita nella cosiddetta "Piana di Castello" dell'area Metropolitana di Firenze. L'oggetto del contenzioso in particolare verte sull'avveramento, o meno, delle condizioni sospensive cui è subordinato l'acquisto definitivo dell'area suddetta.
  TA si è costituita in giudizio in data 20 gennaio 2022; all'udienza del 9 febbraio 2022 il Giudice ha disposto il rinvio al 20 giugno 2022 e, rilevato che le prove testimoniali articolate da NIT vertono, in parte, sul contenuto del contratto e in parte, hanno carattere valutativo, ha respinto dette richieste istruttorie e rinviato la causa al 22 maggio 2023 per la precisazione delle conclusioni. L'udienza del 22 maggio 2023 è stata quindi differita al 14 settembre 2023 con termine per il deposito di note scritte all'11 settembre 2023. L'11 settembre 2023 è avvenuto il deposito delle note scritte a seguito delle quali sono state depositate le conclusionali e le repliche, rispettivamente in data 7 dicembre 2023 e in data 29 dicembre 2023. Si è dunque in attesa del deposito della sentenza. Il rischio massimo per TA può consistere nell'acquisto obbligato dell'area oggetto del contenzioso con il pagamento della somma pattuita in sede contrattuale (72 milioni di euro), oltre a rivalutazione, interessi, spese legali ed eventuali oneri a titolo risarcitorio. Il rischio di soccombenza è stato valutato dal legale che assiste TA come possibile.
- in data 30 aprile 2020 la procedura Alitalia SAI ha instaurato innanzi al Tribunale di Civitavecchia un'azione revocatoria nei confronti di TA avente ad oggetto tutti i pagamenti ricevuti dalla Società nel periodo novembre 2016 – aprile 2017. La Società ha ampiamento provato che trattasi di pagamenti esclusi da revocatoria, ai sensi dell'art.67, comma 3, lettera a), L.F., perché strumentali ed indispensabili ai fini della continuità del servizio pubblico di trasporto aereo da parte dell'allora Alitalia SAI in bonis da e per gli aeroporti di Firenze e Pisa, corrisposti nell'esercizio dell'attività d'impresa e nei "termini d'uso", secondo modalità e tempistiche corrispondenti a quelli di tutti i pagamenti degli anni passati. Nel corso del 2023 i Commissari straordinari di Alitalia hanno manifestato la disponibilità di una ipotesi transattiva con TA ma, dopo un apposito incontro, non hanno seguito ulteriori contatti. In data 24 aprile 2023 si è tenuta la successiva udienza in cui Il procedimento è stato rinviato alla data del 2 luglio 2024 per la precisazione delle conclusioni.
- contenzioso (giudizio r.g. 69546/2018) avente per oggetto la restituzione dei maggiori corrispettivi legati al rifornimento di carburante (normativa applicabile L. 248/2005, in particolare l'art. 11 terdecies royalties sui carburanti) nel periodo 1997-2005, richiesti da alcune compagnie aeree alle società petrolifere in cui la Società è stata citata come terzo. A tal riguardo il giudice ha richiesto una CTU che, dopo avere raccolto tutte le informazioni al riguardo ed incontrato le CTP dei gestori aeroportuali chiamati in causa (fra cui TA), ha depositato nel luglio 2023 la sua relazione definitiva. La Società, sulla base delle informazioni in possesso, non ritiene sia ancora definibile l'ammontare della potenziale passività di cui al contenzioso richiamato. In data 21 settembre 2023 è avvenuto il deposito di note scritte ex art.127 ter c.p.c. a seguito delle quali il giudice, ritenendo la causa matura per la decisione, ha rinviato il giudizio all'udienza del 18 aprile 2024 per la precisazione delle conclusioni. Il legale di TA ha valutato come possibile il rischio di soccombenza. Si segnala che sono in essere ulteriori contenziosi aventi oggetto analogo per i quali il legale di TA ritiene il rischio di soccombenza fra remoto e possibile e la passività potenziale a carico della società non ancora definibile in quanto il giudice al momento della sentenza stabilirà la quota eventualmente dovuta da TA.

8.8 Operazioni atipiche e/o inusuali

Ai sensi della Comunicazione Consob n. 6064293 del 28 luglio 2006, si rende noto che non si sono rilevate operazioni atipiche e/o inusuali accaduti nel corso del 2023.

8.9 Eventi ed operazioni significative non ricorrenti

Ai sensi della Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 si segnala che nell'esercizio 2023 il Gruppo TA ha beneficiato della positiva sentenza di secondo grado emessa dal Consiglio di Stato nel mese di settembre che ha dato ragione a TA contro il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sul mancato adeguamento delle

tariffe aeroportuali al tasso di inflazione programmata nel periodo 2009-2012. L'importo *una tantum* riconosciuto a TA, pari a 5.389 migliaia di euro, è stato opportunamente riclassificato nei vari diritti regolamentati di origine.

8.10 Eventi di rilievo avvenuti dopo il 31 dicembre 2023

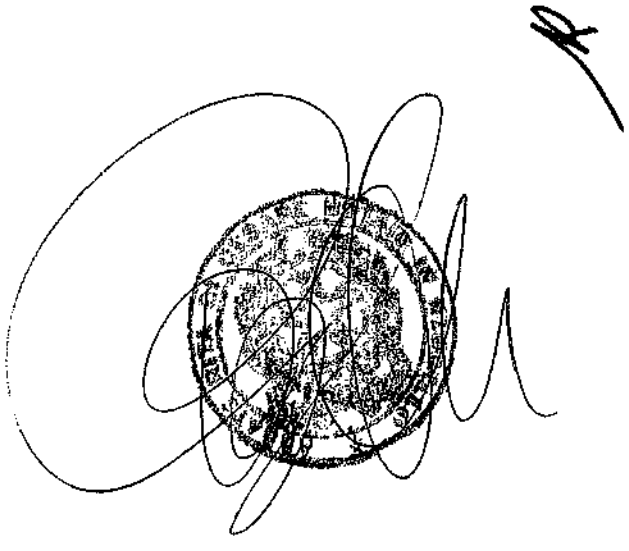
Con atto notarile del 12 febbraio 2024 Toscana Aeroporti ha ceduto la partecipazione in Firenze Parcheggi S.p.A. (8,16%) a Parcheggi Italia Spa.

9. PROPOSTA DI DESTINAZIONE DELL'UTILE DI ESERCIZIO ALL'ASSEMBLEA DI TOSCANA AEROPORTI S.p.A.

Proponiamo che **l'utile d'esercizio di 10.469.582 euro** sia accantonato a Riserva legale per 523.479 euro e per 9.946.103 euro a Riserva straordinaria.

Autorizzazione alla pubblicazione
Questo documento è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 12 marzo 2023 e messo a disposizione nei termini di legge su autorizzazione del Presidente.

Per il Consiglio di Amministrazione
Il Presidente
(Marco Carrai)



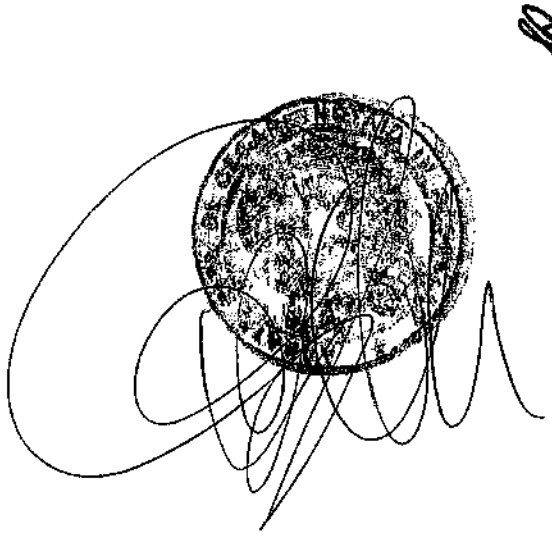
Toscana Aeroporti

ALLEGATI AL BILANCIO D'ESERCIZIO 2023

Toscana Aeroporti

ALLEGATO A
PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELLE ATTIVITA' IMMATERIALI NEL 2023
(importi in migliaia di Euro)

	DIRITTI DI CONCESSIONE	DIRITTI BREVETTO E UTILIZZO OPERE INGEGNO	IMMOBIL.NI IN CORSO	ALTRE IMMOB.NI	**TOTALE**
Costo storico	220.212	15.281	26.591	1.307	**263.390**
Fondo ammortamento	(68.024)	(15.188)	-	(1.127)	(84.340)
A - Valore al 31-12-22	**152.188**	**92**	**26.591**	**179**	**179.050**
VARIAZIONI DI ESERCIZIO					
Acquisti	4.577	135	10.590	-	**15.302**
Riclassifiche	1.761	94	(935)	-	**920**
Svalutazioni	-	-	(861)	-	**(861)**
Ammortamenti	(6.351)	(115)	-	(29)	**(6.495)**
B - Saldo variazioni	-13	114	8.793	(29)	**8.866**
Costo storico	226.550	15.510	35.384	1.307	**278.751**
Fondo ammortamento	(74.376)	(15.303)	-	(1.156)	(90.835)
Valore al 31.12.2023 (A+B)	**152.174**	**207**	**35.384**	**151**	**187.916**



Toscana Aeroporti

ALLEGATO B
PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELLE ATTIVITA' MATERIALI NEL 2023
(importi in migliaia di Euro)

	TERRENI, FABBRICATI	IMPIANTI E MACCHINARI	ATTREZ.RE IND.LI E COMM.LI	IMMOB. IN CORSO	ALTRI BENI	TOTALE
Costo storico	25.463	27.882	587	211	18.893	**73.036**
Fondo ammortamento	(8.627)	(20.935)	(492)	-	(17.302)	**(47.356)**
A - Valore al 31-12-22	16.836	6.947	95	211	1.590	**25.680**
VARIAZIONI DI ESERCIZIO						
Acquisti	-	315	-	-	525	**840**
Riclassifiche	-	(867)	-	(89)	36	**(920)**
Disinvestimenti	-	(21)	-	-	(358)	**(379)**
Ammortamenti	(244)	(1.332)	(9)	-	(733)	**(2.318)**
Storno fondi amm. anni prec.	-	21	-	-	350	**371**
B - Saldo variazioni	(244)	(1.884)	(9)	(89)	(181)	**(2.406)**
Costo storico	25.463	27.309	587	123	19.095	**72.576**
Fondo ammortamento	(8.871)	(22.246)	(500)	-	(17.685)	**(49.303)**
Valore al 31.12.2023 (A+B)	**16.592**	**5.063**	**86**	**123**	**1.410**	**23.274**

Toscana Aeroporti

ALLEGATO C
PATRIMONIO NETTO AL 31.12.2023: ORIGINE, DISTRIBUIBILITA' E UTILIZZAZIONI PRECEDENTI ESERCIZI (importi in migliaia di Euro)

NATURA	IMPORTO	POSSIBILITA' DI UTILIZZAZIONE (*)	QUOTA DISPONIBILE	RIEPILOGO DELLE UTILIZZAZIONI EFFETTUATE NEI TRE PRECEDENTI ESERCIZI	
				PER COPERTURA PERDITE	PER ALTRE RAGIONI
CAPITALE SOCIALE	**30.710**				
RISERVE DI CAPITALE:					
Riserva da sovrapprezzo azioni	18.941	A, B	18.941		
Altre riserve	24.585	A, B	24.585		
di cui:					
Riserva da avanzo di concambio (incorporazione AdF) (***)	*24.084*		*24.084*		
Riserva di rivalutazione ex legge 413/91	*435*		*435*		
Altre riserve per contributi in c/capitale ex art. 55 DPR 917	*66*		*66*		
RISERVE DI UTILI:					
Riserva legale	5.472	B	5.472		
Riserva straordinaria statutaria	12.846	A, B, C	12.846	13.890	14.000
RISERVA RETTIFICHE IAS (**)	(3.229)				
Utili (perdite) a nuovo	525				
Utile (perdita) dell'esercizio	10.470	A, B, C	10.470		
Totale	**100.319**		**72.313**		

di cui:

Quota non distribuibile	*48.998*
Residua quota distribuibile	*23.315*

(*) Possibilità di utilizzazione:

A = aumento di capitale

B = per copertura perdite

C = distribuzione ai soci

(**) La Riserva IAS proveniente dal PN di AdF, per un importo pari a 1.025 migliaia di euro, non è disponibile come da D.Lgs. 38/2005 art.6.

Toscana Aeroporti

ALLEGATO D
PROSPETTO DI MOVIMENTAZIONE DELLE IMPOSTE DIFFERITE E ANTICIPATE ED EFFETTI CONSEGUENTI (importi in Euro)

VOCI		IMPOSTE ANTICIPATE / DIFFERITE 31/12/2022		RIASSORBIMENTI ANNO 2023		INCREMENTI ANNO 2023		IMPOSTE ANTICIPATE / DIFFERITE 31/12/2023	
		IMPONIBILE	IMPOSTA	IMPONIBILE	IMPOSTA	IMPONIBILE	IMPOSTA	IMPONIBILE	IMPOSTA
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI E ALTRI CREDITI	ires	5.144.533	1.234.688	0	0	0	0	5.144.533	1.234.688
IFRIC12 / FONDI DI RIPRISTINO E MANUTENZIONI ECCEDENTI	ires / irap	6.941.682	2.067.342	2.546.614	741.574	2.950.766	859.263	7.345.834	2.185.031
ACTUARIAL GAIN / LOSS (O.C.I.)	ires	288.179	69.184		0	51.345	12.323	339.524	81.506
VARIE MINORI	ires / irap	203.873	37.987	88.383	21.212	307.939	73.904	423.429	90.679
RISCHI E ONERI FUTURI	ires / irap	827.258	228.351	183.336	44.001	372.958	1.089.596	1.016.880	1.273.945
DIFFERENZE APPLICAZIONI IAS TFR	ires	(291.350)	(69.923)		0	110.802	26.593	(180.548)	(43.329)
PERDITE FISCALI	ires	26.758.632	6.422.073	15.254.420	3.661.061	0	0	11.504.211	2.761.013
Totale complessivo		**39.872.807**	**9.989.700**	**18.072.753**	**4.467.847**	**3.793.811**	**2.061.678**	**25.593.865**	**7.583.533**

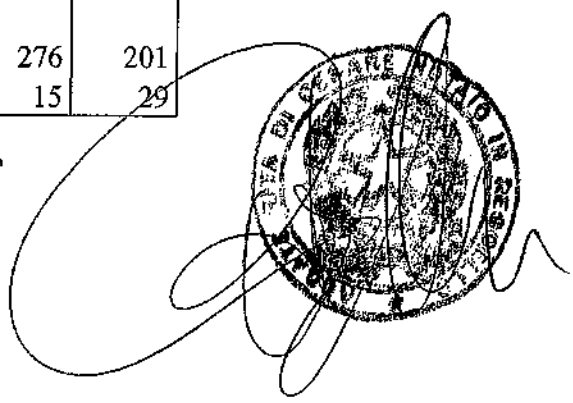
ALLEGATO E
PROSPETTO DI RICONCILIAZIONE TRA RISULTATO D'ESERCIZIO E IMPONIBILE FISCALE (importi in migliaia di Euro)

Dati in migliaia di euro

IRES	2023	2022
Utile ante imposte	**15.269**	**3.259**
Aliquota fiscale in vigore per l'esercizio	*24,0%*	*24,0%*
Onere fiscale teorico	**3.665**	**782**
Imposte effettive	**3.525**	**749**
Aliquota fiscale effettiva	*23,1%*	*23,0%*
Differenza che viene spiegata da:	**(140)**	**(33)**
Variazione in Aumento		
Svalutazioni cespiti non deducibili	207	12
Altre differenze permanenti	204	349
Variazioni in Diminuzione		
Dividendi incassati (PEX 95%)	239	108
Svalutazioni cespiti non deducibili	86	34
Plusvalenze non interamente imponibili (PEX 95%)	72	0
Altre differenze permanenti	154	251

Dati in migliaia di euro

IRAP	2023	2022
Valore della produzione netta	**26.182**	**9.797**
Aliquota fiscale in vigore per l'esercizio	*5,12%*	*5,12%*
Onere fiscale teorico	**1.341**	**502**
Imposte effettive	**1.275**	**455**
Aliquota fiscale effettiva	*4,87%*	*4,64%*
Differenza che viene spiegata da:	**(66)**	**(47)**
Variazione in Aumento		
Costi del personale non deducibili	71	73
Altre differenze permanenti	154	111
Variazioni in Diminuzione		
Ripristini e sostituzioni	276	201
Altre differenze permanenti	15	29



ALLEGATO F

Toscana Aeroporti

CORRISPETTIVI COMPETENZA ESERCIZIO 2023 ALLA SOCIETA' DI REVISIONE ED ALLE ENTITA' APPARTENENTI ALLA SUA RETE (ART.149 DUODECIES DEL REGOLAMENTO EMITTENTI CONSOB)

Tipologia di servizi	Soggetto che ha erogato il servizio	Destinatario	Note	Compensi 2023 (€)
Revisione contabile	Revisore della Capogruppo	Capogruppo TA SpA	(1)	103.700
Servizi di attestazione	Revisore della Capogruppo	Capogruppo TA SpA	(2)	113.000
	Revisore della Capogruppo	Capogruppo TA SpA	(3)	14.000
	Revisore della Capogruppo	Capogruppo TA SpA	(4)	15.000
Altri servizi	Rete del revisore della Capogruppo	Capogruppo TA SpA	(5)	64.300
			totale €	**310.000**

Note

(1) Corrispettivi relativi all'incarico di revisione legale del bilancio consolidato e del bilancio d'esercizio della Capogruppo (incluso lo svolgimento delle verifiche periodiche) e all'incarico di revisione limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo.

(2) Corrispettivi relativi all'incarico di revisione contabile dei fascicoli di consolidamento per il Gruppo Corporacion America Airports.

(3) Corrispettivi relativi all'incarico di revisione contabile dei prospetti contabili di rendicontazione ex Delibera CIPE n. 38/2007 dell'aeroporto di Pisa e dell'aeroporto di Firenze.

(4) Corrispettivi relativi all'incarico di revisione limitata della Dichiarazione consolidata di carattere Non Finanziario ex D.Lgs. n. 254/2016.

(5) Corrispettivi principalmente relativi ad incarichi di assistenza metodologica nelle analisi di fattibilità connesse ad un precedente piano industriale.

Toscana Aeroporti

ALLEGATO G
RAPPORTI CON LE PARTI CORRELATE

voce di bilancio	31 DICEMBRE 2023 valori in €/000	incidenza % su voce di bilancio	voce di bilancio (€/000)	31 DICEMBRE 2022 valori in €/000	incidenza % su voce di bilancio	voce di bilancio (€/000)
Società controllate						
Toscana Aeroporti Engineering srl						
Partecipazioni in imprese controllate	80	1,0%	7.666	80	1,0%	7.666
Crediti commerciali	3.575	14,0%	25.591	2.938	15,0%	19.628
Debiti commerciali	8.274	21,0%	39.376	5.782	15,2%	37.963
Ricavi non aviation	3	0,0%	34.614	3	0,0%	29.542
Altri ricavi	627	20,8%	3.017	603	18,1%	3.336
Costi per servizi	8.513	18,3%	46.526	4.766	12,6%	37.717
Parcheggi peretola srl						
Partecipazioni in imprese controllate	3.251	42,4%	7.666	3.251	42,4%	7.666
Crediti commerciali	8	0,0%	25.591	62	0,3%	19.628
Debiti commerciali	506	1,3%	39.376	897	2,4%	37.963
Ricavi non aviation (*)	- 425	-1,2%	34.614	- 210	-0,7%	29.542
Altri ricavi	66	2,2%	3.017	86	2,6%	3.336
Costi per servizi	26	0,1%	46.526	30	0,1%	37.717
Utile (perdita) da partecipazioni	896,8	84,7%	1.059	462,9	60,3%	767,4
(*) Storno ricavi incassati per conto di Parcheggi Peretola.						
Toscana Aeroporti Costruzioni srl						
Partecipazioni in imprese controllate	4.278	55,8%	7.666	4.278	55,8%	7.666
Crediti commerciali	77	0,3%	25.591	64	0,3%	19.628
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	746		9.924	744		7.838
Debiti commerciali	1.328	3,4%	39.376	574	1,5%	37.963
Altri debiti esigibili entro l'anno	57		10.581	53		9.719
Ricavi non aviation	2	0,0%	34.614			542
Altri ricavi	75	2,5%	3.017			336

Proventi finanziari	2		392	2		198
Costi per servizi	4.306	9,3%	46.526	870	2,3%	37.717
Jet Fuel Co. srl						
Partecipazioni in imprese controllate	57	0,7%	7.666	57	0,7%	7.666
Crediti commerciali	114	0,4%	25.591	111	0,6%	19.628
Ricavi aviation	584	0,8%	75.551	501	0,9%	57.125
Ricavi non aviation	16	0,0%	34.614	15	0,1%	29.542
Altri ricavi	38	1,2%	3.017	30	0,9%	3.336
Utile (perdita) da partecipazioni	150,0	14,2%	1.059	-	0,0%	767
Società collegate						
Toscana Aeroporti Handling srl						
Partecipazioni in imprese collegate ed a controllo congiunto	188	32,8%	572	188	32,8%	572
Crediti commerciali esigibili oltre l'anno	671	83,4%	805	1.342	90,6%	1.482
Crediti commerciali	1.890	8,4%	22.430	686	4,1%	16.909
Debiti commerciali	521	1,5%	35.595			
Ricavi aviation	3	0,0%	78.112			
Ricavi non aviation	313	0,8%	36.870			
Altri ricavi	337	5,1%	6.661			
Costi per servizi	500	1,1%	46.565			
Oneri diversi di gestione	0,1	0,0%	1.957			
Alatoscana Spa						
Partecipazioni in imprese collegate ed a controllo congiunto	378	66,0%	572	378	66,0%	572
Altri ricavi	11	0,2%	6.661	32	0,5%	6.182
A.C.Quasarda scarl						
Partecipazioni in imprese collegate ed a controllo congiunto	7	1,3%	572	7	1,3%	572
Crediti commerciali	25	0,1%	22.430	23	0,1%	16.909
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	53	0,6%	9.471	417	5,4%	7.696
Debiti Commerciali	1.981	5,6%	35.595	2.544	6,9%	36.703
Altri ricavi	2	0,0%	6.661	23	0,4%	6.182

Costi per servizi	4.019	8,6%	46.565	3.677	9,1%	40.203

Altre parti correlate

Pitti Immagine srl						
Ricavi non aviation	13	0,04%	36.870			
Sol Spa						
Costi per servizi	3	0,01%	46.565			
Firene Fiera Spa						
Ricavi non aviation	2	0,01%	36.870			
ACI Engineering Uruguay S.A.						
Costi per servizi	1.330	2,9%	46.565	912	15,7%	5.805
Servizi alla strada Spa						
Costi per servizi	1	0,00%	46.565			
Unione Industriale Pisana						
Oneri diversi di gestione	80	4,1%	1.957			
Industria Servizi Spa						
Costi per servizi	76	0,2%	46.565			
Oneri diversi di gestione	25	1,3%	1.957			
Debiti Commerciali	2	0,0%	35.595			
Talento all'opera Onlus						
Oneri diversi di gestione	10	0,5%	1.957	-		
Corporacion America Italia srl						
Crediti commerciali	1	0,0%	35.595	1	0,0%	16.909
Passività fiscali per imposte correnti	409	16,08%	2.544			
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	-	0,00%	9.471	210	2,7%	7.696
Imposte di periodo	103	N.S.	(6.291)	103	N.S.	(1.712)
Cedicor S.A.						
Debiti Commerciali	64	0,2%	35.595			
Industria Servizi Formazione Srl						
Costi per servizi	12	0,02%	46.565			

Debiti Commerciali	1	0,00%	35.595		
Firenze Mobilità Srl					
Costi per servizi	234	0,5%	46.565		
Alha Airlines Hanlding Agents Spa					
Ricavi non aviation	7	0,02%	36.870		
Crediti commerciali	1	0,00%	35.595		
Firenze Parcheggi Spa					
Altri ricavi	2	0,03%	6.661		
Costi per servizi	204	0,44%	46.565		
Crediti commerciali	1	0,00%	35.595		

Toscana Aeroporti

ATTESTAZIONE DEL BILANCIO D'ESERCIZIO 2023 AI SENSI DELL'ART. 81-TER DEL REGOLAMENTO CONSOB N. 11971 DEL 14 MAGGIO 1999 E SUCCESSIVE MODIFICHE E INTEGRAZIONI

1. I sottoscritti Roberto Naldi (Amministratore Delegato) e Marco Gialletti (Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari) di Toscana Aeroporti S.p.A. attestano, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art. 154-bis, commi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58:

- l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
- l'effettiva applicazione

delle procedure amministrative e contabili per la formazione del Bilancio d'esercizio 2023.

2. Si attesta, inoltre, che il Bilancio d'esercizio 2023:

- è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002;
- corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
- è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'emittente.

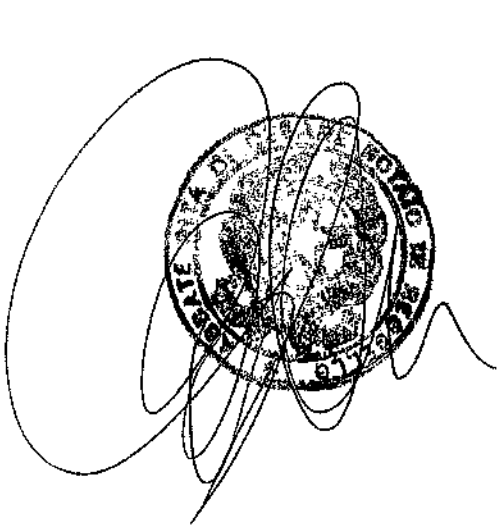
3. La relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione nonché della situazione dell'emittente, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui sono esposti.

Firenze, 12 marzo 2023

Per il Consiglio di amministrazione

L'Amministratore Delegato
Roberto Naldi

Il Dirigente Preposto
Marco Gialletti



Toscana Aeroporti

RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE INDIPENDENTE

KPMG

KPMG S.p.A.
Revisione e organizzazione contabile
Viale Niccolò Machiavelli, 29
50125 FIRENZE FI
Telefono +39 055 213391
Email it-fmauditaly@kpmg.it
PEC kpmgspa@pec.kpmg.it

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi degli artt. 14 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e 10 del Regolamento (UE) n. 537 del 16 aprile 2014

Agli Azionisti di
Toscana Aeroporti S.p.A.

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio di Toscana Aeroporti S.p.A. (nel seguito anche la "Società"), costituito dai prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2023, del conto economico e del conto economico complessivo, del rendiconto finanziario e delle variazioni di patrimonio netto per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio che includono le informazioni rilevanti sui principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria di Toscana Aeroporti S.p.A. al 31 dicembre 2023, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/05.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nel paragrafo "*Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio*" della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto a Toscana Aeroporti S.p.A. in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio d'esercizio nel suo complesso; pertanto, su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

Valutazione dei fondi di ripristino e sostituzione

Note illustrative al bilancio: nota n. 3 "Principi contabili e criteri di valutazione applicati – Uso di stime e Diritti di concessione e fondo di ripristino e sostituzione (IFRIC 12)" e nota n. 7.17 "Fondi di ripristino e sostituzione"

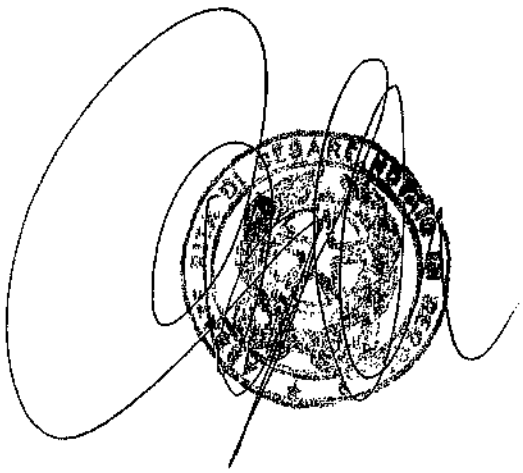
Aspetto chiave	Procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave
Il bilancio al 31 dicembre 2023 include "Fondi di ripristino e sostituzione" pari a €24,5 milioni (di cui quota non corrente pari a €19,4 milioni e quota corrente pari a €5,1 milioni). Tali fondi sono determinati sulla base della stima del valore attuale degli oneri che la Società dovrà sostenere per far fronte alle obbligazioni contrattuali previste dal contratto di concessione, al fine di assicurare l'adeguata funzionalità, operatività e sicurezza delle infrastrutture aeroportuali ottenute in concessione. La stima dei suddetti fondi è per sua natura complessa in quanto caratterizzata sia da numerosi elementi da valutare che da un elevato grado di incertezza associato a quest'ultimi. In particolare, le principali assunzioni riguardano la natura e la frequenza degli interventi da effettuare e la quantificazione degli oneri che dovranno essere sostenuti per l'esecuzione degli stessi, oltre al tasso da utilizzare per stimare il valore attuale di tali oneri in funzione dei tempi di intervento. Essendo tale stima influenzata da molteplici variabili e assunzioni, abbiamo considerato la valutazione dei Fondi di ripristino e sostituzione un aspetto chiave dell'attività di revisione.	Le procedure di revisione svolte hanno incluso: • La comprensione del processo di stima utilizzato ai fini della determinazione dei fondi in oggetto; • L'esame della configurazione e messa in atto dei controlli e lo svolgimento di procedure per valutare l'efficacia operativa dei controlli ritenuti rilevanti; • L'analisi della ragionevolezza delle principali assunzioni e dei dati utilizzati per stimare la programmazione, la natura ed i costi degli interventi di manutenzione straordinaria, di ripristino e di sostituzione, anche tramite incontri con i responsabili tecnici e gli specialisti esterni coinvolti dalla Società per lo sviluppo di tali stime; • L'analisi della ragionevolezza del tasso applicato per stimare il valore attuale di tali oneri in funzione dei tempi di intervento; • La verifica dell'accuratezza matematica dei calcoli eseguiti per la determinazione dei fondi; • L'esame retrospettivo delle stime dei precedenti esercizi, inclusa l'analisi degli eventuali scostamenti dei costi sostenuti rispetto alle precedenti stime; • L'analisi dell'adeguatezza dell'informativa resa nelle note illustrative al bilancio e della sua conformità ai principi contabili di riferimento.

Altri aspetti

Il bilancio di Toscana Aeroporti S.p.A. per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 è stato sottoposto a revisione contabile da parte di un altro revisore che, in data 4 aprile 2023, ha espresso un giudizio senza rilievi su tale bilancio.

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale di Toscana Aeroporti S.p.A. per il bilancio d'esercizio

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/05 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.



Gli Amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli Amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli Amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti a una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli Amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;

- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di *governance*, identificati a un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, inclusa le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di *governance* anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le azioni intraprese per eliminare i relativi rischi o le misure di salvaguardia applicate.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di *governance*, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

Altre informazioni comunicate ai sensi dell'art. 10 del Regolamento (UE) 537/14

L'Assemblea degli Azionisti di Toscana Aeroporti S.p.A. ci ha conferito in data 27 aprile 2023 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi dal 31 dicembre 2023 al 31 dicembre 2031.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'art. 5, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 537/14 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio d'esercizio espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al Collegio Sindacale, nella sua funzione di Comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'art. 11 del citato Regolamento.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio sulla conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815

Gli Amministratori di Toscana Aeroporti S.p.A. sono responsabili per l'applicazione delle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815 della Commissione Europea in materia di norme tecniche di regolamentazione relative alla specificazione del formato elettronico unico di comunicazione (ESEF – *European Single Electronic Format*) al bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2023, da includere nella relazione finanziaria annuale.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 700B al fine di esprimere un giudizio sulla conformità del bilancio d'esercizio alle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2023 è stato predisposto nel formato XHTML in conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815.

KPMG

Toscana Aeroporti S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2023

Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10 e dell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98

Gli Amministratori di Toscana Aeroporti S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari di Toscana Aeroporti S.p.A. al 31 dicembre 2023, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 720B ai fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98, con il bilancio d'esercizio di Toscana Aeroporti S.p.A. al 31 dicembre 2023 e sulla conformità delle stesse alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sopra richiamate sono coerenti con il bilancio d'esercizio di Toscana Aeroporti S.p.A. al 31 dicembre 2023 e sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Firenze, 4 aprile 2024

KPMG S.p.A.

Riccardo Cecchi
Socio

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE SUL BILANCIO D'ESERCIZIO 2023 E BILANCIO CONSOLIDATO 2023

Toscana Aeroporti S.p.a.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze
R.E.A. FI-637708 Capitale Sociale 30.709.743,90 i.v.
P.IVA e codice fiscale: 00403110505

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE SUL BILANCIO D'ESERCIZIO 2023 E BILANCIO CONSOLIDATO 2023 ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI (AI SENSI DELL'ART.153 D.LGS.58/1998 E DELL'ART.2429, COMMA 2, DEL C.C.)

All'Assemblea degli azionisti di Toscana Aeroporti S.p.A.

Signori Azionisti,

nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 il Collegio Sindacale ha svolto i propri compiti di vigilanza secondo quanto previsto dalla vigente normativa e nel rispetto dei principi di Comportamento raccomandati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili, nonché delle disposizioni Consob, integrate con le indicazioni contenute nel Codice di Corporate Governance, in materia di controlli societari e di attività del Collegio Sindacale.

Il Collegio ha verificato il possesso da parte dei propri componenti dei requisiti di onorabilità e professionalità, dell'insussistenza di cause di ineleggibilità, incompatibilità e decadenza previste dall'art. 148, comma 3, del d.Lgs. n.58/1998 ed il possesso dei requisiti di indipendenza secondo quanto previsto dagli artt. 2382 e 2399 Codice Civile e dalla Norma Q.1.4. delle *"Norme di comportamento del Collegio sindacale per le società quotate"* emanate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e dal Codice di Corporate Governance, al fine di poter svolgere il proprio incarico con obiettività e integrità e in assenza di interessi, non solo economici che ne compromettano l'indipendenza. Il Collegio ha, altresì, svolto il processo di autovalutazione come previsto dalla norma Q.1.7., a seguito del quale non sono state riscontrate né carenze in ordine all'idoneità dei singoli componenti né in ordine all'adeguatezza della composizione dell'organo. La Relazione di autovalutazione, in occasione della revisione annuale, è stata trasmessa al Consiglio di Amministrazione (CdA) della seduta del 12 marzo 2024.

Sulla base delle informazioni ricevute, della documentazione acquisita e delle verifiche espletate si evidenzia quanto segue:

Operazioni di particolare rilevanza

In proposito si rinvia a quanto è stato esaurientemente riportato nell'apposito paragrafo della Relazione sulla Gestione al Bilancio 2023. Tra i principali fatti di rilievo accaduti nel 2023 si richiamano:

- In data 14 febbraio 2023 il Consiglio di Amministrazione di Toscana Aeroporti S.p.a. comunica di aver attribuito al già esistente Comitato Controllo e Rischi specifiche funzioni in materie ambientali, sociali e di governance (ESG). Nel dettaglio, il Comitato, rinominato Comitato Controllo e Rischi e Sostenibilità, fornisce, nell'ambito delle proprie funzioni propositive e consultive, supporto a favore delle

attività del Consiglio di Amministrazione della Società correlate alle tematiche della sostenibilità. La modifica è in linea con il percorso, intrapreso dalla Società, che mira a rafforzare l'integrazione dei fattori ESG nelle scelte operative e nelle strategie aziendali. Il Consiglio di Amministrazione ha avviato l'esame dello stato di avanzamento dei progetti relativi al Piano di Sostenibilità in data 15 marzo 2023, che sarà monitorato da un apposito Comitato di Sostenibilità. La tematica è ampliamente dettagliata nella Dichiarazione Consolidata di Carattere Non Finanziario, ai sensi del Dlgs 254/2016.

- Con delibera n. 38 del 9 marzo 2023, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha approvato i nuovi Modelli di Regolazione dei diritti aeroportuali, concludendo il procedimento di revisione degli stessi avviato a marzo 2022. Come indicato nella delibera, i nuovi Modelli sono entrati in vigore il 1° aprile 2023 e si applicano alle procedure di revisione dei diritti aeroportuali avviate a partire da tale data.
- In data 5 aprile 2023 Toscana Aeroporti comunica di aver ricevuto le dimissioni con effetto immediato da Consigliere di Amministrazione della Dott.ssa Elisabetta Fabri, nominata dalla lista presentata dal Socio "Corporacion America Italia S.p.a." nell'Assemblea del 18 maggio 2022. Tale decisione è motivata dai numerosi impegni professionali concomitanti ed indifferibili.
- In data 3 maggio 2023 Toscana Aeroporti S.p.a. ha ricevuto dal Ministero dell'Economia e delle Finanze la comunicazione contenente la designazione di Alberto Ribolla quale sindaco effettivo per rivestire la carica di Presidente del Collegio Sindacale della Società. Pertanto, il nuovo Collegio Sindacale per il triennio 2023-2025 risulta composto dai seguenti componenti effettivi: Alberto Ribolla (Presidente), Silvia Bresciani, Leonardo Comucci, Roberto Giacinti e Lara Lupi nonché, in qualità di sindaci supplenti, da Maurizio Redeghieri Baroni e Francesco Rossi.
- In data 20 luglio 2023 l'assemblea dei Soci di TA ha deliberato la distribuzione di un dividendo straordinario di ammontare complessivo di 7.000.000 euro, a valere su parte della "riserva straordinaria", di importo unitario pari a 0,3761 euro e la nomina del Consigliere Linda Stivala già cooptata, ai sensi dell'art. 2386 del codice civile, dal Consiglio di Amministrazione in data 12 maggio 2023.
- In data 14 settembre il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti comunica alla Società la positiva sentenza di secondo grado emessa dal Consiglio di Stato (sentenza n. 04874/2023) che ha dato ragione a TA contro il Ministero stesso sul mancato adeguamento delle tariffe aeroportuali al tasso di inflazione programmata nel periodo 2009-2012. La proposta risarcitoria, quantificata nell'importo complessivo pari a € 5.388.967,81, è stata accettata da TA in data 5 ottobre 2023.

Attività di vigilanza sull'osservanza della legge e dello Statuto

Il Collegio Sindacale ha vigilato sull'osservanza della legge, dell'atto costitutivo e dello statuto e, in particolare si è riunito nel corso del 2023 n. 26 volte (12 nella precedente composizione e 14 nell'attuale composizione) ed ha partecipato a n. 2 Assemblea dei Soci, n. 9 Consigli di Amministrazione, n. 1 Comitato Esecutivo, n. 3 Comitati Nomine e Remunerazioni, n. 7 Comitati Controllo e Rischi e Sostenibilità.

Il Collegio dà atto che sono stati osservati gli obblighi informativi in materia di informazioni regolamentate richieste dalle Autorità di Vigilanza e che non ha avuto notizia di violazioni o di denunce da parte dei soci.

Attività di vigilanza sul rispetto dei principi di corretta amministrazione

Il Collegio ha ottenuto dagli Amministratori informazioni sull'attività svolta, sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggiore rilievo economico, finanziario e patrimoniale realizzate dalla Società, anche per il tramite delle sue controllate, potendo ragionevolmente assicurare, per quanto sottoposto alla propria attenzione, che le operazioni deliberate e poste in essere sono conformi alla legge e allo statuto e non appaiono manifestamente imprudenti, azzardate o in conflitto d'interesse o in contrasto con le delibere assunte dall'Assemblea o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale.

Il Collegio ha, inoltre, acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di propria competenza, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione, innanzitutto attraverso la partecipazione alle riunioni del Consiglio di Amministrazione e dei Comitati e, inoltre, tramite raccolta di informazioni dal Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari, dai responsabili delle funzioni aziendali, nonché tramite il reciproco scambio di dati ed informazioni rilevanti ex art.150 del D.Lgs.58/1998 con la Società di Revisione legale. In particolare, per quanto attiene ai processi deliberativi del Consiglio di Amministrazione e del Comitato Esecutivo, il Collegio ha vigilato sulla conformità alla legge e allo statuto sociale riguardo alle scelte gestionali assunte dagli amministratori.

Dalle informazioni ricevute dagli Amministratori e dai colloqui con i rappresentanti della Società di Revisione, non è emersa l'esistenza di operazioni atipiche o inusuali poste in essere nel corso dell'esercizio 2023.

Attività di vigilanza sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo

Dall'attività di vigilanza è emersa l'adeguatezza dell'assetto organizzativo, in termini di struttura, procedure, competenze, responsabilità alla dimensione della Società, alla natura ed alle modalità di perseguimento dell'oggetto sociale.

Riferisce, altresì, di aver osservato il funzionamento del Consiglio di Amministrazione e dei Comitati con particolare riguardo ai requisiti previsti per gli amministratori indipendenti, alla determinazione delle remunerazioni, nonché alle responsabilità connesse alle funzioni aziendali.

Attività di vigilanza sull'adeguatezza del sistema di controllo interno

Il Collegio, anche in veste di Comitato per il Controllo interno e la revisione contabile, ha acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di propria competenza, sull'adeguatezza della struttura organizzativa della società e del sistema di controllo interno, anche attraverso la partecipazione alle riunioni del Comitato Controlli e Rischi e Sostenibilità. Tale organo ha dato puntuale informativa al Consiglio nel corso delle sedute sull'attività svolta, illustrando i contenuti delle proprie relazioni semestrali nelle quali ha ritenuto di poter confermare l'adeguatezza del sistema di controllo interno e gestione dei rischi.

Il Collegio ha parimenti monitorato l'attività svolta dal responsabile della funzione di *Internal Audit*, in applicazione a quanto previsto dal Piano di Audit 2023 approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 15 marzo 2023 con proposta esaminata dal Comitato Controllo e Rischi nella seduta del 8 marzo 2023, ascoltandone le osservazioni nel corso delle sedute ed esaminando i contenuti delle relazioni semestrali, nelle quali si evidenzia che il sistema di controllo interno e di gestione dei rischi è ritenuto idoneo.

Il Collegio Sindacale informa che gli scambi di dati e informazioni rilevanti risultano effettuati con i vari Organi di controllo.

Per quanto riguarda il *risk-assessment* si dà atto che l'attuale Organismo di Vigilanza della Società è stato nominato in data 20 maggio 2021. In data 19 giugno 2023 è stato nominato il dott. Claudio Pedrazzani quale membro dell'Odv in sostituzione del

dimissionario dott. Michele Giordano. Con delibera del Consiglio di Amministrazione del 12 maggio 2016 è stato approvato il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ai sensi del Decreto Legislativo n. 231/2001, successivamente aggiornato dal Consiglio di Amministrazione nelle sedute del 20 dicembre 2017, del 6 agosto 2019, del 28 giugno 2021, del 14 febbraio 2023 e infine del 12 marzo 2024.

Al fine di rafforzare il sistema di controllo Interno e di Gestione dei Rischi, nel 2019 è stato inoltre finalizzato un progetto di Enterprise Risk Management (ERM) le cui risultanze sono state approvate, con parere favorevole del Comitato controllo e Rischi, dal CdA in data 19 dicembre 2019; in data 12 marzo 2024 il CdA, previo parere positivo del Comitato Controllo e Rischi e Sostenibilità del 8 marzo 2024, ha approvato l'ultimo aggiornamento del Risk Assesment quale processo correlato all'ERM.

Attività di vigilanza sull'adeguatezza del sistema amministrativo contabile e sull'attività di revisione legale dei conti

Il Collegio ha vigilato sull'adeguatezza del sistema amministrativo contabile, nonché sull'affidabilità dello stesso a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'ottenimento di informazioni dal Dirigente preposto, dai responsabili delle funzioni competenti, dagli incontri con la Società di revisione e dal rilascio da parte della stessa delle Relazioni al Bilancio di esercizio ed al Bilancio consolidato, dalle quali risulta la conformità ai principi contabili internazionali.

In allegato al bilancio d'esercizio ed al bilancio consolidato, è fornita l'attestazione di cui all'art.154-bis, comma 5, del TUF sottoscritta dall'Amministratore Delegato e dal Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari.

Il Collegio ha vigilato sull'indipendenza della Società di Revisione ai sensi dell'art. 6 paragrafo 2) lett.a) del Regolamento Europeo 537/2014 e ai sensi del paragrafo 17 dell'ISA Italia 260. Nel corso dell'esercizio 2023, come riportato nell'allegato F al Bilancio Consolidato ai sensi dell'art. 149 – duodecies del Regolamento Emittenti Consob, la Capogruppo Toscana Aeroporti S.p.A. ha corrisposto a KPMG S.p.A. i seguenti compensi: euro 103.700 relativi all'incarico di revisione legale del bilancio consolidato e del bilancio d'esercizio della Capogruppo (incluso lo svolgimento delle verifiche periodiche) e all'incarico di revisione limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo; euro 113.000 per l'incarico di revisione contabile dei fascicoli di consolidamento del Gruppo Corporacion America Airports; euro 14.000 per l'incarico di revisione contabile dei prospetti contabili di rendicontazione ex Delibera CIPE n. 38/2007 dell'aeroporto di Pisa e dell'aeroporto di Firenze ed allo svolgimento di procedure di verifica concordate; euro 15.000 per l'incarico di revisione limitata della Dichiarazione Consolidata di Carattere Non Finanziario ex D.Lgs. n. 254/2016.

Le controllate Jet Fuel Srl, Parcheggi Peretola Srl, Toscana Aeroporti Costruzioni srl hanno corrisposto a KPMG S.p.A. per incarichi aventi ad oggetto servizi di revisione compensi per euro 22.300.

E' stato inoltre conferito un ulteriore incarico ad una società del gruppo KPMG relativo ad un servizio non di revisione per procedure di consulenza e assistenza in technology enamblement review and assesment.

Modalità di concreta attuazione delle regole del governo societario

Il Collegio ha vigilato sulle regole di governo societario, dettate dal codice di Corporate Governance delle società quotate a cui la Società ha aderito. Il Consiglio di amministrazione ha approvato in data 12 marzo 2024 la Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari redatta ai sensi dell'art.123-bis del TUF (modello di amministrazione e controllo tradizionale).

Politiche di remunerazione

Il Collegio Sindacale ha verificato i processi aziendali che hanno condotto alla definizione delle politiche di remunerazione della Società con particolare riferimento ai criteri di remunerazione dell'Amministratore Delegato e dei Dirigenti con responsabilità strategica fornendo, ove richiesto dalle norme di legge, i relativi pareri. Il Consiglio di Amministrazione del 12 marzo 2024, su proposta del Comitato Nomine e Remunerazioni, ha provveduto ad approvare la "Relazione Annuale sulla Remunerazione", predisposta ai sensi dell'articolo 123-ter del TUF e in ottemperanza alle previsioni dell'articolo 5 del Codice di Corporate Governance. Il bilancio dell'esercizio 2023 contiene un emolumento straordinario erogato all'Amministratore Delegato, al Presidente del Consiglio di Amministrazione, ai Dirigenti Strategici e agli altri soggetti beneficiari del sistema di retribuzione variabile di T.A approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 31 marzo 2023.

Politiche di diversità

Ferma restando la conformità a quanto previsto dalla normativa applicabile, la Società non ha ritenuto di adottare nel corso del 2023 alcuna politica di diversità ex art. 123-bis, comma 2, lett. d-bis) D. Lgs. n. 58/1998, riscontrando che l'attuale composizione dell'organo amministrativo e dell'organo di controllo, costituisca una valida combinazione di professionalità ed in considerazione del fatto che le informative fornite agli amministratori e ai sindaci, per contenuto e frequenza, sono tali da consentire agli stessi di ricevere adeguata conoscenza del settore di attività in cui opera la società, della sua evoluzione nonché dei connessi processi aziendali.

Attività di vigilanza sui rapporti con società controllate e controllanti

Il Collegio ha svolto attività di vigilanza sui rapporti intercorsi con le società controllate e controllanti che sono tempestivamente portati all'attenzione dei Comitati e del Consiglio di Amministrazione, confermando l'adeguatezza delle disposizioni impartite dalla Società alle controllate.

Le caratteristiche delle operazioni infragruppo poste in essere nell'esercizio, i soggetti coinvolti ed i relativi effetti economici sono adeguatamente indicati nelle note di commento al bilancio di esercizio della Società ed al bilancio consolidato, nelle quali sono evidenziati anche i connessi rapporti di credito/debito e di costo/ricavo.

Per quanto riguarda la controllata Toscana Aeroporti Costruzioni Srl, in data 3 maggio 2023 l'Assemblea Straordinaria ha deliberato di modificare l'oggetto sociale, ampliandolo a tutte le attività inerenti le attestazioni SOA.

Verifica di valore delle attività

Con riferimento all'eventuale riduzione di valore delle attività, cosiddetto *impairment test*, di cui al principio contabile IAS 36, il Consiglio di Amministrazione, nella seduta del 12 marzo 2024 ha approvato gli *impairment test* condotti da Toscana Aeroporti a livello di bilancio consolidato ed a livello di bilancio d'esercizio relativi alla Cash Generating Unit Aeroporto di Firenze e Aeroporto di Pisa.

I risultati della procedura seguita hanno confermato la recuperabilità delle attività di T.A. e delle controllate.

Attività di vigilanza sulle parti correlate

Il Collegio Sindacale ha preso atto in adempimento a quanto previsto dal Regolamento Consob n.17221 del 12 marzo 2010 e successivamente aggiornato con delibera Consob

n.19974 del 27 aprile 2017 e n. 21624 del 10 dicembre 2020, che la Società ha adottato misure volte ad assicurare che le operazioni poste in essere con le parti correlate, direttamente o per il tramite di società controllate, vengano compiute in modo trasparente e rispettando criteri di correttezza sostanziale e procedurale.

Le operazioni relative alle operazioni infragruppo e con altre parti correlate riferite all'esercizio 2023, sono state esaminate nelle riunioni del Comitati Controllo e Rischi e Sostenibilità senza rilevare difformità. Tali poste, compresa l'adesione al consolidato fiscale, sono esaurientemente descritte nel bilancio di esercizio di TA S.p.A. e nel Bilancio consolidato di gruppo.

Omissioni e fatti censurabili rilevati, pareri e iniziative intraprese

Il Collegio non ha ricevuto nel corso dell'esercizio 2023 denunce ai sensi dell'art. 2408 del Codice Civile, né sono stati presentati esposti da parte di terzi.

Il Collegio ha reso i pareri specifici richiesti dalle singole disposizioni di legge.

Nel corso dell'attività di vigilanza svolta e sulla base delle informazioni ottenute dalla società di Revisione, ai sensi dell'art.150 comma 3 del D. Lgs. 58/1998, anche in occasione dei periodici incontri intrattenuti con la stessa, non sono emersi dati e informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati nella presente Relazione, né sono state rilevate omissioni e/o fatti censurabili e/o irregolarità o, comunque, fatti significativi tali da richiedere menzione.

Proposte in ordine al bilancio di esercizio e al bilancio consolidato

Il Collegio Sindacale ha svolto le necessarie verifiche sull'osservanza delle norme inerenti la formazione del progetto di bilancio di esercizio e del bilancio consolidato al 31 dicembre 2023, approvati dal Consiglio di Amministrazione in data 12 marzo 2024. In particolare, si dà atto che il bilancio d'esercizio ed il bilancio consolidato sono stati redatti in conformità ai Principi Contabili Internazionali (IFRS) adottati dall'Unione Europea e che la Società ha applicato in materia di schemi di bilancio e di informativa societaria quanto stabilito dalla CONSOB.

E' stata verificata l'osservanza delle norme di legge inerenti la predisposizione della Relazione sulla gestione nonché, ai sensi del D.Lgs. 254/2016 in attuazione della direttiva UE 2014/95, la predisposizione della Dichiarazione Consolidata di Carattere Non Finanziario (DNF) con riferimento all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023, approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 12 marzo 2024.

Il Consiglio di Amministrazione ha valutato che non sussistono incertezze significative circa la capacità della Società di fare fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei 12 mesi successivi all'approvazione del presente bilancio.

La Società di Revisione ha emesso in data odierna le relazioni sui bilanci della Società e del Gruppo e sul bilancio consolidato ai sensi degli artt.14 del D.Lgs.39/2010 e dell'art. 10 del Regolamento (UE) 537/2014 senza rilievi.

La Società di revisione dichiara che a suo giudizio la Relazione sulla gestione e le informazioni della Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sopra richiamate sono coerenti con il bilancio d'esercizio e con il bilancio consolidato del gruppo Toscana Aeroporti al 31 dicembre 2023.

La società di revisione ha, altresì, prodotto in data odierna al Collegio Sindacale nella veste di Comitato per il Controllo Interno e la Revisione contabile, la Relazione Aggiuntiva di cui all'art.11 Regolamento UE n.537/2014 dalla quale si rileva che non sono state riscontrate significative carenze nel sistema di controllo interno in Relazione al processo di informativa finanziaria.

La Società di Revisione ha rilasciato, in base a specifico incarico conferito da Toscana Aeroporti S.p.A., apposita Relazione di conformità al D.Lgs.254/2016 ed al Regolamento CONSOB n.20267 della Dichiarazione Consolidata di Carattere Non Finanziario (DNF) della Toscana Aeroporti S.p.A. relativamente all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023.

Per i profili di propria competenza il Collegio dichiara che non esistono motivi ostativi all'approvazione del bilancio di esercizio e delle relative proposte di delibera formulate dal Consiglio di Amministrazione.

Si precisa infine che il CdA, riunitosi in data 12 marzo 2024 ha fissato per il giorno 29 aprile 2024 in unica convocazione, l'Assemblea Ordinaria degli Azionisti per l'approvazione del bilancio 2023.

Conclusioni e proposta all'Assemblea

Tutto ciò premesso, il Collegio Sindacale, considerato il contenuto delle relazioni redatte dalla società di revisione, preso atto delle attestazioni rilasciate congiuntamente dall'Amministratore Delegato e dal Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari, ritiene che non sussistano ragioni ostative per l'approvazione da parte dell'Assemblea del progetto di bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 che chiude con un utile di esercizio di €. 10.469.582,00, unitamente alla proposta di accantonamento di detto utile per €. 523.479,00 a riserva legale e per €. 9.946.103,00 a riserva straordinaria, così come indicato dal Consiglio di Amministrazione.

Firenze, 4 aprile 2024

IL COLLEGIO SINDACALE

Dott. Alberto Ribolla, Presidente

Dott.ssa Silvia Bresciani, sindaco effettivo

Dott. Leonardo Comucci, sindaco effettivo

Prof. Roberto Giacinti, sindaco effettivo

Dott.ssa Lara Lupi, sindaco effettivo

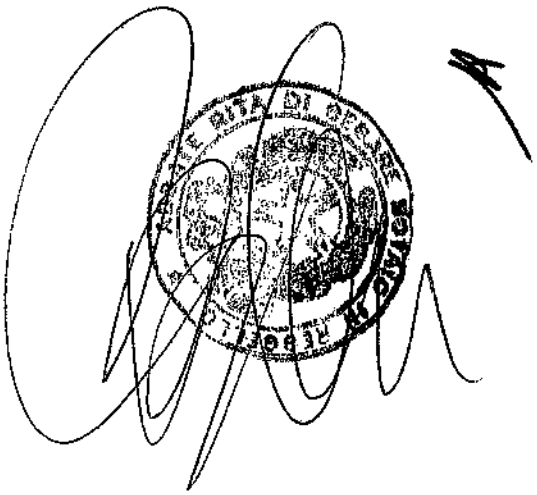


Toscana Aeroporti

DICHIARAZIONE CONSOLIDATA DI CARATTERE NON FINANZIARIO

AL 31 DICEMBRE 2023

AI SENSI DEL D.LGS. 254/2016



Indice

LETTERA DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO 4

1. HIGHLIGHTS FINANZIARI E NON FINANZIARI 2023 7

2. IL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI 8

2.1. Modello aziendale di gestione e organizzazione 8

2.2. Trasparenza fiscale 11

2.3. Assemblea e consiglio di amministrazione 14

2.4. Codice di Corporate Governance 15

2.5. Adozione Modello ex DL 231/2001 15

2.6. Analisi di materialità 16

2.7. Indirizzi Strategici di Sostenibilità 18

3. GESTIONE DELLE TEMATICHE AMBIENTALI 19

3.1. Rischi ed opportunità 19

3.2. Le politiche praticate 23

3.3. Obiettivi generali 24

4. GESTIONE DELLE TEMATICHE SOCIALI 37

4.1. Qualità del servizio 37

4.2. Gestione responsabile fornitori 40

4.3. Gestione responsabile fornitori Toscana Aeroporti Costruzioni 47

4.4. Airport Security 48

4.5. Airport Safety 52

4.6. Gestione dei rapporti con le comunità locali 62

5. GESTIONE DELLE TEMATICHE ATTINENTI AL PERSONALE E RISPETTO DEI DIRITTI UMANI 66

5.1. Premessa 66

5.2. Gestione e valorizzazione del personale 66

5.3. Salute e Sicurezza 77

5.4. Salute e Sicurezza Toscana Aeroporti Costruzioni srl 85

5.5. Cyber security 87

6. LOTTA ALLA CORRUZIONE ATTIVA E PASSIVA E COMPLIANCE 91

6.1. Contesto normativo 91

6.2. Rischi e Politiche praticate 92

7. TASSONOMIA UE 98

7.1. Introduzione alla Tassonomia Europea 98

7.2. Perimetro di ammissibilità delle attività 99

7.3. Attività economiche allineate 100

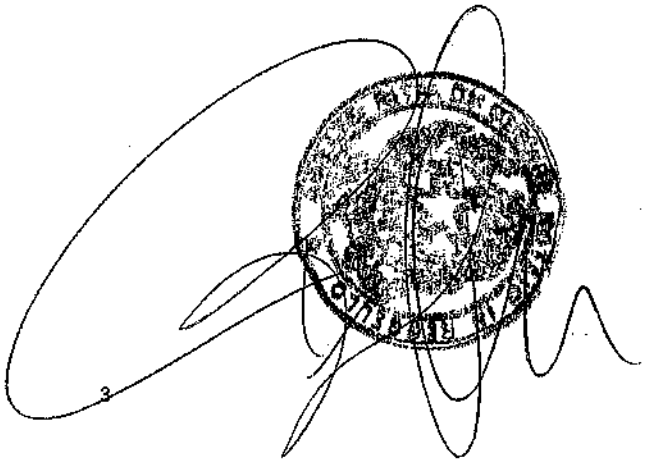
7.4. L'elaborazione degli indicatori 101

7.5. Sviluppi futuri 102

8. TABELLA DI CORRELAZIONE AL D. LGS. 254/16 106

9. INDICE DEI CONTENUTI GRI 109

10. RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE 113



Lettera dell'Amministratore Delegato

Con il Bilancio 2023, Toscana Aeroporti S.p.A (di seguito anche "TA" o "Società" o "Toscana Aeroporti" o "Capogruppo"), consolidando i valori registrati nel corso del 2022, ha confermato un livello di traffico molto vicino ai livelli pre-Covid del 2019, con una conseguente piena ripresa dell'operatività e dei margini aziendali, dimostrando la sua capacità di generare valore nel tempo in misura più che proporzionale alla crescita del traffico, e insieme gestendo le tematiche ambientali, sociali, sindacali ed etiche secondo standard pianificati e certificati.

Nelle tabelle seguenti si evidenziano i dati di traffico 2023 registrati presso i due scali.

TRAFFICO AEROPORTO DI PISA				
	Progr. al 31.12.23	Progr. al 31.12.22	VAR. 2023/22	VAR.% 2023/22
TOTALE PASSEGGERI	5.109.682	4.493.847	615.835	13,7%
TOTALE MOVIMENTI	39.872	37.659	2.213	5,9%

TRAFFICO AEROPORTO DI FIRENZE				
	Progr. al 31.12.23	Progr. al 31.12.22	VAR. 2023/22	VAR.% 2023/22
TOTALE PASSEGGERI	3.077.917	2.228.999	848.918	38,1%
TOTALE MOVIMENTI	38.055	31.234	6.821	21,8%

Di seguito il totale del traffico consuntivato da Toscana Aeroporti 2023 rispetto all'anno 2019.

TRAFFICO TOSCANA AEROPORTI				
	Progr. al 31.12.23	Progr. al 31.12.19	VAR. 2023/19	VAR.% 2023/19
TOTALE PASSEGGERI	8.187.599	8.261.791	-74.192	-0,9%
TOTALE MOVIMENTI	77.927	78.951	-1.024	-1,3%

Nel corso del 2023 il sistema Aeroportuale Toscano ha registrato un traffico totale di circa 8,2 milioni di passeggeri in crescita del +21,8% rispetto allo stesso periodo del 2022 (-0,9% rispetto ai livelli pre-pandemia 2019).

Toscana Aeroporti, nel periodo pandemico, ha perseguito una strategia di medio periodo per farsi trovare pronta alla ripartenza.
In questo senso, nel gennaio del 2021 Toscana Aeroporti ha finalizzato l'acquisizione del 51% di una società di costruzioni, ridenominata Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. (TAC) e finalizzata allo svolgimento in house del piano investimenti previsto presso i due scali, con l'obiettivo di efficientarne il processo e renderlo maggiormente sicuro in termini di costi e tempistiche finali rispetto a quanto programmato.
In data 30 dicembre 2022 TA ha perfezionato la cessione dell'80% del capitale sociale di Toscana Aeroporti Handling (TAH) in favore di Alisud S.p.A. L'operazione prevede per TA il diritto di poter esercitare, a partire dal 1° gennaio 2025, un'opzione di vendita ad Alisud della residua quota del 20% del capitale sociale di TAH. Inoltre, al raggiungimento degli obiettivi di performance previsti dal piano industriale di TAH, Alisud riconoscerà a TA un prezzo ulteriore a titolo di earn-out.

Ricondotte, grazie alla cessione della maggioranza di TAH, le attività di handling nel loro specifico scenario competitivo, Toscana Aeroporti si concentra sulla gestione del sistema aeroportuale toscano, portando avanti, attraverso la TAC, lo sviluppo infrastrutturale di ciascuno dei due scali, secondo le esigenze di capacità previste nei rispettivi Masterplan.

In materia ambientale permane l'impegno di Toscana Aeroporti nella realizzazione dei Piani di Sviluppo orientati alle tematiche ambientali e alla tutela dell'ambiente.
Dal 27 febbraio 2021 l'Italia, come altri paesi europei, ha chiuso lo spazio aereo ai vettori russi che non possono quindi atterrare in Italia, decollare dall'Italia né possono sorvolare lo spazio aereo nazionale. La Russia, di conseguenza, ha chiuso il proprio spazio aereo a compagnie aeree provenienti da 36 paesi tra cui l'Italia.
Le conseguenze del conflitto sono state legate a molteplici fattori fra cui l'estensione geografica, le sanzioni economiche e le chiusure. Quel che è certo è che una ulteriore durata del conflitto e l'eventuale estensione, potrebbero portare ad un calo significativo della domanda internazionale e dei flussi turistici anche nei mercati non adiacenti alla Russia/Ucraina. In aggiunta, si segnala come il recente conflitto in Medio Oriente tuttora in corso potrebbe incidere ulteriormente sulla mobilità dei passeggeri.

Ad oggi, inoltre, per le compagnie aeree, il costo del carburante in crescita e il reindirizzamento delle rotte per evitare il sorvolo dello spazio aereo russo per raggiungere l'Asia, comportano una crescita dei costi che si è tradotto in un incremento del costo dei biglietti per i passeggeri. Si segnala, infine, come i costi energetici stiano tornando a livelli normali; tali decrementi rispetto al precedente anno sono in larga parte da ricondurre a variazioni tariffarie a seguito dell'attenuazione delle tensioni internazionali sul costo delle energie legate alla crisi russo-ucraina.

La resilienza dimostrata da Toscana Aeroporti nel passato quinquennio rappresenta lo strumento con cui affrontare con positività la grave crisi che stiamo tuttora affrontando.

Nota metodologica

La presente Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (di seguito anche "Dichiarazione") fa riferimento a Toscana Aeroporti S.p.A e alle Società da essa controllate e consolidate integralmente al 31 dicembre 2023: Jet Fuel Co. S.r.l., Parcheggi Peretola S.r.l., Toscana Aeroporti Engineering S.r.l., Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. (di seguito anche "Gruppo Toscana Aeroporti" o "Gruppo"). Eventuali eccezioni al perimetro di rendicontazione definito sono riportate all'interno del presente documento.

Tale Dichiarazione è stata redatta in forma volontaria ai sensi dell'articolo 7 del D.lgs. 254 del 30 dicembre 2016, che recepisce la Direttiva europea 2014/95/UE riguardante la "comunicazione di informazioni di carattere non finanziario e di informazioni sulla diversità da parte di talune imprese e di taluni gruppi di grandi dimensioni", in quanto a seguito della cessione della Toscana Aeroporti Handling S.r.l. avvenuta nel 2022 il Gruppo Toscana Aeroporti ha avuto in media un numero di dipendenti inferiore alle 500 unità nell'anno 2023.

Si specifica che le politiche, le procedure e le istruzioni operative relative alla gestione [illegible] descritte all'interno della Dichiarazione, fanno riferimento alla Capogruppo Toscana Aeroporti S.p.A. Le Società Parcheggi Peretola S.r.l., Jet Fuel Co. S.r.l., Toscana Aeroporti Engineering S.r.l., Toscana

Aeroporti Costruzioni S.r.l., in virtù del fatto che, con profili di rischio più ridotti connessi alla tipologia di attività svolte - di supporto al core business - ed al numero dei dipendenti, non sono ad oggi dotate di politiche formalizzate per i temi specificamente richiamati dal Decreto.

Nel predisporre la Dichiarazione di carattere non finanziario, il Gruppo ha adottato la modalità di rendicontazione "*in accordance*" facendo di fatto riferimento agli standard internazionali di rendicontazione emessi dal Global Reporting Initiative (GRI Standards), aggiornati al 2021, e ha rendicontato le informazioni citate nell'indice dei contenuti GRI (ref. Capitolo 9.) per il periodo 1 gennaio 2023 – 31 dicembre 2023 con riferimento agli Standard GRI. In appendice nel presente documento, è presente inoltre la "Tabella di correlazione al D. Lgs. 254/16". Inoltre, a seguito degli aggiornamenti effettuati, il Gruppo ha adeguato (con modifiche e integrazioni) alcuni indicatori e ha approfondito la tematica della Tassonomia UE coerentemente con le nuove richieste normative (Ref. 7. Tassonomia UE).

Come richiesto dagli standard adottati, la Dichiarazione deve contenere le informazioni considerate materiali per il Gruppo, nel rispetto dei principi di comparabilità, chiarezza, equilibrio, accuratezza, tempestività, verificabilità e completezza, fornendo il contesto di sostenibilità. Il processo di analisi per la definizione delle tematiche materiali, illustrato nelle pagine seguenti del presente documento, e la redazione della Dichiarazione stessa sono stati coordinati da un Gruppo di Lavoro interno che ha coinvolto le principali Direzioni aziendali. Le informazioni quantitative e qualitative riportate sono state elaborate e verificate dai vari responsabili di funzione. Nel documento sono rendicontati anche i dati e le informazioni degli esercizi 2022 e 2021. Eventuali elementi utili alla comprensione dell'andamento del triennio ed eventuali specifiche relative ai dati riportati, sono stati inseriti in apposite note di commento all'interno del documento.

Il CdA di Toscana Aeroporti S.p.A. in data 12 marzo 2024 ha approvato il presente documento.

La relazione di carattere non finanziario è assoggettata a limited assurance secondo ISAE 3000 Revised da parte di KPMG S.p.A.

1. Highlights Finanziari e Non Finanziari 2023

	INDICATORI	2023	2022	Δ% vs 2022
ATTIVITÀ DI BUSINESS	Totale passeggeri (mln)	8,2	6,7	+21,8%
	Percezione complessiva sul servizio di controllo di sicurezza delle persone e dei bagagli a mano (%)	99,2%	98%	+1,2%
PERFORMANCE FINANZIARIE	Ricavi (€/000)	123.263	90.407	+36,3%
	EBITDA (€/000)	41.729	20.909	+99,6%
	Utile (Perdita) di periodo del Gruppo (€/000)	12.631	4.680	+170,2%
	Investimenti (€/000)	16.205	9.107	+77,9%
AMBIENTE	Emissioni CO2 totali (Scope 1 e 2) (tCO2)	8.907,2	10.041,6	-11,3%
	Consumi di energia autoprodotta - PSA (GJ)	22.368,4	27.539,7	-18,8%
SOCIALE	Gruppo Toscana Aeroporti: numero totale di dipendenti al 31 dicembre	391	376	+4,0%
	Gruppo Toscana Aeroporti: numero totale di FTE (Full Time Equivalent[1]) medio dell'anno	361,8	358,5	+0,9%
	Percentuale di dipendenti donna	47%	49%	-2%
	Ore di formazione totali	10.526	8.981	+17,2%

Il Sistema Aeroportuale Toscano

Aeroporto Amerigo Vespucci - FIRENZE	Aeroporto Galileo Galilei - PISA
• 3.077.917 passeggeri	• 5.109.682 passeggeri
• Focus sul traffico business e leisure attraverso i full service carrier	• Focus sul traffico turistico gestito da vettori low cost
• Sedime di circa 120 ha, costituito da un sistema di una pista di volo	• Sedime civile di circa 45 ha – Sedime militare circa 500 in cui si collocano due piste di volo ad uso alternato
• L'area pavimentata delle piste di volo è pari a 7,2 ha	• L'area pavimentata delle piste di volo è pari a circa 25,8 ha
• N.14 piazzole in configurazione principale dedicate alla sosta degli aeromobili	• N.19 (14C/4D/1E) piazzole dedicate alla sosta degli aeromobili
• Superficie Lorda Terminal pari a circa 18.800 m2 - include Terminal, Cargo, BHS, Enti di Stato, Uffici TA	• Superficie Lorda Terminal pari a circa 36.100 m2 - include Terminal, BHS, Enti di Stato, Uffici TA, Cantina, Edificio A
• Collegamento con tramvia cittadina	• Collegamento con stazione ferroviaria tramite navetta "People Mover"
• Fermata dedicata sul lato EST con percorso pedonale coperto di circa 70m	• Stazione dedicata sul lato OVEST con percorso pedonale coperto di circa 110m

[1] Nel calcolo le unità a tempo parziale sono proporzionate in rapporto ad unità a tempo pieno (1 FTE).

2. Il Gruppo Toscana Aeroporti

Toscana Aeroporti S.p.A. è nata in data 1° giugno 2015, a seguito dell'efficacia della fusione per incorporazione di AdF – Aeroporto di Firenze S.p.A. nella società SAT – Società Aeroporto Toscano S.p.A..

TA esercita attività di direzione e coordinamento sulle società controllate Toscana Aeroporti Engineering S.r.l. (100%) e Parcheggi Peretola S.r.l. (100%). I dati contabili al 31.12.2023 includono anche i dati delle controllate Jet Fuel Co. S.r.l. (51%) e Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. (51%).

In data 26 gennaio 2021 Toscana Aeroporti S.p.A. ha sottoscritto l'accordo per l'acquisizione del 51% di Cemes Aeroporti S.r.l., società di recente costituzione (attiva dal luglio 2020) nel settore delle costruzioni, che ha assunto contestualmente la denominazione sociale di Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. (TAC). In particolare, la società ha per oggetto la realizzazione di costruzioni aeroportuali, stradali, ferroviarie, nonché di opere fluviali e marittime, oltre che la realizzazione di opere di mitigazione acustica e la prefabbricazione di manufatti in cemento per opere stradali aeroportuali e ferroviarie. Nel corso del 2023 la società ha completato i lavori per di spostamento della rete di sotto servizi quale opera propedeutica al collegamento della rete fognaria rientrante nelle opere preliminari all'ampliamento del terminal passeggeri presso lo scalo pisano (c.d. by pass fognario).Sono inoltre stati completati i lavori di demolizione dei fabbricati insistenti nell'area di prossima costruzione del nuovo terminal arrivi dello scalo di Pisa, la riqualifica del primo piano dell'aerostazione pisana per l'ingresso di una nuova attività food, la finalizzazione delle opere di riqualifica di spazi commerciali presso l'aerostazione di Firenze per l'apertura di nuovi spazi food.

Come per il precedente esercizio la Società ha gestito i lavori di manutenzione edile-fabbrile, piste/ piazzali e segnaletica verticale/orizzontale delle infrastrutture dei due scali toscani. Infine, tramite la *joint venture* AC Quasarda, ha realizzato le opere programmate della commessa Anas sulla superstrada Carlo Felice in Sardegna.

Toscana Aeroporti ha per oggetto principale lo sviluppo, la progettazione, la realizzazione, l'adeguamento, la gestione, la manutenzione e l'uso degli impianti e delle infrastrutture per l'esercizio dell'attività aeroportuale. TA, in particolare, è responsabile della gestione degli Aeroporti di Firenze e di Pisa, in virtù delle apposite convenzioni stipulate con ENAC (rispettivamente n. 28 del 14 dicembre 2001 e n. 40 del 20 ottobre 2006) relative all'affidamento alla Società in concessione totale dell'aeroporto "Amerigo Vespucci" di Firenze – Peretola e dell'aeroporto "Galileo Galilei" di Pisa.

2.1. Modello aziendale di gestione e organizzazione

Il Gruppo Toscana Aeroporti persegue le attività di sviluppo, progettazione e realizzazione delle infrastrutture dei due scali di Pisa e di Firenze, per renderle conformi a quanto previsto dalla normativa di volta in volta vigente, in particolare ai regolamenti e circolari ENAC.

La società esegue gli investimenti programmati nei Piani pluriennali degli interventi, così come approvati da ENAC e utilizzati ai fini della programmazione tariffaria dei due scali deliberata dalla Autorità di Regolazione dei Trasporti.

La maggior parte delle attività di progettazione sono affidate a Toscana Aeroporti Engineering costituita in data 15 gennaio 2015 ed è divenuta operativa nell'agosto dello stesso anno, con la «mission» di fornire a Toscana Aeroporti i servizi di «engineering» necessari per l'attuazione del programma di sviluppo dei due scali.

Per la realizzazione degli importanti programmi di investimento – che vanno anche oltre il periodo del Piano quadriennale – è stata costituita Toscana aeroporti Costruzioni già descitta nel paragrafo precedente.

Nelle attività di gestione, manutenzione e uso delle infrastrutture rientrano la manutenzione ordinaria e apertura al pubblico delle infrastrutture e i controlli di sicurezza ma anche le attività di handling che possono essere suddivise in:

a) Assistenza amministrativa a terra e supervisione
b) Assistenza ai passeggeri
c) Assistenza bagagli
d) Assistenza merci e posta
e) Assistenza operazioni in pista
f) Assistenza per la pulizia e servizi di scalo all'aeromobile
g) Servizio per l'Aviazione Generale

TA svolge anche attività non strettamente legate all'attività aeroportuale definite ***non aviation*** che sono gestite mediante sub-concessione o mediante gestione diretta.

Le attività affidate in sub-concessione a terzi sono le attività di ristorazione e quelle commerciali di vendita al dettaglio, le attività di autonoleggio e le sub-concessioni di tipo immobiliare relative a uffici, magazzini o aree in genere.

Le attività svolte in regime di gestione diretta sono: la gestione degli spazi pubblicitari, la gestione dei parcheggi, la gestione della Sala Vip.

Inoltre, sullo scalo di Firenze opera Parcheggi Peretola, società che ha quale attività preminente la gestione di 640 posti auto a pagamento aperti al pubblico ed antistanti il Terminal Partenze dell'aeroporto di Firenze.

Sullo scalo di Pisa opera Jet Fuel Co. S.r.l., società che gestisce il deposito carburante centralizzato.

Per ulteriori dettagli economico-finanziari delle società partecipate si rimanda al Bilancio Consolidato di Toscana Aeroporti.

Di seguito si riportano in breve i risultati conseguiti dal Gruppo TA al 31 dicembre 2023:

Risultati economico-finanziari consolidati al 31 dicembre 2023	**Ricavi** pari a 123.263 migliaia di euro, in aumento di 32.856 migliaia di euro (+36,3%) rispetto a 90.407 migliaia di euro del Gruppo TA al 31 dicembre 2022. **Ricavi operativi** pari a 101.604 migliaia di euro, in aumento di 24.786 migliaia di euro (+32,3%) rispetto a 76.819 migliaia di euro del Gruppo TA al 31 dicembre 2022. **Margine Operativo Lordo (M.O.L.)** positivo per 41.729 migliaia di euro, in aumento di 20.820 migliaia di euro rispetto ad un valore di 20.909 migliaia di euro del Gruppo TA del 2022 (+99,6%). **Risultato Operativo positivo** per 26.151 migliaia di euro, in deciso aumento di 18.854 migliaia di euro rispetto al risultato operativo di 7.197 migliaia di euro del Gruppo TA del 2022 (+263,3%). **Risultato ante imposte positivo** per 19.370 migliaia di euro rispetto ad un risultato ante imposte di 3.066 migliaia di euro del Gruppo TA del 2022. **Risultato netto da attività di funzionamento** pari ad un utile di 13.079 migliaia di euro contro un risultato netto di 1.354 migliaia di euro del 2022. **L'Utile di periodo del Gruppo** 2023 è pari a 12.631 migliaia di euro in miglioramento di 7.956 migliaia di euro rispetto all'utile 2022 pari a 4.675 migliaia di euro (+170,2%). **Indebitamento Finanziario Netto** pari a 79.623 migliaia di euro al 31 dicembre 2023, rispetto a 85.689 migliaia di euro al 31 dicembre 2022. **Indebitamento finanziario netto "Adjusted"** (ossia non inclusivo di impegni per pagamenti differiti per acquisizioni societarie e delle passività finanziarie per diritti d'uso) pari a 74.322 migliaia di euro al 31 dicembre 2023, rispetto a 79.190 migliaia di euro al 31 dicembre 2022.
Investimenti del Gruppo 2023	Gli investimenti di Gruppo nel corso del 2023 ammontano **a circa 16,2 milioni di euro**, di cui 15,4 milioni di euro relativi ad immobilizzazioni immateriali e 852 migliaia di euro ad immobilizzazioni materiali. Gli investimenti principali in Immobilizzazioni immateriali hanno riguardato i lavori in corso di adeguamento ed ampliamento del Terminal di Pisa (2.650 migliaia di euro), il progetto del nuovo Terminal di Firenze (3.641 migliaia di euro), l'aggiornamento del Masterplan e della valutazione di impatto ambientale di Firenze (1.115 migliaia di euro), l'aggiornamento della progettazione esecutiva della nuova pista di volo di Firenze (338 migliaia di euro); le opere propedeutiche per l'ampliamento del Terminal di Pisa (2.639 migliaia di euro), la riqualifica delle aree commerciali al primo piano dell'aerostazione di Pisa (909 migliaia di euro), la nuova pensilina dei mezzi di rampa di Firenze (173 migliaia di euro), il nuovo sistema self service di "bag drop" in entrambi gli scali (145 migliaia di euro). Fra le immobilizzazioni materiali consuntivate nel 2023 per 852 migliaia di euro si segnalano l'acquisto di autoveicoli (194 migliaia di euro),

	hardware (250 migliaia di euro) e l'acquisto di nuovi portali per metal detector (87 migliaia di euro) ed apparati ETD (50 migliaia di euro).
Il traffico	Il traffico di TA consuntivato nel corso del 2023, si allinea ai livelli dello stesso periodo 2019, con un recupero del 99,1%. Complessivamente nel 2023 il Sistema Aeroportuale Toscano ha trasportato circa **8,2 milioni di passeggeri**, registrando rispetto al 2022 una crescita del +21,8% nella componente passeggeri, del +18,8% nel tonnellaggio ed una crescita del +13,1% nei movimenti. Il traffico merci e posta ha registrato invece una riduzione del 13,2%. Permane la criticità della situazione Russo-Ucraina con la chiusura dello spazio aereo ai vettori russi che non possono quindi atterrare in Italia, decollare dall'Italia né possono sorvolare lo spazio aereo nazionale. La Russia, di conseguenza, ha chiuso il proprio spazio aereo a compagnie aeree provenienti da 36 paesi, tra cui l'Italia.
Evoluzione della gestione	Per il 2024 si prevede un livello di traffico superiore ai livelli pre-Covid del 2019, con una conseguente piena ripresa dell'operatività e dei margini aziendali, anche se accompagnata dalle tensioni internazionali, conseguenza dei conflitti Russo/Ucraino ed Israeliano/Palestinese tuttora in corso, che potrebbero incidere sulla mobilità dei passeggeri. Nel 2024 la Società sarà concentrata nella prosecuzione e finalizzazione di tutte le attività connesse all'iter approvativo del Master Plan di Firenze e propedeutiche alla relativa implementazione nonché alla realizzazione del nuovo Terminal arrivi di Pisa.

2.2. Trasparenza fiscale

Dal 2015 il Gruppo Toscana Aeroporti si è dotato di un approccio fiscale basato su principi e linee guida ispirate da valori di trasparenza e legalità (di seguito anche "strategia fiscale").
Le società controllate del Gruppo sono tenute ad adottare la strategia fiscale approvata dalla Capogruppo assumendosi in tal modo la responsabilità di garantirne la conoscenza e l'applicazione.

Obiettivi della strategia fiscale
La Direzione aziendale, con il supporto delle funzioni amministrative, definisce la strategia fiscale dell'intero Gruppo, con l'obiettivo di assicurare un'uniforme gestione della fiscalità presso tutte le entità interessate, e che si ispira alle seguenti logiche:

- corretta e tempestiva determinazione e liquidazione delle imposte dovute per legge ed esecuzione dei connessi adempimenti;
- corretta gestione del rischio fiscale, inteso come rischio di incorrere nella violazione di norme tributarie o nell'abuso dei princípi e delle finalità dell'ordinamento tributario.

Principi della strategia fiscale
I principi della strategia fiscale rappresentano le linee guida per le società del Gruppo, ne ispirano l'operatività aziendale nella gestione della variabile fiscale e richiedono l'adozione di controlli e processi che possano garantirne l'effettività e l'applicazione.

Valori: il Gruppo, in linea con la propria strategia di sostenibilità, agisce secondo i valori dell'onestà e dell'integrità nella gestione dell'attività fiscale, essendo consapevole che il gettito derivante dai tributi costituisce una delle principali fonti di contribuzione allo sviluppo economico e sociale del Paese.

Legalità: il Gruppo persegue un comportamento orientato al rispetto delle norme fiscali applicabili e si impegna a interpretarle in modo da rispettarne la sostanza oltre che la forma.

Tone at the top: il Consiglio di Amministrazione ha il ruolo e la responsabilità di guidare la diffusione di una cultura aziendale improntata ai valori dell'onestà e dell'integrità e al principio di legalità.

Trasparenza: il Gruppo mantiene un rapporto collaborativo e trasparente con l'autorità fiscale, assicurando che quest'ultima, tra l'altro, possa acquisire la piena comprensione dei fatti sottesi all'applicazione delle norme fiscali.

Shareholder value: il Gruppo considera le imposte come un costo dell'attività d'impresa, che, come tale, deve essere gestito, nel rispetto del principio di legalità, con l'obiettivo di salvaguardare il patrimonio sociale e di perseguire l'interesse primario della creazione di valore per gli azionisti in un orizzonte di medio-lungo periodo.

Governance

TA garantisce l'applicazione e la conoscenza all'interno del Gruppo della strategia fiscale attraverso gli organi di governo. La relativa interpretazione è rimessa alla Capogruppo, anche attraverso la collaborazione di uno Studio tributario esterno, che cura altresì il relativo e periodico aggiornamento.

Compliance

Le entità del Gruppo devono rispettare il principio di legalità, applicando in modo puntuale la legislazione fiscale italiana, per garantire che siano osservati il dettato, lo spirito e lo scopo che la norma o l'ordinamento prevedono per la materia oggetto di applicazione. Inoltre, il Gruppo Toscana Aeroporti non mette in atto comportamenti e operazioni, domestiche o cross-border, che si traducano in costruzioni di puro artificio, che non riflettano la realtà economica e da cui è ragionevole attendersi vantaggi fiscali indebiti, in quanto siano in contrasto con le finalità o lo spirito delle disposizioni o dell'ordinamento tributario di riferimento e generino fenomeni di doppia deduzione, deduzione/non inclusione o doppia non imposizione, anche in conseguenza di asimmetrie fra i sistemi impositivi delle eventuali giurisdizioni.

Transazioni intercompany

I rapporti infragruppo sono regolati, a fini fiscali, in base all'arm's length principle, come enucleato in ambito OCSE (Model Tax Convention e Transfer Pricing Guidelines), perseguendo la finalità di allineare, quanto più correttamente possibile, le condizioni e i prezzi di trasferimento con i luoghi di creazione del valore nell'ambito del Gruppo.

Low-tax jurisdictions

Il Gruppo non effettua investimenti in o attraverso Paesi considerati a fiscalità privilegiata con l'unico fine di ridurre il carico tributario.

Incentivi fiscali

Gli incentivi fiscali sono un importante meccanismo di politica economica, orientato allo sviluppo, che i Paesi promuovono per stimolare la crescita e attrarre gli investimenti a sostegno della realizzazione della politica nazionale. L'utilizzo di incentivi fiscali determina generalmente una riduzione dei debiti tributari a lungo termine. Il Gruppo Toscana Aeroporti si avvale di incentivi fiscali generalmente applicabili a tutti gli operatori, rispettando tutte le normative specifiche solo laddove gli stessi siano allineati con i propri obiettivi industriali e operativi e in coerenza con la sostanza economica dei propri investimenti.

Governance fiscale, controllo e gestione del rischio

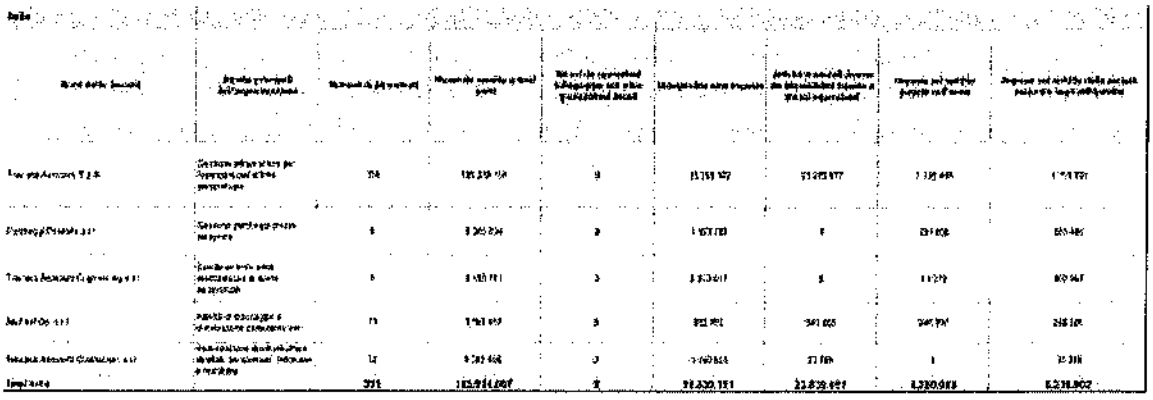
Organo di governo
Nel proprio modello organizzativo, Toscana Aeroporti ha il compito, tra gli altri, di sviluppare la strategia fiscale del Gruppo, identificando, analizzando e gestendo le diverse iniziative di ottimizzazione, monitorando le tematiche fiscali più rilevanti, e fornendo il proprio supporto alle diverse società del Gruppo. Nello sviluppo di tale tematica, TA collabora con uno studio tributario esterno e si coordina con la Capogruppo (CAI), come evidenziato dal contratto di consolidato fiscale,

Organizzazione
Il Gruppo Toscana Aeroporti si è dotato di un insieme di regole, di procedure e di principi che fanno parte del più ampio sistema di organizzazione e controllo del Gruppo che sono da considerarsi punti di riferimento fondamentali che tutti i soggetti, in relazione al tipo di rapporto in essere con il Gruppo, sono tenuti a rispettare.

Rischi fiscali
Il Gruppo si è dotato di un unico consulente fiscale che ha quale principale obiettivo quello di fornire un univoco e coerente indirizzo alle società del Gruppo nell'adottare un corretto ed efficace approccio alla gestione del rischio fiscale.

Meccanismo di segnalazioni degli stakeholder
Per il Gruppo Toscana Aeroporti l'adempimento fiscale è considerato come uno degli aspetti fondamentali di una gestione etica e responsabile dell'Azienda. In questo senso, tra le violazioni che possono essere comunicate attraverso i canali interni all'Azienda sono considerate anche quelle di rilevanza fiscale. Il Codice Etico adottato dal Gruppo rappresenta la cornice di "presidio etico" con cui Toscana Aeroporti opera e nel cui contesto si iscrive a pieno titolo anche la strategia fiscale. Le previsioni relative alle violazioni del Codice Etico sono idonee ad assicurare l'effettività delle prescrizioni contenute nello stesso e devono intendersi estese a quanto stabilito dalla strategia fiscale.

Relazione trasparente con gli stakeholder
Il Gruppo Toscana Aeroporti garantisce trasparenza e correttezza nei rapporti con le autorità fiscali, in caso di verifiche relative sia alle società del Gruppo sia a terzi. Nell'ottica di consolidare la trasparenza verso le autorità fiscali, il Gruppo Toscana Aeroporti aderisce alle previsioni in materia di transfer pricing documentation, in conformità con le indicazioni delle Transfer Pricing Guidelines dell'OCSE (cosiddetto "three-tiered approach", articolato su Master File, Local File, Country-by-Country Report). Infine, Toscana Aeroporti agisce costantemente con un approccio trasparente e collaborativo con tutte le istituzioni e associazioni di categoria per sostenere lo sviluppo di sistemi fiscali efficaci.



Si segnala che la differenza tra l'imposta sul reddito pagata nell'anno e quella maturata sull'utile/perdita è motivata dal maggior reddito imponibile conseguito dalle società del Gruppo nel corso dell'esercizio 2023.

2.3. Assemblea e consiglio di amministrazione

TA è gestita secondo il sistema di amministrazione e controllo tradizionale ai sensi dell'art. 2380 del Codice Civile: sono presenti, dunque, l'Assemblea e il Consiglio di Amministrazione composto da 15 membri nominati dall'assemblea nella seduta del 18 maggio 2021.

Il Consiglio di Amministrazione, in data 20 maggio 2021, ha nominato tra i suoi componenti il proprio Presidente, un Vice-Presidente (non esecutivo) e un Amministratore Delegato.

A seguito della delibera del Consiglio di Amministrazione del 20 maggio 2021 sono stati inoltre costituiti i seguenti comitati:

- Comitato Esecutivo composto da cinque componenti;

- Comitato Nomine e Remunerazioni composto da tre componenti, tutti scelti tra i membri del Consiglio ed individuati tra gli amministratori non esecutivi ed indipendenti ai sensi del Codice di Corporate Governance;

- Comitato Controllo e Rischi composto da tre componenti, tutti scelti tra i membri del Consiglio ed individuati tra gli amministratori non esecutivi ed indipendenti ai sensi del Codice di Corporate Governance.

A febbraio 2023, la Società ha attribuito al Comitato funzioni specifiche in materie ESG (ambientali, sociali e di governance).

Il rinominato **Comitato endoconsiliare Controllo e Rischi e Sostenibilità** fornisce funzioni propositive e consultive, supporto a favore delle attività del Consiglio di Amministrazione della Società correlate alle tematiche della sostenibilità coerente con il percorso intrapreso che mira a rafforzare i **fattori ESG nelle scelte operative e nelle strategie aziendali.**

Il CdA di Toscana Aeroporti S.p.a. è composto da 15 membri, di cui 9 uomini e 6 donne. Il 27% appartiene alla fascia di età compresa tra i 30 e i 50 anni. Il restante 73% ha un'età superiore ai 50 anni.

Nel CdA di Toscana Aeroporti Engineering sono presenti tre uomini di cui uno di età compresa tra 30 e 50 anni.

Il CdA di Jet Fuel Co. S.r.l. è costituito da 5 uomini, tutti con un'età superiore ai 50 anni.

Parcheggi Peretola S.r.l. è gestita da amministratore unico di età superiore a 50 anni.

Nel CdA di Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. sono presenti cinque uomini, due dei quali di età compresa tra 30 e 50 anni.

2.4. Codice di Corporate Governance

La Società ha aderito al Codice di Corporate Governance, nella versione attualmente in vigore ed accessibile al pubblico sul sito web di Borsa Italiana (www.borsaitaliana.it) impegnandosi ad effettuare tutte le attività necessarie per dare piena attuazione ai principi e alle disposizioni ivi previste.

2.5. Adozione Modello ex DL 231/2001

Il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ai sensi del Decreto Legislativo n. 231/2001 di TA è stato approvato con delibera del Consiglio di Amministrazione di TA nella seduta del 12 maggio 2016 e da ultimo aggiornato con delibera del medesimo Consiglio di Amministrazione del 14 febbraio 2023.

Il Modello 231 ed il Codice Etico sono parte integrante del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi della Società. Essi contribuiscono a migliorare le condizioni generali dell'ambiente di controllo e a sancire in modo formale i valori ai quali l'azienda intende ispirare la propria attività.

Il Modello 231 permette di valutare:

– direttamente, i rischi relativi ai reati previsti dal D. Lgs. 231/2001;

– indirettamente l'insieme dei rischi della Società.

Il Codice Etico, oltre a individuare gli standard etici di riferimento, evidenzia l'insieme dei diritti, dei doveri e delle responsabilità di tutti coloro che, a qualsiasi titolo, vi operano, siano essi dipendenti, consulenti, agenti, *partner* commerciali o comunque soggetti legati da un rapporto di collaborazione.

L'adozione del Codice Etico intende soddisfare le necessità e le aspettative di tutti gli interlocutori di Toscana Aeroporti (fornitori, subappaltatori, clienti, committenti, etc.) al fine di costituire una realtà trasparente e orientata al rispetto della legge e dei migliori standard etici e comportamentali.

Il Codice Etico è anche uno strumento di *governance* e, in quanto tale, parte integrante del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi della Società.

Il testo completo del Codice Etico è pubblicato sul sito internet della Società, (https://www.toscana-aeroporti.com/images/files/azienda/Codice_Etico_TA.pdf)

Ulteriori dettagli su Modello 231 e Codice Etico sono forniti al capitolo 5 del presente documento.

TA e le sue controllate Toscana Aeroporti Engineering S.r.l., Jet Fuel Co. S.r.l., Parcheggi Peretola S.r.l. e Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. non sono soggette a disposizioni di legge non italiane che influenzino la struttura di *corporate governance* di TA.

In data 20 maggio 2021, con l'obiettivo di vigilare sul funzionamento e sull'osservanza del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo e del Codice Etico adottati dalla Società, il CDA ha nominato un Organismo di Vigilanza collegiale. In data 19 giugno 2023 il CDA, a seguito delle dimissioni presentate dal membro esterno Dott. Michele Giordano, ha provveduto alla sua sostituzione mediante la nomina del Dott. Claudio Pedrazzani.

Per ulteriori informazioni si rimanda alla "Relazione sul Governo Societario e gli assetti proprietari", annualmente redatta in ottemperanza agli obblighi normativi, che contiene una descrizione generale del sistema di governo societario adottato da TA e riporta le informazioni sugli assetti proprietari e sull'adesione al Codice di Corporate Governance ivi incluse le principali pratiche di "*governance*" applicate e le caratteristiche del sistema di gestione dei rischi e di controllo interno in relazione al processo d'informativa finanziaria.

La suddetta Relazione è consultabile sul sito internet www.toscana-aeroporti.com, sezione "Investor Relations".

2.6. Analisi di materialità

Il concetto di tema materiale secondo i GRI Standards:

"[...] Il processo di determinazione dei temi materiali si basa sulla costante individuazione e valutazione degli impatti che l'azienda produce. L'individuazione e la valutazione costante degli impatti comportano il coinvolgimento dei principali stakeholder ed esperti e sono svolte in modo indipendente dalla procedura di rendicontazione di sostenibilità. [...]"

Per la redazione del presente documento, il *Top management* del Gruppo Toscana Aeroporti ha effettuato un'attenta analisi di materialità al fine di individuare:

- gli aspetti della gestione che hanno **impatti** significativi nelle relazioni con gli stakeholder e sul business, ambiente naturale, società

- gli atteggiamenti che possono guidare l'azienda verso la creazione di valore durevole non solo economico, ma anche sociale e ambientale;

- i requisiti minimi del D.Lgs. 254/16 riguardanti le tematiche ambientali, sociali, attinenti al personale, al rispetto dei diritti umani, alla lotta alla corruzione attiva e passiva.

Il processo di analisi di materialità è stato sviluppato attraverso il coinvolgimento del management aziendale nell'ambito di incontri ad hoc, finalizzati all'individuazione dei temi di maggiore interesse in riferimento al Gruppo e al suo business. Al fine di indirizzare in maniera più puntuale l'analisi, è stata condotta un'attività di benchmark sui principali operatori di settore. È stata, inoltre, effettuata un'analisi

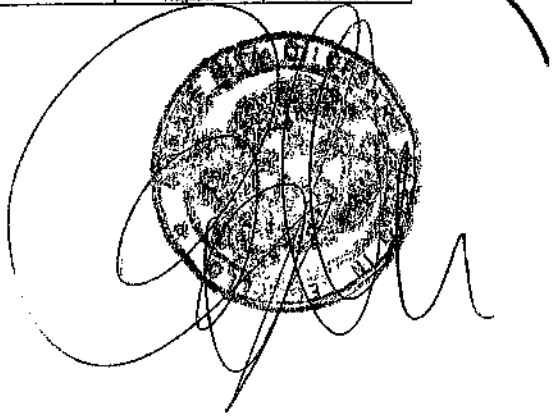
interna al fine di approfondire il punto di vista degli stakeholder aziendali. Alla fine del processo sono state mappate le seguenti tematiche, relative alle aree espressamente richiamate dal Decreto 254/16:

Tematiche materiali	**Tematiche D. Lgs. 254/16**
Inquinamento acustico	Ambientali
Consumi energetici ed emissioni	
Consumi e scarichi idrici	
Qualità del servizio	Sociali
Gestione responsabile dei fornitori	
Gestione dei rapporti con le comunità locali	
Airport Safety	
Airport Security	
Gestione e valorizzazione del personale	Attinenti al personale
Salute e sicurezza dei dipendenti	
Pari opportunità e diversity	
Cyber security	
Rispetto dei diritti umani	Rispetto dei diritti umani
Anticorruzione	Lotta contro la corruzione attiva a passiva

Per ogni area tematica sono stati individuati rischi, opportunità e politiche legati all'attività d'impresa e sono stati definiti indicatori qualitativi e quantitativi che verranno dettagliati nei paragrafi successivi del presente documento.

Nel processo di aggiornamento dell'analisi di materialità sono stati, inoltre, individuati i seguenti impatti riconducibili alle tematiche materiali del gruppo TA:

		Tipologia Impatto	
Tematiche materiali	**Impatti**	Positivo - Negativo	Effettivo - Potenziale
Inquinamento acustico	INQUINAMENTO ACUSTICO (da TRAFFICO AEREO)	Negativo	Effettivo
	INQUINAMENTO ACUSTICO (dell'ATTIVITA' DI TA)	Negativo	Effettivo
Consumi energetici ed emissioni	IMPATTO SUL CAMBIAMENTO CLIMATICO DATO DALLE OPERATION	Negativo	Effettivo
	IMPATTO SUL CAMBIAMENTO CLIMATICO DOVUTO AL TRAFFICO AEREO	Negativo	Effettivo
	IMPATTO SUL CAMBIAMENTO CLIMATICO DOVUTO ALLA CATENA DEL VALORE	Negativo	Effettivo
Consumi e scarichi idrici	INQUINAMENTO DELLE ACQUE METEORICHE	Negativo	Effettivo
	CONSUMI E PRELIEVI IDRICI	Negativo	Effettivo
Qualità del servizio	PEGGIORAMENTO DELL'ESPERIENCE DEI PASSEGGERI	Negativo	Potenziale
	INCREMENTO DELLA QUALITA' E DEI SERVIZI OFFERTI AL CONSUMATORE FINALE	Positivo	Potenziale
Gestione responsabile dei fornitori	Rapporti con i fornitori, inclusa le pratiche di pagamento	Positivo	Effettivo
Gestione dei rapporti con le comunità locali	MIGLIORAMENTO DEL RAPPORTO / BENESSERE DELLA COMUNITA'	Positivo	Effettivo
	IMPATTI NEGATIVI SULLA COMUNITA' CIRCOSTANTE	Negativo	Effettivo
	CONTRIBUTO ALLA CONNESSIONE LOCALE E GLOBALE	Positivo	Effettivo
Airport Safety	DANNI ALLA SALUTE E SICUREZZA DEI PASSEGGERI	Negativo	Potenziale
Airport Security	DANNI ALLA SALUTE E SICUREZZA DEI PASSEGGERI	Negativo	Potenziale
Gestione e valorizzazione del personale	SVILUPPO DELLE COMPETENZE DEL PERSONALE	Positivo	Effettivo
	CONTRIBUTO ALL'OCCUPAZIONE DI QUALITA'	Positivo	Effettivo
	MIGLIORAMENTO DEL WELFARE AZIENDALE E DEL WORK-LIFE BALANCE	Positivo	Effettivo
Salute e sicurezza dei dipendenti	INFORTUNI SUL LAVORO	Negativo	Potenziale
Pari opportunità e diversity	EPISODI DI DISCRIMINAZIONE E VIOLAZIONE DEI DIRITTI UMANI	Negativo	Potenziale
Cyber security	PERDITA DI DATI SENSIBILI	Negativo	Potenziale
Rispetto dei diritti umani	EPISODI DI DISCRIMINAZIONE E VIOLAZIONE DEI DIRITTI UMANI	Negativo	Potenziale
Anticorruzione	Comportamenti anti competitivi	Negativo	Potenziale
	Whistleblowing	Positivo	Effettivo
	Comportamenti corruttivi	Negativo	Potenziale



2.7. Indirizzi Strategici di Sostenibilità

Il Gruppo ha individuato **5 Relevant topic** (Green Infrastructure, Operational Excellence, People & Innovation, Customer Experience e Community), funzionali a individuare obiettivi, iniziative e indicatori necessari a costruire il Piano di Sostenibilità integrato. Inoltre, per ciascun Relevant topic, la Società ha **associato i temi materiali** rendicontati nella DNF e le evidenze emerse dal Dibattito Pubblico per il nuovo Master Plan di Firenze.

Nel mese di gennaio 2024 il Gruppo, in coerenza con i 5 Relevant topic sopra descritti, ha iniziato un percorso di **Piano Integrato** definito come "L'evoluzione del modello di programmazione e controllo attraverso un piano e un processo di monitoraggio che permette di coniugare l'obiettivo della produzione di valore per gli azionisti con quello di uno sviluppo sostenibile per la comunità e il territorio". Nel piano integrato confluiscono, dunque, gli elementi tradizionali di business – tipicamente declinati nel piano industriale – con quelli ESG invece definiti nei piani strategici di sostenibilità aziendali.

3. GESTIONE DELLE TEMATICHE AMBIENTALI

3.1. Rischi ed opportunità

Toscana Aeroporti adotta specifiche procedure atte a:

- identificare e documentare gli Aspetti Ambientali connessi a processi, prodotti e servizi che TA può tenere sotto controllo e/o su cui può avere influenza diretta o indiretta;
- identificare e documentare gli Impatti Ambientali connessi agli Aspetti Ambientali individuati al punto precedente, definendo se tali impatti possono costituire dei rischi ed eventualmente identificare le opportune azioni per tenere sotto controllo tali rischi;
- valutare il livello di significatività degli Impatti Ambientali attraverso il "Registro degli Aspetti e degli Impatti Ambientali" definendo, quando possibile, opportuni piani di miglioramento;
- monitorare gli indicatori riferibili ad impatti ritenuti significativi intervenendo, quando necessario, con azioni correttive mirate;
- valutare il panorama dei potenziali rischi globalmente intesi attraverso il "registro rischi ed opportunità" predisponendo opportune azioni di intervento e valutando, laddove possibile, le potenziali opportunità correlate.

Alla luce dello scenario mondiale sempre più instabile e mutevole, in parte legato all'emergenza pandemica degli anni passati ed in parte ai conflitti internazionali, nella valutazione dei rischi e delle opportunità sono stati introdotti e previsti nuovi fattori di rischio e/o modificato il potenziale impatto degli esistenti sui soggetti a vario titolo interessati sulla base della esperienza maturata.

In riferimento ai rischi legati al cambiamento climatico, da considerarsi esogeni al Gruppo Toscana Aeroporti, benchè ad oggi non siano inclusi all'interno dei modelli di risk management adottati, la Società ha iniziato una propria valutazione, provvedendo anche a conferire formale incarico alla Fondazione Centro Euro-Mediterraneo sui Cambiamenti Climatici (CMCC) avente ad oggetto "Analisi dei rischi derivanti dagli impatti del cambiamento climatico sugli aeroporti di Firenze e di Pisa". Le risultanze di detto studio saranno disponibili nell'anno 2024 e consentiranno di indirizzare in modo più efficace le necessarie azioni di mitigazione. In tale ottica, risulta già utile e opportuna l'applicazione degli indirizzi sottesi alla politica ambientale della Società, attraverso i quali si potranno adottare percorsi di sviluppo resilienti ai cambiamenti climatici e l'attuazione di azioni coerenti ai 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs) sviluppati dalle Nazioni Unite.

Attraverso pregresse analisi bibliografiche sono stati verificati i rischi individuati dal Centro Euro-Mediterraneo sui Cambiamenti Climatici e dall'European Climate Foundation (cfr. "Analisi del rischio – I cambiamenti climatici in Italia", 2020) e si è riscontrato che:

- l'Indice della Capacità di Adattamento (AC), nella cui formulazione compaiono anche le infrastrutture, evidenzia, sia per la Provincia di Pisa, sia per quella di Firenze, valori compresi fra 1 e 28, afferenti alla migliore classe fra quelle considerate;
- l'Indice di Rischio Climatico (CRI) medio risulta, sia per la Provincia di Pisa, sia per quella di Firenze, non elevato, con valori compresi nella fascia 0.25-0.50;
- l'Indice di Resilienza ai Disastri (DRI) evidenziano, per gli ambiti territoriali di ubicazione degli scali aeroportuali, bassa vulnerabilità sociale ed elevata resilienza,

e pertanto, in attesa delle risultanze della specifica analisi commissionata alla Fondazione CMCC, detti indicatore non vengono per il momento valutati tali da potersi porre alla base di rischi specifici significativi ed elevati ascrivibili ai cambiamenti climatici.

Di particolare interesse risultano, per il sistema aeroportuale toscano, i seguenti pericoli climatici: aumento della temperatura, cambiamenti nel regime delle precipitazioni, modifiche ai modelli di tempesta, cambiamenti nei modelli di vento, aumento del livello del mare e mareggiate. Si tratta di pericoli che saranno puntualmente analizzati all'interno del rapporto commissionato a CMCC, unitamente agli elementi di esposizione e vulnerabilità.

Relativamente al riscaldamento globale, fortemente influenzato dalle emissioni di gas climalteranti in atmosfera, Toscana Aeroporti ha avviato l'esecuzione e la programmazione di una serie di interventi sinergicamente indirizzati ad un contenimento delle emissioni di CO_2, avviando anche il percorso di accreditamento all'ACA (Airport Carbon Accreditation) Program che, nell'anno 2023, ha visto la predisposizione della documentazione tecnica necessaria per l'ottenimento della certificazione di Livello 1 e di Livello 2 per entrambi gli aeroporti di Firenze e di Pisa. In particolare, Toscana Aeroporti ha acquisito nel dicembre 2023 la certificazione del "Greenhouse Gas Protocol" da parte del soggetto terzo IMQ.

Nel corso del 2023 si è completata la progettazione esecutiva di un nuovo impianto fotovoltaico presso l'aeroporto di Firenze (impianto da 189 kW, già autorizzato da ENAC), mentre risulta ancora in corso la progettazione esecutiva di nuovi impianti fotovoltaici presso lo scalo di Pisa (potenza attesa pari a 525 kW). Nello stesso 2023 è stato ultimato il progetto esecutivo di ampliamento e ristrutturazione del terminal passeggeri dell'aeroporto di Pisa, con annesso nuovo impianto fotovoltaico da 350 kW.

Nello stesso anno la Società ha avviato il proprio programma di acquisto di energia elettrica verde, utile presidio per il contenimento/compensazione delle proprie emissioni dirette climalteranti.

L'intero settore mondiale del trasporto aereo, inoltre, risulta da tempo sensibile ai temi della sostenibilità e dei cambiamenti climatici, dovendosi tra l'altro uniformare al documento ICAO DOC 9988 Guidance on the development of States' Action Plans on CO_2 emissions reduction activities (ultima versione anno 2019).

L'Italia sviluppa, per il tramite di ENAC, il proprio Action Plan; Toscana Aeroporti, unitamente agli altri gestori nazionali, ha contribuito alla redazione della nuova versione dell'Italy's Action Plan, licenziata da ENAC nel settembre 2021. Il settore industriale della produzione degli aeromobili e delle relative motorizzazioni lavora da tempo alla ricerca di progressive soluzioni tecnologiche sempre più performanti in termini di contenimento dei consumi di combustibile ed emissioni in atmosfera.

Per quanto attiene al rischio idrogeologico, risultano già da tempo ultimati presso lo scalo di Firenze i primi interventi di autocontenimento idraulico in grado di laminare le portate idriche meteoriche di rilascio al reticolo idrografico, e sono stati confermati per i prossimi anni analoghi interventi. In particolare, nel corso del 2023 è stata ultimata la progettazione esecutiva degli interventi afferenti alla successiva fase di attuazione del programma pluriennale di adeguamento e miglioramento delle reti idrauliche di sedime, la cui esecuzione risulta pianificata nel 2024. Le necessità di invarianza ed autocontenimento idraulico sono prese a riferimento per tutti i progetti riferiti a nuove opere da realizzarsi presso lo scalo di Firenze.

La project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale (c.d. Masterplan 2035) di medio-lungo periodo, già assoggettata al processo di Dibattito Pubblico ai sensi del DPCM 76/2018 nel periodo novembre 2022-febbraio 2023, prevede importanti interventi di riassetto e messa in sicurezza idraulica dell'intera Piana di Sesto Fiorentino, oltre ad un sistematico intervento di mitigazione del rischio idraulico in Comune di Signa. Il medesimo Piano di Sviluppo Aeroportuale include, inoltre, importanti e significativi investimenti in tema di efficienza energetica, produzione di energia fotovoltaica, sostenibilità ambientale, digitalizzazione e automazioni del processamento dei passeggeri, economia circolare, inclusione sociale, nonché tangibili azioni di ottimizzazione dell'inserimento territoriale delle nuove infrastrutture, con diffuse azioni, misure e opere di mitigazione e compensazione ambientale.

La project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale è stata oggetto, nel corso dell'anno 2023, dapprima di approvazione in linea tecnica da parte di ENAC e, successivamente, del processo di scoping che regola la prima fase del procedimento ambientale integrato VIA-VAS avviato da ENAC nel giugno 2023 e concluso a fine dicembre 2023 con espressione di apposito parere della Commissione nazionale VIA-VAS.

Relativamente al tema della sicurezza idrogeologica, anche il Masterplan di sviluppo dello scalo di Pisa prevede preliminari opere di autocontenimento idraulico, a vantaggio della sicurezza del reticolo idrografico ricettore. In particolare, il progetto di ampliamento del Terminal passeggeri contempla opere connesse e/o propedeutiche di messa in sicurezza ed invarianza idraulica, buona parte delle quali avviate già nel corso del 2022 e completate nel 2023.

Da un punto di vista meramente ambientale, la sensibile contrazione dell'operatività aeroportuale riferibile all'emergenza pandemica ha rappresentato, per gli anni 2020 e 2021, un positivo trend di miglioramento dell'"impronta ambientale" degli scali, correlato per lo più alla diminuzione (in termini assoluti) dei consumi delle risorse, parzialmente ri-orientato verso i dati pre-Covid a seguito l'aumento dei dati di traffico registrati nel corso del 2022. I dati 2023 hanno confermato la buona ripresa del traffico aereo, con numerosi indicatori ambientali legati ai consumi di energia e/o risorse che hanno fatto comunque registrare miglioramenti seppur a fronte di un sensibile incremento di passeggeri. La forte ripresa del traffico fatta registrare dallo scalo di Firenze, unitamente al fenomento del massiccio incremento dei voli notturni in ritardo rispetto agli orari programmati ha determinato nel 2023, per lo scalo cittadino, un orientamento verso più importanti livelli di impatto acustico e disturbo percepito dalla popolazione residente nelle aree limitrofe allo scalo e direttamente sorvolate dagli aeromobili. La Società nel corso dell'anno si è formalmente impegnata a contrastare, per quanto nelle proprie possibilità e non in contrasto con il sovraordinato obbligo di continuità del servizio pubblico di trasporto, il citato fenomeno dei voli che interessano il periodo notturno solo per ritardi non direttamente cagionati dallo scalo (bensì dagli hub europei che lo alimentano), promuovendo nuove modalità di gestione del traffico definite attraverso una preliminare concertazione con le compagnie aeree e con le Istituzioni locali e territoriali, volte al significativo contenimento dell'operatività aerea in orario non coerente con l'esigenza di riposo notturno della popolazione. La Società conferma che la costruzione della nuova pista rappresenta una singolare opportunità per la massima tutela acustica della popolazione residente nelle aree circostanti all'aeroporto e il contestuale sviluppo dell'infrastruttura aerea, di preminente e strategico interesse nazionale.

Per individuare i principali rischi che derivano dalle attività di Toscana Aeroporti è stata elaborata una matrice di correlazione dove sono individuati gli aspetti ambientali e gli impatti ad essi correlati. La valutazione è effettuata utilizzando criteri parametrici che, incrociati con un indice di [illegible] portano ad individuarne la significatività.

Per ogni impatto vengono determinati sia i rischi connessi sia le attività messe in atto per minimizzarli, nonché i progetti di miglioramento, talvolta esauribili in un orizzonte temporale di breve durata talaltra pluriennale.

Gli aspetti ambientali sono stati valutati in:

- condizioni normali o standard delle attività e di funzionamento degli impianti;
- condizioni anomale, ma previste, di funzionamento degli impianti, ossia per gli avviamenti, le fermate per attività di manutenzione, di verifica, riparazione o sostituzione di parti;
- condizioni d'emergenza o incidenti.

Il livello di significatività di un Impatto Ambientale associato ad uno o più Aspetti Ambientali può risultare Nullo o Trascurabile (N), Basso (B), Medio (M) oppure Alto (A).

Un Aspetto Ambientale è valutato come significativo quando il livello di significatività dei suoi relativi Impatti Ambientali risulti "**Medio**" o "**Alto**".

Per eseguire il monitoraggio degli impatti ambientali generati, TA ha elaborato un sistema di indicatori dedicato, specifico per ciascun scalo, focalizzando la propria attenzione su quelli che sono stati ritenuti di rischio medio/alto.

I Sistemi di Gestione Ambientale all'interno dei quali TA opera risultano certificati ai sensi della ISO 14001:2015 sia presso l'aeroporto di Pisa sia presso quello di Firenze.

In particolare, sono stati individuati parametri misurabili sui seguenti aspetti:

- Rumore aeroportuale, con obiettivi di riduzione dell'esposizione della popolazione a detto fattore di pressione antropica;
- Produzione e gestione dei rifiuti, con orientamento ai principi dell'economia circolare;
- Approvvigionamento e consumo di risorse, con orientamento a principi di risparmio, contenimento dei consumi, efficientamento dei sistemi, recupero e riutilizzo;
- Gestione delle acque, con finalità di tutela della risorsa e non aggravio del rischio idrogeologico;
- Emissioni in atmosfera, con obiettivi di efficientamento energetico e riduzione delle emissioni climalteranti;
- Tutela della biodiversità, con obiettivi di monitoraggio e conservazione degli habitat e/o di compensazione ambientale in attuazione degli indirizzi di cui alla direttiva Habitat 92/43/CEE.

Il principale aspetto che è risultato ad impatto **"Alto"** per entrambi gli scali è il:

IMPATTO ALTO	
RUMORE	emissioni di rumore nell'intorno aeroportuale (dati LVA) emissioni di rumore esterne all'intorno aeroportuale (Leq)

I principali aspetti che sono risultati ad impatto **"Medio"** sono quelli di seguito riportati, specifici di sito:

ASPETTI	FIRENZE
RISORSE ENERGETICHE	consumi elettricità (utenze TA)
	consumi elettricità (utenze Terzi)
	metano per climatizzazione
RISORSE IDRICHE	consumo idrico da acquedotto
SCARICHI IDRICI	dilavamento superfici impermeabili (piazzali e parcheggi) con recapito su corpo idrico superficiale
	scarico acque reflua
RIFIUTI	rifiuti speciali
	deposito temporaneo del sito
EMISSIONI IN ATMOSFERA	emissioni di sostanze inquinanti da mezzi operativi
	emissioni GHG climalteranti
BIO-DIVERSITA'	tutela della biodiversità
	Rischio incendio
	Sversamenti su piazzale A/M di idrocarburi, olii e sostanze chimiche pericolose
	Emergenza incidenti aerei

ASPETTI	PISA
RISORSE ENERGETICHE	consumi elettricità (utenze TA)
	consumi elettricità (utenze Terzi)
	metano per climatizzazione
RIFIUTI	rifiuti speciali
	deposito temporaneo del sito
EMISSIONI IN ATMOSFERA	emissioni di sostanze inquinanti da mezzi operativi
	emissioni GHG climalteranti
BIODIVERSITA'	tutela della biodiversità
	Rischio incendio
	Sversamenti su piazzale A/M di idrocarburi, olii e sostanze chimiche pericolose
	Emergenza incidenti aerei

Per tali aspetti sono previste rilevazioni sistematiche, specifiche procedure, verifiche di dettaglio, piani di monitoraggio e di miglioramento.

3.2. Le politiche praticate

Toscana Aeroporti sostiene la necessità di coniugare le esigenze di valorizzazione e crescita economica con il valore fondamentale della salvaguardia del patrimonio ambientale.
La società si è dotata di un Sistema di Gestione Integrato per la Qualità, conformemente a quanto stabilito dalla norma UNI EN ISO 9001:2015, per la Salute e Sicurezza sul Lavoro, in conformità alla

norma ISO 45001:2018, per la Responsabilità sociale, coerente alla SA8000 e per l'Ambiente, ottemperando a quanto previsto dalla UNI EN ISO 14001:2015.
Dal 2019 entrambi gli scali di Pisa e Firenze sono certificati secondo lo standard ISO 14001:2015, a comprova dell'impegno costante e crescente dichiarato dalla Società all'interno della politica ambientale adottata.
A tal riguardo, per ciascun ambito di certificazione, sono state definite e adottate le relative Politiche, le matrici di rischio nonché aggiornate le procedure previste a supporto del suddetto sistema.
Relativamente alle tematiche ambientali, il Sistema di Gestione Ambientale adottato persegue gli obiettivi generali sotto riportati e garantisce un costante monitoraggio degli aspetti ambientali, al fine di prevenire l'inquinamento e ridurre il più possibile l'impatto delle infrastrutture aeroportuali in concessione sul territorio.

Le certificazioni sopra elencate sono riferite alla sola capogruppo.

Toscana Aeroporti Costruzioni (TAC) possiede e conferma il rispetto allo standard ISO 9001 ed ottiene, nel 2023, la certificazione anche secondo gli standard ISO 14001:2015 e ISO 45001:2018.

3.3. Obiettivi generali

Toscana Aeroporti, nell'ambito della gestione delle tematiche ambientali di rilievo derivanti dalle proprie attività, ha implementato e mantiene attivo un Sistema di Gestione Ambientale, in conformità a quanto previsto dalla UNI EN ISO 14001:2015.
Si riportano di seguito gli obiettivi generali, sottoscritti dall' Alta Direzione e riportati nella Politica Ambientale:

- ✓ gestire le tematiche ambientali attraverso l'implementazione di una specifica organizzazione ambientale mirata e qualificata, con coinvolgimento e sensibilizzazione di tutti i propri dipendenti sui temi della tutela dell'ambiente e della sostenibilità;
- ✓ perseguire gli obiettivi di sostenibilità dello sviluppo degli scali aeroportuali gestiti, anche in recepimento degli indirizzi di cui all'Agenda 2030 dell'Organizzazione Mondiale delle Nazioni Unite (Sustainable Development Goals), al piano Europeo NextGenerationEU e al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, con particolare riferimento ai principi della transizione ecologica, dell'innovazione digitale, delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;
- ✓ tutelare l'ambiente gestendo e minimizzando l'impatto delle proprie attività e provvedendo alla preventiva verifica di tutti i fattori di pressione ambientale correlati alle previsioni di sviluppo infrastrutturale degli scali aeroportuali;
- ✓ adottare i più idonei sistemi di controllo e di sorveglianza attraverso attività di monitoraggio sui soggetti atti a generare significativi impatti ambientali connessi alle attività aeroportuali;
- ✓ garantire rapporti aperti e collaborativi con le autorità locali e con quanti vivono in prossimità dei siti aeroportuali gestiti da Toscana Aeroportuali, affinché si instauri un clima di reciproca accettazione, fiducia e collaborazione e affinché le rispettive aree di attività convivano in maniera compatibile e sinergica;
- ✓ mettere in atto ogni azione e iniziativa utile a prevenire incidenti rilevanti e a ridurre al minimo le eventuali conseguenze su persone, ambiente e proprietà altrui;
- ✓ assicurarsi che i terzi impegnati nell'area del sito aeroportuale applichino i medesimi standard ambientali stabiliti da Toscana Aeroporti.

Toscana Aeroporti sottolinea il proprio impegno all'osservanza delle leggi ambientali ed alle altre prescrizioni ambientali applicabili, alla prevenzione dell'inquinamento ed al miglioramento continuo del Sistema di Gestione Ambientale.
In particolare, la Società è focalizzata sul miglioramento degli aspetti legati a:

- Rumore
- Rifiuti
- Approvvigionamento e consumo di risorse
- Gestione delle acque
- Emissioni in atmosfera
- Tutela della biodiversità

Annualmente l'Alta Direzione approva i piani di miglioramento aziendale, e traduce gli impegni del Sistema di Gestione Integrato in obiettivi misurabili per le singole funzioni aziendali ed i pertinenti livelli.
Il raggiungimento degli obiettivi pianificati e le prestazioni generali del Sistema sono monitorati dall'Alta Direzione durante i riesami periodici.

I piani di miglioramento sottoscritti dalla Direzione di TA, che a causa dei significativi effetti negativi sul trasporto aereo che la pandemia da Covid-19 ha determinato sulla gestione economico-finanziaria della Società TA e sue controllate, erano stati negli anni 2021 e 2022 pianificati ma non realizzati, sono stati ripresi e completati nel corso dell'anno 2023.

TA garantisce l'impegno alla revisione e alla conferma periodica della Politica Ambientale e alla sua diffusione all'interno dalla propria organizzazione e a tutte le parti interessate.

I dati sotto riportati comprendono anche le Società Jet Fuel, Toscana Aeroporti Engineering e Parcheggi Peretola.[2]

Consumi energetici

Nel corso del 2023 l'attività operativa è ritornata ai livelli pre Pandemia con significativi incrementi del traffico. Allo stesso tempo si è registrata una riduzione complessiva dell'energia utilizzata frutto di una serie di interventi di efficienza energetica messi in atto (illuminazione, motori elettrici). Ne seguito sono rendicontati i consumi registratti da tutti i fattori energetici impiegati dall'organizzazione.

Energia Elettrica

Toscana Aeroporti, per lo svolgimento delle proprie attività, utilizza prevalentemente energia elettrica prelevata dalla rete.

Nello scalo di Pisa una parte dell'energia elettrica impiegata viene autoprodotta mediante un impianto di Cogenerazione a metano in assetto Trigenerativo, che produce energia elettrica, termica e frigorifera.

L'energia prodotta in condizioni standard da questo impianto copre all'incirca l'80% del fabbisogno elettrico e termico della struttura e il 25% del fabbisogno frigorifero. Non sono disponibili fonti di energia rinnovabile.

[2] Nelle tabelle sotto riportate riferite ai consumi, il dato è stato riportato all'unità per una migliore lettura dello stesso.

Nello scalo di Firenze non sono presenti impianti di autoproduzione né alimentati da fonti tradizionali che da fonti di energia rinnovabile.

L'energia elettrica complessiva e di dettaglio utilizzata dall'organizzazione è riportata nelle successive tabelle:

TOTALE	2023	2022	2021
Consumo di energia elettrica prelevata da rete [GJ]	43.409,96	38.391,00	33.418,60
Consumo di energia elettrica autoprodotta [GJ]	22.368,44	27.539,70	23.208,10
Consumo totale di energia [GJ]	65.778,40	65.930,70	56.626,70
Consumi totali [GJ/n pax*1000]	**8,06**	**9,85**	**20,11**

PISA	2023	2022	2021
Consumo di energia elettrica prelevata da rete [GJ]	15.257,41	9.025,90	8.616,90
Consumo di energia elettrica autoprodotta [GJ]	22.368,44	27.539,70	23.208,10
Consumo totale di energia [GJ]	**37.625,85**	**36.565,60**	**31.825,00**
Consumi totali [GJ/n pax*1000]	**7,38**	**8,16**	**16,01**

FIRENZE	2023	2022	2021
Consumo di energia elettrica prelevata da rete [GJ]	28.152,55	29.365,10	24.801,70
Consumo di energia elettrica autoprodotta [GJ]	-	-	-
Consumo totale di energia [GJ]	**28.152,55**	**29.365,10**	**24.801,70**
Consumi totali [GJ/n pax*1000]	**9,19**	**13,26**	**29,93**

Analizzando l'indicatore consumo specifico di energia elettrica (GJ/kPax) si nota che il suo andamento è decrescente sia a livello di organizzazione che per i due siti grazie agli interventi di efficienza energetica messi in atto nel corso degli utlimi anni

Metano

In Toscana Aeroporti S.p.A. il metano è impiegato per il riscaldamento degli ambienti, per la produzione di acqua calda per usi igienico sanitari e per l'alimentazione dell'impianto di autoproduzione di energia elettrica e energia termofrigorifera (Trigeneratore) nello scalo di Pisa. I consumi di metano sono monitorati mediante letture e registrazioni mensili dei contatori generali.

Gasolio e benzina

I vettori energetici Gasolio e Benzina sono utilizzati per l'azionamento del parco mezzi e attrezzature che TA impiega nelle operazioni di assistenza degli aeromobili. Per il rifornimento dei mezzi a gasolio si utilizzano dei distributori interni. I consumi per singolo mezzo sono registrati su apposita modulistica periodicamente e rendicontati mensilmente. I mezzi alimentati a benzina vengono riforniti a distributore esterno. Una buona parte del parco mezzi è a trazione elettrica e per la ricarica vengono utilizzate apposite postazioni collegate ad impianto elettrico dell'aeroporto.

In accordo con le politiche ambientali di decarbonizzazione la politica di rinnovo mezzi prevede una quasi totale elettrificazione del parco.

I consumi totali registrati e il dettaglio per i due scali sono i seguenti:

TOTALE	2023	2022	2021
Benzina[3] [GJ]	87,22	347,3	294,5
Metano [GJ]	70.809,21	88.398,8	77.150,4
Gasolio per autotrazione [GJ]	10.647,09	11.967,0	7.312,5

PISA	2023	2022	2021
Benzina[2] [GJ]	38,31	312,72	267,76
Metano [GJ]	65.288,24	80.764,01	69.783,00
Gasolio per autotrazione [GJ]	4.188,08	5.350,61	4.188,43

FIRENZE	2023	2022	2021
Benzina[2] [GJ]	48,90	34,54	26,70
Metano [GJ]	5.520,97	7.634,78	7.367,41
Gasolio per autotrazione [GJ]	6.459,01	6.616,42	3.124,10

I quantitativi di energia di questi vettori energetici sono in riduzione per entrambi gli scali se confrontati con l'anno 2022, anno di ripartenza del traffico dopo la pandemia.

In particolare si osservano le significative riduzioni nel consumo di gasolio del sito di Pisa con l'introduzione di apparecchiature per alimentazione elettrica degli aeromobili (400 Hz) in sostituzione dei motogeneratori (GPU) alimentati a gasolio, la riduzione dei consumi di metano in entrambi gli scali per un maggior utilizzo delle pompe di calore a Firenze e del calore recuperato dal cogeneratore a Pisa.

La riduzione dei consumi di benzina su PSA è invece correalto con il venir meno dei consumi di benzina dovuto alla controllata TAH.

Emissioni

La maggior parte delle emissioni generate dall'esercizio aeroportuale risultano di tipo diffuso e non sono direttamente misurabili. Il Gruppo TA, in ragione del Decreto VIA inerente il Masterplan 2014-2029 dell'Aeroporto di Firenze, provvede al monitoraggio degli indicatori di qualità dell'aria nelle aree esterne al sedime aeroportuale, in corrispondenza di posizioni ritenute rappresentative sia per esposizione, sia per tipologia e numerosità di ricettori presenti. Il procedimento di compatibilità ambientale inerente il Masterplan 2014-2028 dell'Aeroporto di Pisa non richiede, preliminarmente alla conclusione del periodo di attuazione del Masterplan medesimo, l'esecuzione di attività di monitoraggio della qualità dell'aria.

[3] *Tale dato riguarda solamente il consumo relativo ai mezzi utilizzati in area air side e non comprende [illegible] assegnate ai dipendenti.*

In relazione all'anno 2023, il Gruppo ha provveduto a calcolare il valore delle emissioni utilizzando i fattori emissivi di ISPRA all'interno del Rapporto "Fattori di emissione atmosferica di CO2 e altri gas a effetto serra nel settore elettrico" e all'interno della "Tabella parametri Standard nazionali UNFCCC".

Il dato realtivo alle emissioni indirette legata ai consumi di energia elettrica prelevata dalla rete è al netto della quota (20%) di energia verde contrattualizzata con le rispettive "Garanzie di Origine".

Di seguito la rendicondazione, suddivisa per scalo e per famiglia di emissione, delle emissioni relative al triennio 2021, 2022, 2023:

TOTALE	**2023**	**2022**	**2021**
305-1 Emissioni dirette GHG (Scope 1)	**tCO2**	**tCO2**	**tCO2**
Consumi per produzione energia elettrica da Metano	1.340,63	1.623,00	1.305,00
Gasolio	625,47	696	654,6
Benzina	5,26	24,8	21,6
Metano	3.966,99	4.981,70	4.338,50
Totale	**5.938,34**	**7.325,50**	**6.319,70**
305-2 Emissioni indirette GHG (Scope 2)	**tCO2**	**tCO2**	**tCO2**
Consumi energia elettrica	2.968,90	2.716,20	2.397,70

PISA	**2023**	**2022**	**2021**
305-1 Emissioni dirette GHG (Scope 1)	**tCO2**	**tCO2**	**tCO2**
Consumi per produzione energia elettrica da Metano	1.340,63	1.623,02	1.305,01
Gasolio	246,03	314,32	374,95
Benzina	2,81	23,02	19,64
Metano	3.657,68	4.550,50	3.924,19
Totale	**5.247,15**	**6.510,86**	**5.623,79**
305-2 Emissioni Indirette GHG (Scope 2)	**tCO2**	**tCO2**	**tCO2**
Consumi energia elettrica[1]	1.044,61	638,58	618,16

FIRENZE	**2023**	**2022**	**2021**
305-1 Emissioni dirette GHG (Scope 1)	**tCO2**	**tCO2**	**tCO2**
Consumi per produzione energia elettrica da Metano	0	-	-
Gasolio	379,44	381,69	279,67
Benzina	2,45	2,5	1,96
Metano	309,30	431,19	414,3
Totale	**691,1869**	**815,38**	**695,93**
305-2 Emissioni indirette GHG (Scope 2)	**tCO2**	**tCO2**	**tCO2**
Consumi energia elettrica[1]	1.924,29	2.077,58	1.779,52

1) Solo consumi da fonti non rinnovabili

Acqua

L'organizzazione utilizza acqua per Usi Civili ossia igienico-sanitario (bagni, cucina, pulizie), per Usi Tecnologici, per Usi Antincendio per il rincalzo, in caso di emergenza, delle riserve idriche antincendio e per l'irrigazione delle aree a verde. L'intero fabbbisogno è soddisfato da prelievi da acquedotto comunale e da pozzi artesiani (PSA).

Di seguito i consumi consolidati dei vari punti di fornitura e/o emungimento.

TOTALE – PRELIEVI	2023	2022	2021
Acquedotto [m3]	125.757	31.876	21.051
Pozzi Artesiani [m3]	65.974	60.983	39.872
Totale Prelievi [m3]	**191.731**	**92.859**	**60.923**

TOTALE - IMPIEGHI ACQUA DI POZZO	2023	2022	2021
Igienico sanitari (Scarichi WC) [m3]	43.051	43.895	27.045
Tecnologico (Torre di Raffreddamento) [m3]	9.169	9.850	5.550
Irrigazione ed Antincendio [m3]	13.754	7.238	7.277
Totale Prelievi [m3]	**65.974**	**60.983**	**39.872**

TOTALE	2023	2022	2021
Consumo Acqua di Pozzo [m3]	43.051	43.895	27.045
Consumo Acqua di Acquedotto [m3]	125.757	118.013	72.496
Totale [m3]	**168.808**	**161.908**	**99.541**
Passeggeri [Npax]	8.161.562	6.696.730	2.816.432
Consumo a passeggero [m3/Npax*1000]	**20,68**	**24,18**	**35,34**

PISA

L'intero fabbisogno è soddisfatto attraverso nove punti di allaccio alla rete dell'acquedotto comunale, per il prelievo di acqua potabile e da due pozzi artesiani per l'emungimento di acqua di falda. L'acqua prelevata è distribuita alle diverse utenze attraverso una rete idrica prevalentemente interrata.

Al fine di tenere sotto controllo l'impatto correlato alle risorse idriche, con l'obiettivo di minimizzare i prelievi ossia i consumi, sono operative procedere finalizzate a:

- Monitorare e registrare, con frequenza mensile, l'andamento dei consumi idrici;
- Monitorare costantemente indicatori di consumo, assoluti e relativi, per tenerne sotto controllo l'andamento ed individuare prontamente eventuali derive;
- Monitorare quantitativamente e qualitativamente gli emungimenti di falda così come previsto negli Atti Concessori;

- Utilizzare l'acqua potabile solo per gli usi in cui è inderogabile il suo utilizzo e impiegare l'acqua di falda negli altri casi;
- Attuare dei piani di manutenzione preventiva finalizzata a prevenire perdite di acqua negli apparecchi utilizzatori;
- Adottare, nelle nuove realizzazioni e in occasione di interventi di rinnovo, tecnologie per il risparmio idrico.

Le aree su cui insistono i pozzi non rientrano tra le aree "a stress idrico".

Di seguito l'andamento dei prelievi e gli impieghi finali dell'acqua per il triennio 2021-2022-2023 con riferimento al dato consolidato e con un focus sugli scali di Pisa e Firenze.

PISA - PRELIEVI	2023	2022	2021
Acquedotto [m3]	45.862	31.876	21.051
Pozzi Artesiani [m3]	65.974	60.983	39.872
Totale Prelievi [m3]	**111.836**	**92.859**	**60.923**

PISA - IMPIEGHI ACQUA DI POZZO	2023	2022	2021
Igienico sanitari (Scarichi WC) [m3]	43.051	43.895	27.045
Tecnologico (Torre di Raffreddamento) [m3]	9.169	9.850	5.550
Irrigazione ed Antincendio [m3]	13.754	7.238	7.277
Totale Prelievi [m3]	**65.974**	**60.983**	**39.872**

PISA	2023	2022	2021
Consumo Acqua di Pozzo [m3]	43.051	43.895	27.045
Consumo Acqua di Acquedotto [m3]	45.862	31.876	21.051
Totale [m3]	**88.913**	**75.771**	**48.096**
Passeggeri [Npax]	5.097.257	4.482.300	1.987.838
Consumo a passeggero [m3/Npax*1000]	**17,44**	**16,9**	**24,2**

FIRENZE

Per l'aeroporto di Firenze la fonte di approvvigionamento idrico è costituita esclusivamente dall'acquedotto pubblico comunale. Sono presenti 7 punti di fornitura da acquedotto. Non è attivo alcun pozzo.

FIRENZE - PRELIEVI	2023	2022	2021
Acquedotto [m3]	79.895	86.137	51.445
Pozzi Artesiani [m3]	0	0	0
Totale Prelievi [m3]	**79.895**	**86.137**	**51.445**

FIRENZE - IMPIEGHI ACQUA DI POZZO	2023	2022	2021
Igienico sanitari (Scarichi WC) [m3]	0	0	0
Tecnologico (Torre di Raffreddamento) [m3]	0	0	0

Irrigazione ed Antincendio [m3]	0	0	0
Totale Prelievi [m3]	**0**	**0**	**0**

FIRENZE	**2023**	**2022**	**2021**
Consumo Acqua di Pozzo [m3]	0	0	0
Consumo Acqua di Acquedotto [m3]	79.895	86.137	51.445
Totale [m3]	**79.895**	**86.137**	**51.445**
Passeggeri [Npax]	3.064.305	2.214.430	828.594
Consumo a passeggero [m3/Npax*1000]	**26,07**	**38,9**	**62,09**

Scarichi acque reflue

PISA

Le acque reflue vengono scaricate dai servizi igienici aperti al pubblico dell'aerostazione e dai servizi igienici dei locali uffici dei vari edifici, nonché dagli scarichi derivanti dall'attività di ristorazione e bar dell'aerostazione passeggeri e di preparazione pasti del Catering (in sub concessione).

Le acque reflue di tali scarichi sono raccolte dalla rete di raccolta delle acque nere e convogliate verso impianti di pretrattamento (sedimentazione e depurazione biologica) prima di essere immesse nella fognatura comunale. Questi scarichi sono assimilati a scarichi domestici e non richiedono autorizzazione ai sensi della normativa vigente.

Gli impianti di pretrattamento presenti sono costituiti da fosse biologiche settiche tipo IMHOFF, da vasche bicamerali e da impianti di trattamento biologico ad ossidazione.

FIRENZE

Le acque reflue prodotte all'interno dello scalo derivano da servizi igienici posti a servizio del pubblico, degli uffici e dalle attività di bar-ristorazione previste all'interno dell'aerostazione. Nel complesso, le attività che generano detti reflui si configurano quali attività di produzione e commercio di beni e servizi, costituite da più tipologie di attività previste dalla tabella 1 dell'Allegato 2 al DPGR 46/R/2008.
Le acque reflue vengono dapprima convogliate ad appositi sistemi di pre-trattamento (fosse Imhoff, vasche bi-tri camerali, degrassatori) e successivamente l'effluente in uscita da detti dispositivi viene indirizzato presso apposito impianto di depurazione a fanghi attivi, presente entro il sedime aeroportuale, il cui scarico recapita su corpo idrico superficiale (canale dell'aeroporto).
Lo scarico risulta autorizzato mediante Autorizzazione Unica Ambientale rilasciata dalla Regione Toscana con D.D. n. 10131 del 19-06-2019.

Il processo depurativo è affidato a società terza specializzata. Toscana Aeroporti assicura controlli analitici trimestrali dei parametri indicati in autorizzazione e verifica la corretta tenuta del registro di impianto. Le attività sono svolte in coerenza al Programma di Manutenzione e Gestione.

Si riportano, nella tabella sottostante, i dati sintetici riferiti alle condizioni di esercizio dell'impianto nel triennio 2021-2022-2023:

Registro Autocontrolli Impianto

Anno	N° Controlli	N° Anomalie	Data Anomalia	% anomalie Vs regolare funzionamento
2021	Periodico	5*	Vedi registro	1.3%
2022	Periodico	8*	Vedi registro	2.19%
2023	Periodico	6*	Vedi Registro	1.65%

* Anomalie/365(giorni)

Rumore:

Toscana Aeroporti è dotata, presso ciascuno degli aeroporti in gestione, di un Sistema di Monitoraggio del Rumore Aeroportuale che permette di misurare il rumore prodotto al suolo, con l'obiettivo di valutare l'impatto acustico prodotto nell'ottica di minimizzarne gli effetti sull'ambiente.

Il sistema di monitoraggio permette di:

- monitorare la pressione acustica determinata dalle operazioni di volo sulle aree circostanti l'aeroporto;
- misurare e registrare in continuo il rumore delle operazioni di volo attraverso la rete di fonometri e tracce radar;
- gestire i rapporti con il territorio mediante la pubblicazione dei dati di rumore.

Il sistema di monitoraggio e controllo in essere presso l'aeroporto di Firenze è stato integrato, nel 2019, con un apposito software automatico (c.d. VARP) allora implementato per permettere l'individuazione automatica dei casi di possibile violazione della vigente procedura di decollo antirumore.
Nel corso del 2019 si sono avviati, inoltre, specifici approfondimenti tecnici (condivisi con la Commissione Aeroportuale ex DM 31.10.1997) volti all'efficientamento della procedura antirumore da tempo in essere presso lo scalo di Firenze e all'orientamento dei sorvoli con maggiore interessamento di aree produttive-artigianali (rispetto a quelle residenziali densamente popolate).

Dal giorno 17/06/2021 è stata pubblicata (con prot. ENAC 0073132-P del 30/06/2021) in via sperimentale mediante AIP AIRAC SUP S9/21, con validità 17/06/2021 – 20/04/2022, la procedura antirumore di salita iniziale RWY23 con modifica dell'altitudine di virata e dell'angolo di banco e i relativi effetti acustici sono stati oggetto di monitoraggio/controllo da parte di Toscana Aeroporti.

In data 15.09.22, a valle del sopra menzionato periodo di "prova", si è tenuta la commissione aeroportuale, in occasione della quale sono state illustrate e dibattute le risultanze di detta sperimentazione. Accertata la diffusa presenza di miglioramenti e quantificato in circa 1 dB(A) il beneficio medio acustico percepibile presso la centralina di monitoraggio più rappresentativa, all'unanimità la commissione ha deliberato di procedere all'adozione della nuova procedura di initial climb quale procedura antirumore per decolli RWY 23, secondo quanto nel seguito meglio dettagliato.

Per quanto riguarda il Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore aeroportuale (PCAR) di Firenze, la relativa documentazione tecnica risulta aggiornata da Toscana Aeroporti nel corso dell'anno 2021 e trasmessa all'autorità competente per la relativa approvazione. Le implementazioni modellistiche ivi contenute si riferiscono, relativamente al c.d. stato attuale, all'anno 2019 (anno pre-Covid, caratterizzato dal massimo numero di movimenti aerei).

La documentazione, agli atti del Ministero dell'Ambiente, evidenzia per lo stato attuale la sussitenza di diffusi areali, prevalentemente residenziali, affetti da superamenti dei vigenti limiti acustici di riferimento (con particolare riferimento a valori di LVA superiori a 60 dB(A) in posizioni esterne all'intorno aeroportuale di cui al D.M. 31.10.1997) e individua, quale principale azione di risanamento, la realizzazione della nuova pista di volo prevista dal Piano di Sviluppo Aeroportuale.

In particolare, la documentazione di PCAR include:

- l'individuazione delle aree di potenziale criticità acustica nello scenario effettivo 2019;
- l'individuazione di soluzioni indirette volte al contenimento dell'impatto acustico generato dall'esercizio aeronautico;
- la proposta di adozione di una più efficace procedura antirumore, in grado di garantire il maggior sorvolo di ambiti artigianali e produttivi in luogo di quartieri residenziali densamente popolati;
- la valutazione degli effetti (benefici) acustici correlati a detta nuova procedura antirumore;
- la definizione di scenari di progressiva ripresa dei livelli di traffico aereo pre-Covid;
- l'individuazione dei ricettori potenzialmente critici e impattati in corrispondenza di ciascun singolo scenario di progressiva ripresa del traffico;
- la definizione delle azioni dirette di risanamento acustico;
- la definizione dei tempi di attuazione delle azioni di risanamento acustico diretto;
- i costi delle azioni di risanamento acustico diretto.

Il Piano definisce nella realizzazione della nuova pista di volo la più efficace azione indiretta atta a garantire l'abbattimento di oltre il 99% dell'impatto acustico generato dall'esercizio aeroportuale, espresso in termini di popolazione esposta a livelli di rumorosità LVA superiori a 60 dB(A). La nuova pista di volo eliminerebbe totalmente il sorvolo degli abitati di Peretola, Brozzi, Quaracchi e Le Piagge, a discapito del sorvolo di nuove aree che, per configurazione urbanistica ed insediativa, risultano scarsamente abitate e prevalentemente ad uso agricolo e produttivo.

A titolo cautelativo, nella consapevolezza della complessità dell'iter approvativo del nuovo Masterplan aeroportuale, Toscana Aeroporti ha sviluppato l'aggiornamento del PCAR non tenendo conto dei benefici acustici correlati alla nuova pista di volo e focalizzando la propria attenzione esclusivamente sull'attuale configurazione infrastrutturale dello scalo e sull'applicazione della nuova procedura antirumore di decollo (così come licenziata dalla Commissione aeroportuale).

Dal punto di vista amministrativo, Toscana Aeroporti, in data 14.05.2021 con prot. N. 1287/B ha consegnato l'aggiornamento al PCAR "Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore – PCAR. Trasmissione aggiornamento 2021" e lo stesso risulta ancora in fase di definitiva approvazione da parte dell'Autorità Competente. Nel 2023 ISPRA, su mandato del Ministero dell'Ambiente, ha completato la propria analisi istruttoria sulla documentazione di PCAR, esprimendo la propria sostanziale condivisione con le elaborazioni formulate dal gestore aeroportuale e richiedendo alcune integrazioni documentali di dettaglio, che saranno trasmesse dalla Società nell'anno 2024.

Nuova Procedura antirumore:

La nuova procedura è stata pubblicata con il Ciclo AIRAC 8/23 in agosto 2023 ed è entrata in vigore il 5 ottobre 2023, l'obiettivo della procedura è quello di orientare il sorvolo in decollo [illegible]

prevalentemente produttivi e artigianali (area Osmannoro), in luogo degli ambiti residenziali della città di Firenze.

L'azione principale della nuova procedura è quella di introdurre un valore minimo dell'angolo di bank in fase di virata (20°), assicurando che la stessa risulti quanto meno ampia possibile.

La nuova procedura è periodicamente oggetto di puntuale verifica di rispetto da parte del Gestore che, a tal fine, si avvarrà di apposito codice numerico di controllo atto all'elaborazione di dettaglio dei dati acquisiti dalla strumentazione radar presente presso lo scalo.

PISA

Presso lo scalo di Pisa sono proseguite le attività di verifica, con ADS-B, delle quote di sorvolo di talune postazioni fisse di controllo, al fine di tenere monitorato il profilo di salita degli aeromobili in fase di decollo verso la città. In sede di Commissione Aeroportuale era stato, inoltre, deliberato il divieto di esecuzione delle operazioni di decollo verso la città nella fascia oraria compresa fra le ore 22.00 e le ore 07.00, al fine di limitare il disturbo acustico della popolazione esposta, il Gestore continua a monitorare il rispetto di detta indicazione come deliberato in sede di Commissione Aeroportuale.

Con riferimento ai superamenti dei limiti acustici applicabili all'infrastruttura aeroportuale, TA ha provveduto a predisporre e trasmettere (in data 29.03.2019) alle Amministrazioni/Enti competenti il Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore aeroportuale (PCAR), previsto da DM novembre 2000. Il Piano è stato elaborato col supporto tecnico e la supervisione scientifica del Dipartimento di Fisica dell'Università di Pisa ed illustrato alla Commissione Aeroportuale (istituita ai sensi del DM 31.10.1997) in data 28.05.2019.

A seguito di istruttoria tecnica effettuata da ISPRA per conto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), lo stesso Ministero ha successivamente richiesto integrazioni con propria nota del 15.10.2019. Toscana Aeroporti ha provveduto a sviluppare gli approfondimenti, aggiornamenti e integrazioni richieste ed ha trasmesso la relativa documentazione al MATTM in data 18.05.2020. In risposta all'invio del PCAR Il 16.11.2020 con prot. n. 93678/MATTM il Ministero dell'Ambiente ha autorizzato Toscana Aeroporti a procedere al completamento del Piano.

A tal proposito, in ottemperanza alla gerarchia di azioni prevista dal D.M. 29 novembre 2000, si rende necessario provvedere alla rivisitazione dell'initial climb procedure, finalizzata ad incrementare l'utilizzo della pista di volo lato mare, contenendo il sorvolo degli ambiti urbani e residenziali cittadini presenti lato città. Toscana Aeroporti in data 22.06.2021 con prot. n. 1630/B ha chiarito al Ministero e alle altre Amministrazioni interessate che, con la collaborazione dall'Aeronautica Militare, è in corso di valutazione l'opportunità di modificare rotte/manovre di volo rendendole più performanti dal punto di vista ambientale (acustico) e che, conseguentemente, le proprie azioni di completamento del Piano non possono che intendersi successive all'aggiornamento di dette rotte. Il processo risulta di competenza dell'Aeronautica Militare (l'aeroporto di Pisa è un aeroporto militare) che, a tal riguardo, ha provveduto a perfezionare apposito accordo con ENAC.

Con prot. 933033 MATTM del 1.09.2021, il Ministero della Transazione Ecologica riconosce la necessità di seguire la scala di priorità riportata da TA, così come espressa nel decreto 29.11.2000 ed invita ENAC a convocare la commissione, la quale ha la facoltà di esprimersi sulla modifica della procedura antirumore.

Durante la commissione antirumore, in data 14.09.2022, l'Aeronautica Militare ha aggiornato la commissione in merito al processo di attuazione della revisione delle procedure di decollo lato-mare, con introduzione di virata verso ovest, in grado di liberare velocemente lo spazio aereo e consentire una ridistribuzione dei movimenti finalizzata ad incrementare, rispetto allo stato attuale, l'utilizzo della pista lato-mare e, conseguentemente, a diminuire quello lato-città, con conseguente diminuzione di impatto acustico percepito dalla popolazione residente. La commissione ha comunque ritenuto necessaria, a valle dell'entrata in vigore della nuova procedura di decollo antirumore (ancora non avvenuta), l'adozione di un periodo di specifico monitoraggio degli effetti indotti da detta modifica, in esito al quale Toscana Aeroporti potrà procedere al completamento della documentazione di PCAR.La procedura per l'ottimizzazione del decollo lato sud è al vaglio dell'Aeronautica Militare.

L'attività di monitoraggio del rumore aeroportuale eseguita da TA avviene sotto la supervisione degli Enti territoriali (Direzione Aeroportuale Enac, ARPAT-Area vasta Centro-Settore Agenti Fisici). In particolare, ARPAT ha accesso al sistema di monitoraggio acustico aeroportuale ed esegue periodicamente delle campagne di rilievo acustico parallelo per verificare la correttezza dei dati.
La gestione/manutenzione delle reti di monitoraggio fonometrico poste a servizio degli scali di Pisa e Firenze è affidata a società esterna di comprovata capacità ed esperienza. Le relazioni e i dati sono pubblicati e a disposizione degli interessati sul sito internet della Società.

FIRENZE - Livello di Valutazione del rumore Aeroportuale (LVA) in dB(A)

	2023 (al 30.09)	2022 (al 30.09)	2021 (al 30.09)
Postazione P101 - Gonio	71.3	69.3	65.7
Postazione P103 - Poste	55.4	54.1	50.6
Postazione P104 - Alcatel	54.4	53.8	51.8
Postazione P106 - Silfi	65.1	63.3	59.5

Valori LVA annuali*

PISA - Livello di Valutazione del rumore Aeroportuale (LVA) in dB(A)

2023 (al 30.09)	2022 (al 30.09)	2021 (al 30.09)

Postazione P2 - Montebianco	58	57.9	55.6
Postazione P3 - Settembrini	50	42.9	36.9
Postazione P4 - Ferrovia	60.3	59.6	56.5
Postazione P5 - Sedime	64.7	64.2	62
Postazione P7 - S.Giuliano	52.2	51.8	49.4

Valori LVA annuali

LVA: ai sensi del D.M. 31 ottobre 1997, l'LVA annuale è la media logaritmica degli LVA giornalieri registrati nelle 3 settimane di punta; queste, a loro volta, sono le settimane di maggior numero di movimenti individuate nei 3 quadrimestri dell'anno: Febbraio-Maggio, Giugno-Settembre, Ottobre-Gennaio.

4. GESTIONE DELLE TEMATICHE SOCIALI

4.1. Qualità del servizio

4.1.1. Rischi e opportunità

In generale, l'approccio metodologico che Toscana Aeroporti ha realizzato relativamente alla tematica in oggetto si ricollega a quello utilizzato per la Gestione Ambientale.

Per individuare i principali rischi e opportunità che derivano dalle attività di Toscana Aeroporti, è stata elaborata una matrice di correlazione dove sono individuati gli aspetti di qualità del servizio e gli impatti a essi correlati. La valutazione è stata effettuata utilizzando criteri parametrici che, incrociati con un indice di contribuzione, ne determinano la significatività.

Per ogni impatto sono stati determinati sia i rischi connessi sia le attività messe in atto per minimizzarli, nonché i progetti di miglioramento previsti.

Le principali categorie di rischio analizzate sono di carattere normativo, legislativo, reputazionale, o concernente gli impegni contrattuali nei confronti dei vettori.

In conseguenza dell'inizio dell'emergenza pandemica da Covid-19, nell'agosto 2020 è stata aggiornata la matrice dei rischi prevista dalla nuova norma ISO 9001:2015, rivalutandone il suo impatto in termini di incidenza.

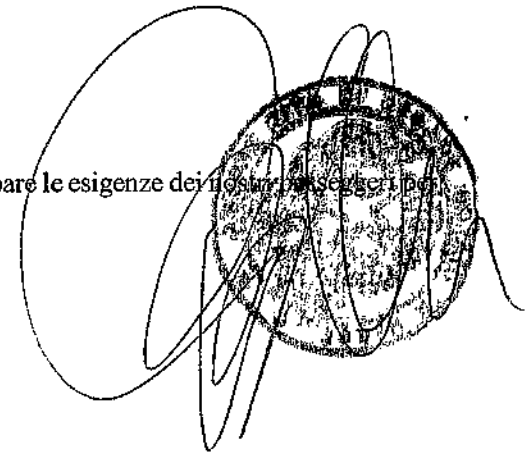
4.1.2. Politica per la Qualità

Toscana Aeroporti si pone l'obiettivo di definire e mantenere un sistema di gestione per la Qualità che, attraverso la propria organizzazione, sia in grado di:

- assicurare il soddisfacimento dei bisogni e delle aspettative dei passeggeri e di tutti gli utenti aeroportuali attraverso un sempre più elevato livello di servizi offerti;
- assicurare la conformità della norma internazionale di riferimento;
- assicurare, attraverso la pianificazione, l'attuazione e il monitoraggio dei propri processi, un prodotto finale in linea con gli obiettivi prefissati e con le esigenze dei propri stakeholder;
- garantire una struttura ben definita in termini di responsabilità e autorità dei ruoli, che possa individuare e implementare le opportunità di miglioramento;
- assicurare l'integrità del proprio sistema di gestione per la Qualità anche a seguito di modifiche, pianificate e poi attuate, al sistema stesso;
- svolgere attività di coordinamento e controllo al fine di assicurare i livelli di qualità dei servizi erogati da parte dei sub-concessionari, dei fornitori e delle imprese che operano in aeroporto.

Il nostro impegno mira al miglioramento continuo attraverso:

- la continua voglia di comprendere, intercettare e anticipare le esigenze dei nostri passeggeri per assicurarne il soddisfacimento;



- la diffusione di una cultura aziendale volta alla qualità dei servizi erogati;
- la messa a disposizione delle risorse necessarie per raggiungere gli obiettivi aziendali;
- il mantenimento attivo dei processi di innovazione e sviluppo, al fine di individuare ogni possibile area di espansione, nonché per rispondere rapidamente ed efficacemente al mutevole contesto del mercato;
- la consapevolezza che gli obiettivi prefissati sono raggiungibili solo con il coinvolgimento attivo dei dipendenti e degli operatori aeroportuali, nonché con il continuo adeguamento del processo di comunicazione interna ed esterna.

4.1.3. Indicatori di performance

Obiettivo primario di Toscana Aeroporti è garantire ai passeggeri servizi efficienti ed affidabili, nonché interpretare le esigenze manifestate dai propri stakeholder, riuscire a coglierne i bisogni impliciti ed organizzarsi per soddisfarli, pienamente e costantemente. Guidata da questo obiettivo, Toscana Aeroporti adotta i principi, gli standard e le soluzioni che costituiscono le "best practices" internazionali di business per la responsabilità sociale - uguaglianza, imparzialità e non discriminazione nonché per la tutela della salute, della sicurezza, dell'ambiente e per la gestione della qualità dei servizi erogati.

La Carta dei Servizi degli aeroporti di Firenze e Pisa è uno strumento per comunicare con trasparenza ai passeggeri i livelli di qualità dei servizi offerti nell'ambito del proprio sistema di gestione della qualità e in conformità allo schema generale di riferimento previsto dalla Carta dei Servizi del settore Trasporti (DPCM 30.12.1998) e dalla Circolare Enac Gen06/2014.

Alcuni indicatori della Carta dei Servizi

PISA		2023	2022	2021	2020	2019
Percezione complessiva sul servizio di controllo di sicurezza delle persone e dei bagagli a mano	% pax soddisfatti	99,2	98	95,2	95,8	100
Percezione complessiva sul livello di sicurezza personale e patrimoniale in aeroporto	% pax soddisfatti	99,5	99	96,7	96,4	99,9
Puntualità complessiva dei voli	% dei voli puntuali/Totale voli in partenza	63,9	61,3	77	84	72,8
Tempi di riconsegna del 1° bagaglio dal block on dell'a/m	Tempo in minuti calcolato dal block on dell'a/m alla riconsegna del 1° bagaglio nel 90% dei casi	21'40"	19'32"	17'04"	17'09"	20'48"
Tempi di riconsegna dell'ultimo bagaglio dal block on dell'a/m	Tempo in minuti calcolato dal block on dell'a/m alla riconsegna dell'ultimo bagaglio nel 90% dei casi	25'17"	22'55"	20'32"	25'22"	26'23"
Percezione complessiva sulla regolarità e puntualità dei servizi ricevuti in aeroporto	% pax soddisfatti	99,1	97,8	94,8	95,4	100
Percezione sulla professionalità del personale (info point , security)	% pax soddisfatti	99,8	98	96	100	99,9
Tempo di attesa al check - in	Tempo di attesa in minuti nel 90% dei casi rilevati	15'17"	16'07"	15'28"	10'55"	14'49"
Percezione del tempo di attesa al check-in	% pax soddisfatti	99,1	96	89,4	93	98,3
Tempo di attesa ai controlli di sicurezza	Tempo di attesa in minuti nel 90% dei casi rilevati	9'18"	9'31"	8'50"	9'07"	8'02"

FIRENZE		2023	2022	2021	2020	2019
Percezione complessiva sul servizio di controllo di sicurezza delle persone e dei bagagli a mano	% pax soddisfatti	100	99,7	96,6	98,2	99,8
Percezione complessiva sul livello di sicurezza personale e patrimoniale in aeroporto	% pax soddisfatti	100	99,9	95,8	98,9	100
Puntualità complessiva dei voli	% dei voli puntuali/Totale voli in partenza	62,2	63,4	81,3	81,47	71,4
Tempi di riconsegna del 1° bagaglio dal block on dell'a/m	Tempo in minuti calcolato dal block on dell'a/m alla riconsegna del 1° bagaglio nel 90% dei casi	25'56"	23'23"	20'40"	20'07"	25'10"
Tempi di riconsegna dell'ultimo bagaglio dal block on dell'a/m	Tempo in minuti calcolato dal block on dell'a/m alla riconsegna dell'ultimo bagaglio nel 90% dei casi	29'44"	26'50"	23'53"	23'30"	29'26"
Percezione complessiva sulla regolarità e puntualità dei servizi ricevuti in aeroporto	% pax soddisfatti	95,2	93,8	91	94,1	98,4
Percezione sulla professionalità del personale (info point , security)	% pax soddisfatti	100	100	96	99,5	99,5
Tempo di attesa al check - in	Tempo di attesa in minuti nel 90% dei casi rilevati	15'18"	19,33"	29'37"	23'42"	16'57"
Percezione del tempo di attesa al check-in	% pax soddisfatti	94,4	90,7	84,7	93,3	95
Tempo di attesa ai controlli di sicurezza	Tempo di attesa in minuti nel 90% dei casi rilevati	7'10"	6'27"	5'32"	4'49"	5'39"

In riferimento ai dati di cui sopra, si tenga presente a partire dalla stagione estiva del 2022 i dati di traffico sono esplosi in modo particolare influenzando, di conseguenza, l'attività aeroportuale sia dei nostri aeroporti sia gli altri aeroporti di Italia e d'Europa.

4.1.4. Reclami

La gestione dei reclami e dei suggerimenti è un processo importante per Toscana Aeroporti perché consente di migliorare il servizio alla luce delle considerazioni provenienti dall'utente, predisponendo rimedi e azioni correttive o preventive e aumentando in questo modo la soddisfazione ed il consenso attorno ai propri servizi.

I reclami sono quindi un modo per migliorare e monitorare più in generale la qualità dei servizi e per diffondere l'immagine di un'organizzazione attenta alle esigenze e ai feedback dei suoi utenti/clienti.

Di seguito sono riportati, per entrambi gli scali, i reclami ricevuti negli ultimi quattro anni.

Nel 2023, i reclami imputabili al Gestore aeroportuale dello scalo di Pisa hanno riguardato principalmente i Servizi Commerciali e il Comfort percepito in aeroporto. Nello specifico molti passeggeri hanno fatto richiesta di risarcimento danni auto e altri si sono lamentati per carenze infrastrutturali nel terminal.

Per lo scalo di Firenze, i reclami imputabili al Gestore aeroportuale hanno riguardato principalmente gli aspetti di comfort, con segnalazioni perlopiù a carattere generale sulle carenze dell'infrastruttura rispetto al traffico passeggeri, che nel 2023 ha raggiunto il picco del 3 milioni. Fra le aree interessate ci sono la connettività wi-fi, le postazioni di ricarica, la climatizzazione, la pulizia delle toilette.

Riguardo ai servizi commerciali, i reclami hanno toccato vari aspetti quali la ristorazione, i parcheggi, la sala vip.

PISA - n° reclami ricevuti per macro aree					
GESTORE	2023	2022	2021	2020	2019
Servizi commerciali	33	28	3	17	28
Comfort in aeroporto	22	3	5	2	26
Informazioni	5	3	3	5	8
Enti di stato	5	1	0	20	3
Security	13	2	3	4	13
Landside (di responsabilità gestore)	8	25	1	6	5
Area Airside (di responsabilità gestore)	1	0	1	2	3
Integrazione modale	0	0	1	2	6
PRM	2	3	2	2	4
Aspetti socio ambientali	0	0	1	0	2
Pulizia e condizioni igieniche	9	3	0	0	0
Sicurezza personale e patrimoniale	7	25	25	10	13
TOTALE	105	93	45	70	111

FIRENZE

FIRENZE - n° reclami ricevuti per macro aree					
GESTORE	2023	2022	2021	2020	2019
Servizi commerciali	23	16	8	5	21
Comfort in aeroporto	23	7	3	2	15
Informazioni	7	5	5	3	11
Enti di stato	3	3	2	1	9
Security	9	9	0	3	9
Landside/airside (di responsabilità gestore)	2	2	0	0	3
Integrazione modale	4	0	1	1	2
PRM	3	2	0	1	3
Infortunio	1	0	0	0	0
Biglietteria	0	0	0	0	1
Aspetti socio ambientali	0	0	2	0	0
Pulizia e condizioni igieniche	4	2	0	1	0
Sicurezza personale e patrimoniale (triage e procedure anticovid)	2	4	5	6	1
Compagnie aeree (Resp. Gestore)	0	1	1	0	0
TOTALE	81	51	27	23	75

4.2. Gestione responsabile fornitori

4.2.1. Contesto normativo

Il 2023 è stato caratterizzato da importanti variazioni nel contesto normativo di riferimento: in particolare il 31 marzo 2023 è uscito il D.Lgs 36/2023, il nuovo Codice dei Contratti pubblici con

entrata in vigore il 1° aprile 2023; le disposizioni del codice, con i relativi allegati, hanno acquistato efficacia il 1° luglio 2023.

Pertanto le procedure di affidamento antecedenti al 30 giugno sono state eseguite ai sensi del D.Lgs 50/2016, quelle successive al 1° luglio ai sensi del D.Lgs 36/2023.

Il nuovo Codice dei Contratti ha stabilito, tra l'altro, che le stazioni appaltanti assicurino la digitalizzazione del ciclo di vita dei contratti mediante piattaforme digitali certificate da AGID il che comporterà la migrazione in Cloud Maggioli del Gestionale utilizzato per l'effettuazione delle gare e per l'Albo Fornitori e nuove modalità di richiesta dei CIG.

I potenziali e principali rischi associati al processo di acquisto di forniture, servizi, lavori sono gestiti, per i contratti passivi di cui alla normativa predetta attraverso una serie di controlli e verifiche, in due momenti:

a) Ai fini dell'aggiudicazione definitiva:

Verifiche sul possesso dei requisiti economico-finanziario e tecnico professionali dichiarati dall'Operatore economico e, se del caso, verifiche sulla congruità dell'offerta analizzando in maniera peculiare il costo della manodopera rispetto alle Tabelle ministeriali di riferimento. Per le procedure di gara viene verificata anche la regolarità contributiva (DURC) ai fini dell'aggiudicazione definitiva.

b) Ai fini della stipula del contratto:

b.1) Per i contratti sopra soglia comunitaria: controlli sui requisiti ex art.80 D.Lgs 50/2016 o ex art.94 e ss D.Lgs 36/2023 Informativa Antimafia richiesta alla Prefettura o Dichiarazione di Iscrizione alla white list, controlli sui carichi pendenti e violazioni definitivamente accertate su obblighi relativi al pagamento di imposte e Tasse presso l'Agenzia delle entrate, Documento unico regolarità Contributiva DURC presso lo Sportello unico previdenziale, Certificati del Casellario giudiziale presso il Tribunale, Adempimenti per gli obblighi di cui all'art 17 L. 68/99 alla Provincia competente, annotazioni riservate presso il portale dedicato ANAC

b.2) Per i contratti sotto soglia comunitaria: Controlli sui requisiti ex art.80 D.Lgs 50/2016 –o ex art.94 e ss D.Lgs 36/2023 relativi all'acquisizione del DURC e alla Comunicazione Antimafia per importi pari o superiori a euro 150.000.

Per i contratti pari o inferiore a euro 70.000, a seguito di procedura di gara semplificata, viene eseguito il controllo sui requisiti economico-finanziario e tecnico professionali dichiarati dall'Operatore economico e richiesta del DURC.

Nella stesura del contratto si riportano altresì delle apposite clausole relative a "Sicurezza sul lavoro", "Certificazione etica", "Certificazione Ambientale" "Safety Aeroportuale", "Gestione dei rifiuti", "Responsabilità Amministrativa delle persone giuridiche", "Tracciabilità dei flussi finanziari", "Codice Etico", "Trattamento e tutela dei dati personali".

Durante lo svolgimento del contratto vengono poi richiesti i DURC attestanti la regolarità contributiva del Contraente nei confronti dei dipendenti.

Come opportunità si rileva l'istituzione dell'Albo Fornitori, sempre aperto, dal quale attingere Operatori economici prequalificati, come meglio descritto in seguito.

4.2.2. Le politiche praticate

Il Gruppo ha avviato una mappatura dei propri fornitori strategici individuando, in accordo con le linee guida CSRD in corso di finalizzazione, i requisiti essenziali per poter successivamente integrare la propria modalità di relativa selezione contribuendo al miglioramento della catena del valore in termini di eventuali impatti ambientali e sociali. Tale analisi verrà finalizzata nel corso del 2024, in linea con le tempistiche attese a livello comunitario.

I processi di acquisto/investimento e la selezione dei Fornitori di Toscana Aeroporti S.p.a, sono attualmente regolamentati dalla Procedura PR29 "Gestione degli Acquisti e investimenti".

La procedura stabilisce quanto segue:

- gli Appalti di Lavori, Servizi e Forniture di importo superiore alla soglia comunitaria, tempo per tempo vigente, sono disciplinati a partire dal 1 luglio 2023 dal D.Lgs.36/2023 per le parti applicabili ai soggetti operanti nei settori speciali e dalla procedura PR 16 "Gestione Gare e contratti passivi"; le soglie comunitarie, per i settori speciali, sono periodicamente definite da Regolamenti UE;

- gli Appalti di Lavori, Servizi e Forniture di importo inferiore alla soglia comunitaria, sono disciplinati dal Regolamento Appalti Lavori, Servizi e Forniture di importo inferiore alla soglia comunitaria a partire dal 1° luglio 2023 (ex art. 50 comma 5 D.Lgs.36/2023), di seguito denominato Regolamento interno TA e dal Manuale operativo gare appalti e contratti e dalla procedura PR 16 "Gestione Gare e contratti passivi";

- come previsto dal Regolamento interno, Toscana Aeroporti S.p.a ha istituito un Albo Fornitori utilizzato per le procedure di selezione finalizzate all'aggiudicazione di contratti sotto soglia comunitaria tramite procedure negoziate senza indizione di bando, con invito agli operatori economici che si sono iscritti e che sono stati abilitati. L'Albo Fornitori è disciplinato da apposito Regolamento. L'Albo è di tipo aperto pertanto non vi sono termini di scadenza per la presentazione della domanda di iscrizione.

Per la qualifica dei Fornitori nell'Albo oltre alla richiesta di dichiarazioni attestanti il possesso di:

- requisiti di ordine generale riguardo l'insussistenza dei motivi di esclusione previsti dal Codice dei Contratti;

- requisiti economico finanziari - tecnico professionali riguardo al possesso di una adeguata capacità economica finanziaria e tecnica organizzativa in relazione alla categoria merceologica e alla fascia di importo alla quale vuole iscriversi;

- altri requisiti nel rispetto degli obblighi normativi,

si richiede altresì la produzione di un'altra serie di documenti che servono a valutare la sostenibilità dei Fornitori:

- Copia delle eventuali Certificazioni possedute quali, ad esempio, ISO 9001, ISO 14001, BS OHSAS 18001- ISO 45001, SA8000, altre certificazioni. Il possesso delle certificazioni, da Regolamento interno TA, è uno dei parametri che contribuisce ad attribuire il rating al Fornitore.

- Dichiarazione di Conformità a fronte degli 8 punti della norma SA 8000.

- Dichiarazione ai sensi del DPR 445/2000 circa il possesso dei requisiti di Idoneità tecnico professionale ai fini della sicurezza sul lavoro delle imprese (D.Lgs 81/2008).

- Dichiarazione di aver preso visione del Codice Etico di Toscana Aeroporti.

Con periodicità annuale, il Direttore Acquisti aggiorna la valutazione dei fornitori che nel corso dell'anno hanno avuto rapporti di fornitura con TA. L'aggiornamento consiste nella verifica delle prestazioni del fornitore e del suo livello qualitativo (ottimo, buono, sufficiente, insufficiente). Nel caso in cui il giudizio risulti insufficiente, il Direttore Acquisti sospende dall'albo il nominativo del fornitore valutato negativamente. L'eventuale reinserimento è subordinato alla verifica della chiusura delle anomalie riscontrate. In caso di fornitori per i quali non esistono alternative, l'ufficio acquisti registra l'avvenuto riesame, valutando la definizione di un eventuale piano di miglioramento. Il monitoraggio del Fornitore e la sua valutazione sono registrati sul SW apposito; tramite la predisposizione di appositi report vengono estratti i dati salienti e esportati in file di excel per eventuali elaborazioni.

Il report viene stampato e firmato dal Responsabile Acquisti e archiviato, anche su richiesta della società di certificazione.

Il Regolamento Toscana Aeroporti prevede una serie di casi in cui è previsto l'Affidamento Diretto, anche ad Operatori Economici non prequalificati nell'Albo Fornitori. I Responsabili degli uffici interessati dovranno evidenziare per iscritto le motivazioni che giustificano l'affidamento diretto; tali motivazioni dovranno essere approvate dai soggetti muniti dei relativi poteri di firma nei casi previsti.

Verifiche ispettive

In virtù delle certificazioni di cui TA è in possesso, l'ufficio Qualità, in accordo con Acquisti, esegue verifiche ispettive periodiche riguardanti il rispetto, da parte dei fornitori, dei principi alla base delle norme internazionali di riferimento.

A seguito di segnalazioni provenienti dal personale TA, operante a contatto con il fornitore stesso, può eseguire ulteriori controlli a campione.

Le verifiche sono effettuate a campione su aspetti di qualità, salute e sicurezza ed ambiente.

Nel 2021 sono stati verificati n°9 Operatori economici, nel 2022 n°9 operatori economici e n°10 subconcessionari, nel 2023 n° 23 soggetti terzi, tra appaltatori di servizi, fornitori e/o sub-concessionari.

4.2.3. Indicatori di performance

I risultati operativi dell'anno attestano una crescita del settore con un incremento del numero dei passeggeri del 21,8% sul 2022 e un recupero del 99,1% sul 2019 confermando un sostanziale avvicinamento ai dati di traffico pre- pandemia per entrambi gli scali di Firenze e di Pisa.

Per quanto riguarda gli indicatori di tipo quantitativo, di seguito si riportano i dati relativi al numero dei Fornitori iscritti all' attuale Albo; a seguito dell'entrata in vigore del nuovo Codice degli Appalti l'Albo subirà una revisione per accogliere i nuovi riferimenti normativi; si procederà, nel corso del 2024, all'apertura di un nuovo Albo.

Gli Operatori economici presenti nell'ALBO sono classificati in base alla Categoria di iscrizione:

A Servizi e Forniture,

B Servizi attinenti all'Architettura e all'Ingegneria,

C Lavori

Essi sono stati ulteriormente suddivisi in cinque diverse categorie di criticità decrescente:

1. fornitori di servizi di manutenzione e di servizi dati in outsourcing
2. fornitori di prodotti strategici per la realizzazione dei propri servizi
3. fornitori di prodotti non strategici
4. fornitori di prodotti/servizi hardware e software e consulenti
5. fornitori a seguito di gara (questi ultimi non sono inseriti nell'albo fornitori a meno che TA non decida di inserirli in virtù dell'importanza del servizio/prodotto)

Sono indicati inoltre quelli in possesso delle attestazioni SOA[4], quelli in possesso di certificazioni, la loro provenienza geografica: estero, fornitori che hanno sede nel territorio di riferimento e in Italia.

Tali dati sono estratti dal software Alice che gestisce l'Albo Fornitori e procedure di selezione, trasformati in file excel per eventuali elaborazioni.

Al fine di fornire un dato indicativo dell'impatto che Toscana Aeroporti ha sul territorio toscano è stato escluso anche il valore dei contributi erogati alle compagnie aeree.

I dati relativi al numero dei fornitori attivi e al valore degli ordini emessi sono stati estratti dal Controllo di Gestione e si riferiscono sia ai costi che agli investimenti, grazie all'utilizzo di un solo gestionale contabile per entrambi gli scali. I dati sono relativi alle seguenti società del gruppo: Toscana Aeroporti S.p.a, Toscana Aeroporti Engineering S.r.l e Parcheggi Peretola S.r.l.

I valori della Società Jet Fuel Co. S.r.l. e di Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. non sono inclusi nelle tabelle. Anche per il 2023 come per gli anni precedenti è stato escluso il valore dei contributi alle Compagnie aeree.

Servizi e Forniture	Servizi attinenti all'architettura e all'ingegneria	Lavori	Totale Fornitori abilitati	Anno	Δ% Fornitori abilitati su anno precedente

Tipologia dei fornitori per affidamenti di:	301	148	318	767	2021	2,7
	313	151	321	785	2022	2,3
	321	153	329	803	2023	2,3

Fornitori in possesso di attestazione SOA OG	226	2021	6,1
	231	2022	2,2
	239	2023	3,5

Fornitori in possesso di attestazione SOA OS	199	2021	9,3
	210	2022	5,5
	218	2023	3,8

La Certificazione SOA è un attestato obbligatorio (rilasciato da Organismi di Attestazione autorizzati) che comprova la capacità economica e tecnica di un'impresa di qualificarsi per l'esecuzione di appalti pubblici di lavori di importo pari o superiore a € 150.000,00 e conferma inoltre che il soggetto certificato sia in possesso di tutti i requisiti necessari alla contrattazione pubblica. La SOA OG è qualificante per le opere generali mentre la SOA OS per le opere specialistiche.

	ISO 9001	ISO 14001	SA8000	OHSAS 18001 ISO 45001	Anno
Fornitori in possesso di certificazioni	424	211	47	164	2021
	435	219	51	175	2022
	446	240	52	196	2023
Δ % 2021/2020	3,2	7,1	6,8	8,6	
Δ % 2022/2021	2,6	3,8	8,5	6,7	
Δ % 2023/2022	2,5	9,6	2,0	12,0	

	Estero	Toscana	Resto Italia	Totale Fornitori abilitati	Anno
Provenienza geografica fornitori	5	469	293	767	2021
	5	478	302	785	2022
	5	486	312	803	2023

% sul totale	0,65	61,15	38,20	2021
	0,64	60,89	38,47	2022
	0,62	60,52	38,85	2023

Come si evince dalla tabella sopra riportata si nota un trend nel numero dei Fornitori abilitati all'Albo di Toscana Aeroporti sostanzialmente stabile rispetto agli anni precedenti.

Toscana Aeroporti si impegna nella richiesta delle certificazioni di qualità e ambiente al fine di mitigare i rischi ambientali derivanti da lavori e forniture di soggetti esterni alla società.

Nel corso del 2023 Toscana Aeroporti SpA, dimostrando sensibilità e forte interesse verso le tematiche ambientali, sociali e di governance (ESG) ed in concomitanza con l'implementazione del progetto 'Sustainable Supply Value Program' ha aderito al servizio SYNESGY di CRIBIS D&B S.R.L. per il reperimento di informazioni circa il livello di adesione da parte delle aziende iscritte all'Albo Fornitori di Toscana Aeroporti SpA alle tematiche suddette.

Obiettivo principale del progetto è la selezione dei propri fornitori non solo in base alle prestazioni commerciali, ma anche in base a criteri legati alla sostenibilità. La piattaforma SYNESGY consente infatti di valutare e monitorare il comportamento ESG dei fornitori, fornendo un rating che verrà utilizzato come criterio nella selezione e nella gestione del network di fornitori.

Il progetto 'Sustainable Supply Value Program' mira inoltre a sensibilizzare i fornitori sull'importanza della sostenibilità, incoraggiandoli ad adottare pratiche e comportamenti più responsabili rispetto all'ambiente, al sociale e alla governance aziendale.

Per quanto riguarda la provenienza geografica, nonostante una leggera flessione, la percentuale dei Fornitori della Toscana è sempre largamente dominante (60,52%).

Relativamente al numero dei Fornitori attivi ed al valore degli ordini emessi, di seguito la tabella.

Numero fornitori attivi 2021	693	di cui 369 attivi in Toscana	53,3	% Toscana
Numero fornitori attivi 2022	637	di cui 317 attivi in Toscana	49,8	
Numero fornitori attivi 2023	651	di cui 326 attivi in Toscana	50,1	

Valore ordini emessi nel 2021	54,3 mil €	Di cui 30,6 mil € in Toscana	56,4	% Toscana
Valore ordini emessi nel 2022	53,0 mil €	Di cui 20,3 mil € in Toscana	38,3	
Valore ordini emessi nel 2023	52,6 mil€	Di cui 29,1 mil € in Toscana	55,3	

Dalla tabella sopra riportata si evince che il 50,1 % dei Fornitori movimentati nell'anno 2023 è di provenienza Toscana ed il 55,3% del valore degli ordini.

4.3. Gestione responsabile fornitori Toscana Aeroporti Costruzioni

Toscana Aeroporti Costruzioni srl (TAC), in quanto società partecipata e collegata a Toscana Aeroporti spa (TA) ai sensi dell'art. 142 c.2 lettera a del D. Lgs 36/2023, può ricevere dalla Capogruppo incarichi di lavori, forniture e servizi sotto forma di "affidamenti". Per quanto concerne le acquisizioni verso l'esterno di lavori, servizi e forniture su materie strumentali TAC è tenuta ad osservare le disposizioni contenute nel Libro III ("Settori speciali") del D.Lgs 36/2023 ("Decreto Contratti Pubblici").

4.3.1. Procedure di scelta del fornitore

Le modalità di selezione degli operatori economici per la stipula di contratti di appalto:

rispettano quanto riportato dal Decreto Contratti Pubblici in caso di contratti di importo pari o superiore alle soglie comunitarie definite dai competenti organismi e tempo per tempo vigenti;

sono disciplinate dal "Regolamento appalti lavori, servizi e forniture di importo inferiore alla soglia comunitaria" (Regolamento interno TAC) approvato dal CdA della società, nel caso di contratti di importo inferiore alla soglia comunitaria (al netto dell'I.V.A., o al netto degli oneri contributivo-previdenziali nel caso di attività di ingegneria ed architettura).

In ogni caso, gli affidamenti da parte di TAC e l'esecuzione di lavori, servizi e forniture, avvengono nel rispetto dei principi dettati dal Trattato UE a tutela della concorrenza. Il sopracitato Regolamento TAC, infatti, è stato adottato al fine di garantire la trasparenza dei processi ed il rispetto dei principi di eguaglianza e imparzialità per le acquisizioni sotto le soglie comunitarie nei "Settori Speciali". Fatte salve le più generali disposizioni di legge del Codice dei Contratti (D.Lgs. 36/2023) e delle Linee Guida A.N.A.C., esso, oltre ad indicare le procedure di scelta del contraente, definisce la modalità di calcolo del valore dei contratti, le forme di pubblicità richieste, i termini per la ricezione delle offerte e le modalità ed i criteri di aggiudicazione.

Toscana Aeroporti Costruzioni srl si è dotata di un proprio Albo fornitori che, in analogia a quanto avviene per TA, è utilizzato per le procedure di selezione finalizzate all'aggiudicazione di contratti sotto soglia comunitaria mediante procedure negoziate senza indizione di bando, con invito agli operatori economici che si sono iscritti e che sono stati abilitati. L'Albo Fornitori è disciplinato da un apposito Regolamento che recepisce i principi del Regolamento Albo Fornitori di TA.

Come dettagliato nella "Procedura TAC – Gestione degli acquisti e investimenti", non sono soggetti a qualificazione preventiva gli operatori economici di cui ai seguenti punti:

Le Società di consulenza che si basano su rapporti fiduciari e per le quali, tra l'altro, serve la motivazione approvata dal Titolare dei poteri;

- Fornitori "testati" in vista di un eventuale utilizzo (in prova);
- Fornitori di prodotti da catalogo e/o non significativi;
- Fornitori di prodotti/servizi con importi < €. 5.000 l'anno;
- Fornitori ai quali viene richiesta una campionatura di prodotto da testare;
- Fornitori con comprovate esperienze svolte presso altri Aeroporti;
- Fornitori con certificazione del sistema di qualità, ambiente e responsabilità sociale previo controllo da parte degli uffici preposti in merito alla validità e rilascio del certificato da un organismo riconosciuto in sede nazionale o internazionale;

- Fornitori di licenze o canoni di Software dedicati.

In conformità alla Norma UNI EN ISO 9001:2015 di cui TAC è in possesso, l'ufficio Qualità, in accordo con Acquisti, esegue verifiche ispettive periodiche riguardanti il rispetto, da parte dei fornitori, dei principi alla base delle norme internazionali di riferimento. Al termine di suddette verifiche, in attuazione delle Procedure interne, vengono compilati moduli relativi alla Valutazione dei fornitori e al Controllo degli approvvigionamenti.

Come per la Capogruppo TA, anche il Regolamento TAC prevede una serie di casi in cui è previsto l'Affidamento Diretto, anche ad Operatori Economici non prequalificati nell'Albo Fornitori. I Responsabili degli uffici interessati evidenziano per iscritto le motivazioni che giustificano l'affidamento diretto senza ricorso a procedure di confronto concorrenziale e tali motivazioni devono essere approvate dai soggetti muniti dei relativi poteri di firma nei casi previsti.

Nel caso di procedure negoziate ad invito, per contratti di Servizi e forniture di importo pari o superiore a 150.000 € e fino al raggiungimento della soglia comunitaria, TAC è tenuta a coinvolgere non meno di 3 operatori. Per quanto concerne invece i contratti di Lavori, sono recepite in toto le fasce imposte dal Regolamento di TA. Entro i 150.000 euro è altresì ammesso il ricorso a procedure di gara ad invito semplificate.

Ai fini dell'aggiudicazione definitiva, recependo quanto dettato dal Regolamento di TA, TAC effettua verifiche in capo all'Aggiudicatario sul possesso dei requisiti di ordine generale, economico-finanziari e tecnico-professionali dichiarati dall'operatore economico.

Ai fini della stipula del contratto, TAC provvede sempre alla verifica dei prescritti requisiti ed acquisisce sia il Documento Unico di Regolarità Contributiva (DURC) che la documentazione Antimafia e/o la Dichiarazione di Iscrizione alla "white list".

Nei casi di Affidamento Diretto a Operatori Economici non iscritti all' Albo Fornitori TAC, ai fini della stipula contrattuale, provvede altresì a richiedere dichiarazioni relative al possesso dei requisiti di ordine generale e professionali previsti dall'art. 94, 95, 97 e 98 D.lgs. 36/2023.

Nel corso del 2023 è stato completato il passaggio al sistema SAP. L'ufficio acquisti inserisce a sistema gli ordini di Acquisto e ne certifica l'avvenuta consegna attraverso l'utilizzo dell'entrata merce. Di conseguenza l'amministrazione è in grado di registrare le fatture che saranno poi liquidate dalla Tesoreria alla cadenza contrattuale.

Nel corso del 2023 si è inoltre ultimato il processo di liquidazione delle fatture tramite l'utilizzo del sistema di Home Banking.

La provenienza geografica dei fornitori attivi, al momento, resta al 100% italiana.

4.4. Airport Security

4.4.1. Quadro normativo ed organizzativo

Toscana Aeroporti S.p.A., nell'esercizio delle proprie funzioni e coerentemente con le responsabilità ad essa assegnate in qualità di Gestore degli aeroporti di Firenze e Pisa, opera in conformità alla normativa vigente in materia di Security aeroportuale, a livello interazionale, nazionale e locale.

I principali riferimenti normativi che regolano la materia sono i seguenti:

- Regolamento (CE) 300/2008 e ss.mm.ii.
- Regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 e ss.mm.ii.
- Decisione della Commissione Europea 2015/8005 e ss.mm.ii.
- Regolamento di esecuzione (UE) 2017/815 e ss.mm.ii.
- Decisione della Commissione Europea 2017/3030 e ss.mm.ii.
- Programma Nazionale di Sicurezza Ed. 3, emendamento 1 del 07/11/2023, Parte A e Parte B ed.3 del 15/10/2022, e ss.mm.ii.
- Programma di Sicurezza Aeroportuale di Firenze
- Programma di Sicurezza Aeroportuale di Pisa
- Ordinanze della Direzione Aeroportuale Toscana
- Circolari e Direttive dell'ENAC

Il Regolamento (CE) 300/2008 istituisce regole comuni per la sicurezza dell'aviazione civile direttamente applicabili a tutti gli Stati membri. Il Programma Nazionale per la Sicurezza dell'aviazione civile (PNS) è redatto dall'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile (ENAC) designato, con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 21 luglio 2009, quale autorità responsabile del coordinamento e del monitoraggio dell'attuazione delle norme fondamentali comuni in tema di sicurezza dell'aviazione civile.
Il PNS definisce le responsabilità per l'attuazione delle norme fondamentali comuni contenute nel Regolamento (CE) 300/2008 e precisa gli adempimenti prescritti a tal fine agli operatori ed altri soggetti, integrando e specificando, ove necessario, le disposizioni del Regolamento (UE) 1998/2015, nonché introducendo misure più severe, come consentito dall'art. 6 del Regolamento (CE) 300/2008.
Il Programma Nazionale per la Sicurezza dell'Aviazione Civile (PNS), di cui all'art. 10 del Regolamento (CE) 300 del Parlamento e del Consiglio dell'11 marzo 2008, ha l'obiettivo di definire le responsabilità per l'attuazione delle norme fondamentali comuni di cui all'art. 4 del predetto Regolamento e di precisare gli adempimenti prescritti a tal fine agli operatori e agli altri soggetti cui si applica.
Pertanto, le misure e gli adempimenti previsti con il PNS garantiscono la tutela della sicurezza, la regolarità e l'efficienza nazionale e internazionale dell'aviazione civile in Italia fornendo disposizioni e procedure atte ad impedire gli atti di interferenza illecita e l'introduzione di articoli proibiti nelle aree sterili dell'aeroporto.

Le disposizioni del Programma Nazionale per la Sicurezza dell'aviazione civile (PNS) si applicano a:

- aeroporti italiani aperti al traffico aereo commerciale;
- operatori aeroportuali, così come definiti dal Regolamento (CE) 300/2008;
- vettori aerei, così come definiti dal Regolamento (CE) 300/2008;
- soggetti diversi dagli operatori, così come definiti dal Regolamento (CE) 300/2008;

Il PNS è applicabile, senza ulteriori strumenti ordinativi da parte di tutti i soggetti a cui è diretto.

Come previsto dalla normativa sopra richiamata, Toscana Aeroporti, in qualità di gestore aeroportuale, per ciascuno dei due scali gestiti, redige, attua e mantiene aggiornato un Programma per la Sicurezza dell'Aeroporto.

Tali programmi descrivono i metodi e le procedure che Toscana Aeroporti segue per rispettare sui due scali i requisiti del Regolamento (CE) 300/2008, del Regolamento (UE) 2015/1998 e del Programma Nazionale per la Sicurezza dell'aviazione civile.

L'azione di Toscana Aeroporti S.p.A. è improntata alla piena collaborazione, nel rispetto dei reciproci ruoli, con tutti gli Enti regolatori e di controllo nonché con tutti gli altri operatori e soggetti aeroportuali a vario titolo coinvolti nel sistema di sicurezza dell'aeroporto.
Nell'ottica del miglioramento continuo, le procedure di sito adottate sono oggetto di valutazione e revisione da parte di Toscana Aeroporti S.p.A., insieme agli Enti regolatori e di controllo, con particolare riferimento agli esiti scaturiti dalla complessiva attività di monitoraggio degli standard di sicurezza sui vari operatori e soggetti aeroportuali.

Come stabilito dalla Circolare ENAC SEC-08, nel quadro delle responsabilità attribuite al gestore aeroportuale, il Security Manager di Toscana Aeroporti S.p.A. (sia per lo scalo di Pisa che per lo scalo di Firenze) costituisce il punto di riferimento sia per l'organizzazione che per i soggetti terzi che operano in aeroporto, e garantisce che il Programma di Sicurezza Aeroportuale e la sua applicazione a livello locale rispondano alle disposizioni comunitarie e nazionali che regolano la materia della security aeroportuale.
La struttura organizzativa della security nell'anno 2023 comprende, oltre al Security Manager per lo scalo di Pisa ed al Security Manager per lo scalo di Firenze, anche altro personale di staff.

Per quanto riguarda l'erogazione effettiva delle attività di security che la normativa pone in capo al gestore aeroportuale, al momento attuale e salvo future variazioni organizzative, in conformità a quanto disposto dal Decreto Ministeriale 29 gennaio 1999, n. 85, sullo scalo di Firenze Toscana Aeroporti assolve a tale onere interamente tramite Impresa di Sicurezza terza, mentre sullo scalo di Pisa vi assolve in parte tramite impresa di sicurezza terza ed in parte direttamente tramite personale alle proprie dipendenze.

4.4.2. Controlli di qualità

Per monitorare il rispetto del Reg. (CE) 300/2008 e del Programma Nazionale per la Sicurezza dell'aviazione civile, ciascuno Stato membro deve elaborare un programma nazionale idoneo a verificare il livello e la qualità della sicurezza dell'aviazione civile e garantirne l'osservanza.
I Controlli della Qualità della sicurezza vengono effettuati tramite test e audit dal Nucleo Centrale Ispettivo (NCI) in osservanza del Reg. (UE) 18/2010 e dell'art. 7 del DM 85/99 e successive modifiche.
I componenti del Nucleo Centrale Ispettivo (NCI) sono individuati sulla base dei criteri previsti dall'art. 10 del Reg. (CE) 1217/2003.

A livello locale l'attività viene svolta dai Nuclei Ispettivi Aeroportuali, composti da personale delle Direzioni Territoriali dell'ENAC e dell'Ufficio di Polizia aeroportuale, nonché da ispettori aeroportuali Enac certificati specificamente nel settore security.

Come previsto dal Cap. 7 del Programma di Sicurezza Aeroportuale, su entrambi gli scali, periodicamente il gestore effettua autonomamente degli audit in materia di security aeroportuale, al fine

di monitorare il rispetto delle procedure e delle prescrizioni normative in materia di security aeroportuale.
Il programma degli audit viene condiviso ad inizio anno con la locale Direzione Territoriale.
Per l'effettuazione delle verifiche ispettive vengono utilizzate apposite check-list sulle quali annotare le situazioni rilevate, le aree e le attività controllate, i soggetti coinvolti e le eventuali non conformità rilevate, indicando anche le azioni correttive/preventive da porre in essere per rimuovere le non conformità e le tempistiche di rientro.
Inoltre, sulla base di una procedura condivisa con l'autorità competente, TA effettua:

- un numero minimo prestabilito (sulla base del traffico del singolo scalo, secondo quanto definito nella nota ENAC del 30.06.2023) di audit (c.d. "audit in incognito" o "covert test") effettuati da uno o più auditor che simulano il comportamento e le azioni di un passeggero/personale aeroportuale, con lo scopo di valutare la corretta applicazione delle procedure di screening.
- un numero non prestabilito di "overt test" sugli screneers, sia tramite sessioni effettuate con l'ausilio del simulatore (CBT X-Screen) a disposizione di TA, sia tramite sessioni con bagagli reali.

Tutte le sessioni di cui sopra, sono seguite ed organizzate dal Security Manager (per lo scalo di competenza) e dall'Istruttore Certificato (per entrambi gli scali).

Nell'arco dell'anno 2023 sono stati effettuati complessivamente:

- sullo scalo di Pisa:
  - n° 28 audit di qualità interni, a fronte dei quali sono state rilevate n° 3 non conformità
  - n° 24 "covert test" (di cui 18 all'Impresa di sicurezza e 6 al personale security di TA) a fronte dei quali sono state rilevate n° 2 non conformità
  - n° 335 "overt test" con l'ausilio del software CBT X-Screen (di cui 245 all'Impresa di sicurezza e 90 al personale security di TA), a fronte dei quali sono state rilevate n° 33 non conformità
  - n° 65 "overt test" con bagagli reali (di cui 44 all'Impresa di sicurezza e 21 al personale security di TA), a fronte dei quali sono state rilevate n° 10 non conformità

- sullo scalo di Firenze:
  - n° 17 audit di qualità interni, a fronte dei quali sono state rilevate n° 5 non conformità
  - n° 24 "covert test", a fronte dei quali sono state rilevate n° 8 non conformità
  - n° 75 "overt test" con l'ausilio del software CBT X-Screen, a fronte dei quali sono state rilevate n° 15 non conformità
  - n° 13 "overt test" con bagagli reali, a fronte dei quali sono state rilevate n° 1 non conformità

Le non conformità evidenziate durante le verifiche ispettive vengono analizzate e discusse con i responsabili coinvolti, in modo propedeutico alla definizione delle necessarie azioni correttive/preventive.
Su entrambi gli scali nessuna tra le non conformità rilevate è di livello "grave" tale da compromettere la sicurezza delle operazioni.

Le macchine X-Ray convenzionali utilizzate per i controlli, sia a Firenze che a Pisa, sono dotate di software TIP, utile per valutare le prestazioni degli screeners.

La valutazione delle prestazioni dei singoli addetti allo screening del software TIP, sia a Firenze che a Pisa, viene effettuata ogni 6 mesi, ai sensi di quanto previsto dal punto 12.5.7 della Dec. UE 2015/8005 così come modificata dalla Dec. UE 2017/3030, ed i periodi di riferimento sono i seguenti:

- gennaio - giugno
- luglio - dicembre

A fronte di performance negative, con risultati al di sotto dei limiti minimi stabiliti dalla normativa, viene definito un percorso formativo da adottare per ciascuno screener coinvolto.
Relativamente allo scalo di Pisa, inoltre, il personale in possesso della qualifica di addetto alla security aeroportuale assolve alla formazione prevista tramite il software in dotazione modello CBT X-Screen, pari ad almeno 6 ore ogni 6 mesi così come previsto dal Reg. UE 1998/2015 punto 11.4.2.

4.4.3. Addestramento tecnico

Tutto il personale aeroportuale dipendente da Toscana Aeroporti S.p.A., incluso l'organico in possesso della qualifica di "Addetto alla Security Aeroportuale" impegnato nell'espletamento dei controlli di sicurezza, che nel 2023 è stato pari a 54 FTE medi annui, riceve la formazione, iniziale e periodica, prevista in materia di security aeroportuale dalla Circolare ENAC SEC-05a, per le diverse "categorie" di appartenenza.

I corsi sono organizzati dalla Direzione Risorse Umane e Organizzazione, che coordina la gestione delle attività addestrative/formative aziendali, e sono tenuti da Istruttore Certificato ENAC e da Addetti incaricati della formazione, secondo programmi conformi a quanto stabilito nella suddetta Circolare per le "Categorie" di personale corrispondenti.

Per quanto riguarda il personale non dipendente da Toscana Aeroporti, prima del rilascio di un Tesserino di Ingresso in Aeroporto definitivo, indispensabile per poter operare stabilmente in aeroporto, l'ufficio Permessi del singolo scalo richiede la presentazione dell'attestato di frequenza ad un corso di sensibilizzazione alla security aeroportuale (Cat. A13), rilasciato conformemente a quanto disposto dalla Circolare ENAC SEC-05.

4.5. Airport Safety

4.5.1. Rischi ed opportunità

La gestione di un aeroporto è un'attività complessa che richiede un'articolata organizzazione per raggiungere l'obiettivo di fornire un servizio adeguato alla collettività. La gestione della Safety rappresenta una priorità fondamentale al fine di fornire un servizio efficiente, affidabile e sicuro.

La Safety è sempre stata gestita come una priorità assoluta nelle operazioni aeroportuali di TA e il Safety Management System (SMS) è progettato per assicurare che essa sia garantita in un modo formale e strutturato.

Il Safety Management System (di seguito SMS) implementato è un sistema dinamico e documentato, volto a sostenere e verificare che le operazioni aeroportuali si svolgano nelle condizioni di Safety prefissate e a valutare al contempo l'efficacia del sistema stesso, al fine di intervenire per correggerne le eventuali deviazioni e, in generale, migliorare il sistema.

Nel corso del 2017 Toscana Aeroporti ha ottenuto da Enac, per lo scalo di Firenze, la conversione del Certificato di Aeroporto in base a quanto previsto dal Regolamento Europeo n. 139/2014, che stabilisce gli standard tecnici e di sicurezza validi per tutti gli aeroporti europei. Il nuovo certificato attesta che l'organizzazione della società di gestione dell'Aeroporto di Firenze, le procedure delle operazioni a terra e tutte le infrastrutture e gli impianti aeroportuali rispondono ai requisiti contenuti nel nuovo Regolamento comunitario. Questa nuova certificazione, che va a convertire quella nazionale preesistente con ulteriori e più stringenti requisiti, conferma la sicurezza delle operazioni a terra, a garanzia degli operatori aeronautici e dei passeggeri.

Al fine di avere la giusta visione del SMS è necessario ricordare che il concetto di sicurezza, "Safety", secondo l'ICAO, è ben diverso dall'ideale generale di "controllo assoluto", eliminazione degli incidenti e dei pericoli, rispondenza assoluta ai regolamenti ed alle norme o eliminazione degli errori da parte del personale. Sebbene l'eliminazione degli incidenti (Accident, Serious Incident) sia auspicabile, così come l'eliminazione dei pericoli/rischi e degli errori, non c'è attività umana o sistema che sia scevro da rischi ed errori: gli incidenti e gli errori occorreranno comunque nonostante la conformità ai regolamenti ed alle norme e tutti gli sforzi per prevenirli (ICAO DOC.9859). Partendo dalla definizione di Safety appena presentata, l'SMS può dunque essere visto come l'insieme di processi e procedure che, basandosi su di una corretta allocazione di risorse:

- garantisca che le operazioni aeroportuali si svolgano nelle condizioni di Safety prefissate;
- valuti, al contempo, l'efficacia del sistema stesso al fine di intervenire per un suo miglioramento o per correggerne le eventuali deviazioni.

In altri termini l'SMS dovrà garantire che il rischio associato alle attività sia mantenuto su livelli accettabili.

Lo scalo di Pisa, aeroporto con attività militari e civili, opera conformemente al Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti (RCEA). Nel 2022 TA ha richiesto il rinnovo del Certificato di Aeroporto, rilasciato da parte di ENAC il 30.12.2022 con validità fino al 31.12.2025.

Entrambi gli scali hanno registrato nel 2023 una forte ripresa delle attività operative, attestando sostanzialmente i valori di traffcio ai valori del 2019 sullo scalo di Pisa e superandoli sullo scalo di Firenze.

Nel 2020 ENAC ha attuato sullo scalo di Firenze e Pisa il provvedimento di limitazione all'accesso dei prestatori dei servizi di assistenza a terra per l'aviazione commerciale. Di fatto, in entrambi gli scali, tali attività potranno essere svolte in via esclusiva per i prossimi 5 anni solo da due operatori limitando così possibili interferenze e congestioni durante le operazioni di assistenza dovute alla presenza di molteplici player aeroportuali che potrebbero andare a discapito della safety aeroportuale.

Entrambi gli scali, hanno aggiornato le parti del Manuale di Aeroporto e le rispettive procedure di "Management System" al fine di renderle allineate alla circolare Enac GEN-01E e alle Linee Guida

Enac relative all'elaborazione e valutazione del Safety Risk Assessment, risultando migliorative della safety.

46ª Brigata Aerea ha pubblicato nel 2023, in accordo con TA, due revisioni del "Piano di prevenzione Runway Incursion e Runway Excursion" unico documento programmatico coordinato con TA, derivato dalla procedura militare in vigore, di prevenzione delle Runway Incursion ed Excursion, con le misure di mitigazione individuate in ambito dei vari comitati aeroportuali (in primis LRST, vedi § 3.4.3) e quelle stabilite dal Gestore per quanto riguarda le aree e le attività di competenza. La nuova versione del documento è diventata parte integrante del Management System costituendo un documento aggiuntivo del Manuale di Aeroporto.

Sullo scalo di Firenze nel 2023 è stato firmato tra gestore e C.N.V.V.F il documento di "Accordo tecnico per l'attuazione del Regolamento (UE) n. 2018/1139 del Parlamento e del Consiglio del 4 luglio 2018 e del Regolamento (UE) n. 139/2014" e la "Procedura operativa di interfacciamento per i processi oggetto dell'Accordo".

Coerentemente a quanto previsto dal Regolamento (UE) n. 139/2014 e già presente sullo scalo di Firenze, il gestore ha esteso anche sullo scalo di Pisa, per tutto il personale che opera in airside, l'obbligo di sostenere il corso base di safety (c.d. Safety Livello 1). Tale corso è propedeutico al rilascio del tesserino aeroportuale. Sullo Scalo di Pisa il corso era obbligatorio solo per il personale di TA.

4.5.2. Ruoli e responsabilità delle figure di certificazione

All'interno dell'azienda è stata implementata una struttura di gestione per garantire il mantenimento degli standard di Safety adeguati e il raggiungimento degli obiettivi della Safety Policy (vedi paragrafo "Politiche praticate da Toscana Aeroporti"), identificando le figure che hanno un ruolo chiave nel mantenimento dei requisiti di safety dello scalo. Esse sono:

Accountable Manager: definisce, implementa e promuove la Safety Policy sullo scalo; dispone dei poteri di spesa, nonché decisionali necessari ad assicurare la disponibilità di risorse tecniche, organizzative, finanziarie ed umane necessarie affinché lo scalo sia adeguato e mantenuto in conformità ai requisiti normativi vigenti; applica riduzioni nel livello di capacità dello scalo, e/o altre azioni di mitigazione ritenute necessarie, qualora si presentino urgenti circostanze e/o riduzioni nella copertura del personale tali da ridurre il livello di safety dello scalo;

Post Holder Area Movimento & Terminal, Progettazione e Sviluppo Infrastrutture, Manutenzione: sono responsabili dell'attuazione delle politiche di sicurezza dello scalo, nonché dello svolgimento sicuro dei processi sotto il loro controllo. Garantiscono, nel rispetto dei processi e delle procedure approvate, di stabilire e mantenere la conformità dell'aeroporto e della sua gestione ai requisiti normativi vigenti assumendo, quando necessario, le opportune decisioni operativo-gestionali.

Safety Manager: è responsabile del Safety Management System ed è la figura chiave che assicura lo sviluppo, la gestione e il mantenimento di un efficace Sistema di Gestione della Safety aeroportuale.

Compliance Monitoring Manager: figura prevista con il Regolamento Europeo n. 139/2014; responsabile di monitorare la conformità e garantire la rispondenza ai requisiti applicabili derivanti dal Regolamento e relative implementing rules.

Training Manager: figura prevista con il Regolamento Europeo n. 139/2014; garantisce che il sistema di gestione del Training ottemperi ai requisiti previsti nel Regolamento 139/2014.

4.5.3. I Comitati aeroportuali

Al fine di garantire un impegno generalizzato al mantenimento dei requisiti di Safety ed alla diffusione dei requisiti regolamentari a tutti gli attori coinvolti, si sono costituiti sugli scali di Firenze e Pisa i comitati e gruppi di lavoro con funzioni specifiche quali:

- Safety Committee: è un comitato di tipo consultivo, presieduto dall'Accountable Manager del Gestore Aeroportuale, i cui membri - dotati di autonomia decisionale e di capacità di assunzione di responsabilità verso l'esterno - sono individuati nell'ambito dei vertici aziendali delle principali organizzazioni, sia pubbliche che private, che operano in airside. Al Safety Committee partecipano per il Gestore anche tutti i Post Holder, il Safety Manager e il Compliance Manager.

- Local Runway Safety Team (LRST): è stato istituito all'interno del Safety Committe ed è di tipo consultivo con il compito primario di informare il Management sulle tematiche riguardanti la pista e di mettere in piedi strategie di prevenzione finalizzate ad assicurare la sicurezza operativa della pista con particolare riferimento alle incursioni/escursioni di pista. Il Local Runway Safety Team è presieduto dal Gestore Aeroportuale (Safety Manager, i Post Holder e Compliance Manager) ed è composto da tutti i soggetti pubblici e/o privati che operano con continuità nell'area di manovra dell'aeroporto. Per quanto riguarda lo scalo di Pisa, il LRST è composto anche da rappresentanti della 46^ Brigata Aerea.

- Safety Review Board: è un comitato interno al Gestore Aeroportuale che si riunisce periodicamente con l'obiettivo di supportare l'Accountable Manager nell'attuazione delle politiche di Safety, nel raggiungimento degli obiettivi di performance prefissati e nella verifica delle conformità dell'SMS ai requisiti regolamentari. Il Safety Review Board ha un carattere proattivo nella discussione di tutti gli aspetti di Safety al fine di un riesame e miglioramento continuo del sistema. Il Comitato è presieduto dall'Accountable Manager e composto dai Post Holder, dal Safety Manager e dal Compliance Manager. A seconda delle tematiche, può esser prevista la partecipazione del Training Manager e anche della Direzione Generale TA.

- Safety Action Group: è stato introdotto con la nuova certificazione conforme al Reg. 139/2014. Il Safety Action Group riporta direttamente ai componenti del Safety Review Board con l'obiettivo primario di assistere le attività del Safety Review Board.

Con la conversione del certificato di aeroporto al Regolamento Europeo n. 139/2014, per l'aeroporto di Firenze, si è costituito anche:

- Emergency Response Committee: è stato introdotto con la nuova certificazione conforme al Reg. 139/2014. È un comitato decisionale che fa parte del Safety Committee. È un gruppo specializzato e dedicato alla corretta gestione delle emergenze in adeguamento al Regolamento Europeo. Ha il compito specifico di analizzare e valutare i piani di emergenza aeroportuali. I membri sono tutti gli operatori che partecipano alla gestione delle emergenze aeroportuali.

4.5.4. Safety Risk Management: identificazione degli hazard e del sistema di valutazione del rischio

Come dichiarato nella Safety Policy di TA, l'Accountable Manager ed il senior management dell'Aeroporto assicurano la Safety delle operazioni aeroportuali come primo e fondamentale obiettivo delle proprie attività di gestione, al di sopra di qualsivoglia conflitto di interesse commerciale, operativo, ambientale o sociale. Nella stessa Politica, tra i vari riferimenti, si ribadisce la necessità di stabilire e gestire il processo di risk management al fine di limitare e/o mitigare i rischi connessi ai possibili pericoli insiti nelle attività operative e nella configurazione dell'aeroporto. L'obiettivo del processo di risk management è di assicurare che i rischi associati agli hazard delle operazioni siano identificati, valutati e gestiti per garantire livelli accettabili di sicurezza.
Sullo scalo di Pisa, ai fini dell'attuazione della Safety Policy è in corso un coordinamento costante con l'Aeronautica Militare, 46° Brigata Aerea, in accordo a quanto congiuntamente sottoscritto nel Protocollo Applicativo del 30 settembre 2010, per la regolamentazione del Safety Management System. L'attività di analisi delle problematiche di safety con la 46a BA è stata ulteriormente consolidata, proseguendo, ad esempio, le attività specifiche riguardo lo scambio di informazioni e lo svolgimento di periodici sopralluoghi in area di manovra. Al fine di incrementare i livelli di safety è in corso il processo di riesame del layout dell'apron di aviazione commericale e di aviazione generale.

Attività safety related sono state condotte anche sullo scalo di Firenze nel corso del 2023. In particolare, è stata completata la procedura per valutare la possibilità di accogliere aeromobili attualmente non operanti sullo scalo con un codice ICAO numerico di riferimento superiore all'attuale (4C), purché aventi carattere occasionale e non permanente. La procedura ha ottenuto approvazione da parte di ENAC. Analogamente a Pisa, anche sullo scalo di Firenze, al fine di migliorare la configurazione degli apron in modo da poter meglio gestire il fleet mix attuale sulla base delle operazioni schedulate dai vettori, è stato presentato a ENAC il progetto di riconfigurazione della segnaletica orizzontale degli Apron 100-200-300 (al momento in attesa di approvazione).

Il Gestore, in conformità al Reg. (UE) 139/2014, ha consolidato il processo su entrambi gli scali delle attività legate alla «gestione del cambiamento» finalizzato a determinare potenziali interferenze del cambiamento che si intende introdurre con le attività condotte da TA o altri enti/organizzazioni, identificando preventivamente i possibili pericoli e le eventuali azioni di mitigazione.
Nel 2023 sono stati redatti 10 documenti di gestione del cambiamento sullo scalo di Firenze e 12 su quello di Pisa.

4.5.5. Safety Policy

Le Safety Policy TA in vigore per gli scali di Firenze e Pisa, reperibili sul sito www.toscana-aeroporti.com , sono state riesaminate e confermate per entrambi gli scali.

4.5.6. Just safety culture

Toscana Aeroporti è costantemente impegnata ad assicurare e promuovere il coinvolgimento di tutti i soggetti operanti in aeroporto sui temi della Safety, attraverso la promozione della "Just safety culture",

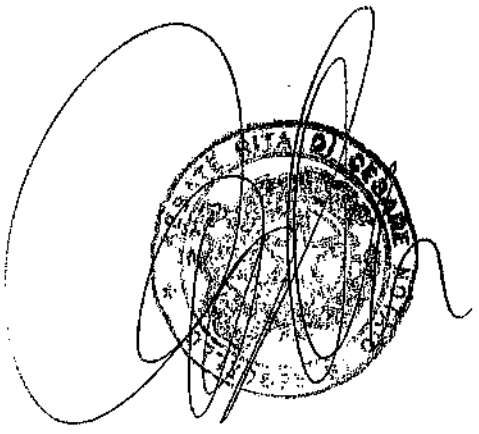
che permette di creare un ambiente dove tutti gli enti ed operatori aeroportuali possono segnalare ogni incidente e problematica di Safety senza alcuna minaccia di censura, azioni disciplinari o conseguente perdita del posto di lavoro, a meno che non vi sia evidenza di negligenza o deliberata e ostinata disattenzione alle regole ed alle procedure di Safety. Tutti gli incaricati che per motivi operativi e di servizio - quali a titolo esemplificativo e non esaustivo la ricezione di segnalazioni o lo svolgimento di indagini operative - vengano a conoscenza di dati personali identificativi (es. nome e cognome, n. badge, ...), sono tenuti a proteggere l'identità dei soggetti interessati e a non divulgarla a persone non autorizzate.

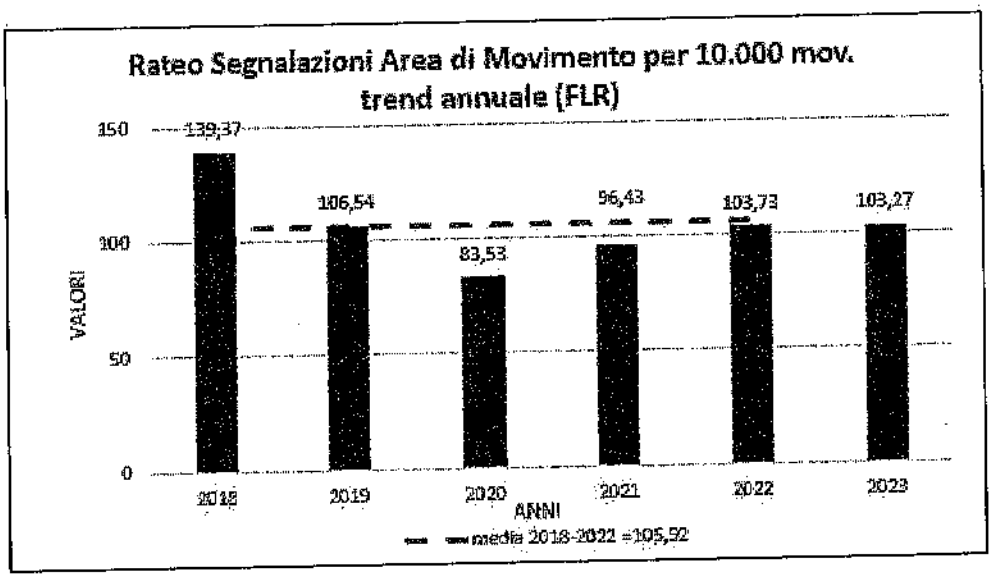
4.5.7. Indicatori di performance

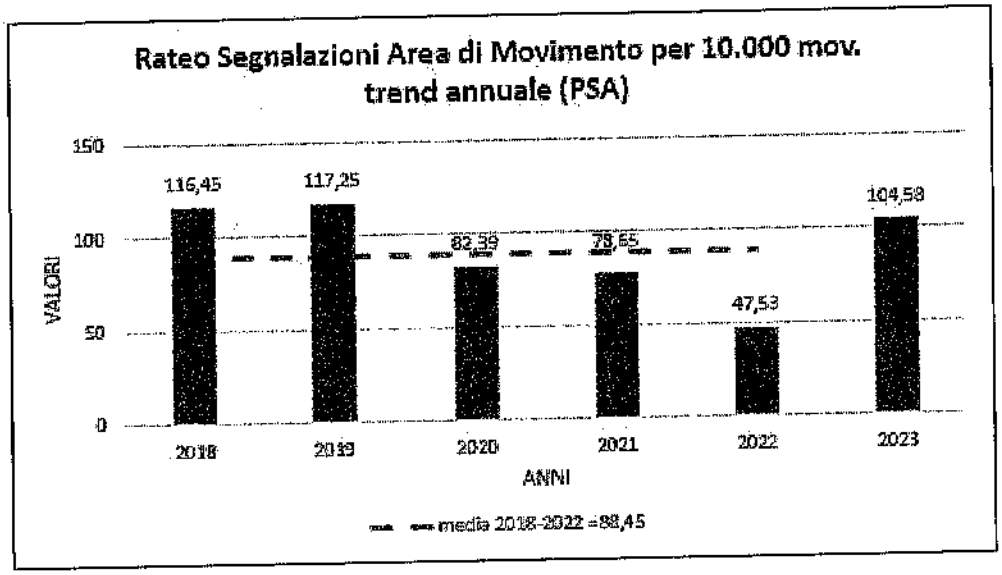
Safety Reporting

Uno degli elementi cardine del sistema SMS, come dichiarato nella Safety Policy, rimane il Reporting System, la cui implementazione dà concreta attuazione ad un'attività di monitoraggio degli standard di safety, attraverso l'inserimento in una banca dati, gestita dal Safety Office ed all'uopo costituita, di eventi aeronautici e non occorsi nelle operazioni aeroportuali. La segnalazione dettagliata degli incidenti o near misses è uno strumento fondamentale di prevenzione per garantire e migliorare la Safety delle operazioni, dei lavoratori, dei passeggeri e in genere, l'operatività dello scalo. Lo strumento di trasmissione delle segnalazioni è il GSR disponibile sulla rete aziendale e sul sito internet degli aeroporti.

Le segnalazioni raccolte sono sistematicamente gestite, catalogate ed archiviate in formato elettronico dal Safety Office, così come tutti i documenti associati alle eventuali indagini ed azioni correttive successive intraprese.







Una volta ricevuta la segnalazione, il Safety Officer attiva il processo di indagine e valutazione. Ogni evento anomalo contiene in sé elementi che, se opportunamente individuati, possono costituire la base per porre in atto le azioni correttive opportune affinché l'evento non si ripeta.

Il 2023 ha confermato l'andamento positivo del trend delle segnalazioni rispetto alla discontinuità associata agli anni del Covid. Ciò dimostra la costante attenzione del personale aeroportuale, del management e degli stakeholder agli aspetti di safety.

Su entrambi gli scali il gestore ha attivato specifici incontri periodici con i prestatori dei servizi di assistenza a terra per l'aviazione commerciale, in modo da incrementare le attività di sensibilizzazione degli handler sulle tematiche safety ed operative, con particolare riferimento al reporting.

Detta sensibilizzazione viene fatta anche dalla funzione Compliance Monitoring durante l'attività di auditing dei soggetti esterni.

Safety Performance Monitoring

Il Safety Performance Monitoring è il processo attraverso il quale i livelli di sicurezza delle operazioni airside vengono verificati in relazione alla Safety Policy, agli obiettivi di Safety stabiliti (cd. Safety Objectives), ai rischi individuati ed alle relative misure di mitigazione. Tale processo include l'individuazione di indicatori di performance SPI (Safety Performance Indicator) e audit Safety.

Safety Performance Indicator (SPI)

I SPI vengono individuati coerentemente con i Safety Objectives. Ad ogni SPI, in relazione all'obiettivo da raggiungere, viene associato un livello di target (in genere annuale) e uno o più livelli di allerta in modo da monitorare l'andamento atteso del livello di safety dello scalo, permettendo, altresì, la tempestiva individuazione di eventuali criticità, oggetto quindi di successivi specifici approfondimenti. L'andamento degli indicatori SPI viene periodicamente comunicato dal Safety Office ai componenti del Safety Review Board.

Sugli scali di Pisa e di Firenze sono stati individuati una serie di indicatori per eventi occorsi in area di movimento. A titolo di esempio si riportano:

- Runway Incursion/Excursion
- BRI2 (Bridstrike risk index)5
- FOD (Foreign object damage)6
- Danneggiamenti Aeromobili
- Numero segnalazioni volontarie ricevute
- Numero di esercitazioni parziali PEA svolte

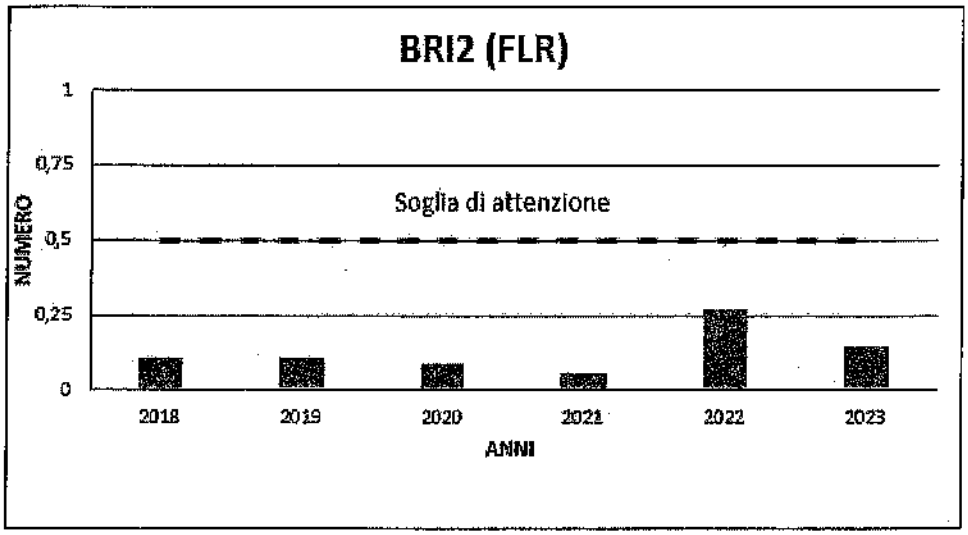
A dicembre 2023 ENAC ha pubblicato on-line il Safety Report relativo alle occorrenze registrate sui vari scali italiani nel periodo 2017-2022 e relativi ratei annuali. I risultati ottenuti sullo scalo di Firenze e Pisa nel 2023 sono sostanzialmente in linea o inferiori ai trend nazionali.

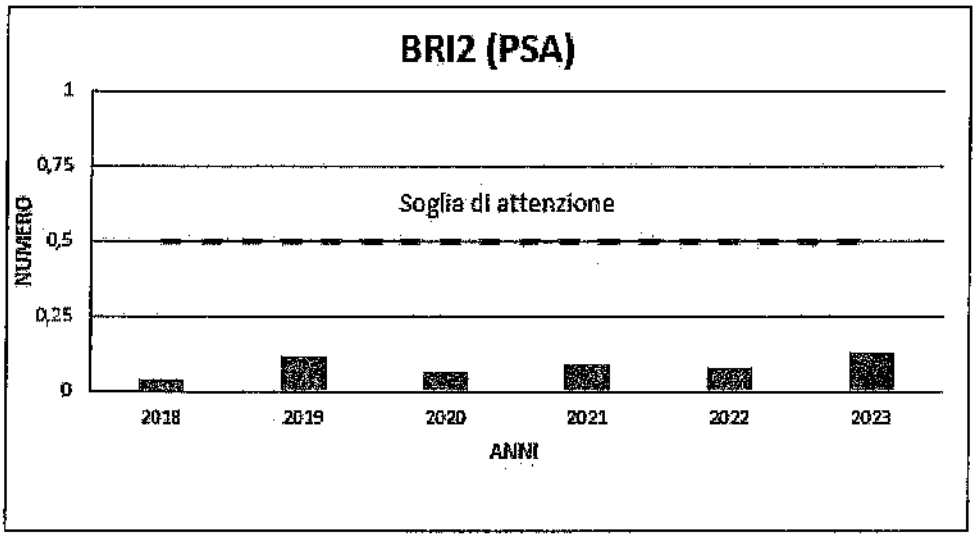
Di seguito si riporta, come esempio, la tipica elaborazione dell'indicatore di performance associato al Wildlife strike, ovvero l'impatto tra un aeromobile ed uno o più volatili, con conseguenze di gravità più o meno rilevanti. Tale indicatore non è infatti legato univocamente al numero di impatti registrati sullo scalo (e quindi correlato al traffico) ma è frutto anche dell'attività di monitoraggio, prevenzione e mitigazione svolta dal gestore che è continuata senza sosta anche durante il periodo dell'emergenza sanitaria. Toscana Aeroporti si impegna infatti nella riduzione del rischio wildlife strike, essendo tra i principali temi di rilievo per la sicurezza delle operazioni. Per mitigare tale pericolo e i relativi impatti Toscana Aeroporti intraprende un ampio monitoraggio delle aree interne ed esterne del sedime conducendo attività di prevenzione, controllo e mitigazione. Il Gestore esamina le proprie attività per

[5] Al fine di fornire un indice univoco standardizzato che permetta di misurare il rischio di wildlife strike all'interno di ciascun aeroporto l'ENAC-BSCI ha deciso di adottare il BRI (Birdstrike Risk Index), sviluppato in collaborazione con il Dipartimento Scienze Ambientali, Informatica e Statistica dell'Università Ca' Foscari di Venezia nella sua versione 2.0. Il BRI2 tiene conto sia della frequenza che della gravità degli impatti: la prima è correlata al traffico sull'aeroporto, al numero di uccelli (o altra fauna) presenti ed al loro comportamento, la seconda al numero di impatti registrato, alle specie coinvolte (soprattutto in termini di massa corporea) e alla gravità degli eventi.

6 La presenza di elementi estranei sui velivoli o in ambito aeroportuale ove operano i velivoli a getto commerciali (piste, piazzole, raccordi, ecc.) può comportare situazioni di pericolo che potrebbero determinare gravi danni a persone e a cose. L'ICAO (International Civil Aviation Organization) ha identificato tali elementi e li ha classificati in **contaminanti** e **detriti**. Un contaminante è un elemento depositato sulla superficie come neve, fango, ghiaccio, acqua, polvere, sabbia, olii e grassi. I detriti sono invece dei veri e propri frammenti di materiale come pezzi di metallo, brandelli di pavimentazione, sassi, carta, gomma, legno, l'effetto dei quali può provocare seri danni ai velivoli se non addirittura disastri come quello del Concorde come vedremo più avanti. Nella terminologia specialistica tale problema è denominato FOD acronimo di **Foreign Object Damage**, cioè un danno provocato dalla collisione/ingestione di un oggetto estraneo con un velivolo.

mezzo dell'indice descrittivo per l'impatto tra aeromobili e volatili, denominato Birdstrike Risk Index 2 (BRI2) adottato da ENAC con apposita circolare, come standard nazionale su tutti gli aeroporti italiani per il calcolo del rischio birdstrike. Di seguito l'andamento del BRI2 negli ultimi anni.





Nota: la riga tratteggiata in rosso nei grafici individua il valore di attenzione individuato dall'ENAC (0.50).

Sullo scalo di Firenze si è registrato un decremento, rispetto all'anno precedente, dell'indicatore BRI2 associato al wildlife, grazie alle misure di mitigazione messe in atto dal gestore al fine di ridurre il fenomeno di attrattiva dei piccioni che, nell'anno 2022, aveva fatto registrare sullo scalo un aumento di eventi di wildlifestrike, con conseguente innalzamento dell'indice BRI2. Sullo scalo di Pisa l'indicatore è leggermente aumentato a causa dell'aumento della presenza del wildlife dovuto ad attività di manutenzione straordinaria del verde nel sedime aeroportuale e alle particolari condizioni meteo registrate sul territorio attorno allo scalo.

Il BRI2 è calcolato come da allegato 6 della circolare ENAC APT-01B "Procedure per la prevenzione dei rischi di impatto con volatili e altra fauna selvatica (Wildlife strike) negli aeroporti".

Audit safety

L'attività di audit è uno dei principali metodi per soddisfare le funzioni di monitoraggio delle prestazioni di Safety. Annualmente il Safety Office svolge un'attività di Safety auditing del Manuale di Aeroporto (di tipo operativo), intesa come attività sul campo atta a determinare, tramite indagine a campione, l'effettiva aderenza nello svolgimento di una attività/processo a quanto descritto nel Manuale di Aeroporto, verificando sul campo le attività condotte, le misure di mitigazione e protezione previste e quelle effettivamente in essere, lo stato manutentivo dei mezzi ed attrezzature utilizzate, i comportamenti seguiti dagli operatori ed individuando possibili nuovi pericoli non considerati. Con la conversione del Certificato di Aeroporto alla Regolamentazione Europea è stato inoltre elaborato un programma annuale verso i principali soggetti aeroportuali che, con la loro attività, possono avere un impatto sulla sicurezza delle operazioni (cd. Contracted Activities e Third parties)

4.5.8. Organizzazione e Formazione

Nel 2023, sullo scalo di Pisa, è stata introdotta, analogamente allo scalo di Firenze, la figura dell'Airport Duty Manager (ADM), che si è inserita all'interno di un più ampio processo di riorganizzazione della funzione Operations di Pisa. Il cambiamento rappresenta un notevole migliormaento in termini di presidio continuo sullo scalo dei processi safety related. La riorganizzazione ha riguardato anche l'internalizzazione del servizio di allontanamento e monitoraggio wildlife.

Sullo scalo di Firenze è stata modificata l'organizzazione della funzione Operations con l'introduzione della figura del FOD Manager e di un Responsabile delle attività operative. In accordo al Reg. 139/14 è stata introdotta la figura dell'assessor che ha il compito di verificare l'efficacia della formazione ricevuta dagli operatori del gestore.

L'area manutenzione è stata potenziata nel 2023 con l'inserimento di una ulteriore risorsa specializzata per scalo.

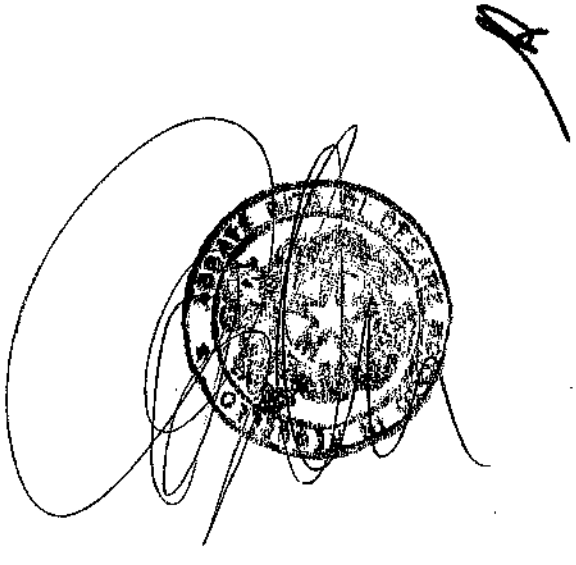
4.5.9. Sistema di gestione delle emergenze

Al fine di tutelare la sicurezza in termini di Safety dei passeggeri e del proprio personale, Toscana Aeroporti si impegna a garantire la corretta attuazione dei piani di emergenza.

Le modalità di gestione delle emergenze aeree sono descritte nei piani emanati dalla Direzione Aeroportuale Enac con apposite Ordinanze e nelle procedure attuative di Toscana Aeroporti, che consentono di gestire in modo organizzato e coordinato eventi potenzialmente pericolosi che si possono verificare in aeroporto, minimizzando gli effetti, con particolare attenzione alla salvaguardia delle vite umane, dell'ambiente e della business continuity.

Di seguito alcune tipologie di eventi emergenziali che sono presi in esame e per le quali si attuano piani e/o procedure:

- incidente aereo;
- incendio o altro evento naturale;
- sversamenti;
- emergenze sanitarie;
- eventi security.



Nel 2023, a fronte della riorganizzazione della funzione Operations dello scalo di Pisa, è stato revisionato il Piano di Emergenza Aeroportulae (c.d. PEA) ed è stata svolta a giugno 2023 l'esercitazione su scala totale, c.d. "full-scale".

Analogamente sullo scalo di Firenze è stata effettuata a novembre 2023 l'esercitazione "full scale" in collaborazione con un vettore basato sullo scalo. L'esercitazione ha previsto l'impiego di un aeromobile e del suo equipaggio, oltre che la verifica dell'intera fase di assistenza alle vittime e ai loro familiari, anche con l'arrivo del SAT (Special Assistance Team) del vettore.

Durante l'anno sono state svolte su entrambi gli scali molteplici prove parziali per testare parti specifiche del PEA.

4.5.10. Servizio Sanitario Aeroportuale

Toscana Aeroporti assicura i servizi di primo soccorso sanitario aeroportuale attraverso un presidio medico attivo nei terminal di Pisa e Firenze per tutto l'arco operativo degli scali. Il presidio assicura il primo intervento in caso di emergenza aeronautica, in coordinamento con le organizzazioni a tal fine preposte ed operanti sul territorio e fornisce la prima assistenza sanitaria a chiunque sia presente in aeroporto e necessiti di assistenza medica.

4.6. Gestione dei rapporti con le comunità locali

4.6.1. Rischi e opportunità

Considerando come obiettivo generale della società di gestione aeroportuale il migliorare significativamente lo stato dei servizi e delle infrastrutture aeroportuali e l'incrementarne il traffico sino ad utilizzare, in maniera sicura e sostenibile, la massima capacità consentita dall'infrastruttura di volo, possiamo individuare due componenti fondamentali per il raggiungimento di tale obiettivo:
1) infrastrutture all'altezza;
2) struttura aziendale e risorse umane adeguate e motivate.

Sotto entrambi i profili salta all'occhio l'insieme dei rischi reputazionali collegati all'attività della società di gestione:
1) l'infrastruttura aeroportuale è generalmente considerata notevolmente impattante dal punto di vista ambientale e urbanistico sull'area in cui si situa;
2) la struttura aziendale aeroportuale, considerata la sempre crescente rilevanza del settore, richiede dimensioni occupazionali di medio-forte impatto sulla realtà sociale.
Inoltre, un più generale fattore di rischio reputazionale è collegato a quello che potremmo definire il "buon nome dell'azienda", che, specialmente nel caso di aziende quotate sui mercati, risulta essere un aspetto molto importante di cui l'attività di comunicazione ha il compito di occuparsi.

I rischi specifici possono essere dunque così catalogati:
1) assenza di un bilanciamento dell'impatto infrastrutturale dell'aeroporto sulla realtà circostante: non effettuare alcuna attività di impatto sociale e/o culturale che riesca a coinvolgere la comunità locale conduce alla percezione esclusivamente negativa dell'aeroporto e della società di gestione. Da ciò derivano ripercussioni sulla possibilità di far comprendere e di ottenere consenso su eventuali progetti

di sviluppo futuro, soprattutto a livello infrastrutturale, le quali conducono da ultimo a un'opposizione a livello politico;
2) mancato coinvolgimento dei lavoratori sui progetti e le attività messe in campo da Toscana Aeroporti in ambito sociale, culturale, ecc.: in questo contesto, il rischio si configura come derivante non tanto da un imminente pericolo, quanto dal mancato sfruttamento di un'opportunità: i lavoratori, infatti, risultano essere un punto di contatto nodale con la realtà sociale circostante e, quindi, coinvolgerli in progetti socio-culturali permette di migliorare non solo la loro considerazione della società di gestione, ma di disseminare anche tali effetti sulla realtà locale.

4.6.2. Politiche praticate e indicatori di performance

Il Gruppo gestisce i rapporti con le comunità locali seguendo una prassi consolidata nel tempo.

In generale, le azioni messe in campo da Toscana Aeroporti nello svolgimento di tali attività vengono portate a compimento soprattutto grazie alla collaborazione con realtà associative locali e possono essere suddivise in tre categorie:
1) attività in ambito culturale;
2) attività in ambito sportivo;
3) attività in ambito sociale.

Attività in ambito culturale.
Gli accordi a sostegno dei luoghi di manifestazioni culturali, come **Fondazione del Maggio Musicale Fiorentino**, **Teatro Verdi di Pisa** e **Fondazione Palazzo Strozzi** di Firenze, sono stati rinnovati anche nel corso del 2023.

Attività in ambito sportivo:
I contratti di partnership si estendono anche ad associazioni e società sportive.
Nel corso del 2023, sono stati avviati contratti di partnership con la squadra **I Guelfi Football Americano** di Firenze e con la squadra di calcio **ASD Real Peretola**.
Attività in ambito sociale
Sotto il terzo profilo si collocano tutte le collaborazioni che Toscana Aeroporti intrattiene con soggetti che operano nel campo sociale.
Tra gli esempi più significativi si annovera il Progetto Michela, nato dalla collaborazione con **l'Associazione Artemisia Onlus** in seguito a un tragico evento. Il progetto è riuscito nel tempo a coinvolgere molti attori locali nell'impegno condiviso contro la violenza di genere.
Dal 2022 sono riprese le attività formative e di sensibilizzazione nei contesti lavorativi portati avanti dall'associazione e il sostegno dell'azienda a pieno regime, così come stipulato nel contratto in essere dal 16 dicembre 2016.
Per finire possiamo citare, tra i tanti, il rapporto che Toscana Aeroporti intrattiene con la **Magistratura San Marco** di Pisa, che ha consentito di effettuare nel corso del 2023 alcuni interventi a livello sociale sulla realtà pisana.

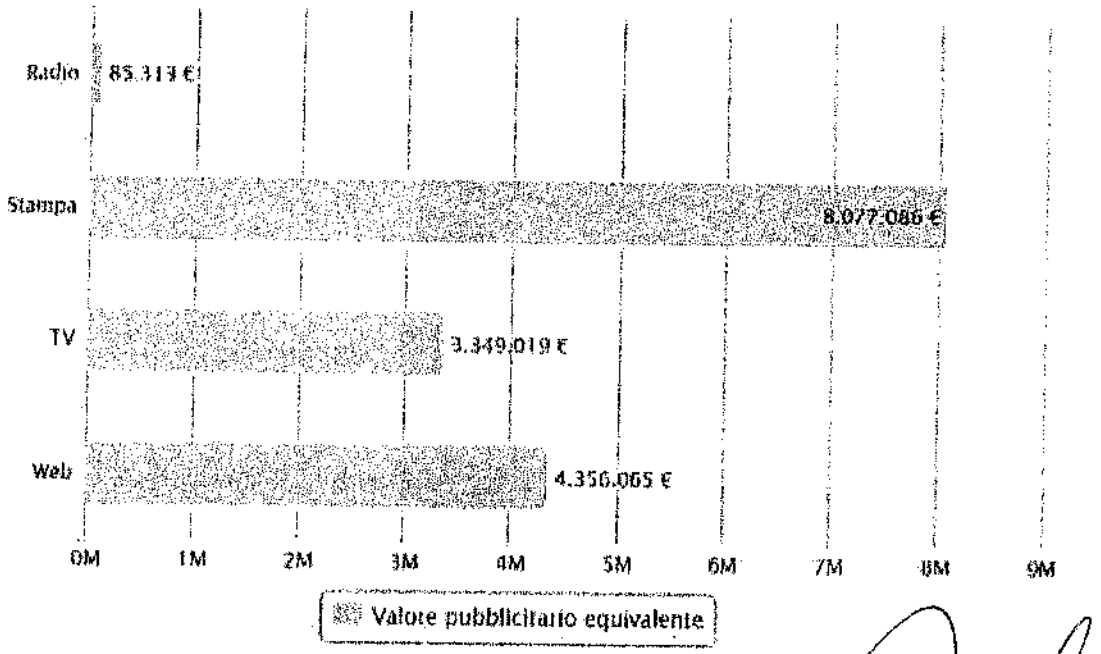
Qui di seguito proponiamo uno schema riassuntivo delle collaborazioni più [illegible] nell'anno 2023 da Toscana Aeroporti in ambito socio-culturale territoriale:

	Sostegno/ Sponsorizzazione	Sostegno alle attività	Accordi visibilità
Fondazione Maggio Musicale Fiorentino	Quota associativa Art Bonus 100.000€	Sviluppo delle attività del Teatro del Maggio Musicale Fiorentino	Logo su brochure e programma di sala della Stagione e del Festival, manifesto e vetrofania nel Foyer del Teatro, Home page e pagina dedicata a Soci/Sponsor con link diretto al sito dell'azienda, video clip degli spettacoli sui canali social
Teatro Verdi di Pisa	Quota associativa 25.000€	Sviluppo delle attività del Teatro Verdi di Pisa	Logo su programma, pagina dedicata ai soci, homepage
Fondazione Palazzo Strozzi	Barter 3 mostre 20.000€	Sviluppo e sostegno alle attività della Fondazione	Logo su brochure, sito ufficiale, materiali di promozione delle attività della Fondazione e sulla pagina dedicata ai soci/sponsor
I Guelfi Football Americano	Sponsorizzazione 40.000€	Sostegno alle attività sportive e non della squadra	l'inserimento del logo di TA sul materiale promo, di Manifestazioni Sportive ed eventuali ulteriori attività svolte dai I Guelfi, cartellone pubblicitario all'interno dell'impianto sportivo, banner di TA posto sulla home page del sito ufficiale

Associazione Artemisia Onlus	Contratto 2022-2026 250.000€	Informazione e sensibilizzazione, interventi a sostegno delle donne e dei loro figli vittime di violenza, formazione	Presenza logo "Per Michela" sul sito web, campagne di comunicazione, materiale informativo e divulgativo
Magistratura San Marco di Pisa	Sponsorizzazione 15.000€	sostegno alle attività della Magistratura San Marco in ambito socio culturale	apposizione del logo TA su materiale realizzato e utilizzato nelle varie attività e altre forme di promozione

La metodologia utilizzata per il calcolo della visibilità ottenuta da Toscana Aeroporti nell'ambito dei rapporti di collaborazione e di pubblicità si basa sull'indicatore specifico dell'Advertising Value Equivalent (AVE). Esso si fonda sul calcolo dell'impatto che l'azione di PR ha sui media: comunicati stampa, articoli, interviste. Più semplicemente, il "valore" dell'azione di PR viene calcolato quantificando come pubblicità la presenza ottenuta sui media. Quindi, ad esempio, un'intervista di una pagina "vale" come una pagina di pubblicità su quella stessa rivista.

TOTALE DEL VALORE PUBBLICITARIO EQUIVALENTE PER MEZZO



5. Gestione delle tematiche attinenti al personale e rispetto dei diritti umani

5.1. Premessa

Il Gruppo Toscana Aeroporti, con un organico di 391 persone al 31 dicembre 2023, di cui il 47% donne, ritiene la gestione e lo sviluppo dei propri collaboratori un driver fondamentale per lo sviluppo e la competitività dell'Aeroporto e della "community" circostante.

5.1.1. Costruzione di una cultura organizzativa di innovazione, "agilità" e inclusione

Le persone che appartengono al Gruppo TA, impiegate in processi aeroportuali e lavorativi diversificati, rappresentano un asset fondamentale della strategia aziendale, in particolare per la loro professionalità, la loro passione, la capacità di sviluppare, promouovere e realizzare le diverse componenti del business aeroportuale.

Il Gruppo ha vissuto cambiamenti significativi negli ultimi anni, in particolare per raggiungere un'articolazione societaria rispondente alle richieste normative e di regolamentazione di settore, nonché di efficienza e competitività verso altri soggetti "concorrenti", tra cui la vendita della controllata Toscana Aeroporti Handling. Senza dimenticare il lavoro svolto per uniformare ed omogeneizzare procedure e modalità di gestione in un Gruppo che gestisce le proprie attività in due differenti sedimi aeroportuali.

Nel contempo, l'appartenenza ad un gruppo internazionale che gestisce oltre 50 aeroporti nel mondo, ha anche permesso di internazionalizzare la propria cultura lavorativa, creare gruppi di lavoro "globali" con una modalità "agile" ed ha altresì consentito a TA di poter attingere dal mercato del lavoro del gruppo, reclutando ed inserendo nel proprio organico alcune figure altamente specializzate provenienti da altri Paesi (ad oggi, in particolare, dall'Argentina e dal Brasile).

In coerenza con il mutamento del contesto sopradescritto, Toscana Aeroporti ha implementato strategie volte ad una sempre maggior valorizzazione delle proprie persone introducendo nuove modalità e processi ed implentandone altri già esistenti, con l'obiettivo di costruire un luogo di lavoro innovativo, "agile" e inclusivo.

5.2. Gestione e valorizzazione del personale

5.2.1. Gestione del Personale

La Direzione Risorse umane, in un processo che coniuga competenze funzionali e spinte dal "basso", ha attivato strumenti di condivisione aziendale per raccogliere idee e riflessioni da tutti i collaboratori, che sono state utilizzate per definire e raggiungere i suddetti obbiettivi.

In particolare è stato introdotto un nuovo processo di *Onboarding* chiamato *"Welcome on board"* per favorire l'inserimento e l'integrazione delle risorse di staff neoassunte.

È stata potenziata e resa più immediata la comunicazione interna, attraveso l'utilizzo di strumenti più diretti e fruibili.

È stato avviato un percorso di analisi e miglioramento del clima organizzativo aziendale attraverso la collaborazione con Great Place to Work, cominciata nel novembre 2023.

Sono stati attivati "Webinar" periodici, anche col supporto di specialisti esteni, su tematiche di interesse generale e inerenti il "benessere" dei collaboratori (come su Welfare, Premi aziendali, Benefits e previdenza complementare)

Questi cambiamenti hanno influito ed arricchito la Gestione delle proprie Risorse Umane.

Inoltre, la società ha confermato, anche dopo i periodi di gestione della crisi pandemica, l'utilizzo per il personale di staff di poter fruire fino ad 8 giorni al mese di orari di lavoro "agile" (incrementabili per motivazioni eccezionali o di "care giving"). Per Toscana Aeroporti il lavoro "agile" rappresenta nelle funzioni di staff una importante possibilità di far coniugare i tempi di vita con quelli di lavoro, pur nel pieno rispetto di scandenze ed obiettivi aziendali: nel 2023 ne hanno usufruito circa 120 persone. Il lavoro agile rappresente inoltre un elemento che ben coniuga il rapporto di lavoro con policy ESG e di mobility management, adottate dall'azienda.

Sempre per raggiungere obiettivi di "work life balance" e per contribuire alla creazione di una mobilità più sostenibile, è stata data la possibilità di estendere la propria flessibilità in ingresso a tutto il personale di staff (per un totale di oltre 140 persone), potendo entrare entro le ore 09.30.

5.2.2. Rischi ed opportunità

In aggiunta alle buone policy e pratiche di Gestione del Personale, la società ha una puntuale ed attenta gestione dei rischi collegati alla suddetta Gestione, inseriti nel "Manuale Compliance" aziendale dal 2015 (versione 13 novembre 2015).

Periodicamente – una volta all'anno o qualora si verifichino cambiamenti organizzativi – viene fatta una verifica della mappatura delle procedure "Risorse Umane ed Organizzazione", insieme alla funzione Compliance, indicando il livello di "criticità" della procedura (Probabilità evento e Danno conseguente).

Secondo la mappatura aziendale, i principali rischi afferenti alla funzione Risorse Umane ed Organizzazione si possono concretizzare con maggiore probabilità e conseguente danno nelle seguenti aree:

- Reclutamento e Selezione del Personale;
- Gestione del Personale;
- Formazione ed Addestramento;
- Gestione infortuni / malattie / sinistri;
- Gestione Sorveglianza Sanitaria e medicina preventiva del lavoro;

Secondariamente, sono stati individuati altri rischi più marginali anche nella Valutazione del Personale e nella Gestione delle Trasferte e Missioni.

Alcune delle suddette procedure sono anche contenute nel Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex Decreto Legislativo n. 231/2001.

Il rischio di contenzioso è mitigato normalmente dall'applicazione pedissequa di contratti collettivi nazionali (il 100% dei dipendenti è coperto da contratti collettivi) ed aziendali, nonché ovviamente delle norme di legge vigenti, e da una oculata e puntuale gestione risorse umane. Inoltre, la funzione Risorse Umane (RRUU) è supportata anche da uno studio legale esterno e da una società che opera nell'ambito della consulenza del lavoro.

Infine, la Direzione Risorse Umane ed Organizzazione ha una propria specifica funzione dedicata alla Formazione, con un responsabile e dei collaboratori, che seguono l'organizzazione dei corsi di formazione tecnici, specialistici, trasversali, di addestramento e di salute e sicurezza. E' utilizzato anche un software dedicato, che raccoglie i percorso di formazione svolti dai dipendenti e segnala con specifici "alert" le scadenze dei certificati dei dipendenti. Ed ogni anno, come previsto da specifica procedura aziendale, c'è una analisi dei fabbisogni sia del personale di staff sia del personale operativo, col coinvolgimento di tutti i responsabili aziendali.

Sulle procedure sono condotti Audit periodici in azienda da parte della Funzione Internal Auditing.

Con l'uscita di Toscana Aeroporti Handling sono state aggiornate e riviste le procedure di Gestione malattie e Infortuni e la procedura di Gestione Sorveglianza Sanitaria e medicina preventiva del lavoro

Per quanto riguarda la tutela dei diritti umani e della diversity, considerando il contesto in cui il Gruppo opera, non sono stati individuati particolari rischi legati a suddette tematiche. Come riportato di seguito, il Gruppo si impegna tuttavia a impedire comportamenti discriminanti nei confronti di tutti gli stakeholder, ai sensi della certificazione in essere SA 8000.

In particolare, si segnala che anche nel corso del 2023 non sono state registrate azioni discriminatorie nei confronti dei dipendenti.

5.2.3. Le politiche praticate da Toscana Aeroporti

Il Codice Etico di TA, sebbene non possa essere considerata una policy aziendale, racchiude la sintesi dei valori, delle regole comportamentali e degli impegni cui viene riconosciuto valore etico positivo ed a cui devono conformarsi tutti i destinatari dello stesso. In particolare: "*la Società riconosce il valore delle risorse umane, il rispetto della loro autonomia e l'importanza della loro partecipazione all'attività di impresa. La gestione del rapporto di lavoro è orientata a favorire la crescita professionale e delle competenze di ciascun dipendente anche in relazione all'applicazione degli strumenti di incentivazione. La Società s'impegna a tutelare l'integrità morale e fisica dei propri dipendenti e consulenti.*"

A tal fine promuove comportamenti responsabili e sicuri e adotta tutte le misure di sicurezza richieste dall'evoluzione tecnologica per garantire un ambiente lavorativo sicuro e salubre, nel pieno rispetto della normativa in materia di prevenzione e protezione. La Società s'impegna a garantire il rispetto delle condizioni necessarie per l'esistenza di un ambiente di lavoro collaborativo e non ostile e a prevenire comportamenti discriminatori di qualsiasi tipo. Come già definito nella sezione relativa alla gestione delle comunità locali, Pari opportunità e Diversity rappresentano, infatti, un tema rilevante per il Gruppo. È richiesta la collaborazione di tutti al fine di mantenere un clima di reciproco rispetto della dignità, dell'onore e reputazione di ciascuno.

Le modalità di gestione, infine, si declinano al meglio attraverso le seguenti procedure:

a) Procedura Gestione Risorse Umane, che definisce gli ambiti e gli interventi da attuare inerenti la comunicazione con il personale, la retribuzione e gli interventi premianti, gli orari di lavoro, la libertà di associazione, i procedimenti disciplinari, il mobbing e le molestie sessuali.

b) Procedura Sorveglianza sanitaria, il cui obiettivo è quello di determinare i processi, le modalità, le tempistiche e le competenze relative al piano di sorveglianza sanitaria di TA, in ottemperanza a quanto previsto dal D.lgs. 81/2008.

Per quanto riguarda la gestione del welfare aziendale, il Gruppo ha sviluppato alcune iniziative volte a migliorare lo stile di vita dei dipendenti. È presente una mensa aziendale per i dipendenti dello scalo di Pisa e sono erogati buoni pasto per quelli dello scalo di Firenze. È prevista una contribuzione aggiuntiva, da parte datoriale, alle forme di previdenza complementare. Vi è possibilità di richiedere, ed ottenere, se le esigenze aziendali lo consentono, orari di lavoro part time in molteplici forme di distribuzione dell'orario. Per tutti i dipendenti è prevista una forma di assistenza sanitaria, FASI OPEN per operai e impiegati, con AON per Quadri e Dirigenti.

Nel 2018 è stato sottoscritto un accordo integrativo aziendale di 2° livello con le Organizzazioni Sindacali, col quale è stato sistematizzato ed implementato il Sistema di Welfare per i dipendenti del Gruppo TA che consente di accedere a molteplici servizi di "benessere diffuso". Anche in una situazione economica aziendale non semplice, per gli effetti della pandemia, il Gruppo ha mantenuto in essere il sistema di welfare. Nel 2023 è stato sottoscritto un Accordo di 2° livello per tutto il personale non dirigente, per la reintroduzione di un Premio di Risultato collettivo, che era stato sospeso nel 2020 con il Covid ed i negativi risultati aziendali. Tale accordo prevede anche, a libera scelta del collaboratore, la trasformazione del 50% o del 100% dell'importo raggiunto in servizi e benefici Welfare, con un incremento del montante del premio medesimo.

5.2.4. Indicatori di performance

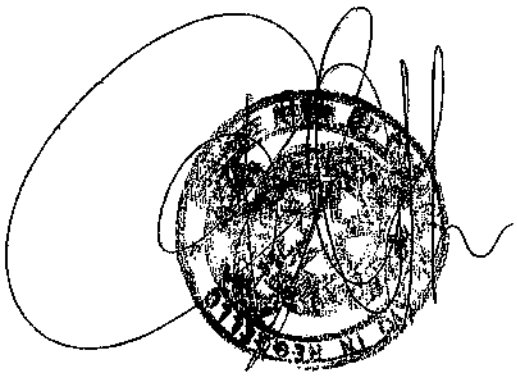
L'organico del Gruppo TA al 31 dicembre 2023 è pari a 391 dipendenti, in incremento del 4% rispetto ai 376 dipendenti del 31 dicembre 2022. La variazione incrementale è collegata sia alla crescita del traffico gestito nei due aeroporti e sia all'acquisizione di collaboratori specializzati in nuove funzioni aziendali o che hanno implementato nuovi progetti ed aree di responsabilità, rispetto al periodo pre-Covid.

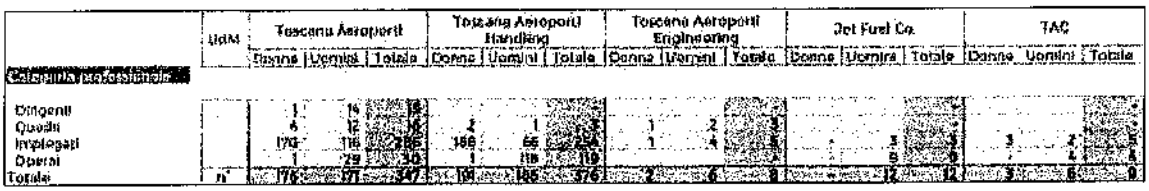
Vengono rappresentate di seguito le tabelle relative al personale del Gruppo TA. Si segnala che la Società Parcheggi Peretola non ha dipendenti.

Fig. 1 (dati 2023 n* teste)

Categoria Professionale	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			TAC		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Dirigenti	n°	1	15	16	-	-	-	-	-	-	-	1	1
Quadri		4	12	16	1	2	3	-	-	-	-	1	1
Impiegati		174	125	299	2	4	6	-	2	2	3	1	4
Operai			25	25			-	-	11	11		8	8
Totale		179	177	356	3	6	9	-	13	13	3	10	13

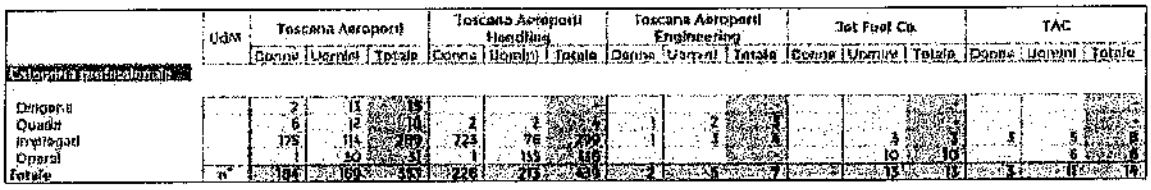
Fig. 2 (dati 2022 n* teste)





Categoria professionale	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			TAC		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Dirigenti		1	15	16												
Quadri		6	12	18	2	1	3	1	2	3						
Impiegati		170	116	286	188	66	254	1	4	5		5	5	3	4	7
Operai		1	29	30	1	118	119					8	8		4	4
Totale	n°	176	171	347	191	185	376	2	6	8	-	13	13	3	8	11

Fig. 3 (dati 2021 n° teste)



Categoria professionale	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			TAC		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Dirigenti		2	13	15												
Quadri		6	12	18	2	2	4	1	2	3						
Impiegati		175	114	289	723	76	799	1	3	4		5	5	5	5	10
Operai		1	50	51	1	153	154					10	10		6	6
Totale	n°	184	189	373	726	231	957	2	5	7	-	15	15	5	11	16

Nella seguente tabella viene riportato il rapporto del salario base e della remunerazione delle donne rispetto agli uomini dei dipendenti della Capogruppo Toscana Aeroporti (dati 2023); nei dati comparativi 2022-2021 si segnala la presenza della società Toscana Aeroporti Handling Srl.

Fig. 4 (dati 2023)

Categoria professionale	UdM	Rapporto del salari base Donne/Uomini	Rapporto della remunerazione Donne/Uomini
Dirigenti	%	115%	108%
Quadri	%	95%	109%
Impiegati	%	96%	93%
Operai	%	0%	0%

Fig. 5 (dati 2022)

Categoria professionale	UdM	Rapporto del salari base Donne/Uomini	Rapporto della remunerazione Donne/Uomini
Dirigenti	%	106%	109%
Quadri	%	93%	84%
Impiegati	%	98%	91%
Operai	%	90%	56%

Fig. 6 (dati 2021)

Categoria professionale	UdM	Rapporto del salari base	Rapporto della remunerazione
		Donne/Uomini	Donne/Uomini
Dirigenti	%	162%	142%
Quadri	%	85%	73%
Impiegati	%	97%	79%
Operai	%	87%	36%

Si precisa che in tale indicatore non sono compresi i dipendenti di Jet Fuel in quanto solo dipendenti uomini impiegati ed operai, pertanto avrebbe impatto solo sui rapporti di queste categorie e non sul genere.

Per Toscana Engineering S.r.l. è stato possibile calcolare il rapporto del salario base e della remunerazione per le catergoria professionali quadri ed impiegati. Per la categoria professionale quadri il rapporto del salario base donna medio rispetto a quello degli uomini risulta pari al 95%, mentre quello relativo alla remunerazione è invece pari al 83%. Per la categoria professionale impiegati il rapporto del salario base donna medio rispetto a quello degli uomini risulta pari al 85%, mentre quello relativo alla remunerazione risulta pari all'70%.

Per Toscana Costruzioni S.r.l. è stato possibile definire il rapporto in riferimento alla sola categoria degli impiegati (il rapporto del salario base medio delle impiegate rispetto a quello degli uomini risulta pari al 79% mentre quello relativo alla remunerazione è pari al 53%).

Si riportano, di seguito, le tabelle consolidate relative al personale.

GRI 2-7 Dipendenti

CONSOLIDATO - Numero teste	UdM	2023			2022			2021		
CATEGORIA PROFESSIONALE		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Dirigenti	n	1	15	16	1	14	15	2	13	15
Quadri	n	5	15	20	7	15	22	9	16	25
Impiegati	n	179	132	311	362	191	553	402	201	603
Operai	n	-	44	44	2	160	162	2	181	183
Totale	**n**	**185**	**206**	**391**	**372**	**380**	**752**	**415**	**411**	**826**

CONSOLIDATO - Numero teste	UdM	2023			2022			2021		
TIPOLOGIA CONTRATTUALE		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Tempo indeterminato	n	181	201	382	371	374	745	413	405	818
Tempo determinato	n	4	5	9	1	6	7	2	6	8
Totale	**n**	**185**	**206**	**391**	**372**	**380**	**752**	**415**	**411**	**826**

CONSOLIDATO - Numero teste	UdM	2023			2022			2021		
TIPOLOGIA CONTRATTUALE		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Full-time	n	114	196	310	172	303	475	179	296	475
Part-time	n	71	10	81	200	77	277	236	115	351
Totale	**n**	**185**	**206**	**391**	**372**	**380**	**752**	**415**	**411**	**826**

GRI 405-1 Diversità tra i dipendenti

CONSOLIDATO - Numero teste	UdM	2023			2022			2021		
PERSONALE PER FASCE D'ETA' PUNTUALE		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
≤ 29 anni	n	2	8	10	8	11	19	14	11	25
30 - 50 anni	n	136	116	252	259	206	465	295	225	520
≥ 51 anni	n	47	82	129	105	163	268	106	175	281
Totale	**n**	**185**	**206**	**391**	**372**	**380**	**752**	**415**	**411**	**826**

CONSOLIDATO - Numero teste	UdM	2023			2022			2021		
PERSONALE PER FASCE D'ETA' PUNTUALE		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
≤ 29 anni	n	1%	2%	3%	1%	1%	3%	2%	1%	3%
30 - 50 anni	n	35%	30%	64%	34%	27%	62%	36%	27%	63%
≥ 51 anni	n	12%	21%	33%	14%	22%	36%	13%	21%	34%
Totale	**n**	**47%**	**53%**	**100%**	**49%**	**51%**	**100%**	**50%**	**50%**	**100%**

Fig. 7 (dati 2023 n° teste)

Tipologia contrattuale (part-time/full-time)	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			TAC		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Tempo indeterminato	n°	175	173	348	3	6	9		12	12	3	10	13
Tempo determinato	n°	4	4	8					1	1			
Totale	n°	179	177	356	3	6	9		13	13	3	10	13

Tipologia contrattuale (part-time/full-time)	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			TAC		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Full-time	n°	108	167	275	3	6	9		13	13	3	10	13
Part-time	n°	71	10	81									
Totale	n°	179	177	356	3	6	9		13	13	3	10	13

Fig. 8 (dati 2022 n° teste)

Tipologia contrattuale (determinato/indeterminato)	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			TAC		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Tempo indeterminato	n°	176	169	345	191	185	376	2	5	7	-	12	12	3	6	9
Tempo determinato	n°	-	2	2	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-
Totale	n°	176	171	347	191	185	376	2	6	8	-	12	12	3	6	9

Tipologia contrattuale (part time/full time)	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			TAC		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Full time	n°	106	164	270	62	115	177	1	6	7	-	12	12	3	6	9
Part time	n°	70	7	77	129	70	199	1	-	1	-	-	-	-	-	-
Totale	n°	176	171	347	191	185	376	2	6	8	-	12	12	3	6	9

Fig. 9 (dati 2021 n* teste)

Tipologia contrattuale (determinato/indeterminato)	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			Volo			TAC		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Tempo indeterminato	n°	164	168	332	475	28	503	1	7	8	-	13	13	-	-	-	1	8	14
Tempo determinato	n°	13	1	14	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale	n°	177	169	346	476	28	504	1	7	8	-	13	13	-	-	-	1	8	14

Tipologia contrattuale (part time/full time)	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			Volo			TAC		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Full time	n°	109	163	272	66	314	380	1	6	7	-	13	13	-	-	-	1	8	14
Part time	n°	68	6	74	410	28	438	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale	n°	177	169	346	476	28	504	1	7	8	-	13	13	-	-	-	1	8	14

Fig. 10 (dati 2023 n* teste)

Personale per fasce d'età puntuale al 31/12/2022	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			TAC		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
≤ 29 anni	n°	2	5	7	-	2	2	-	-	-	-	1	1
30 - 50 anni	n°	130	104	234	3	2	5	-	6	6	3	4	7
≥ 51 anni	n°	47	68	115	-	2	2	-	7	7	-	5	5
Totale	n°	179	177	356	3	6	9	-	13	13	3	10	13

Personale in entrata per fasce d'età (td + ti) tot anno	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			TAC		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
≤ 29 anni	n°	2	5	7	-	-	-	-	-	-	-	1	1
30 - 50 anni	n°	7	11	18	1	1	2	-	1	1	-	2	2
≥ 51 anni	n°	5	3	8	-	-	-	-	1	1	-	2	2
Totale	n°	14	19	33	1	1	2	-	2	2	-	5	5

Fig. 11 (dati 2022 n* teste)

Personale per fasce d'età puntuale al 31/12/2021	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			TAC		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
≤ 29 anni	n°	1	7	8	2	7	9	-	2	2	-	-	-	-	-	-
30 - 50 anni	n°	129	102	231	185	94	279	2	2	4	-	6	6	3	2	5
≥ 51 anni	n°	46	62	108	59	84	143	-	2	2	-	6	6	-	4	4
Totale	n°	176	171	347	191	185	376	2	6	8	-	12	12	3	6	9

Personale in entrata per fasce d'età (td + ti) tot anno	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			TAC		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
≤ 29 anni	n°	-	6	6	24	13	37	-	1	1	-	-	-	-	-	-
30 - 50 anni	n°	4	5	9	9	5	14	-	1	1	-	-	-	1	-	1
≥ 51 anni	n°	1	3	4	2	2	4	-	-	-	-	1	1	-	-	-
Totale	n°	5	14	19	35	20	55	-	2	2	-	1	1	1	-	1

Fig. 12 (dati 2021 n* teste)

Personale per fasce d'età puntuale al 31/12/2023	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			Volo			TAC		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
≤ 29 anni	n°	3	5	8	11	5	16	-	1	1	-	1	1	-	-	-	-	1	1
30 - 50 anni	n°	139	107	246	183	104	287	1	3	4	-	7	7	-	-	-	1	6	7
≥ 51 anni	n°	53	57	110	23	104	127	-	3	3	-	6	6	-	-	-	-	6	7
totale	n°	195	169	364	217	213	430	1	7	8	-	14	14	-	-	-	1	13	15

Personale in entrata per fasce d'età (td + ti) tot anno	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			Volo			TAC		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
≤ 29 anni	n°	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
30 - 50 anni	n°	2	4	6	-	-	-	1	-	1	-	1	1	-	-	-	1	-	1
≥ 51 anni	n°	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale	n°	2	5	7	-	-	-	1	-	1	-	1	1	-	-	-	1	-	1

Fig. 13 (dati 2023 n* teste)

Personale in uscita per fasce d'età	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			TAC		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
≤ 29 anni	n°												
30 - 50 anni	n°	6	6	12		1	1					1	1
≥ 51 anni	n°	4	4	8					1	1		1	1
Totale	n°	10	10	20		1	1		1	1		2	2
Motivazione uscita													
Uscite volontarie (escluso il pensionamento)	n°	4	6	10		1	1					1	1
Pensionamento	n°		1	1					1	1			
Licenziamenti	n°	1	1	2									
Altre tes. fine di contratto a tempo determinato	n°	5	2	7								1	1

Fig. 14 (dati 2022 n* teste)

Personale in uscita per fasce d'età	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			TAC		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
≤ 29 anni	n°	1	2	3	25	14	39									
30 - 50 anni	n°	8	7	15	35	17	52	1		1					5	5
≥ 51 anni	n°	4	6	9	9	16	25					2	2	1	2	3
Totale	n°	13	15	25	69	47	116	1		1		2	2	1	7	8
Motivazione uscita																
Uscite volontarie (escluso il pensionamento)	n°	8	4	12	28	16	44					1	1	1	5	6
Pensionamento	n°	2	2	4	2	5	7									
Licenziamenti	n°	1	2	3	1	2	3									
Altre tes. fine di contratti a tempo determinato	n°	2	4	6	38	24	62	1		1		1	1			

Fig. 15 (dati 2021 n* teste)

Personale in uscita per fasce d'età	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			Volo			TAC		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
≤ 29 anni	n°	1	2	3															
30 - 50 anni	n°	5	5	10	4	6	10										1		1
≥ 51 anni	n°	1	3	4	6	4	10											1	1
Totale	n°	7	10	17	10	10	20										1	1	2
Motivazione uscita																			
Uscite volontarie (escluso il pensionamento)	n°	3	5	8	4	6	10										1		1
Pensionamento	n°	1	2	3	4	3	7											1	1
Licenziamenti	n°	1		1		1	1												
Altre tes. fine di contratti a tempo determinato	n°	1	3	4	6		2												

Fig. 16 (dati 2023)

Turnover in entrata	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			TAC		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
≤ 29 anni	%	100%	0%	29%	n.d.	0%	0%	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	100%	100%
30 - 50 anni	%	9%	11%	8%	33%	50%	40%	n.d.	17%	17%	0%	50%	29%
≥ 51 anni	%	11%	4%	7%	n.d.	0%	0%	n.d.	14%	14%	n.d.	40%	40%
Totale	%	8%	8%	8%	33%	17%	22%	n.d.	18%	15%	0%	50%	33%
Turnover in uscita													
	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			TAC		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
≤ 29 anni	%	0%	0%	0%	n.d.	0%	0%	n.d.	n.d.	n.d.	0%	0%	0%
30 - 50 anni	%	6%	6%	6%	0%	50%	20%	n.d.	0%	0%	0%	25%	14%
≥ 51 anni	%	0%	8%	7%	n.d.	0%	0%	n.d.	14%	14%	n.d.	20%	20%
Totale	%	6%	6%	6%	0%	17%	11%	n.d.	8%	8%	0%	20%	13%

Fig. 17 (dati 2022)

Turnover in entrata	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			TAC		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
≤ 29 anni	%	0%	86%	75%	343%	650%	411%	n.d.	50%	50%	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
30 - 50 anni	%	9%	5%	8%	7%	9%	8%	0%	50%	29%	n.d.	0%	0%	33%	0%	20%
≥ 51 anni	%	2%	5%	4%	3%	2%	3%	n.d.	0%	0%	n.d.	17%	17%	n.d.	0%	0%
Totale	%	3%	8%	6%	18%	11%	15%	0%	33%	20%	n.d.	9%	8%	33%	0%	11%
Turnover in uscita																
	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			TAC		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
≤ 29 anni	%	100%	43%	50%	357%	700%	433%	n.d.	0%	0%	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
30 - 50 anni	%	6%	7%	6%	28%	18%	24%	50%	0%	25%	n.d.	0%	0%	0%	150%	60%
≥ 51 anni	%	5%	5%	5%	15%	19%	17%	n.d.	0%	0%	n.d.	33%	33%	n.d.	50%	75%
Totale	%	7%	7%	7%	36%	29%	31%	50%	0%	14%	n.d.	17%	17%	33%	83%	67%

Fig. 18 (dati 2021)

Turnover in entrata	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			TAC		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
≤ 29 anni	%	0%	60%	43%	0%	0%	0%	n.d.	0%	0%	n.d.	n.d.	n.d.	0%	n.d.	0%
30 - 50 anni	%	1%	7%	2%	0%	0%	0%	50%	0%	33%	n.d.	29%	29%	100%	0%	17%
≥ 51 anni	%	0%	3%	1%	2%	0%	1%	n.d.	0%	0%	n.d.	14%	13%	0%	0%	0%
Totale	%	0%	4%	2%	0%	0%	0%	50%	0%	14%	n.d.	21%	21%	33%	0%	7%

Turnover in uscita	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			TAC		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
≤ 29 anni	%	50%	40%	43%	0%	0%	0%	n.d.	0%	0%	n.d.	n.d.	n.d.	0%	n.d.	0%
30 - 50 anni	%	2%	5%	3%	3%	6%	4%	0%	0%	0%	n.d.	0%	0%	100%	0%	17%
≥ 51 anni	%	2%	4%	3%	10%	4%	6%	n.d.	0%	0%	n.d.	0%	0%	0%	33%	17%
Totale	%	2%	5%	4%	4%	5%	5%	0%	0%	0%	n.d.	0%	0%	33%	16%	21%

Fig. 19 (dati 2023)

Ore di formazione totali per categoria professionale	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			TAC		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Dirigenti	h	80	176	256								7	7
Quadri	h	192	208	400	8	8	16					120	120
Impiegati	h	2.247	4.008	6.255	33	62	95		30	30	134	67	201
Operai	h		1.625	1.625					480	480		307	307
Totale	h	2.519	6.017	8.536	41	70	111		510	510	134	501	635

Numero di partecipanti ai corsi per categoria professionale	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			TAC		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Dirigenti	n°	1	15	16								1	1
Quadri	n°	4	11	15	1	1	2					1	1
Impiegati	n°	159	177	336	1	1	2		3	3	1	1	2
Operai	n°		27	27					12	12		6	6
Totale	n°	164	230	394	2	2	4		15	15	1	9	10

Fig. 20 (dati 2022)

Ore di formazione totali per categoria professionale	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			TAC		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Dirigenti	h	8	97	105												
Quadri	h	112	119	231	16	8	24	8	16	24						
Impiegati	h	1.736	2.690	4.426	1.144	1.144	2.288	16	32	48		168	168	88	160	248
Operai	h		1.168	1.168								240	240		96	96
Totale	h	1.856	4.074	5.930	1.160	1.152	2.312	24	48	72		408	408	88	256	344

Numero di partecipanti ai corsi per categoria professionale	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			TAC		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Dirigenti	n°	1	15	16												
Quadri	n°	4	11	15	1	1	2									
Impiegati	n°	171	179	350	2	2	4		1	1		1	1		1	1
Operai	n°		27	27												
Totale	n°	176	232	408	3	3	6		1	1		1	1		1	1

Fig. 21 (dati 2021)

Ore di formazione totali per categoria professionale	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Dirigenti	h	107	590	697									
Quadri	h	160	111	271	8		8	7	16	23			
Impiegati	h	2.408	2.443	4.851	2.392	808	3.200	16	32	48		70	70
Operai	h		720	720		1.120	1.120					100	100
Totale	h	2.675	4.078	6.753	2.400	2.928	4.328	23	48	71		170	170

Numero di partecipanti ai corsi per categoria professionale	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Dirigenti	n°	2	15	17									
Quadri	n°	6	11	17	1		1	1	2	3			
Impiegati	n°	167	107	274	86	78	164	1	2	3		3	3
Operai	n°		20	20	1	68	69					7	7
Totale	n°	175	153	328	88	146	234	2	4	6		10	10

Fig.22 (dati 2023)

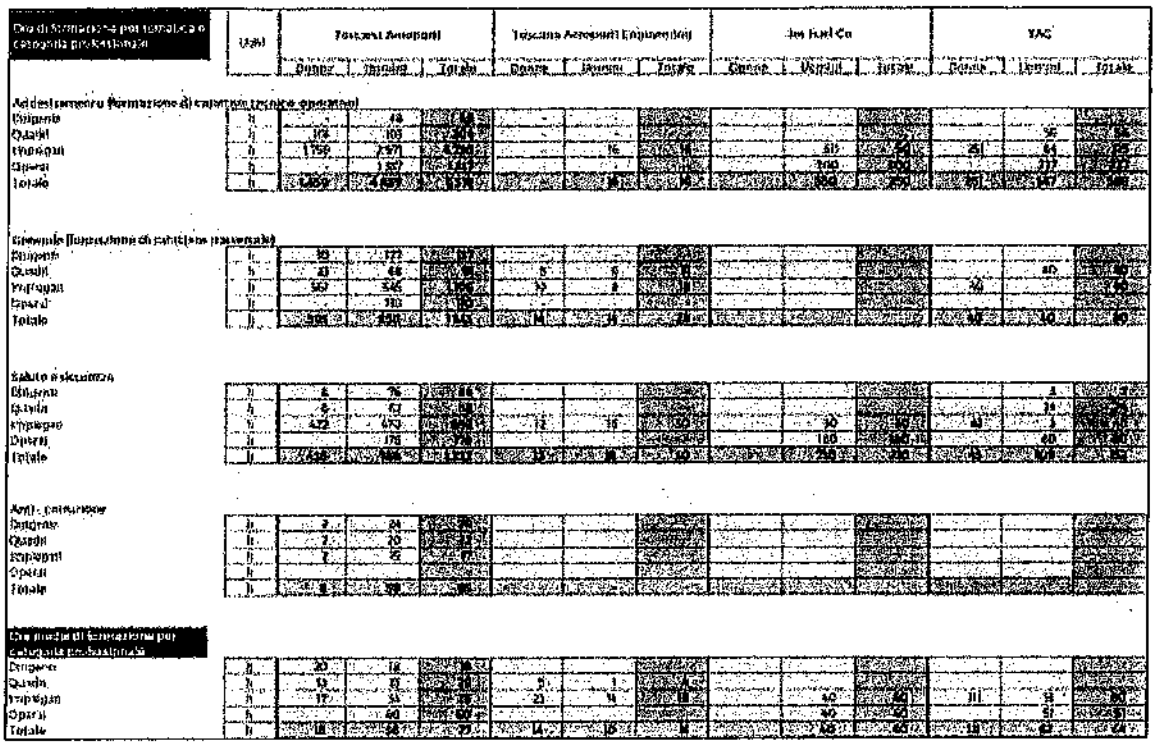


Fig.23 (dati 2022)

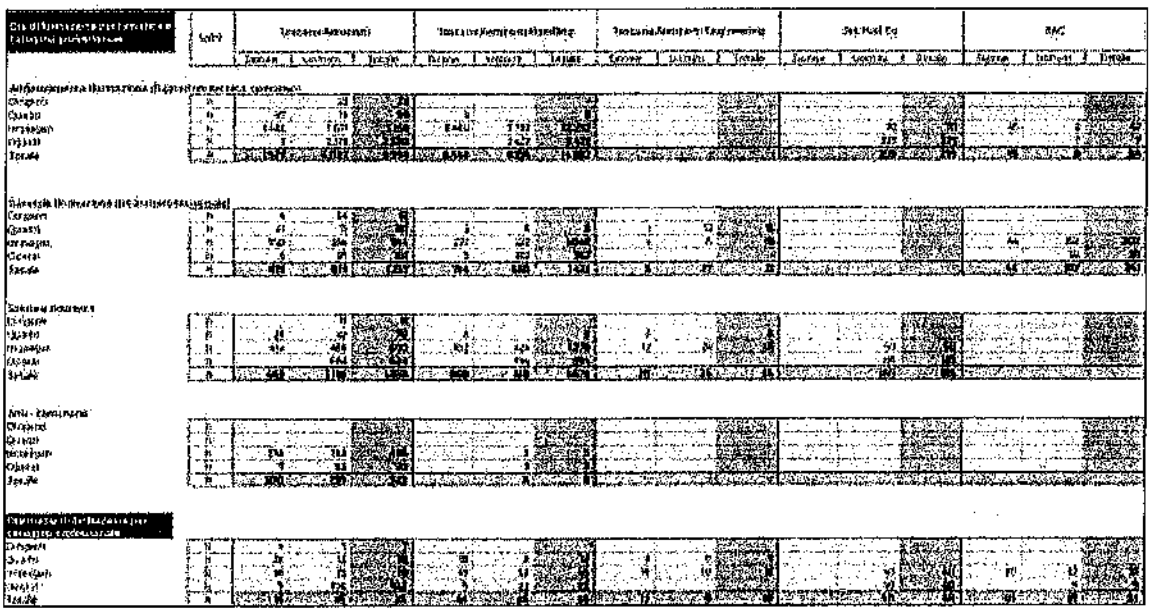
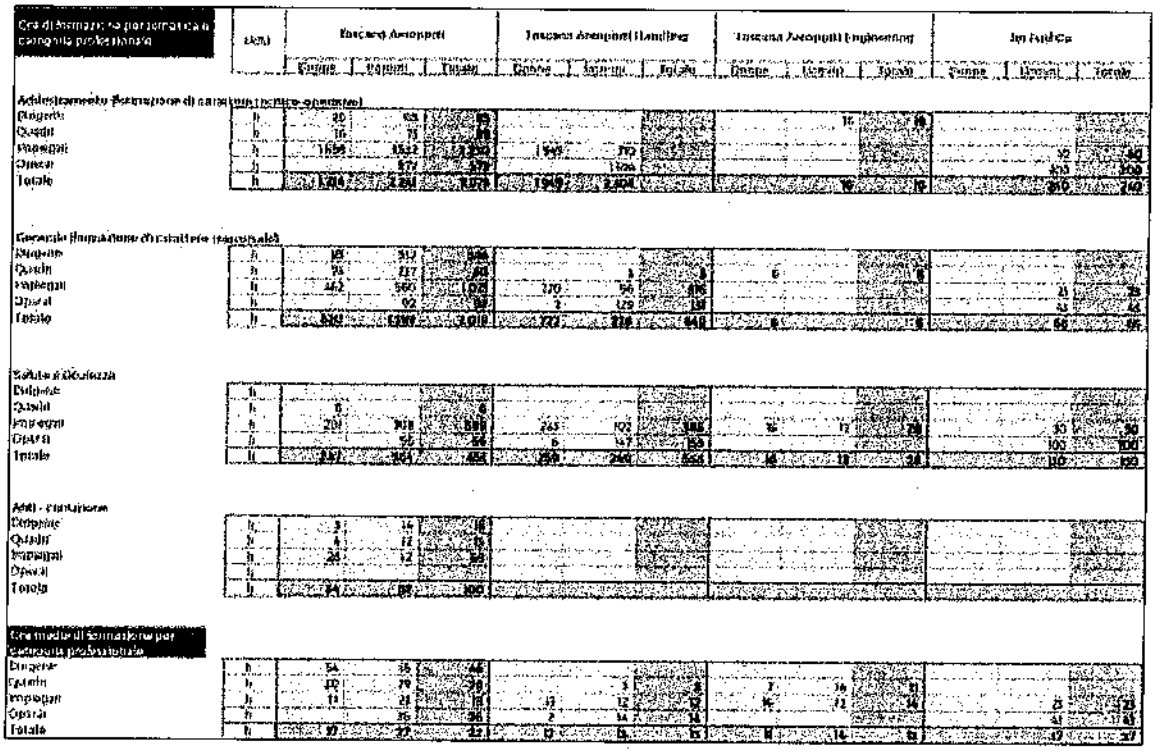


Fig.24(dati2021)



In relazione all'indicatore relativo alla formazione nel 2023, Il Gruppo ha erogato un totale di 10.527 ore, di cui il 31% fruite da personale femminile e il 69% da personale maschile, ricorrendo anche alla modalità e-learning tramite piattaforma aziendale e all'organizzazione di corsi in videoconferenza. Rispetto al 2022 sono stati erogate -17.167 ore in ragione dell'uscita di Toscana Aerporti Handling dal Gruppo.

5.3. Salute e Sicurezza

5.3.1. Premessa

Il Servizio Prevenzione e Protezione (in breve SPP) di Toscana Aeroporti S.p.A., svolge la propria attività ed il costante presidio in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, su entrambi gli scali di Pisa e Firenze secondo quanto previsto dal D.lgs 81/08 e s.m.i., dalla normativa di riferimento e dai principi della Politica della Sicurezza adottata dall'Azienda. Il SPP, oltre che per la capogruppo TA, svolge tali attività - anche per Toscana Aeroporti Engineering s.r.l. (TAE).

Nel 2023, il SPP è stato impegnato su vari fronti, primo fra tutti l'aggiornamento della valutazione dei rischi e la stesura dell'ultima versione del **Documento di Valutazione dei Rischi (DVR)** di Toscana Aeroporti, che ha previsto una profilazione dei rischi relativi a nuove mansioni, l'aggiornamento delle valutazioni di rischio incendio, fulminazione e campi elettromagnetici, oltre ai campionamenti di rumore, vibrazioni e qualità dell'aria, per la valutazione del rischio fisico e chimico.

Le variazioni organizzative che hanno interessato alcune mansioni come l'istituzione della figura ADM (Airpoort Duty Manager) a Pisa o l'assegnazione di nuove attività (come ad es: Emergency Team per AAS) hanno portato alla valutazione specifica di rischi legati alla mansione e alla conseguente individuazione di misure di mitigazione o DPI precedentemente non adottati. Sono state altresì

procedure operative con indicazioni di sicurezza oltre che con le informazioni ai lavoratori sui DPI previsti e sul loro utilizzo.

È in fase di finalizzazione alla data di stesura del presente documento l'aggiornamento della procedura sui DPI (PR27) che rivede il processo di definizione, previsione economica (budget), approvvigionamento e consegna dei Dispositivi di Protezione Individule, cercando per quanto possibile di uniformare i processi esistenti su Firenze e Pisa e rendere ancora più efficace la collaborazione con la funzione Acquisti.

Nel corso del 2023 SPP ha continuato ad erogare direttamente la formazione Salute e Sicurezza ai Lavoratori secondo l'Accordo Sato Regioni e a vari livelli (Preposti, Aggiornamento Lavoratori, Lavoratori neo assunti).

Il SPP è stato coinvolto nei programmi di vigilanza attuati **dalle USL** locali (USL Centro e USL Nord-Ovest) che hanno condotto loro programmi ispettivi sulle società più significative del territorio compresa Toscana Aeroporti, concentrandosi in particolar sulle misure di sicurezza messe in atto dai sub-concessionari, appaltatori e subappaltatori presenti in aeroporto. A tal propostio, e nell'ottica di di far conoscere alla direzione USL le relazioni che intercorrono tra i vari soggetti presenti e operativi su entrambi gli scali aeroportuali, Toscana Aeroporti ha avviato alcuni incontri ai vertici tra la direzione USL e quella TA, anche al fine di chiarire i ruoli e responsabilità del Gestore aeroportuale in occasione delle loro ispezioni e definire le responsabilità datoriali in materia di salute e sicurezza.

Questa attività è stata un'opportunità per incrementare a più livelli le verifiche sui terzi relativamente al rispetto di determinati standard. Difatti, congiuntamente alla funzione Qualità, SPP ha svolto direttamente audit di seconda parte con un monitoraggio sulle non conformità riscontrate.

5.3.2. Organizzazione del sistema di prevenzione e protezione

Vista la natura delle attività (svolte contestualmente dall Società TA, e TAE nei medesimi luoghi di lavoro, ubicati in edifici o aree comuni), la rispettiva consistenza degli organici e stanti gli obblighi di legge derivanti dal D.lgs. 81/08 per tutte le società, le attività ed i compiti relativi agli aspetti di Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro vengono gestiti in modo coordinato e sinergico.

TAE ha infatti adottato principi organizzativo-gestionali sulla scorta di quanto già attivo in TA elaborando proprie politiche di sicurezza e, relativamente al sistema di prevenzione e protezione aziendale, ponendosi quale obiettivo primario la salvaguardia della salute e della sicurezza dei propri dipendenti e, comunque, di tutti coloro che operano nell'ambito delle rispettive realtà.

Al fine di garantire adeguati livelli di sicurezza e individuare i rischi connessi alle attività svolte le società si sono dotate ciascuna di un proprio *Documento di Valutazione dei* Rischi (DVR), e di figure di prevenzione a cui vengono attribuiti dalla normativa compiti e responsabilità in materia di salute e sicurezza sul lavoro (Datore di Lavoro, RSPP, Medico Competente, RLS, Preposti ecc.)

Si richiamano i principi fondamentali assunti nella gestione della sicurezza:

- Tutelare la salute e la sicurezza di tutti gli utenti aeroportuali, siano essi passeggeri, lavoratori di TA, TAE, lavoratori di aziende appaltatrici, di subconcessionari, di altri handler o di enti terzi;

- ✓ Prevenire il verificarsi di infortuni ed incidenti nelle aree di propria competenza nell'ambito dello svolgimento delle attività specifiche di ciascuna società;
- ✓ Impegnarsi per il pieno rispetto delle normative, cogenti e non, in materia di salute e sicurezza, pertinenti alle attività svolte all'interno dei siti aeroportuali ;
- ✓ Promuovere, verso tutti gli altri enti terzi operanti nei siti aeroportuali, l'adozione di buone prassi, di adeguate procedure e di standard internazionali per la garanzia della salute e della sicurezza di tutti gli utenti aeroportuali;
- ✓ Impegnarsi a riesaminare periodicamente le proprie performance per garantire i migliori risultati in termini di tutela della salute e della sicurezza delle persone presenti, a qualsiasi titolo, nelle aree aeroportuali
- ✓ Promuovere, organizzare ed erogare con continuità corsi di formazione e di sensibilizzazione ai temi della salute e sicurezza diretti a tutti i livelli aziendali ed ai ruoli previsti in posizione di garanzia dal D.lgs. 81/08 (DL,Dirigenti, Preposti e Lavoratori).

5.3.3. Organigramma della sicurezza - Struttura del Servizio Prevenzione e Protezione, Medico competente e Dirigenti delegati.

Le Società hanno provveduto ad organizzare un Servizio di Prevenzione e Protezione, che opera in continuità con il precedente assetto aziendale e mantiene il monitoraggio di tutti gli ambiti di competenza.

Per ciascuna società sono dunque presenti:

- Datore di Lavoro
- Dirigenti delegati per la sicurezza (solo in TA)
- RSPP
- Servizio Prevenzione e Protezione
- Struttura per la sorveglianza sanitaria (Medico Competente, ecc.)
- Addetti per la gestione delle emergenze antincendio e primo soccorso
- RLS

Per la sola società di gestione TA S.p.A. è stata conferita dal Datore di lavoro, su entrambi i siti (Pisa e Firenze) delega di funzioni (ex art.16 D.lgs.81/08) a due Dirigenti delegati (uno per ciascun aeroporto) al fine di garantire il costante presidio su tematiche specifiche "di sito" legate alla salute e sicurezza.

A partire dal2022 era stato rivisto l'organigramma delle figure e dei ruoli della sicurezza con particolare riferimento alla qualifica di Dirigente ai sensi del D.lgs. 81/08, riducendo il numero di tali figure ed estendendo altresì il ruolo di Preposto a tutti coloro che hanno gestione diretta di collaboratori.

Sono inoltre presenti i RLS di ciascuna società su ogni sito (per TAE, solo sul sito di Firenze) che vengono regolarmente coinvolti dal SPP, pertecipando attivamente a sopralluoghi, alla valutazione dei rischi, alle riunioni periodiche previste (ex art .35 D. Lgs.81/08) ed alle segnalazioni di eventi o aspetti da monitorare.

L'*Health and Safety Board* di TA - che è un organo collegiale datoriale, per il monitoraggio del vertice aziendale sugli aspetti di prevenzione, salute e sicurezza – si è riunito in ciascun semestre dell'anno

Al Board partecipano RSPP/ASPP, AD/Datore di Lavoro, Dirigenti Delegati, Direzione Risorse Umane, Qualità e, ove necessario, e in base agli argomenti da trattare, possono partecipare altri soggetti/funzioni (RSPP di altre società o handler, Medico Competente, RLS ecc). Tale momento di riunione e scambio oltre che essere una importante sede di informazione e decisionale, favorisce il coordinamento tra AD/Datore di Lavoro, Dirigenti Delegati e funzioni di riferimento del SGSSL e della certificazione ISO 45001.

Nel 2023 l'RSPP di Toscana Aeroporti Spa si conferma Coordinatore del Gruppo Nazionale "Salute e Sicurezza" Assaeroporti. Tale ruolo ha consentito alla Società di essere presente al massimo livello di interlocuzione nel settore della sicurezza negli aeroporti nazionali ed incrementare le attività di scambio e di benchmarking sulle buone prassi del settore.

5.3.4. Mantenimento della certificazione ISO 45001:2018

Nel mese di novembre 2023 TA e è stata impegnata in tre giornate di audit da parte dell'Ente certificatore DNV, al fine di ottenere nuovamente la Certificazione secondo lo standard UNI ISO 45001:2018. L'audit si è concluso con esito positivo e dallo stesso non sono emerse non conformità.

5.3.5. Prove di emergenza ed evacuazione

Nel corso del 2023 è stato aggiornato il PEI di Pisa.

Nel corso del mese di settembre 2023, su entrambi gli scali, sono state effettuate da TA le prove annuali di gestione dell'emergenza ed evacuazione, in conformità al D.M. 1-2-3 settembre 2021.

Le prove, che hanno simulato un principio di incendio nel Terminal arrivi, hanno evidenziato delle buone performance da parte dei soggetti coinvolti nella catena di allertamento, nel coordinamento e gestione sul campo dell'emergenza.

5.3.6. Segnalazioni, Non conformità / near miss

Il SPP, nel corso del 2023, ha gestito e tracciato relativamente a TA 158 eventi, tra i quali 6 near miss e n.3 infortuni.

A seguito di tali eventi, sono stati effettuati sopralluoghi specifici, indagini e incontri con i lavoratori coinvolti; dal near miss poi infortunio è nata l'esigenza della stesura di una nuova procedura operativa per il trattamento delle acque rivolta alla funzione Manutenzione di Pisa.

Tale attività si inserisce in un più ampio progetto di revisione delle attività e dei rischi connessi alla mansione "Manutentore" presente sullo scalo di Pisa che ha portato ad una definizione di svariate procedure operative e a sessioni di Formazione condotte direttamente da RSPP focalizzate sui ruoli, le responsabilità, la gestione dei rischi e le misure di mitigazione da adottare.

5.3.7. Indicatori di performance

Nel corso del 2023 non sono state denunciate e non si registrano malattie professionali riconosciute.

Nei grafici seguenti sono presenti le informazioni relative al numero di infortuni registrabili, in itinere e sul lavoro oltre al tasso di infortuni registrabili.

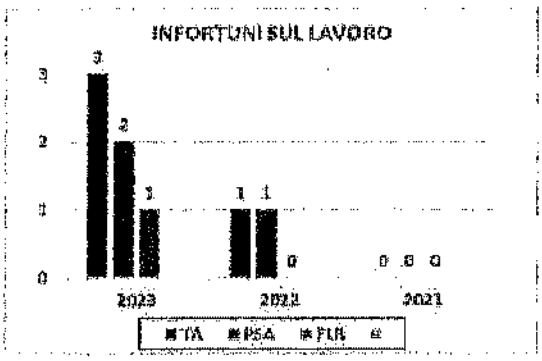
Si definiscono infortuni "in itinere", gli infortuni avvenuti durante il normale tragitto di andata e ritorno tra l'abitazione e il luogo di lavoro.

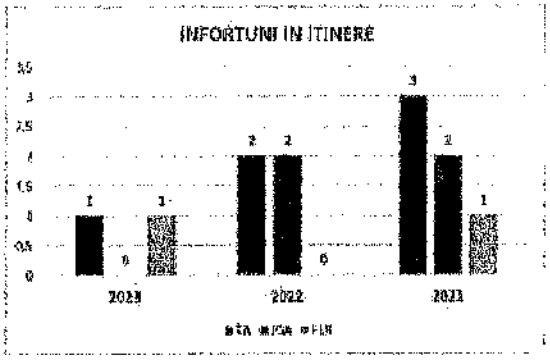
Anno 2023	TA
Numero di decessi a seguito di infortuni sul lavoro	0
Numero di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze (ad esclusione dei decessi)	0
Numero di infortuni sul lavoro registrabili	
in itinere	1
sul lavoro	3
Ore lavorate	546.739
Tasso di decessi a seguito di infortuni sul lavoro (n. decessi a seguito di infortuni sul lavoro/numero di ore lavorate) x 1.000.000	0
Tasso di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze (ad esclusione dei decessi) (n. di infortuni sul lavoro/numero di ore lavorate) x 1.000.000	0
Tasso di infortuni sul lavoro registrabili (n. di infortuni sul lavoro registrabili/numero di ore lavorate) x 1.000.000	7,31

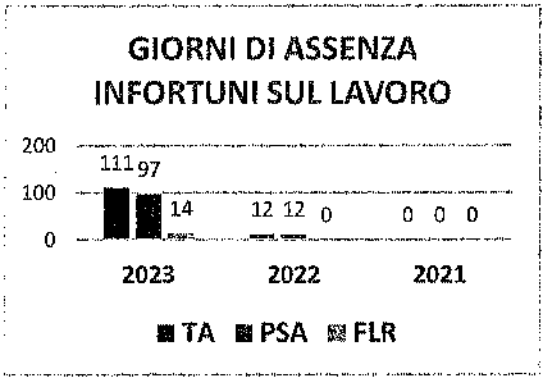
Anno 2022	TA
Numero di decessi a seguito di infortuni sul lavoro	0
Numero di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze (ad esclusione dei decessi)	0
Numero di infortuni sul lavoro registrabili	
in itinere	2
sul lavoro	1
Ore lavorate	501.093
Tasso di decessi a seguito di infortuni sul lavoro (n. decessi a seguito di infortuni sul lavoro/numero di ore lavorate) x 1.000.000	0
Tasso di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze (ad esclusione dei decessi) (n. di infortuni sul lavoro/numero di ore lavorate) x 1.000.000	0
Tasso di infortuni sul lavoro registrabili (n. di infortuni sul lavoro registrabili/numero di ore lavorate) x 1.000.000	5,99

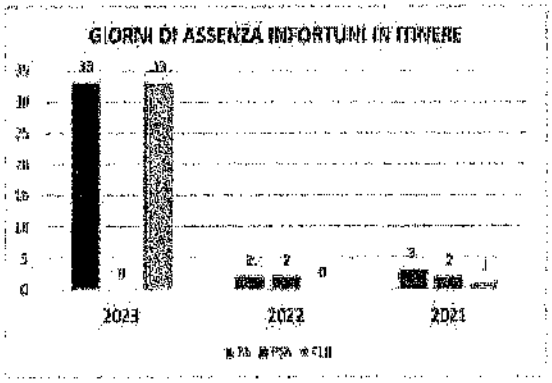
Nei grafici seguenti si riportano i trend degli infortuni sul lavoro e in itinere.

Andamento infortuni TA









Nota: I giorni di assenza sono calcolati nell'anno di competenza dell'infortunio. Anche in caso di ricadute, i giorni di assenza da lavoro sono imputati all'anno in cui si è verificato l'evento. Per l'anno corrente il dato è calcolato come giorni di assenza al 31/12.

5.3.8. Partecipazione e consultazione

Nel corso del 2023 SPP ha mantenuto costante il dialogo con RLS (oltre che in occasione della riunione periodica ex art. 35) e sono stati condotti su entrambi gli scali diversi incontri dedicati alla valutazione di rischi evidenziati dai RLS piuttosto che alla condivisione delle attività di prevenzione.

5.3.9. Sopralluoghi ambienti di lavoro

Sono stati svolti con il MC i sopralluoghi annuali agli ambienti di lavoro; SPP effettua sopralluoghi anche in caso di analisi di segnalazioni provenienti da lavoratori o terzi. Le attività hanno condotto principalmente ad interventi di miglioramento dell'ergonomia di postazioni di lavoro e dei livelli di comfort degli ambienti di lavoro.

5.3.10. Gestione dei rischi interferenziali

Oltre alla consueta attività di redazione di DUVRI specifici per i contartti di appalto o di verbali di coordinamento per altri soggetti operanti in aeroporto, il SPP è stato coinvolto nella gestione di aspetti di coordinamento sui rischi interferenziali anche verso Handlers a supporto delle attività del Gestore aeroportuale.

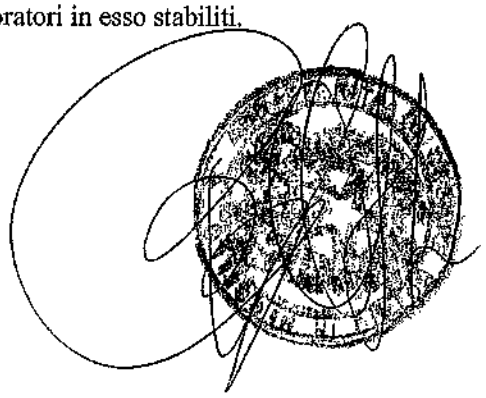
In vista delle numerose cantierizzazioni di aree interne al sedime aeroportuale e ai progetti di ampliamento infrastrutturaale su entrambi gli scali sono state tenute da SPP riunioni di coordinamento in materia, riunioni tecniche sulla gestione cantieri (commissionati da TA, TAE o Terzi) e sul monitoraggio dei rischi interferenziali. In tal senso, il SPP si è confermato uno dei principali punti di riferimento aziendale e verso i terzi per la gestione dei "Permessi di Lavoro".

5.3.11. Jet Fuel: Salute e Sicurezza sui luoghi di lavoro

La società Jet Fuel consapevole dell'importanza rivestita dalla tutela della salute e sicurezza dei lavoratori, si impegna ad effettuare le proprie attività garantendo il massimo grado di sicurezza, conformemente a quanto previsto dalla normativa vigente in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro e migliorare continuamente le condizioni di lavoro con particolare riguardo alla prevenzione.

Per raggiungere tali obiettivi Jet Fuel si propone di:

- Agire responsabilmente, nel rispetto della legislazione sulla salute e sicurezza nei luoghi di lavoro;
- Implementare e promuovere l'applicazione dei più alti standard in termini di salute e sicurezza e di prevenzione di infortuni;
- Coinvolgere tutti i lavoratori ad ogni livello per promuovere la responsabilità di ciascuno riguardo la salute e sicurezza sul lavoro;
- Preservare l'integrità fisica e morale delle persone, a partire dalla prevenzione e dal monitoraggio continuo dei rischi sui luoghi di lavoro, fino ad arrivare alla predisposizione di specifiche misure di mitigazione degli stessi;
- Consolidare una cultura della sicurezza, favorendo la comunicazione, il coinvolgimento e la consapevolezza di tutte le persone
- Identificare e valutare periodicamente i rischi legati alle attività lavorative;
- Impegnarsi al miglioramento continuo, alla prevenzione degli infortuni e delle malattie professionali;
- Analizzare le malattie professionali e gli incidenti sul lavoro che si dovessero presentare con identificazione delle cause, così come le misure da attuare per evitarne la ripetizione;
- Progettare ed attuare programmi di informazione, formazione e addestramento per i lavoratori in materia di sicurezza e salute sul lavoro;
- Stabilire il programma di miglioramento, divulgarlo all'interno dell'Azienda e raggiungere gli obiettivi per salvaguardare la salute e sicurezza dei lavoratori in esso stabiliti.



5.3.12. Documento di Valutazione dei Rischi

La valutazione dei rischi è uno strumento finalizzato alla programmazione delle misure di protezione e prevenzione, quindi, alla più generale organizzazione della prevenzione aziendale volta a salvaguardare la salute e la sicurezza dei lavoratori.

Il Documento di Valutazione dei Rischi è stato redatto, ai sensi dell'art. 17 comma 1, lettera a) del Decreto Legislativo 9 aprile 2008 n. 81 dal Datore di Lavoro, con la collaborazione del Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione, del Medico Competente e previa consultazione del Rappresentante dei Lavoratori per la sicurezza e dei lavoratori secondo quanto previsto dall'art. 28.

Il Documento di Valutazione dei Rischi riguarda, innanzitutto, la valutazione di tutti i rischi per la salute e la sicurezza dei lavoratori, compresi quelli riguardanti gruppi di lavoratori esposti a rischi particolari; inoltre, vengono valutate tutte le attrezzature in dotazione ai lavoratori, le sostanze e le miscele chimiche impiegate durante le lavorazioni. Si considerano anche i rischi legati allo stress lavoro-correlato e quelli riguardanti le lavoratrici in stato di gravidanza, secondo quanto previsto dal decreto legislativo 26 marzo 2001, n. 151, nonché quelli connessi alle differenze di genere, all'età, alla provenienza da altri Paesi e quelli connessi alla specifica tipologia contrattuale attraverso cui viene resa la prestazione di lavoro.

Nel Documento di Valutazione dei Rischi, riportante data certa 22 gennaio 2021, sono state analizzate tutte le mansioni presenti nella realtà Jet Fuel e vengono analizzati i rischi ad esse associate. Le mansioni individuate all'interno del DVR sono:

- Capo impianto;
- Operatore Into Plane;
- Operatore impianto.

Inoltre, in relazione alle attività svolte presso gli impianti, sono state individuate procedure di lavoro specifiche per minimizzare e ove possibile eliminare i rischi presenti.

5.3.13. La formazione in Jet Fuel

Al fine di stimolare un percorso che aiuti a favorire un cambiamento di mentalità nell'approccio alla tutela della salute e della sicurezza, Jet Fuel pone particolare attenzione all'informazione, formazione e all'addestramento dei propri lavoratori.

È presente uno scadenziario della formazione che viene periodicamente controllato e aggiornato, se necessario, dal Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione nel rispetto delle periodicità previste dalla normativa.

5.3.14. Segnalazioni della non conformità in Jet Fuel

Attraverso la rilevazione e la segnalazione di near-miss, il RSPP raccoglie dati e informazioni utili a prevenire infortuni. Nello specifico la compilazione dei near miss viene utilizzata per:

- costruire una banca dati empirica aziendale degli eventi;
- individuare le criticità presenti al fine di adottare le misure correttive volte al miglioramento continuo;
- coinvolgere i lavoratori e sensibilizzarli sul tema della salute e sicurezza nei luoghi di lavoro.

Nel corso dell'anno 2023, sono stati rilevati 17 near miss e 0 infortuni.

Oltre all'analisi degli infortuni, vengono analizzati gli eventi ambientali che si sono verificati nel 2023:

- n. 0 spandimenti;
- n. 0 missfuelling (rifornimento di un aeromobile con carburante diverso da quello presente sulle calcomanie presenti sull'aereo)

5.4. Salute e Sicurezza Toscana Aeroporti Costruzioni srl

Come per la Società capogruppo TA, Toscana Aeroporti Costruzioni srl (TAC) ha provveduto ad organizzare un Servizio di Prevenzione e Protezione che, in sinergia con il complesso dell'assetto aziendale, garantisce il monitoraggio di tutti gli ambiti di competenza.

Internamente alla Società, sono pertanto presenti:

- Datore di Lavoro
- Medico Competente
- Addetto alla sicurezza
- Addetti per la gestione delle emergenze (Primo soccorso, Prevenzione incendi, Evacuazione lavoratori)

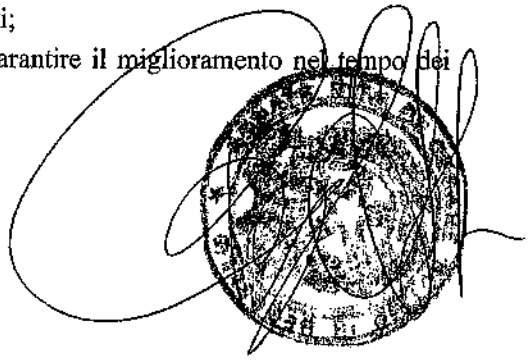
Sulla base dell'organico societario medio annuo, TAC ha poi inoltrato ed ottenuto la nomina di un RLST (Responsabile Lavoratori per la Sicurezza Territoriale) e, sulla base delle disposizioni dell'art.31 comma 1 del D. Lgs. 81/08, il Datore di Lavoro ha provveduto ad assegnare il ruolo di RSPP ad una figura esterna alla società.

Tutte le figure sopra elencate vengono regolarmente coinvolte dal SPP e partecipano attivamente a sopralluoghi, alla segnalazione di eventi o aspetti da monitorare, alla valutazione dei rischi e alle misure di prevenzione connesse e alle riunioni periodiche previste (ex art .35 D.Lgs.81/08).

In particolare, l'azienda provvede a consultare il RLST nell'attività di verifica delle misure di prevenzione attuate e nella definizione/programmazione delle iniziative atte ad aumentare il livello di sicurezza in tutte le attività condotte.

In ottemperanza all'art.17 comma 1 lett. a) del D. Lgs 81/08, il Datore di Lavoro, in collaborazione con il SPP ed il medico competente e previa consultazione del RLST (artt. 29 e 31 del D. Lgs. 81/08), ha curato la redazione del *Documento di Valutazione dei* Rischi (DVR) e del *Protocollo Sanitario* finalizzati rispettivamente ad individuare i rischi connessi alle attività svolte dalla società e garantire adeguati livelli di sicurezza interni. In particolare, da tali documenti si evincono anche:

- l'indicazione delle misure di prevenzione e protezione attuate e dei DPI adottati, nonché l'individuazione delle procedure per l'attuazione delle misure da realizzare, inclusi i ruoli dell'organizzazione aziendale che devono provvedervi;
- il programma delle misure ritenute opportune per garantire il miglioramento nel tempo dei livelli di sicurezza.



La valutazione dei rischi è stata condotta a partire dall'individuazione di tutti i rischi lavorativi attraverso una breve, seppur accurata, descrizione del ciclo lavorativo preso in esame, andando poi ad approfondire i "rischi specifici", così come da D. Lgs 81/2008.

Nel Documento datato 29/11/2023 e firmato da tutte le figure del SPP, sono state analizzate tutte le mansioni presenti nella realtà Toscana Aeroporti Costruzioni ed i rischi ad esse associati. Tali mansioni, individuate all'interno del DVR, sono:

- impiegato;
- impiegato tecnico;
- operaio settore edilizia;
- autista mezzi pesanti;
- operatore mezzi di sollevamento.

Inoltre, in relazione alle attività svolte presso i cantieri e le differenti zone afferenti i complessi principali aziendali (sede operativa di Via Montelungo a Pisa, sede legale di Via delle Trincere a Pisa), sono state individuate procedure di lavoro specifiche per minimizzare e ove possibile eliminare i rischi presenti. È stata invece demandata ai Piani Operativi di Sicurezza la definizione di procedure specifiche per i singoli cantieri, in particolare per la gestione delle interferenze con altre imprese cooperanti.

La società promuove, organizza ed eroga con continuità corsi di formazione e di sensibilizzazione ai temi della salute e sicurezza diretti a Lavoratori, Preposti e Dirigenti, così come previsto dall'art. 2 del D.lgs. 81/08.

Nel corso del 2023 non si registrano malattie professionali riconosciute né si sono verificati infortuni sul lavoro.

La tabella seguente riporta le informazioni relative al numero di infortuni registrabili, oltre al tasso di infortuni registrabili.

Anno 2023	TAC
Numero di decessi a seguito di infortuni sul lavoro	0
Numero di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze (ad esclusione dei decessi)	0
Numero di infortuni sul lavoro registrabili sul lavoro	0
Ore lavorate	25542
Tasso di decessi a seguito di infortuni sul lavoro (n. decessi a seguito di infortuni sul lavoro/numero di ore lavorate) x 1.000.000	0
Tasso di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze (ad esclusione dei decessi) (n. di infortuni sul lavoro/numero di ore lavorate) x 1.000.000	0

Tasso di infortuni sul lavoro registrabili (n. di infortuni sul lavoro registrabili/numero di ore lavorate) x 1.000.000	0
Anno 2022	TAC
Numero di decessi a seguito di infortuni sul lavoro	0
Numero di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze (ad esclusione dei decessi)	0
Numero di infortuni sul lavoro registrabili sul lavoro	1
Ore lavorate	8862
Tasso di decessi a seguito di infortuni sul lavoro (n. decessi a seguito di infortuni sul lavoro/numero di ore lavorate) x 1.000.000	0
Tasso di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze (ad esclusione dei decessi) (n. di infortuni sul lavoro/numero di ore lavorate) x 1.000.000	0
Tasso di infortuni sul lavoro registrabili (n. di infortuni sul lavoro registrabili/numero di ore lavorate) x 1.000.000	112,84

Come previsto, nel 2023, dato l'aumentato numero di cantieri in cui hanno operato le maestranze di TAC rispetto al 2022, è cresciuto il numero delle maestranze stesse e intensificato anche il numero dei controlli operativi in cantiere dell'applicazione delle misure di sicurezza previste dai piani dei cantieri. È stato altresì implementato l'organico inserendo figure dedicate ai controlli in affiancamento al RSPP.

Il 29.12.2023, TAC ha ottenuto il Certificato ISO 45001:2018 (Sistema di Gestione per la Salute e la Sicurezza sul Lavoro conforme alla norma ISO 45001:2018).

5.5. Cyber security

5.5.1. Introduzione

L'importanza e la pervasività delle tematiche di cyber security ha richiesto da parte della funzione ICT di Toscana Aeroporti, ancor più che negli anni passati, un'attenzione particolare che ha portato ad effettuare una serie di **investimenti** non solo in ambito tecnologico, ma con l'obiettivo di un **adeguamento dei processi**, nella ricerca di una elevata **standardizzazione** ed **integrazione** dei sistemi, ma anche delle modalità operative di gestione delle attività day-by-day. Ne risulta un incremento ulteriore nel livello di definizione di politiche di gestione degli eventuali incidenti di sicurezza, così come una più elevata capacità di risposta, in tempi rapidi, alle minacce più recenti, rilevate sui vari fornitori dell'infrastruttura di Toscana Aeroporti, così come dall'infrastruttura SoC dedicata, in aggiunta alle comunicazioni ricevute dagli enti nazionali preposti (Polizia Postale, CSIRT).

La predisposizione di apparati laptop (a noleggio) è divenuta nel 2023 la scelta definitiva per le dotazioni hardware dei nuovi dipendenti, assecondando la modalità di lavoro promiscua che prevede un mix di presenza in ufficio e smart working.
Le attività necessarie a consentire di operare, con la più alta sicurezza possibile, tramite strumenti mobili dall'esterno della rete aziendale, ha richiesto un impegno supplementare, che ha portato alla revisione delle modalità di accesso VPN alla rete Toscana Aeroporti.
Anche nei confronti dei fornitori che operano tramite contratti di manutenzione sui sistemi informativi aziendali, sono state applicate clausole contrattuali specifiche a salvaguardia degli ambienti elaborativi con particolare attenzione alle tematiche del patching, dell'assessment di sicurezza degli applicativi e delle infrastrutture, degli strumenti utilizzati per gli accessi VPN.
L'approccio alla cyber security, descritto con maggior dettaglio nel prossimo paragrafo, ha fatto sì che, anche nel corso del 2023, non si sia verificato alcun incidente di sicurezza informatica, in continuità rispetto a quanto rilevato dalla nascita di Toscana Aeroporti (2015) ad oggi.

5.5.2. L'approccio alla cyber security di Toscana Aeroporti

La cyber security è l'insieme di tecnologie, misure e best practise utilizzate per prevenire gli attacchi informatici, o mitigarne l'impatto. L'obiettivo della cybersecurity è proteggere i sistemi, le applicazioni, i dispositivi di elaborazione, i dati sensibili e gli asset finanziari, attraverso attività di **prevenzione, rilevazione, risposta** ed **analisi** degli attacchi di tipo informatico.
La strategia del gruppo Toscana Aeroporti prevede, attraverso la verifica puntuale degli investimenti necessari e un'attenzione di livello elevato circa le tematiche di cyber security, progetti di miglioramento continui, verifiche puntuali tramite assessment interni ed esterni, remediation tempestive alle situazioni di vulnerabilità rilevata, attraverso un processo di risk assessment standardizzato. Questo approccio si è rivelato indispensabile per mantenere un livello di sicurezza all'altezza della complessità e dei mutamenti della realtà aziendale, anche in relazione agli sviluppi avvenuti nel corso dell'anno 2023.
In continuità con il lavoro svolto negli ultimi anni in termini di cyber security, e in risposta alle nuove esigenze del business, il gruppo Toscana Aeroporti ha fatto affidamento sulle scelte tecnologiche già adottate, valutandone il livello di affidabilità e sicurezza, attraverso un'attenta analisi delle possibilità offerte dal progresso tecnologico e l'analisi delle tendenze in atto nel mondo della protezione dei dati.
A valle di tali valutazioni, nel corso dell'anno 2023 il gruppo Toscana Aeroporti ha condotto nuove attività in ambito cyber security, concretizzate con l'ampliamento del perimetro di utilizzo dell'autenticazione multi fattore.
Riportiamo di seguito alcune indicazioni in merito alla cyber security in ambito aeroportuale ed i principali dettagli che caratterizzano l'approccio adottato dal reparto ICT di Toscana Aeroporti nella mitigazione dei rischi cyber.

5.5.3. La strategia di Toscana Aeroporti

Alla luce dei progressi effettuati nel corso dell'anno. la strategia di protezione del gruppo Toscana Aeroporti si basa sui seguenti principi:

- **Prevenzione**: attraverso l'utilizzo di strumenti di protezione classici ed innovativi, unitamente all'applicazione di procedure aziendali ulteriormente rivisitate, volte alla corretta gestione delle risorse informatiche; questa fase si espleta tramite l'esecuzione periodica di assessment interni ed esterni, condotti anche da terze parti.

- **Individuazione**: la rilevazione attenta, tempestiva e puntuale di ogni potenziale minaccia, in relazione a tutti i componenti della complessa struttura dei servizi informativi aziendali, è uno dei pilastri di una corretta politica di cyber security. Gli strumenti di cui il gruppo Toscana Aeroporti si è dotato sono rappresentati dal **Network Operation Center** (NOC) interno, attivo dal 2020, e dal **Security Operation Center** (SOC) attivo H24. Mentre il primo effettua il monitoraggio di server, storage, apparati di networking e disponibilità di servizi, il secondo mira ad identificare, classificare e notificare la presenza di minacce informatiche, attive e potenziali, presenti all'interno delle reti e dei sistemi informativi. Il SOC è stato definitivamente implementato nel corso della prima parte del 2022, ed ha contribuito a mantenere ad un livello alto la capacità di individuare di minacce, già in una fase preliminare, per l'anno 2023
- **Risposta**: l'utilizzo di procedure per l'attuazione dei piani di rimedio, Disaster Recovery e-Business Continuity è stato ulteriormente rivisto. Sono stati aggiornati aggiornati gli escalation path in caso di attivazione degli scenari di sicurezza
- **Gestione artefatti**: è tuttora in corso di validità un protocollo d'intesa con la Polizia Postale e delle Comunicazioni per la prevenzione ed il contrasto dei crimini informatici sui sistemi informativi "critici" dipendenti da Toscana Aeroporti.

Le principali procedure aziendali redatte da TA che contengono linee guida e direttive legate alla cyber security aziendale, per le quali è in corso un'ulteriore revisione ad opera di una società di consulenza appositamente interpellata, possono così riassumersi:

- Gestione e corretto utilizzo strumenti aziendali.
- Assegnazione strumenti ICT Helpdesk e Change Management.
- Disaster Recovery & Business Continuity Plan.
- Gestione incidente informatico.
- Gestione della sicurezza dei sistemi informativi aziendali e politiche di backup dei dati.
- Gestione segnalazione evento di Data Breach.
- A tali procedure si affiancano quelle di livello operativo, le best practices e gli allegati che definiscono in dettaglio le misure di sicurezza adottate dal gruppo Toscana Aeroporti.

5.5.4. Strumenti di protezione adottati da Toscana Aeroporti

Si riportano in questa sezione gli strumenti adottati da Toscana Aeroporti nell'ambito della protezione dai rischi di tipo cyber. L'elenco è aggiornato in base alle evoluzioni effettuate nel corso dell'anno 2023 e suddiviso in due sezioni, strumenti classici e innovativi.

Sistemi di protezione classici adottati da Toscana Aeroporti

1. Firewall.
2. IPS/IDS (Intrusion Prevention System/Intrusion Detection System).
3. Proxy (Dynamic Category Filtering).
4. E-mail protection (il precedente sistema di impersonation protection è satto evoluto in quello di total protection).
5. Antivirus/endpoint protection.
6. DLP (Data Loss Prevention).
7. Misure organizzative e revisione periodica delle autorizzazioni (monitoraggio SoX)
8. Penetration Test periodici e vulnerability assessment
9. Multi factor authentication estesa all'interro perimetro delle utenze aziendali

Sistemi di protezione innovativi adottati da Toscana Aeroporti

1. Strumenti basati su sandbox (zero day threats).
2. Strumenti basati sull'analisi dei comportamenti e gestione DNS (newly seen domains).
3. Strumenti per l'esecuzione di Vulnerability Assessment (automatici e manuali)
4. Strumenti per l'assessment dei siti web azinedali
5. Privileged Account Security (tracciatura accessi e attività degli AdS, analisi degli artefatti).
6. Sistema centralizzato push aggiornamenti.
10. Software MDM (Mobile Device Management)

5.5.5. Best practices

Il Gruppo Toscana Aeroporti utilizza una serie di best practices in ambto cyber security, derivate dalla normativa ISO 27001. Sono inoltre in corso attività di revisione organizzativa e di compliance monitoring anche in relazione alla nuova normativa NIS2

1. SoD.
2. Non esporre la versione dei Servizi erogati.
3. Utilizzo del principio di Least privilege (PoLP).
4. Versioni diverse di OS e software.
5. Valutare e gestire gli aggiornamenti tramite strumenti automatizzati.
6. Gestire il Sanitize Input.
7. Utilizzo di protocolli «robusti» e in linea con le più recenti indicazioni a livello tecnologico.
8. Utilizzo di tool di sicurezza «ad hoc».
9. Hardening della rete e segregazione degli apparati con livelli di sicurezza non accettabili.
10. Analisi della qualità del software.
11. Adozione di politiche di security by design.

5.5.6. Fattore Umano

Il **fattore umano** è identificato dalla maggior parte degli stakeholder coinvolti come determinante nel garantire un livello adeguato di cyber security. Molte delle recenti compromissioni di sistemi aziendali a livello globale sono riferibili allo sfruttamento di una inadeguata conoscenza delle norme basilari da parte dei dipendenti e collaboratori aziendali.

La formazione dei lavoratori e un'adeguata costante valutazione del livello di conoscenza dei principi di sicurezza, sono quindi prioritarie poiché la preparazione e la consapevolezza delle possibili minacce rappresentano una prima barriera volta alla prevenzione di eventuali attacchi o potenziali data breach.

Il gruppo Toscana Aeroporti, in base alle indicazioni fornite da ICT, ha proseguito le campagne di awareness, che nel corso del 2023 hanno interessato l'argomento hijacking, in modo particolare nell'utilizzo di strumenti quali gli sms e WhatsApp.

6. Lotta alla corruzione attiva e passiva e compliance

6.1. Contesto normativo

Toscana Aeroporti è anzitutto soggetta alla disciplina normativa e regolamentare applicabile alle società quotate, come a titolo esemplificativo il D. Lgs. 58/1998 (TUF) e il Regolamento Emittenti n. 11971 del 14 maggio 1999, nonché alla ulteriore specifica disciplina adottata da CONSOB e Borsa Italiana.

Come già declinato nelle pagine precedenti, Toscana Aeroporti gestisce gli aeroporti "Amerigo Vespucci" di Firenze e "Galileo Galilei" di Pisa in base alle convenzioni quarantennali sottoscritte con Enac n. 28 del 14 dicembre 2001 (per l'Aeroporto di Firenze) e n. 40 del 20 ottobre 2006 (per l'Aeroporto di Pisa) - la cui durata è stata prorogata di ulteriori due anni in forza della Legge n. 77 del 17 luglio 2020, che ha convertito con modificazioni l'articolo 202 comma 1-bis del Decreto Legge 19 maggio 2020 n. 34 - relative all'affidamento in concessione totale dei rispettivi Aeroporti. In qualità di gestore aeroportuale, è soggetta alla normativa del Codice della Navigazione nonché alla specifica disciplina adottata da Enac (circolari, regolamenti, ordinanze etc...) che il Codice Navigazione medesimo individua come unica autorità di regolamentazione tecnica di certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile.

Toscana Aeroporti S.p.A., inoltre, vista la propria attività istituzionale, opera, ai sensi della normativa in materia di appalti, disciplinata dal D. Lgs. 36/2023 (cd. Codice Appalti) nell'ambito dei «settori speciali», in quanto svolge «attività relative allo sfruttamento di un'area geografica, ai fini della messa a disposizione di aeroporti...» (art. 150 del Codice Appalti). TA rientra, ai fini della normativa in questione, nel novero degli "enti aggiudicatori" in quantto opera «in virtù di diritti speciali o esclusivi concessi loro dall'autorità competente» (allegato I.1 – Definizioni dei soggetti, dei contratti, delle procedure e degli strumenti D.Lgs. 36/2023, art. 7 comma 1 lett. c della Direttiva 2014/23/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014 sull'aggiudicazione dei contratti di concessione 3 comma 1 lett. del Codice Appalti).

Per gli affidamenti di lavori, servizi e forniture di importo superiore alle soglie fissate dalle Direttive comunitarie, TA applica (ad esclusione di alcune tipologie contrattuali espressamente richiamate nel Codice Appalti) la normativa codicistica prevista per i settori speciali, mentre per quelli al di sotto di tale soglia ha adottato, ai sensi dell'art. 50, comma 5, D.Lgs. 36/2023 del Codice Appalti, un proprio Regolamento Interno.

Gli adempimenti contemplati nella L.190/2012 "Disposizioni per la prevenzione e la corruzione e dell'illegalità nella Pubblica Amministrazione", nonché quelli, correlati ai primi, previsti dal D.lgs. 33 del 2013, quali a titolo esemplificativo la nomina di un Responsabile Anticorruzione ed un piano triennale anticorruzione, non trovano ad oggi applicazione per la Società in quanto la stessa è ricompresa tra le società quotate, escluse dall'ambito soggettivo della normativa in questione, in attesa dell'eventuale adozione, con il coinvolgimento di CONSOB, di una specifica disciplina in materia.

La Società adempie comunque – nell'ambito dello svolgimento delle procedure di affidamento di lavori, servizi e forniture - agli obblighi informativi relativi agli appalti di cui al comma 32 dell'art. 1 della L. 190/2012.

In seguito alla quotazione di Corporaciòn America Airports SA alla borsa di New York Stock Exchange, Toscana Aeroporti S.p.A. si è allineata alla normativa Sarbanes-Oxley (SOX). Trattandosi di società

società quotata, TA si conforma alle previsioni normative contenute nella L. 262/05 "Disposizioni per la tutela del risparmio e la disciplina dei mercati finanziari" ed ha provveduto alla nomina del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili. I principi e gli adempimenti in essa contemplati, sono stati ricompresi nell'ambito dello stesso modello SOX, consentendo così a Toscana Aeroporti di essere conforme ad entrambe le discipline.

6.2. *Rischi e Politiche praticate*

In un'ottica anticorruzione, Toscana Aeroporti SpA, attraverso la valutazione dei propri rischi aziendali, ha adottato una serie di strumenti il cui scopo è quello di:

- ridurre le opportunità in cui si possano manifestare casi di corruzione;
- aumentare le capacità di scoprire casi di corruzione;
- creare un contesto sfavorevole alla corruzione.

In particolare, l'esigenza di prevenzione rispetto a potenziali fenomeni corruttivi è stata recepita all'interno del Modello di Gestione, Organizzazione e Controllo adottato dalla Società ai sensi del D. Lgs. 231/2001(cd. Modello 231), attraverso l'inserimento prima del reato di "corruzione tra privati" e poi, a seguito dell'emanazione del D.Lgs. 38/2017, del reato di "istigazione alla corruzione tra privati" tra i reati c.d. presupposto rilevanti ai fini 231.

Nella parte speciale del Modello 231 sono stati individuati, con riferimento ai reati contro la Pubblica Amministrazione e ai Reati Societari, le aree sensibili all'interno delle quali potrebbero verificarsi fenomeni corruttivi. A titolo esemplificativo per i reati societari si è ritenuto che fenomeni corruttivi possano sorgere nell'ambito dei rapporti con fornitori, consulenti e partner e comunque di terzi. In tal senso sono stati fissati principi di comportamento nei confronti dei destinatari del Modello 231, che devono adoperarsi al fine di assicurare alla Società una regolare gestione dei rapporti con fornitori, consulenti e partner e comunque altri terzi evitando azioni, anche solo omissive, che possano dar luogo a fenomeni corruttivi di cui agli artt. 2635 e 2635 bis c.c., garantendo ed agevolando ogni forma di controllo interno in merito.

Inoltre, sempre in relazione ai reati in materia di "Corruzione tra privati" e "istigazione alla corruzione tra privati", il Modello 231 prevede che i Destinatari del Modello debbano rispettare il divieto tassativo di quanto segue:

- promettere e/o offrire e/o corrispondere erogazioni in denaro a favore di Amministratori, Direttori Generali, Dirigenti Preposti alla redazione dei documenti contabili societari, Sindaci e Liquidatori di società o enti privati clienti/fornitori, nonché a chi svolge in essi un'attività lavorativa con l'esercizio di funzioni direttive (anche ove questi non accettino l'offerta o la promessa) per ottenere benefici indebiti in favore di Toscana Aeroporti (ad es. ottenere dall'Ente Certificatore il rilascio o il rinnovo della certificazione oppure ottenere condizioni contrattuali estremamente convenienti per la Società in termini di corrispettivi di vendita);
- promettere e/o offrire e/o corrispondere a favore di Amministratori, Direttori Generali, Dirigenti Preposti alla redazione dei documenti contabili societari, Sindaci e Liquidatori di società o enti privati clienti /fornitori, nonché a chi svolge in essi un'attività lavorativa con l'esercizio di funzioni direttive (anche ove questi non accettino l'offerta o la promessa), direttamente o tramite terzi, somme di denaro o altre utilità in cambio di favori, compensi o

altri vantaggi indebiti per la Società (ad es. ottenere una validazione o accettazione di documentazione, altrimenti non idonea, necessaria allo sviluppo dell'attività aeroportuale);

- riconoscere rimborsi spese e/o sostenere spese di rappresentanza, in tutto o in parte fittizi, al fine di creare le disponibilità finanziarie con le quali perpetrare atti di corruzione verso società private;
- effettuare pagamenti o riconoscere altre utilità a collaboratori, fornitori, consulenti, o altri soggetti terzi che operino per conto della Società, che non trovino adeguata giustificazione nel rapporto contrattuale ovvero nella prassi vigenti;
- favorire, nei processi di assunzione o di acquisto, dipendenti, collaboratori, fornitori, consulenti o altri soggetti dietro specifica segnalazione di soggetti terzi alla Società, in cambio di favori, compensi o altri vantaggi indebiti per la Società stessa.

Anche all'interno del Codice Etico adottato da Toscana Aeroporti, la Società garantisce l'adozione di misure atte a prevenire il verificarsi di fatti corruttivi, nonché di mala gestione delle attività di pubblico interesse di cui Toscana Aeroporti S.p.A. è incaricata.

I dipendenti sono tenuti a rispettare le normative interne e le misure necessarie alla prevenzione degli illeciti, in particolare, osservando le prescrizioni contenute all'interno del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs. 231/2001.

La Società vieta di:

- *offrire, promettere, dare, pagare, autorizzare, istigare qualcuno a dare o pagare, direttamente o indirettamente, un vantaggio economico o altra utilità a un Pubblico Ufficiale o un privato (corruzione attiva);*
- *accettare la richiesta da, o sollecitazioni da, o autorizzare o istigare qualcuno ad accettare o sollecitare, direttamente o indirettamente, un vantaggio economico o altra utilità da un Pubblico Ufficiale o un privato (corruzione passiva);"*

Il riferimento è inoltre all'intenzione di:

- *"indurre un Pubblico Ufficiale o un privato, a svolgere in maniera impropria qualsiasi funzione di natura pubblica, o qualsiasi attività associata a un business o ricompensarlo per averla svolta;*
- *influenzare un atto ufficiale (o un'omissione) da parte di un Pubblico Ufficiale o qualsiasi decisione in violazione di un dovere d'ufficio;*
- *ottenere, assicurarsi o mantenere un business o un ingiusto vantaggio in relazione alle attività d'impresa;*
- *in ogni caso, violare le leggi applicabili."*

La Società, vietando ogni forma di corruzione, ritiene che sia un valore fondamentale ed imprescindibile che i rapporti intercorrenti con i privati (fornitori, clienti, consulenti, partner contrattuali ecc.) siano fondati sulla base della massima correttezza e trasparenza. A tal fine, Toscana Aeroporti S.p.A. vigila affinché i Destinatari non subiscano o siano autori di atti di corruzione privata. Pertanto, i Destinatari non devono violare gli obblighi e i doveri inerenti il loro ufficio per ricevere (o perché hanno già ricevuto) promesse di denaro o di utilità e/o vantaggi vari. È espressamente vietato ricevere [illegible] utilità e vantaggio o solamente di accettarne la promessa, a prescindere dalla violazione dei propri doveri.

Nello svolgimento di trattative, i Destinatari non solo devono perseguire il miglior vantaggio per la Società, dimenticando il proprio interesse personale, ma non devono accettare nessun tipo di promessa di utilità personale (denaro, beni, servizi, impiego futuro, vantaggi vari, ecc.) fatta da uno degli offerenti e nemmeno farsi influenzare da tali promesse nelle loro decisioni.

Il Consiglio di Amministrazione di Toscana Aeroporti ha deliberato in data 14 febbraio 2023 l'aggiornamento del Modello 231 con riferimento alle seguenti fattispecie di reato a rilevanza 231:

✓ D.Lgs. 184/2021 – introduzione dell'art. 25 octies 1 relativo ai "Delitti in materia di strumenti di pagamento diversi dai contanti»;

✓ D.Lgs. 195/2021 – modifiche dell'art. 25 octies relativo ai "Reati di ricettazione, riciclaggio ed impiego di denaro, beni o utilità di provenienza illecita, autoriciclaggio";

✓ L. 215/2021 - modifiche al Testo Unico Sicurezza sul Lavoro (D.Lgs. 81/08);

✓ L. 238/2021 – modifiche di alcune fattispecie relative ai delitti informatici (Art. 24-bis D.Lgs. 231/01), ai delitti contro la personalità individuale (art. 25-quinquies D.Lgs. 231/01) e reati di abuso di mercato (art. 25-sexies D.Lgs. 231/01);

✓ D.L. 4/2022 convertito con L. 25/2022 – modifiche al Codice penale, e al D. Lgs. 231/2001, per contrastare le frodi in erogazioni pubbliche. In particolare, tale decreto incide sul catalogo dei reati presupposto della responsabilità degli enti, in ragione della modifica agli articoli 316 bis c.p., 316 ter c.p., 640 bis c.p., richiamati dall'art. 24 del D.Lgs. 231/01;

✓ L. 22/2022 – disposizioni in materia di reati contro il patrimonio culturale.

Toscana Aeroporti SpA sta ultimando le attività di aggiornamento del Modello 231 con riferimento alle seguenti fattispecie di reato:

- **D.L. 13/2023 e Legge di conversione n. 41/23** recante la previsione di disposizioni urgenti in materia di attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e del Piano nazionale degli investimenti complementari al PNRR;
- **L. 17/2023** recante modifiche relative a talune misure sanzionatorie previste dal D. Lgs 231/01;
- **D. Lgs. 24/23** (attuazione della direttiva (UE) 2019/1937 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2019, riguardante la protezione delle persone che segnalano violazioni del diritto dell'Unione e recante disposizioni riguardanti la protezione delle persone che segnalano violazioni delle disposizioni normative nazionali " Decreto Whistleblowing "): abrogazione dei commi 2-ter e 2-quater e modifica del comma 2-bis dell'art 6 Decreto 231;
- **D. Lgs. 19/2023** (attuazione alla direttiva (UE) 2019/2121 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2019, che modifica la direttiva (UE) 2017/1132 per quanto riguarda le trasformazioni, le fusioni e le scissioni transfrontaliere) - modifica art. 25 ter del Decreto 231 (comma 1, precisazione che i reati presupposto in materia societaria possono essere previsti sia dal codice civile sia "da altre leggi speciali";

introduzione della nuova lett. s-ter "Delitto di false o omesse dichiarazioni per il rilascio del certificato preliminare previsto dalla normativa attuativa della direttiva (UE) 2019/2121, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2019";

- **D. Lgs. 36/2023** recante il nuovo Codice dei contratti pubblici;
- **L. n. 60 del 24 maggio 2023**: Norme in materia di procedibilità d'ufficio e di arresto in flagranza:
  - Modifiche 416-bis.1 c.p. "Circostanze aggravanti e attenuanti per reati connessi ad attività' mafiose" che ha interessato l'Art. 24-ter del D.Lgs231/01 "Reati di criminalità organizzata" e i "Reati Transnazionali" Legge 146/2006;
  - Modifiche 270-bis.1 c.p. "Circostanze aggravanti e attenuanti" che ha interessato l'Art.25-quater "Delitti con finalità di terrorismo o di eversione dell'ordine democratico" del D. Lgs. 231/01.
- **Decreto n.59 del 4 aprile 2023**: Disciplina del sistema di tracciabilità dei rifiuti e del registro elettronico nazionale per la tracciabilità dei rifiuti ai sensi dell'articolo 188-bis del decreto legislativo n.152/2006, regolamentata con l'Art.1 la "Disciplina del sistema di tracciabilità dei rifiuti del Registro elettronico nazionale per la tracciabilità dei rifiuti (RENTRI) come pure la sua organizzazione ed il suo funzionamento" che ha interessato l'Art-25-undecies del D. Lgs 231/01;
- **Legge n. 50 del 5 maggio 2023** Conversione del D.L. n. 20 del 10 marzo 2023 (c.d. "Decreto Cutro") - Disposizioni urgenti in materia di flussi di ingresso legale dei lavoratori stranieri e di prevenzione e contrasto all'immigrazione irregolare che hanno interessato le fattispecie di reato dell'Art. 25-duodecies "Impiego di cittadini di paesi terzi il cui soggiorno è irregolare:
  - Modifica Art. 12, commi 1 e 3 del D.Lgs n. 286/1998 – Disposizioni contro le immigrazioni clandestine;
  - Inserimento Art. 12-bis D.Lgs n. 286/1998 – Morte o lesioni come conseguenza di delitti in materia di immigrazione clandestina;
  - Modifiche Art. 22 del D.Lgs n. 286/1998 – Impiego di cittadini di paesi terzi il cui soggiorno è irregolare.
- **L. 93/2023** recante modifiche relative all'art 171-ter, L. n. 633/1941 (nell'ambito dell'art. 25-novies "Delitti in materia di violazione del diritto d'autore");
- **Legge n. 137 del 9 ottobre 2023** di conversione del D.L. n. 105 del 10 agosto 2023.

Ai sensi del D. Lgs. 231/2001 Toscana Aeroporti SpA ha nominato un Organismo di Vigilanza collegiale, composto da 2 membri esterni e da un membro interno. Tale organismo vigila sul funzionamento e sull'osservanza del Modello 231 e cura il suo aggiornamento. Il D. Lgs. 231/2001 stabilisce inoltre che il Modello 231 preveda obblighi di informazione nei confronti dell'organismo deputato a vigilare sul funzionamento e l'osservanza dei modelli. A tal fine la Società ha predisposto uno schema di flussi informativi che devono pervenire, con diverse periodicità (trimestrale, semestrale, annuale o contestuale) a seconda del tipo di informazione, all'Organismo di Vigilanza.

funzioni aziendali coinvolte nelle attività potenzialmente a rischio. L'OdV ha altresì attivato un proprio indirizzo di posta (odv231@toscana-aeroporti.com) al quale poter inviare segnalazioni circa presunte violazioni del Modello 231 o comportamenti ipoteticamente non in linea con le previsioni del Modello 231. Le segnalazioni possono essere inviate anche in forma anonima.

Inoltre, Toscana Aeroporti S.p.A., in ottemperanza alla normativa vigente in tema di segnalazioni "Whistleblowing" (D. Lgs. 24/23 del 10 marzo 2023 attuativo della Direttiva UE 2019/1937 riguardante la protezione delle persone che segnalano violazioni del diritto dell'Unione) ha attivato un apposito canale di segnalazione interno che consente alla società di ricevere - da parte dei propri dipendenti (nonché da azionisti, terze parti etc..) - segnalazioni anche in forma anonima di potenziali illeciti che ledono l'integrità della società e di cui siano venuti a conoscenza nell'ambito del contesto lavorativo con Toscana Aeroporti.

Il canale adottato da Toscana Aeroporti garantisce la riservatezza dell'identità del segnalante, della persona coinvolta o comunque menzionata nella segnalazione, nonché del contenuto della segnalazione e della relativa documentazione eventualmente allegata.

Le segnalazioni sono veicolate attraverso il portale www.toscana-aeroporti.com/home/azienda/whistleblowing-integrity-line.html .

La piattaforma utilizzata è pienamente conforme alle esigenze normative espresse nel D. Lgs. 24/23 ed il fornitore del servizio ha ottenuto la certificazione della soluzione da ACN (Autorità nazionale per la cybersicurezza).

Toscana Aeroporti riconosce inoltre l'importanza di una effettiva e concreta formazione ed informazione dei propri dipendenti ai fini di una efficace attuazione del Modello 231 ed affinché lo stesso possa esplicare concretamente la propria funzione preventiva contro la commissione dei reati di cui al D. Lgs. 231/2001. La Società ha pertanto reso disponibile ai propri dipendenti il Modello 231 ed il Codice Etico dalla stessa adottati, mediante la pubblicazione degli stessi all'interno della propria rete aziendale.

All'interno del sistema di controllo di TA si inserisce anche la Funzione Compliance quale presidio volto ad assicurare la piena osservanza delle normative, nonché delle procedure e regolamenti interni anche in un'ottica di prevenzione e contrasto dei fenomeni corruttivi. La funzione Compliance ha adottato un proprio Manuale approvato dal Consiglio di Amministrazione all'interno del quale sono individuate le normative sottoposte a monitoraggio. La Funzione Compliance è inoltre presidio per quanto riguarda le procedure e i controlli inerenti il processo di certificazione SOX.

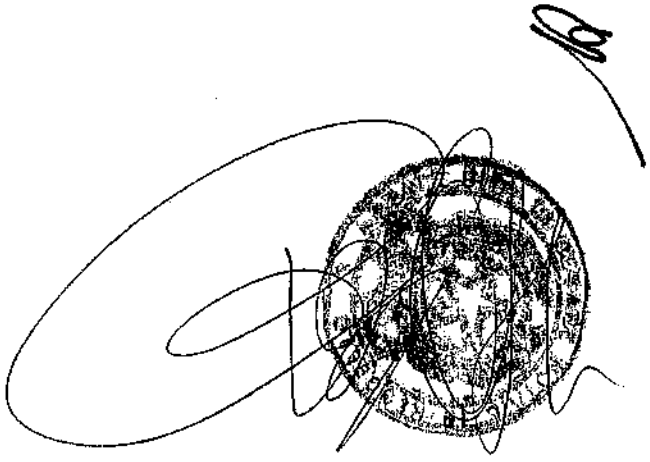
Per quanto concerne infine le politiche praticate dalla società controllate da TA si segnala che le società Parcheggi Peretola S.r.l. (società priva di dipendenti che gestisce alcuni parcheggi presso l'Aeroporto di Firenze) e Jet Fuel & Co. S.r.l. (società con operatori del settore che gestisce il deposito di carburante presso l'aeroporto di Pisa) hanno anch'esse adottato il proprio Modello di Gestione, Organizzazione e Controllo ai sensi del D. Lgs. 231/2001 (cd. Modello 231).

Tali Modelli recepiscono i principi ed i valori contenuti nel Modello 231 della controllante TA, salvo gli eventuali necessari adeguamenti derivanti dalla natura, dalla struttura e dall'oggetto sociale delle società medesime.

Anche ciascuna delle suddette due società ha nominato, ai sensi del D. Lgs. 231/2001, un Organismo di Vigilanza, in entrambi i casi monocratico, che vigila sul funzionamento e sull'osservanza del Modello 231 e cura il suo aggiornamento.

Tali società hanno altresì predisposto, come la propria controllante, uno schema di flussi informativi che devono pervenire, con diverse periodicità (semestrale, annuale o contestuale) a seconda del tipo di informazione, all'Organismo di Vigilanza.

Si comunica infine, ai fini della presente relazione, che, nell'anno 2023 sia per TA sia per le società controllate Parcheggi Peretola e Jet Fuel, non risultano essersi verificati incidenti di corruzione né risultano essere state irrogate in merito sanzioni di alcuna natura.



7. Tassonomia UE

7.1. Introduzione alla Tassonomia Europea

La Tassonomia Europea è uno strumento di classificazione delle attività economiche ecosostenibili dal punto di vista ambientale introdotto dal Regolamento UE 852/2020 (di seguito anche Tassonomia) e adottato nell'ambito dell'European Green Deal con l'obiettivo di incrementare lo sviluppo degli investimenti sostenibili e raggiungere la neutralità climatica entro il 2050.

Lo scopo della Tassonomia è quello di riorientrare i flussi di capitale verso un'economia più sostenibile garantendo affidabilità, coerenza e una valutazione standardizzata di attività economiche predefinite al fine di proteggere investitori privati dal greenwashing, aiutare le aziende nella transizione sostenibile e mitigare la frammentazione del mercato.

Il Regolamento UE 852/2020 (di seguito anche Regolamento) ha previsto sei obiettivi ambientali per l'identificazione delle attività economiche sostenibili:

- mitigazione del cambiamento climatico,
- adattamento al cambiamento climatico,
- uso sostenibile e protezione delle risorse idriche e marine,
- transizione verso un'economia circolare,
- prevenzione e controllo dell'inquinamento,
- protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi.

L'Atto Delegato sul cambiamento climatico e i relativi Allegati pubblicati nel 2021 identificano le attività economiche ammissibili dalla normativa e i criteri di vaglio tecnico per ciascuna attività, composti dal contributo sostanziale e i criteri di Non arrecare danno significativo (il cosiddetto principio DNSH - Do Not Significant Harm), che determinano l'allineamento agli obiettivi di mitigazione e adattamento al cambiamento climatico.

Toscana Aeroporti non è impresa soggetta all'obbligo di pubblicare informazioni di carattere non finanziario ai sensi dell'articolo 19 bis o dell'articolo 29 bis della Direttiva 2013/34/ UE (Direttiva 2014/95/EU - NFRD ed il suo recepimento in Italia attraverso il D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254), ma ha comunque deciso di includere, nella propria Dichiarazione Non Finanziaria redatta su base volontaria, informazioni su come e in che misura le proprie attività sono associate ad attività economiche considerate ecosostenibili. Tale misura deve essere espressa in termini di fatturato, spesa in conto capitale (CapEx) e spesa operativa (OpEx). In linea con le richieste normative, il Gruppo ha pubblicato all'interno della propria Dichiarazione Non Finanziaria 2021 e 2022 la disclosure alla Tassonomia UE con riferimento alle attività economiche ammissibili. In continuità con il precedente biennio, la presente sezione presenta la terza disclosure di Tassonomia UE dei KPIs di ammissibilità e allineamento del Gruppo.

La Sostenibilità è una delle priorità strategiche del Gruppo come dimostrano alcuni eventi avvenuti nel corso del 2023, quali l'approvazione degli Indirizzi Strategici di Sostenibilità da parte del CdA e il conferimento di competenze in materia ESG al Comitato Controllo Rischi.

Pertanto, Toscana Aeroporti considera la Tassonomia UE non solo come un esercizio di compliance, ma uno strumento strategico di guida per i prossimi anni. Il Gruppo ha studiato ed analizzato in maniera

estensiva le richieste normative con riferimento ai primi due obiettivi, e monitora costantemente l'evoluzione del regolamento.

7.2. Perimetro di ammissibilità delle attività

Il primo step dell'analisi è stata l'individuazione delle attività economiche potenzialmente ammissibili in quanto orientate alla mitigazione dei cambiamenti climatici, all'interno di ciascun segmento di business, a partire dalla mappatura effettuata per la disclosure 2022.

Un'attività economica si definisce ammissibile quando è descritta negli allegati I e II dell'Atto Delegato sul clima, a prescindere dal fatto che tale attività soddisfi o meno i criteri di vaglio tecnico, non arrechi danno significativo agli altri obiettivi ambientali (DNSH) e rispetti le garanzie minime di salvaguardia, come stabilito dagli atti delegati stessi.

Per l'esercizio 2023, il Gruppo Toscana Aeroporti presenta, in linea con le richieste normative, la quota del fatturato, delle spese in conto capitale (CapEx) e delle spese operative (OpEx) che sono associate alle attività economiche ammissibili alla Tassonomia e che contribuiscono all'obiettivo di mitigazione del cambiamento climatico.

Come risultato dell'analisi, si riporta a seguire il perimetro di ammissibilità, ovvero le categorie delle attività economiche ammissibili del Gruppo con riferimento all'allegato I relativo all'obiettivo di mitigazione del cambiamento climatico:

- *5.1 Costruzione, espansione e gestione di sistemi di raccolta, trattamento e fornitura d'acqua*: Gestione del sistema di fornitura di acqua potabile per gli spazi subconcessi.

- *5.3 Costruzione, espansione e gestione di sistemi di raccolta e trattamento delle acque reflue:* Costruzione, gestione e manutenzione del sistema di raccolta e trattamento delle acque reflue per gli spazi subconcessi.

- *5.5 Raccolta e trasporto di rifiuti non pericolosi in frazioni separate alla fonte:* Raccolta differenziata dei rifiuti generati all'interno degli spazi subconcessi.

- *6.15 Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il percorso pubblico a basse emissioni di carbonio:* Gestione delle infrastrutture e gli impianti adibiti al trasbordo di merci (cargo) e delle infrastrutture necessarie per la gestione del trasporto pubblico urbano dalle città di Pisa e Firenze agli aeroporti.

- *6.17 Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio:* Gestione delle infrastrutture necessarie per la fornitura di energia elettrica agli aeromobili in sosta presso l'aeroporto di Pisa.

- *7.7 Acquisto e proprietà di edifici:* Esercizio della proprietà degli immobili presso i terminal di Pisa e Firenze in cui vengono affitati degli spazi Retail e Real Estate.

Inoltre, sono stati identificati investimenti facenti parte ad un piano volto ad espandere le attività economiche ammissibili alla Tassonomia e investimenti relativi all'acquisto di prodotti associati ad attività economiche ammissibili e a singole misure che consentono alle attività del Gruppo di raggiungere basse emissioni di carbonio o di conseguire riduzioni dei gas a effetto serra. Tali spese fanno riferimento alle seguenti attività economiche:

- *7.1 Costruzione di nuovi edifici:* Ampliamento terminal di Pisa e studi di progettazione del terminal di Firenze;

- *7.3 Installazione, manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica:* Riqualificazione impianti di illuminazione efficienti dal punto di vista energetico e installazione impianti AVL.

Il risultato dell'analisi ha determinato per il KPI Fatturato un 19,53% di ammissibilità rispetto al 22,76% del 2022, per il KPI OpEx un 46,56% di ammissibilità rispetto al 45,17% del 2022 e per il KPI CapEx un 61,92% di ammissibilità rispetto al 36,56% del 2022.

7.3. Attività economiche allineate

Un'attività economica si definisce allineata alla Tassonomia Europea se:

- contribuisce in modo sostanziale al raggiungimento di uno o più obiettivi ambientali;
- non arreca un danno significativo a nessuno degli obiettivi ambientali;
- rispetta le garanzie minime di salvaguardia, come definite nelle linee guida OCSE per le imprese multinazionali e in coerenza con i principi guida delle Nazioni Unite su imprese, diritti umani e del lavoro.

Una volta identificate le attività economiche ammissibili, sono state svolte analisi specifiche sui criteri di vaglio tecnico stabiliti dal Regolamento e dall'Allegato I del Regolamento Delegato sul clima e la verifica delle garanzie minime di salvaguardia, al fine di verificare l'allineamento di ciascuna delle attività economiche all'obiettivo di mitigazione dei cambiamenti climatici. Per l'anno fiscale 2023, non risultano attività economiche allineate da parte del Gruppo Toscana Aeroporti S.p.A. in quanto non soddisfa ancora formalmente il criterio del DNSH relativo all'adattamento ai cambiamenti climatici, ovvero la richiesta di un'analisi strutturata di tutti i rischi climatici (ref. Appendice A relativa alla valutazione del rischio e della vulnerabilità).

Sebbene ad oggi i rischi climatici non sono inclusi all'interno dei modelli di risk management adottati dal Gruppo, e non vi sia un'analisi completa in linea con le richieste della Tassonomia, il Gruppo sta iniziando a valutarli e si impegna, per i futuri periodi di rendicontazione, ad elaborare un piano strutturato di analisi dei rischi climatici sulla base di proiezioni climatiche con scenari di medio e lungo termine al fine di fornire una valutazione degli impatti e le relative misure di adattamento. Per maggiori informazioni sul tema della gestione dei rischi ambientali, si faccia riferimento alla sezione "3.1 Rischi ed opportunità".

Nonostante il Gruppo non superi i criteri del DNSH relativo all'adattamento ai cambiameni climatici, e pertanto risulti un allineamento pari a zero per tutti i KPI Fatturato, OpEx e CapEx, sono stati comunque analizzati i criteri di contributo sostanziale e gli ulteriori criteri DNSH per le attività ammissibili.

Inoltre, si segnala che, per quanto concerne i criteri minimi di salvaguardia, il Gruppo rispetta le richieste dalle linee guida dell'OCSE, i Principi Guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani (UNGP) e la Carta Internazione dei Diritti Umani. Nel valutare l'adempimento delle garanzie minime di salvaguardia, con riferimento al Final Report on Minimum Safeguards, il corpo procedurale di Gruppo è ritenuto adeguato rispetto alle indicazioni in ambito di diritti umani, lotta alla corruzione, concorrenza e fiscalità. In particolare, la presenza della certificazione SA8000, del Codice Etico

aziendale, del Modello 231 e di ulteriori procedure aziendali, dimostrano un corretto presidio e una buona gestione di tali tematiche.

7.4. L'elaborazione degli indicatori

Le analisi svolte hanno riguardato tutto il perimentro di consolidamento del Gruppo Toscana Aeroporti. La presente sezione rappresenta alcune informazioni rilevanti sulla metodologia adottata per calcolare la quota di fatturato, di investimenti e costi operativi sostenuti nel corso del 2023. Poiché la disclosure dell'esercizio di rendicontazione precedente prevedeva una rendicontazione semplificata inerente alla sola quota di attività ammissibili, che non ha previsto l'elaborazione dell'indicatore relativo alle OpEx, non verranno presentati dati comparativi.

Fatturato

Il turnover allineato alla Tassonomia è calcolato come la parte del fatturato netto derivante da prodotti e servizi associati alle attività economiche allineate alla Tassonomia (numeratore) divisa per il fatturato netto (denominatore) di un'organizzazione.

In assenza di attività allineate per l'esercizio di riferimento 2023, Toscana Aeroporti ha elaborato il KPI di amissibilità con riferimento ai dati al 31.12.2023 mediante l'analisi del Profit & Loss Statement di Gruppo consolidato, escludendo i ricavi inter-company. Il numeratore del KPI turnover è stato calcolato sulla base dai ricavi netti associati alle attività del Gruppo connessi ad attività ammissibili.

Dove possibile, le attività economiche sono state riconciliate ai relativi ricavi al fine di assicurare un elevato livello di trasparenza. In alcuni casi, tuttavia, non è stata possibile una riconduzione puntuale e, per tale motivo, si è fatto ricorso ad approssimazioni applicate secondo un approccio prudenziale. Tale metodologica è stata applicata ai ricavi associati all'attività 7.7 relativa all'acquisto e alla proprietà di edifici, in quanto sono stati considerati solamente i ricavi generati dal valore minimo garantito relativo alla subconcessione di spazi, escludendo, pertanto, i ricavi derivanti da royalties, come indicato dalla FAQ 158[7] pubblicata dalla Commissione Europea.

Inoltre, per l'attività 6.17, sono stati considerati solamente i ricavi relativi alla sola quota parte delle piazzole di Pisa adibite alla fornitura di energia elettrica agli aeromobili in sosta, mentre i ricavi generati dalle utenze per la gestione idrica all'interno degli immobili, sono stati allocati ad entrambe le attività 5.1 e 5.3 a causa della mancanza di una chiara distinzione.

Spese in conto capitale (CapEx)

Il KPI relativo alle spese in conto capitale allineate alla Tassonomia (CapEx) viene calcolato come la proporzione di CapEx connesse alle attività allineate (numeratore) rispetto al CapEx totale (denominatore) di una società. Il denominatore del KPI CapEx è costituito dagli incrementi agli attivi materiali e immateriali verificatisi durante l'esercizio e considerati prima dell'ammortamento, della svalutazione e di rivalutazioni e dagli incrementi agli attivi materiali e immateriali derivanti da aggregazioni aziendali.

7 FAQ 158: *https://ec.europa.eu/finance/docs/law/221219-draft-commission-notice-eu-taxonomy-climate.pdf*

Toscana Aeroporti ha calcolato il KPI CapEx ammissibile attraverso la selezione degli investimenti associati ad attività ammissibili mediante l'analisi del DB relativo ai CapEx del Gruppo consolidato al 31.12.2023. Tutti i dati consideati derivano dalle commesse effettuate nel corso dell'anno dal Gruppo.

La maggior parte degli investimenti ammissibili sono da attribuire all'ampliamento del nuovo terminal di Pisa e agli studi di progettazione del nuovo terminal di Firenze, entrambe progettualità con la sostenibilità e l'attenzione alla circolarità come componenti chiave. Ad esempio, il terminal di Firenze è stato progettato coerentemente con quanto richiesto dai protocolli LEED al fine di ottenere tale certificazione.

Spese operative (OpEx)

Le spese operative allineate alla Tassonomia (OpEx) sono calcolate come il rapporto tra i costi allineati diretti non capitalizzati per ricerca e sviluppo, ristrutturazione degli edifici, affitto a breve termine, manutenzione e riparazione e qualsiasi altra spesa diretta relativa alla manutenzione di immobili, impianti e macchinari (numeratore) rispetto alle Opex totali relative alle categorie di cui sopra (denominatore).

Il denominatore del KPI OpEx ammissibile del Gruppo è composto dalle spese per la retribuzione dei dipendenti che si occupano di manutenzione di impianti e edifici, per i servizi di manutenzione di impianti, attrezzature e infrastrutture, per la manutenzione IT e delle aree verdi e, infine, per i servizi di pulizia. Rispetto a tali voci, è stato possibile riconciliare all'attività ammissibile 7.7 le spese operative puntuali relative alla manutenzione e alla pulizia di impianti e di locali (numeratore).

7.5. Sviluppi futuri

Nei futuri periodi di rendicontazione, anche in virtù della pubblicazione dell'Atto Delegato sui rimanenti obiettivi ambientali, il perimetro delle attività ammissibili potrebbe subire variazioni. Inoltre, la definizione dei Masterplan dei due aeroporti potrebbe arricchire il ventaglio di attività ammissibili di Gruppo.

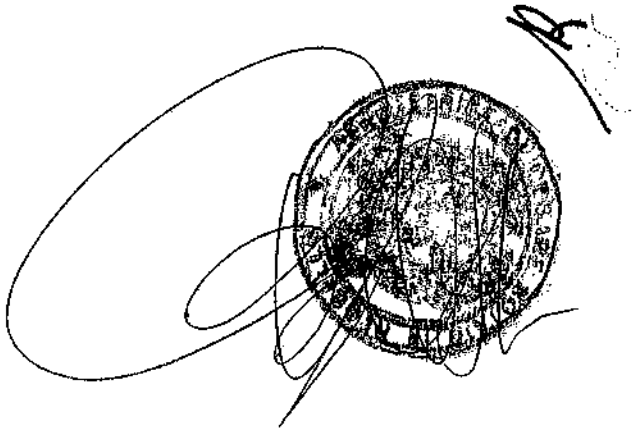
Il Gruppo si impegna a potenziare i modelli di calcolo e il processo di raccolta dati, al fine di ottenere le informazioni necessarie per la verifica dei criteri richiesti per ciascuna attività economica e, se necessario, condurre ispezioni più approfondite lungo la propria catena del valore.

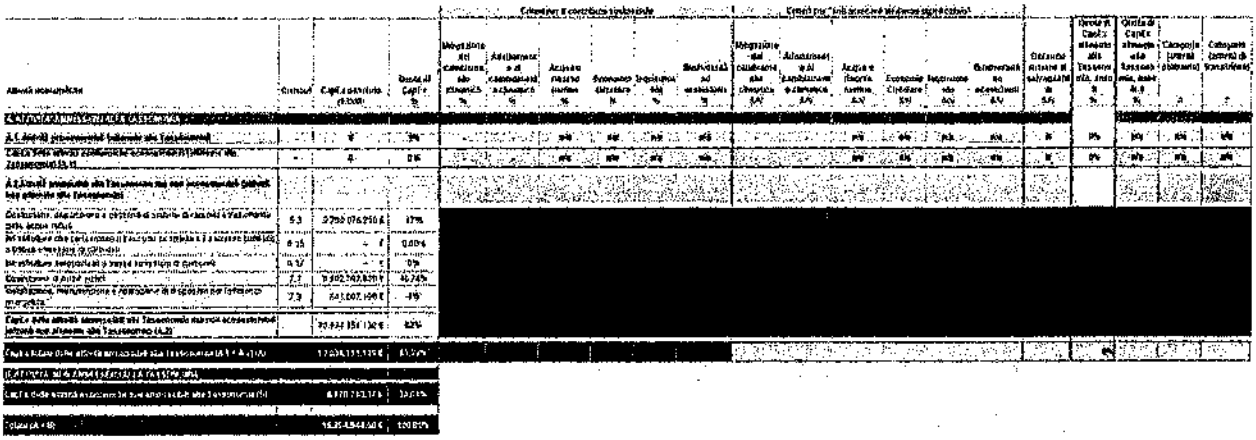
L'impegno del Gruppo sarà volto ad un miglioramento continuo del proprio approccio allo sviluppo sostenibile, assicurando, attraverso l'utilizzo di tutte le risorse a disposizione, programmi di investimento specifici e programmi di formazione del personale relativamente alle tematiche proprie della Tassonomia, un graduale adeguamento al Regolamento per raggiungere una quota ragionevole di allineamento delle proprie attività.

KPI- Turnover

Attività economiche	Codice	Fatturato assoluto (€000)	Quota di fatturato %	Criteri per il contributo sostanziale					Criteri per "non arrecare un danno significativo"						Garanzie minime di salvaguardia	Quota di fatturato ammissibile alla Tassonomia – Anno di riferimento	Quota di fatturato ammissibile alla Tassonomia – Anno N-1	Categoria (attività abilitante)	Categoria (attività di transizione)
				Mitigazione dei cambiamenti climatici %	Adattamento ai cambiamenti climatici %	Acqua e risorse marine %	Economia circolare %	Riduzione inq. %	Biodiversità ed ecosistemi %	Mitigazione dei cambiamenti climatici SI/NO	Adattamento ai cambiamenti climatici SI/NO	Acqua e risorse marine SI/NO	Economia circolare SI/NO	Inquinamento SI/NO	Biodiversità ed ecosistemi SI/NO	SI/NO	%	%	A	T
A. ATTIVITÀ ECONOMICHE ALLINEATE ALLA TASSONOMIA																			
A.1 Attività ecosostenibili allineate alla Tassonomia		0	0%			n/a	n/a	n/a	n/a	-	-	n/a	n/a	n/a	n/a	N	0%	0%	n/a	n/a
Fatturato delle attività ecosostenibili allineate alla Tassonomia (A.1)		0	0%			n/a	n/a	n/a	n/a	-	-	n/a	n/a	n/a	n/a	N	0%	0%	n/a	n/a
A.2 Attività ammissibili alla Tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla Tassonomia)																			
Costruzione, acquisizione e proprietà di edifici (ricarica, trattamento e fornitura di acqua/Costruzione, acquisizione e proprietà di impianti di recupero e smaltimento dei rifiuti solidi	5.1/6.5	23.994,54 €	0,80%																
Infrastrutture per il trasporto su strada e metropolitane e ferroviarie/Costruzione e gestione di sistemi di mobilità a basse emissioni di carbonio	6.15	1.020.822,53 €	4,08%																
Impianti per la produzione di calore/energia elettrica	6.17	574.506,70 €	2,29%																
Acquisto e proprietà di edifici	7.7	18.543.855,29 €	74,04%																
Fatturato delle attività ammissibili alla Tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla Tassonomia) (A.2)		24.972.281,06 €	99%																
Attività ammissibili alla Tassonomia (A.1 + A.2) (A)		24.972.281,06 €	99,81%														0%		
B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																			
Fatturato delle attività economiche non ammesse alla Tassonomia		47.176.863,53 €	0,19%																
Totale (A + B)		25.020.157.920,59 €	100,00%																

KPI- CapEx





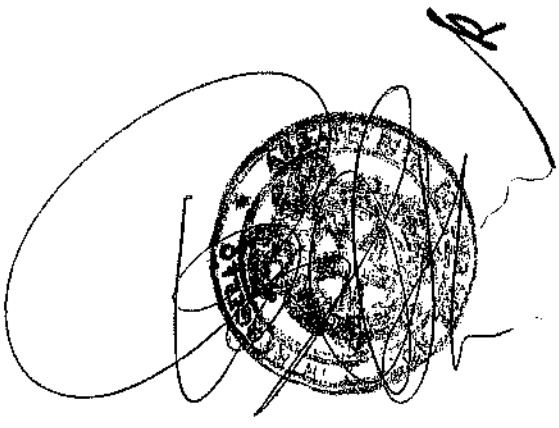
KPI- OpEX

Attività economiche	Codice (a)	Opex assoluto	Quota di Opex	Criteri per il contributo sostanziale						Criteri per "non arrecare un danno significativo"						Garanzie minime di salvaguardia (si/no)	Quota di Opex ammissibile alla Tassonomia (A.1 + A.2)	Quota di Opex ammissibile alla Tassonomia (A.1 + A.2)	Categoria (abilitante)	Categoria (attività di transizione)
		€ migliaia	%	Mitigazione dei cambiamenti climatici (si/no)	Adattamento ai cambiamenti climatici (si/no)	Acque e risorse marine (si/no)	Economia circolare (si/no)	Inquinamento (si/no)	Biodiversità ed ecosistemi (si/no)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (si/no)	Adattamento ai cambiamenti climatici (si/no)	Acque e risorse marine (si/no)	Economia Circolare (si/no)	Inquinamento (si/no)	Biodiversità ed ecosistemi (si/no)		%	%		
A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																				
A.1. Attività ecosostenibili (allineate alla Tassonomia)		0	0%																	
Opex delle attività ecosostenibili ecosostenibili (allineate alla Tassonomia) (A.1)	-	0	0%			SNO	SNO	SNO	SNO			SNO	SNO	SNO	SNO	SI	0%	SNO	SNO	SNO
A.2 Attività ammissibili alla Tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla Tassonomia)																				
Attività ripetute in ordine	12	3.149.174,7	46,6%																	
Opex delle attività ammissibili alla Tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla Tassonomia) (A.2)		3.149.174,7	47%																	
Opex delle attività ammissibili alla Tassonomia (A.1 + A.2) (A)		3.401.178,2	50,4%																	
B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																				
Opex delle attività non ammissibili alla Tassonomia (B)		3.350.375,	49,6%																	
Totale (A + B)		6.751.553,9	100%																	

8. Tabella di correlazione al D. Lgs. 254/16

Area del D.Lgs. 254/2016	*Tema materiale*	*GRI Topic-Specific Disclosure*	*Perimetro di rendicontazione e impatto*	*Tipologia di impatto*	*Stakeholders*
Ambientali	**Inquinamento acustico**	N/A Tema materiale non coperto da GRI Topic-specific Disclosure	Toscana Aeroporti SpA (Pisa e Firenze)	Diretto Legato alle relazioni di business	Comunità locale Fornitori Dipendenti
	Consumi energetici ed emissioni	302-1 Energia consumata all'interno dell'organizzazione 305-1 Emissioni dirette di GHG (Scope 1) 305-2 Emissioni indirette di GHG da consumi energetici (Scope 2)	Gruppo Toscana Aeroporti SpA	Diretto Legato alle relazioni di business	Comunità locale e ambiente Fornitori Clienti
	Consumi e scarichi idrici	303-1 Interazione con l'acqua come risorsa condivisa 303-2 Gestione degli impatti correlati allo scarico di acqua 303-3 Prelievo idrico	Gruppo Toscana Aeroporti SpA	Diretto Legato alle relazioni di business	Comunità locale e ambiente Fornitori Clienti
Sociale	**Gestione responsabile dei fornitori**	2-6 Attività, catena di valore e altre relazioni commerciali 204-1 Proporzione di spesa rivolta ai fornitori locali 308-1 Nuovi fornitori che sono stati valutati utilizzando criteri ambientali	Gruppo Toscana Aeroporti SpA ad eccezione di Jet Fuel Co.	Diretto Catena di fornitura	Fornitori Clienti
	Gestione dei rapporti con le comunità locali	N/A Tema materiale non coperto da GRI Topic-specific Disclosure	Gruppo Toscana Aeroporti SpA	Diretto Legato alle relazioni di business	Comunità locale
	Airport Security	N/A Tema materiale non coperto da GRI Topic-specific Disclosure	Toscana Aeroporti SpA (Pisa e Firenze)	Diretto Legato alle relazioni di business	Fornitori Clienti Dipendenti
	Airport Safety	N/A Tema materiale non coperto da GRI Topic-specific Disclosure	Toscana Aeroporti SpA (Pisa e Firenze)	Diretto Legato alle	Fornitori Clienti Dipendenti

				relazioni di business	
	Qualità del servizio	N/A Tema materiale non coperto da GRI Topic-specific Disclosure	Toscana Aeroporti SpA (Pisa e Firenze)	Diretto Legato alle relazioni di business	Clienti Dipendenti
Personale	**Gestione e valorizzazione del personale**	2-7 Dipendenti 2-30 Accordi di contrattazione collettiva 401-1 Nuove assunzioni e turnover 404-1 Ore medie di formazione annua per dipendente	Gruppo Toscana Aeroporti Spa	Diretto	Dipendenti
	Pari opportunità e diversità	405-1 Diversità negli organi di governo e tra i dipendenti 405-2 Rapporto dello stipendio base e retribuzione delle donne rispetto agli uomini	Gruppo Toscana Aeroporti Spa	Diretto	Dipendenti
	Salute e sicurezza dei dipendenti	403-1 Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro 403-2 Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti 403-4 Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di SSL 403-5 Formazione dei lavoratori in materia di SSL 403-9 Infortuni sul lavoro 403-10 Malattie professionali	Toscana Aeroporti SpA, Toscana Aeroporti Costruzioni e Jet Fuel	Diretto Legato alle relazioni di business	Dipendenti
	Cybersecurity	418-1 Privacy dei clienti	Gruppo Toscana Aeroporti Spa	Diretto Legato alle relazioni di business	Fornitori Clienti Dipendenti
Rispetto dei diritti umani	**Diritti umani**	406-1 Episodi di discriminazione e misure correttive adottate	Gruppo Toscana Aeroporti Spa	Diretto Legato alle relazioni di business	Fornitori Clienti Dipendenti
Lotto contro la corruzione	**Lotta alla corruzione attiva e passiva**	205-2 Comunicazione e formazione in materia di politiche e procedure anticorruzione 205-3 Episodi di corruzione accertati e azioni intraprese	Gruppo Toscana Aeroporti Spa	Diretto Legato alle relazioni di business	Investitori Istituzioni Comunità finanziaria Dipendenti



-	-	207-1 Approccio alla fiscalità 207-2 Governance fiscale, controllo e gestione del rischio 207-3 Coinvolgimento degli stakeholder e gestione delle preoccupazioni in materia fiscale 207-4 Rendicontazione paese per paese	Gruppo Toscana Aeroporti Spa	Diretto Legato alle relazioni di business	Investitori Istituzioni Comunità finanziaria



9. Indice dei contenuti GRI

Dichiarazione d'utilizzo	Toscana Aeroporti SpA ha pubblicato la DNF 2023, con riferimento al periodo 01.01.2023-31.12.2023, in conformità con gli standard GRI, opzione "with reference to"
GRI 1 Utilizzati	GRI 1: Foundation 2021
Applicazione GRI Sector Standards	N/A

GRI CONTENT INDEX		
GRI STANDARD		**CAPITOLO / PARAGRAFO NOTE**
L'organizzazione e le sue pratiche di rendicontazione		
2-1	Dettagli dell'organizzazione	Cap. 2 - Il Gruppo Toscana Aeroporti
2-2	Società incluse nel report di sostenibilità	Cap. 3 - Gestione delle tematiche Ambientali
2-3	Periodo di rendicontazione, frequenza e contatti	Nota metodologica
2-4	Rettifiche delle informazioni	Eventuali revisioni delle informazioni vengono puntualmente indicate nel testo
2-5	*Assurance esterna*	Nota metodologica
Attività e lavoratori		
2-6	Attività, catena del valore e altre relazioni commerciali	Cap. 2 - Il Gruppo Toscana Aeroporti; Par. 4.2 Gestione responsabile dei fornitori
2-7	Dipendenti	Par. 5.2.3 - Gestione e valorizzazione del personale - Indicatori di performance
Governance		
2-9	Struttura e composizione della governance	Par. 2.3 - Assemblea e consiglio di amministrazione
2-10	Nomina e selezione del massimo organo di governo	Par. 2.3 - Assemblea e consiglio di amministrazione
2-11	Presidente del massimo organo di governo	Par. 2.3 - Assemblea e consiglio di amministrazione
Strategia, politiche e pratiche		
2-23	Impegni politiche aziendali	Par. 2.5. Adozione Modello ex DL 231/2001 Par. 6.2. Rischi e Politiche praticate
2-24	Integrazione degli impegni intrapresi	Par. 2.5. Adozione Modello ex DL 231/2001 Par. 4.2. Gestione responsabile fornitori Par. 6.2. Rischi e Politiche praticate
2-25	Procedure di rimedio ad impatti negativi	Par. 4.1. Qualità del servizio
2-26	Meccanismi per ricercare consulenza e segnalare criticità relativamente a questioni etiche	Par. 6.2 - Rischi e Politiche praticate
2-27	Conformità a leggi e regolamenti	Non si sono verificati casi di non-compliance con leggi e regolamenti negli ambiti sociale ed economico e con riferimento all'ambiente.

		Per maggiori approfondimenti sui contenziosi fiscali in essere si prega di fare riferimento alla Relazione Finanziaria Annuale del periodo di riferimento.
Stakeholder engagement		
2-30	Accordi di contrattazione collettiva	Par. 5.2.1 - Rischi ed opportunità
TEMI MATERIALI		
GRI STANDARD		**PARAGRAFO**
3-1	Processo per determinare le tematiche materiali	Par. 2.6 - Analisi di materialità
3-2	Elenco delle tematiche materiali	Par. 2.6 - Analisi di materialità
Consumi energetici ed emissioni		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	Par. 3.3 - Obiettivi generali
302-1	Energia consumata all'interno dell'organizzazione	Par. 3.3 - Obiettivi generali
305-1	Emissioni dirette di GHG (Scope 1)	Par. 3.3 - Obiettivi generali
305-2	Emissioni indirette di GHG da consumi energetici (Scope 2)	Par. 3.3 - Obiettivi generali
Consumi e scarichi idrici		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	Par. 3.3 - Obiettivi generali
303-1	Interazione con l'acqua come risorsa condivisa	Par. 3.3 - Obiettivi generali
303-2	Gestione degli impatti correlati allo scarico di acqua	Par. 3.3 - Obiettivi generali
303-3	Prelievo idrico	Par. 3.3 - Obiettivi generali
Inquinamento acustico		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	Par. 3.3 - Obiettivi generali
Gestione e valorizzazione del personale		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	Par. 5.2.3 - Gestione e valorizzazione del personale - Indicatori di performance
401-1	Nuove assunzioni e turnover	Par. 5.2.3 - Gestione e valorizzazione del personale - Indicatori di performance
404-1	Ore medie di formazione annua per dipendente	Par. 5.2.3 - Gestione e valorizzazione del personale - Indicatori di performance
Pari opportunità e diversity		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	Par. 5.2.3 - Gestione e valorizzazione del personale - Indicatori di performance
405-1	Diversità negli organi di governo e tra i dipendenti	Par. 5.2.3 - Gestione e valorizzazione del personale - Indicatori di performance
405-2	Rapporto dello stipendio base e retribuzione delle donne rispetto agli uomini	Par. 5.2.3 - Gestione e valorizzazione del personale - Indicatori di performance

Salute e sicurezza dei dipendenti		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	Par. 5.3. - Salute e sicurezza
403-1	Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	Par. 5.3. - Salute e sicurezza
403-2	Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	Par. 5.3. - Salute e sicurezza
403-4	Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di SSL	Par. 5.3. - Salute e sicurezza
403-5	Formazione dei lavoratori in materia di SSL	Par. 5.3. - Salute e sicurezza
403-9	Infortuni sul lavoro	Par. 5.3. - Salute e sicurezza
403-10	Malattie professionali	Non si sono registrate malattie professionali.
Cyber security		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	Par. 5.5 - Cyber security
418-1	Privacy dei clienti	La società non ha rilevato denunce comprovate relativa a violazione della privacy dei clienti e perdita di dati dei clienti e non ha rilevato fughe, furti o perdite di dati dei clienti.
Lotta alla corruzione attiva e passiva		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	Par. 6.2 -Rischi e Politiche praticate
205-2	Comunicazione e formazione in materia di politiche e procedure anticorruzione	Par. 5.2. Gestione e valorizzazione del personale Par. 6.2 -Rischi e Politiche praticate
205-3	Episodi di corruzione accertati e azioni intraprese	Par. 6.2 -Rischi e Politiche praticate
Diritti umani		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	Cap.5 - Gestione delle tematiche attinenti al personale e rispetto dei diritti umani
406-1	Episodi di discriminazione e misure correttive adottate	Par. 5.2 - Gestione e valorizzazione del personale
Gestione responsabile dei fornitori		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	Par. 4.2.3 - Gestione responsabile dei fornitori - Indicatori di performance
204-1	Proporzione di spesa rivolta ai fornitori locali	Par. 4.2.3 - Gestione responsabile dei fornitori - Indicatori di performance
308-1	Nuovi fornitori che sono stati valutati utilizzando criteri ambientali	Par. 4.2.3 - Gestione responsabile dei fornitori - Indicatori di performance
Qualità del servizio		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	4.1. Qualità del servizio
Gestione dei rapporti con le comunità locali		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	4.7. Gestione dei rapporti con le comunità locali

Airport Safety		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	Par. 4.5 - Airport Safety
Airport Security		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	Par. 4.4 - Airport Security
Gestione della fiscalità		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	Par. 2.2 Trasparenza fiscale
207-1	Approccio alla fiscalità	Par. 2.2 Trasparenza fiscale
207-2	Governance fiscale, controllo e gestione del rischio	Par. 2.2 Trasparenza fiscale
207-3	Coinvolgimento degli stakeholder e gestione delle preoccupazioni in materia fiscale	Par. 2.2 Trasparenza fiscale
207-4	Rendicontazione paese per paese	Par. 2.2 Trasparenza fiscale

KPMG S.p.A.
Revisione e organizzazione contabile
Viale Niccolò Machiavelli, 29
50125 FIRENZE FI
Telefono +39 055 213391
Email it-fmauditaly@kpmg.it
PEC kpmgspa@pec.kpmg.it

Relazione della società di revisione indipendente sulla dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi dell'art. 3, comma 10, del D.Lgs. 30 dicembre 2016 n. 254 e dell'art. 5 del Regolamento Consob adottato con Delibera n. 20267 del 18 gennaio 2018

Al Consiglio di Amministrazione di
Toscana Aeroporti S.p.A.

Ai sensi dell'art. 3, comma 10, del Decreto Legislativo 30 dicembre 2016 n. 254 (di seguito anche il "Decreto") e dell'art. 5, comma 1, lett. g), del Regolamento Consob adottato con Delibera n. 20267 del 18 gennaio 2018, siamo stati incaricati di effettuare l'esame limitato ("*limited assurance engagement*") della dichiarazione consolidata di carattere non finanziario del Gruppo Toscana Aeroporti (di seguito anche il "Gruppo") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 predisposta ai sensi dell'art. 4 del Decreto e approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 12 marzo 2024 (di seguito anche la "DNF").

L'esame limitato da noi svolto non si estende alle informazioni contenute nel paragrafo "Tassonomia UE" della DNF, richieste dall'art. 8 del Regolamento (UE) n. 852 del 18 giugno 2020.

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale di Toscana Aeroporti S.p.A. per la DNF

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione della DNF in conformità a quanto richiesto dagli artt. 3 e 4 del Decreto e ai "*Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards*" definiti dal GRI - *Global Reporting Initiative* ("GRI Standards"), da essi individuato come standard di rendicontazione.

Gli Amministratori sono altresì responsabili, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno da essi ritenuta necessaria al fine di consentire la redazione di una DNF che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili, inoltre, per l'individuazione del contenuto della DNF, nell'ambito dei temi menzionati nell'art. 3, comma 1, del Decreto, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo e nella misura necessaria ad assicurare la comprensione dell'attività del Gruppo, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto dallo stesso prodotti.

Gli Amministratori sono infine responsabili per la definizione del modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, nonché, con riferimento ai temi individuati e riportati nella DNF, per le politiche praticate dal Gruppo e per l'individuazione e la gestione dei rischi generati o subiti dallo stesso.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sull'osservanza delle disposizioni stabilite nel Decreto.

Indipendenza della società di revisione e controllo della qualità

Siamo indipendenti in conformità ai principi in materia di etica e di indipendenza dell'*International Code of Ethics for Professional Accountants (including International Independence Standards) (IESBA Code)* emesso dall'*International Ethics Standards Board for Accountants*, basato su principi fondamentali di integrità, obiettività, competenza e diligenza professionale, riservatezza e comportamento professionale. Nell'esercizio di riferimento del presente incarico la nostra società di revisione ha applicato l'*International Standard on Quality Control 1* (ISQC Italia 1) e, di conseguenza, ha mantenuto un sistema di controllo qualità che include direttive e procedure documentate sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e dei regolamenti applicabili.

Responsabilità della società di revisione

È nostra la responsabilità di esprimere, sulla base delle procedure svolte, una conclusione circa la conformità della DNF rispetto a quanto richiesto dal Decreto e ai GRI Standards. Il nostro lavoro è stato svolto secondo quanto previsto dal principio "*International Standard on Assurance Engagements ISAE 3000 (Revised) - Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information*" (di seguito anche "ISAE 3000 *Revised*"), emanato dall'*International Auditing and Assurance Standards Board* per gli incarichi di *limited assurance*. Tale principio richiede la pianificazione e lo svolgimento di procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che la DNF non contenga errori significativi. Pertanto, il nostro esame ha comportato un'estensione di lavoro inferiore a quella necessaria per lo svolgimento di un esame completo secondo l'ISAE 3000 *Revised* ("*reasonable assurance engagement*") e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti e le circostanze significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di tale esame.

Le procedure svolte sulla DNF si sono basate sul nostro giudizio professionale e hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale di Toscane Aeroporti S.p.A. responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nella DNF, nonché analisi di documenti, ricalcoli e altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure:

1 Analisi dei temi rilevanti in relazione alle attività e alle caratteristiche del Gruppo rendicontati nella DNF, al fine di valutare la ragionevolezza del processo di selezione seguito alla luce di quanto previsto dall'art. 3 del Decreto e tenendo presente lo standard di rendicontazione utilizzato.

2 Analisi e valutazione dei criteri di identificazione del perimetro di consolidamento, al fine di riscontrarne la conformità a quanto previsto dal Decreto.

3 Comparazione tra i dati e le informazioni di carattere economico-finanziario inclusi nella DNF e i dati e le informazioni inclusi nel bilancio consolidato del Gruppo.

4 Comprensione dei seguenti aspetti:

- modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, con riferimento alla gestione dei temi indicati nell'art. 3 del Decreto;
- politiche praticate dall'impresa connesse ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto, risultati conseguiti e relativi indicatori fondamentali di prestazione;
- principali rischi, generati o subiti, connessi ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto.

Relativamente a tali aspetti sono stati effettuati inoltre i riscontri con le informazioni contenute nella DNF ed effettuate le verifiche descritte nel successivo punto, lettera a).

5 Comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative significative incluse nella DNF.

In particolare, abbiamo svolto interviste e discussioni con il personale della Direzione di Toscana Aeroporti S.p.A. e abbiamo svolto limitate verifiche documentali, al fine di raccogliere informazioni circa i processi e le procedure che supportano la raccolta, l'aggregazione, l'elaborazione e la trasmissione dei dati e delle informazioni di carattere non finanziario alla funzione responsabile della predisposizione della DNF.

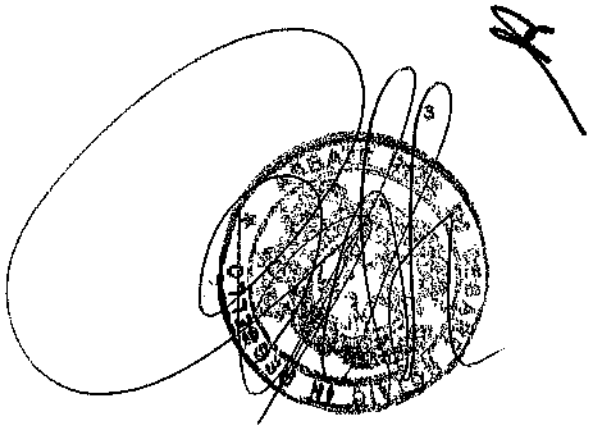
Inoltre, per le informazioni significative, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo:

- a livello di gruppo,
  a) con riferimento alle informazioni qualitative contenute nella DNF, e in particolare al modello aziendale, alle politiche praticate e ai principali rischi, abbiamo effettuato interviste e acquisito documentazione di supporto per verificarne la coerenza con le evidenze disponibili;
  b) con riferimento alle informazioni quantitative, abbiamo svolto sia procedure analitiche che limitate verifiche per accertare su base campionaria la corretta aggregazione dei dati;
- per la società Toscana Aeroporti S.p.A., che abbiamo selezionato sulla base della sua attività, del suo contributo agli indicatori di prestazione a livello consolidato e della sua ubicazione, abbiamo effettuato visite in loco nel corso delle quali ci siamo confrontati con i responsabili e abbiamo acquisito riscontri documentali circa la corretta applicazione delle procedure e dei metodi di calcolo utilizzati per gli indicatori.

Conclusioni

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che la dichiarazione consolidata di carattere non finanziario del Gruppo Toscana Aeroporti relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dagli artt. 3 e 4 del Decreto e ai "*Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards*" definiti dal GRI - *Global Reporting Initiative* ("GRI Standards")

Le nostre conclusioni sulla dichiarazione consolidata di carattere non finanziario del Gruppo Toscana Aeroporti non si estendono alle informazioni contenute nel paragrafo "Tassonomia UE" della stessa, richieste dall'art. 8 del Regolamento (UE) n. 852 del 18 giugno 2020.



Altri aspetti

Le dichiarazioni consolidate di carattere non finanziario per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2022 e 31 dicembre 2021, i cui dati sono presentati a fini comparativi, sono state sottoposte a un esame limitato da parte di un altro revisore che, in data 4 aprile 2023 e 5 aprile 2022, ha espresso su tali dichiarazioni delle conclusioni senza rilievi.

Firenze, 4 aprile 2024

KPMG S.p.A.

Riccardo Cecchi
Socio

ALLEGATO "C" RACC. n. 14590

Firenze, 27 marzo 2024

Spettle
Toscana Aeroporti S.p.A.
Via del Termine n. 11
50127 Firenze

DICHIARAZIONE

Io sottoscritta Antonella Mansi nata a Siena il 28 aprile 1974,

PRESO ATTO

che l'azionista Corporacion America Italia S.p.A. ha inserito il mio nominativo nella lista dei candidati per l'elezione del Consiglio di Amministrazione in occasione dell'Assemblea ordinaria degli azionisti della società Toscana Aeroporti S.p.A., con sede in Firenze, Via del Termine n. 11, convocata per il giorno 29 aprile 2024 alle ore 11.00

DICHIARO

ai sensi dell'art. 15 dello Statuto Sociale, di non essere candidato in nessuna altra lista presentata in occasione della citata Assemblea e di accettare sin da ora irrevocabilmente, in caso di mia nomina, l'incarico a Consigliere di Amministrazione della società Toscana Aeroporti S.p.A. per tre esercizi e quindi sino all'assemblea di approvazione del bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2026.

Dichiaro inoltre di impegnarmi a rispettare quanto stabilito dall'art. 3, principio XII, del Codice di Corporate Governance delle società quotate promosso da Borsa Italiana S.p.A. in tema di impegno e di tempo da dedicare alla carica per la quale si è proposti.

Sotto la mia responsabilità, e consapevole delle sanzioni previste dalla vigente normativa in caso di dichiarazioni mendaci, inoltre

DICHIARO

- di non trovarmi in alcuna delle situazioni di ineleggibilità, decadenza e di incompatibilità a ricoprire la carica di Consigliere di Amministrazione della Società previste dalle vigenti disposizioni di legge e di statuto (anche ai sensi degli artt. 2382 e 2387 cod. civ.), nonché l'inesistenza di interdizioni dall'ufficio di amministratore adottate nei miei confronti in uno Stato membro dell'Unione Europea;

  di non ricadere in alcuna delle situazioni di cui all'art. 2390 del codice civile;

- di essere in possesso dei requisiti prescritti dalla normativa, anche regolamentare, vigente e dallo Statuto per l'assunzione della carica, ed in particolare di essere in possesso dei requisiti di onorabilità di cui al combinato disposto degli artt. 147-quinqies, comma 1, e 148, comma 4, del D. Lgs. n. 58/1998.

Con la presente, mi impegno a produrre, su richiesta di codesta Società, la documentazione idonea a confermare la veridicità delle predette dichiarazioni e ve



comunicare tempestivamente alla Società il verificarsi di situazioni impeditive alla carica ed eventuali variazioni delle informazioni qui contenute.

Dichiaro di essere informato e autorizzare Toscana Aeroporti S.p.A. al trattamento dei miei dati personali, ai sensi del Regolamento UE n. 679/2016 e del D. Lgs. 196/2003, ai fini per i quali la presente dichiarazione viene resa, e alla pubblicazione del mio *curriculum vitae* e di ogni altra informazione di cui sia richiesta la pubblicazione ai sensi delle vigenti disposizioni di legge, regolamentari e statutarie, nei termini e con le modalità ivi previste.

Si allegano:

- copia di un documento di identità in corso di validità,
- *curriculum vitae* contenente l'elenco delle cariche di amministratore e di membro di organi di controllo ricoperte presso altre società

In fede,

Antonella Mansi

Mansi Antonella
28.03.2024 16:00:58 GMT+01:00

Firenze, 27 marzo 2024

Spett.le
Toscana Aeroporti S.p.A.
Via del Termine n. 11
50127 Firenze

DICHIARAZIONE

Io sottoscritta Antonella Mansi nata a Siena il 28 aprile 1974,

DICHIARO

- di NON essere in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dalla raccomandazione n. 7 del Codice di Corporate Governance delle società quotate promosso da Borsa Italiana S.p.A.

DICHIARO INOLTRE

- di essere in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dal combinato disposto degli artt. 147-*ter*, quarto comma, e 148, terzo comma, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 (TUF);

DICHIARO INOLTRE

- di NON possedere azioni di Toscana Aeroporti S.p.A. né direttamente né indirettamente.

In fede,

Antonella Mansi
Mansi
Antonella
28.03.2024
16:00:58
GMT+01:00

ANTONELLA MANSI

Nata a Siena il 28/04/1974

Industriale nel settore della chimica di base.

Nell'ambito del **Gruppo SOLMAR:**

- è dirigente di **Sol.Mar SpA**, con responsabilità di Direttore commerciale, logistica e acquisti materia prima per **Nuova Solmine SpA** e **Sol.Bat. Srl - area chimica di base**;

- dal 2005 è Consigliere di Amministrazione di **Nuova Solmine SpA**, società leader in Italia e nel Mediterraneo nella produzione e commercializzazione di acido solforico ed oleum;

- da febbraio 2013 è Presidente di **Nuova Solmine Iberia SL**; da settembre 2020 è Consigliere Delegato con rappresentanza dell'ufficio commerciale di **Nuova Solmine France**;

- da marzo 2017 è Presidente di **Hadri Tanks Srl**; da maggio 2013 ne è stata Vicepresidente;

- dal 2002 è Consigliere di Amministrazione di **Sol.Bat Srl**. La società opera nella produzione e commercializzazione di prodotti chimici per uso industriale oltre che nel settore della detergenza per la G.D.O.

Incarichi extra Gruppo:

È Presidente di **Unicredit Leasing SpA** da aprile 2021 e componente dell'**Advisory Board Italy di UniCredit** da giugno 2015.

È Presidente del **Centro di Firenze per la Moda Italiana** (CFMI) - holding di Pitti Immagine - da luglio 2018 e Vicepresidente di **Ente Moda Italia** (EMI) da febbraio 2019. Nell'ambito del Gruppo CFMI è inoltre Vicepresidente di **Pitti Immagine** e Presidente di **Fondazione Pitti Discovery**.

È Consigliere Indipendente in **Toscana Aeroporti SpA** da maggio 2021 e membro del comitato esecutivo.

È Consigliere Indipendente in **SOL SpA** da maggio 2013, Independent leading director da aprile 2021, Presidente del Comitato controllo, rischi e sostenibilità da gennaio 2024.

È Consigliere di amministrazione in **GESCO SpA** da maggio 2023.

È membro di Giunta di **Assonime**.

***

Dal maggio 2012 al maggio 2020 è stata Vicepresidente di **Confindustria** con delega all'organizzazione e presidente delle società da essa partecipate, S.I.P.I Srl ed Aedificatio Srl, poi confluite in **Confindustria Servizi SpA.**

Da novembre 2014 a novembre 2016 è stata Consigliere Indipendente in **Alitalia SAI SpA** e da gennaio

2015 fino a fine mandato è stata Presidente del Comitato per il controllo interno.

Da settembre 2013 a luglio 2014 è stata Presidente della **Fondazione Monte dei Paschi di Siena**, della quale ha contribuito al salvataggio, e Presidente della **Fondazione Accademia Musicale Chigiana**.

Da marzo 2012 a settembre 2013 è stata Presidente di **Banca Federico del Vecchio**, è stata inoltre Consigliere Indipendente in **Bassilichi SpA** da giugno 2012 a settembre 2013.

È stata consigliere di Amministrazione di **LUISS Libera Università Internazionale degli Studi Sociali Guido Carli** da ottobre 2019. È stata Vicepresidente di **LUISSX** da ottobre 2019 ad aprile 2022 e consigliere di **ALUISS** da maggio 2019 ad ottobre 2023.

Nell'ambito dell'Associazione Europea dell'Industria Chimica (CEFIC) è stata Presidente della Commissione di statistica nell'**Associazione Europea dei Produttori di Acido Solforico (ESA)** dal 2004 al 2010 e componente del board per i 4 anni successivi, fino a giugno 2014.

***

Insignita dal Presidente Sergio Mattarella dell'onorificenza di **Commendatore dell'Ordine al Merito della Repubblica Italiana** nel giugno 2017. Già insignita nel dicembre 2009 dell'onorificenza di **Cavaliere dell'Ordine al Merito della Repubblica Italiana** dal Presidente Giorgio Napolitano.

Mela d'oro della Fondazione Bellisario per il management nel 2014.

Paul Harris Fellow nel 2012.

Aggiornato a marzo 2024

Firenze, 25/03/2024

Spett.le
Toscana Aeroporti S.p.A.
Via del Termine n. 11
50127 Firenze

DICHIARAZIONE

Io sottoscritto Marco Carrai nato a Firenze il 16 marzo 1975,

PRESO ATTO

che l'azionista Corporacion America Italia S.p.A. ha inserito il mio nominativo nella lista dei candidati per l'elezione del Consiglio di Amministrazione in occasione dell'Assemblea ordinaria degli azionisti della società Toscana Aeroporti S.p.A., con sede in Firenze, Via del Termine n. 11, convocata per il giorno 29 aprile 2024 alle ore 11.00

DICHIARO

ai sensi dell'art. 15 dello Statuto Sociale, di non essere candidato in nessuna altra lista presentata in occasione della citata Assemblea e di accettare sin da ora irrevocabilmente, in caso di mia nomina, l'incarico a Consigliere di Amministrazione della società Toscana Aeroporti S.p.A. per tre esercizi e quindi sino all'assemblea di approvazione del bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2026.

Dichiaro inoltre di impegnarmi a rispettare quanto stabilito dall'art. 3, principio XII, del Codice di Corporate Governance delle società quotate promosso da Borsa Italiana S.p.A. in tema di impegno e di tempo da dedicare alla carica per la quale si è proposti.

Sotto la mia responsabilità, e consapevole delle sanzioni previste dalla vigente normativa in caso di dichiarazioni mendaci, inoltre

DICHIARO

- di non trovarmi in alcuna delle situazioni di ineleggibilità, decadenza e di incompatibilità a ricoprire la carica di Consigliere di Amministrazione della Società previste dalle vigenti disposizioni di legge e di statuto (anche ai sensi degli artt. 2382 e 2387 cod. civ.), nonché l'inesistenza di interdizioni dall'ufficio di amministratore adottate nei miei confronti in uno Stato membro dell'Unione Europea;

- di non ricadere in alcuna delle situazioni di cui all'art. 2390 del codice civile;

- di essere in possesso dei requisiti prescritti dalla normativa, anche regolamentare, vigente e dallo Statuto per l'assunzione della carica, ed in particolare di essere in possesso dei requisiti di onorabilità di cui al combinato disposto degli artt. 147-quinquies, comma 1, e 148, comma 4, del D. Lgs. n. 58/1998.

Con la presente, mi impegno a produrre, su richiesta di codesta Società, la documentazione idonea a confermare la veridicità delle predette dichiarazioni e a comunicare tempestivamente alla Società il verificarsi di situazioni impeditive alla carica ed eventuali variazioni delle informazioni qui contenute.

Dichiaro di essere informato e autorizzare Toscana Aeroporti S.p.A. al trattamento dei miei dati personali, ai sensi del Regolamento UE n. 679/2016 e del D. Lgs. 196/2003, ai fini per i quali la presente dichiarazione viene resa, e alla pubblicazione del mio *curriculum vitae* e di ogni altra informazione di cui sia richiesta la pubblicazione ai sensi delle vigenti disposizioni di legge, regolamentari e statutarie, nei termini e con le modalità ivi previste.

Si allegano:

- copia di un documento di identità in corso di validità,
- *curriculum vitae* contenente l'elenco delle cariche di amministratore e di membro di organi di controllo ricoperte presso altre società

In fede.

Marco Carrai

Firenze 25/03/2024

Spett.le
Toscana Aeroporti S.p.A.
Via del Termine n. 11
50127 Firenze

DICHIARAZIONE

Io sottoscritto Marco Carrai nato a Firenze il 16 marzo 1975,

DICHIARO

- o di essere in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dalla raccomandazione n. 7 del Codice di Corporate Governance delle società quotate promosso da Borsa Italiana S.p.A.,

oppure

- X di NON essere in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dalla raccomandazione n. 7 del Codice di Corporate Governance delle società quotate promosso da Borsa Italiana S.p.A.

DICHIARO INOLTRE

- o di essere in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dal combinato disposto degli artt. 147-*ter*, quarto comma, e 148, terzo comma, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 (TUF);

oppure

- X di NON essere in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dal combinato disposto degli artt. 147-*ter*, quarto comma, e 148, terzo comma, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 (TUF).

DICHIARO INOLTRE

- o di possedere n._____ azioni di Toscana Aeroporti S.p.A.;

- X di NON possedere azioni di Toscana Aeroporti S.p.A. né direttamente né indirettamente.

In fede,

Marco Carrai

MARCO CARRAI
Imprenditore e Manager

Marco Carrai nato a Firenze nel 1975. E' un Imprenditore e Manager.

- E' stato membro del Consiglio Comunale di Greve in Chianti;
- E' stato membro del Consiglio Comunale di Firenze;
- E' stato capo della Segreteria del Presidente della Provincia di Firenze;
- E' stato Consigliere Economico del Sindaco di Firenze;
- E' stato consulente al MIT Cambridge Massachusetts;
- E' stato membro del Consiglio di Amministrazione del "Gabinetto Scientifico letterario G. P. Vieusseux";
- E' stato membro del Consiglio di Amministrazione della "Scuola Holden";
- E' stato membro del Consiglio di Amministrazione della Fondazione Bancaria "Ente Cassa di Risparmio di Firenze", E' partner della Fondazione e membro del Comitato per gli Investimenti;
- E' stato membro del Consiglio di Amministrazione dell' Università "Scienza e Vita San Raffaele";
- E' stato membro del Consiglio di Amministrazione di Bassilichi S.p.A.;
- E' stato advisor e collaboratore della Fondazione CERM;
- E' stato membro del Consiglio di Amministrazione di ISS Global Forwarding Italy S.p.A. società europea di ISS Global Forwarding società leader a Dubai nel settore delle spedizioni marittime;
- E' Presidente di Toscana Aeroporti S.p.A. Società quotata alla Borsa di Milano;
- E' fondatore e azionista di Cambridge Management Consulting Labs;
- E' Presidente e fondatore di CyS4, azienda di cybersecurity;
- E' fondatore di Cgnal, società di consulenza analitica;
- E' membro dell' Advisory Board dell' Università LUMSA di Roma;
- E' Vice Presidente Esecutivo di JSW Italy S.p.A. azienda europea di JSW Group;
- E' membro del Consiglio di "The Council for United States and Italy Relationship";
- E' membro di Aspen Institute;
- E' advisor di Advent International;
- E' cofondatore e partner di Azzurra Capital Fund;
- E' Console Onorario di Israele per la Toscana, l'Emilia Romagna e la Lombardia;
- E' advisor di numerose aziende tecnologiche;
- E' membro del Comitato per gli Investimenti di Neva, il fondo Venture di Banca Intesa;
- E' Presidente della Fondazione dell'Ospedale Pediatrico Anna Meyer di Firenze

Firenze, 22 marzo 2024

Spett.le
Toscana Aeroporti S.p.A.
Via del Termine n. 11
50127 Firenze

DICHIARAZIONE

Io sottoscritto Roberto Naldi nato a Tripoli (Libia) il 17 febbraio 1953

PRESO ATTO

che l'azionista Corporacion America Italia S.p.A. ha inserito il mio nominativo nella lista dei candidati per l'elezione del Consiglio di Amministrazione in occasione dell'Assemblea ordinaria degli azionisti della società Toscana Aeroporti S.p.A., con sede in Firenze, Via del Termine n. 11, convocata per il giorno 29 aprile 2024 alle ore 11.00

DICHIARO

ai sensi dell'art. 15 dello Statuto Sociale, di non essere candidato in nessuna altra lista presentata in occasione della citata Assemblea e di accettare sin da ora irrevocabilmente, in caso di mia nomina, l'incarico a Consigliere di Amministrazione della società Toscana Aeroporti S.p.A. per tre esercizi e quindi sino all'assemblea di approvazione del bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2026.

Dichiaro inoltre di impegnarmi a rispettare quanto stabilito dall'art. 3, principio XII, del Codice di Corporate Governance delle società quotate promosso da Borsa Italiana S.p.A. in tema di impegno e di tempo da dedicare alla carica per la quale si è proposti.

Sotto la mia responsabilità, e consapevole delle sanzioni previste dalla vigente normativa in caso di dichiarazioni mendaci, inoltre

DICHIARO

- di non trovarmi in alcuna delle situazioni di ineleggibilità, decadenza e di incompatibilità a ricoprire la carica di Consigliere di Amministrazione della Società previste dalle vigenti disposizioni di legge e di statuto (anche ai sensi degli artt. 2382 e 2387 cod. civ.), nonché l'inesistenza di interdizioni dall'ufficio di amministratore adottate nei miei confronti in uno Stato membro dell'Unione Europea;
- di non ricadere in alcuna delle situazioni di cui all'art. 2390 del codice civile;
- di essere in possesso dei requisiti prescritti dalla normativa, anche regolamentare, vigente e dallo Statuto per l'assunzione della carica, ed in particolare di essere in possesso dei requisiti di onorabilità di cui al combinato disposto degli artt. 147-quinqies, comma 1, e 148, comma 4, del D. Lgs. n. 58/1998.

Con la presente, mi impegno a produrre, su richiesta di codesta Società, la documentazione idonea a confermare la veridicità delle predette dichiarazioni e a comunicare tempestivamente alla Società il verificarsi di situazioni impeditive alla carica ed eventuali variazioni delle informazioni qui contenute.

Dichiaro di essere informato e autorizzare Toscana Aeroporti S.p.A. al trattamento dei miei dati personali, ai sensi del Regolamento UE n. 679/2016 e del D. Lgs. 196/2003, ai fini per i quali la presente dichiarazione viene resa, e alla pubblicazione del mio *curriculum vitae* e di ogni altra informazione di cui sia richiesta la pubblicazione ai sensi delle vigenti disposizioni di legge, regolamentari e statutarie, nei termini e con le modalità ivi previste.

Si allegano:

- copia di un documento di identità in corso di validità,
- *curriculum vitae* contenente l'elenco delle cariche di amministratore e di membro di organi di controllo ricoperte presso altre società

In fede,

Roberto Naldi

Firenze, 22 MARZO 2024

Spett.le
Toscana Aeroporti S.p.A.
Via del Termine n. 11
50127 Firenze

DICHIARAZIONE

Io sottoscritto Roberto Naldi nato a Tripoli (Libia) il 17 febbraio 1953

DICHIARO

o di essere in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dalla raccomandazione n. 7 del Codice di Corporate Governance delle società quotate promosso da Borsa Italiana S.p.A

oppure

X di NON essere in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dalla raccomandazione n. 7 del Codice di Corporate Governance delle società quotate promosso da Borsa Italiana S.p.A.

DICHIARO INOLTRE

o di essere in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dal combinato disposto degli artt. 147-*ter*, quarto comma, e 148, terzo comma, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 (TUF);

oppure

X di NON essere in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dal combinato disposto degli artt. 147-*ter*, quarto comma, e 148, terzo comma, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 (TUF).

DICHIARO INOLTRE

o di possedere n._____ azioni di Toscana Aeroporti S.p.A.;

X di NON possedere azioni di Toscana Aeroporti S.p.A. né direttamente né indirettamente.

In fede,

Roberto Naldi

CURRICULUM VITAE

Dott. Ing. ROBERTO NALDI

- Nato a Tripoli (Libia) Il 17/02/1953
- Laurea in Ingegneria Civile Sez. Idraulica presso l'Università degli Studi di Firenze, conseguita il 12 ottobre 1978 .
- Iscritto all'Albo degli Ingegneri della Provincia di Firenze con il n. 2023
-
-
-

Lingue conosciute:

- Inglese : Ottimo
- Spagnolo : Ottimo
- Francese : Buono
- Arabo : Superficiale

- Dal 1978 al 1981 è presso la Società IDROSTUDIO di Firenze che opera nella progettazione idraulica e civile in Italia e nei Paesi In via di sviluppo.

- Dal 1981 al 1982 per conto di Agriconsulting SPA di Roma è membro permanente della delegazione del Ministero degli Esteri Italiano In Venezuela come esperto di Ingegneria Idraulica.

- Dal 1982 al 1985 svolge attività professionale per progetti all'estero ed in Italia costituendo a Firenze IDROFORMA e poi IF S.R.L., società di progettazione e consulenza.

- Dal settembre 1986 a marzo 1996 è Presidente di ICC-ItalConsCoop SCRL, Società consortile nazionale cui aderiscono le più grandi Cooperative e società di Consulting Engineers aderenti alla Lega delle Cooperative.

- Da aprile 1990 a maggio 1995 è Consigliere delegato della Cooperativa Ingegneri e Architetti di Modena.

- Da maggio 1995 ad ottobre 1995 è Consigliere delegato della società di progettazione Politecnica di Modena, nata dalla fusione della Cooperativa Ingegneri Architetti dl Modena, di Tecnoprogetti di Bologna e di IF S.R.L. di Firenze,

- Da settembre 1997 a marzo 1999 è Amministratore Delegato di Insignia/Cagisa S.p.A., società leader in Italia net settore della gestione immobiliare, dopo l'acquisto da parte di Insignia della quota di controllo della società.

- Da dicembre 1999 ad aprile 2008 è Vice Presidente di AA2000 società Concessionaria dei 33 principali aeroporti argentini.

- Da gennaio 2001 a dicembre 2005 e' Consigliere di Amministrazione della Società Recchi Ingegneria e Partecipazioni S.P.A.

- Da gennaio 2001 è membro del Direttivo e da luglio 2001 a ottobre 2004 è Presidente del Consorzio Malpensa Contruction che svolge attività di ingegneria e direzione lavori prevalentemente per conto di SEA.

- Da Gennaio 2002 a settembre 2004 è Consulente del Presidente della SEA S.P.A per lo Sviluppo Internazionale e per nuovi Business.

- Da Marzo 2003 al 2012 è Consigliere di Puerta del Sur, concessionaria dell'aeroporto di Carrasco a Montevideo

- Da dicembre 2007 è Presidente di Euroairports SRL società di aeroporti in Italia e nel Mediterraneo

- Dal 2008 è Direttore per l'Europa dl Corporaci6n America S.A.

- Dal 2011 al 2013 è Amministratore Delegato di Società Infrastrutture Sicilia S.R.L. Palermo – società della società AIRGEST dell'aeroporto di Trapani

- Dal 2012 è Presidente e amministratore delegato di Clovis International Corp. Soc. Agricola SPA – Roma con investimenti in provincia di Siena

- Dal 2014 è Presidente di Corporacion America Italia S.p.A. — azionista di maggioranza assoluta di ADF S.p.A. e SAT S.P.A. e attuale azionista al 62,2% di Toscana Aeroporti spa

---

- Dal 2014 è nel Consiglio di Amministrazione di ADF S.P.A. Aeroporto di Firenze come Consigliere

- Dal 2014 è nel Consiglio di Amministrazione di SAT S.P.A. Aeroporto di Pisa, come Consigliere

- Dal 2015 al 2020 è Vice Presidente Esecutivo di Toscana Aeroporti spa, nata dalla fusione di ADF S.P.A. e SAT spa

- Dal 2020 è Amministratore Delegato di Toscana Aeroporti S.P.A.

- dal 2020 è Managing Director di Corporacion America Internacional S.A. holding del gruppo

- Dal 2021 è Presidente di Southern Cone Foundacion – Fondazione della Famiglia Eurnekian, azionista finale del gruppo Corporacion America

Firenze, 22 marzo 2024

Spett.le
Toscana Aeroporti S.p.A.
Via del Termine n. 11
50127 Firenze

DICHIARAZIONE

Io sottoscritto Mariano Andres MOBILIA SANTI nato a Godoy Cruz (Mendoza) (Argentina) il 26 novembre 1971,

PRESO ATTO

che l'azionista Corporacion America Italia S.p.A. ha inserito il mio nominativo nella lista dei candidati per l'elezione del Consiglio di Amministrazione in occasione dell'Assemblea ordinaria degli azionisti della società Toscana Aeroporti S.p.A., con sede in Firenze, Via del Termine n. 11, convocata per il giorno 29 aprile 2024 alle ore 11.00

DICHIARO

ai sensi dell'art. 15 dello Statuto Sociale, di non essere candidato in nessuna altra lista presentata in occasione della citata Assemblea e di accettare sin da ora irrevocabilmente, in caso di mia nomina, l'incarico a Consigliere di Amministrazione della società Toscana Aeroporti S.p.A. per tre esercizi e quindi sino all'assemblea di approvazione del bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2026.

Dichiaro inoltre di impegnarmi a rispettare quanto stabilito dall'art. 3, principio XII, del Codice di Corporate Governance delle società quotate promosso da Borsa Italiana S.p.A. in tema di impegno e di tempo da dedicare alla carica per la quale si è proposti.

Sotto la mia responsabilità, e consapevole delle sanzioni previste dalla vigente normativa in caso di dichiarazioni mendaci, inoltre

DICHIARO

- di non trovarmi in alcuna delle situazioni di ineleggibilità, decadenza e di incompatibilità a ricoprire la carica di Consigliere di Amministrazione della Società previste dalle vigenti disposizioni di legge e di statuto (anche ai sensi degli artt. 2382 e 2387 cod. civ.), nonché l'inesistenza di interdizioni dall'ufficio di amministratore adottate nei miei confronti in uno Stato membro dell'Unione Europea;
- di non ricadere in alcuna delle situazioni di cui all'art. 2390 del codice civile;
- di essere in possesso dei requisiti prescritti dalla normativa, anche regolamentare, vigente e dallo Statuto per l'assunzione della carica, ed in particolare di essere in possesso dei requisiti di onorabilità di cui al combinato disposto degli artt. 147-quinqies, comma 1, e 148, comma 4, del D. Lgs. n. 58/1998.

Con la presente, mi impegno a produrre, su richiesta di codesta Società, la documentazione idonea a confermare la veridicità delle predette dichiarazioni e a comunicare tempestivamente alla Società il verificarsi di situazioni impeditive alla carica ed eventuali variazioni delle informazioni qui contenute.

Dichiaro di essere informato e autorizzare Toscana Aeroporti S.p.A. al trattamento dei miei dati personali, ai sensi del Regolamento UE n. 679/2016 e del D. Lgs. 196/2003, ai fini per i quali la presente dichiarazione viene resa, e alla pubblicazione del mio *curriculum vitae* e di ogni altra informazione di cui sia richiesta la pubblicazione ai sensi delle vigenti disposizioni di legge, regolamentari e statutarie, nei termini e con le modalità ivi previste.

Si allegano:

- copia di un documento di identità in corso di validità,
- *curriculum vitae* contenente l'elenco delle cariche di amministratore e di membro di organi di controllo ricoperte presso altre società

In fede,

Mariano Andres MOBILIA SANTI

Firenze, 22 marzo 2024

Spett.le
Toscana Aeroporti S.p.A.
Via del Termine n. 11
50127 Firenze

DICHIARAZIONE

Io sottoscritto Mariano Andres MOBILIA SANTI nato a Godoy Cruz (Mendoza) (Argentina) il 26 novembre 1971,

DICHIARO

o di essere in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dalla raccomandazione n. 7 del Codice di Corporate Governance delle società quotate promosso da Borsa Italiana S.p.A.

oppure

x di NON essere in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dalla raccomandazione n. 7 del Codice di Corporate Governance delle società quotate promosso da Borsa Italiana S.p.A.

DICHIARO INOLTRE

o di essere in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dal combinato disposto degli artt. 147-*ter*, quarto comma, e 148, terzo comma, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 (TUF);

oppure

x di NON essere in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dal combinato disposto degli artt. 147-*ter*, quarto comma, e 148, terzo comma, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 (TUF).

DICHIARO INOLTRE

o di possedere n._____ azioni di Toscana Aeroporti S.p.A.;

x di NON possedere azioni di Toscana Aeroporti S.p.A. né direttamente né indirettamente.

In fede,

Ing. Mariano Andres MOBILIA SANTI

MARIANO MOBILIA

PROFESSIONAL PROFILE

Aeronautical engineer with over 20 years of experience in the fields of operations, maintenance, cargo operations, and airport planning. Proven understanding in the leadership of interdisciplinary work teams and vast experience working alongside government regulatory agencies throughout Latin America during the airport privatization process. Evaluation of investment projects, development of airport infrastructure, consulting, cost analysis, and definition of policy on airport fees and cargo fees.

EDUCATION

INSTITUTO UNIVERSITARIO AERONAUTICO IUA – CÓRDOBA, ARGENTINA

1995-1998 Aeronautical Mechanical Engineer, specializing in aero-dynamical and structural design.

UNIVERSIDAD NACIONAL DE CUYO – MENDOZA, ARGENTINA

1990-1993 Engineering Degree

PROFESSIONAL EXPERIENCE

CORPORACION AMERICA AIRPORTS

02/1999 - present day

AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 – BS.AS., ARGENTINA - COO

05/2016 - present day

Responsible for the coordination, planning, and auditing of operations, maintenance, safety and security, IT, and environmental procedures for the entire system of national privatized airports of Argentina.

AEROPUERTOS ANDINOS DEL PERU / KUNTUR WASI – LIMA, PERU - COO

04/2015 - 04/2016

Responsible for operations, maintenance, security, operations safety, and infrastructure for the airports in Arequipa, Ayacucho, Puerto Maldonado, Tacna, Juliaca and the project for the new Chinchero International Airport (Cusco).

INFRAMERICA S.A. – BRASILIA, BRASIL – DIRECTOR OF OPERATIONS

08/2012 - 01/2015

Responsible for operations, maintenance, security, operations safety, TWR operations, infrastructure, environmental procedures, cargo operations and customer service for the airports in Brasilia and Natal. Planning and start-up of operations of the expanded Brasilia International Airport (18.2MM PAX) for the World Cup.

PUERTA DEL SUR S.A. – MONTEVIDEO, URUGUAY – GENERAL MANAGER

06/2011 - 07/2012

Responsible for operations, maintenance, administration, infrastructure development, and commercial management for Carrasco International Airport.

TERMINAL DE CARGAS URUGUAY, TCU S.A. – MONTEVIDEO, URUGUAY – GENERAL MANAGER

01/2004 - 05/2011

Project leader from inception of planning process to start-up of operations of the new cargo terminal. Founding member of INALOG, National Institute of Logistics.

AMERICAN COURIER GSA-GHA – BS.AS., ARGENTINA – MANAGER

01/2003 - 12/2003

General sales and operations agent for LAPA Cargo.

AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 – BS.AS., ARGENTINA

02/1999 - 12/2002

Consulting, investment project evaluation and analysis of the following projects:

- Project leader for the implementation of X-Ray screening of domestic cargo
- Project leader for private initiative for the privatization of airports in the province of Buenos Aires and development of a regional airline.
- Trade-Free Zone in General Pico, La Pampa.
- Tender documents for a Trade-Free Zone in Iguazú.
- Neuquen Airports privatization.
- Development of a Logistics Hub in Antarctica, Ushuaia Airport.

Training Program in Operations and Maintenance Department at Malpensa International Airport, Milano, Italy (5/1999 – 7/1999).

COURSES / CONFERENCES

- IATA – Training in Commercial and Operational Management of Airports.
- Inhouse Company Training Course - American Management Association (AMA)
- Workshop on Logistics of Perishable Goods – Exportar Foundation, led by Frankfurt Main and Miami Airport (11/1999)
- Mathematical Analysis of Airport Systems, Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos – Universidad Politécnica de Madrid and Universidad Nacional de La Plata – Argentina (03/2003)
- Strategic Negotiation Course, Harvard Method. Escuela de Negocios Universidad de Montevideo, IEEM (09/2006)
- "Improving Civil Aviation Safety" Seminar, Aerospace Services Internacional Inc. DINACIA (Dirección Nacional de Aviación Civil) (10/2006)

SKILLS Native Spanish speaker, fluent in English and Portuguese.

Firenze, 22,03. 2024

Spett.le

Toscana Aeroporti

S.p.A.

Via del Termine n. 11

DICHIARAZIONE

Io sottoscritto Stefano Bottai, nato a Pisa il 05/01/1365

PRESO ATTO

che l'azionista Corporacion America Italia S.p.A. ha inserito il mio nominativo nella lista dei candidati per l'elezione del Consiglio di Amministrazione in occasione dell'Assemblea ordinaria degli azionisti della società Toscana Aeroporti S.p.A., con sede in Firenze, Via del Termine n. 11, convocata per il giorno 29 aprile 2024 alle ore 11.00

DICHIARO

ai sensi dell'art. 15 dello Statuto Sociale, di non essere candidato in nessuna altra lista presentata in occasione della citata Assemblea e di accettare sin da ora irrevocabilmente, in caso di mia nomina, l'incarico a Consigliere di Amministrazione della società Toscana Aeroporti S.p.A. per tre esercizi e quindi sino all'assemblea di approvazione del bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2026.

Dichiaro inoltre di impegnarmi a rispettare quanto stabilito dall'art. 3, principio XII, del Codice di Corporate Governance delle società quotate promosso da Borsa Italiana S.p.A. in tema di impegno e di tempo da dedicare alla carica per la quale si è proposti.

Sotto la mia responsabilità, e consapevole delle sanzioni previste dalla vigente normativa in caso di dichiarazioni mendaci, inoltre

DICHIARO

- **di non trovarmi in alcuna delle situazioni di ineleggibilità, decadenza e di incompatibilità a ricoprire la carica di Consigliere di Amministrazione della Società previste dalle vigenti disposizioni di legge e di statuto (anche ai sensi degli artt. 2382 e 2387 cod. civ.), nonché l'inesistenza di interdizioni dall'ufficio di amministratore adottate nei miei confronti in uno Stato membro dell'Unione Europea;**

- **di non ricadere in alcuna delle situazioni di cui all'art. 2390 del codice civile;**

- **di essere in possesso dei requisiti prescritti dalla normativa, anche regolamentare, vigente e dallo Statuto per l'assunzione della carica, ed in particolare di essere in possesso dei requisiti di onorabilità di cui al combinato disposto degli artt. 147-quinqies, comma 1, e 148, comma 4, del D. Lgs. n. 58/1998.**

Con la presente, mi impegno a produrre, su richiesta di codesta Società, la documentazione idonea a confermare la veridicità delle predette dichiarazioni e a comunicare tempestivamente alla Società il verificarsi di situazioni impeditive alla carica ed eventuali variazioni delle informazioni qui contenute.

Dichiaro di essere informato e autorizzare Toscana Aeroporti S.p.A. al trattamento dei miei dati personali, ai sensi del Regolamento UE n. 679/2016 e del D. Lgs. 196/2003, ai fini per i quali la presente dichiarazione viene resa, e alla pubblicazione del mio *curriculum vitae* e di ogni altra informazione di cui sia richiesta la pubblicazione ai sensi delle vigenti disposizioni di legge, regolamentari e statutarie, nei termini e con le modalità ivi previste.

Si allegano:

- copia di un documento di identità in corso di validità,
- *curriculum vitae* contenente l'elenco delle cariche di amministratore e di membro di organi di controllo ricoperte presso altre società

In fede,

(Stefano Bottai)

Firenze, 22.03. 2024

Spett.le
Toscana Aeroporti
S.p.A.
Via del Termine n. 11

DICHIARAZIONE

Io sottoscritto Bottai Stefano, nato a Pisa , i 05/01/1965

DICHIARO

☒ di essere in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dalla raccomandazione n. 7 del Codice di Corporate Governance delle società quotate promosso da Borsa Italiana S.p.A.,;

oppure

o di NON essere in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dalla raccomandazione n. 7 del Codice di Corporate Governance delle società quotate promosso da Borsa Italiana S.p.A.

DICHIARO INOLTRE

o di essere in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dal combinato disposto degli artt. 147-*ter*, quarto comma, e 148, terzo comma, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 (TUF);

oppure

☒ di NON essere in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dal combinato disposto degli artt. 147-*ter*, quarto comma, e 148, terzo comma, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 (TUF).

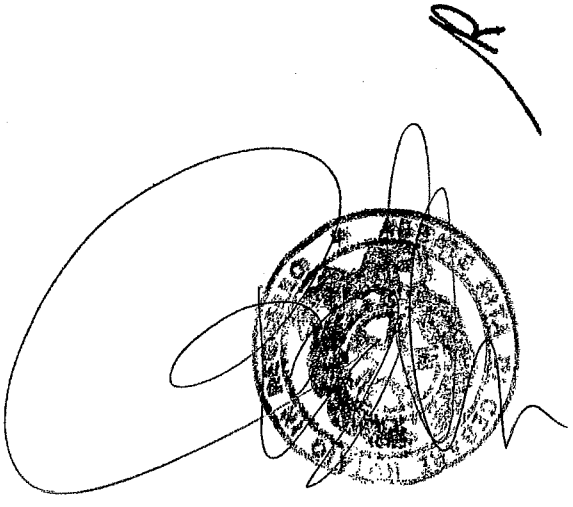
DICHIARO INOLTRE

o di possedere n. _____ azioni di Toscana Aeroporti S.p.A.;

o di NON possedere azioni di Toscana Aeroporti S.p.A. né direttamente né indirettamente.

In fede,

(Stefano Bottari)



COSMOPOLITAN
Hotels Group
★★★★

BOTTAI STEFANO

Nato a Pisa il 05/01/1965

Coniugato con figli (3)

Funzionario Ascom Confcommercio Pisa	(1989 - 1990)
Presidente Circoscrizione Litorale Pisano	(1985 - 1990)
Consigliere comunale Pisa	(1990 - 1994)
Vice-Sindaco Comune Pisa	(1993 - 1995)
Consigliere e Membro di Giunta Ascom Confcommercio Pisa	(2005-2013)
Presidente Confcommercio Toscana	(2010-2013)
Componente Consiglio CCIAA Pisa	(2008-2012)
Componente Consiglio Direttivo CCIAA Pisa e Membro Giunta CCIAA	(2013-2016)
Socio Fondazione C.R. San Miniato	(2010-2015)
Socio Fondazione C.R. LU-PI-LI SpA	(2010-2018)
Consigliere Comitato Credito del Banco Popolare Scrl	(2013 -2014)
Consigliere di Amministrazione SAT Societa' Aeroporto Toscana Spa	(2014 -2015)
Consigliere di Amministrazione Toscana Aeroporti Spa	(2015
Presidente Comitato Controllo e Rischi - Toscana Aeroporti Spa	(2015
Presidente Comitato Remunerazioni – Toscana Aeroporti Spa	(2015
Presidente Consiglio di Amministrazione Jet – Fuel srl	(2015
Vice-Presidente Toscana Aeroporti Spa	(2020
Presidente CDA Commerfidi Societa Cooperativa	(2006-2011)
Consigliere di Amministrazione Cassa di Risparmio di Lucca Pisa Livorno	(2008-2013)
Consigliere Comitato Credito del Banco Popolare Scrl	(2013-2014)
Vice presidente centro Fidi Terziario	(2005-2008)
Cosmopoltan Film srl - Amministratore Unico	(2004-2011)
Tirrenia Golf Club srl - Amministratore Unico	(2002-2014)
Cosmopolitan golf & country club spa – Vice-Presidente e Consigliere delegato	(2002-2015)
Cosmopolitan Village srl	(2011 -2014
Boccadarno Porto di Pisa Spa – Presidente e Amministratore delegato	(2003 – 2014)
Cantiere Navale San Lorenzo Sud srl - Amministratore unico	(2005 - 2008)
Sviluppo Navicelli SpA - Amministratore Unico	(2009 – 2011)
Seven stars investimenti Amministratore Srl	(2019 -2020)
Ascomtur srl - Amministratore Delegato	(1999-2005)
Ascompaghe srl – Amministratore unico	(1994

Cosmopolitan Hotels s.r.l.
Sede legale ed operativa: Largo Belvedere, 26 – I-56128 TIRRENIA (PISA) Italy
tel. +39 05037031 fax +39 0503147829 e-mail: amministrazione@grandhotelcontinental.it
codice fiscale, partita i.v.a. e registro imprese 01924430505 – REA PI-166005
capitale sociale € 100.000,00 i.v.- pec: cosmopolitan.hotels@legalmail.it

COSMOPOLITAN
Hotels Group
★★★★

Grande Hotel Bonanno srl - Amministratore Delegato	(2005-2014)
azienda turistica , 30 dipendenti , fatturato 2 mln	
Cosmopolitan Group Spa	(2010
Tirrenia investimenti srl - Amministratore Unico	(2007 -2014)
Green Park srl - Amministratore Delegato	(2008 -2011)
Lungarno Pacinotti srl - Amministratore Delegato	(2008-2010)
Croce al Marmo - Amministratore unico	(2011-2013)

società di sviluppo immobiliare in start up area industriale di circa 600.000 mq in località Pisa Sud

Cosmopolitan Hotels s.r.l.
Sede legale ed operativa: Largo Belvedere, 26 – I-56128 TIRRENIA (PISA) Italy
tel. +39 05037031 fax +39 0503147829 e-mail: amministrazione@grandhotelcontinental.it
codice fiscale, partita i.v.a. e registro imprese 01924430505 – REA PI-166059
capitale sociale € 100.000,00 i.v.- pec: cosmopolitan.hotels@legalmail.it

Firenze, 02/04/2024

Spett.le
Toscana Aeroporti S.p.A.
Via del Termine n. 11
50127 Firenze

DICHIARAZIONE

Io sottoscritta.....SABINA NUTI..., nata a.....PISA....., il.....06/06/1959...

PRESO ATTO

che l'azionista Corporacion America Italia S.p.A. ha inserito il mio nominativo nella lista dei candidati per l'elezione del Consiglio di Amministrazione in occasione dell'Assemblea ordinaria degli azionisti della società Toscana Aeroporti S.p.A., con sede in Firenze, Via del Termine n. 11, convocata per il giorno 29 aprile 2024 alle ore 11.00

DICHIARO

ai sensi dell'art. 15 dello Statuto Sociale, di non essere candidato in nessuna altra lista presentata in occasione della citata Assemblea e di accettare sin da ora irrevocabilmente, in caso di mia nomina, l'incarico a Consigliere di Amministrazione della società Toscana Aeroporti S.p.A. per tre esercizi e quindi sino all'assemblea di approvazione del bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2026.

Dichiaro inoltre di impegnarmi a rispettare quanto stabilito dall'art. 3, principio XII, del Codice di Corporate Governance delle società quotate promosso da Borsa Italiana S.p.A. in tema di impegno e di tempo da dedicare alla carica per la quale si è proposti.

Sotto la mia responsabilità, e consapevole delle sanzioni previste dalla vigente normativa in caso di dichiarazioni mendaci, inoltre

DICHIARO

- di non trovarmi in alcuna delle situazioni di ineleggibilità, decadenza e di incompatibilità a ricoprire la carica di Consigliere di Amministrazione della Società previste dalle vigenti disposizioni di legge e di statuto (anche ai sensi degli artt. 2382 e 2387 cod. civ.), nonché l'inesistenza di interdizioni dall'ufficio di amministratore adottate nei miei confronti in uno Stato membro dell'Unione Europea;

- di non ricadere in alcuna delle situazioni di cui all'art. 2390 del codice civile;

- di essere in possesso dei requisiti prescritti dalla normativa, anche regolamentare, vigente e dallo Statuto per l'assunzione della carica, ed in particolare di essere in possesso dei requisiti di onorabilità di cui al combinato disposto degli artt. 147-quinqies, comma 1, e 148, comma 4, del D. Lgs. n. 58/1998.

Con la presente, mi impegno a produrre, su richiesta di codesta Società, la documentazione idonea a confermare la veridicità delle predette dichiarazioni e a

comunicare tempestivamente alla Società il verificarsi di situazioni impeditive alla carica ed eventuali variazioni delle informazioni qui contenute.

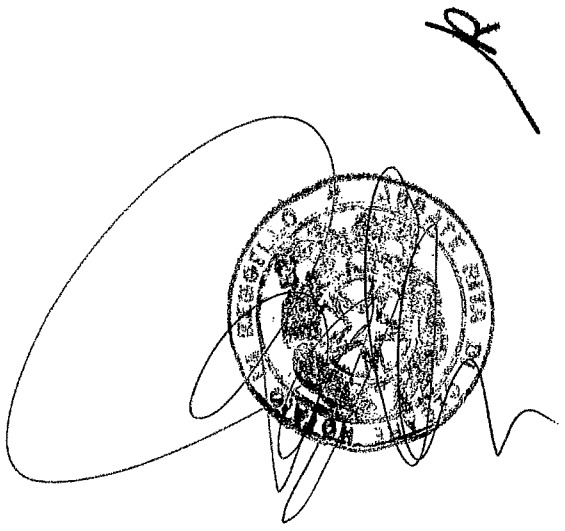
Dichiaro di essere informato e autorizzare Toscana Aeroporti S.p.A. al trattamento dei miei dati personali, ai sensi del Regolamento UE n. 679/2016 e del D. Lgs. 196/2003, ai fini per i quali la presente dichiarazione viene resa, e alla pubblicazione del mio *curriculum vitae* e di ogni altra informazione di cui sia richiesta la pubblicazione ai sensi delle vigenti disposizioni di legge, regolamentari e statutarie, nei termini e con le modalità ivi previste.

Si allegano:

- copia di un documento di identità in corso di validità,
- *curriculum vitae* contenente l'elenco delle cariche di amministratore e di membro di organi di controllo ricoperte presso altre società

In fede,

(SABINA NUTI)



Firenze, 02/04/2024

Spett.le
Toscana Aeroporti S.p.A.
Via del Termine n. 11
50127 Firenze

DICHIARAZIONE

Io sottoscritta.....SABINA NUTI....., nata a.....PISA....., il.....06/06/1959.....

DICHIARO

X di essere in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dalla raccomandazione n. 7 del Codice di Corporate Governance delle società quotate promosso da Borsa Italiana S.p.A.,

oppure

o di NON essere in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dalla raccomandazione n. 7 del Codice di Corporate Governance delle società quotate promosso da Borsa Italiana S.p.A.

DICHIARO INOLTRE

X di essere in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dal combinato disposto degli artt. 147-*ter*, quarto comma, e 148, terzo comma, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 (TUF);

oppure

o di NON essere in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dal combinato disposto degli artt. 147-*ter*, quarto comma, e 148, terzo comma, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 (TUF).

DICHIARO INOLTRE

o di possedere n._____ azioni di Toscana Aeroporti S.p.A;

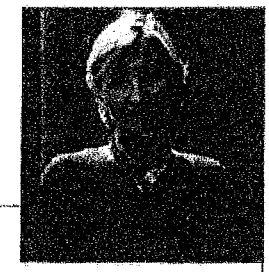
X di NON possedere azioni di Toscana Aeroporti S.p.A. né direttamente né indirettamente.

In fede,

(SABINA NUTI)

CURRICULUM VITAE

SABINA NUTI



- Maturità classica conseguita presso il Liceo Classico "G. Galilei" di Pisa nel 1978
- Laurea in Scienze Politiche, indirizzo Politico Amministrativo, conseguita presso la Facoltà di Scienze Politiche dell'Università di Pisa nel 1983
- Master in Direzione Aziendale presso l'Università Luigi Bocconi di Milano conseguito con diploma di merito - Borsa di studio A.I.D.D.A. (Associazione Imprenditrici e Donne Dirigenti di Azienda)

POSIZIONE ACCADEMICA E RUOLI ALLA SCUOLA SUPERIORE SANT'ANNA (2000 – 2024)

- Rettrice della Scuola Superiore Sant'Anna per il mandato 2019-2025.
- Professore Ordinario di Economia e Gestione delle Imprese.
- Membro del collegio docenti del PhD in Management - Innovation, Sustainability and Healthcare.
- Membro del collegio docenti del PhD in Health Science, Technology and Management.

La collaborazione con la Scuola Superiore è iniziata nel 2000 con l'incarico di vicedirettore della Divisione Alta Formazione, successivamente dal 2004 è proseguita come Professore Associato di Economia e Gestione delle Imprese e direttore dell'appena costituito Laboratorio Management e Sanità. Dal 2014 è Professore Ordinario e ha svolto il ruolo di vicedirettore dell'Istituto di Management. Ha coordinato, fino alla nomina di Rettrice, il Laboratorio Management e Sanità composto da circa cinquanta collaboratori tra docenti, ricercatori assegnisti e PhD. Prima del 2019, su delega del Rettore, ha svolto ruoli trasversali soprattutto nel campo dell'Orientamento allievi e del perseguimento della mobilità sociale e valorizzazione del merito. Nel 2013 è stata Visiting Professor presso l'Institute of Health Policy, Management and Evaluation, University of Toronto .

POSIZIONI ACCADEMICHE PRECEDENTI (1986 – 2000)

La carriera accademica è iniziata a Milano nel 1986 presso l'Università Bocconi dove è entrata come borsista e, dopo una esperienza biennale di volontariato in Guatemala, è ripresa nel 1990 come professore a contratto e come docente presso la Scuola di Direzione Aziendale nell'Area Amministrazione e Controllo. In questi anni ha avuto modo di coordinare rilevanti progetti di ricerca e formazione manageriale e di sviluppare una ampia rete di collaborazione con docenti di altri atenei e manager di aziende pubbliche e private.

- Professore a contratto di "Metodologie e determinazioni quantitative di azienda" presso l'Università L. Bocconi di Milano e docente dell'Area Amministrazione e Controllo della SDA Bocconi (1990 – 1999);
- Borsista "Amici della Bocconi" presso Università Luigi Bocconi di Milano per lo svolgimento di attività di ricerca e formazione (1986 -1988).

INCARICHI SCIENTIFICI E GESTIONALI DI MAGGIORE RILEVANZA

- Membro dal 2023 del Comitato Scientifico per le attività inerenti alla revisione della spesa presso il Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato, nominata dal Ministro Giorgetti.
- Membro dal 2022 del Consiglio di Amministrazione dell'Ecosistema dell'Innovazione Tuscany Health Ecosystem SCARL.
- Componente del Consiglio di Amministrazione dell'Istituto Superiore di Sanità dal 2020 al 2023.

- Rappresentante dal 2019 al 2020 del governo Italiano nel sottogruppo tematico "The European Innovation Council (Eic) And European Innovation Ecosystems" dello Shadow Strategic Programme Committee del futuro Programma quadro europeo di ricerca e innovazione presso la Commissione Europea.
- Membro dal 2016 al 2022 del "Expert Panel on Effective Ways of Investing in Health", per la Commissione Europea, Bruxelles, che ha il compito di predisporre le "Opinions" che guidano il lavoro dei governi europei sui temi sanità salute e sostenibilità.
- Membro dal 2012 al 2019 del Comitato Scientifico PNE (Programma Nazionale di Valutazione Esiti) istituito presso AGENAS (Agenzia Sanitaria per i Servizi Sanitari Nazionali), Roma.
- Membro dal 2009 al 2013 del Comitato Scientifico per la Programmazione istituito presso il Ministero della Salute Italiano – Direzione Generale della Programmazione Sanitaria.
- Membro della Commissione Regione Toscana per la selezione dei nominativi da inserire nell'elenco di aspiranti direttori generali delle aziende e degli enti del servizio sanitario regionale, Direzione generale "Diritti di cittadinanza e coesione sociale" (2016-2020).
- Membro dell'Organismo Indipendente di Valutazione per la Regione Toscana (2012 – 2015).
- Componente del nucleo di valutazione delle aziende sanitarie di Pistoia e Prato (2003 – 2005).

Attività di Ricerca e Principali Progetti

Ha svolto attività di ricerca rivolte in particolare allo studio dei sistemi di valutazione della performance dei servizi di pubblica utilità, con particolare attenzione alla sanità. L'ambito in cui si concentra la sua produzione scientifica è Health Management e Policy. I progetti di maggiore significatività degli ultimi anni di cui sono stata responsabile scientifica sono i seguenti:

- PNRR Missione 4 componente 2 Investimento 1.5 – Creazione e rafforzamento ecosistema Progetto "*THE - TUSCANY HEALTH ECOSYSTEM" responsabile scientifico dello spoke 10 "Population health"*.
- Progetto *"Proximity Care"*, Prossimità, Innovazione tecnologica per la rete di protezione socio-sanitaria delle aree interne nella Provincia di Lucca, Progetto finanziato da Fondazione Cassa di Risparmio di Lucca (30/11/2021 – 30/11/2026)
- Responsabile scientifico dal 2008 del Sistema di Valutazione della Performance del network delle regioni. In particolare per le regioni: Toscana, Basilicata, Emilia Romagna, Friuli Venezia Giulia, Liguria, Lombardia, Marche, Provincia Autonoma di Bolzano, Provincia Autonoma di Trento, Puglia, Umbria, Veneto con supporto alla fase di programmazione, definizione obiettivi e verifica dei risultati.
- Responsabile scientifico dal 2004 al 2019 del Sistema di Valutazione della Performance delle Aziende Sanitarie della Regione Toscana, della valutazione degli utenti dei servizi socio sanitari e dei dipendenti del Servizio sanitario regionale.
- Progetto *"EAGENAS20SN"*, collaborazione con l'Agenzia Nazionale per i servizi sanitari regionali finalizzata ad attività di ricerca scientifica e tecnologica a supporto dello sviluppo e consolidamento di strumenti per il monitoraggio e la valutazione della performance - Responsabile Scientifico (11/12/2020 – 11/12/2023)
- Progetto "Support to the Development of Patient Reported Experience Measures for Health System Performance Assessment in Latvia" finanziato dalla Commissione Europea (2019-2021).
- Progetto "Developing Health System Performance Assessment for Slovenia and Latvia" finanziato dalla Commissione Europea (2017-2019).
- Progetto "Healthcare Performance Intelligence Professionals" finanziato dalla Commissione Europea nell'ambito del programma di finanziamento alla ricerca Marie Curie - Horizon2020 (2018-2022).
- Progetto "Adressing inequalities interventions in regions" (AIR), finanziato dalla Commissione Europea (2009-2012).
- Progetto CCM (Centro Controllo Malattie) Ministero della Salute, PNE fase 3 "Valutazione degli esiti per la riduzione disuguaglianze di accesso ai servizi di provata efficacia in popolazioni deboli" (2012-2014).
- "Valutazione della performance del Network delle regioni: Toscana, Basilicata, Friuli Venezia Giulia, Liguria, Lombardia, Marche, Provincia Autonoma di Bolzano, Provincia Autonoma di Trento, Puglia, Umbria, Veneto" (2008-2018).

- Progetto nazionale "Mobilità Sociale e Merito" finanziato dal Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca (2013-2016).
- "Analisi della Valutazione di efficienza ed efficacia di SSN", progetto dell'Agenzia Nazionale per i Servizi Sanitari Regionali (2013-2014).
- Progetto "Individuazione di un set di indicatori a supporto del processo di valutazione" presso la Commissione d'Inchiesta sull'efficienza e l'efficacia del servizio sanitario nazionale del Senato della Repubblica" (2009 - 2011).
- Progetti per Valutazione della soddisfazione e dell'esperienza dell'utenza per i servizi di ricovero ospedaliero, primary care, percorso materno infantile, percorso emergenza urgenza, assistenza domiciliare, svolti per conto di varie regioni (Toscana, Veneto, Liguria, Basilicata, Umbria e per Aiop Toscana).

Attività Didattica

Fin dai primi anni di impegno accademico in Bocconi è stata responsabile di vari corsi sia per allievi undergraduate e PhD sia per operatori e manager del settore pubblico e privato. Adotta metodologie didattiche innovative integrando percorsi di ricerca e formazione soprattutto per le iniziative rivolte al top management. Negli ultimi 5 anni ha seguito 15 Allievi PhD e è stata tutor di vari Allievi Ordinari della Scuola. Gli incarichi didattici più rilevanti degli ultimi anni sono:

- Responsabile Scientifico dei percorsi di alta formazione manageriale per i direttori generali, sanitari amministrativi (7 edizioni) e per i Dirigenti di struttura complessa nel settore sanità organizzati dalla Scuola Superiore Sant'Anna di Pisa (25 edizioni).
- Direttore del Master Universitario di II livello "Management e sanità" presso la Scuola Superiore Sant'Anna di Pisa (4 edizioni del corso da 85 CFU).
- Docente di Health management nell'ambito del PhD in Management - Innovation, Sustainability and Healthcare presso la Scuola Superiore Sant'Anna.
- Docente della Laurea Magistrale di Scienze Infermieristiche e Ostetriche dell'Università di Pisa.
- Docente di Health Management per gli allievi di Scienze Mediche e Scienze economiche e manageriali della Scuola Superiore Sant'Anna.
- Incarichi di docenza presso varie Università Italiane (Università Bocconi, Università di Bologna, Modena e Reggio Emilia, Venezia, Genova, Roma, Bergamo, Milano, Pisa).

Brevetti

La sua attività di ricerca ha permesso la registrazione di due brevetti in qualità di inventore, che sono stati utilizzati dalle regioni italiane che hanno adottato il sistema di valutazione della performance progettato dal Laboratorio MeS della Scuola Superiore Sant'Anna.

- "Metodo per la gestione di indicatori multidimensionali di performance di aziende di servizi" brevetto per Invenzione Industriale concesso in data 14 giugno 2011 dall'Ufficio Italiano Brevetti e Marchi in qualità di Inventore. Titolari Regione Toscana e Scuola Superiore Sant'Anna – Numero brevetto 0001389298.
- "Sistema di valutazione della performance di Aziende Sanitarie" brevetto per Invenzione Industriale concesso in data 10 aprile 2009 dall'Ufficio Italiano Brevetti e Marchi in qualità di Inventore. Titolari Regione Toscana e Scuola Superiore Sant'Anna – Numero brevetto 0001358839.

Principali Pubblicazioni

Ha complessivamente pubblicato 66 articoli su riviste, 88 contributi in volumi, 8 monografie e ho seguito la curatela di 90 tra volumi e rapporti di ricerca. Si riportano alcune delle pubblicazioni più recenti.

ARTICOLI SU RIVISTE INTERNAZIONALI DEGLI ULTIMI 5 ANNI (2018-2023)

- Aimo A., Teresi L. et al (2023) Patient-reported outcome measures for transthyretin cardiac amyloidosis: the ITALY study. AMYLOID, DOI: 10.1080/13506129.2023.2254451
- De Rosis S., Jamieson Gilmore K., Nuti S. (2023) Reverse compassion: value-in-use and value-in-context of healthcare services during crisis. THE TQM JOURNAL Vol. 35(9), pp. 332-351.
- Ferré, F., Seghieri, C., Nuti, S. (2023) Women's choices of hospital for breast cancer surgery in Italy: quality and equity implications. Health Policy, Volume 131, 2023, 104781, DOI: 10.1016/j.healthpol.2023.104781.
- Vainieri, M., Nuti, S., Mantoan, D. (2022) Does the healthcare system know what to cut under the pandemic emergency pressure? An observational study on geographic variation of surgical procedures in Italy. BMJ open, 2022, 12(11), pp. e061415.
- Vola, F., Benedetto, V., Vainieri, M., Nuti, S. (2022) The Italian interregional performance evaluation system. Research in Health Services & Regions 1:10 2022, DOI: 10.1007/s43999-022-00010-6.
- Damone, A., Vainieri, M., Brunetto, M.R., Bonino, F., Nuti, S., Ciuti, G. (2022) Decision-Making Algorithm and Predictive Model to Assess the Impact of Infectious Disease Epidemics on the Healthcare System: The COVID-19 Case Study in Italy. IEEE Journal of Biomedical and Health Informatics, 2022, 26(8), pp. 3661–3672.
- Quattrone F., Aimo A., Castiglione V., Passino C., Bergamasco M., Barsanti S., Nuti S., Emdin M. (2022) Using co-creation to develop a cardiology online open course: an effective approach for implementing digital learning. Journal of Cardiovascular Medicine 23(7):p 481-483, July 2022. DOI: 10.2459/JCM.0000000000001307.
- Barbazza E., Ivanković D., Davtyan K., Poldrugovac M., Yelgezekova Z., Willmington C., Meza-Torres B., Bos V.L.L.C., Brito Fernandes O., Rotar A., Nuti S., Vainieri M., Carinci F., Azzopardi-Muscat N., Groene O., Novillo-Ortiz D., Klazinga N., Kringos D. (2022) The experiences of 33 national COVID-19 dashboard teams during the first year of the pandemic in the World Health Organization European Region: A qualitative study. Digital Health, 2022, 8.
- Pennucci F., De Rosis S., Murante A., Nuti S. (2022) Behavioural and social sciences to enhance the efficacy of health promotion interventions: redesigning the role of professionals and people. Behavioural Public Policy. DOI: 10.1017/bpp.2019.19.
- Bellé N., Giacomelli G., Nuti S., Vainieri M. (2021) Factoring in the human factor: experimental evidence on how public managers make sense of performance information. International Public Management Journal, DOI: 10.1080/10967494.2021.1975856.
- De Rosis S., Pennucci F., Lungu D.A., Manca M., Nuti S. (2021) A continuous PREMs and PROMs Observatory for elective hip and knee arthroplasty: study protocol. BMJ Open, 2021;11:e049826. DOI:10.1136/bmjopen-2021-049826.
- De Rosis S., Pennucci F., Noto G., Nuti S. (2020) Healthy Living and Co-Production: Evaluation of Processes and Outcomes of a Health Promotion Initiative Co-Produced with Adolescents. International Journal of Environmental Research and Public Health, 17(21), doi: 10.3390/ijerph17218007.
- Horenberg F., Lungu D.A., Nuti S. (2020) Measuring research in the Big Data Era: the evolution of Performance Measurement Systems in the Italian Teaching Hospitals. Health Policy, doi: 10.1016/j.healthpol.2020.10.002.
- De Rosis S., Cerasuolo D., Nuti S. (2020) Using patient-reported measures to drive change in healthcare: the experience of the digital, continuous and systematic PREMs observatory in Italy. BMC Health Services Research 20:315, doi: 10.1186/s12913-020-05099-4.
- Quattrone F., Borghini A., Emdin M., Nuti S. (2020) Protecting higher education institutions from COVID-19: insights from an Italian experience. Journal of American College Health. 2020 Jul 23:1-2. DOI: 10.1080/07448481.2020.1791885.
- Nuti S., Ferré F., Seghieri C., Foresi E., Stukel T.A. (2020) Managing the performance of general practitioners and specialists referral networks: A system for evaluating the heart failure pathway. Health Policy 124 (2020) 44–51. DOI: 10.1016/j.healthpol.2019.11.001.
- Ghilli M. et al. (2020) PROMs in post-mastectomy care: Patient self-reports (BREAST-Q™) as a powerful instrument to personalize medical services. European Journal of Surgical Oncology, Volume 46, Issue 6, pp. 1034-1040, doi: 10.1016/j.ejso.2019.11.504.
- Lungu D., Grillo Ruggieri T., Nuti S. (2019) Decision making tools for managing waiting times and treatment rates in elective surgery. BMC Health Services Research. DOI: 10.1186/s12913-019-4199-6.
- Giacomelli G., Ferré F., Furlan M., Nuti S. (2019) Involving hybrid professionals in top management decision-making: How managerial training can make the difference. Health Services Management Research. DOI: 10.1177/0951484819844778.
- Seghieri C., Berta P., Nuti S. (2019) Geographic variation in inpatient costs for Acute Myocardial Infarction care: Insights from Italy. Health Policy Volume 123, Issue 5, 2019, pp. 449-456, DOI: 10.1016/j.healthpol.2019.01.010.

- Bevan RG., Evans A., Nuti S. (2019) Reputations Count: Why benchmarking performance is improving health care across the world. Health Economics, Policy and Law, Volume 14 Special Issue 2, pp. 141-161 doi:10.1017/S1744133117000561.
- Vainieri M., Ferré F., Giacomelli G., Nuti S. (2019) Explaining performance in health care: How and when top management competencies make the difference. Health Care Management Review, vol. 44, Issue 4, pp. 306-317, doi: 10.1097/HMR.0000000000000164.
- De Rosis S., Pennucci F., Nuti S. (2019) From Experience and Outcome Measurement to the Health Professionals' Engagement. Micro & Macro Marketing, 3/2019, pp. 493-520, doi: 10.1431/95040.
- Cafagna G., Seghieri C., Vainieri M., Nuti S. (2018) A turnaround strategy: improving equity in order to achieve quality of care and financial sustainability in Italy. International Journal for Equity in Health, 17:169. DOI: 10.1186/s12939-018-0878-x.
- Nuti S., Noto G., Vola F., Vainieri M. (2018) Let's play the patients music: A new generation of performance measurement systems in healthcare. Management Decision, https:// doi.org/10.1108/MD-09-2017-0907
- Grillo Ruggieri T., Berta P., Murante AM., Nuti S. (2018). Patient satisfaction, patients leaving hospital against medical advice and mortality in Italian university hospitals: a cross-sectional analysis. BMC Health Services Research, 18:51, ISSN: 1472-6963, doi: 10.1186/s12913-018-2846-y.
- Vainieri M., Lungu D.A., Nuti S. (2018) Insights on effectiveness of reward schemes from ten years longitudinal case studies in two Italian Regions. The International Journal of Health Planning and Management, 2018;1-11. https://doi.org/10.1002/hpm.2496.
- Nuti S. (2018) Performance Measurement at Work: How Can It Be an Effective Management Tool, in "The Myths of Healthcare - Towards New Models of Leadership and Management in the Healthcare Sector", edited by Adinolfi P., Borgonovi E., Springer International Publishing AG, Cham (ZG), pp. 183-187.

ARTICOLI SU RIVISTE NAZIONALI DEGLI ULTIMI 5 ANNI

- Vainieri M., De Rosis S., Nuti S., Spataro V., Bellentani M. D., Carbone S., Quattrone F., Visca M., Urbani A. (2022) Da un'iniziativa internazionale a un osservatorio nazionale per monitorare l'esperienza dei pazienti cronici in Italia. Sistema Salute, 66, 2 2022.
- Nuti S., Vinci A., Vola F. (2021) Stato e Regioni: le performance dei Sistemi sanitari regionali. La Rivista delle Politiche Sociali, vol. 2, pp. 99-125.
- Pennucci F., De Rosis S., Nuti S. (2018) Quando promuovere stili di vita sani diventa un'esperienza professionale per gli adolescenti: il progetto beFood. Politiche Sanitarie, 19(1):10-22 | DOI 10.1706/2894.29181.
- Nuti S., Seghieri C., Casalini F. (2017) Nuovi strumenti di management per la gestione integrata dei percorsi assistenziali dei pazienti cronici, Mecosan, vol.102/2017, pp. 35-57.

ALTRI INCARICHI SCIENTIFICI

- Membro dal 2021 dell'Editorial Board della rivista Research in Health Services & Regions, Springer.
- Membro dal 2018 dello Scientific Advisory Committee presso Bureau of Health Information, organismo governativo Australiano per la misurazione della performance della sanità.
- Membro dal 2016 del Comitato Editoriale della rivista Health Economics, Policy and Law (HP), Cambridge University Press.
- Componente della direzione scientifica della collana "Innovazione e Management in Sanità" della società editrice Il Mulino.

CAPACITÀ E COMPETENZE PERSONALI

- Madrelingua: Italiana
- Altre lingue: Inglese, spagnolo

Dichiaro che le informazioni riportate nel presente curriculum vitae sono veritiere ed esatte.
Autorizzo il trattamento dei dati personali contenuti nel mio curriculum vitae in base all'art. 13 del D. Lgs. 196/2003 e all'art. 13 GDPR 679/16

Forte dei Marmi, 28/03/2024

Spett.le
Toscana Aeroporti S.p.A.
Via del Termine n. 11
50127 Firenze

DICHIARAZIONE

La sottoscritta Veronica Berti, nata ad Ancona, il 18/02/1981

PRESO ATTO

che l'azionista Corporacion America Italia S.p.A. ha inserito il mio nominativo nella lista dei candidati per l'elezione del Consiglio di Amministrazione in occasione dell'Assemblea ordinaria degli azionisti della società Toscana Aeroporti S.p.A., con sede in Firenze, Via del Termine n. 11, convocata per il giorno 29 aprile 2024 alle ore 11.00

DICHIARO

ai sensi dell'art. 15 dello Statuto Sociale, di non essere candidato in nessuna altra lista presentata in occasione della citata Assemblea e di accettare sin da ora irrevocabilmente, in caso di mia nomina, l'incarico a Consigliere di Amministrazione della società Toscana Aeroporti S.p.A. per tre esercizi e quindi sino all'assemblea di approvazione del bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2026.

Dichiaro inoltre di impegnarmi a rispettare quanto stabilito dall'art. 3, principio XII, del Codice di Corporate Governance delle società quotate promosso da Borsa Italiana S.p.A. in tema di impegno e di tempo da dedicare alla carica per la quale si è proposti.

Sotto la mia responsabilità, e consapevole delle sanzioni previste dalla vigente normativa in caso di dichiarazioni mendaci, inoltre

DICHIARO

- di non trovarmi in alcuna delle situazioni di ineleggibilità, decadenza e di incompatibilità a ricoprire la carica di Consigliere di Amministrazione della Società previste dalle vigenti disposizioni di legge e di statuto (anche ai sensi degli artt. 2382 e 2387 cod. civ.), nonché l'inesistenza di interdizioni dall'ufficio di amministratore adottate nei miei confronti in uno Stato membro dell'Unione Europea;

- di non ricadere in alcuna delle situazioni di cui all'art. 2390 del codice civile;

- di essere in possesso dei requisiti prescritti dalla normativa, anche regolamentare, vigente e dallo Statuto per l'assunzione della carica, ed in particolare di essere in possesso dei requisiti di onorabilità di cui al combinato disposto degli artt. 147-quinqies, comma 1, e 148, comma 4, del D. Lgs. n. 58/1998.

Con la presente, mi impegno a produrre, su richiesta di codesta Società, la documentazione idonea a confermare la veridicità delle predette dichiarazioni e a

comunicare tempestivamente alla Società il verificarsi di situazioni impeditive alla carica ed eventuali variazioni delle informazioni qui contenute.

Dichiaro di essere informato e autorizzare Toscana Aeroporti S.p.A. al trattamento dei miei dati personali, ai sensi del Regolamento UE n. 679/2016 e del D. Lgs. 196/2003, ai fini per i quali la presente dichiarazione viene resa, e alla pubblicazione del mio *curriculum vitae* e di ogni altra informazione di cui sia richiesta la pubblicazione ai sensi delle vigenti disposizioni di legge, regolamentari e statutarie, nei termini e con le modalità ivi previste.

Si allegano:

- copia di un documento di identità in corso di validità,
- *curriculum vitae* contenente l'elenco delle cariche di amministratore e di membro di organi di controllo ricoperte presso altre società

In fede,

(Veronica Berti)

Veronica Berti

Forte dei Marmi, 28/03/2024

Spett.le
Toscana Aeroporti S.p.A.
Via del Termine n. 11
50127 Firenze

DICHIARAZIONE

La sottoscritta Veronica Berti nata ad Ancona, il 18/02/1981

DICHIARO

☒ di essere in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dalla raccomandazione n. 7 del Codice di Corporate Governance delle società quotate promosso da Borsa Italiana S.p.A.,

oppure

☐ ~~di NON essere in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dalla raccomandazione n. 7 del Codice di Corporate Governance delle società quotate promosso da Borsa Italiana S.p.A.~~

DICHIARO INOLTRE

☒ di essere in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dal combinato disposto degli artt. 147-*ter*, quarto comma, e 148, terzo comma, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 (TUF);

oppure

☐ ~~di NON essere in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dal combinato disposto degli artt. 147-*ter*, quarto comma, e 148, terzo comma, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 (TUF).~~

DICHIARO INOLTRE

☐ ~~di possedere n. _____ azioni di Toscana Aeroporti S.p.A.;~~

☒ di NON possedere azioni di Toscana Aeroporti S.p.A. né direttamente né indirettamente.

In fede,

(Veronica Berti)
Veronica Berti

DOTT.SSA VERONICA BERTI BOCELLI
CEO, ALMUD EDIZIONI MUSICALI
VICE PRESIDENTE, ANDREA BOCELLI FOUNDATION



Veronica Berti è CEO di *Andrea Bocelli Management Office*, Vice Presidente della *Andrea Bocelli Foundation* e Amministratrice Delegata del *Beach Club Alpemare*.

Manager del Maestro Bocelli dal 2006, Veronica Berti è artefice della costante presenza del Maestro ad eventi di risonanza mondiale, dal "Concerto in Central Park" (80.000 persone) a quello di Belo Horizonte, Brasile (200.000 persone), dalle Cerimonie Olimpiche (Torino e Pechino) a quelle degli Expo Mondiali (Shangai, Milano, Dubai), dalle esibizioni per le più alte cariche di Stato Italiane (Presidenti della Repubblica e Primi Ministri) e Estere (tra cui quattro Presidenti degli Stati Uniti e la famiglia Reale Inglese) e al cospetto di tre Papi, fino al momento di preghiera e di speranza in live streaming mondo dalla piazza deserta del Duomo di Milano in piena pandemia, dalle 17 edizioni del Teatro del Silenzio, alla recentissima celebrazione degli Oscar, contribuendo fortemente alla ulteriore crescita della sua fama e notorietà e ad un aumento della vendita dei dischi di oltre 50 milioni.

La sua vocazione imprenditoriale l'ha portata parallelamente a fondare e guidare la *VB Management*, società che organizza eventi di respiro internazionale, e la *VB Dreams*, società immobiliare che si occupa, tra l'altro, della gestione di *Villa Alpebella*, già celebre locale storico della Dolcevita versiliese ed oggi, dopo una importante ristrutturazione, location per eventi (inaugurata nell'estate 2023 dalla sontuosa serata charity "*The Greatest Show*").

Co-proprietaria del *Beach Club Alpemare* di Forte dei Marmi, fin dalla sua acquisizione ne ha curato e seguito il progetto, sviluppandone le potenzialità che l'hanno portato ad assurgere a meta glamour privilegiata del turismo balneare più esclusivo.

Nata ad Ancona nel 1981, dopo aver conseguito la maturità scientifica – e parallelamente allo studio del pianoforte – ha affrontato il percorso universitario presso la Facoltà di Lettere e Filosofia di Macerata in "Management della Musica e dello Spettacolo".

Da sempre vicina al mondo del volontariato e coinvolta in attività benefiche, ha promosso la nascita della Andrea Bocelli Foundation (ABF), la fondazione istituita da Andrea Bocelli e dalla sua famiglia, con la mission: "*Empowering people and communities*".

Nel primo decennio di attività della Fondazione, Veronica Berti ha contribuito in modo determinante al disegno strategico e alla realizzazione di numerosi progetti, in Italia, Stati Uniti, Siria, Haiti e in Terra Santa.

Mettendo al servizio della solidarietà la propria esperienza di manager, Veronica Berti ha concepito eventi filantropici internazionali quali la "*Bocelli & Zanetti Night*" e sviluppato una versione italiana della "*Celebrity Fight Night*" (ormai alla sua 10° edizione), in collaborazione con la fondazione internazionale Celebrity Fight Night, fondata da Muhammad Ali.

Il 16 marzo 2017 ha partecipato all'evento "Work-life (im)balance" presso la sede delle Nazioni Unite a New York, invitata a tenere un discorso pubblico sulla propria attività di manager ed in qualità di vice-presidente della Andrea Bocelli Foundation.

Il 1° settembre 2019, nell'ambito della 76ª Mostra Internazionale d'Arte Cinematografica di Venezia, Veronica Berti è stata insignita del "Premio Kinéo Green & Blue Project", riconoscimento – giunto alla sua 17ª edizione – che valorizza e premia quelle personalità che si adoprano nel mondo attraverso progetti educativi per la crescita civile e per il rispetto del Pianeta.

Il 30 settembre 2020, presso l'Università Bocconi di Milano, è stata inoltre nominata "Maestra di responsabilità", riconoscimento tributato nell'ambito del Premio Areté alla Comunicazione Responsabile, organizzato dalla dall'associazione Nuvolaverde con Confindustria, Salone della CSR e dell'Innovazione Sociale, Fondazione Cariplo, Gruppo 24 Ore, Forbes Italia, Askanews e Formiche.

FORBES ITALIA ha eletto Veronica Berti tra le cento donne più influenti del 2022.

Il 14 ottobre 2023, in occasione del Gala per il 48° anniversario della National Italian American Foundation (NIAF) tenutosi a Washington, alla presenza del Presidente degli Stati Uniti Joe Biden, è stata insignita del "Premio Leonardo da Vinci" per *Humanitarianism*.

Veronica Berti è sposata con il Maestro Andrea Bocelli ed è madre della loro figlia Virginia.

Siti web:
www.andreabocelli.com
www.andreabocellifoundation.org
www.alpemare.com

DOTT.SSA VERONICA BERTI BOCELLI
CEO, ALMUD EDIZIONI MUSICALI
VICE PRESIDENTE, ANDREA BOCELLI FOUNDATION

CARICHE E QUALIFICHE

PAX INTERNATIONAL S.R.L. C.F. 00089940456	consigliera vice presidente del consiglio d'amministrazione amministratrice delegata
ALMUD EDIZIONI MUSICALI S.R.L. C.F. 04166110371	consigliera
ALPEMARE BEACH S.R.L. C.F. 02234490502	consigliera amministratrice delegata vice presidente del consiglio d'amministrazione
VB DREAMS SOCIETA' A RESPONSABILITA' LIMITATA SEMPLIFICATA C.F. 02455390506	amministratrice unica socia unica
VB MANAGEMENT S.R.L. C.F. 02475070500	amministratrice unica socia unica

Firenze, 26 marzo 2024

Spett.le
Toscana Aeroporti S.p.A.
Via del Termine n. 11
50127 Firenze

DICHIARAZIONE

Io sottoscritta Patrizia Alma Pacini nata a Pisa il 15 febbraio 1968

PRESO ATTO

che l'azionista Corporacion America Italia S.p.A. ha inserito il mio nominativo nella lista dei candidati per l'elezione del Consiglio di Amministrazione in occasione dell'Assemblea ordinaria degli azionisti della società Toscana Aeroporti S.p.A., con sede in Firenze, Via del Termine n. 11, convocata per il giorno 29 aprile 2024 alle ore 11.00

DICHIARO

ai sensi dell'art. 15 dello Statuto Sociale, di non essere candidato in nessuna altra lista presentata in occasione della citata Assemblea e di accettare sin da ora irrevocabilmente, in caso di mia nomina, l'incarico a Consigliere di Amministrazione della società Toscana Aeroporti S.p.A. per tre esercizi e quindi sino all'assemblea di approvazione del bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2026.

Dichiaro inoltre di impegnarmi a rispettare quanto stabilito dall'art. 3, principio XII, del Codice di Corporate Governance delle società quotate promosso da Borsa Italiana S.p.A. in tema di impegno e di tempo da dedicare alla carica per la quale si è proposti.

Sotto la mia responsabilità, e consapevole delle sanzioni previste dalla vigente normativa in caso di dichiarazioni mendaci, inoltre

DICHIARO

- di non trovarmi in alcuna delle situazioni di ineleggibilità, decadenza e di incompatibilità a ricoprire la carica di Consigliere di Amministrazione della Società previste dalle vigenti disposizioni di legge e di statuto (anche ai sensi degli artt. 2382 e 2387 cod. civ.), nonché l'inesistenza di interdizioni dall'ufficio di amministratore adottate nei miei confronti in uno Stato membro dell'Unione Europea;

- di non ricadere in alcuna delle situazioni di cui all'art. 2390 del codice civile;

- di essere in possesso dei requisiti prescritti dalla normativa, anche regolamentare, vigente e dallo Statuto per l'assunzione della carica, ed in particolare di essere in possesso dei requisiti di onorabilità di cui al combinato disposto degli artt. 147-quinquies, comma 1, e 148, comma 4, del D. Lgs. n. 58/1998.

Con la presente, mi impegno a produrre, su richiesta di codesta Società, la documentazione idonea a confermare la veridicità delle predette dichiarazioni e a

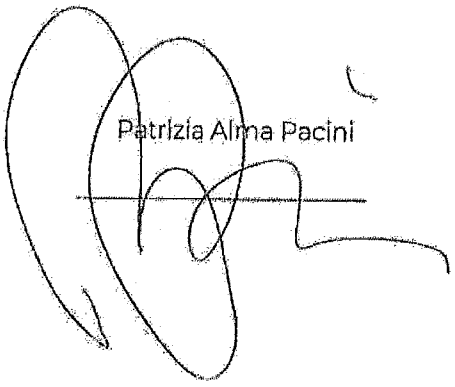
comunicare tempestivamente alla Società il verificarsi di situazioni impeditive alla carica ed eventuali variazioni delle informazioni qui contenute.

Dichiaro di essere informato e autorizzare Toscana Aeroporti S.p.A. al trattamento dei miei dati personali, ai sensi del Regolamento UE n. 679/2016 e del D. Lgs. 196/2003, ai fini per i quali la presente dichiarazione viene resa, e alla pubblicazione del mio *curriculum vitae* e di ogni altra informazione di cui sia richiesta la pubblicazione ai sensi delle vigenti disposizioni di legge, regolamentari e statutarie, nei termini e con le modalità ivi previste.

Si allegano:

- copia di un documento di identità in corso di validità,
- *curriculum vitae* contenente l'elenco delle cariche di amministratore e di membro di organi di controllo ricoperte presso altre società

In fede,



Firenze, 26/03/2024

Spett.le
Toscana Aeroporti S.p.A.
Via del Termine n. 11
50127 Firenze

DICHIARAZIONE

Io sottoscritto/a Patrizia Alma Pacini, nato/a a.....Pisa il 15 febbraio 1968

DICHIARO

☒ di essere in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dalla raccomandazione n. 7 del Codice di Corporate Governance delle società quotate promosso da Borsa Italiana S.p.A.,

oppure

o di NON essere in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dalla raccomandazione n. 7 del Codice di Corporate Governance delle società quotate promosso da Borsa Italiana S.p.A.

DICHIARO INOLTRE

☒ di essere in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dal combinato disposto degli artt. 147-*ter*, quarto comma, e 148, terzo comma, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 (TUF);

oppure

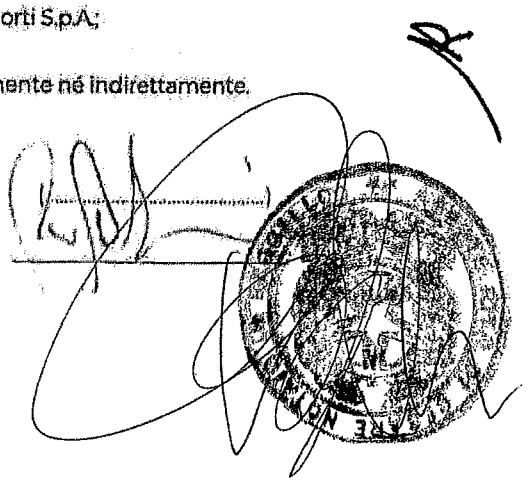
o di NON essere in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dal combinato disposto degli artt. 147-*ter*, quarto comma, e 148, terzo comma, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 (TUF).

DICHIARO INOLTRE

o di possedere n._____ azioni di Toscana Aeroporti S.p.A.;

☒ di NON possedere azioni di Toscana Aeroporti S.p.A. né direttamente né indirettamente.

In fede,



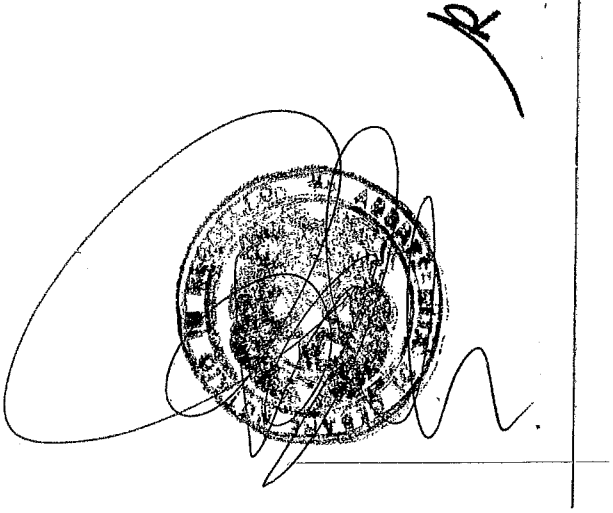
Breve Curriculum Patrizia Alma Pacini

- Maturità Classica Liceo Galileo Galilei Pisa (1987).
- Frequenza annuale Sophomore Class aa 1983-1984 High School Arizona USA.
- Laurea in Giurisprudenza Università di Pisa - Tesi in diritto commerciale Il Leverage buy out. Relatore professor Antonio Piras 110 e Lode .
- SDA Bocconi Milano focus PMI: La gestione strategica nella Piccola e media impresa (corso semestrale). Gestione del personale e motivazione dei collaboratori (corso bimestrale). La gestione della funzione commerciale nelle piccole imprese.
- Amministratore Delegato di Pacini Editore Industrie Grafiche srl (dal 1994 componente del CDA).
- Ediaipo Scientifica: amministratore delegato 1998 – 2007.
- Edizioni Plus: amministratore delegato 2000 – 2007 e consigliere delegato con delega al marketing 2007 – 2011.
- Componente del CDA di Toscana Aeroporti dal 2021
- Componente del Comitato Controllo e Rischi di Toscana Aeroporti
- Componente del CDA di EDIFIR dal 2020
- Componente il Consiglio di Presidenza del "Club degli spin-off della Scuola Superiore S.Anna libera associazione senza scopi di lucro
- Membro del Consiglio della Camera di Commercio Toscana Nord-Ovest
- Membro della Giunta della Camera di Commercio Toscano Nord-Ovest
- Componente del Consiglio di Fondazione di partecipazione e lo sviluppo imprenditoria – ISI
- Vice Presidente dell'Unione Industriale Pisana con delega alla formazione, Scuola e Università, da gennaio 2023
- Presidente e componente del CDA di Industria Servizi Formazione Srl dal 2018
- Presidente Commissione Editoria Confindustria Toscana
- Presidente e componente del CDA Fondazione Filantropica "IL TALENTO ALL'OPERA" con la Scuola S.Anna dal 203
- Socia della Fondazione Pisa
- Vice Presidente di Impresa Formazione Toscana SRL
- Referente per la Toscana e membro Commissione Cultura Confindustria Roma dal 2012 e dei Gruppi Tecnici
  - Capitale della cultura d'impresa
  - Valorizzazione Borghi e Aree Minori
- Coordinatrice Commissione consultiva Cultura e Formazione di Confindustria Toscana
- Componente dell'Advisory Bord dell'Università di Pisa – Dipartimento di Filologia, Letteratura e Linguistica

Attività svolte:

- Presidente Unione Industriale Pisana dal 2016 a gennaio 2023
- Presidente e componente del CDA di Industria Servizi Srl dal 2017 a giugno 2023
- Presidente Gruppo Giovani Unione industriale Pisana 2000 - 2008
- Membro Consiglio Centrale Giovani Industriali Confindustria Roma 2004-2008
- Presidente editoria e grafica Unione Industriale Pisana 2008 -2013
- Presidente Piccola Industria Confindustria Pisa 2013-2016
- Presidente Commissione Editoria Confindustria Toscana
- Componente Commissione Confindustria EXPO 2015 Milano 2012 – 2014
- Capo Delegazione Dubai Expo 2022
- Vice Presidente e componente del CDA Fondazione Filantropica "IL TALENTO ALL'OPERA" con la Scuola S.Anna dal 2020 – 2023

Febbraio 2024



Firenze, 26/3/... 2024

Spett.le
Toscana Aeroporti
S.p.A.
Via del Termine n. 11
50127 Firenze

DICHIARAZIONE

Io sottoscritto/a Ana Cristina Schiriliam, nato/a a Buenos Aires .. 04/04/1951

PRESO ATTO

che l'azionista Corporacion America Italia S.p.A. ha inserito il mio nominativo nella lista dei candidati per l'elezione del Consiglio di Amministrazione in occasione dell'Assemblea ordinaria degli azionisti della società Toscana Aeroporti S.p.A., con sede in Firenze, Via del Termine n. 11, convocata per il giorno 29 aprile 2024 alle ore 11.00

DICHIARO

ai sensi dell'art. 15 dello Statuto Sociale, di non essere candidato in nessuna altra lista presentata in occasione della citata Assemblea e di accettare sin da ora irrevocabilmente, in caso di mia nomina, l'incarico a Consigliere di Amministrazione della società Toscana Aeroporti S.p.A. per tre esercizi e quindi sino all'assemblea di approvazione del bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2026.

Dichiaro inoltre di impegnarmi a rispettare quanto stabilito dall'art. 3, principio XII, del Codice di Corporate Governance delle società quotate promosso da Borsa Italiana S.p.A. in tema di impegno e di tempo da dedicare alla carica per la quale si è proposti.

Sotto la mia responsabilità, e consapevole delle sanzioni previste dalla vigente normativa in caso di dichiarazioni mendaci, inoltre

DICHIARO

- di non trovarmi in alcuna delle situazioni di ineleggibilità, decadenza e di incompatibilità a ricoprire la carica di Consigliere di Amministrazione della Società previste dalle vigenti disposizioni di legge e di statuto (anche ai sensi degli artt. 2382 e 2387 cod. civ.), nonché l'inesistenza di interdizioni dall'ufficio di amministratore adottate nei miei confronti in uno Stato membro dell'Unione Europea;

- di non ricadere in alcuna delle situazioni di cui all'art. 2390 del codice civile;

- di essere in possesso dei requisiti prescritti dalla normativa, anche regolamentare, vigente e dallo Statuto per l'assunzione della carica, ed in particolare di essere in possesso dei requisiti di onorabilità di cui al combinato disposto degli artt. 147-quinquies, comma 1, e 148, comma 4, del D. Lgs. n. 58/1998.

Con la presente, mi impegno a produrre, su richiesta di codesta Società, la documentazione idonea a confermare la veridicità delle predette dichiarazioni e a comunicare tempestivamente alla Società il verificarsi di situazioni impeditive alla carica ed eventuali variazioni delle informazioni qui contenute.

Dichiaro di essere informato e autorizzare Toscana Aeroporti S.p.A. al trattamento dei miei dati personali, ai sensi del Regolamento UE n. 679/2016 e del D. Lgs. 196/2003, ai fini per i quali la presente dichiarazione viene resa, e alla pubblicazione del mio *curriculum vitae* e di ogni altra informazione di cui sia richiesta la pubblicazione ai sensi delle vigenti disposizioni di legge, regolamentari e statutarie, nei termini e con le modalità ivi previste.

Si allegano:

- copia di un documento di identità in corso di validità,
- *curriculum vitae* contenente l'elenco delle cariche di amministratore e di membro di organi di controllo ricoperte presso altre società

In fede,

Firenze, 26/3/2024

Spett.le
Toscana Aeroporti S.p.A.
Via del Termine n. 11
50127 Firenze

DICHIARAZIONE

Io sottoscritto/a Ana Cristina Schuman, nato/a a Buenos Aires, il 04/07/1951

DICHIARO

di NON essere in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dalla raccomandazione n. 7 del Codice di Corporate Governance delle società quotate promosso da Borsa Italiana S.p.A.

DICHIARO INOLTRE

di NON essere in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dal combinato disposto degli artt. 147-*ter*, quarto comma, e 148, terzo comma, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 (TUF).

DICHIARO INOLTRE

di NON possedere azioni di Toscana Aeroporti S.p.A. né direttamente né indirettamente.

In fede.

Ana Cristina Schuman

DOCTORA ANA CRISTINA SCHIRINIAN

Ana Cristina Schirinian nació en la ciudad de Buenos Aires el 4 de Julio de 1951, en el seno de una familia de tradicional estirpe armenia, hija mayor de Manuc Schirinian Diarbekirian, de Izmir y de Alicia Zarouguian Diratzouian de Schirinian de Beyrouth, establecida en Montevideo.

Recibió una educación bilingüe argentina y francesa, obteniendo el bachillerato argentino y el Baccalauréat ès Sciences.

Sin embargo había cursado el jardín de infantes en el Colegio Mekhitarista, siendo su padre uno de los fundadores, y allí también durante la primaria asistió los sábados por la tarde a clases de idioma armenio.

Su educación universitaria incluye entre otros un título de abogada de la jesuítica Universidad del Salvador, Facultad de Ciencias Jurídicas (Buenos Aires, Argentina, un título de Traductora Pública de la Universidad de Buenos Aires, Facultad de Derecho y Ciencias Sociales (Argentina), un estudio de post-grado en Francia en la Universidad de Paris-Sorbonne, un paso por la Universidad Bocconi de Milano, Italia.

Entre sus actividades profesionales cabe destacar que forma parte de la Corporación América ocupando hoy en día los cargos de Directora de Fruitfull Armenia así como de Directora de Toscana Aeroporti S.p.A., compañías de dicho grupo corporativo.

Supo ser la primera presidente de "Armenia" International Airports" C.J.S.C., negoció con el Gobierno de Armenia el contrato de concesión para el Aeropuerto Internacional de Zvartnots y de Gyumri, Presidente de "Tierras de Armenia" C.J.S.C., Gerente legal en Multimedios América y en Aeropuertos Argentina 2000 S.A..

Su paso por los claustros universitarios fue como profesora en la Universidad de Buenos Aires, Facultad de Ciencias Jurídicas.

Fue condecorada por el Presidente de la República de Armenia en el 20° aniversario de la República con la medalla de la orden de Ananiá Shiragatsí. Anteriormente también había sido condecorada por el Ministerio de Agricultura de la República de Armenia.

Es Miembro Honorario de la Unión General Armenia de Beneficencia.
Habla español, francés, inglés, italiano y armenio.

Le gusta nadar, caminar, hacer gimnasia, yoga. También cocinar. Disfruta del mar. Recientemente fue condecorada como ilustre antigua veraneante por la Liga de Fomento de Punta del Este. Es tía de cinco sobrinas, dos sobrinos y entre otros cinco sobrinos nietos.

Es Miembro Honorario de nuestra filial.

Firenze, 26/03/2024

Spett.le
Toscana Aeroporti S.p.A.
Via del Termine n. 11
50127 Firenze

DICHIARAZIONE

Io sottoscritto SAVERIO PANERAI nato a CAMPI BISENZIO (FI) il 25/03/2024

PRESO ATTO

che l'azionista Corporacion America Italia S.p.A. ha inserito il mio nominativo nella lista dei candidati per l'elezione del Consiglio di Amministrazione in occasione dell'Assemblea ordinaria degli azionisti della società Toscana Aeroporti S.p.A., con sede in Firenze, Via del Termine n. 11, convocata per il giorno 29 aprile 2024 alle ore 11.00

DICHIARO

ai sensi dell'art. 15 dello Statuto Sociale, di non essere candidato in nessuna altra lista presentata in occasione della citata Assemblea e di accettare sin da ora irrevocabilmente, in caso di mia nomina, l'incarico a Consigliere di Amministrazione della società Toscana Aeroporti S.p.A. per tre esercizi e quindi sino all'assemblea di approvazione del bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2026.

Dichiaro inoltre di impegnarmi a rispettare quanto stabilito dall'art. 3, principio XII, del Codice di Corporate Governance delle società quotate promosso da Borsa Italiana S.p.A. in tema di impegno e di tempo da dedicare alla carica per la quale si è proposti.

Sotto la mia responsabilità, e consapevole delle sanzioni previste dalla vigente normativa in caso di dichiarazioni mendaci, inoltre

DICHIARO

- di non trovarmi in alcuna delle situazioni di ineleggibilità, decadenza e di incompatibilità a ricoprire la carica di Consigliere di Amministrazione della Società previste dalle vigenti disposizioni di legge e di statuto (anche ai sensi degli artt. 2382 e 2387 cod. civ.), nonché l'inesistenza di interdizioni dall'ufficio di amministratore adottate nei miei confronti in uno Stato membro dell'Unione Europea;
- di non ricadere in alcuna delle situazioni di cui all'art. 2390 del codice civile;
- di essere in possesso dei requisiti prescritti dalla normativa, anche regolamentare, vigente e dallo Statuto per l'assunzione della carica, ed in particolare di essere in possesso dei requisiti di onorabilità di cui al combinato disposto degli artt. 147-quinqies, comma 1, e 148, comma 4, del D. Lgs. n. 58/1998.

Con la presente, mi impegno a produrre, su richiesta di codesta Società, la documentazione idonea a confermare la veridicità delle predette dichiarazioni e a comunicare tempestivamente alla Società il verificarsi di situazioni impeditive alla carica ed eventuali variazioni delle informazioni qui contenute.

Dichiaro di essere informato e autorizzare Toscana Aeroporti S.p.A. al trattamento dei miei dati personali, ai sensi del Regolamento UE n. 679/2016 e del D. Lgs. 196/2003, ai fini per i quali la presente dichiarazione viene resa, e alla pubblicazione del mio *curriculum vitae* e di ogni altra informazione di cui sia richiesta la pubblicazione ai sensi delle vigenti disposizioni di legge, regolamentari e statutarie, nei termini e con le modalità ivi previste.

Si allegano:

- copia di un documento di identità in corso di validità,
- *curriculum vitae* contenente l'elenco delle cariche di amministratore e di membro di organi di controllo ricoperte presso altre società

In fede,

Firenze, 26/03/2024

Spett.le
Toscana Aeroporti S.p.A.
Via del Termine n. 11
50127 Firenze

DICHIARAZIONE

Io sottoscritto SAVERIO PANERAI, nato a CAMPI BISENZIO (FI) il 25.03.1944

DICHIARO

X di essere in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dalla raccomandazione n. 7 del Codice di Corporate Governance delle società quotate promosso da Borsa Italiana S.p.A.,

oppure

di NON essere in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dalla raccomandazione n. 7 del Codice di Corporate Governance delle società quotate promosso da Borsa Italiana S.p.A.

DICHIARO INOLTRE

X di essere in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dal combinato disposto degli artt. 147-*ter*, quarto comma, e 148, terzo comma, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 (TUF);

oppure

di NON essere in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dal combinato disposto degli artt. 147-*ter*, quarto comma, e 148, terzo comma, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 (TUF).

DICHIARO INOLTRE

X di possedere n. 2403 azioni di Toscana Aeroporti S.p.A.;

di NON possedere azioni di Toscana Aeroporti S.p.A. né direttamente né indirettamente.

In fede,

C.V. SAVERIO PANERAI

Nascita/nazionalità: Campi Bisenzio (FI) 25 Marzo 1944 / Italiana

---

Cariche:

Presidente C.A. Iccab S.r.l. dal 1972
Presidente C.A. So.G.Im. S.p.A. dal 1985
Consigliere di Amministrazione AdF/Toscana Aeroporti S.p.A. dall'Ottobre 2003
Presidente C.A. Corporate Air Service S.r.l.
Consigliere Delegato Delta Aerotaxi S.r.l.

Firenze, 26/03/2024

Firenze, ...22 marzo..... 2024

Spett.le
Toscana Aeroporti
S.p.A.
Via del Termine n. 11
50127 Firenze

DICHIARAZIONE

Io sottoscritto Giorgio De Lorenzi....., nato a...Domodossola (VB)....., il.....5 agosto 1944.....

PRESO ATTO

che l'azionista Corporacion America Italia S.p.A. ha inserito il mio nominativo nella lista dei candidati per l'elezione del Consiglio di Amministrazione in occasione dell'Assemblea ordinaria degli azionisti della società Toscana Aeroporti S.p.A., con sede in Firenze, Via del Termine n. 11, convocata per il giorno 29 aprile 2024 alle ore 11.00

DICHIARO

ai sensi dell'art. 15 dello Statuto Sociale, di non essere candidato in nessuna altra lista presentata in occasione della citata Assemblea e di accettare sin da ora irrevocabilmente, in caso di mia nomina, l'incarico a Consigliere di Amministrazione della società Toscana Aeroporti S.p.A. per tre esercizi e quindi sino all'assemblea di approvazione del bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2026.

Dichiaro inoltre di impegnarmi a rispettare quanto stabilito dall'art. 3, principio XII, del Codice di Corporate Governance delle società quotate promosso da Borsa Italiana S.p.A. in tema di impegno e di tempo da dedicare alla carica per la quale si è proposti.

Sotto la mia responsabilità, e consapevole delle sanzioni previste dalla vigente normativa in caso di dichiarazioni mendaci, inoltre

DICHIARO

- di non trovarmi in alcuna delle situazioni di ineleggibilità, decadenza e di incompatibilità a ricoprire la carica di Consigliere di Amministrazione della Società previste dalle vigenti disposizioni di legge e di statuto (anche ai sensi degli artt. 2382 e 2387 cod. civ.), nonché l'inesistenza di interdizioni dall'ufficio di amministratore adottate nei miei confronti in uno Stato membro dell'Unione Europea;

- di non ricadere in alcuna delle situazioni di cui all'art. 2390 del codice civile;

- di essere in possesso dei requisiti prescritti dalla normativa, anche regolamentare, vigente e dallo Statuto per l'assunzione della carica, ed in particolare di essere in possesso dei requisiti di onorabilità di cui al combinato disposto degli artt. 147-quinqies, comma 1, e 148, comma 4, del D. Lgs. n. 58/1998.

Con la presente, mi impegno a produrre, su richiesta di codesta Società, la documentazione idonea a confermare la veridicità delle predette dichiarazioni e a comunicare tempestivamente alla Società il verificarsi di situazioni impeditive alla carica ed eventuali variazioni delle informazioni qui contenute.

Dichiaro di essere informato e autorizzare Toscana Aeroporti S.p.A. al trattamento dei miei dati personali, ai sensi del Regolamento UE n. 679/2016 e del D. Lgs. 196/2003, ai fini per i quali la presente dichiarazione viene resa, e alla pubblicazione del mio *curriculum vitae* e di ogni altra informazione di cui sia richiesta la pubblicazione ai sensi delle vigenti disposizioni di legge, regolamentari e statutarie, nei termini e con le modalità ivi previste.

Si allegano:

- copia di un documento di identità in corso di validità,
- *curriculum vitae* contenente l'elenco delle cariche di amministratore e di membro di organi di controllo ricoperte presso altre società

In fede,

GIORGIO DELORENZI

Firenze, 22/03/2014

Spett.le
Toscana Aeroporti
S.p.A.
Via del Termine n. 11
50127 Firenze

DICHIARAZIONE

Io sottoscritto Giorgio De Lorenzi, nato/a a Domodossola (VB), il 5 agosto 1944

DICHIARO

di essere in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dalla raccomandazione n. 7 del Codice di Corporate Governance delle società quotate promosso da Borsa Italiana S.p.A.,

DICHIARO INOLTRE

- [x] di essere in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dal combinato disposto degli artt. 147-ter, quarto comma, e 148, terzo comma, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 (TUF);

DICHIARO INOLTRE

- [ ] di NON possedere azioni di Toscana Aeroporti S.p.A. né direttamente né indirettamente.

In fede,

GIORGIO DE LORENZI
NATO A DOMODOSSOLA IL 5 AGOSTO 1944

UNIVERSITA' LA SAPIENZA DI ROMA **FACOLTA' GIURISPRUDENZA.**

AMMINISTRATORE UNICO DELLA GIODEL SRL.

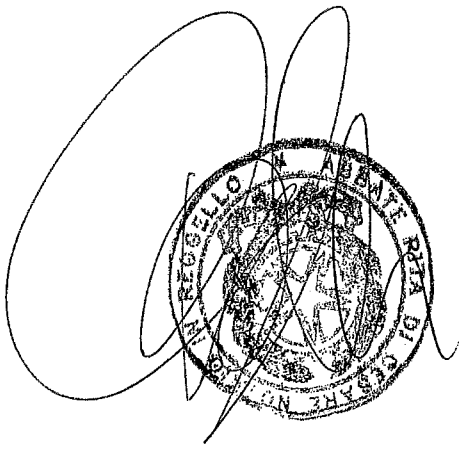
GIA'
CONSULENTE UNIDO
RAPPRESENTANTE DEL BANCO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES (1984 1997)

DOCENTE UNIVERSITARIO DI MARKETING INTERNAZIONALE,

GIORNALISTA.

GRAND' UFFICIALE DEL ORDEN DE MAYO AL MERITO DELLA PRESIDENZA
DELLA NAZIONE ARGENTINA.

ROMA, 22 MARZO 2024



Firenze, 03/04/2024

Spett.le
Toscana Aeroporti S.p.A.
Via del Termine n. 11
50127 Firenze

DICHIARAZIONE

Io sottoscritto Mirko Romoli Fenu, nato a Pisa (PI) il 21/12/1978

PRESO ATTO

che l'azionista Corporacion America Italia S.p.A. ha inserito il mio nominativo nella lista dei candidati per l'elezione del Consiglio di Amministrazione in occasione dell'Assemblea ordinaria degli azionisti della società Toscana Aeroporti S.p.A., con sede in Firenze, Via del Termine n. 11, convocata per il giorno 29 aprile 2024 alle ore 11.00

DICHIARO

ai sensi dell'art. 15 dello Statuto Sociale, di non essere candidato in nessuna altra lista presentata in occasione della citata Assemblea e di accettare sin da ora irrevocabilmente, in caso di mia nomina, l'incarico a Consigliere di Amministrazione della società Toscana Aeroporti S.p.A. per tre esercizi e quindi sino all'assemblea di approvazione del bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2026.

Dichiaro inoltre di impegnarmi a rispettare quanto stabilito dall'art. 3, principio XII, del Codice di Corporate Governance delle società quotate promosso da Borsa Italiana S.p.A. in tema di impegno e di tempo da dedicare alla carica per la quale si è proposti.

Sotto la mia responsabilità, e consapevole delle sanzioni previste dalla vigente normativa in caso di dichiarazioni mendaci, inoltre

DICHIARO

- di non trovarmi in alcuna delle situazioni di ineleggibilità, decadenza e di incompatibilità a ricoprire la carica di Consigliere di Amministrazione della Società previste dalle vigenti disposizioni di legge e di statuto (anche ai sensi degli artt. 2382 e 2387 cod. civ.), nonché l'inesistenza di interdizioni dall'ufficio di amministratore adottate nei miei confronti in uno Stato membro dell'Unione Europea;

- di non ricadere in alcuna delle situazioni di cui all'art. 2390 del codice civile;

- di essere in possesso dei requisiti prescritti dalla normativa, anche regolamentare, vigente e dallo Statuto per l'assunzione della carica, ed in particolare di essere in possesso dei requisiti di onorabilità di cui al combinato disposto degli artt. 147-quinqies, comma 1, e 148, comma 4, del D. Lgs. n. 58/1998.

Con la presente, mi impegno a produrre, su richiesta di codesta Società, la documentazione idonea a confermare la veridicità delle predette dichiarazioni e a

comunicare tempestivamente alla Società il verificarsi di situazioni impeditive alla carica ed eventuali variazioni delle informazioni qui contenute.

Dichiaro di essere informato e autorizzare Toscana Aeroporti S.p.A. al trattamento dei miei dati personali, ai sensi del Regolamento UE n. 679/2016 e del D. Lgs. 196/2003, ai fini per i quali la presente dichiarazione viene resa, e alla pubblicazione del mio *curriculum vitae* e di ogni altra informazione di cui sia richiesta la pubblicazione ai sensi delle vigenti disposizioni di legge, regolamentari e statutarie, nei termini e con le modalità ivi previste.

Si allegano:

- copia di un documento di identità in corso di validità,
- *curriculum vitae* contenente l'elenco delle cariche di amministratore e di membro di organi di controllo ricoperte presso altre società

In fede,

(Mirko Romoli Fenu)

Firenze, 03/04/2024

Spett.le
Toscana Aeroporti S.p.A.
Via del Termine n. 11
50127 Firenze

DICHIARAZIONE

Io sottoscritto Mirko Romoli Fenu, nato a Pisa (PI) il 21/12/1978

DICHIARO

X di essere in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dalla raccomandazione n. 7 del Codice di Corporate Governance delle società quotate promosso da Borsa Italiana S.p.A.;

oppure

o di NON essere in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dalla raccomandazione n. 7 del Codice di Corporate Governance delle società quotate promosso da Borsa Italiana S.p.A.

DICHIARO INOLTRE

X di essere in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dal combinato disposto degli artt. 147-*ter*, quarto comma, e 148, terzo comma, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 (TUF);

oppure

o di NON essere in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dal combinato disposto degli artt. 147-*ter*, quarto comma, e 148, terzo comma, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 (TUF).

DICHIARO INOLTRE

o di possedere n. _____ azioni di Toscana Aeroporti S.p.A.;

X di NON possedere azioni di Toscana Aeroporti S.p.A. né direttamente né indirettamente.

In fede,

(Mirko Romoli Fenu)

CURRICULUM VITAE

INFORMAZIONI PERSONALI

Nome	**Mirko Romoli Fenu**
Indirizzo	
Telefono	
e-mail	
pec	
Nazionalità	
Data di nascita	21 dicembre 1978

ESPERIENZA LAVORATIVA

• Date (da – a)	Maggio 2004 al 2010
• Nome e indirizzo del datore di lavoro	Studio Legale Caglia via degli Speziali, 1, Firenze
• Tipo di impiego	Avvocato
• Ambiti/settori	Diritto civile e commerciale. Ambito bancario, finanziario, assicurativo
• Date (da – a)	2010 ad oggi
• Tipo di impiego	Avvocato, titolare dell'omonimo studio legale
• Ambiti/settori	Diritto civile e commerciale/societario. Ambito bancario, finanziario, assicurativo

ISTRUZIONE, FORMAZIONE ED ATTUALI INCARICHI

• Date (da – a)	Maturità scientifica conseguita nel 1997 Laurea in giurisprudenza conseguita nel luglio 2003 2004 – ad oggi: professione forense
• Nome e tipo di istituto di istruzione o formazione	Università degli Studi di Firenze – Facoltà di Giurisprudenza
• Qualifica conseguita	Laurea specialistica in Giurisprudenza
• Livello nella classificazione Raggiunta	Conseguimento del punteggio più elevato all'esame di abilitazione alla professione forense tra gli iscritti all'Albo degli avvocati di Firenze per la sessione 2006
• incarichi ricoperti	• Componente dal 2015 al 2020 del Collegio di Garanzia Statutaria di Regione Toscana; • Componente dal 2021 al 2024 del Consiglio di amministrazione e del Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità di Toscana Aeroporti; • Componente, in carica dal 2022, dell'Organismo di Vigilanza [illegible] Marchesi Frescobaldi, Ornellaia e Masseto e [illegible] Tenimenti

CAPACITÀ E COMPETENZE PERSONALI Acquisite nel corso della vita e della carriera	Attitudine a svolgere attività/prestazioni, a livello professionale e non, sia a titolo individuale sia in gruppi/organizzazioni/enti Incline a relazioni e collaborazioni con colleghi e soggetti di diversa formazione, estrazione e caratterialità
LINGUA STRANIERA	Inglese, ottimo livello scritto ed orale attestato dalla Cambridge University con i certificati FCI ed ILEC (International Legal English) con livello C1
• Capacità di lettura	Ottima
• Capacità di scrittura	Ottima
• Capacità di espressione orale	Ottima

CAPACITÀ E COMPETENZE RELAZIONALI	Spontaneità e adattabilità nelle relazioni sociali, anche con soggetti di diversa provenienza, cultura ed attitudini sociali e professionali, conseguita anche per esperienze organizzative in ambiti sportivi, nazionali ed internazionali, nonché in ambienti pubblici e professionali
PATENTE O PATENTI	Patenti A e B, nautica

Firenze, 03/04/24

Mirko Romoli Fenu

ROMOLI FENU MIRKO
Avvocato
03.04.2024 15:35:35
UTC

Firenze, 02/04 2024

Spett.le
Toscana Aeroporti S.p.A.
Via del Termine n. 11
50127 Firenze

DICHIARAZIONE

Io sottoscritto/a LUIGI SALVADORI nato/a a FIRENZE, il 14/04/1957

PRESO ATTO

che l'azionista Corporacion America Italia S.p.A. ha inserito il mio nominativo nella lista dei candidati per l'elezione del Consiglio di Amministrazione in occasione dell'Assemblea ordinaria degli azionisti della società Toscana Aeroporti S.p.A., con sede in Firenze, Via del Termine n. 11, convocata per il giorno 29 aprile 2024 alle ore 11.00

DICHIARO

ai sensi dell'art. 15 dello Statuto Sociale, di non essere candidato in nessuna altra lista presentata in occasione della citata Assemblea e di accettare sin da ora irrevocabilmente, in caso di mia nomina, l'incarico a Consigliere di Amministrazione della società Toscana Aeroporti S.p.A. per tre esercizi e quindi sino all'assemblea di approvazione del bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2026.

Dichiaro inoltre di impegnarmi a rispettare quanto stabilito dall'art. 3, principio XII, del Codice di Corporate Governance delle società quotate promosso da Borsa Italiana S.p.A. in tema di impegno e di tempo da dedicare alla carica per la quale si è proposti.

Sotto la mia responsabilità, e consapevole delle sanzioni previste dalla vigente normativa in caso di dichiarazioni mendaci, inoltre

DICHIARO

- di non trovarmi in alcuna delle situazioni di ineleggibilità, decadenza e di incompatibilità a ricoprire la carica di Consigliere di Amministrazione della Società previste dalle vigenti disposizioni di legge e di statuto (anche ai sensi degli artt. 2382 e 2387 cod. civ.), nonché l'inesistenza di interdizioni dall'ufficio di amministratore adottate nei miei confronti in uno Stato membro dell'Unione Europea;
- di non ricadere in alcuna delle situazioni di cui all'art. 2390 del codice civile;
- di essere in possesso dei requisiti prescritti dalla normativa, anche regolamentare, vigente e dallo Statuto per l'assunzione della carica, ed in particolare di essere in possesso dei requisiti di onorabilità di cui al combinato disposto degli artt. 147-quinqies, comma 1, e 148, comma 4, del D. Lgs. n. 58/1998.

Con la presente, mi impegno a produrre, su richiesta di codesta Società, la documentazione idonea a confermare la veridicità delle predette dichiarazioni e la

comunicare tempestivamente alla Società il verificarsi di situazioni impeditive alla carica ed eventuali variazioni delle informazioni qui contenute.

Dichiaro di essere informato e autorizzare Toscana Aeroporti S.p.A. al trattamento dei miei dati personali, ai sensi del Regolamento UE n. 679/2016 e del D. Lgs. 196/2003, ai fini per i quali la presente dichiarazione viene resa, e alla pubblicazione del mio *curriculum vitae* e di ogni altra informazione di cui sia richiesta la pubblicazione ai sensi delle vigenti disposizioni di legge, regolamentari e statutarie, nei termini e con le modalità ivi previste.

Si allegano:

- copia di un documento di identità in corso di validità,
- *curriculum vitae* contenente l'elenco delle cariche di amministratore e di membro di organi di controllo ricoperte presso altre società

In fede,

(21/04/2021)

Firenze, 22/04/2024

Spett.le
Toscana Aeroporti S.p.A.
Via del Termine n. 11
50127 Firenze

DICHIARAZIONE

Io sottoscritto/a LUIGI SALVADORI, nato/a a FIRENZE il 16/04/1957

DICHIARO

X di essere in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dalla raccomandazione n. 7 del Codice di Corporate Governance delle società quotate promosso da Borsa Italiana S.p.A.,

oppure

o di NON essere in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dalla raccomandazione n. 7 del Codice di Corporate Governance delle società quotate promosso da Borsa Italiana S.p.A

DICHIARO INOLTRE

X di essere in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dal combinato disposto degli artt. 147-*ter*, quarto comma, e 148, terzo comma, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 (TUF);

oppure

o di NON essere in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dal combinato disposto degli artt. 147-*ter*, quarto comma, e 148, terzo comma, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 (TUF).

DICHIARO INOLTRE

o di possedere n. _____ azioni di Toscana Aeroporti S.p.A.;

o di NON possedere azioni di Toscana Aeroporti S.p.A. né direttamente né indirettamente

In fede,

(22/04/2024)

Biografia di Luigi Salvadori

Fiorentino, Presidente di Fondazione CR Firenze e Vice Presidente di ACRI (l'Associazione che riunisce le Casse di Risparmio e le Fondazioni di origine bancaria italiane) dal 2019 ad ottobre 2023, Luigi Salvadori inizia a lavorare nel 1979, mentre ancora studia, nell'azienda di famiglia, la Luigi Salvadori SPA, prima azienda italiana nel settore del materiale di medicazione, di cui è Amministratore delegato dal 1980 e anche Presidente dal 2000. Nel 1982 si laurea con 110 e lode in economia e commercio. La società, fondata nel 1907 dal nonno Luigi Salvadori, è quindi ultracentenaria e per questo fa parte delle Imprese Storiche Italiane di cui è stato presidente. Nel 2014 il gruppo Salvadori SPA entra a far parte della multinazionale STS Medical Group che fattura oltre 100 milioni di euro ed è formato da varie aziende che in Europa operano nel settore della medicazione specializzata. E' stato membro della Giunta di Confindustria nazionale, prima, dal 1992 al 2013 come Revisore dei conti e poi, dal 2015 al 2022, di diritto come rappresentante di Confindustria Firenze di cui è stato Presidente e più volte vicepresidente. Ha anche fatto parte della Commissione per l'internazionalizzazione e della Commissione sanità di Confindustria nazionale. E' stato Presidente del Consiglio Generale di Confindustria Balcani. Presidente di ESDREMA (produttori europei materiali di medicazione), Presidente di SMI sezione produttori italiani materiali di medicazione. Da oltre un anno fa parte del Board di F2i. E' socio del Rotary Firenze Centro e, da tifoso della Fiorentina, è Presidente del Viola club di Confindustria Firenze.

Aprile 2024

LUIGI SALVADORI

CURRICULUM VITAE

DATI PERSONALI

- Nato a Firenze il 14 Aprile 1957
- Servizio di leva militare assolto negli anni 1979-80
- Ha due figli, una femmina, Micol, nata nel 1991 ed un maschio, Neri, nato nel 1996
- Ha iniziato a lavorare nel 1979 nell'azienda di famiglia, la LUIGI SALVADORI S.p.A., prima Azienda italiana nel settore del materiale di medicazione, di cui è stato Amministratore Delegato dal 1980 al 2014 e anche Presidente dal 2000.
- La Luigi Salvadori, fondata nell'anno 1907 dal nonno Luigi Salvadori, è quindi "ultracentenaria" e fa parte delle "Imprese Storiche Italiane" di cui è stato vice Presidente Nazionale. Dal 1994 ha creato, delocalizzando a Sandanski in Bulgaria (città che nel 2014 ha conferito a Luigi Salvadori la Cittadinanza Onoraria), una nuova Società controllata: "SALVAMED A.D.".

  Si è dato così vita ad una vera e propria internazionalizzazione industriale (produttiva e commerciale). Oggi Salvamed è tra le prime industrie europee produttrici di materiale di medicazione tecnologicamente avanzato.

  Nel 2014 il gruppo Salvadori Spa è entrato a far parte della multinazionale STS Medical Group, gruppo che fattura oltre 100 milioni di euro di cui è composto da varie aziende in Europa dello stesso settore produttivo di medicazione specializzata.
- Presidente della società Luxor Immobiliare Srl dal 2014

FORMAZIONE

- 1978–1982 Università degli studi di Firenze.
- Il 26 Aprile 1982 ha conseguito la Laura in Economia e Commercio - Votazione 110 e lode.

CARICHE PUBBLICHE

- Presidente Fondazione CR Firenze da luglio 2019 a ottobre 2023
- Vice Presidente e Consigliere d'Amministrazione di ACRI da luglio 2019 a ottobre 2023
- Membro del Consiglio di Amministrazione F2i da marzo 2022
- Membro del "Comitato di Indirizzo" Fondazione Cassa di Risparmio di Firenze dal Luglio 2014 a [illegible] della stessa
- Presidente di Confindustria Firenze da giugno 2015 a settembre 2019 e Past Presidente dal 2019 [illegible]

mandati

- Membro consiglio generale Confindustria Roma dal 1992 e revisore dei conti fino al 2014
- Membro della commissione per l'internazionalizzazione in Confindustria Roma dal 2015 al 2019
- Membro "Commissione Sanità Nazionale" Confindustria - Roma dal 2008 al 2014 e della commissione regionale
- Presidente "Sezione Fornitori Sanità" di Confindustria - Firenze dal 2008 al 2012
- Revisore dei Conti in Confindustria - Toscana dal 2008 al 2016
- Presidente del Consiglio Generale di "Confindustria Balcani" e vice presidente Confindustria Bulgaria dal settembre 2011 al 2016
- Presidente di "EDMA" - Associazione Europea dei Fabbricanti di Materiale di Medicazione dal 2008 al 2010
- Presidente sezione "Materiale di Medicazione" di SMI e membro del Consiglio Generale dal 1997 al 2015
- Vice Presidente del Board Centro Nord di Unicredit Spa dal 2018 al 2019
- Membro del Consiglio del Territorio di Firenze Intesa Sanpaolo dal novembre 2019
- Presidente di "Imprese Storiche Toscane" dal 2012 al 2016
- Membro Consiglio Amministrazione del Centro di Firenze per la Moda Italiana dal 2018
- Membro CDA della Mostra Biennale dell'Antiquariato e della Società Expo Arte e Cultura dal 2001
- "Saggio" elezione Presidente Confindustria -Firenze e Toscana e Confindustria Est-Europa

INTERESSI E HOBBIES

- Vicepresidente del Circolo Tennis Firenze dal 2017
- Senatore Viola dal 2017
- Socio del Rotary Club di Firenze Centro dal 1991, eletto Consigliere per l'anno 2011
- Primo Presidente Viola Club Confindustria- Firenze "Valfonda Viola" dal 2009
- Calcio, calcetto, tifoso Fiorentina

Firenze, 04/04 2024

Spett.le
Toscana Aeroporti S.p.A.
Via del Termine n. 11
50127 Firenze

DICHIARAZIONE

Io sottoscritto/a ANDREA BARBUTI nato/a a PISA, il 11/02/1959

PRESO ATTO

che l'azionista Comune di Pisa ha inserito il mio nominativo nella lista dei candidati per l'elezione del Consiglio di Amministrazione in occasione dell'Assemblea ordinaria degli azionisti della società Toscana Aeroporti S.p.A., con sede in Firenze, Via del Termine n. 11, convocata per il giorno 29 aprile 2024 alle ore 11.00

DICHIARO

ai sensi dell'art. 15 dello Statuto Sociale, di non essere candidato in nessuna altra lista presentata in occasione della citata Assemblea e di accettare sin da ora irrevocabilmente, in caso di mia nomina, l'incarico a Consigliere di Amministrazione della società Toscana Aeroporti S.p.A. per tre esercizi e quindi sino all'assemblea di approvazione del bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2026.

Dichiaro inoltre di impegnarmi a rispettare quanto stabilito dall'art. 3, principio XII, del Codice di Corporate Governance delle società quotate promosso da Borsa Italiana S.p.A. in tema di impegno e di tempo da dedicare alla carica per la quale si è proposti.

Sotto la mia responsabilità, e consapevole delle sanzioni previste dalla vigente normativa in caso di dichiarazioni mendaci, inoltre

DICHIARO

- di non trovarmi in alcuna delle situazioni di ineleggibilità, decadenza e di incompatibilità a ricoprire la carica di Consigliere di Amministrazione della Società previste dalle vigenti disposizioni di legge e di statuto (anche ai sensi degli artt. 2382 e 2387 cod. civ.), nonché l'inesistenza di interdizioni dall'ufficio di amministratore adottate nei miei confronti in uno Stato membro dell'Unione Europea;

- di non ricadere in alcuna delle situazioni di cui all'art. 2390 del codice civile;

- di essere in possesso dei requisiti prescritti dalla normativa, anche regolamentare, vigente e dallo Statuto per l'assunzione della carica, ed in particolare di essere in possesso dei requisiti di onorabilità di cui al combinato disposto degli artt. 147-quinqies, comma 1, e 148, comma 4, del D. Lgs. n. 58/1998.

Con la presente, mi impegno a produrre, su richiesta di codesta Società, la documentazione idonea a confermare la veridicità delle predette dichiarazioni e a comunicare tempestivamente alla Società il verificarsi di situazioni impeditive alla carica ed eventuali variazioni delle informazioni qui contenute.

Dichiaro di essere informato e autorizzare Toscana Aeroporti S.p.A. al trattamento dei miei dati personali, ai sensi del Regolamento UE n. 679/2016 e del D. Lgs. 196/2003, ai fini per i quali la presente dichiarazione viene resa, e alla pubblicazione del mio *curriculum vitae* e di ogni altra informazione di cui sia richiesta la pubblicazione ai sensi delle vigenti disposizioni di legge, regolamentari e statutarie, nei termini e con le modalità ivi previste.

Si allegano:

- copia di un documento di identità in corso di validità,
- *curriculum vitae* contenente l'elenco delle cariche di amministratore e di membro di organi di controllo ricoperte presso altre società

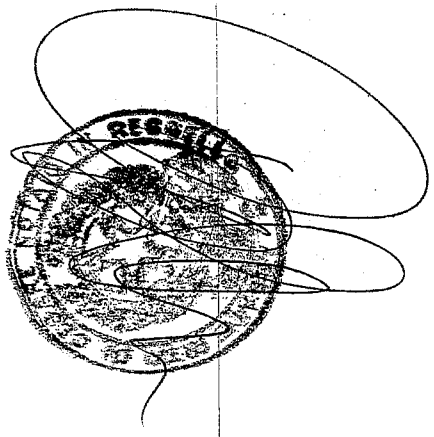
In fede,

ANDREA BARBUTI

ANDREA BARBUTI

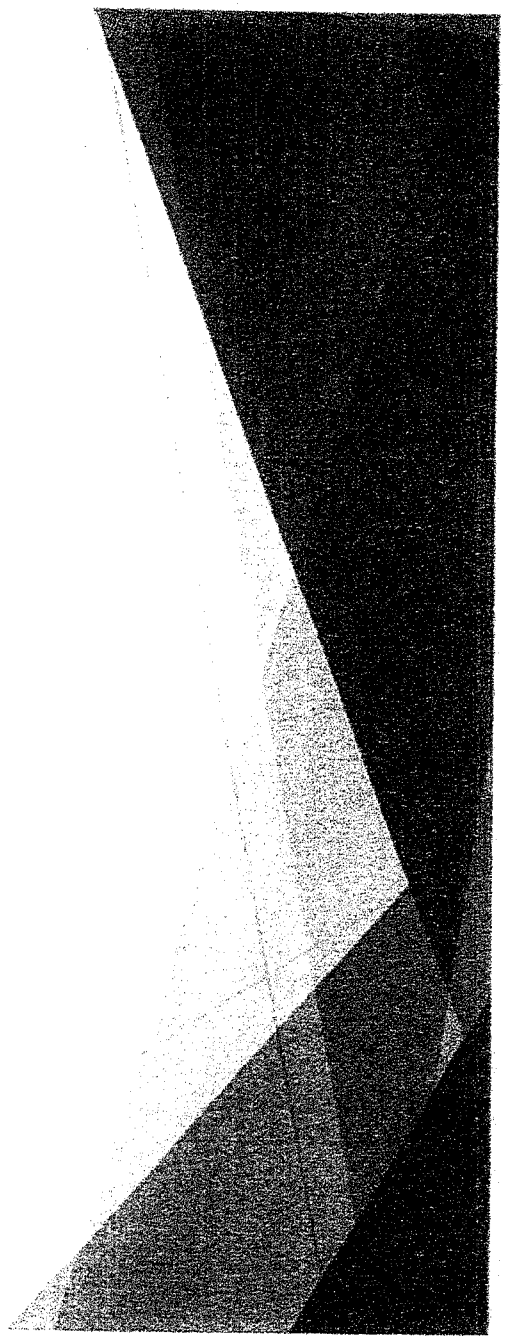
Curriculum Vitae et Studiorum

Aprile 2024





Nato a Pisa, l' 11 febbraio 1959



SINTESI DEL MIO PROFILO PROFESSIONALE

Dall'idea alla formula imprenditoriale, dall'orientamento strategico di fondo alla sua attuazione attraverso il modello di business più attendibile, coerente e sostenibile per il perseguimento degli obiettivi aziendali.

Sono un manager che ha maturato nel suo percorso professionale significative esperienze in posizione apicale al fianco dell' Imprenditore e/o dell' Amministratore Delegato, concorrendo ad affrontare e superare delicate fasi di riorganizzazione e rilancio dell'azienda e di valorizzazione anche di asset "no core".

Ho contribuito sia all'elaborazione delle strategie dell'azienda che alla loro implementazione, rafforzando la visione aziendale; ho assunto la gestione diretta delle fasi di cambiamento, presidiando e coordinando interventi di riorganizzazione e razionalizzazione aziendale, proponendo e realizzando iniziative di valorizzazione di asset immobiliari aziendali.

Mi sono riconosciute doti di leadership e visione d'insieme, problem solving verso soluzioni innovative, capacità di relazione organizzativa e di gestione del cambiamento, fortemente orientato al risultato, determinato e creativo

INCARICHI APICALI IN CORSO

Dal 1/04/2009 - in corso GRUPPO SESTANT S.p.A. (Famiglia Marcucci)

- Amministratore Delegato de IL CIOCCO SpA - turistico ricettivo e immobiliare (www.ciocco.it)
- Amministratore Delegato di Maggio RE Srl - immobiliare a destinazione commerciale e direzionale
- Amministratore Delegato Universo RE Srl - turistico ricettivo (www.granduniverselucca.com)
- Presidente Consiglio di Amministrazione Tecno Servizi Srl - maintenance service company
- Consigliere di Amministrazione Ai Piani Srl - immobiliare a destinazione terziario ed uffici
- Consigliere di Amministrazione Fondazione Beato Toniolo - ente ecclesiastico

PRINCIPALI INCARICHI PRECEDENTI

Dal 1/1/2004 al 31/10/2008 - GRUPPO MDM HOLDING Spa (AGIOGEN PHARMA SpA)

Direttore Pianificazione Strategica di Gruppo

Dal 1/4/1996 al 31/12/2003 - SOCIETA' DI PROPRIETA' FAMIGLIA AGNELLI-PIAGGIO-VISCONTI DI MODRONE

Direttore Operativo

Dal 1/12/1991 al 31/3/1996 - FONDIARIA SpA

Funzionario responsabile della Segreteria Societaria controllate immobiliari

Dal 1/3/1989 al 30/11/1991 - PIAGGIO & C. SpA

Funzionario responsabile Affari Legali e Societari

Dal 1/7/1986 al 28/2/1989 - BANCA COMMERCIALE ITALIANA SpA

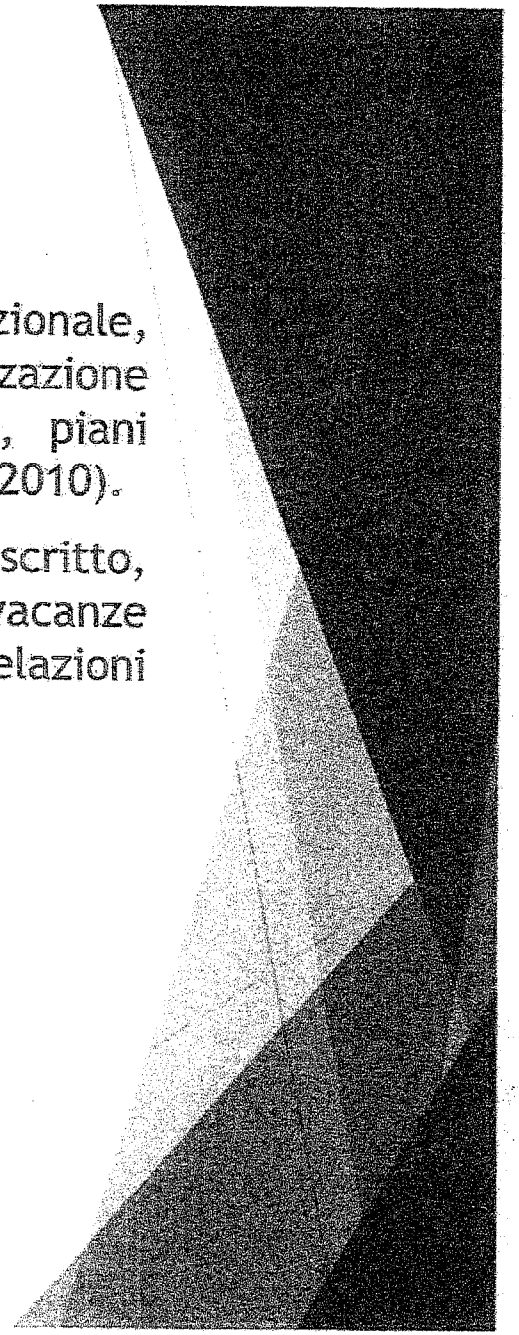
Impiegato a disposizione della Direzione Centrale - Servizio del Personale

CURRICULUM STUDIORUM

Laura Magistrale in Giurisprudenza - Laurea cum laude (1984)

Corsi di perfezionamento ed aggiornamento in contrattualistica internazionale, diritto societario, normativa CONSOB, ISVAP, antiriciclaggio, antitrust, organizzazione delle piccole e medie imprese, selezione e valutazione del personale, piani industriali e business planning, strategia e corporate governance (dal 1988 al 2010).

Conosco la lingua inglese ad un livello che definisco distinto, sia parlato che scritto, non solo perché ho iniziato a parlarlo da cameriere durante mie frequenti vacanze estive in Scozia, ma anche perché ho potuto e voluto sviluppare importanti relazioni internazionali.



ALTRE INFORMAZIONI

Sono socio Rotariano dal 2007, membro del Club Rotary Pisa Galilei; sono stato Presidente del Club relativamente nell'annata rotariana 2022-2023.

Ho avuto il privilegio di adempiere agli obblighi di leva militare come Ufficiale di Complemento della Guardia di Finanza, prima 22° Corso AUC presso l'Accademia della Guardia di Finanza di Bergamo, poi in servizio operativo presso la 5° Legione con sede a Udine. Un'esperienza unica, di grande impatto sulle mie scelte successive.

Sono un entusiasta della musica e mi diletto, da appassionato, a suonare la chitarra nelle sue varie declinazioni.

* * * * *



Firenze, 04/04 2024

Spett.le
Toscana Aeroporti S.p.A.
Via del Termine n. 11
50127 Firenze

DICHIARAZIONE

Io sottoscritto/a ANDREA BARBUTI nato/a a PISA il 11/02/1959

DICHIARO

- o di essere in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dalla raccomandazione n. 7 del Codice di Corporate Governance delle società quotate promosso da Borsa Italiana S.p.A.;

  oppure

- ~~o di NON essere in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dalla raccomandazione n. 7 del Codice di Corporate Governance delle società quotate promosso da Borsa Italiana S.p.A.~~

DICHIARO INOLTRE

- o di essere in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dal combinato disposto degli artt. 147-*ter*, quarto comma, e 148, terzo comma, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 (TUF);

  oppure

- ~~o di NON essere in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dal combinato disposto degli artt. 147-*ter*, quarto comma, e 148, terzo comma, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 (TUF).~~

DICHIARO INOLTRE

- ~~o di possedere n. _____ azioni di Toscana Aeroporti S.p.A.;~~
- o di NON possedere azioni di Toscana Aeroporti S.p.A. né direttamente né indirettamente.

In fede,

ANDREA BARBUTI

Firenze, 4 aprile 2024

Spett.le
Toscana Aeroporti S.p.A.
Via del Termine n. 11
50127 Firenze

DICHIARAZIONE

La sottoscritta Maria Serena Vavolo, nata a Firenze il 26 luglio 1972

PRESO ATTO

che il mio nominativo è inserito nella lista di candidati presentata dal Comune di Pisa per l'elezione del Consiglio di Amministrazione in occasione dell'Assemblea ordinaria degli azionisti della società Toscana Aeroporti S.p.A., con sede in Firenze, Via del Termine n. 11, convocata per il giorno 29 aprile 2024 alle ore 11,00 in unica convocazione

DICHIARO

ai sensi dell'art. 15 dello Statuto Sociale, di non essere candidato in nessuna altra lista presentata in occasione della citata Assemblea e di accettare sin da ora irrevocabilmente, in caso di mia nomina, l'incarico a Consigliere di Amministrazione della società Toscana Aeroporti S.p.A. per tre esercizi e quindi sino all'assemblea di approvazione del bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2026.

Dichiaro inoltre di impegnarmi a rispettare quanto stabilito dall'art. 3, principio XII, del Codice di Corporate Governance delle società quotate promosso da Borsa Italiana S.p.A. in tema di impegno e di tempo da dedicare alla carica per la quale si è proposti.

Sotto la mia responsabilità, e consapevole delle sanzioni previste dalla vigente normativa in caso di dichiarazioni mendaci, inoltre

DICHIARO

- **di non trovarmi in alcuna delle situazioni di ineleggibilità e di incompatibilità a ricoprire la carica di Consigliere di Amministrazione della Società previste dalle vigenti disposizioni di legge e di statuto;**
- **di non ricadere in alcuna delle situazioni di cui all'art. 2390 del codice civile;**
- **di essere in possesso dei requisiti prescritti dalla normativa vigente per l'assunzione della carica, ed in particolare di essere in possesso dei requisiti di onorabilità di cui**

al combinato disposto degli artt. 147-quinqies, comma 1, e 148, comma 4, del D. Lgs. n. 58/1998.

Con la presente, mi impegno a produrre, su richiesta di codesta Società, la documentazione idonea a confermare la veridicità delle predette dichiarazioni e a comunicare tempestivamente alla Società il verificarsi di situazioni impeditive alla carica ed eventuali variazioni delle informazioni qui contenute.

Dichiaro di essere informato, ai sensi e per gli effetti di cui al D. Lgs. 196/2013 e del reg. UE 2016/679, che i dati personali raccolti saranno trattati dalla Società, anche con strumenti informatici, esclusivamente nell'ambito del procedimento per il quale la presente dichiarazione viene resa autorizzando la stessa a procedere con le pubblicazioni di legge per tale finalità.

Autorizzo inoltre la pubblicazione del mio *curriculum vitae* allegato alla presente da parte della Società, secondo quanto previsto dalla regolamentazione di volta in volta vigente.

Si allegano:

- copia di un documento di identità in corso di validità,
- *curriculum vitae*,
- elenco delle cariche di amministratore e di membro di organi di controllo ricoperte presso altre società.

In fede,

Documento firmato da: Vavolo Maria Serena 04.04.2024 12:57:57 UTC

...mento originale informatico firmato digitalmente

europass

Curriculum Vitae Europass



Informazioni personali

Nome(i) / Cognome(i)	**MARIA SERENA VAVOLO**
Indirizzo(i)	
Telefono(i)	
E-mail	
Cittadinanza	
Data di nascita	26 Luglio 1972
Sesso	Femminile

Istruzione e Formazione

Università degli Studi di Firenze – Facoltà di Giurisprudenza.
Laurea conseguita nell'A.A. 2000 votazione 110/110 e lode, Tesi: "La propaganda religiosa ed i mezzi di comunicazione di massa" – Relatore Prof. Valerio Onida.

Occupazione desiderata/Settore professionale

Settore legale / paralegale.

Esperienze professionali

Date	2003 ad oggi
Professione	Avvocato libera professionista.
Principali settori di attività	Recupero crediti, diritto di famiglia e minorile, diritto delle locazioni ed immobiliare, contrattualistica.
Nome e indirizzo dello studio legale	Viale Spartaco Lavagnini n. 45 – 50129 - Firenze.

Date	2006 ad oggi
Lavoro o posizione ricoperti	Consulente Legale presso U.P.P.I. (Unione Piccoli Proprietari Immobiliari) – sede di Firenze.
Principali settori di attività	Contrattualistica settore immobiliare, Leggi sulle Locazioni, Condominio.

Date	2006 al 2018
Lavoro o posizione ricoperti	Membro del Collegio dei Sindaci della Giunta Esecutiva di Confartigianato Impr[illegible] Firenze.

Date	2017 al 2019
Lavoro o posizione ricoperti	Membro Consiglio Camera di Commercio di Firenze Dal 2021 Membro Consiglio di Amministrazione della Scuola di Scienze Aziendali e Tecnologie Industriali "Piero Baldesi"
Date	2005 ad oggi
Lavoro o posizione ricoperti	Consulenza Legale presso Confartigianato Imprese Firenze (sedi di Firenze, Sesto Fiorentino, Empoli, Signa).
Principali settori di attività	Contenziosi di Confartigianato, Recupero crediti, consulenza contrattualistica.

Date	2000 - 2003
Lavoro o posizione ricoperti	Pratica forense e successiva collaborazione presso Studio Legale Avv. Michele Lai di Firenze.
Principali settori di attività	Recupero crediti, diritto delle locazioni ed immobiliare, contrattualistica, infortunistica.
Nome e indirizzo del datore di lavoro	Avv. Michele Lai, viale Amendola n. 20 – Firenze.
Date	2023 ad oggi
Lavoro o posizione ricoperti	Presidente Confartigianato Imprese Firenze Associazione di Categoria

Capacità e competenze personali

Madrelingua: Italiano

Altra(e) lingua(e)

Autovalutazione	Comprensione				Parlato				Scritto	
Livello europeo (*)	Ascolto		Lettura		Interazione orale		Produzione orale			
Inglese	B1	Livello Intermedio	B1	Livello Intermedio	B1	Livello Intermedio	B1	Livello Intermedio	B1	Livello Intermedio

(*) Quadro comune europeo di riferimento per le lingue

Autovalutazione	Comprensione				Parlato				Scritto	
Livello europeo (*)	Ascolto		Lettura		Interazione orale		Produzione orale			
Francese	B1	Livello Intermedio	B1	Livello Intermedio	B1	Livello Intermedio	B1	Livello Intermedio	B1	Livello Intermedio

(*) Quadro comune europeo di riferimento per le lingue

Capacità e competenze	Spiccata capacità relazionale, organizzativa e di gestione. Elevata capacità nella redazione di elaborati scritti (atti, articoli, relazioni ecc.) derivante dalla pluriennale esperienza professionale nel settore legale in qualità di libera professionista. Spiccata attitudine alla gestione di progetti e di gruppi e buone capacità di analizzare, affrontare e risolvere situazioni problematiche (*problem solving*).
Capacità e competenze informatiche	Conoscenza programma di scrittura Word e delle applicazioni di base sia su piattaforma PC che MAC. Ottima conoscenza del Web 2.0 e dell'uso strategico dei social network.
Patente	A e B
Ulteriori informazioni	Iscritta all'Albo degli Avvocati - Ordine di Firenze.

Autorizzo il trattamento dei miei dati personali ai sensi del Decreto Legislativo 30 giugno 2003, n. 196 "Codice in materia di protezione dei dati personali". (facoltativo, v. istruzioni)

Firma Maria Serena Vavolo

M.Serena Vavolo

Documento firmato da:
Vavolo Maria Serena
04.04.2024 12:58:37 UTC

Elenco delle cariche di amministratore e di membro di organi di controllo ricoperte presso altre società

La sottoscritta MARIA SERENA VAVOLO, nata a FIRENZE il 26 LUGLIO 1972

In relazione all'assemblea ordinaria degli azionisti di Toscana Aeroporti spa, convocata in unica convocazione per il giorno 29 aprile 2024, alle ore 11.00, al fine di deliberare – tra l'altro – in ordine al rinnovo del consiglio di amministrazione di Toscana Aeroporti spa

Dichiara

Di ricoprire attualmente le seguenti cariche di amministratore e di membro di organi di controllo presso altre società:

SOCIETÀ	CARICA
CONFIRENZE SERVIZI SRL	PRESIDENTE CDA
CONFARTIS SRL	PRESIDENTE CDA
COFIRES SCRL	PRESIDENTE CDA
SCUOLA SCIENZE AZIENDALI	MEMBRO DEL CDA

Firenze, li 4 aprile 2024 (_____)

Documento originale informatico firmato digitalmente

Firenze, 4 aprile 2024

Spett.le
Toscana Aeroporti S.p.A.
Via del Termine n. 11
50127 Firenze

DICHIARAZIONE

Io sottoscritta _Maria Serena Vavoló, nata a Firenze, il 26 luglio 1972

DICHIARO

X di essere in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dalla raccomandazione n. 7 del Codice di Corporate Governance delle società quotate promosso da Borsa Italiana S.p.A.;

oppure

o di NON essere in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dalla raccomandazione n. 7 del Codice di Corporate Governance delle società quotate promosso da Borsa Italiana S.p.A.

DICHIARO INOLTRE

X di essere in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dal combinato disposto degli artt. 147-*ter*, quarto comma, e 148, terzo comma, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 (TUF);

oppure

o di NON essere in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dal combinato disposto degli artt. 147-*ter*, quarto comma, e 148, terzo comma, del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 (TUF).

DICHIARO INOLTRE

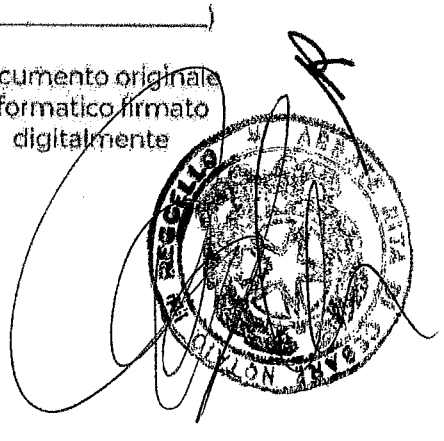
o di possedere n._____ azioni di Toscana Aeroporti S.p.A.;

X di NON possedere azioni di Toscana Aeroporti S.p.A. né direttamente né indirettamente.

In fede,

(_____)

Documento originale informatico firmato digitalmente



INFOCERT
TINEXTA GROUP

GoSign - Esito verifica firma digitale

Verifica effettuata in data 04/04/2024 14:06:48 UTC

File verificato: C:\Users\a.benassi\Downloads\DICH_indipendenza_Vavolo.pdf.p7m

Esito verifica: **Verifica completata con successo**

Dati di dettaglio della verifica effettuata

Firmatario 1:	Maria Serena Vavolo
Tipo di firma	CADES-B
Firma verificata:	OK (Verifica effettuata alla data: 04/04/2024 14:06:48 UTC)
Verifica di validità online:	Effettuata con metodo OCSP. Timestamp della risposta del servizio 04/04/2024 14:06:48 UTC

Dati del certificato del firmatario **Maria Serena Vavolo**

Nome, Cognome:	Maria Serena Vavolo
Numero identificativo:	SIG0000005629787
Data di scadenza:	04/01/2027 00:00:00 UTC
Autorità di certificazione:	InfoCamere Qualified Electronic Signature CA , InfoCamere S.C.p.A. , Qualified Trust Service Provider , VATIT-02313821007 , IT ,
Documentazione del certificato (CPS):	https://id.infocamere.it/digital-id/firma-digitale/manuali.html
Identificativo del CPS:	OID 0.4.0.194112.1.2
Identificativo del CPS:	OID 1.3.76.14.1.1.30
Identificativo del CPS:	OID 1.3.76.16.6
Note di utilizzo del certificato:	Questo certificato rispetta le raccomandazioni previste dalla Determinazione Agid N. 121/2019

Fine rapporto di verifica

ALLEGATO "D" RACC. n. 14590

POLITICA DI REMUNERAZIONE E SUI COMPENSI CORRISPOSTI

1. SEZIONE I - LA POLITICA IN MATERIA DI REMUNERAZIONE

1.1 Politica in materia di remunerazione degli Amministratori e dei Dirigenti con Responsabilità Strategiche

a) Organi e soggetti coinvolti nella predisposizione, approvazione ed eventuale revisione della Politica di Remunerazione, ruoli nonché organi e soggetti responsabili della corretta attuazione di tale Politica

La politica di remunerazione di TA (di seguito, la "**Politica di Remunerazione**") è il risultato di un processo ispirato a principi di trasparenza e chiarezza, in cui rivestono un ruolo centrale il Consiglio di Amministrazione, il Collegio Sindacale, l'Assemblea Ordinaria e il Comitato Nomine e Remunerazioni.

La competenza a definire ed approvare la Politica di Remunerazione spetta al Consiglio di Amministrazione, in via esclusiva e non delegabile, sulla base della proposta formulata dal Comitato Nomine e Remunerazioni.

Il Consiglio di Amministrazione della Società, esaminata e approvata la Politica di Remunerazione proposta dal Comitato Nomine e Remunerazioni, la propone al voto dell'Assemblea degli Azionisti in ottemperanza a quanto stabilito dall'articolo 123-*ter* TUF.

Responsabili della corretta attuazione della Politica di Remunerazione sono il Consiglio di Amministrazione, il Comitato Nomine e Remunerazioni, e il Collegio Sindacale.

b) Comitato Nomine e Remunerazioni, composizione, competenze e modalità di funzionamento di tale Comitato

Il Consiglio di Amministrazione, nella seduta del 20 maggio 2021, aveva nominato quali componenti del Comitato Nomine e Remunerazioni tre consiglieri non esecutivi, indipendenti ai sensi del Codice di Corporate Governance, nelle persone di Stefano Bottai, Elisabetta Fabri e Gino Mannocci.

Come già segnalato in data 12 maggio 2023 il Consiglio di Amministrazione ha provveduto a sostituire il consigliere dimissionario Elisabetta Fabri, nominando come nuovo membro del Comitato Nomine e Remunerazioni il consigliere Giorgio De Lorenzi, e, pertanto, a decorrere da tale data il Comitato in questione

è composto dai consiglieri non esecutivi Stefano Bottai, Gino Mannocci (entrambi ad oggi indipendenti ai sensi del Codice di Corporate Governance) e Giorgio de Lorenzi (non indipendente).

In conformità a quanto previsto dalle raccomandazioni dell'articolo 5 del Codice di Corporate Governance[1], la Politica per la Remunerazione è sottoposta all'approvazione del Consiglio di Amministrazione su proposta del Comitato Nomine e Remunerazioni, il quale agisce come organo propulsivo, annoverando nell'ambito delle proprie competenze:

- la formulazione di proposte al Consiglio di Amministrazione della Società per la definizione della Politica di Remunerazione nonché in occasione dell'applicazione di eventuali deroghe della stessa;

- la valutazione periodica di adeguatezza, coerenza complessiva e concreta applicazione della Politica di Remunerazione, avvalendosi delle informazioni fornite dall'amministratore delegato;

- la presentazione, al Consiglio di Amministrazione, di proposte o pareri sulla remunerazione degli amministratori esecutivi e degli amministratori che ricoprono particolari cariche nonché sulla fissazione degli obiettivi di *performance* correlati alla componente variabile della remunerazione;

- il controllo circa l'applicazione delle decisioni adottate dal Consiglio di Amministrazione, verificando - in particolare - l'effettivo raggiungimento degli obiettivi di *performance* cui è correlata la corresponsione della componente variabile della remunerazione;

- la sottoposizione al Consiglio di Amministrazione della proposta di Relazione sulla Remunerazione di cui all'art. 123-*ter* TUF.

Il Comitato Nomine e Remunerazioni (i) opera sempre con metodo collegiale, deliberando in assenza dei diretti interessati, (ii) si riunisce a richiesta di uno qualsiasi dei suoi componenti e (iii) ha la possibilità di accedere alle informazioni ed alle funzioni aziendali necessarie per lo svolgimento dei suoi compiti. Le riunioni del Comitato Nomine e Remunerazioni sono regolarmente verbalizzate.

Ai sensi del della raccomandazione 26 del Codice di Corporate Governance di Borsa Italiana *"nessun amministratore prende parte alle riunioni del comitato remunerazioni in cui vengono formulate le proposte al Consiglio di Amministrazione relative alla propria remunerazione."*

La procedura per la disciplina delle operazioni con parti correlate ("**Procedura OPC**") adottata dalla Società in data 28 giugno 2021 ne esenta l'applicazione ai piani di compensi basati su strumenti finanziari approvati dall'assemblea ai sensi dell'art. 114-*bis* del TUF e le relative operazioni esecutive.

c) Componenti relative al compenso e alle condizioni di lavoro dei dipendenti nella determinazione della Politica di Remunerazione

La Politica di Remunerazione dei soggetti indicati si articola in strumenti e logiche volti ad attrarre, motivare e fidelizzare i *top talent*, le figure dotate delle competenze, conoscenze e qualità professionali fondamentali per gestire con successo la Società, e al consolidamento degli interessi a lungo termine e della sostenibilità della Società. Essa si fonda sui princìpi di equità, pari opportunità, meritocrazia e competitività rispetto al mercato.

La definizione della remunerazione della popolazione aziendale indicata segue criteri precisi, tra cui il confronto con il mercato esterno e l'equità interna dell'azienda, le caratteristiche della posizione e le responsabilità attribuite, nonché le competenze distintive delle persone, sempre in un'ottica di massima oggettività e obiettività, al fine di evitare qualsiasi forma di discriminazione.

La remunerazione dei dipendenti che ricoprono posizioni manageriali si articola in una componente fissa, valorizzata secondo i criteri di cui sopra, e di una componente variabile, volta a premiare il raggiungimento di

---

[1] La raccomandazione 25 del Codice di Corporate Governance prevede, infatti, che *"L'organo di amministrazione affida al comitato remunerazioni il compito di (a) coadiuvarlo nell'elaborazione della politica per la remunerazione; e (b) presentare proposte o esprimere pareri sulla remunerazione degli amministratori esecutivi e degli altri amministratori che ricoprono particolari cariche nonché sulla fissazione degli obiettivi di performance correlati alla componente variabile di tale remunerazione. "*.

determinati obiettivi di natura economico-finanziaria e qualitativa.

Per quanto concerne tale componente variabile nell'anno 2023 non sono stati assegnati emolumenti variabili ai Manager ma – in considerazione della fine del contesto emergenziale correlato al periodo pandemico, con il conseguente ritorno ad una gestione societaria condotta dagli amministratori e dal management in un orizzonte di obiettivi programmabili - sono stati fissati gli obiettivi per l'anno 2023 ed i relativi valori di Soglia e di Target al raggiungimento dei quali conseguirà l'assegnazione di emolumenti variabili ai Manager medesimi nell'anno 2024.

Il pacchetto retributivo offerto include anche alcuni benefit, ad esempio l'uso di autovetture aziendali, telefonia, computer e coperture sanitarie. Tali benefit riguardano generalmente Manager e Middle Manager e sono legati alla categoria professionale di appartenenza, prescindono quindi dalla tipologia di contratto (e.g., tempo determinato, indeterminato; tempo pieno, part time). Per tutta la popolazione aziendale non dirigenziale è previsto, inoltre, un pacchetto Welfare.

d) Esperti indipendenti eventualmente intervenuti nella predisposizione della Politica di Remunerazione

Il Comitato Nomine e Remunerazioni può, altresì, avvalersi dei servizi di un consulente esterno al fine di ottenere informazioni sulle pratiche di mercato in materia di politiche retributive, verificando preventivamente che esso non si trovi in situazioni che ne compromettano l'indipendenza di giudizio. Nel corso dell'esercizio 2023 il Comitato Nomine e Remunerazioni non si è tuttavia avvalso di alcun consulente esterno.

e) Finalità perseguite con la Politica di Remunerazione, i principi che ne sono alla base, durata, e descrizione dei cambiamenti della Politica di Remunerazione da ultimo sottoposta all'assemblea e di come tale revisione tenga conto dei voti e delle valutazioni espressi dagli azionisti nel corso di tale assemblea o successivamente;

La Politica di Remunerazione si prefigge lo scopo di:

- attrarre, trattenere e motivare persone dotate delle qualità professionali richieste per gestire con successo l'attività sociale e perseguire gli obiettivi aziendali;

- allineare gli interessi del *management* con quelli degli azionisti, perseguendo l'obiettivo prioritario della creazione di valore sostenibile nel medio - lungo periodo. Questo obiettivo, in particolare, viene perseguito mediante un significativo legame tra la retribuzione individuale e la *performance* raggiunta; e

- riconoscere il merito dell'attività svolta al fine di valorizzare adeguatamente il contributo individuale delle risorse.

La Politica di Remunerazione è ispirata ai seguenti principi:

- **Equilibrio**: garantire una struttura retributiva equilibrata nel suo complesso, con un adeguato bilanciamento tra le componenti fisse e quelle variabili coerenti con gli obiettivi strategici e la politica di gestione dei rischi dell'Emittente, tenuto anche conto del settore di attività in cui esso opera e delle caratteristiche dell'attività concretamente svolta, prevedendo comunque che la parte variabile rappresenti una parte significativa della remunerazione complessiva in ottemperanza a quanto previsto dal Codice di Corporate Governance **[**[2]**]**;

- **Valorizzazione**: garantire livelli remunerativi complessivi in grado di riconoscere il valore professionale delle persone e il loro contributo alla creazione di valore sostenibile nel medio - lungo periodo; e

- **Soddisfazione**: la componente fissa della retribuzione è sufficiente a remunerare la prestazione degli amministratori esecutivi e dei dirigenti con responsabilità strategiche qualora la componente variabile non fosse corrisposta a causa del mancato raggiungimento degli obiettivi di performance indicati dal Consiglio di Amministrazione.

[2] In questo senso, si veda la raccomandazione 27 dell'articolo 5 del Codice di Corporate Governance.

La Politica di Remunerazione contempla, inoltre, i seguenti istituti:

- **Indennità**

  I contratti di lavoro stipulati con amministratori esecutivi e dirigenti con responsabilità strategiche potranno contenere clausole che prevedano indennità per la cessazione del rapporto di lavoro – nel rispetto di determinati limiti secondo le indicazioni di cui alla raccomandazione 27 lett. f) del Codice di Corporate Governance - ad iniziativa della Società o del soggetto interessato o in caso di mancato rinnovo del contratto di lavoro.

- **Patti di non concorrenza**

  La Società potrà prevedere la possibilità di stipulare patti di non concorrenza nei confronti dei dipendenti che ricoprono posizioni manageriali e Amministratori aventi una durata sino a 24 mesi e un corrispettivo che varia sino al 100% della retribuzione annuale lorda fissa nonché ulteriori disposizioni in conformità alle best practice di mercato.

- **Meccanismi di claw back / malus**

  La Società potrà introdurre meccanismi di claw back/malus coerentemente con il Codice di Corporate Governance, che suggerisce l'introduzione *"di eventuali clausole di restituzione (claw-back) o trattenimento (malus) di una parte della somma conformemente a quanto indicato nella politica per la remunerazione, con una chiara indicazione dei motivi e delle procedure deliberative seguite in caso di difformità, anche solo parziale, dalla politica stessa"* (raccomandazione 31, lett. c) e d)

- **Erogazione di entry bonus**

  Allo scopo di attrarre top talent la Società potrà attribuire un entry bonus in tutto o in parte garantito ad obiettivi qualitativi di rilevanza strategico-operativa.

La Politica di Remunerazione di TA è stata redatta in conformità ai principi e le raccomandazioni dettati dall'articolo 5 del Codice di Corporate Governance, cui TA aderisce.

La Politica di Remunerazione oggetto della presente Relazione sarà sottoposta all'approvazione dell'Assemblea del 29 aprile 2024 e troverà applicazione sino alla data di approvazione del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2026, in quanto la durata della stessa è previsto sia allineata alla durata del mandato del Consiglio di Amministrazione che sarà nominato dalla medesima Assemblea.

f) Descrizione della Politica di Remunerazione

La Politica di Remunerazione trova applicazione nei confronti dei membri del Consiglio di Amministrazione della Società, nonché dei membri degli eventuali Comitati interni, dei dirigenti con responsabilità strategiche e, infine, dei componenti del Collegio Sindacale.

Ai sensi del Regolamento Parti Correlate sono dirigenti con responsabilità strategiche "quei soggetti che hanno il potere e la responsabilità, direttamente e indirettamente, della pianificazione, della direzione e del controllo delle attività della società, compresi gli amministratori (esecutivi o meno della società stessa)".

Come segnalato al precedente punto 2, alla data di approvazione della presente Relazione, ricoprono la posizione di dirigenti con responsabilità strategiche i seguenti dipendenti:

- Mariano Andres Mobilia Santi
- Marco Gialletti
- Matteo Barontini

- Valerio Salvatore Trombetta

Poiché la Società rientra nella categoria delle "*società di minori dimensioni*" di cui all'articolo 3, comma 1, lett. f) del Regolamento Parti Correlate [3], l'illustrazione dei compensi percepiti dai dirigenti con responsabilità strategiche è stata predisposta in forma aggregata, in ottemperanza alle linee guida definite nell'Allegato 3A Regolamento Emittenti [4].

La Politica di Remunerazione di TA contempla due piani remunerativi - tra loro alternativi - la cui applicazione dipende dalla carica sociale / funzione ricoperta dal beneficiario nella Società.

In particolare, la Politica di Remunerazione prevede che:

i) agli amministratori non esecutivi (intendendosi ricompresi nel novero di essi anche i membri del Comitato Esecutivo che non siano amministratori muniti di deleghe) della Società spetti una remunerazione fissa; mentre

ii) agli amministratori esecutivi (intendendosi per tali gli amministratori muniti di deleghe) ed ai dirigenti con responsabilità strategiche spetti una remunerazione mista, avente una componente fissa e una componente variabile.

Il Consiglio di Amministrazione, in data 19 dicembre 2019, su proposta del Comitato Nomine e Remunerazioni adottata nella riunione del 17 dicembre 2019, ha approvato il Regolamento MBO della Società.

La versione approvata nella suddetta riunione del 19 dicembre 2019 è stata oggetto di modifica, da ultimo, nella riunione del Consiglio di Amministrazione del 15 marzo 2023, su proposta del Comitato Nomine e Remunerazioni adottata nella medesima data.

Tale Regolamento descrive ed esplicita i criteri e le modalità di attuazione della procedura di remunerazione variabile.

In particolare, il Regolamento individua i soggetti destinatari del sistema, i criteri per la determinazione degli obiettivi al raggiungimento dei quali è subordinato il riconoscimento degli Incentivi, la procedura per la quantificazione dell'ammontare massimo del capitale da destinare a tale remunerazione, le modalità di suddivisione dello stesso, nonché regolamenta, sotto tale ultimo profilo, i rapporti e la ripartizione di competenze tra l'Amministratore Delegato ed i Comitati previsti dal modello di governance.

Sono beneficiari del sistema MBO i soggetti stabiliti dal Comitato Nomine e Remunerazioni ossia gli Amministratori con deleghe, e coloro che sono stati indicati dal Consiglio di Amministrazione o Comitato Esecutivo (Dirigenti) e dall'Amministratore Delegato (ad esempio i Responsabili di Funzione Quadri e gli "impiegati direttivi" che gestiscono Funzioni).

L'Amministratore Delegato può individuare come Soggetti Destinatari del sistema MBO ulteriori collaboratori di Toscana Aeroporti che, pur non essendo Responsabili di Funzione, ricoprono comunque posizioni di particolare importanza per l'organizzazione.

Indicativamente nel primo trimestre dell'esercizio di riferimento, il Comitato Nomine e Remunerazioni propone per i soggetti destinatari del sistema MBO gli obiettivi annuali ed i relativi valori di Soglia e di Target al raggiungimento dei quali vengono assegnati gli Incentivi stabiliti, da sottoporre all'approvazione del Consiglio di Amministrazione.

---

3 Ai sensi dell'articolo 3, comma 1, lett. f), del Regolamento Parti Correlate, sono società di minori dimensioni "*le società per le quali né l'attivo dello stato patrimoniale né i ricavi, come risultanti dall'ultimo bilancio consolidato approvato, superino i 500 milioni di euro*".

4 L'Allegato 3A Regolamento Emittenti (ossia le linee guida per la redazione della relazione sulla remunerazione) prevede che "*le società che risultano di <<minori dimensioni>> [...] possono fornire le informazioni sui compensi percepiti dagli altri dirigenti con responsabilità strategiche in forma aggregata [...]*.".

L'Amministratore Delegato determina a sua volta (insieme al Presidente, per i loro diretti riporti), le Schede MBO dei propri collaboratori e sovrintende, insieme alla Direzione Risorse Umane e Organizzazione ed ai singoli Direttori, alla definizione delle Schede MBO dei collaboratori che sono Responsabili di Funzione, seguendo i criteri approvati dal Consiglio di Amministrazione su proposta del Comitato Nomine e Remunerazioni. I Direttori di Funzione identificano gli obiettivi di Funzione e inviano le bozze di schede MBO dei propri collaboratori alla Direzione Risorse Umane e Organizzazione, che le condivide con l'Amministratore Delegato (o il Presidente, per i collaboratori delle funzioni che a loro riportano), per poi avere conferma per la consegna ai responsabili e collaboratori.

La Scheda MBO è composta da un minimo di 4 fino ad un massimo di 6 obiettivi, e tendenzialmente 2 obiettivi sono aziendali e collettivi legati alla Valutazione dell'andamento complessivo dell'impresa da parte del Comitato Esecutivo (con peso del 20%), ed all'Utile ante Imposte (con peso del 30%). Il singolo obiettivo non può avere un peso inferiore al 10% e superiore al 25%. Per ciascun obiettivo è attribuito il relativo peso percentuale per un peso totale pari a 100%.

Gli obiettivi devono essere (oltre a quello successivamente indicato):

- compatibili con le mansioni svolte da ciascun Soggetto Destinatario;
- dotati di carattere di specificità;
- suscettibili (gli obiettivi di carattere quantitativo) di esatto accertamento;
- programmati per essere raggiunti entro l'esercizio sociale di riferimento;
- univoci, ossia non aperti ad interpretazioni, e con un riscontro effettivo.

Gli obiettivi possono essere quantitativi, ma anche qualitativi o progettuali. In questo secondo caso dovranno essere espressi in modo non ambiguo i risultati attesi sia come Soglia che come Target, precisando eventuali criteri di valutazione intermedia.

In sede di definizione degli MBO degli Amministratori con Deleghe è anche indicato l'importo massimo complessivo imputato al pagamento degli Incentivi dei Responsabili di Funzione ed il numero di destinatari nel corso dell'esercizio (suscettibile tuttavia di variazione, per entrate, uscite o specifiche indicazioni gestionali individuate dal Consiglio di Amministrazione, dal Comitato Esecutivo e dall'Amministratore Delegato).

Il Consiglio di Amministrazione, su proposta del Comitato per le Nomine e le Remunerazioni, può derogare al regolamento, in forma espressamente motivata, ossia definire riconoscimenti premianti cd. tantum in favore di Amministratori con Deleghe o Dirigenti, ai sensi del TUF.

Nello specifico, tenuto conto delle finalità e dei criteri perseguiti dalla Politica di Remunerazione, la remunerazione dei beneficiari della Politica di Remunerazione è definita come segue.

Amministratori non esecutivi[5]

La remunerazione fissa spettante agli amministratori non esecutivi della Società è stata determinata dall'Assemblea degli Azionisti di TA in data 18 maggio 2021.

L'emolumento fisso è stato definito sulla base dell'impegno richiesto per lo svolgimento delle attività assegnate ai consiglieri non esecutivi e non è legato in misura significativa ai risultati economici della Società; tale emolumento consta degli importi (tra loro cumulabili) che seguono:

[5] Si segnala che tutti gli importi indicati al presente paragrafo devono essere intesi al lordo di qualsiasi importo dovuto a titolo fiscale e/o previdenziale.

- **Euro 10.000,00** - su base annua - per ciascun amministratore non esecutivo;

- **Euro 2.500,00** - su base annua - per il Presidente del Comitato Controllo e Rischi e per il Presidente del Comitato Nomine e Remunerazioni;

- **Euro 2.000,00** - su base annua - per ciascun membro del Comitato Controllo e Rischi e del Comitato Nomine e Remunerazioni.

L'emolumento fisso spettante agli amministratori non esecutivi viene eventualmente rettificato *pro-quota* mensile, sulla base della durata effettiva della carica rivestita nella Società.

Agli amministratori non esecutivi la cui residenza è fissata oltre 50 Km dalla sede sociale spetta inoltre il rimborso, a piè di lista, delle spese sostenute per la partecipazione alle riunioni del Consiglio di Amministrazione e dei comitati interni.

Gli amministratori non esecutivi non sono destinatari di piani di incentivazione a base azionaria.

Amministratori esecutivi e dirigenti con responsabilità strategiche[6]

Il pacchetto remunerativo di amministratori esecutivi e dirigenti con responsabilità strategiche è articolato in modo da garantire un collegamento diretto tra remunerazione e *performance*; a tal riguardo, è prevista la corresponsione di premi solo in caso di effettivo raggiungimento degli obiettivi aziendali e, comunque, di valore coerente con la profittabilità complessiva della Società.

La remunerazione a componente "mista" si compone di due fattori: un emolumento fisso e un emolumento variabile.

Emolumento Fisso

L'emolumento fisso ricompensa il ruolo ricoperto dal beneficiario in termini di ampiezza delle responsabilità e impatto sul *business*, nonché l'esperienza, la capacità e le competenze richieste per la relativa posizione.

L'emolumento fisso remunera altresì il livello di eccellenza dimostrato dal beneficiario nell'esecuzione della propria attività e la qualità complessiva del contributo da esso apportato ai risultati di *business* della Società.

La rilevanza dell'emolumento fisso nell'ambito del pacchetto retributivo a componente "mista" è tale da ridurre comportamenti gestionali improntanti prevalentemente (o esclusivamente) al rischio.

L'emolumento fisso spettante agli amministratori esecutivi della Società è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione nella riunione del 28 giugno 2021 secondo i termini che seguono:

(i) al Presidente del Consiglio di Amministrazione è riconosciuto un emolumento fisso pari all'importo lordo di **Euro 120.000 (centoventimila)** su base annua, comprensivo dell'importo riconosciuto dall'Assemblea degli azionisti di Toscana Aeroporti nell'adunanza del 18 maggio 2021 in qualità di membro del Consiglio di Amministrazione, con decorrenza dalla data di sua nomina e applicazione del principio *pro rata temporis*;

(ii) al Vice-Presidente del Consiglio di Amministrazione, è riconosciuto l'importo di **Euro 10.000 (diecimila)** su base annua, da cumularsi con l'importo riconosciuto dall'Assemblea degli azionisti di Toscana Aeroporti nell'adunanza del 18 maggio 2021 in qualità di membro del Consiglio di Amministrazione, con decorrenza dalla data della sua nomina e applicazione del principio *pro rata temporis*.

6 Si segnala che tutti gli importi indicati al presente paragrafo devono essere intesi al lordo di qualsiasi importo dovuto a titolo fiscale e/o previdenziale.

(iii) a ciascun membro del Comitato Esecutivo è riconosciuto, per l'intera durata del mandato, un gettone di presenza pari ad **Euro 500 (cinquecento)** per ogni partecipazione alle sedute del Comitato Esecutivo medesimo, da cumularsi con l'importo riconosciuto a ciascun membro del Comitato Esecutivo dall'Assemblea degli azionisti di Toscana Aeroporti nell'adunanza del 18 maggio 2021 in qualità di membro del Consiglio di Amministrazione.

(iv) all'Amministratore Delegato, è riconosciuto l'importo di **Euro 244.000 (duecentoquarantaquattromila)** su base annua, comprensivo dell'importo riconosciuto dall'Assemblea degli azionisti di Toscana Aeroporti nell'adunanza del 18 maggio 2021 in qualità di membro del Consiglio di Amministrazione, con decorrenza dalla data della sua nomina e applicazione del principio pro rata temporis.

Ai dirigenti con responsabilità strategiche in carica alla data di approvazione della presente Relazione spetta invece per l'esercizio 2023 un emolumento fisso complessivo - su base annua e qui indicato in forma aggregata - pari ad **Euro 540.900**

L'emolumento fisso viene eventualmente rettificato *pro-quota* mensile, sulla base della durata effettiva della carica rivestita nella Società.

Emolumento Variabile

L'emolumento variabile ha lo scopo di riconoscere i risultati conseguiti, stabilendo un collegamento tra compensi e *performance* della Società.

L'emolumento variabile rappresenta, quindi, un incentivo inteso a premiare il raggiungimento di obiettivi di natura sia quantitativa, sia qualitativa.

Il sistema di calcolo dell'emolumento variabile (di seguito, anche, "**MBO**") è incentrato sul raggiungimento di predefiniti obiettivi aziendali di tipo sia finanziario che non finanziario, che permettono di valutare la *performance* del beneficiario su base annua.

Gli obiettivi del piano MBO per gli amministratori esecutivi sono stabiliti dal Consiglio di Amministrazione di TA su proposta del Comitato Nomine e Remunerazioni; gli obiettivi per i dirigenti con responsabilità strategica vengono invece stabiliti dal Presidente e dall'Amministratore Delegato, ciascuno per propri collaboratori, sulla base delle linee guida previste nella Politica di Remunerazione.

Con riferimento all'emolumento variabile spettante agli Amministratori si segnala che nell'anno 2023 non sono stati attribuiti emolumenti variabili agli amministratori con deleghe.

Proporzione tra componente fissa e variabile

Considerato quanto sopra riportato, nell'esercizio 2023 non vi è stata incidenza della componente variabile della remunerazione di ciascuno dei beneficiari della Politica di Remunerazione sulla remunerazione annua complessiva.

Per gli esercizi successivi, l'incidenza della componente variabile sarà indicata una volta che siano stati attribuiti nuovi emolumenti variabili.

Come già segnalato nell'anno 2023 non sono stati assegnati emolumenti variabili ma – in considerazione della fine del contesto emergenziale correlato al periodo pandemico, con il conseguente ritorno ad una gestione societaria condotta dagli amministratori e dal management in un orizzonte di obiettivi programmabili - sono stati fissati gli obiettivi per l'anno 2023 ed i relativi valori di Soglia e di Target al raggiungimento dei quali conseguirà l'assegnazione di emolumenti variabili nell'anno 2024.



g) Politica seguita con riguardo ai benefici non monetari

Il piano remunerativo degli amministratori esecutivi e dei dirigenti con responsabilità strategica si completa, infine, con diverse tipologie di *fringe benefit* che rientrano nella tipologia ordinaria dei *benefit* generalmente attribuiti a soggetti che ricoprono posizioni analoghe in società di capitali con caratteristiche dimensionali e qualitative equiparabili a quelle della Società.

Essi consistono principalmente in piani previdenziali, assicurativi e assistenziali che riflettono in modo coerente e migliorativo l'ordinaria tutela previdenziale e assistenziale prevista dal Contratto Collettivo Nazionale applicabile ai sensi di legge. I piani di benefit prevedono altresì l'assegnazione di autovetture aziendali ad uso promiscuo.

h) Descrizione degli obiettivi di *performance*, finanziari e non finanziari, tenendo conto di criteri relativi alla responsabilità sociale d'impresa, in base ai quali vengano assegnate le componenti variabili

Ogni anno, secondo i criteri stabiliti dal Regolamento MBO approvato dalla Società, sono attribuiti obiettivi agli Amministratori ed ai Dirigenti strategici, nonché agli altri Manager e Middle Manager.

La Scheda MBO è composta da un minimo di 4 fino ad un massimo di 6 obiettivi, e tendenzialmente 2 obiettivi sono aziendali e collettivi legati alla Valutazione dell'andamento complessivo dell'impresa da parte del Comitato Esecutivo (con peso del 20%), ed all'Utile ante Imposte (con peso del 30%). Il singolo obiettivo non può avere un peso inferiore al 10% e superiore al 25%. Per ciascun obiettivo è attribuito il relativo peso percentuale per un peso totale pari a 100%.

Gli obiettivi devono essere (oltre a quello successivamente indicato):

- compatibili con le mansioni svolte da ciascun Soggetto Destinatario;
- dotati di carattere di specificità;
- suscettibili (gli obiettivi di carattere quantitativo) di esatto accertamento;
- programmati per essere raggiunti entro l'esercizio sociale di riferimento;
- univoci, ossia non aperti ad interpretazioni, e con un riscontro effettivo.

Gli obiettivi possono essere quantitativi, ma anche qualitativi o progettuali. In questo secondo caso dovranno essere espressi in modo non ambiguo i risultati attesi sia come Soglia che come Target, precisando eventuali criteri di valutazione intermedia. Gli obiettivi non finanziari incidono generalmente in misura pari al 10% - 20% del totale MBO erogabile e generalmente riguardano (a) sviluppo e quindi apertura di nuove rotte; (b) realizzazione di particolari format di servizio operativo o commerciale o ristorativo; (c) implementazione di nuove applicazioni software finalizzate al miglioramento tecnologico e digitale sia in ambito operativo sia in ambito di esperienza del cliente; (d) perfezionamento di accordi tra azienda ed organizzazioni sindacali, per miglioramenti di produttività o di costo.

i) Criteri utilizzati per la valutazione del raggiungimento degli obiettivi di *performance* alla base dell'assegnazione di azioni, opzioni, altri strumenti finanziari o altre componenti variabili della remunerazione e misura della componente variabile di cui è prevista l'erogazione in funzione del livello di conseguimento degli obiettivi stessi

Oltre agli obiettivi assegnati, la Scheda MBO contiene anche una cd. "soglia di attivazione MBO", ossia dei meccanismi che determinano l'attivazione o meno della corresponsione dell'incentivo complessivo.

Al termine di ogni esercizio sociale ed indicativamente nel primo trimestre dell'anno successivo, previa verifica dell'intervenuto raggiungimento degli obiettivi, e della cd. "soglia di attivazione MBO", si procede alla liquidazione degli Incentivi previsti mediante il seguente criterio:

- se il Risultato del singolo obiettivo non raggiunge il valore di Soglia, l'Incentivo per il singolo obiettivo non viene riconosciuto;

- se il Risultato raggiunto è compreso tra Soglia e Target, l'Incentivo è riconosciuto in modo proporzionale all'effettiva percentuale raggiunta, tra il 50% ed il 100% del singolo obiettivo;

- se il Risultato corrisponde o supera il valore Target, l'Incentivo è riconosciuto integralmente.

L'importo liquidato, anche in ragione di eventuali accordi sottoscritti in sede di attivazione o cessazione di un rapporto di lavoro, o di quanto pattuito dalla azienda con il soggetto interessato dal sistema MBO, potrà essere riparametrato per il tempo di permanenza nel ruolo organizzativo a cui è associato il MBO.

j) Informazioni volte a evidenziare il contributo della Politica di Remunerazione alla strategia aziendale, al perseguimento degli interessi a lungo termine della società e alla sostenibilità della società

Come evidenziato nei precedenti paragrafi e) e f), la Politica di Remunerazione rappresenta uno strumento chiave per proteggere e rafforzare la reputazione della Società. La Politica di Remunerazione definisce infatti i principi e le linee guida cui la Società deve attenersi nella definizione dei compensi riconosciuti ai propri amministratori e dirigenti con responsabilità strategiche al fine di creare valore nel medio-lungo periodo per la Società e i suoi *stakeholders*.

Coerentemente con tale finalità, la remunerazione degli Amministratori Esecutivi e dei dirigenti con responsabilità strategiche è strutturata in modo tale da:

- equilibrare la componente fissa e variabile della remunerazione con il fine di creare valore nel medio-lungo periodo in modo sostenibile per la Società;

- ancorare la retribuzione variabile al conseguimento di obiettivi operativi e finanziari in conformità con la creazione di valore nel medio-lungo periodo e i risultati effettivi raggiunti dalla Società;

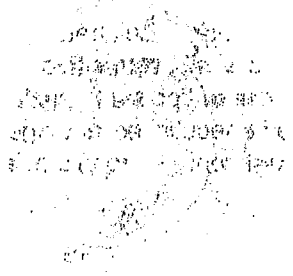
- riconoscere adeguate remunerazioni per attrarre, motivare e trattenere nel medio-lungo periodo i top talent al fine di raggiungere gli obiettivi aziendali di sviluppo del business nel medio-lungo periodo.

k) Termini di maturazione dei diritti (c.d. *vesting period*) e sistemi di pagamento differito e meccanismi di correzione ex post della componente variabile

In linea con le *best practice* di mercato seguite da società con dimensioni analoghe a quelle di TA, il pacchetto remunerativo degli amministratori (sia esecutivi, che non esecutivi) e dirigenti con responsabilità strategiche non prevede al momento alcun piano di incentivazione basato su strumenti finanziari della Società (c.d. *stock option plan*).

l) Informazioni sulle clausole per il mantenimento in portafoglio degli strumenti finanziari dopo la loro acquisizione

Si rinvia a quanto descritto nel precedente paragrafo k).



m) Politica relativa ai trattamenti previsti in caso di cessazione dalla carica o di risoluzione del rapporto di lavoro

Alla data di approvazione della presente Relazione non sono vigenti accordi relativi ad indennità in caso di dimissioni, licenziamento, revoca senza giusta causa o cessazione del rapporto a seguito di un'offerta pubblica di acquisto.

La politica generale di remunerazione degli amministratori e dirigenti con responsabilità strategiche della società prevede che nel caso di cessazione del rapporto di amministrazione debba essere definito un tetto massimo alla possibile indennità da corrispondere da parte della società all'amministratore che cessa dalla carica.

Specificamente, in caso di mancato rinnovo del rapporto di amministrazione non è prevista la corresponsione di alcuna indennità all'amministratore a cui non è rinnovato il mandato (fatto salvo l'eventuale trattamento di fine rapporto dipendente qualora la cessazione dei due rapporti fosse consensuale).

Nel caso in cui il rapporto di amministrazione sia interrotto prima della sua naturale conclusione per ragioni non legate al raggiungimento di risultati obiettivamente inadeguati, l'indennità da corrispondere all'amministratore cessato sarà pari all'ammontare dell'emolumento che l'amministratore avrebbe percepito nel residuo periodo di carica. In tutti i casi, si prevede che la base di calcolo dell'ammontare dell'indennità sia composto dalla componente fissa della remunerazione, dalla valorizzazione dei benefit e dalla componente di remunerazione variabile percepita in media dall'amministratore nei tre anni precedenti alla cessazione del rapporto.

n) Informazioni sulla presenza di coperture assicurative, ovvero previdenziali o pensionistiche, diverse da quelle obbligatorie

Non sono previste coperture assicurative, ovvero previdenziali o pensionistiche, diverse da quelle obbligatorie.

o) Politica retributiva seguita con riferimento: (i) agli amministratori indipendenti, (ii) all'attività di partecipazione a comitati e (iii) allo svolgimento di particolari incarichi

In conformità a quanto raccomandato dal Codice di Corporate Governance, la remunerazione degli amministratori non esecutivi non è legata ai risultati economici conseguiti dalla Società.

La Politica di Remunerazione prevede l'attribuzione agli amministratori non esecutivi la cui residenza è fissata oltre 50 Km del rimborso, a piè di lista, delle spese sostenute per la partecipazione alle riunioni del Consiglio di Amministrazione e dei comitati interni.

Per ulteriori informazioni e per le informazioni relative alla remunerazione degli amministratori investiti di particolari cariche, si rinvia a quanto descritto nel precedente paragrafo f).

p) Società utilizzate come riferimento per la definizione della Politica di Remunerazione

Non sono state utilizzate come riferimento per la definizione della Politica di Remunerazione altre società.

q) Elementi della politica delle remunerazioni derogabili in presenza di circostanze eccezionali e le relative condizioni procedurali in base alle quali la deroga può essere applicata

La Società ammette la possibilità di ricorrere a deroghe rispetto agli elementi che compongono la Politica di Remunerazione, ove sia necessario (i) attrarre e trattenere i c.d. *top talent*, le figure dotate delle competenze, conoscenze e qualità professionali fondamentali per gestire con successo la Società, i cui trattamenti economici di provenienza differiscano dalla Politica di Remunerazione, cambiando il mix retributivo e le percentuali della componente variabile: (ii) rettificare o rimodulare gli obiettivi aziendali di tipo finanziario che non finanziario, che permettono di valutare la *performance* degli amministratori esecutivi ed i dirigenti con responsabilità strategiche, in conseguenza di operazioni straordinarie (e.g., acquisizioni/cessioni) o eventi

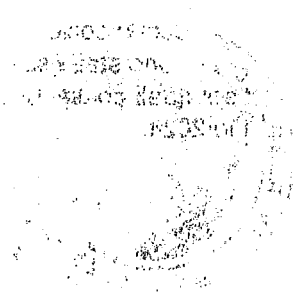
straordinari riguardanti la Società e/o il suo mercato di riferimento (e.g., pandemie, crisi economiche e calamità).

In occasione delle predette situazioni, il Comitato Nomine e Remunerazioni è chiamato a esprimersi in via preliminare rispetto al Consiglio di Amministrazione.

1.2 Politica in materia di remunerazione del Collegio Sindacale

La remunerazione del Collegio Sindacale della Società è commisurata alla competenza, alla professionalità e all'impegno richiesto, alla rilevanza del ruolo ricoperto nonché alle caratteristiche dimensionali e settoriali dell'impresa, coerentemente con quanto indicato alla raccomandazione 30 del Codice di Corporate Governance.

Gli azionisti della Società riuniti in sede assembleare in data 27 aprile 2023 hanno approvato la proposta presentata da Corporacion America Italia S.p.A. di determinare in Euro 30.000 annui l'importo del compenso da attribuire al Presidente del Collegio Sindacale ed in Euro 22.500 annui l'importo del compenso da attribuire a ciascun Sindaco Effettivo, oltre a un gettone di presenza – da attribuire sia al Presidente sia a ciascun Sindaco Effettivo – pari a Euro 300 per ciascuna riunione del Collegio Sindacale, del Consiglio di Amministrazione, dei Comitati interni e dell'Assemblea e al rimborso a piè di lista delle spese sostenute per la partecipazione a dette riunioni.



SEZIONE II - COMPENSI CORRISPOSTI NELL'ESERCIZIO 2023 AI COMPONENTI DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE E DEL COLLEGIO SINDACALE NONCHÉ AI DIRIGENTI CON RESPONSABILITÀ STRATEGICHE

La presente Sezione II, articolata in due Parti, illustra nominativamente i compensi degli organi di amministrazione e di controllo e, in aggregato, i compensi dei Dirigenti con Responsabilità Strategiche corrisposti nell'Esercizio.

I PARTE – VOCI CHE COMPONGONO LA REMUNERAZIONE

Nella Parte Prima della Sezione II è fornita una rappresentazione adeguata, chiara e comprensibile delle voci che compongono la remunerazione.

Le voci che compongono la remunerazione sono riportate in dettaglio nella Tabella 1 di cui all'Allegato 3A, Schema 7-bis, del Regolamento Emittenti Consob, riportata in appendice alla II Parte della presente Sezione.

1.1 Composizione della Remunerazione

(a) Remunerazione dei componenti del Consiglio di Amministrazione

Alla luce di quanto indicato al Paragrafo 2 della presente Relazione, il novero degli amministratori non esecutivi di Toscana Aeroporti (legittimati a percepire la remunerazione a "componente fissa") è composto dai Sig.ri: Stefano Bottai, Giorgio De Lorenzi, Linda Stivala, Ana Cristina Schirinian, Saverio Panerai, Claudio Bianchi, Nicoletta De Francesco, Gino Mannocci, Antonella Mansi, Cristina Martelli, Mariano Andres Mobilia Santi, Patrizia Pacini, Mirko Romoli Fenu.

Il novero degli amministratori esecutivi di Toscana Aeroporti (legittimati a percepire la remunerazione a "componente mista") è composto dai Sig.ri: Marco Carrai (Presidente del Consiglio di Amministrazione), Roberto Naldi (Amministratore Delegato).

L'Assemblea ordinaria del 18 maggio 2021 ha deliberato di attribuire:

(i) un compenso dei membri del Consiglio di Amministrazione nella somma di Euro 10.000,00 annui, oltre eventuali rimborsi;

(ii) un compenso dei componenti dei comitati interni, di cui al Codice di Corporate Governance, in Euro 2.500,00 annui per i relativi Presidenti ed in Euro 2.000,00, sempre annui, per i relativi componenti.

Con riferimento a Presidente e Amministratore Delegato gli emolumenti determinati dall'assemblea come membri del Consiglio di Amministrazione sono stati ricompresi negli emolumenti fissi rispettivamente assegnati.

Con riferimento agli altri membri del Consiglio di Amministrazione diversi dai soggetti suindicati gli emolumenti determinati dall'assemblea vanno a sommarsi tra loro.

Con riferimento all'emolumento variabile spettante agli Amministratori si segnala che nell'anno 2023 non sono stati assegnati emolumenti variabili agli Amministratori con deleghe ma – in considerazione della fine del contesto emergenziale correlato al periodo pandemico, con il conseguente ritorno ad una gestione societaria condotta dagli amministratori e dal management in un orizzonte di obiettivi programmabili – sono stati fissati gli obiettivi per l'anno 2023 ed i relativi valori di Soglia e di Target al raggiungimento dei quali conseguirà l'assegnazione di emolumenti variabili in favore degli Amministratori con deleghe nell'anno 2024.

(b) Remunerazione dei componenti del Collegio Sindacale

In data 27 aprile 2023, contestualmente alla nomina del Collegio Sindacale, l'assemblea ordinaria della Società ha deliberato di determinare in Euro 30.000,00 annui l'indennità spettante al presidente del Collegio Sindacale e in Euro 22.500,00 annui l'indennità spettante a ciascun sindaco effettivo, in aggiunta a un gettone di presenza di Euro 300 e al rimborso delle spese sostenute per partecipare alle riunioni del Collegio Sindacale, del Consiglio di Amministrazione, dei comitati interni, di cui al Codice di Corporate Governance e dell'assemblea degli azionisti della Società.

(c) Remunerazione dei dirigenti con responsabilità strategiche

Rivestono altresì, alla data di approvazione della presente Relazione, la posizione di dirigenti con responsabilità strategiche (ugualmente legittimati a percepire la remunerazione a "componente mista") i Sig.ri:

- Mariano Andres Mobilia Santi
- Marco Gialletti
- Matteo Barontini
- Valerio Salvatore Trombetta

I compensi pagati e destinati a qualsiasi titolo e sotto qualsiasi forma ai dirigenti con responsabilità strategiche della Società per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 ammontano complessivamente a Euro 789.918 Essi si compongono della componente fissa della retribuzione e quindi della retribuzione annua lorda da lavoro dipendente (c.d. RAL), pari a Euro 540.000, dei compensi variabili e dei benefici non monetari, nonché eventuali compensi percepiti per cariche in società controllate e di eventuali bonus pari, in aggregato a valori lordi, a Euro 900.

Alcuni dirigenti con responsabilità strategiche, in funzione della responsabilità assegnata in qualità di figure manageriali chiave del Gruppo, beneficiano di remunerazioni incentivanti (si rinvia alla precedente Sezione I).

Con riferimento all'emolumento variabile spettante ai dirigenti con responsabilità strategiche, si segnala che nell'anno 2023 non sono stati assegnati emolumenti variabili ai dirigenti con responsabilità strategiche ma – in considerazione della fine del contesto emergenziale correlato al periodo pandemico, con il conseguente ritorno ad una gestione societaria condotta dagli amministratori e dal management in un orizzonte di obiettivi programmabili - sono stati fissati gli obiettivi per l'anno 2023 ed i relativi valori di Soglia e di Target al raggiungimento dei quali conseguirà l'assegnazione di emolumenti variabili ai dirigenti medesimi nell'anno 2024.

1.2 Indennità e/o altri benefici per la cessazione dalla carica o per la risoluzione del rapporto di lavoro nel corso dell'esercizio

Nel corso dell'Esercizio non sono state attribuite indennità e/o altri benefici per la cessazione dalla carica o per la risoluzione del rapporto di lavoro.

1.3 Deroghe alla Politica di Remunerazione

Il Consiglio di Amministrazione, in data 31 marzo 2023, su proposta del Comitato Nomine e Remunerazioni formulata nella medesima data, ha attribuito alcuni emolumenti straordinari *una tantum* - derogando conseguentemente alla Politica di Remunerazione di Toscana Aeroporti - al Presidente del Consiglio di Amministrazione, dell'Amministratore Delegato, ai Dirigenti Strategici nonché agli altri soggetti beneficiari del sistema di retribuzione variabile, in considerazione dei significativi risultati ottenuti nell'anno 2022 nonostante il contesto ancora fortemente condizionato dalla pandemia.

Per il Presidente del Consiglio di Amministrazione e l'Amministratore Delegato l'emolumento straordinario *una tantum* assegnato è stato pari all'ultimo importo massimo riconoscibile a titolo di MBO deliberato in precedenza - per tali cariche - dal Consiglio di Amministrazione.

Gli importi sono risultati quindi pari a Euro 80.000 per il Presidente del Consiglio di Amministrazione e Euro 160.000 per l'Amministratore Delegato.

Per quanto riguarda gli emolumenti straordinari in favore dei Dirigenti Strategici e degli altri soggetti beneficiari del sistema di retribuzione variabile, l'emolumento straordinario *una tantum* è stato pari all'ultimo importo massimo riconoscibile a titolo di MBO determinato per ognuno in precedenza dalla Società.

Trattandosi di un'attribuzione *una tantum* in deroga alla Politica di Remunerazione alcuni dei beneficiari degli emolumenti straordinari in questione erano qualificabili come parti correlate di Toscana Aeroporti ai sensi del vigente Regolamento Parti Correlate di CONSOB.

Pertanto, ai sensi della procedura relativa alle operazioni con parti correlate della società, la proposta del Comitato Nomine e Remunerazioni, prima di essere approvata dal Consiglio di Amministrazione, è stata portata all'attenzione del Comitato Controllo e Rischi e Sostenibilità in qualità di Comitato Parti Correlate, che – in data 31 marzo 2023 – ha rilasciato il proprio relativo parere favorevole.

1.4 Meccanismi di correzione della componente variabile

Nel corso dell'Esercizio non sono stati applicati meccanismi di correzione ex post della componente variabile (*malus* ovvero restituzione di compensi variabili "*claw-back*").

1.5 Variazione delle tendenze relative alla remunerazione e ai compensi corrisposti dalla Società negli ultimi cinque esercizi

Di seguito si riportano le informazioni di confronto, per gli esercizi 2022 e 2023 tra la variazione annuale della remunerazione complessiva dei membri del Consiglio di Amministrazione e dei membri del Collegio Sindacale, dei risultati della Società e della remunerazione annua lorda, parametrata sui dipendenti a tempo pieno.

	Ruolo	Variazione 2023 vs 2022
Marco Carrai	Presidente del C.d.A. e membro del Comitato Esecutivo	8.22%
Roberto Naldi	Amministratore Delegato e membro del Comitato Esecutivo	10,01%
Stefano Bottai	Vice-Presidente (non esecutivo)	0,00%
Patrizia Pacini	Amministratore non esecutivo	0,00%
Claudio Bianchi	Membro del Comitato Esecutivo	- 20,00%
Giorgio De Lorenzi	Amministratore non esecutivo	12,82%
Nicoletta De Francesco	Amministratore non esecutivo	0,00%
Gino Mannocci	Amministratore non esecutivo	0,00%
Saverio Panerai	Amministratore non esecutivo	0,00%
Linda Stivala	Amministratore non esecutivo	n.d.
Antonella Mansi	Membro del Comitato Esecutivo	-20,00%
Cristina Martelli	Amministratore non esecutivo	

	Ruolo	Variazione 2023 vs 2022
Mariano Andres Mobilia Santi	Membro del Comitato Esecutivo	- 20,00%
Mirko Romoli Fenu	Amministratore non esecutivo	0,00%
Ana Cristina Schirinian	Amministratore non esecutivo	0,00%
Alberto Ribolla	Presidente del Collegio Sindacale	n.d.
Lara Lupi	Sindaco Effettivo	n.d.
Silvia Bresciani	Sindaco Effettivo	8,85%
Leonardo Comucci	Sindaco Effettivo	n.d.
Roberto Giacinti	Sindaco Effettivo	8,85%
Maurizio Redeghieri Baroni	Sindaco Supplente	n.d.
Francesco Rossi	Sindaco Supplente	n.d.
Mariano Andres Mobilia Santi	Dirigente con responsabilità stategiche	7,98%
Marco Gialletti	Dirigente con responsabilità stategiche	
Matteo Barontini	Dirigente con responsabilità stategiche	
Valerio Salvatore Trombetta	Dirigente con responsabilità stategiche	
Remunerazione annua lorda media totale dipendenti (**)		16,3%
EBIT		240,4%
EBITDA		87,4%

(*) Retribuzione lorda annua media complessiva, componenti fissa e variabile di breve a target, calcolata su base equivalente a tempo pieno.

1.6 Informazioni relative alle modalità con cui la Società ha tenuto conto del voto espresso dall'Assemblea sulla Sezione II della Relazione sulla Remunerazione dell'esercizio precedente

L'Assemblea riunitasi in data 27 aprile 2023 ha espresso voto favorevole sulla Sezione II della Relazione sulla Remunerazione dell'esercizio precedente e non si sono registrate indicazioni provenienti dagli azionisti da considerare ai fini della presente Relazione.



