



DICHIARAZIONE CONSOLIDATA DI CARATTERE NON FINANZIARIO
AL 31 DICEMBRE 2022
AI SENSI DEL D.LGS. 254/2016

Indice

LETTERA DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO	4
1. HIGHLIGHTS FINANZIARI E NON FINANZIARI 2022	7
2. IL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI	8
2.1. Modello aziendale di gestione e organizzazione	8
2.2. Trasparenza fiscale	12
2.3. Assemblea e consiglio di amministrazione	15
2.4. Codice di Corporate Governance	16
2.5. Adozione Modello ex DL 231/2001	16
2.6. Analisi di materialità	17
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	23
4. GESTIONE DELLE TEMATICHE SOCIALI	36
4.1. Qualità del servizio	36
4.2. Gestione responsabile fornitori	44
4.3. Gestione responsabile fornitori Toscana Aeroporti Costruzioni	50
4.4. Airport Security	52
4.5. Airport Safety	56
4.6. La Safety di Toscana Aeroporti Handling	66
4.7. Gestione dei rapporti con le comunità locali	73
5. GESTIONE DELLE TEMATICHE ATTINENTI AL PERSONALE E RISPETTO DEI DIRITTI UMANI	75
5.1. Premessa	75
5.2. Gestione e valorizzazione del personale	75
5.3. Salute e Sicurezza	86
5.4. Salute e Sicurezza Toscana Aeroporti Costruzioni srl	93
5.5. Cyber security	95
6. LOTTA ALLA CORRUZIONE ATTIVA E PASSIVA E COMPLIANCE	99

6.1. Contesto normativo	99
6.2. Rischi e Politiche praticate	100
7. TASSONOMIA UE	105
7.1. Introduzione alla Tassonomia Europea	105
7.2. Perimetro di ammissibilità delle attività	106
7.3. Attività economiche allineate	107
7.4. L'elaborazione degli indicatori	108
7.5. Sviluppi futuri	109
8. TABELLA DI CORRELAZIONE AL D. LGS. 254/16	114
9. INDICE DEI CONTENUTI GRI	117
10. RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE	121

Lettera dell'Amministratore Delegato

Con il Bilancio 2022, Toscana Aeroporti S.p.A (di seguito anche "TA" o "Società" o "Toscana Aeroporti") – torna per la prima volta a registrare risultati positivi a seguito della pandemia, 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.

In continuità con il precedente esercizio, anche il Bilancio 2022 ha comunque subito i gravissimi effetti dell'epidemia "Corona Virus" sull'economia mondiale, sulle reti di trasporto globale, e, nello specifico sul trasporto aereo e sul turismo da e per l'Italia. I risultati economici del 2022 infatti, seppur positivi, sono ancora distanti da quelli del 2019 anche a causa dell'effetto del rincaro del costo dell'energia e delle utenze in generale, ovviamente collegato al conflitto in corso nell'area ucraina.

Nelle tabelle seguenti si evidenziano i dati di traffico registrati presso i due scali.

TRAFFICO AEROPORTO DI PISA				
	Progr. al 31.12.22	Progr. al 31.12.21	VAR. 2022/21	VAR.% 2022/21
TOTALE PASSEGGERI	4.493.847	1.999.137	2.494.710	124,8%
TOTALE MOVIMENTI	37.659	23.397	14.262	61,0%

TRAFFICO AEROPORTO DI FIRENZE				
	Progr. al 31.12.22	Progr. al 31.12.21	VAR. 2022/21	VAR.% 2022/21
TOTALE PASSEGGERI	2.228.999	838.025	1.390.974	166,0%
TOTALE MOVIMENTI	31.234	16.177	15.057	93,1%

Di seguito il totale del traffico consuntivato da Toscana Aeroporti 2022 rispetto all'anno 2019.

TRAFFICO TOSCANA AEROPORTI				
	Progr. al 31.12.22	Progr. al 31.12.19	VAR. 2022/19	VAR.% 2022/19
TOTALE PASSEGGERI	6.722.846	8.261.791	-1.538.945	-18,6%
TOTALE MOVIMENTI	68.893	78.951	-10.058	-12,7%

Nonostante questo, Toscana Aeroporti 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 neoacquisita 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, in questo primo anno di 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.

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 già tradotta in un incremento del costo dei biglietti per i passeggeri.

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 2022: 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. Per una completa informazione delle Società del Gruppo, si evidenzia che 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.; ciò nonostante, nella presente Dichiarazione si rende adeguata informativa di quanto intervenuto nel corso del 2022 relativamente a TAH.

Tale Dichiarazione è stata redatta ai sensi 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".

Ottemperando ai dettati normativi di Enac (societarizzazione obbligatoria per i gestori aeroportuali che svolgono anche attività di handling su aeroporti con traffico passeggeri maggiore ai 2 milioni), in data 1 marzo 2018 è stata costituita la Società Toscana Aeroporti Handling S.r.l., controllata al 100% da Toscana Aeroporti, con la finalità di gestire il ramo di azienda Handling e di prepararsi all'ingresso – su entrambi gli scali - di nuovi “ground handler” concorrenti. In data 25 giugno 2018 TA ha conferito il ramo d'azienda handling a favore della sua controllata al 100% Toscana Aeroporti Handling S.r.l. (di seguito anche TAH). La nuova società ha ottenuto il certificato di idoneità ai sensi dell'art. 13 del Decreto Legislativo del 13 gennaio 1999 n. 18 e ss.mm.ii. in data 27/06/2018. La nuova società è operativa dal 1° luglio 2018, fermo restando quanto sopra descritto circa l'operazione di cessione avvenuta in data 30 dicembre 2022.

Si specifica che le politiche, le procedure e le istruzioni operative relative alla gestione aeroportuale, descritte all'interno della Dichiarazione, fanno riferimento alla Capogruppo Toscana Aeroporti S.p.A e alla partecipata Toscana Aeroporti Handling S.r.l.. Le Società Parcheggio 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 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 2022 – 31 dicembre 2022 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 2021 e 2020. 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 14 marzo 2023 ha approvato il presente documento.

La relazione di carattere non finanziario è assoggettata a limited assurance secondo ISAE 3000 Revised da parte di PricewaterhouseCoopers S.p.A.

1. Highlights Finanziari e Non Finanziari 2022

	INDICATORI	2022	2021	Δ% vs 2021
ATTIVITÀ DI BUSINESS	Totale passeggeri (mln)	6,72	2,84	+137%
	Percezione complessiva sul servizio di controllo di sicurezza delle persone e dei bagagli a mano (%)	98%	96%	+2%
PERFORMANCE FINANZIARIE	Ricavi (€/000)	90.407	48.531	+86%
	EBITDA (€/mln)	20,9	6,3	+232%
	Utile (Perdita) di periodo del Gruppo (€/000)	4.680	5.256	-11%
	Investimenti (€/000)	9.107	15.075	-40%
AMBIENTE	Emissioni CO2 totali (Scope 1 e 2) (tCO2)	10.041,6	8.717,5	+15%
	Consumi di energia autoprodotta - PSA (GJ)	27.539,7	23.208,1	+19%
SOCIALE	Numero totale di dipendenti	752	826	-9%
	Percentuale di dipendenti donna	49%	50%	-2%
	Ore di formazione totali	27.693	12.409	+123%

Il Sistema Aeroportuale Toscano

Aeroporto Amerigo Vespucci - FIRENZE	Aeroporto Galileo Galilei - PISA
<ul style="list-style-type: none"> • 2.228.999 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 EST con percorso pedonale coperto di circa 70m 	<ul style="list-style-type: none"> • 4.493.847 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, Cantina, Edificio A • Collegamento con stazione ferrovia tramite navetta "People Mover" • Stazione dedicata sul lato OVEST con percorso pedonale coperto di circa 110m

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 Parcheggio Peretola S.r.l. (100%). I dati contabili al 31.12.2022 includono anche i dati delle controllate Jet Fuel Co. S.r.l. (51%) e Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. (51%).

Si segnala inoltre che 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..

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 2021 la società è stata impegnata principalmente in due commesse: la prima commessa, ha riguardato lavori di manutenzione e messa in sicurezza del fabbricato ove ha sede il Distaccamento del Corpo Vigili del Fuoco presso l'Aeroporto di Pisa; la seconda commessa relativa ad importanti interventi eseguiti presso l'Aeroporto di Firenze per la riqualifica dell'infrastruttura di volo (pista di volo 5-23) e le aree strip adiacenti.

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 Quadriennali degli interventi per il periodo 2019-2022, 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

Come già specificato, dal primo di luglio 2018 le attività di handling sono svolte da Toscana Aeroporti Handling S.r.l..

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, la biglietteria aerea.

Inoltre, sullo scalo di Firenze opera Parcheggio 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 2022:

<p>Risultati economico-finanziari consolidati al 31 dicembre 2022</p>	<p>Ricavi pari a 90.407 migliaia di euro, in aumento di 41.876 migliaia di euro (+86,3%) rispetto a 48.531 migliaia di euro del Gruppo TA al 31 dicembre 2021.</p> <p>Ricavi operativi pari a 76.819 migliaia di euro, in aumento di 41.672 migliaia di euro (+118,6%) rispetto a 35.147 migliaia di euro del Gruppo TA al 31 dicembre 2021.</p> <p>M.O.L. positivo per 20.909 migliaia di euro, in aumento di 14.585 migliaia di euro rispetto ad un valore di 6.324 migliaia di euro del Gruppo TA del 2021.</p> <p>Risultato Operativo positivo per 7.197 migliaia di euro, in deciso aumento di 16.411 migliaia di euro rispetto al risultato operativo negativo di 9.213 migliaia di euro del Gruppo TA del 2021.</p> <p>Risultato ante imposte positivo per 3.066 migliaia di euro rispetto ad un risultato ante imposte negativo di 11.710 migliaia di euro del Gruppo TA del 2021.</p> <p>Risultato netto da attività di funzionamento pari ad un utile di 1.354 migliaia di euro contro un risultato negativo di 4.913 migliaia di euro del 2021.</p> <p>Aggiungendo al risultato sopra richiamato il risultato netto derivante dalle attività cedute (TAH), pari ad un utile di 3.320 migliaia di euro, l'Utile di periodo del 2022 si attesta a 4.674 migliaia di euro contro una perdita del 2021 pari a 4.860 migliaia di euro.</p> <p>L'Utile di periodo del Gruppo 2022 è pari a 4.675 migliaia di euro in miglioramento di 9.931 migliaia di euro rispetto alla perdita 2021 pari a 5.256 migliaia di euro.</p> <p>Indebitamento Finanziario Netto pari a 85.395 migliaia di euro al 31 dicembre 2022, rispetto a 98.677 migliaia di euro al 31 dicembre 2021.</p> <p>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 78.897 migliaia di euro al 31 dicembre 2022, rispetto a 90.600 migliaia di euro al 31 dicembre 2021.</p>
<p>Investimenti del Gruppo 2022</p>	<p>Al 31 dicembre 2022 sono stati effettuati investimenti per complessivi 9.107 migliaia di euro, di cui 7.407 migliaia di euro relativi ai diritti di concessione, tra cui 2.652 migliaia di euro per la progettazione del nuovo terminal di Firenze, 2.367 migliaia di euro per il Master Plan di Firenze, 689 migliaia di euro nel nuovo sistema self-service di "bag drop" in entrambi gli scali, 312 migliaia di euro relativi agli adeguamenti BHS per entrambi gli scali e 218 migliaia di euro relativi al By pass fognario dello scalo pisano.</p> <p>Al 31 dicembre 2022 sono stati consuntivati investimenti in immobilizzazioni materiali per 1.384 migliaia di euro fra cui 707 per il nuovo sistema informativo per la gestione dei parcheggi presso lo scalo di</p>

	<p>Pisa 244 migliaia per l'acquisto di mezzi ed attrezzature di rampa di entrambi gli scali.</p>
Il traffico	<p>Il traffico di TA consuntivato nel 2022, pur rimanendo al di sotto dei livelli dello stesso periodo del 2019, registra crescite mese dopo mese riducendo la forbice negativa dal periodo pre-covid. Complessivamente nel 2022 il Sistema Aeroportuale Toscano ha trasportato circa 6,72 milioni di passeggeri, registrando rispetto al 2021 una crescita del +137% nella componente passeggeri, del +91% nel tonnellaggio ed una crescita del +74,1% nei movimenti. Il traffico merci e posta ha registrato invece una lieve decrescita del 2,9%.</p> <p>Il traffico passeggeri di TA permane, quindi, nei dodici mesi in oggetto inferiore del -18,6% rispetto al medesimo periodo 2019.</p> <p>Si segnala per completezza che a causa del conflitto russo-ucraino dal 27 febbraio 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. Al momento le conseguenze dirette del conflitto hanno portato alla cancellazione da Pisa dei voli operati dal vettore Ryanair per Lviv (2 frequenze settimanali) e dal vettore Pobeda per Mosca Vnukovo (1 frequenza settimanale). L'impatto in termini di riduzione di ricavi e sulla marginalità non sono stati significativi. Non si registrano nel corso del 2022 ulteriori conseguenze dal lato compagnie aeree legate al caro carburante né dal lato passeggeri in termini di riempimento dei voli.</p> <p>Purtuttavia, il trend di recupero sul 2019 registrato nei primi 6 mesi del 2022 ha subito però un lieve rallentamento a causa delle cancellazioni intervenute durante la stagione estiva e legate alla riduzione di capacità imposta a molti scali europei per mancanza di personale (sia di compagnia aerea che di assistenza aeroportuale).</p>
Evoluzione della gestione	<p>Il 2022 ha consuntivato un livello di traffico in ripresa rispetto al 2020 e 2021, anche se ancora non paragonabile ai livelli pre-Covid del 2019 (-19% su traffico passeggeri), registrando un risultato positivo sull'esercizio economico-finanziario del 2022, rispetto ai risultati precedenti la pandemia.</p> <p>Si evidenzia comunque che la graduale ripresa dell'operatività in corso, agevolata dall'avanzamento della campagna vaccinale, è accompagnata dalle tensioni internazionali conseguenza del conflitto tuttora in corso fra Russia ed Ucraina e dall'incremento dei prezzi dovuto al rincaro delle fonti energetiche (gas, energia elettrica, petrolio).</p>

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 principi 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 idonei 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.

Italia										
Nome della Società	Attività principali dell'organizzazione	Numero di dipendenti	Risultati da vendite a terzi parti	Risultati da operazioni intragruppo con altre prestazioni fiscali	Utili/Perdite ante imposte	Attività materiali dovute da disponibilità liquide o mezzi equivalenti	Imposte sul reddito delle società versate sulla base del criterio di cassa	Imposte sul reddito delle società maturate sugli utili/perdite	Motivazioni circa differenze tra l'imposta sul reddito societaria maturata sull'utile/perdite e l'imposta dovuta se l'aliquota fiscale prevista per legge è applicata sugli utili/perdite ante imposte. Al fine di restituire la differenza, l'organizzazione può descrivere le voci che spengono la differenza, quali sgravi fiscali, detrazioni, crediti o qualsiasi altra deduzione fiscale spettante grazie a un trattamento fiscale preferenziale.	
Toscana Aeroporti S.p.A.	Gestione infrastrutture per l'esercizio dell'attività aeroportuale	347	34.643.017	0	3.256.577	25.678.516	0	-1.203.589	Nessuna particolare voce che giustifichi la differenza tra l'imposta sul reddito maturata e l'imposta dovuta se l'aliquota fiscale prevista per legge è applicata sugli utili/perdite ante imposte.	
Toscana Aeroporti Handling s.r.l.	Servizi aeroportuali di assistenza a terra	376	22.619.149	0	-1.443.648	796.541	0	258.671	Nessuna particolare voce che giustifichi la differenza tra l'imposta sul reddito maturata e l'imposta dovuta se l'aliquota fiscale prevista per legge è applicata sugli utili/perdite ante imposte.	
Parcheggi Rentola s.r.l.	Gestione parcheggi presso aeroporti	0	1.534.130	0	1.236.800	0	32.888	-343.942	Nessuna particolare voce che giustifichi la differenza tra l'imposta sul reddito maturata e l'imposta dovuta se l'aliquota fiscale prevista per legge è applicata sugli utili/perdite ante imposte.	
Toscana Aeroporti Expressing s.r.l.	Coordinamento nella realizzazione di opere aeroportuali	8	4.817.675	0	41.474	4.394	6.900	-15.019	Nessuna particolare voce che giustifichi la differenza tra l'imposta sul reddito maturata e l'imposta dovuta se l'aliquota fiscale prevista per legge è applicata sugli utili/perdite ante imposte.	
JetFuel Co. s.r.l.	Attività di stoccaggio e distribuzione carburante avio	12	2.864.480	0	948.654	670.415	14.628	-207.956	Nessuna particolare voce che giustifichi la differenza tra l'imposta sul reddito maturata e l'imposta dovuta se l'aliquota fiscale prevista per legge è applicata sugli utili/perdite ante imposte.	
Toscana Aeroporti Condotte s.r.l.	Realizzazione di infrastrutture stradali, aeroportuali, ferroviarie e marittime	9	6.072.208	0	-5.086.306	37.121	0	81.821	Nessuna particolare voce che giustifichi la differenza tra l'imposta sul reddito maturata e l'imposta dovuta se l'aliquota fiscale prevista per legge è applicata sugli utili/perdite ante imposte.	
Totale Italia		742	121.396.569	0	1.947.348	27.177.977	52.994	-1.519.388		

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** fornirà 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 Handling S.r.l. erano presenti, fino alla data del 30 dicembre 2022, tre uomini, uno dei quali di età compresa tra 30 e 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](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., Toscana Aeroporti Handling S.r.l. (sino alla data del 30/12/2022), 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.

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.

2.7. Indirizzi Strategici di Sostenibilità

Nel corso del Consiglio di Amministrazione del 15 marzo 2023, il Gruppo Toscana Aeroporti ha approvato gli Indirizzi Strategici di Sostenibilità. Tale passo dimostra l'impegno della Società nell'intraprendere un **percorso che coniughi gli obiettivi di business con i principi ESG** creando valore per gli shareholder e gli stakeholder.

Il Gruppo ha individuato 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.

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 del nuovo scenario mondiale che si è generato a seguito dell'emergenza pandemica degli anni passati, 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, il Gruppo sta iniziando a valutarli, in attesa di adottare le dovute risposte a tali rischi. In particolare, si rappresenta che, nonostante detti rischi non risultino direttamente incidenti sul core business sviluppato dal Gruppo, 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.

Fra 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), si riscontra 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, relativamente a detti specifici indicatori, viene confermato che i cambiamenti climatici non rappresentano elemento di rischio specifico per gli scali aeroportuali. Di interesse risultano, invece, le

tematiche dello stress termico e delle precipitazioni intense, entrambi fenomeni legati al c.d. 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.

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, avviando anche il percorso di accreditamento all'ACA (Airport Carbon Accreditation) Program.

In particolare, è stata avviata la progettazione per la realizzazione di impianti di produzione di energia elettrica da fonte rinnovabile (fotovoltaica), sia presso lo scalo di Firenze (potenza attesa pari a circa 0,2 MW), sia presso lo scalo di Pisa (potenza attesa pari a circa 0,6 MW). L'intero settore mondiale del trasporto aereo, inoltre, risulta da tempo sensibile all'argomento, dovendosi tra l'altro uniformare al documento ICAO DOC 9988 Guidance on the development of States' Action Plans on CO₂ 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, sono stati ultimati e collaudati 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 gli anni 2023-2024 ulteriori interventi similari. 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, 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.

Analogamente, 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 sarà preceduto da specifici interventi di messa in sicurezza ed invarianza idraulica, le cui opere propedeutiche risultano già avviate nel corso del 2022.

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.

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.

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	ASPETTI	PISA
RISORSE ENERGETICHE	consumi elettricità (utenze TA)	RISORSE ENERGETICHE	consumi elettricità (utenze TA)
	consumi elettricità (utenze Terzi)		consumi elettricità (utenze Terzi)
	metano per climatizzazione		metano per climatizzazione
RISORSE IDRICHE	consumo idrico da acquedotto	RIFIUTI	rifiuti speciali
SCARICHI IDRICI	dilavamento superfici impermeabili (piazzali e parcheggi) con recapito su corpo idrico superficiale		deposito temporaneo del sito
	scarico acque reflue	EMISSIONI IN ATMOSFERA	emissioni di sostanze inquinanti da mezzi operativi
RIFIUTI	rifiuti speciali		emissioni GHG climalteranti
	deposito temporaneo del sito	BIO DIVERSITÀ	tutela della biodiversità
EMISSIONI IN ATMOSFERA	emissioni di sostanze inquinanti da mezzi operativi		EMERGENZE
	emissioni GHG climalteranti	Sversamenti su piazzale A/M di idrocarburi, olii e sostanze chimiche pericolose	
BIO DIVERSITÀ	tutela della biodiversità	Emergenza incidenti aerei	
	EMERGENZE	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 Handling (TAH) è in possesso e mantiene le certificazioni agli standard ISO 9001, ISO 14001 e ISO 45001.

Toscana Aeroporti Costruzioni (TAC) possiede e conferma il rispetto allo standard ISO 9001.

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.

La Direzione TA ha riprogrammato nel corso del 2022 e per gli anni a venire alcuni dei piani di miglioramento 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 pianificati e preventivati sia per il 2020 che per il 2021 ma non realizzati.

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, oltre che TAH, anche le Società Jet Fuel, Toscana Aeroporti Engineering e Parcheggi Peretola.¹

¹ Nelle tabelle sotto riportate riferite ai consumi, il dato è stato riportato all'unità per una migliore lettura dello stesso.

Consumi energetici

Premessa

Il perdurare della pandemia da Covid-19 anche per tutto il 2021 ha influito sull'andamento dei consumi energetici sia in termini assoluti che in termini relativi a causa della contrazione del traffico registrata in entrambi gli scali.

La riduzione dei volumi registrata, conseguente al minor utilizzo delle infrastrutture e degli impianti aeroportuali, non è stata comunque proporzionale al traffico essendo rimasti invariati i consumi fissi indipendenti dal numero di passeggeri.

Energia Elettrica

Toscana Aeroporti, per lo svolgimento delle proprie attività, utilizza prevalentemente energia elettrica prelevata dalla rete.

CONSOLIDATO	2022	2021	2020
Consumo di energia elettrica prelevata da rete [GJ]	38.391,0	33.418,6	30.359,4
Consumo di energia elettrica autoprodotta [GJ]	27.539,7	23.208,1	24.995,7
Consumo totale di energia [GJ]	65.930,7	56.626,7	55.355,1
Consumi totali [GJ/n pax*1000]	9,85	20,11	27,89

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.

Nello scalo di Firenze non sono presenti impianti di autoproduzione né alimentati da fonti tradizionali che da fonti di energia rinnovabile.

Nelle seguenti tabelle sono stati riportati i consumi totali di energia per i due scali.

PISA

La lettura dei consumi avviene in maniera automatica mediante "software in *real time*".

Sono inoltre installate delle sottostazioni di misura per il controllo dei consumi di utenze specifiche (Centrali Frigorifere, Subconcessionarie, etc.).

La lettura dei consumi è finalizzata al controllo delle anomalie di funzionamento e ad implementare azioni di risparmio energetico.

PISA	2022	2021	2020
------	------	------	------

Consumo di energia elettrica prelevata da rete [GJ]	9.025,9	8.616,9	6.236,7
Consumo di energia elettrica autoprodotta [GJ]	27.539,7	23.208,1	24.995,7
Consumo totale di energia [GJ]	36.565,6	31.825,0	31.232,4
Consumi totali [GJ/n pax*1000]	8,16	16,01	23,75

FIRENZE

La lettura dei consumi è realizzata attraverso i contatori generali presenti sulle varie forniture e attraverso gruppi di misura interni per il controllo di utenze specifiche.

La lettura dei consumi è finalizzata al controllo delle anomalie di funzionamento e alle azioni di risparmio energetico.

FIRENZE	2022	2021	2020
Consumo di energia elettrica prelevata da rete [GJ]	29.365,1	24.801,7	24.122,7
Consumo di energia elettrica autoprodotta [GJ]	-	-	-
Consumo totale di energia [GJ]	29.365,1	24.801,7	24.122,7
Consumi totali [GJ/n pax*1000]	13,26	29,93	36,03

Metano

PISA

Il metano è impiegato per riscaldamento, per la produzione di acqua calda per usi igienico sanitari e per l'alimentazione dell'impianto di autoproduzione di energia elettrica (Cogeneratore). I consumi di metano sono monitorati mediante letture mensili dei contatori. I dati sono registrati e disponibili per successive analisi.

FIRENZE

Il metano è impiegato per riscaldamento degli ambienti, la produzione di acqua calda sanitaria e per alcuni servizi di cottura cibi. I consumi di metano sono monitorati mediante letture mensili dei contatori. I dati sono registrati e disponibili per successive analisi.

Gasolio e benzina

PISA

Il parco dei mezzi e delle attrezzature utilizzate da TA per le operazioni di assistenza agli aeromobili a Pisa è costituito da mezzi alimentati a gasolio, a benzina verde e ad elettricità.

Per il rifornimento dei mezzi alimentati a gasolio si utilizza un distributore interno costituito da un serbatoio fuori terra della capacità di lt. 9.000, periodicamente rifornito da autobotte esterna. Sia il serbatoio che l'erogatore sono fuori terra.

I consumi sono registrati su apposita modulistica sia a livello generale che per singolo mezzo.

I mezzi alimentati a benzina vengono riforniti a distributore esterno.

I mezzi a trazione elettrica sono ricaricati in apposite postazioni collegate ad impianto elettrico generale dell'Aerostazione.

FIRENZE

Il parco dei mezzi e delle attrezzature utilizzate da TA per le operazioni di assistenza agli aeromobili a Firenze è costituito da mezzi alimentati a gasolio, a benzina verde e mezzi alimentati elettricamente.

Per il rifornimento dei mezzi alimentati a gasolio si utilizza un distributore interno costituito da un serbatoio fuori terra della capacità di lt. 9.000, periodicamente rifornito da autobotte esterna. Sia il serbatoio che l'erogatore sono fuori terra.

I consumi sono registrati su apposita modulistica sia a livello generale che per singolo mezzo.

Toscana Aeroporti è impegnata in un programma di sostituzione dei mezzi di rampa da motore termico a motore elettrico nei prossimi 5 anni. Nel corso del 2021 ha introdotto 4 unità di alimentazione aeromobili (GPU) elettrici in sostituzione di altrettanti GPU a gasolio e nel corso del 2022 ha introdotto ulteriori 4 GPU elettrici in sostituzione di altrettanti a Gasolio.

I consumi totali registrati e il dettaglio per i due scali sono:

CONSOLIDATO	2022	2021	2020
Benzina ² [GJ]	347,3	294,5	588,6
Metano [GJ]	88.398,8	77.150,4	83.637,7
Gasolio per autotrazione [GJ]	11.967,0	7.312,5	8.506,6

PISA	2022	2021	2020
Benzina ² [GJ]	312,72	267,76	561,79
Metano [GJ]	80.764,01	69.783,00	74.328,09
Gasolio per autotrazione [GJ]	5.350,61	4.188,43	4.626,59

FIRENZE	2022	2021	2020
Benzina ² [GJ]	34,54	26,70	26,83
Metano [GJ]	7.634,78	7.367,41	9.309,59
Gasolio per autotrazione [GJ]	6.616,42	3.124,10	3.880,03

Emissioni

La maggior parte delle emissioni generate dall'esercizio aeroportuale risulta di tipo diffuso e non direttamente misurabile. 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.

In relazione all'anno 2022, 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

² Tale dato riguarda solamente il consumo relativo ai mezzi utilizzati in area air side e non comprende le auto aziendali assegnate ai dipendenti.

effetto serra nel settore elettrico" e all'interno della "Tabella parametri Standard nazionali UNFCCC".
Le tonnellate di CO2 emesse negli anni 2020-2021-2022 sono riportate nelle tabelle sottostanti:

CONSOLIDATO	2022	2021	2020
305-1 Emissioni dirette GHG (Scope 1)	tCO2	tCO2	tCO2
Consumi per produzione energia elettrica da Metano	1.623,0	1.305,0	1.398,6
Gasolio	696,0	654,6	499,7
Benzina	24,8	21,6	51,9
Metano	4.981,7	4.338,5	4.685,0
Totale	7.325,5	6.319,7	6.635,2
305-2 Emissioni indirette GHG (Scope 2)	tCO2	tCO2	tCO2
Consumi energia elettrica	2.716,2	2.397,7	2.330,1

PISA	2022	2021	2020
305-1 Emissioni dirette GHG (Scope 1)	tCO2	tCO2	tCO2
Consumi per produzione energia elettrica da Metano	1.623,02	1.305,01	1.398,61
Gasolio	314,32	374,95	271,79
Benzina	23,02	19,64	49,93
Metano	4.550,50	3.924,19	4.164,13
Totale	6.510,86	5.623,79	5.884,46
305-2 Emissioni indirette GHG (Scope 2)	tCO2	tCO2	tCO2
Consumi energia elettrica	638,58	618,16	478,67

FIRENZE	2022	2021	2020
305-1 Emissioni dirette GHG (Scope 1)	tCO2	tCO2	tCO2
Consumi per produzione energia elettrica da Metano	-	-	-
Gasolio	381,69	279,67	227,93
Benzina	2,50	1,96	1,97
Metano	431,19	414,30	520,82
Totale	815,38	695,93	750,72
305-2 Emissioni indirette GHG (Scope 2)	tCO2	tCO2	tCO2
Consumi energia elettrica	2.077,58	1.779,52	1.851,42

Acqua

PISA

Nello scalo di Pisa l'acqua è impiegata per usi civili ossia Igienico-Sanitario (bagni, cucina, pulizie), per Usi Tecnologici, nonché per il riscaldamento, in caso di emergenza, delle riserve idriche antincendio.

L'intero fabbisogno è soddisfatto attraverso nove punti di allaccio alla rete dell'acquedotto del comune di Pisa, per il prelievo dell'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 procedure 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 indicato 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 con riferimento al dato consolidato e con un focus sugli scali di Pisa e Firenze.

CONSOLIDATO - PRELIEVI	2022	2021	2020
Acquedotto [m3]	31.876	21.051	20.569
Pozzi Artesiani [m3]	60.983	39.872	38.788
Totale Prelievi [m3]	92.859	60.923	59.357

CONSOLIDATO - IMPIEGHI ACQUA DI POZZO	2022	2021	2020
Igienico sanitari (Scarichi WC) [m3]	43.895	27.045	23.826
Tecnologico (Torre di Raffreddamento) [m3]	9.850	5.550	9.373
Irrigazione ed Antincendio [m3]	7.238	7.277	5.589
Totale Prelievi [m3]	60.983	39.872	38.788

CONSOLIDATO	2022	2021	2020
Consumo Acqua di Pozzo [m3]	43.895	27.045	23.826
Consumo Acqua di Acquedotto [m3]	118.013	72.496	54.035
Totale [m3]	161.908	99.541	77.861
Passeggeri [Npax]	6.696.730	2.816.432	1.984.553
Consumo a passeggero [m3/Npax*1000]	24,18	35,34	39,23

PISA - PRELIEVI	2022	2021	2020
Acquedotto [m3]	31.876	21.051	20.569

Pozzi Artesiani [m3]	60.983	39.872	38.788
Totale Prelievi [m3]	92.859	60.923	59.357

PISA - IMPIEGHI ACQUA DI POZZO	2022	2021	2020
Igienico sanitari (Scarichi WC) [m3]	43.895	27.045	23.826
Tecnologico (Torre di Raffreddamento) [m3]	9.850	5.550	9.373
Irrigazione ed Antincendio [m3]	7.238	7.277	5.589
Totale Prelievi [m3]	60.983	39.872	38.788

PISA	2022	2021	2020
Consumo Acqua di Pozzo [m3]	43.895	27.045	23.826
Consumo Acqua di Acquedotto [m3]	31.876	21.051	20.569
Totale [m3]	75.771	48.096	44.395
Passeggeri [Npax]	4.482.300	1.987.838	1.315.066
Consumo a passeggero [m3/Npax*1000]	16,90	24,20	33,76

FIRENZE

Per l'aeroporto di Firenze la fonte di approvvigionamento idrico è costituita esclusivamente dall'acquedotto pubblico comunale.

L'acqua viene impiegata per usi igienico-sanitario (bagni, cucina, pulizie) e tecnologici, nonché per il rinalzo in caso di emergenza delle riserve idriche antincendio (contatori dedicati).

A partire dal 2016 sono state effettuati diversi interventi di manutenzione straordinaria per l'eliminazione delle significative perdite occulte lungo la rete di distribuzione. Altre perdite sono state registrate in diversi punti della rete nel corso sia del 2021, e risanati nel corso del 2022. Altri interventi di risanamento della rete sono previsti nel 2023

FIRENZE - PRELIEVI	2022	2021	2020
Acquedotto [m3]	-	-	-
Pozzi Artesiani [m3]	-	-	-
Totale Prelievi [m3]	-	-	-

FIRENZE - IMPIEGHI ACQUA DI POZZO	2022	2021	2020
Igienico sanitari (Scarichi WC) [m3]	-	-	-
Tecnologico (Torre di Raffreddamento) [m3]	-	-	-
Irrigazione ed Antincendio [m3]	-	-	-
Totale Prelievi [m3]	-	-	-

FIRENZE	2022	2021	2020
Consumo Acqua di Pozzo [m3]	-	-	-
Consumo Acqua di Acquedotto [m3]	86.137	51.445	33.466

Totale [m3]	86.137	51.445	33.466
Passeggeri [Npax]	2.214.430	828.594	669.487
Consumo a passeggero [m3/Npax*1000]	38,90	62,09	49,99

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 negli anni 2019-2020-2021-2022:

Registro Autocontrolli Impianto

Anno	N° Controlli	N° Anomalie	Data Anomalia	% anomalie Vs regolare funzionamento
2019	Giornaliero	18*	Vedi registro	4.9%
2020	Giornaliero	10*	Vedi registro	2.7%

2021	Periodico	5*	Vedi registro	1.3%
2022	Periodico	8*	Vedi registro	2.19%

* 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. 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 sussistenza 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 verifica istruttoria da parte delle Autorità competenti.

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 appositamente l'accordo con ENAC.

Con prot. 933033 MATTM del 1.09.2021, il Ministero della Transizione 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 redistribuzione 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.

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)

	2022 (al 30.09)	2021 (al 30.09)	2020 (al 30.09)
Postazione P101 - Gonio	69.3	65.7	69.3
Postazione P103 - Poste	54.1	50.6	55.2
Postazione P104 - Alcatel	53.8	51.8	54.5
Postazione P106 - Silfi	63.3	59.5	63.1

Valori LVA annuali*

PISA - Livello di Valutazione del rumore Aeroportuale (LVA) in dB(A)

	2022 (al 30.09)	2021 (al 30.09)	2020 (al 30.09)
Postazione P2 - Montebianco	57.9	55.6	55.6
Postazione P3 - Settembrini	42.9	36.9	43.7
Postazione P4 - Ferrovia	59.6	56.5	57.6
Postazione P5 - Sedime	64.2	62	66(quad feb- mag)
Postazione P7 - S.Giuliano	51.8	49.4	50.5

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, in data 31.08.2020 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		2022	2021	2020	2019
Percezione complessiva sul servizio di controllo di sicurezza delle persone e dei bagagli a mano	% pax soddisfatti	98	95,2	95,8	100
Percezione complessiva sul livello di sicurezza personale e patrimoniale in aeroporto	% pax soddisfatti	98	95,7	96,4	99,9
Puntualità complessiva dei voli	% dei voli puntuali/Totale voli in partenza	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	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	22'55"	20'32"	25'22"	26'23"
Percezione complessiva sulla regolarità e puntualità dei servizi ricevuti in aeroporto	% pax soddisfatti	97,8	94,8	95,4	100
Percezione sulla professionalità del personale (info point , security)	% pax soddisfatti	98	96	100	99,9
Tempo di attesa al check - in	Tempo di attesa in minuti nel 90% dei casi rilevati	16'07"	15'28"	10'55"	14'49"
Percezione del tempo di attesa al check-in	% pax soddisfatti	96	89,4	91	98,4
Tempo di attesa ai controlli di sicurezza	Tempo di attesa in minuti nel 90% dei casi rilevati	9'31"	8'50"	9'07"	8'02"

FIRENZE		2022	2021	2020	2019
Percezione complessiva sul servizio di controllo di sicurezza delle persone e dei bagagli a mano	% pax soddisfatti	99,7	96,6	98,2	99,8
Percezione complessiva sul livello di sicurezza personale e patrimoniale in aeroporto	% pax soddisfatti	99,9	95,8	98,9	100
Puntualità complessiva dei voli	% dei voli puntuali/Totale voli in partenza	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	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	26'50"	23'53"	23'30"	29'26"
Percezione complessiva sulla regolarità e puntualità dei servizi ricevuti in aeroporto	% pax soddisfatti	93,8	91	94,1	98,4
Percezione sulla professionalità del personale (info point , security)	% pax soddisfatti	100	96	99,5	99,5

Tempo di attesa al check - in	Tempo di attesa in minuti nel 90% dei casi rilevati	19,33"	29'37"	23'42"	16'57"
Percezione del tempo di attesa al check-in	% pax soddisfatti	90,7	84,7	93,3	95
Tempo di attesa ai controlli di sicurezza	Tempo di attesa in minuti nel 90% dei casi rilevati	6'27"	5'32"	4'49"	5'39"

In riferimento ai dati di cui sopra, si tenga presente che la prima parte del 2022 è stata caratterizzata da un movimento di passeggeri ancora contenuto a causa della pandemia, mentre, a partire dalla stagione estiva, i dati di traffico sono esplosi in modo quasi inaspettato, influenzando fortemente l'attività aeroportuale sia dei nostri aeroporti sia gli altri aeroporti di Italia e d'Europa. Questo trend ha inevitabilmente influenzato anche alcuni risultati degli indicatori di qualità.

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 2022, per i reclami imputabili al Gestore aeroportuale dello scalo di Pisa, molti passeggeri si sono lamentati per il malfunzionamento dei parcheggi (determinato dall'implementazione di nuovo software per la gestione ingresso e uscita delle autovetture) e per la percezione avuta di carenza infrastrutturale in sala partenze.

Per i reclami Handling, invece, molti passeggeri si sono lamentati per le procedure check in in fase d'imbarco (errata documentazione presentata dai passeggeri) e per la gestione lost&found.

Per lo scalo di Firenze, i reclami imputabili al Gestore aeroportuale si concentrano principalmente nell'area dei servizi commerciali (in particolare ristorazione, e problemi o malfunzionamento del sistema parcheggi), la security (per aspetti legati alla cortesia e professionalità dello staff), e le carenze nell'infrastruttura terminal.

I reclami handling riguardano perlopiù l'area landside, in particolare le segnalazioni relative al servizio lost&found, i tempi di attesa al check-in e, più in generale, la congestione e i servizi dell'area check-in/imbarchi.

PISA

PISA - n° reclami ricevuti per macro aree				
GESTORE	2022	2021	2020	2019

Servizi commerciali	28	3	17	28
Comfort in aeroporto	3	5	2	26
Informazioni	3	3	5	8
Enti di stato	1	0	20	3
Security	2	3	4	13
Landside (di responsabilità gestore)	25	1	6	5
Area Airside (di responsabilità gestore)	0	1	2	3
Integrazione modale	0	1	2	6
PRM	3	2	2	4
Aspetti socio ambientali	0	1	0	2
Pulizia e condizioni igieniche	3	0	0	0
Sicurezza personale e patrimoniale	25	25	10	13
TOTALE	93	45	70	111

HANDLING PISA	2022	2021	2020	2019
Area landside	28	22	15	35
Area airside	23	3	1	9
Compagnie	0	5	0	11
Informazioni	0	4	3	6
TOTALE	51	34	19	61

RECLAMI PISA (GESTORE+HANDLING)	2022	2021	2020	2019
Tot reclami ricevuti	144	79	89	172
Tot reclami chiusi	114	65	89	162
di cui reclami ricevuti PRM	3	2	3	4

FIRENZE

FIRENZE - n° reclami ricevuti per macro aree

GESTORE	2022	2021	2020	2019
Servizi commerciali	16	8	5	21
Comfort in aeroporto	7	3	2	15
Informazioni	5	5	3	11
Enti di stato	3	2	1	9
Security	9	0	3	9
Landside (di responsabilità gestore)	2	0	0	3
Integrazione modale	0	1	1	2
PRM	2	0	1	3
Biglietteria	0	0	0	1
Aspetti socio ambientali	0	2	0	0
Pulizia e condizioni igieniche	2	0	1	0
Sicurezza personale e patrimoniale (triage e procedure anticovid)	4	5	6	1
Compagnie aeree (Resp. Gestore)	1	1	0	0
TOTALE	51	27	23	75

HANDLING FIRENZE	2022	2021	2020	2019
Area landside	83	33	12	54
Area airside	7	3	3	21
Compagnie	21	1	12	11
TOTALE	111	37	27	86

RECLAMI FIRENZE (GESTORE+HANDLING)	2022	2021	2020	2019
Tot reclami ricevuti	162	64	50	161
Tot reclami chiusi	158	64	50	160
di cui reclami ricevuti PRM	2	0	1	3

Toscana Aeroporti S.p.a. e Toscana Aeroporti Handling S.r.l. si impegnano a rispondere a tutti i reclami entro 30 giorni dalla ricezione degli stessi.

4.1.5. Monitoraggio Qualità del servizio di Toscana Aeroporti Handling

Il 2022 si è presentato come un anno di ripresa dalla Pandemia COVID19, soprattutto nella Summer.

Il traffico aereo ha subito forti discontinuità durante l'anno, dando luogo ad un picco di attività nella stagione estiva inaspettato. La pressione della ripresa si è fatta sentire a livello mondiale, con carenze di personale e di assistenza ai voli.

Anche localmente tale criticità ha impattato sia su Firenze che su Pisa.

Le problematiche dei voli provenienti da vari aeroporti in atterraggio sui nostri scali, si sono ripercosse sull'operativo dei due aeroporti. Le criticità operative come ritardi in arrivo, cancellazioni, voli arrivati senza bagagli, per la carenza e a volte assente assistenza sugli altri scali, si sono sommate ed hanno accentuato sia le carenze di personale di TAH sia le limitazioni strutturali dell'Aeroporto Vespucci di Firenze che con la situazione meteorologica anomala di quest'anno hanno pesato più di altri anni.

Un particolare focus è d'obbligo sulla criticità nata a fine trimestre sui bagagli disguidati di Firenze. Purtroppo, alle molteplici pratiche di smarrimento aperte a Firenze per bagagli non caricati sui voli in arrivo, si sono sommati i bagagli rimasti a terra per limitazioni di peso al decollo. Le limitazioni, purtroppo, sono perdurate nei giorni non permettendo né il carico dei bagagli dei giorni precedenti né quello dei giorni a seguire, accumulando una quantità enorme di bagagli disguidati sullo scalo. Il monitoraggio dell'attività ha riscontrato circa 900 bagagli a settimana quale quantità da processare al fine di mantenere un livello qualitativo del servizio a livelli accettabili da parte dell'utenza.

Il personale TAH tutto, nonostante le assenze, ha cercato di supplire a tutte le carenze operative e strutturali che si sono presentate giorno per giorno e ora per ora.

La puntualità annuale dei due scali è stata monitorata mensilmente anche quest'anno, e si attesta al 95,35% per Firenze e 96,10% su Pisa, su cui la performance della stagione estiva ha influito maggiormente in maniera negativa soprattutto nei mesi di Giugno e Luglio.

I ritardi che hanno maggiormente influenzato l'attività dello scalo di Firenze, escludendo le giornate di sciopero, sono stati sia in area landside sia in airside. Tutti i settori purtroppo hanno risentito della criticità estiva.

Sullo scalo di Pisa, invece, la criticità si è evidenziata maggiormente sul settore di airside, con scoperture di personale operaio e impiegatizio di rampa, Anche il settore imbarchi ha presentato criticità a causa della programmazione operativa impossibile da seguire visti i ritardi e la carenza della struttura che impedisce una gestione preventiva del processo di imbarco e il sovrapporsi di imbarchi e sbarchi, Schengen ed Extra Schengen intervallati dal flusso di bus intercampo che rallentano il processo di flusso dei passeggeri.

La Qualità TAH ha pianificato e svolto, anche per il 2022, il proprio piano di Audit oltre che sostenere quelli pianificati da parte delle Compagnie Aeree su entrambi gli scali, con ottime risultanze e apprezzamenti per il lavoro svolto.

Gli audit interni legati all'attività di autocontrollo, e programmati secondo il calendario annuale, sono stati svolti, così come quelli sulla verifica degli standard nella resa dei servizi negoziati con le compagnie aeree (SLA), dando risultati positivi sia come efficacia sia come compliance.

Per gli Audit a Terzi, sono state effettuate le verifiche ai servizi resi ai Vettori in modalità di subappalto di CFT-Rekeep ed alla Manutenzione mezzi coordinata da TA sulle due sedi operative.

Il monitoraggio degli Indicatori della Carta dei Servizi, determinati dal Gestore aeroportuale congiuntamente con ENAC, ha rilevato criticità maggiori sull'Attesa dello sbarco del primo pax soprattutto su Firenze. Purtroppo, sia le problematiche strutturali, alimentate dalla situazione

meteo anomala, sia la discontinuità delle operazioni dei vettori, hanno dato congestioni operative che, insieme alla carenza di personale, non hanno portato a rientrare nel target dato da ENAC. In novembre, è stato superato senza rilevazioni, l'audit di mantenimento periodico della Certificazione di Qualità ISO9001.

Per quanto riguarda i reclami pervenuti al gruppo TA, e direttamente a TAH, sia per Firenze che per Pisa, sono stati molteplici e per la maggioranza relativi alla documentazione COVID 19 non idonea che ha generato il negato imbarco conseguente. Su Firenze abbiamo inoltre reclami sui tempi di attesa al check-in e sul lento riconcilio bagagli disguidati al LostandFound che, come abbiamo detto, è stato sommerso di pratiche.

I reclami avuti, inoltre, sulla professionalità del personale, non possono non essere analizzati anche alla luce della sempre più forte aggressività dei passeggeri che continua ad essere un punto di debolezza dei nostri aeroporti, nonostante sia stato messo in campo sia un legale a supporto dei dipendenti che volessero perseguire le vie legali, sia della cartellonistica informativa per i passeggeri.

HANDLING FIRENZE		
	2022	2019
Area landside	81	54
Area airside	6	21
Compagnie	21	11
TOTALE	108	86

5

HANDLING PISA		
	2022	2019
Area landside	19	35
Area airside	2	9
TOTALE	21	61

Nel corso del 2022 sono state effettuate 151 segnalazioni tra Qualità, Salute e Sicurezza e Ambiente. SPP ha tracciato e gestito 106 eventi di cui 19 near miss e 24 Infortuni. A seguito di tali eventi, sono stati effettuati sopralluoghi specifici, indagini e incontri con i lavoratori coinvolti, implementando, se necessarie, azioni correttive. Tali azioni preventive sono fondamentali al fine di minimizzare i rischi aziendali. Per la parte di Qualità invece le segnalazioni sono state 30 e derivano da Non conformità rilevate durante gli audit interni e dalle discrepanze rilevate dai vettori durante i relativi Audit.

2022						
CERTIFICAZIONE	PSA	FLR	PSA/FLR	TOT	IN CORSO	CHIUSE
ISO9001	15	8	7	30	12	18
ISO 45001	63	27	16	106	14	92
ISO14001	10	3	2	15	0	15

Il processo di emissione delle procedure interne di TAH, in contratto di service con TA, è continuato anche per tutto il 2022. Una delle più importanti e rilevanti è la PRH17 – Formazione e addestramento, attraverso cui TAH si “sganciata” da TA per tutto ciò che attiene la formazione tecnica della società. In associazione è stato emesso il Manuale di formazione TAH , in linea con i requisiti IATA.

I Manuali sono stati tutti revisionati, secondo quanto previsto dalle raccomandazioni IATA, sotto la supervisione della Qualità TAH.

La gestione sulla piattaforma aziendale interna DOCLIFE della formazione tecnica TAH è stata implementata.

La comunicazione con la Direzione è stata regolare e completa. I Rapporti trimestrali di Qualità e il Riesame 2021 sono stati emessi ed inviati.

4.2. Gestione responsabile fornitori

4.2.1. Contesto normativo

I potenziali e principali rischi associati al processo di acquisto di forniture, servizi, lavori sono gestiti, per i contratti passivi di cui al D.Lgs 50/2016, 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 sopra i 70.000 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, 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 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 non ha ritenuto necessario porre in essere delle politiche formalizzate, tese a indirizzare la gestione della catena di fornitura, in quanto svolge le proprie attività attenendosi a quanto sancito dalle procedure aziendali di riferimento per tale area. I processi di acquisto/investimento e, di conseguenza la selezione dei Fornitori di Toscana Aeroporti S.p.a, infatti, sono ampiamente 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 dal D.Lgs.50/2016 per le parti applicabili ai soggetti operanti nei settori previsti dall’art. 115 al 121 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 (ex art. 36 comma 8 D.Lgs. n. 50/2016), 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 di cui all’art.80 del D.Lgs 50/2016 e di altre cause di esclusione;

- 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 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 2019 sono stati verificati 11 Operatori economici, nel 2022 8, nel 2021 9, nel 2022 9 operatori economici e 10 subconcessionari.

4.2.3. Indicatori di performance

I risultati operativi dell'anno coadiuvati anche dall'allentamento delle restrizioni alla mobilità confermano una crescita del sette confermando un graduale avvicinamento ai dati di traffico pre-pandemia per entrambi gli scali di Firenze e di Pisa.

Rimangono comunque fattori di incertezza legati sia allo scenario bellico tra Russia e Ucraina sia all'aumento dei prezzi delle materie energetiche.

Per quanto riguarda gli indicatori di tipo quantitativo, di seguito si riportano i dati relativi al numero dei Fornitori iscritti all'Albo.

Gli Operatori economici presenti nell'ALBO sono classificati in base alla Categoria di iscrizione, come da D.Lgs 50/2016:

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 SOA³, 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.

³ *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.*

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 a tutte le Società del gruppo, quindi Toscana Aeroporti S.p.a, Toscana Aeroporti Engineering S.r.l, Toscana Aeroporti Handling S.r.l e Parcheggi Peretola S.r.l. I valori della Società Jet Fuel Co. S.r.l. non sono inclusi nelle tabelle in quanto gli ordini non sono gestiti da sistema SAP. Anche per il 2022 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	📊 Fornitori abilitati su anno precedente
Tipologia dei fornitori per affidamenti di:	257	133	262	652	2018	18,3
	276	145	290	711	2019	9,0
	292	148	307	747	2020	5,1
	301	148	318	767	2021	2,7
	313	151	321	785	2022	2,3

Fornitori in possesso di attestazione SOA OG	175	2018	19,0
	198	2019	13,1
	213	2020	7,6
	226	2021	6,1
	231	2022	2,2

Fornitori in possesso di attestazione SOA OS	147	2018	16,7
	167	2019	13,6
	182	2020	9,0
	199	2021	9,3
	210	2022	5,5

	ISO 9001	ISO 14001	SA8000	OHSAS 18001 ISO 45001	Anno
Fornitori in possesso di certificazioni	343	117	26	93	2018
	359	150	36	113	2019
	411	197	44	151	2020
	424	211	47	164	2021
	435	219	51	175	2022

2018/2017	19,9	28,6	13,0	27,4
2019/2018	4,7	28,2	38,5	21,5
2020/2019	14,5	31,3	22,2	33,6
2021/2020	3,2	7,1	6,8	8,6
2022/2021	2,6	3,8	8,5	6,7

	Estero	Toscana	Resto Italia	Totale Fornitori abilitati	Anno
Provenienza geografica fornitori	4	425	223	652	2018
	6	453	252	711	2019
	6	463	278	747	2020
	5	469	293	767	2021
	5	478	302	785	2022

% sul totale	0,6	64,8	34,6	2018
	0,8	63,7	35,4	2019
	0,8	62,0	37,2	2020
	0,65	61,15	38,20	2021
	0,64	60,89	38,47	2022

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.

In relazione alla tutela dell'Ambiente, TA come Ente aggiudicatore è soggetta alla disciplina di cui all'art. 34 del D.Lgs 50/2016 nel quale viene stabilito che le Stazioni Appaltanti debbano contribuire al conseguimento degli obiettivi ambientali previsti dal Piano di Azione per la sostenibilità ambientale dei consumi i così detti CAM (Criteri Ambientali Minimi); criterio inserito nell'ultima gara relativa alle Pulizie delle Infrastrutture.

Per quanto riguarda la provenienza geografica, nonostante una leggera flessione, la percentuale dei Fornitori della Toscana è sempre largamente dominante (60,89%).

Relativamente al numero dei Fornitori attivi ed al valore degli ordini emessi, di seguito la tabella.

Numero fornitori attivi 2018	878	di cui 496 attivi in Toscana	56,5	% Toscana
------------------------------	-----	------------------------------	------	-----------

Numero fornitori attivi 2019	868	di cui 471 attivi in Toscana	54,3	
Numero fornitori attivi 2020	752	di cui 407 attivi in Toscana	54,2	
Numero fornitori attivi 2021	693	di cui 369 attivi in Toscana	53,3	
Numero fornitori attivi 2022	637	di cui 317 attivi in Toscana	49,8	

Valore ordini emessi nel 2018	60,5 mil €	Di cui 37,8 mil € in Toscana	62,3	% Toscana
Valore ordini emessi nel 2019	63,4 mil €	Di cui 30,7 mil € in Toscana	48,5	
Valore ordini emessi nel 2020	54,5 mil €	Di cui 32,4 mil € in Toscana	59,5	
Valore ordini emessi nel 2021	54,3 mil €	Di cui 30,6 mil € in Toscana	56,4	
Valore ordini emessi nel 2022	53,0 mil €	Di cui 20,3 mil € in Toscana	38,3	

Dalla tabella sopra riportata si evince che il 38,3% dei Fornitori movimentati nell'anno 2022 è di provenienza Toscana.

Nel 2022 il numero dei fornitori attivi è inferiore a quello del 2021 così come il valore degli ordini emessi a Fornitori Toscani.

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. 7 del D. Lgs 50/2016, 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 di cui all'art. 119 D.Lgs 50/2016, TAC è tenuta ad osservare le disposizioni contenute nella Parte II, Titolo VI, capo I del D.Lgs 50/2016 ("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. 50/2016) 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.

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.

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.

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".

Come anticipato, la gestione dell'ufficio acquisti di Toscana Aeroporti Costruzioni srl risulta ancora gestita internamente nella società, sebbene si prevede per il 2023 il completamento del passaggio al sistema SAP.

Il numero di Fornitori attivi risulta aumentato rispetto al 2021 in virtù delle maggiori tipologie di lavori assunti dalla Società. La provenienza geografica, al momento, resta al 100% italiana.

4.4. Airport Security

4.4.1. Premessa

L'emergenza sanitaria tuttora in corso, iniziata nei primi mesi del 2020, e le molteplici restrizioni alla circolazione, sia a livello nazionale che internazionale, imposte da Leggi, Decreti, DPCM ed Ordinanze ministeriali che si sono susseguite, ha comportato una fortissima riduzione del traffico sugli scali di Pisa e Firenze rispetto al 2019, come già ampiamente spiegato in premessa.

A fronte di tale situazione, Toscana Aeroporti S.p.A. ha attivato già nel 2020 la procedura per l'ottenimento degli ammortizzatori sociali per tutti i propri dipendenti, mantenendo i presidi minimi indispensabili per garantire la continuità operativa dei due scali.

4.4.2. 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 del 07/09/2020, 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. 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 2022 comprende, oltre al Security Manager, anche un Deputy Security Manager per ciascuno scalo ed 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.

4.4.3. 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 Aeroportuali 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.

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 anche un certo numero 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.

Nell'arco dell'anno 2022 sono stati effettuati complessivamente:

- sullo scalo di Pisa, n° 35 audit, dei quali 10 "covert test", a fronte dei quali sono state rilevate n° 14 non conformità
- a Firenze, n° 24 audit, dei quali 6 "covert test", a fronte dei quali sono state rilevate n° 8 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.

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 deve effettuare la formazione, 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.

4.4.4. 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 2022 è stato pari a 57 EFT 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.

Come già descritto, il 1 luglio 2018 è diventata operativa Toscana Aeroporti Handling, dopo aver ottenuto il certificato di idoneità dell'ENAC in data 27/06/2018.

La circolare ENAC APT-02B "certificazione e sorveglianza dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra" chiede espressamente che per poter garantire un sicuro svolgimento delle attività relative ai servizi di assistenza è necessario dotarsi di una struttura organizzativa che prevede un responsabile security.

Il management di TAH ha provveduto ad effettuare questa nomina e contestualmente è stato redatto il programma di sicurezza specifico di Toscana Aeroporti Handling.

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.

A seguito della pandemia Covid-19 gli scali di Firenze e di Pisa hanno registrato una consistente riduzione del traffico aereo causata dall'emergenza sanitaria, tuttavia nel 2022 si è registrata consistente una ripresa delle attività.

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).

La Safety è sempre stata comunque gestita come una priorità assoluta nelle operazioni aeroportuali di TA, e il Safety Management System (SMS) ha monitorato che le operazioni aeroportuali si svolgessero nelle condizioni di Safety prefissate intervenendo per correggere le eventuali deviazioni e, in generale, migliorare il sistema.

Il 21 dicembre 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.

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 ottenuto il rinnovo del Certificato di Aeroporto, rilasciato da parte di ENAC, con validità fino al 31.12.2025. Il Certificato rinnova l'esenzione temporanea relativa portanza e regolarità superficiale della Strip RWY04L-22R fino al 31.12.2027.

Nel 2022 gli scali di Firenze e Pisa hanno mantenuto il provvedimento di ENAC di limitazione all'accesso dei prestatori dei servizi di assistenza a terra per l'aviazione commerciale. Di fatto, in entrambi gli scali, tali attività sono svolte in via esclusiva 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 nel 2022 hanno aggiornato le parti del Manuale di Aeroporto e le rispettive procedure di "Management System" al fine di renderle allineate alla circolare ENAC sulla segnalazione obbligatoria degli eventi aeronautici e alle linee guida Enac relative all'elaborazione e valutazione del Safety Risk Assessment, I documenti sono stati trasmessi all'autorità. Nel 2022 è stata pubblicata sullo scalo di Pisa la revisione del "Piano di prevenzione Runway Incursion e Runway Excursion", documento di 46BA coordinato con TA, derivato dalla procedura militare in vigore. 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 2022 sono stati aggiornati il Programma di prevenzione delle Runway Incursion e il Programma di Prevenzione delle Runway Excursion assieme agli stakeholder interessati.

Coerentemente a quanto previsto dal Regolamento (UE) n. 139/2014 il Gestore per lo scalo di Firenze ha introdotto per il 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.

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, per ogni scalo, 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 Committee 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^a 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 aeronautici. 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, sviluppando, ad esempio, 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 proseguito il processo di riesame del layout dell'apron di aviazione commerciale e di aviazione generale, le cui risultanze saranno finalizzate nel 2023.

Attività safety related sono state condotte anche sullo scalo di Firenze nel corso del 2022 relative alla richiesta di introduzione, da parte di alcuni vettori, di nuove tipologie di aa/mm di cui il gestore ha valutato gli eventuali impatti sulla safety. E' stato inoltre concluso l'adeguamento della segnaletica luminosa (AVL) della pista di volo con la tecnologia LED, iniziato nel 2021, con l'aggiornamento delle luci dell'impianto PAPI. Si è conclusa inoltre su Firenze l'attività di rivalutazione degli ostacoli presenti nei dintorni dell'aeroporto, con la pubblicazione in AIP di quelli significativi per l'attività aerea. Il

gestore, in accordo alla normativa EASA, ha redatto il FOD Prevention Program individuando allo stesso tempo la figura Responsabile dell'attività.

Sugli scali di Firenze e Pisa il gestore, nell'ambito della campagna di sensibilizzazione safety, ha realizzato un Safety Poster diffuso a tutti gli operatori aeroportuali, legato alla tematica del FOD, ovvero ricordando l'importanza di raccogliere il FOD.

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 2022 sono stati redatti 5 documenti di gestione del cambiamento sullo scalo di Firenze e 11 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 aggiornate nel settembre 2020 e sono state confermate nell'ambito del riesame annuale per entrambi gli scali.

4.5.6. Just safety culture

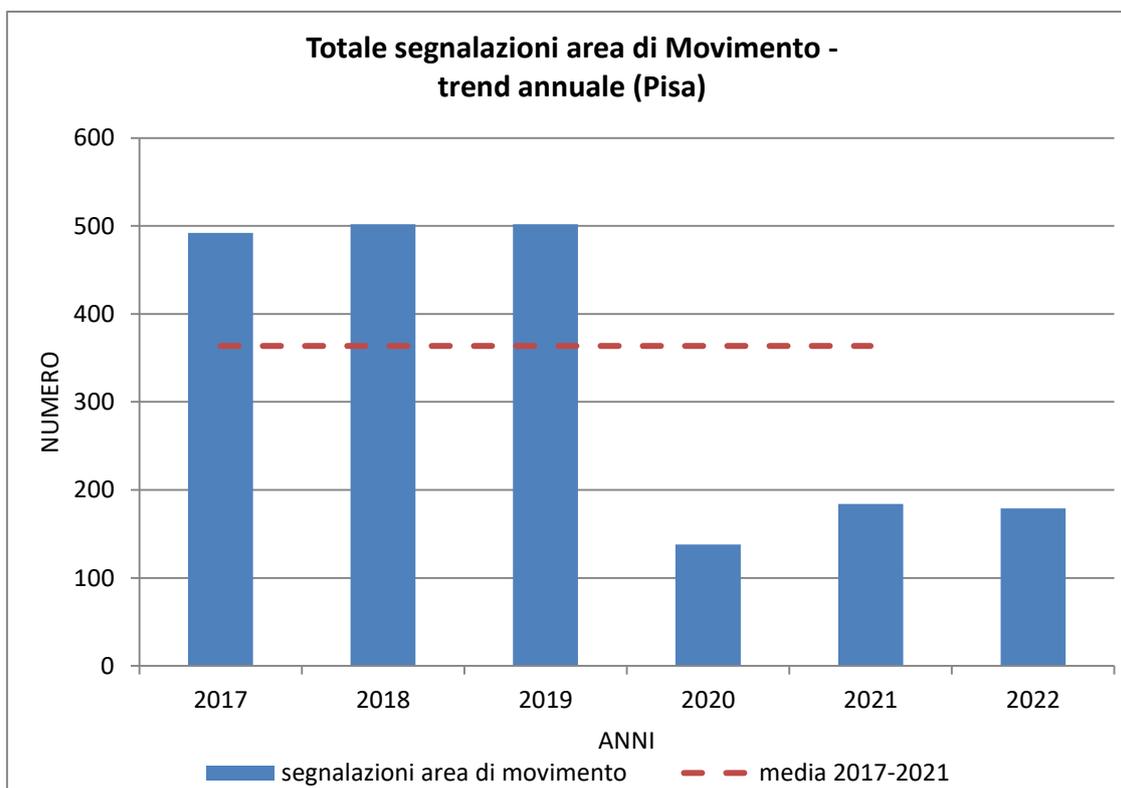
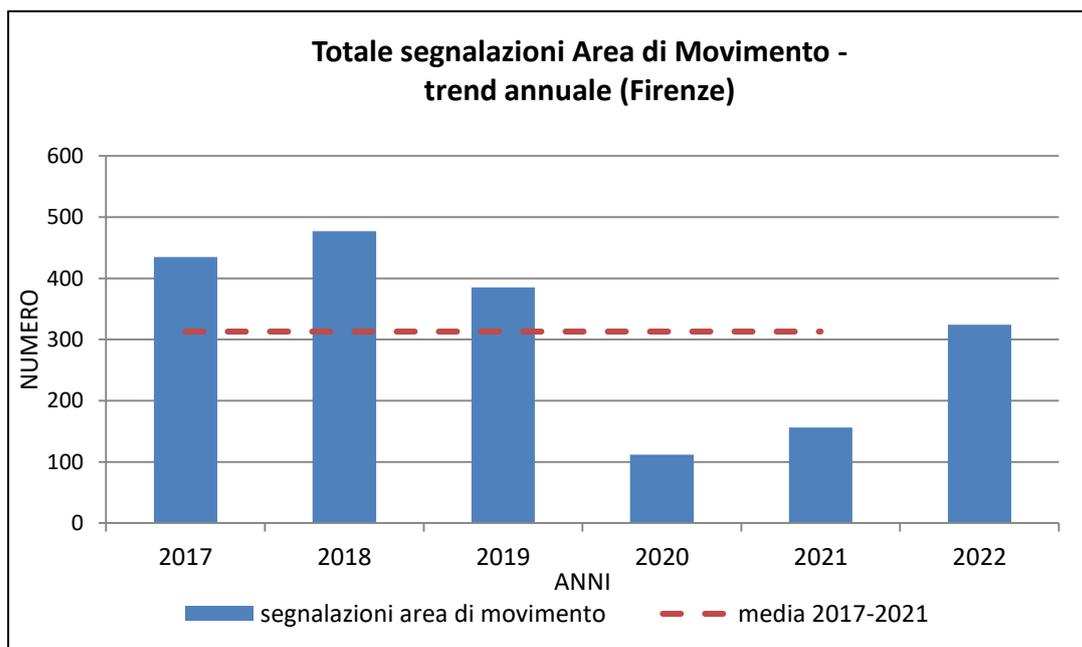
Toscana Aeroporti è costantemente impegnata ad assicurare e promuovere il coinvolgimento di tutti i soggetti operanti in aeroporto sui temi della Safety, attraverso la promozione della "Just safety culture", che permette di creare un ambiente dove tutti gli enti ed operatori aeroportuali possono segnalare 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. Il principio viene costantemente richiamato al personale aeroportuale nei corsi di formazione safety tenuti dal gestore.

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. Il reporting costituisce la fonte principale di "safety data" che il Safety Review Board ha a disposizione per monitorare i livelli di safety e prendere le decisioni opportune in caso di deviazioni significative rispetto a quanto atteso.

Le segnalazioni raccolte, volontarie o obbligatorie, 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.

Nell'anno 2022 per l'aeroporto di Firenze, il trend delle segnalazioni ha ripreso un andamento positivo, con un incremento rispetto ai due anni precedenti caratterizzati dall'emergenza COVID 19. Nonostante il traffico non sia tornato ai livelli pre-Covid il numero complessivo delle segnalazioni è paragonabile a quello del 2019. Per quanto riguarda l'aeroporto di Pisa, il trend non è ancora tornato ai livelli pre-Covid, attestandosi ai livelli dell'anno precedente. A riguardo verranno effettuate dal Safety Office nel 2023 attività di sensibilizzazione del personale del Gestore e dei principali handlers operanti sullo scalo. Grazie all'attività di reporting sullo scalo di Pisa, sono state comunque migliorate le procedure di coordinamento con la 46ª BA relative alla tematica del FOD nonché migliorata la gestione delle aree di parcheggio destinate ai mezzi di rampa. Su Firenze è stata posta l'attenzione riguardo la gestione delle aree a verde limitrofe all'area di movimento.

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) ed audit Safety.

Safety Performance Indicator (SPI)

Dall'elaborazione e dall'analisi dei dati pervenuti con il reporting, il Safety Manager risale alle performance inerenti la Safety aeroportuale e fornisce un feed-back periodico sulle prestazioni del sistema ai componenti del Safety Review Board, elaborando una presentazione con l'andamento dei SPI. Gli stessi sono discussi in occasione delle riunioni del Safety Review Board e del Safety Committee. A tal fine sono stati individuati sugli scali di Pisa e di Firenze una serie di indicatori per eventi occorsi in area di movimento, denominati Safety Performance Indicators. A titolo di esempio si riportano:

- Runway Incursion/Excursion
- BRI2 (Birdstrike risk index)⁴
- FOD (Foreign object damage)⁵

⁴ 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.

⁵ 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

- Incidenti tra mezzi in area di movimento
- Sversamenti (kerosene, gasolio/benzina/olio idraulico) in area di movimento
- Danneggiamenti Aeromobili
- Numero reporting ricevuti

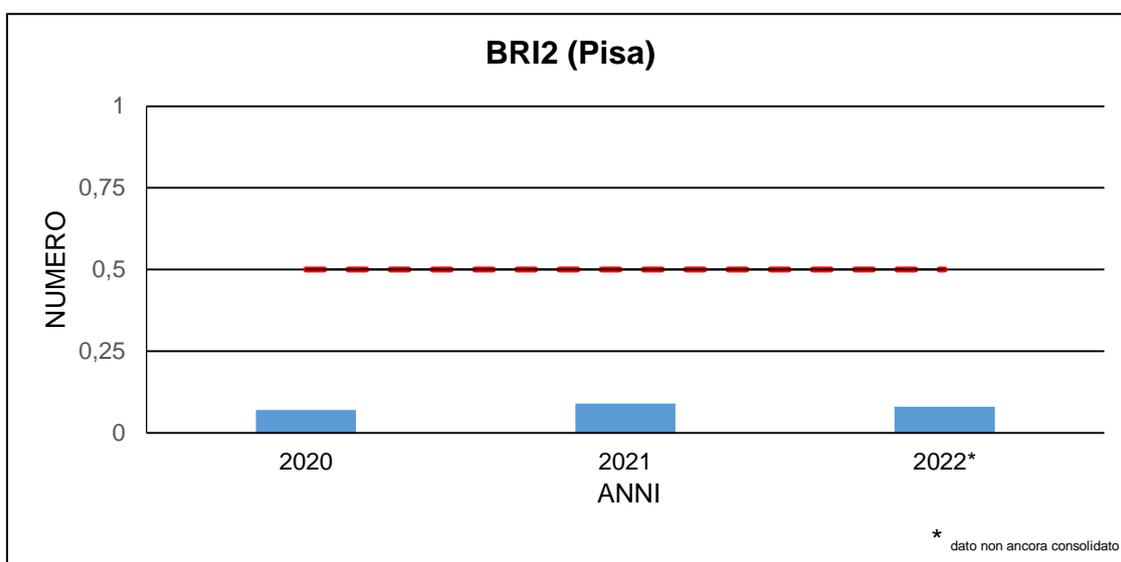
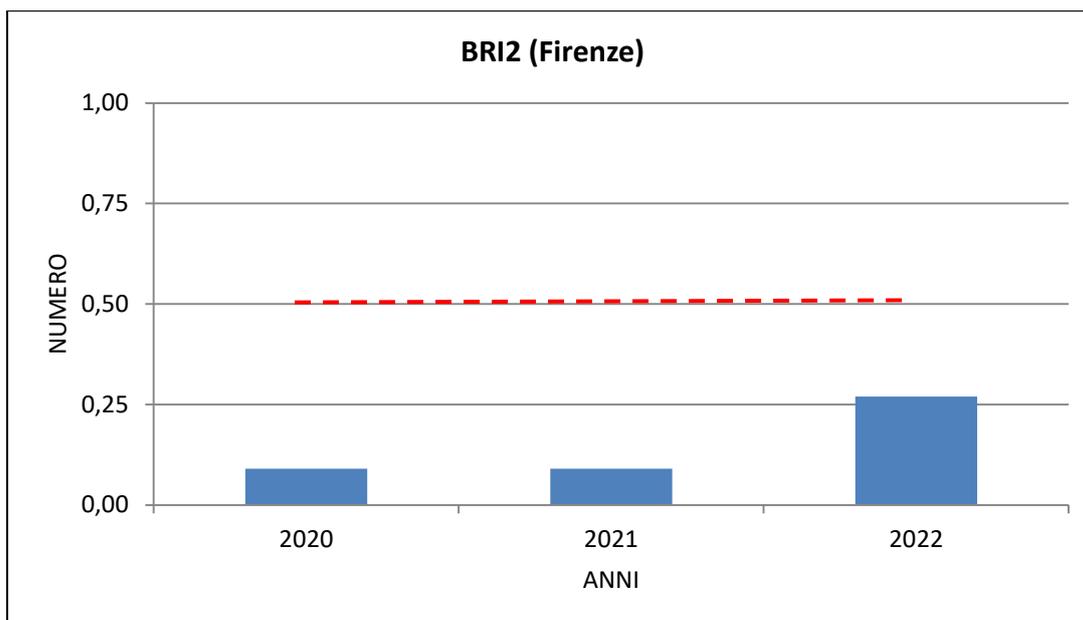
Per ciascun indicatore viene definito un livello-target periodico (in genere annuale) sulla base del dato medio, deviazione standard e numero di movimenti ricavato dall'andamento storico presso lo scalo del medesimo indicatore nei precedenti anni (in genere 5 anni) e, ove possibile, viene anche confrontato il dato con un benchmark nazionale e/o internazionale.

I SPI possono essere modificati, aggiunti e/o eliminati nel corso degli anni a seconda di particolari eventi, cambiamenti normativi, organizzativi, procedurali e/o in seguito al processo di hazard identification.

Nel 2022 ENAC ha pubblicato on-line il Safety Report relativo alle occorrenze registrate sui vari scali italiani nel periodo 2015-2021 e relativi ratei annuali. Da un confronto con i risultati ottenuti sullo scalo di Firenze e Pisa negli ultimi 5 anni gli indicatori sono risultati sostanzialmente in linea al trend nazionale.

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 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 nell'ultimo triennio (2020-2021-2022).

depositatosi sulla pista come neve, fango, ghiaccio, acqua, polvere, sabbia, olii e grassi. I detriti sono invece dei veri e propri frammenti di materiale, come oggetti in 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.



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 incremento, rispetto agli anni precedenti, dell'indicatore BRI2 associato al wildlife. L'indicatore, pur rimanendo sempre ben al di sotto del valore di attenzione individuato da Enac, ha registrato un aumento dovuto alla presenza sulle RWY strip di una nuova tipologia di erba spontanea che è risultata essere un'attrattiva per i piccioni. A seguito di indagine con società specializzata, sono state individuate delle misure di mitigazione che hanno permesso di tenere sotto controllo la problematica mitigando il fenomeno.

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, intesa come attività atta a determinare tramite indagine a campione l'effettiva aderenza di un 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). Nel 2022 è continuata l'attività di audit da parte del Safety Office.

4.5.8. Organizzazione e Formazione

Nel corso del 2022 sono stati finalizzati i proficiency check previsti dalla normativa vigente, per il personale operativo del perimetro di certificazione, dedicando e formando una risorsa per il ruolo di Assessor.

Nel corso del 2022 è stata inoltre individuata e formata una risorsa da dedicare specificatamente alle attività di Training Management di certificazione.

4.5.9. Sistema di gestione delle emergenze

Al fine di sostenere 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 2022 sono state condotte numerose esercitazioni parziali sugli scali di Pisa e Firenze riguardo l'applicazione dei piani di emergenza aeroportuale.

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 per qualsiasi motivo sia presente in aeroporto e necessiti di assistenza medica.

4.6. La Safety di Toscana Aeroporti Handling

4.6.1. Rischi ed opportunità

Toscana Aeroporti Handling S.r.l. (di seguito TAH) società del Gruppo Toscana Aeroporti soggetta al coordinamento e controllo della Capogruppo, è detenuta al 100% da Toscana Aeroporti S.p.a. ed è operativa dal 1° luglio 2018. Ha come oggetto sociale lo svolgimento delle attività di assistenza a terra ai passeggeri, agli aeromobili ed alle merci, attività ricomprese nei servizi di cui al Decreto Legislativo del 13 gennaio 1999 n. 18, e successive modifiche ed integrazioni, servizi per i quali la Società è certificata da ENAC sino al 2025. La società controllata redige il bilancio secondo la normativa civilistica in vigore. Ai fini del Bilancio consolidato, il bilancio della controllata è opportunamente rettificato per tenere conto degli impatti derivanti dall'applicazione dei principi contabili internazionali.

La Mission di Toscana Aeroporti Handling Srl è quella di gestire i servizi di assistenza a terra sugli aeroporti di Firenze e Pisa, offrendo a tutti gli utenti (passeggeri, vettori, ecc.), ed al territorio, un eccellente servizio al livello dei migliori standard qualitativi e di sicurezza nazionali ed europei, garantendo agli azionisti un adeguato ritorno del capitale investito. Toscana Aeroporti Handling Srl persegue la sua mission con le persone e gli organi che la compongono, le quali s'ispirano, nei propri comportamenti aziendali, a principi di competenza, lealtà, gioco di squadra e fiducia reciproca, all'interno di un'organizzazione aziendale efficiente, efficace e correttamente dimensionata.

Dal 2018 TAH ha iniziato un processo di standardizzazione di procedure in base alle raccomandazioni IATA. Tale percorso è iniziato con la revisione del Training che ha visto una continua crescita ed adeguamento della formazione alle raccomandazioni del AHM 1110.

TAH ha proseguito questo percorso ottenendo le certificazioni IATA IDQP (Gestione e rifornimento acqua potabile per aeromobili) e DAQCP (operazioni winter Deicing aeromobili). Percorso che si è concluso con gli ultimi audit di certificazione IATA conclusi con Zero finding.

Nel 2022 si è concluso con la pubblicazione del Manuale di Training in completa aderenza con le direttive IATA.

A tal proposito Toscana Aeroporti Handling (TAH) ha predisposto documentato ed attuato per gli aeroporti di Pisa e Firenze il sistema del Safety Management System per garantire che l'attività di assistenza a terra fornita raggiunga il massimo livello di prestazione relativi alla Safety.

Toscana Aeroporti Handling ha implementato per gli scali di Pisa e Firenze il proprio sistema di Safety in linea a quanto previsto dal Regolamento UE 1139/2018 conciliando le proprie attività con quelle del

Gestore per garantire in termini di Safety il mantenimento dei più alti livelli di sicurezza e di qualità del servizio.

4.6.2. Policy

La Safety Policy è la dichiarazione formale di come Toscana Aeroporti Handling consideri il livello di sicurezza dei servizi di assistenza a terra una priorità irrinunciabile.

Attraverso il documento di Policy il massimo vertice della Toscana Aeroporti Handling richiede l'impegno di tutto il personale, in primis del proprio management, ad azioni trasparenti e responsabili in materia di sicurezza ed è il formale atto che richiede l'adozione di un Safety Management System strumento fondamentale per la gestione proattiva e sistematica della Safety.

Toscana Aeroporti Handling in data 1 luglio 2018 ha definito la propria Safety Policy per gli scali di Pisa e Firenze in linea a quanto previsto dal Regolamento UE 139/2018 ed dalla Policy del Gestore Toscana Aeroporti.

La Toscana Aeroporti Handling valutata la performance del Safety Management System ha confermato per l'anno 2022 il proprio documento di Safety Policy nei contenuti e principi enunciati per entrambi gli scali di Pisa e Firenze.

Just Culture Policy

Un'ulteriore evidenza della priorità della garanzia di Safety è espressa in un altro atto ufficiale dell'Amministratore Delegato: la Just Culture Policy. Con questa specifica Policy, si afferma che l'essere umano è elemento fondamentale per garantire la sicura gestione delle operazioni di assistenza e che le sue competenze sono la migliore risposta a situazioni impreviste e imprevedibili: per questo Toscana Aeroporti Handling accetta che l'errore onesto, quand'anche associato a conseguenze indesiderate, non deve essere sanzionato se connesso alla fallibilità umana e se commesso "onestamente".

Al contempo, esprime l'inaccettabilità per le eventuali e volontarie mancate segnalazioni di eventi che pregiudichino o possano pregiudicare la sicurezza, come pure la intollerabilità e la punibilità delle violazioni dolose e intenzionali atte a ridurre la sicurezza e/o ad aumentare il rischio.

Consapevole che la partecipazione attiva del personale è un fattore di successo per l'attuazione efficace del Safety Management System, la Toscana Aeroporti Handling ha favorito un clima di fiducia e di libera circolazione delle informazioni, incoraggiando tutti gli addetti a riportare fatti e informazioni utili alla prevenzione di incidenti e inconvenienti.

In tale contesto, la Just Culture Policy è elemento fondamentale ed abilitante il sistema di segnalazione di eventi di Safety (occurrence reporting), implementato in accordo agli standard internazionali e alle norme vigenti, adottando un approccio "No blame".

4.6.3. Ruoli e responsabilità delle figure di certificazione

All'interno della Toscana Aeroporti Handling è stata implementata una struttura di gestione per garantire il mantenimento degli standard di Safety adeguati e il raggiungimento degli obiettivi della

Safety Policy identificando le figure che hanno un ruolo chiave nel mantenimento dei requisiti di Safety dello scalo. Tali figure sono state individuate anche ai sensi dell'allegato 4 della circolare ENAC APT-02B che disciplina la certificazione e sorveglianza dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra. Le principali figure sono:

- Amministratore delegato: opera nell'ambito delle politiche aziendali, dei propri poteri di spesa e del budget approvato, nell'ambito delle procure conferite, delle procedure e della normativa vigente con particolare riferimento alla Safety, di concerto, ove necessario, con gli altri servizi interessati.
- Responsabile operativo su entrambi gli scali: garantisce il corretto svolgimento dei processi di "Servizi ai Passeggeri" e dei "Servizi di Rampa e aeromobili" e valuta l'efficacia dei processi e/o procedure, in termini di:
 - ✓ Rispetto degli standard di servizio definiti;
 - ✓ Rispetto delle normative e delle politiche aziendali in materia di Security, Safety e Sicurezza sul Lavoro

Fa capo al responsabile operativo la gestione della manutenzione dei mezzi e la formazione del personale.

- Responsabili di aeroporto: All'interno della propria area di attività, ha la responsabilità di gestire e controllare il processo attraverso il quale si eroga il servizio al Cliente, utilizzando al meglio le risorse umane e le risorse materiali assegnate, al fine di rispettare gli standard di Qualità previsti e gli obiettivi aziendali. A tal proposito la TAH ha riorganizzato la propria struttura introducendo delle figure di alta super visione dei processi operativi, e garantiscono che i rapporti con Enti e Vettori e passeggeri siano gestiti al meglio con risposte sempre più pronte.
- La Toscana Aeroporti Handling sempre nell'ottica del raggiungimento degli obiettivi aziendali, collabora con tutte le altre funzioni coinvolte ed agisce all'interno degli standard di Safety e Security aeroportuale definite dal Gestore.

Altre funzioni chiave previste nella struttura organizzativa di Toscana Aeroporti Handling, come richiesto dalla citata circolare Enac, sono la Qualità, la Security e l'Ambiente.

Nell'anno 2019 la Toscana Aeroporti Handling (TAH) consapevole della tutela ambientale ha predisposto ed attuato, presso gli aeroporti di Pisa e Firenze, un proprio Sistema di Gestione Ambientale in conformità alla ISO-EN 14001-2015 per garantire una corretta gestione degli aspetti ambientali e l'attuazione di adeguate azioni in caso di potenziale o effettivo insorgere di impatti ambientali significativi generati all'interno delle proprie attività.

Nel corso del 2022, la Società TAH ha confermato per lo scalo di Pisa e rinnovato per lo scalo di Firenze la certificazione ambientale ISO-EN 14001-2015.

A tal proposito la TAH ha definito la propria Politica Ambientale in cui si impegna ad adottare un Sistema di Gestione Ambientale volto a proteggere l'ambiente, all'osservanza delle leggi ambientali ed alla

prevenzione dell'inquinamento. Per questo ha individuato e confermato degli indicatori ambientali quali la gestione dei rifiuti, controllo del rumore ed emissioni in atmosfera.

In materia di tutela della salute e sicurezza sui luoghi di lavoro è stato nominato il Responsabile del servizio di Prevenzione e Protezione (RSPP).

Toscana Aeroporti Handling possiede un proprio sistema di Gestione della Qualità che assicura il soddisfacimento dei bisogni e delle aspettative dei passeggeri nonché la conformità alla norma internazionale di riferimento.

4.6.4. Safety Committee

Il confronto e l'approfondimento delle tematiche che costituiscono i capisaldi della struttura del Safety Management System sono trattati nel Safety Committee di Pisa e di Firenze garantendo una completa e diffusa trattazione delle tematiche di Safety delle attività di assistenza a terra.

Durante il 2022 si è svolto il Safety Committee che hanno reso sempre più attivo e costruttivo il rapporto tra Toscana Aeroporti Handling e le compagnie aeree. Questi incontri hanno dato luogo a confronti e dibattiti in particolare sul tema del turn around dove la Toscana Aeroporti Handling ha sviluppato ed attuato un progetto *iAuditor* di verifiche giornaliere del processo del tourn around che fornisce le stative delle non conformità in tempo reale con relativa risoluzione. Gli esiti delle verifiche sono condivise con i Vettori e rappresentano elementi di confronto e dibattito costruttivo.

Il Management di TAH ha proseguito alcune attività in ottica di miglioramento del proprio sistema di gestione tra le quali ha implementato la piattaforma Doclife che oltre a consentire la distribuzione capillare e la tracciabilità delle procedure operative, comunicazioni di servizio, manuali di Compagnia è utilizzata per trasmettere le segnalazioni, di Safety, Ambiente, Qualità e Sicurezza. La piattaforma attiva un processo di (Workflow) che consente la gestione della segnalazione, attivando tutte le funzioni interessate, ovvero individuazione delle cause e implementazione di azioni correttive efficaci.

4.6.5. Occurrence Reporting

Il processo di Safety Reporting garantisce che gli eventi di Safety segnalati dal personale siano analizzati al fine di individuarne le cause, dirette e indirette, così da poter rimuovere o mitigare gli effetti indesiderati, riducendo i rischi a livelli tollerabili. Il processo di identificazione delle cause adottato da Toscana Aeroporti Handling si basa sulla tecnica del Brainstorming che coinvolge il personale con esperienza operativa, il supervisore, il responsabile di settore.

Il sistema di segnalazione di Safety "Reporting" è attuato da tutto il personale che fornisce i servizi di assistenza a terra per l'aeroporto di Pisa e Firenze attraverso la compilazione del modello elettronico del Ground Safety Report "GSR".

Le segnalazioni pervenute al Safety Management System (TAH) in forma anonima sono ugualmente analizzate all'interno del sistema di reporting.

Gli eventi ritenuti Mandatory ai sensi del Regolamento UE n 2015/1018- Allegato IV e pervenuti al Safety Management System di Toscana Aeroporti Handling sono notificati al sistema di raccolta di eventi

aeronautici eE-MOR di ENAC e classificate secondo la tassonomia ADREP- Aviation Occurrence Categories –ICAO.

L'analisi finale con relativo follow-up è trasmessa al sistema Ee-MOR di ENAC ed al Safety Manager del Gestore entro tre mesi dalla notifica.

Nel rispetto dei principi della Safety Just Culture gli eventi che non sono elencati nel Regolamento UE n. 2015/1018 Allegato IV ma che rappresentano una condizione di pericolo o di potenziale pericolo per l'aeromobile e per l'incolumità del passeggero sono segnalati volontariamente dagli addetti al Safety Management System di Toscana Aeroporti Handling.

4.6.6. Safety assessment

Il processo di Safety assessment ed il monitoraggio delle prestazioni dei servizi di assistenza a terra garantisce l'individuazione, la valutazione e la gestione dei rischi inerenti la sicurezza operativa derivanti dalla attività svolta a terra e dalle attività di addestramento.

4.6.7. Safety promotion

La Safety Promotion è una componente del Safety Management System di TAH che insieme alla Policy rappresenta un elemento essenziale per il miglioramento continuo della sicurezza delle operazioni di assistenza. È convinzione del Management di TAH che la promozione della cultura alla Safety va ben oltre l'obiettivo finale di evitare incidenti o ridurre il numero, ma suggerisce un modello di comportamento virtuoso per gli operatori volto ad attuare azioni corrette.

L'attività della Safety Promotion svolta da TAH si indentifica anche nell'attività di diffusione di un rapporto mensile "Safety Insight" che ha lo scopo di diffondere l'informativa ed approfondimenti relativi ad eventi o condizioni di pericolo verificatesi sullo scalo di Pisa e Firenze. Il Safety Insight è trasmesso a tutti gli operatori, staff di TAH ed ai Vettori attraverso il sistema elettronico Hyperborea.

Nell'ambito della Safety Promotion per gli eventi che potrebbero potuto compromettere la sicurezza delle operazioni aeroportuali in modo significativo, sono emessi dei documenti di warning detti "Ground Safety Alert" allo scopo di richiamare tutto il personale al corretto comportamento da seguire.

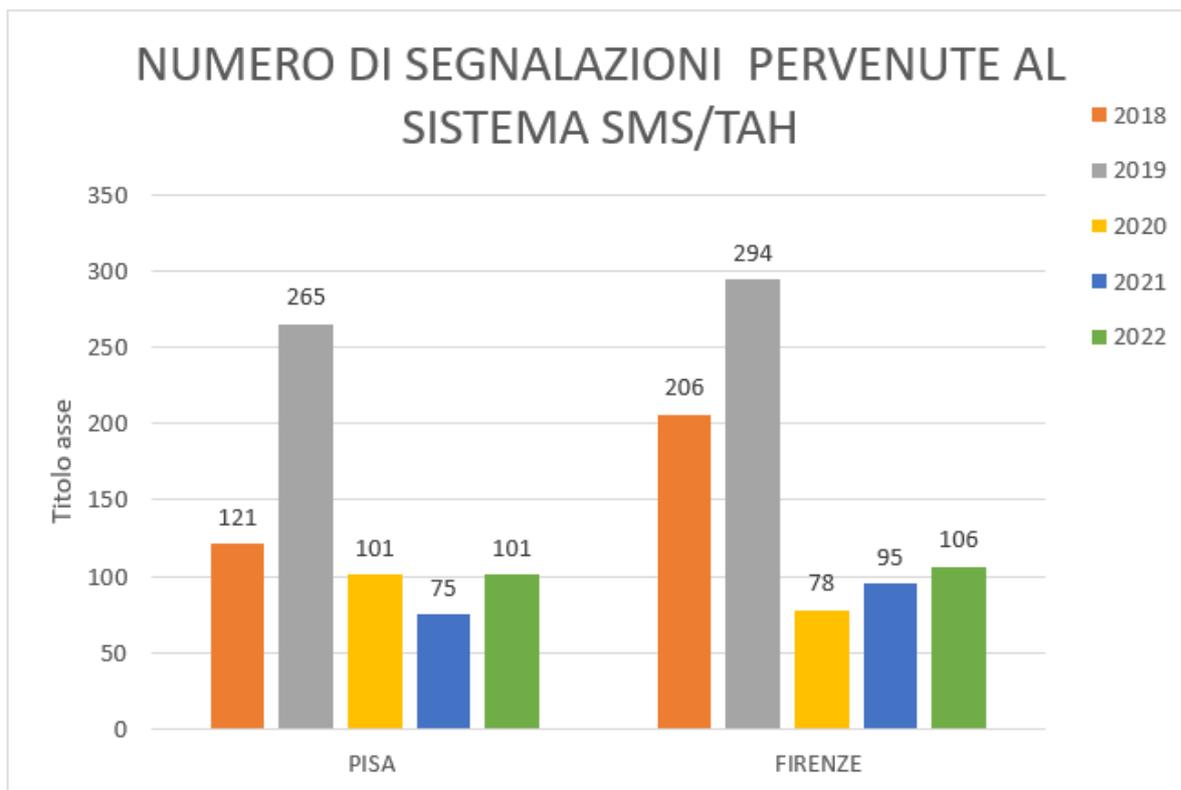
4.6.8. Safety training

Per garantire che le attività di Safety Assurance (Safety Investigation, Safety Assessment, Safety Survey) siano condotte da personale in possesso di specifiche competenze, sono previsti percorsi formativi e di addestramento a tutto il personale operante nell'ambito dei servizi a terra.

4.6.9. Safety Performance Monitoring

Tra le attività essenziali del Safety Management System vi è l'attività di monitoraggio della Safety che attraverso la misurazione di appositi indicatori SPI (Safety Performance Indicator) consente una conoscenza aggiornata dello stato della Safety e la tempestiva identificazione di eventuali misure necessarie a garantire il mantenimento di un livello di sicurezza accettabile per l'aeromobile, il passeggero ed il personale operativo.

Dopo il periodo emergenziale dovuto alla diffusione del COVID per il quale il trasporto aereo ha subito una contrazione consistente, l'anno 2022 è stato caratterizzato da una crescente ripresa del traffico determinando anche l'incremento delle segnalazioni pervenute al Sistema di Reporting di TAH.

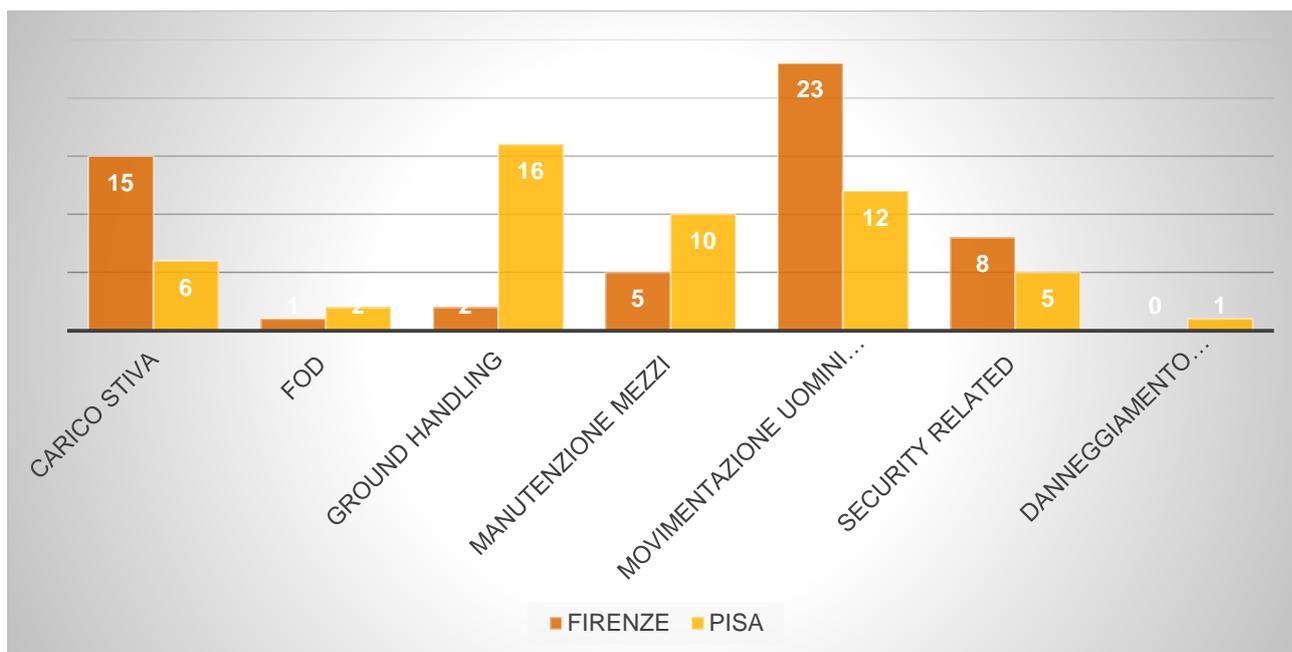


Ricevuta la segnalazione il Safety Manager in coordinamento con tutto lo staff e direzione attiva il processo di indagine e valutazione. Ogni evento anomalo contiene in se elementi che, se opportunamente individuati, possono costituire la base per porre in atto le azioni correttive opportune affinché l'evento non si ripeta.

Dall'elaborazione e dall'analisi dei dati pervenuti con il reporting, il Safety Manager risale alle performance inerenti la Safety aeroportuale per gli scali di Pisa e Firenze e fornisce un feed-back periodico/mensile sulle prestazioni dell'intero sistema a tutto lo staff ed al Management di TAH.

A tal fine sono stati individuati sugli scali di Pisa e di Firenze degli indicatori nell'ambito delle attività di assistenza a terra, denominati Safety Performance Indicators.

Si riportano alcuni dei KPI individuati sia per Pisa sia per Firenze quali:



Riguardo al danneggiamento agli aeromobili causati da attività di assistenza a terra è opportuno sottolineare che gli eventi registrati rapportati al numero dei movimenti sia per lo scalo di Pisa sia per lo scalo di Firenze consentono di affermare che il livello di Safety per tale indicatore è accettabile in relazione anche al fatto che i danni verificati sono riconosciuti di piccola entità.

Per ciascun indicatore è definito il livello-target calcolato sulla base del numero di movimenti e dall'andamento storico del medesimo indicatore nel precedente anno ove possibile.

Resta inteso che i KPI possono essere modificati, aggiunti e/o eliminati nel corso degli anni a seconda di particolari eventi, cambiamenti normativi, organizzativi, procedurali e/o in seguito al processo di hazard identification.

4.6.10. Analisi del Rischio

Il rischio è una espressione dell'impatto di un evento indesiderato in termini di severità e probabilità dell'evento stesso; pertanto, l'analisi del rischio è finalizzata all'individuazione proprio di questi parametri.

In questo modo TAH ha stabilito le priorità d'intervento da porre in campo, le misure di mitigazione, ove richieste, da condividere con i soggetti coinvolti.

TAH attua il processo di valutazione dei rischi (Risk Assessment) attraverso:

- Analisi del rischio in termini di stima della severità (Hazard Severity Classification) e della probabilità (Probability of Occurrence) degli eventi associati al fattore di rischio individuato.
- Valutazione dell'accettabilità del rischio attraverso una matrice di tollerabilità (DOC ICAO 9859 - matrice "Safety Risk Tolerability Matrix" prevista dall'ICAO 9859 rev.4/2018).
- Elaborazione ed applicazione di eventuali misure mitigative (mitigation).

Un aspetto fondamentale da sottolineare è che TAH consapevole che l'SMS è un processo aziendale non statico, bensì in continua evoluzione ed aggiornamento, ha implementato l'attività di identificazione

degli hazard e la conseguente valutazione dei rischi associati attraverso processo dinamico rivisitando la classificazione degli Hazard laddove si siano verificate modifiche infrastrutturali, operative ed organizzative, dopo l'introduzione di nuovi equipaggiamenti o facilities, ecc.

4.7. Gestione dei rapporti con le comunità locali

4.7.1. 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.

4.7.2. Emergenza sanitaria Covid-19

L'emergenza sanitaria, economica e sociale innescata su scala globale dalla pandemia "Covid-19" iniziata nel 2020, ha continuato ad avere i suoi effetti sul 2021, ed in parte sul 2022, con i connessi

risvolti negativi sul traffico aereo. La Società è stata costretta nel corso dell'ultimo biennio a intervenire nuovamente sui rapporti di associazione che intercorrono tra Toscana Aeroporti S.p.A. e i suoi vari partners.

TA si è vista costretta a mantenere la temporanea sospensione del pagamento dei corrispettivi collegati ai contratti di sponsorizzazione, se non a svincolarsi totalmente dagli altri.

4.7.3. Politiche praticate e indicatori di performance

Il Gruppo gestisce i rapporti con le comunità locali seguendo una prassi consolidata nel tempo. A partire dal 2020 con il dilagare della pandemia, la quasi totalità delle attività è stata sospesa o interrotta e solo in parte ripresa nel corso del 2022.

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 ridotti in linea con la strategia aziendale di contenimenti dei costi in attesa della ripresa dei volumi di traffico.

Attività in ambito sportivo:

I contratti di partnership con la squadra di calcio ACF Fiorentina, con la squadra di Rugby I Medicei e con l'A.C Pisa 1909 non sono stati rinnovati.

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.

A causa della pandemia l'associazione Artemisia è stata impossibilitata a mettere in atto gli interventi di sensibilizzazione e formazione nei contesti lavorativi così come previsto dal contratto stipulato in data 16 dicembre 2016, pertanto durante l'anno 2021 vi è stata la sospensione del contratto di comune accordo. Nel corso del 2022, invece, sono ripresi gli interventi di cui sopra.

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 anche nel corso del 2022 alcuni interventi a livello sociale sulla realtà pisana.

A causa della sospensione di diversi contratti, come appena evidenziato, anche per il 2022 non è possibile calcolare il valore della visibilità ottenuta da Toscana Aeroporti nell'ambito dei rapporti di collaborazione.

5. Gestione delle tematiche attinenti al personale e rispetto dei diritti umani

5.1. Premessa

Il Gruppo Toscana Aeroporti, con un organico di 752 persone al 31 dicembre 2022, di cui il 49% donne, ritiene la gestione e lo sviluppo dei propri collaboratori come un driver per lo sviluppo e la competitività dell'Aeroporto e del territorio circostante.

Le persone che appartengono a questo Gruppo, impiegate in processi aeroportuali diversificati, rappresentano un asset fondamentale della strategia aziendale, in particolare per le loro competenze e la loro capacità di garantire un servizio di qualità e rispondente alle mutevoli e nuove esigenze della propria clientela

Il Gruppo ha avuto profondi cambiamenti 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". Senza dimenticare il lavoro svolto per uniformare procedure e modalità di gestione, in un Gruppo che gestisce attività in due differenti sedi aeroportuali.

Questi cambiamenti hanno influito anche nella gestione delle risorse umane.

Anche nella prima metà del 2022, il Gruppo si è trovato a fronteggiare gli impatti sanitari ed economici derivanti dall'evento pandemico Covid19, modificando profondamente il suo modo di lavorare, sia con interventi urgenti e di natura temporanea sia con azioni che hanno portato novità nell'organizzazione di lavoro ed un adattamento proattivo alle esigenze di distanziamento sociale. I primi mesi dell'anno hanno visto un traffico crescente che ha reso meno necessario il ricorso ad ammortizzatori sociali, fino al 30 giugno, momento in cui si è stato deciso di sospenderli del tutto.

Il Gruppo ha continuato ad implementare, anche nel 2022, strumenti e procedure in grado di garantire la massima trasparenza ed equità di trattamento di dipendenti, collaboratori e candidati esterni.

5.2. Gestione e valorizzazione del personale

5.2.1. Rischi ed opportunità

I rischi collegati alla Gestione del personale sono inseriti nel "Manuale Compliance" aziendale del 13 novembre 2015.

Periodicamente – una volta all'anno o qualora si verificano 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.

Nel corso del 2022, alcune delle suddette aree e processi aziendali hanno necessitato di maggiore focalizzazione, per passare da una gestione straordinaria dell'emergenza acuta da Covid19 alla gestione quasi ordinaria della pandemia e dei suoi effetti sull'operatività quotidiana in forte ripresa.

Al manifestarsi delle prime problematiche italiane legate al Covid19, il Gruppo ha saputo reagire sul fronte organizzativo e sanitario in modo veloce ed efficace, continuando a farlo nel corso del 2022 in modo più consapevole e strutturato:

- a) Il personale operativo, a fronte della forte ripresa nel corso del secondo trimestre del 2022, ha continuato a ruotare in cassa integrazione guadagni straordinaria (in condivisione con tutte le organizzazioni sindacali presenti nel Gruppo): fino a giugno 2022 con la modalità CIGS, per poi riprendere a lavorare in maniera ordinaria, tanto che si è manifestata la necessità di procedere con upgrade di orario di lavoro e assunzioni di nuovi lavoratori cd "stagionali".
- b) Il personale di staff e normalista ha continuato a lavorare in modalità lavorativa di cd. "lavoro agile", alternando giornate di "lavoro agile" e giornate di lavoro "in sede".
- c) Tutto il personale cd. "fragile" è stato periodicamente sottoposto a visite mediche da parte del medico del lavoro e costantemente monitorato nel corso dell'anno, prediligendo un utilizzo in "lavoro agile".

Le ore lavorate sono rimaste ad un livello considerevolmente più basso dell'anno pre-Covid, come pure le ore di lavoro straordinario e di lavoro supplementare.

Si evidenzia un turnover maggiore rispetto all'anno precedente, con un numero maggiore di dimissioni e pensionamenti in linea con quanto accaduto in Italia e nel mondo.

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 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 percorsi di formazione svolti dai dipendenti e segnala con specifici “alert” le scadenze dei certificati dei dipendenti.

Sulle procedure sono condotti Audit periodici in azienda da parte della Funzione Internal Auditing.

Inoltre, le procedure RRUU sono anche *auditate* da soggetti esterni, nell’ambito dell’applicazione dei principi di controllo cd. SOX 4.0.4. e 3.0.3., recepiti da TA e dalle sue società controllate nel corso del 2018.

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 discriminatori nei confronti di tutti gli stakeholder, ai sensi della certificazione in essere SA 8000.

In particolare, si segnala che anche nel corso del 2022 non sono state registrate azioni discriminatorie nei confronti dei dipendenti.

5.2.2. 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 ALLIANZ per Quadri e Dirigenti.

In data 21 dicembre 2018 è stato sottoscritto un accordo integrativo aziendale di 2° livello con le Organizzazioni Sindacali, col quale viene implementato un Sistema di Welfare per i dipendenti del Gruppo TA che consente di accedere a molteplici servizi di "benessere diffuso". Pur in una situazione economica aziendale non semplice, per gli effetti della pandemia, il Gruppo ha mantenuto in essere il sistema di welfare anche nel corso del 2022 e lo ha ulteriormente incrementato nel corso dell'anno, in ragione di fenomeni inflazionistici e di "caro vita" particolarmente elevati. Nello specifico è stato deciso di erogare un extra bonus dovuto al rincaro dei carburanti, pari a 200 euro, a ciascun dipendente nel mese di luglio ed un ulteriore bonus di 300 euro, a dicembre, per dare un importante aiuto a tutti i quadri, impiegati ed operai di TA, TAE e TAH.

5.2.3. Indicatori di performance

L'occupazione del Gruppo rispetto al 2021 è diminuita a fine anno del 10%, con una diminuzione di circa 74 unità, ciò è frutto del forte turnover che si è avuto nel corso del 2022.

Vengono rappresentate di seguito le tabelle relative al personale del Gruppo. Si segnala che la Società Parcheggio Peretola non ha dipendenti e che Vola è stata posta in liquidazione alla fine dell'anno 2021.

Come già specificato in precedenza, nel 2018 è stata costituita la Società Toscana Aeroporti Handling S.r.l., controllata al 100% da Toscana Aeroporti, operativa dal 1° luglio 2018. Nel mese di gennaio 2021 è entrata nel Gruppo anche la società Toscana Aeroporti Costruzioni.

Per quanto riguarda Vola, si ricorda che la società è stata cancellata dal registro delle imprese in data 15 dicembre 2021 e sin dal momento della sua costituzione non è mai risultata operativa, perciò è esclusa dal perimetro di rendicontazione e comparazione.

Inoltre, in data 30 dicembre 2022 è stata perfezionata l'operazione di compravendita del capitale sociale della società Toscana Aeroporti Handling S.r.l., con il passaggio dell'80% di tale capitale al Gruppo Alisud / GH SpA.

Fig. 1 (dati 2022 n* teste)

	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
Categoria professionale																
Dirigenti		1	14	15	-	1	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Quadri		4	12	16	2	1	3	1	2	3	-	-	-	-	-	-
Impiegati		170	116	286	188	66	254	1	4	5	-	3	3	3	2	5
Operai		1	29	30	1	118	119	-	-	-	-	9	9	-	4	4
Totale	n*	176	171	347	191	185	376	2	6	8	-	12	12	3	6	9

Fig. 2 (dati 2021 n* teste)

	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
Categoria professionale:																
Dirigenti		2	13	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Quadri		6	12	18	2	2	4	1	2	3	-	-	-	-	-	-
Impiegati		175	114	289	223	76	299	1	3	4	-	-	3	3	3	5
Operai		1	30	31	1	135	136	-	-	-	-	-	10	10	6	6
Totale	n*	184	169	353	226	213	439	2	5	7	-	-	13	13	3	11

Fig. 3 (dati 2020 n* teste)

	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			Voia		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Categoria professionale:																
Dirigenti		2	12	14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Quadri		5	12	17	2	2	4	-	2	2	-	-	-	-	-	-
Impiegati		175	112	287	231	78	309	1	3	4	-	-	3	3	-	1
Operai		1	36	37	1	142	143	-	-	-	-	-	7	7	-	-
Totale	n*	186	172	358	234	222	456	1	5	6	-	-	10	10	-	1

Nella seguente tabella viene riportato il rapporto del salario base e della remunerazione delle donne rispetto agli uomini dei dipendenti della Capogruppo Toscana Aeroporti e di Toscana Aeroporti Handling insieme.

Fig. 4 (dati 2022)

Categoria professionale	UdM	Rapporto del salari base	Rapporto della remunerazione
		Donne/Uomini	Donne/Uomini
Dirigenti	%	106%	109%
Quadri	%	93%	84%
Impiegati	%	98%	91%
Operai	%	90%	56%

Fig. 5 (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%

Fig. 6 (dati 2020)

Categoria professionale	UdM	Rapporto del salari base	Rapporto della remunerazione
		Donne/Uomini	Donne/Uomini
Dirigenti	%	106%	91%
Quadri	%	85%	69%
Impiegati	%	98%	86%
Operai	%	80%	61%

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 categoria 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 81%, mentre quello relativo alla remunerazione risulta pari all'85%.

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 126% mentre quello relativo alla remunerazione è pari al 55%).

Si riportano, di seguito, le tabelle consolidate relative al personale.

GRI 2-7 Dipendenti

CONSOLIDATO - Numero teste	UdM	2022			2021			2020		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
CATEGORIA PROFESSIONALE										
Dirigenti	n	1	14	15	2	13	15	2	12	14
Quadri	n	7	15	22	9	16	25	7	16	23
Impiegati	n	362	191	553	402	201	603	410	197	606
Operai	n	2	160	162	2	181	183	2	185	187
Totale	n	372	380	752	415	411	826	421	410	830

CONSOLIDATO - Numero teste	UdM	2022			2021			2020		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
TIPOLOGIA CONTRATTUALE										
Tempo indeterminato	n	371	374	745	413	405	818	418	407	825
Tempo determinato	n	1	6	7	2	6	8	3	3	5
Totale	n	372	380	752	415	411	826	421	410	830

CONSOLIDATO - Numero teste	UdM	2022			2021			2020		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
TIPOLOGIA CONTRATTUALE										
Full-time	n	172	303	475	179	296	475	174	288	461
Part-time	n	200	77	277	236	115	351	247	122	369
Totale	n	372	380	752	415	411	826	421	410	830

GRI 405-1 Diversità tra i dipendenti

CONSOLIDATO - Numero teste	UdM	2022			2021			2020		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
PERSONALE PER FASCE D'ETA' PUNTUALE										
≤ 29 anni	n	8	11	19	14	11	25	19	20	39
30 - 50 anni	n	259	206	465	295	225	520	307	240	547
≥ 51 anni	n	105	163	268	106	175	281	95	149	244
Totale	n	372	380	752	415	411	826	421	409	830

CONSOLIDATO - Numero teste	UdM	2022			2021			2020		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
PERSONALE PER FASCE D'ETA' PUNTUALE										
≤ 29 anni	n	1%	1%	3%	2%	1%	3%	2%	2%	5%
30 - 50 anni	n	34%	27%	62%	36%	27%	63%	37%	29%	66%
≥ 51 anni	n	14%	22%	36%	13%	21%	34%	11%	18%	29%
Totale	n	49%	51%	100%	50%	50%	100%	51%	49%	100%

Fig. 7 (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*	175	168	343	191	185	376	2	5	7	-	12	12	3	6	9
Tempo determinato	n*	1	3	4	-	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. 8 (dati 2021 n* teste)

Tipologia contrattuale (determinato/indeterminato)	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			Voia			TAC		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Tempo indeterminato	n*	184	168	352	225	213	438	1	-	1	-	13	13	-	-	-	1	11	14
Tempo determinato	n*	1	1	2	1	1	2	1	5	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale	n*	184	169	353	226	213	439	2	5	7	-	13	13	-	-	-	1	11	14

Tipologia contrattuale (part-time/full-time)	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			Voia			TAC		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Full-time	n*	109	153	262	66	114	180	1	5	6	-	15	15	-	-	-	3	11	14
Part-time	n*	75	16	91	160	99	259	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale	n*	184	169	353	226	213	439	2	5	7	-	15	15	-	-	-	3	11	14

Fig. 9 (dati 2020 n* teste)

Tipologia contrattuale (determinato/indeterminato)	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			Voia		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Tempo indeterminato	n*	184	171	355	234	222	456	-	4	4	-	10	10	-	-	-
Tempo determinato	n*	2	1	3	-	-	-	1	1	2	-	-	-	-	-	-
Totale	n*	186	172	358	234	222	456	1	5	6	-	10	10	-	-	1

Tipologia contrattuale (part-time/full-time)	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			Voia		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Full-time	n*	107	156	263	67	116	183	-	5	5	-	10	10	-	-	1
Part-time	n*	79	16	95	167	106	273	1	-	1	-	-	-	-	-	-
Totale	n*	186	172	358	234	222	456	1	5	6	-	10	10	-	-	1

Fig. 10 (dati 2022 n* teste)

Personale per fasce d'età puntuale al 31/12/2022	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	7	2	9	-	2	2	-	-	-	-	-	-
30 - 50 anni	n°	129	102	231	125	94	219	2	2	4	-	-	6	6	3	2
≥ 51 anni	n°	46	62	108	59	89	148	-	2	2	-	-	6	6	-	4
Totale	n°	176	171	347	191	185	376	2	6	8	-	-	12	12	3	6

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	-

Fig. 11 (dati 2021 n* teste)

Personale per fasce d'età puntuale al 31/12/2021	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			Voia			TAC		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
≤ 29 anni	n°	2	5	7	31	5	36	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	1	1
30 - 50 anni	n°	139	107	246	153	105	258	2	1	3	-	-	7	7	-	-	-	1	5
≥ 51 anni	n°	43	57	100	62	103	165	-	3	3	-	-	6	6	-	-	-	1	6
Totale	n°	184	169	353	226	213	439	2	5	7	-	-	13	13	-	-	-	3	11

Personale in entrata per fasce d'età (td + ti) tot. anno	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			Voia			TAC		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
≤ 29 anni	n°	-	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
30 - 50 anni	n°	2	2	4	-	-	1	-	1	2	2	-	-	-	-	-	-	1	1
≥ 51 anni	n°	1	1	2	1	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale	n°	3	6	9	1	1	3	-	1	3	2	-	-	-	-	-	-	1	1

Fig. 12 (dati 2020 n* teste)

Personale per fasce d'età puntuale al 31/12/2020	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			Voia			TAC		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
≤ 29 anni	n°	4	5	9	15	15	30	-	1	1	-	-	1	1	-	-	-	-	-
30 - 50 anni	n°	146	118	264	160	116	276	1	2	3	-	-	4	4	-	-	-	1	1
≥ 51 anni	n°	36	49	85	59	85	144	-	2	2	-	-	5	5	-	-	-	-	-
Totale	n°	186	172	358	234	222	456	1	5	6	-	-	10	10	-	-	-	1	1

Personale in entrata per fasce d'età (td + ti) tot. anno	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			Voia			TAC		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
≤ 29 anni	n°	2	1	3	7	4	11	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-
30 - 50 anni	n°	1	5	6	12	9	21	1	1	2	-	-	-	-	-	-	-	1	1
≥ 51 anni	n°	-	1	1	1	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale	n°	3	7	10	20	13	33	1	2	3	-	-	1	1	-	-	-	1	1

Fig. 13 (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	3	4	25	14	39	-	-	-	-	-	-	-	-	-
30 - 50 anni	n°	6	7	13	35	17	52	1	-	1	-	-	-	-	3	3
≥ 51 anni	n°	4	2	6	9	15	24	-	-	-	-	-	2	2	1	2
Totale	n°	11	12	23	69	47	116	1	-	1	-	-	2	2	4	5

Motivazione uscita:	n°	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
Uscite volontarie (escluso il pensionamento)	n°	8	4	12	28	16	44	-	-	-	-	-	1	1	1	5
Pensionamento	n°	2	2	4	2	5	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Licenziamenti	n°	1	2	3	1	2	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Altro (es. fine di contratti a tempo determinato)	n°	2	4	6	38	24	62	1	-	1	-	-	1	1	-	-

Fig. 14 (dati 2021 n* teste)

Personale in uscita per fasce d'età	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			Voia			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°	3	5	8	4	6	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
≥ 51 anni	n°	1	2	3	6	4	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2
Totale	n°	5	9	14	10	10	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	3

Motivazione uscita:	n°	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			Voia			TAC		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Uscite volontarie (escluso il pensionamento)	n°	3	5	8	4	6	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
Pensionamento	n°	1	2	3	4	3	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Licenziamenti	n°	-	-	-	1	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Altro (es. fine di contratti a tempo determinato)	n°	1	2	3	2	2	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fig. 15 (dati 2020 n* teste)

Personale in uscita per fascia d'età (td + ti) tot anno	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			Vola		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
≤ 29 anni	n°	2	2	4	12	6	18	-	-	-	-	1	1	-	-	-
30 - 50 anni	n°	2	3	5	14	12	26	1	1	2	-	-	-	-	-	-
≥ 51 anni	n°	2	2	4	4	4	8	-	-	1	-	-	-	-	-	-
Totale	n°	6	7	13	30	22	52	1	2	3	-	1	1	-	-	-
Motivazione uscita: Uscite volontarie (escluso il pensionamento)	n°	2	1	3	5	5	10	1	2	3	-	-	-	-	-	-
Pensionamento	n°	-	2	2	-	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Licenziamenti	n°	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Altro (es. fine di contratti a tempo determinato)	n°	3	4	7	25	15	40	-	-	-	-	1	1	-	-	-

Fig. 16 (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%	419%	n.d.	50%	50%	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
30 - 50 anni	%	3%	5%	4%	7%	5%	6%	0%	50%	25%	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%	5%	18%	11%	15%	0%	33%	25%	n.d.	8%	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	%	8%	3%	6%	15%	18%	17%	n.d.	0%	0%	n.d.	33%	53%	n.d.	50%	75%
Totale	%	7%	7%	7%	36%	25%	31%	50%	0%	13%	n.d.	17%	17%	33%	83%	67%

Fig. 17 (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%	2%	2%	0%	0%	0%	50%	0%	33%	n.d.	29%	29%	100%	0%	17%
≥ 51 anni	%	0%	2%	1%	2%	0%	1%	n.d.	0%	0%	n.d.	17%	17%	0%	0%	0%
Totale	%	1%	4%	2%	0%	0%	0%	50%	0%	14%	n.d.	23%	23%	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%	29%
Totale	%	3%	5%	4%	4%	5%	5%	0%	0%	0%	n.d.	0%	0%	33%	18%	21%

Fig. 18 (dati 2020)

Turnover in entrata	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			Vola		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
≤ 29 anni	%	50%	20%	33%	47%	31%	39%	n.d.	0%	0%	n.d.	100%	100%	n.d.	n.d.	n.d.
30 - 50 anni	%	1%	4%	2%	8%	8%	8%	100%	50%	67%	n.d.	0%	0%	n.d.	100%	100%
≥ 51 anni	%	0%	2%	1%	2%	0%	1%	n.d.	50%	50%	n.d.	0%	0%	n.d.	n.d.	n.d.
Totale	%	2%	4%	3%	9%	6%	7%	100%	40%	50%	n.d.	10%	10%	n.d.	100%	100%

Turnover in uscita	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			Vola		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
≤ 29 anni	%	50%	40%	44%	80%	46%	64%	n.d.	0%	0%	n.d.	100%	100%	n.d.	n.d.	n.d.
30 - 50 anni	%	1%	3%	2%	9%	10%	9%	100%	50%	67%	n.d.	0%	0%	n.d.	0%	0%
≥ 51 anni	%	6%	4%	5%	7%	4%	5%	n.d.	50%	50%	n.d.	0%	0%	n.d.	n.d.	n.d.
Totale	%	3%	4%	4%	13%	10%	11%	100%	40%	50%	n.d.	10%	10%	n.d.	0%	0%

Fig. 19 (dati 2022)

Ore di formazione totale 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
Organizzatori	n°	4	8	12	16	5	21	5	12	17	-	-	-	-	-	-
Qualificati	n°	128	128	256	16	5	21	16	4	20	-	-	-	-	-	-
Impiegati	n°	175	309	484	107	439	546	16	4	20	120	120	240	88	160	248
Operai	n°	9	216	225	5	211	216	-	-	-	70	70	140	40	40	80
Totale	n°	216	639	855	134	701	835	25	16	41	190	190	380	128	200	296

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
Organizzatori	n°	1	8	9	1	1	2	1	2	3	-	-	-	-	-	-
Qualificati	n°	1	11	12	1	1	2	1	1	2	-	-	-	-	-	-
Impiegati	n°	171	321	492	125	46	171	1	4	5	1	1	2	5	5	10
Operai	n°	1	21	22	1	142	143	-	-	-	9	9	18	1	1	2
Totale	n°	174	340	514	127	150	277	2	6	8	10	10	20	11	16	27

Fig. 20 (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				7	16	23			
Quadri	h	100	111	420		5	5						
Impiegati	h	2.469	2.443	4.912	2.452	808	3.260	36	12	28		70	70
Operai	h		720	720	5	1.570	1.575					300	300
Totale	h	2.676	4.073	6.748	2.460	2.381	5.240	23	28	51		370	370

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	15									
Quadri	n°	5	11	16		1	1	1	1	2			
Impiegati	n°	147	107	254	196	78	274	1	1	2		3	5
Operai	n°		20	20	1	158	159					7	7
Totale	n°	154	151	305	197	217	414	2	2	4		10	30

Fig. 21 (dati 2020)

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	11	54,5	65,5									
Quadri	h	30,5	86,5	117	13	18	31		14	14			
Impiegati	h	2.126,5	1.822	3.948,5	3.444	1.593,5	5.037,5	12,5	17	29,5		70	70
Operai	h		883	883	2,5	2.292,5	2.295					270	270
Totale	h	2.168	2.846	5.014	3.459,5	3.904	7.363,5	12,5	31	43,5		340	340

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	12	14									
Quadri	n°	5	12	17	2	2	4		2	2			
Impiegati	n°	174	125	299	251	91	342	2	4	6		3	3
Operai	n°		25	25	1	148	149					7	7
Totale	n°	181	174	355	254	241	495	2	6	8		10	10

Fig.22 (dati 2022)

Ore di formazione per tematica e 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
Addestramento formazione di carattere tecnico-operativo																
Dirigenti	h	22	22													
Quadri	h	40	16	56	8	8										
Impiegati	h	1.488	1.071	2.559	6.400	3.731	10.131				70	70	45	3	47	
Operai	h	2	2.918	2.920		3.622	3.622							7	7	
Totale	h	1.527	4.037	5.564	6.408	6.264	14.672				295	295	45	9	54	
Generale formazione di carattere manageriale																
Dirigenti	h	6	54	60												
Quadri	h	40	11	51	3	5	8	1	10	11						
Impiegati	h	350	396	746	727	322	1.049	4	25	29			44	22	302	
Operai	h	5	37	42	5	363	367								39	
Totale	h	401	499	899	734	689	1.423	5	27	31			44	39	241	
Salute e sicurezza																
Dirigenti	h		11	11												
Quadri	h	28	40	68	6	8	14	6	8	14						
Impiegati	h	404	436	840	852	424	1.276	12	24	36			50	50		
Operai	h		454	454		394	394						101	101		
Totale	h	432	1.198	1.630	860	830	1.670	18	24	42			151	151		
Anti - corruzione																
Dirigenti	h															
Quadri	h															
Impiegati	h	294	103	397		5	5									
Operai	h	2	33	35		3	3									
Totale	h	300	236	536		8	8									
Ore medie di formazione per categoria professionale																
Dirigenti	h	6	7	7												
Quadri	h	28	11	16	3	5	8	6	8	14						
Impiegati	h	11	37	48	43	52	95	16	10	26			40	40	30	28
Operai	h	5	12	17	5	22	27						40	40	9	9
Totale	h	46	67	113	51	80	131	22	18	40			80	80	39	37

Fig. 23 (dati 2021)

Ore di formazione per tematica e 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
Addestramento (formazione di carattere tecnico-operativo)													
Dirigenti	h	20	65	85					16	16			
Quadri	h	16	75	91									
Impiegati	h	1698	1532	3.230	1.949	710	2.659					40	40
Operai	h		572	572		1.594	1.594					200	200
Totale	h	1.734	2.264	3.975	1.949	2.304	4.253		16	16		240	240
Generale (formazione di carattere trasversale)													
Dirigenti	h	85	512	596									
Quadri	h	74	237	311		5	5		6	6			
Impiegati	h	462	560	1.021	220	96	316					23	23
Operai	h		92	92	2	129	131					45	45
Totale	h	620	1.399	2.019	222	228	449		6	6		66	66
Salute e sicurezza													
Dirigenti	h												
Quadri	h	6		6									
Impiegati	h	281	308	589	283	102	385	16	12	28		30	30
Operai	h		56	56	6	147	153					100	100
Totale	h	287	364	651	289	249	538	16	12	28		130	130
Anti - corruzione													
Dirigenti	h	3	14	16									
Quadri	h	4	12	15									
Impiegati	h	28	42	69									
Operai	h												
Totale	h	34	67	100									
Ore medie di formazione per categoria professionale													
Dirigenti	h	54	45	46									
Quadri	h	30	29	26		5	5	7	16	11			
Impiegati	h	17	23	19	15	12	12	16	12	14		23	23
Operai	h		36	36	8	14	14					43	43
Totale	h	17	27	22	12	13	13	11	14	25		57	57

Fig. 24 (dati 2020 n* teste)

Ore di formazione per tematica e 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
Addestramento (formazione di carattere tecnico-operativo)													
Dirigenti	h		8	8									
Quadri	h	1	7	8		7	7						
Impiegati	h	948,5	885	1.833,5	2.231	1.193	3.424					70	70
Operai	h		509,5	509,5		1.103	1.103					180	180
Totale	h	949,5	1.409,5	2.359	2.231	2.303	4.534					250	250
Generale (formazione di carattere trasversale)													
Dirigenti	h	11	46,5	57,5									
Quadri	h	29,5	63,5	93	11	11	22		14	14			
Impiegati	h	944	791	1.735	924	316,5	1.240,5	12,5	17	29,5			
Operai	h		269,5	269,5	2,5	483,5	486						
Totale	h	984,5	1.170,5	2.155	937,5	811	1.748,5	12,5	31	43,5			
Salute e sicurezza													
Dirigenti	h												
Quadri	h		12	12									
Impiegati	h	232	146	378	289	84	373					25	25
Operai	h		104	104		706	706					63	63
Totale	h	232	262	494	289	790	1079					88	88
Anti - corruzione													
Dirigenti	h												
Quadri	h	2	4	6	2		2						
Impiegati	h											18	18
Operai	h											36	36
Totale	h	2	4	6	2		2					54	54

In relazione all'indicatore relativo alla formazione nel 2022, nonostante la situazione pandemica, le prescrizioni anticontagio e l'applicazione degli ammortizzatori sociali, il Gruppo ha erogato un totale di 27.693 ore, di cui il 47% fruite da personale femminile e il 53% da personale maschile, ricorrendo anche alla modalità e-learning tramite piattaforma aziendale e all'organizzazione di corsi in videoconferenza. Rispetto al 2021 sono stati erogate 15.284 ore in più in ragione dello scenario sopra descritto per l'anno 2022.

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 - in virtù di contratti di service inter company - anche per le seguenti società del gruppo:

- Toscana Aeroporti Handling s.r.l. (TAH)
- Toscana Aeroporti Engineering s.r.l. (TAE)

Anche nei primi sei mesi del 2022 il Servizio di Prevenzione e Protezione è stato comunque impegnato nella gestione del rischio pandemico, in merito all'adeguamento delle procedure aziendali con la normativa di riferimento, in base al progressivo contenimento della diffusione del virus Covid-19.

In funzione anche della significativa ripresa dell'operatività, sono state tempo per tempo adeguate le INFOSicurezza con le disposizioni vigenti.

Nel corso del 2022 non si sono registrati casi di contagio da SARS-CoV 2 in Azienda (in particolare, focolai derivanti dal mancato rispetto delle norme del Protocollo o sintomatologie durante l'orario di lavoro).

5.3.2. Organizzazione del sistema di prevenzione e protezione

Vista la natura delle attività (svolte contestualmente dalle Società TA, TAH 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.

TAH e TAE hanno 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 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, TAH e 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 (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 (per le controllate TAH e TAE attività in service fornita da TA)
- Struttura per la sorveglianza sanitaria (Medico Competente, ecc.)
- Addetti per la gestione delle emergenze
- 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.

Nel 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, 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, partecipando 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 2022 l'Associazione di categoria dei Gestori Aeroportuali ha nominato l'RSPP di Toscana Aeroporti Spa come Coordinatore del Gruppo Nazionale "Salute e Sicurezza". Tale ruolo ha consentito alla Società di essere presente al massimo livello di interlocuzione nel settore della sicurezza negli aeroporti ed incrementare le attività di scambio e di benchmarking sulle buone prassi del settore, che sono state condivise anche nei due workshop nazionali organizzati dal Gruppo nel corso del 2022 (Workshop all'aeroporto di Torino nel giugno e negli Aeroporti Toscani a novembre).

5.3.4. *Mantenimento della certificazione ISO 45001:2018*

Nel mese di novembre 2022 TA e TAH sono state impegnate 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 mese di marzo 2022 per lo scalo di Firenze e nel mese di febbraio 2022 per lo scalo di Pisa, sono state organizzate ed effettuate da TA e TAH le prove annuali di gestione dell'emergenza ed evacuazione, in conformità al D.M. 10/03/98.

Le prove, con la simulazione di scenari di incendio, si sono svolte con buoni esiti e con il coinvolgimento di Handlers ed Enti, evidenziando un efficace coordinamento dei Piani di Emergenza.

5.3.6. *Segnalazioni, Non conformità / near miss*

Il SPP, nel corso del 2022, ha gestito e tracciato:

- relativamente a TA: 84 eventi di cui 2 near miss
- relativamente a TAH: 97 eventi di cui 19 near miss

per un totale di 181 eventi di cui 21 near miss.

A seguito di tali eventi, sono stati effettuati sopralluoghi specifici, indagini e incontri con i lavoratori coinvolti, implementando, se necessarie, azioni correttive. Tali azioni preventive sono fondamentali al fine di minimizzare i rischi aziendali.

5.3.7. Indicatori di performance

Nel corso del 2022 non sono state denunciate e non si registrano malattie professionali riconosciute.

Nei grafici seguente 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 2022	TA	TAH
Numero di decessi a seguito di infortuni sul lavoro	0	0
Numero di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze (ad esclusione dei decessi)	0	0
Numero di infortuni sul lavoro registrabili		
<i>in itinere</i>	2	2
<i>sul lavoro</i>	1	21
Ore lavorate	501.093	491.058
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	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	0
Tasso di infortuni sul lavoro registrabili (n. di infortuni sul lavoro registrabili/numero di ore lavorate) x 1.000.000	5,99	46,84

Anno 2021	TA	TAH
Numero di decessi a seguito di infortuni sul lavoro	0	0
Numero di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze (ad esclusione dei decessi)	0	0
Numero di infortuni sul lavoro registrabili		
<i>in itinere</i>	3	2
<i>sul lavoro</i>	0	7
Ore lavorate	415.383	291.050
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	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	0

Tasso di infortuni sul lavoro registrabili (n. di infortuni sul lavoro registrabili/numero di ore lavorate) x 1.000.000	7,22	30,92
---	------	-------

Nei grafici seguenti si riportano i trend degli infortuni sul lavoro e in itinere.

Andamento infortuni TA



Andamento Infortuni TAH





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. Il dato dei giorni di assenza per infortuni 2020 di TAH risulta diverso da quanto pubblicato nella Dichiarazione Non Finanziaria 2020 in quanto c'è stata una ricaduta nel 2021 di un infortunio avvenuto nel 2020.

5.3.8. 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.

La diffusione del Virus Covid-19 ha spinto la società ad implementare altre misure per permettere ai propri dipendenti di poter svolgere le loro mansioni in piena sicurezza. In particolar modo:

- sono stati forniti i Dispositivi di Protezione Individuale DPI (mascherine)
- sono stati forniti test sierologici
- gli uffici e spogliatoi vengono sanificati tutti i giorni e a ogni cambio turno
- è stato adottato il Protocollo aziendale di regolamentazione delle misure per il contrasto ed il contenimento della diffusione del covid-19 negli ambienti di lavoro

5.3.9. 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.

5.3.10. 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.

5.3.11. 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 2022, sono stati rilevati 24 near miss e 0 infortuni.

Oltre all'analisi degli infortuni, vengono analizzati gli eventi ambientali che si sono verificati nel 2022:

- 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 03/11/2021 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;
- operaio generico;
- autista mezzi pesanti/sollevamento.

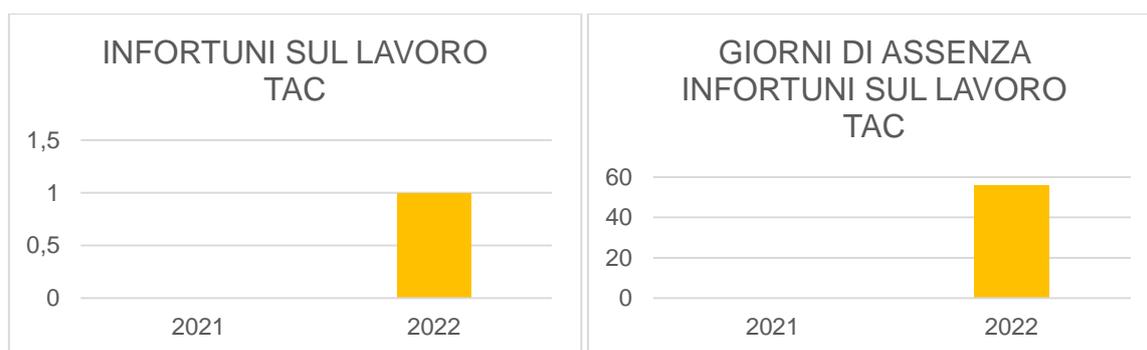
Inoltre, in relazione alle attività svolte presso i cantieri e le differenti zone afferenti i complessi principali aziendali (sede operativa di Via Montelungo a Pisa, sede legale di Via delle Trincere a Pisa), sono state individuate procedure di lavoro specifiche per minimizzare e ove possibile eliminare 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 2022 non si registrano malattie professionali riconosciute.

Nei grafici seguenti sono riportate le informazioni relative al numero di infortuni registrabili, oltre al tasso di infortuni registrabili.

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



Nel 2022, a causa del ridotto numero di cantieri in cui hanno operato le maestranze di TAC, è diminuito anche il numero dei controlli operativi in cantiere dell'applicazione delle misure di sicurezza previste dai piani dei cantieri. Per il nuovo anno, si prevede di implementare il personale addetto ai controlli che possa affiancare l'RSPP in questa attività.

5.5. Cyber security

5.5.1. Introduzione

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 (così detta modalità "smart working"), divenuto in seguito a numerose proroghe, di fatto, una delle modalità di lavoro ordinario, ha proseguito nell'erogazione di un servizio che garantisce la piena efficienza, nonché la più alta sicurezza a fronte di un notevole sforzo, sia da parte dello staff ICT che 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.

Le attività necessarie per il noleggio e la configurazione dei laptop e l'installazione dei software di protezione già in uso, la configurazione di ulteriori connessioni VPN sui nuovi apparati acquisiti e l'attivazione di SIM dati per i dipendenti che non disponevano di una propria connessione ad Internet sono proseguite anche nel 2022 mettendo in condizione di lavorare da remoto anche le risorse che si sono aggiunte nel corso dell'anno. La predisposizione di apparati laptop per nuovi dipendenti è divenuta di fatto, la scelta più naturale e conforme ad un nuovo modo di lavorare che prevede un mix di presenza in ufficio e smart working.

Infine, l'approccio alla Cyber Security descritto con maggior dettaglio nel prossimo paragrafo, ha fatto sì che non si verificasse alcun incidente di sicurezza informatica dalla nascita di Toscana Aeroporti (2015) ad oggi.

5.5.2. La Cyber security

La Cyber Security è l'insieme di processi che consente la protezione delle informazioni attraverso attività di prevenzione, rilevazione, risposta ed analisi ad attacchi di tipo informatico.

L'approccio strutturato, la verifica puntuale degli investimenti necessari e un'attenzione sempre elevata sulle tematiche di CyberSecurity, così come i progetti di miglioramento continui, sono stati gli elementi indispensabili per mantenere un livello di sicurezza all'altezza della complessità e dei mutamenti della realtà aziendale anche nel corso dell'anno 2022.

Se da un lato quindi, il lavoro svolto negli ultimi anni in termini di Cyber Security, ci ha consentito di rispondere rapidamente alle nuove esigenze del business, facendo affidamento sulle scelte tecnologiche adottate già prima della pandemia, è altrettanto vero che il progresso tecnologico e l'analisi delle tendenze in atto nel mondo della protezione dei dati ha dato un ulteriore impulso alle attività in ambito Cyber Security di Toscana Aeroporti, concretizzato fra l'altro con l'introduzione di una nuova soluzione di protezione perimetrale e l'estensione dell'approccio dell'autenticazione multi fattore nell'accesso alle caselle di posta aziendali.

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

La strategia di Toscana Aeroporti si basa sui seguenti principi:

- **Prevenire:** attraverso l'utilizzo di strumenti di protezione classici ed innovativi, unitamente all'applicazione di procedure aziendali volte alla corretta gestione delle risorse informatiche; esecuzione periodica di assessment interni ed esterni.
- **Individuare:** costruzione (avviata nel 2020) di un servizio di **Network Operation Center (NOC)** interno, mediante l'installazione e la configurazione di strumenti atti al monitoraggio di server, storage, apparati di networking e disponibilità di servizi; attivazione di un servizio di **Security Operation Center (SOC)** 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 è 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

- **Rispondere:** utilizzo di procedure per l'attuazione dei piani di rimedio, Disaster Recovery e Business Continuity.
- **Gestione artefatti:** è 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.

Si riepilogano di seguito le principali procedure aziendali redatte da TA che contengono linee guida e direttive legate alla Cyber Security aziendale:

- 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.

5.5.4. Strumenti 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 (compreso sistema di impersonation protection).
5. Antivirus
6. DLP (Data Loss Prevention).
7. Misure organizzative e revisione periodica delle autorizzazioni (monitoraggio SoX)
8. Penetration Test periodici.
9. Multi factor authentication

5.5.5. 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. Privileged Account Security (tracciatura accessi e attività degli AdS, analisi degli artefatti).
5. Sistema centralizzato push aggiornamenti.
6. Software MDM (Mobile Device Management).

5.5.6. Best practices

1. SoD.
2. Non esporre versione servizi.
3. Least privilege (PoLP).
4. Versioni diverse di OS e software.
5. Valutare e gestire gli aggiornamenti.
6. Sanitize Input.

7. Utilizzo di protocolli «robusti».
8. Tool di sicurezza «ad hoc».
9. Networking.
10. Qualità del software.
11. Security by design.

5.5.7. Fattore Umano

Non deve essere trascurato infine il **fattore umano**, identificato dalla maggior parte degli stakeholder coinvolti come determinante: la formazione dei lavoratori e la trasparenza delle comunicazioni sono prioritarie poiché preparazione e consapevolezza delle possibili minacce rappresentano una prima barriera volta alla prevenzione di eventuali attacchi. In tal senso Toscana Aeroporti, con indicazioni fornite da ICT, nel 2022 ha rivolto a tutto il personale una awareness campaign per innalzare il livello di conoscenza dei meccanismi utilizzati dai malware e la loro identificazione.

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. 50/2016 (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. 119 del Codice Appalti). TA rientra, ai fini della normativa in questione, nel novero degli “enti aggiudicatori” in quanto opera «in virtù di diritti speciali o esclusivi concessi loro dall'autorità competente» (art. 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. 36 comma 8 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 Corporación 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 una 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 qualsiasi 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 28 giugno 2021 l'aggiornamento del Modello 231 con riferimento alle seguenti fattispecie di reato a rilevanza 231 introdotte dal D.Lgs. 75/2020:

- Frode nelle pubbliche forniture (art. 356 c.p.) – art. 24 D. Lgs. 231/01;
- Frode ai danni del Fondo europeo agricolo (art. 2 L. 23/12/1986 n. 898) – art. 24 D. Lgs. 231/01;
- Peculato (art. 314 c.p.) – art. 25 D. Lgs. 231/01;
- Peculato mediante profitto dell'errore altrui (art. 316 c.p.) - art. 25 D. Lgs. 231/01;
- Abuso d'ufficio (art. 323 c.p.) - art. 25 D. Lgs. 231/01;
- Reati tributari (fattispecie incluse nell'art. 25-quinquiesdecies D. Lgs. 231/01);
- Contrabbando (fattispecie incluse nell'art. 25-sexiesdecies D. Lgs. 231/01).

Alla data della presente relazione Toscana Aeroporti SpA sta ultimando le attività di aggiornamento del Modello 231, da portare in approvazione al Consiglio di Amministrazione, con riferimento alle seguenti fattispecie di reato:

- ✓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.

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 da parte delle 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, con l'entrata in vigore della Legge n. 179 del 30 novembre 2017 ("Disposizioni per la tutela degli autori di segnalazioni di reati o irregolarità di cui siano venuti a conoscenza nell'ambito di un rapporto di lavoro pubblico o privato" – c.d. whistleblowing) il cui obiettivo è quello di rafforzare l'azione di prevenzione e contrasto dei fenomeni corruttivi attraverso la previsione di sistemi e canali di comunicazione dedicati, che consentono ai lavoratori ed ai terzi di segnalare in condizioni di sicurezza e di anonimato gli eventuali illeciti di cui vengono a conoscenza, la Società ha implementato un sistema informatico c.d. "whistleblower" che consentirà al "whistleblower" di effettuare le segnalazioni in forma anonima, senza che sia possibile identificare o tracciare l'IP del proprio dispositivo.

Il Segnalante potrà accedere alla piattaforma informatica attraverso il sito istituzionale di Toscana Aeroporti, al seguente link: <https://toscana-aeroporti.segnalazioni.net/>

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 esplicitare 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 rilevanti da sottoporre a monitoraggio. Tra queste risultano anche la L. 262/05 ed il D. Lgs. 50/2016. 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 Parcheggio 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 2022 sia per TA sia per le società controllate Parcheggio 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**^[PwC1]

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 riorientare 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, in qualità di 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), è tenuta ad includere, nella propria Dichiarazione Non Finanziaria, 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 per il primo anno all'interno della propria Dichiarazione Non Finanziaria 2021 la disclosure alla Tassonomia UE con riferimento alle attività economiche ammissibili. La presente sezione presenta la seconda 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 2021.

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 2022, 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 affittati 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.

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 2022, 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 cambiamenti climatici, 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 Internazionale 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 perimetro 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 2022. 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 2022, Toscana Aeroporti ha elaborato il KPI di ammissibilità con riferimento ai dati al 31.12.2022 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 158⁶ 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

⁶ FAQ 158: <https://ec.europa.eu/finance/docs/law/221219-draft-commission-notice-eu-taxonomy-climate.pdf>

svalutazione e di rivalutazioni e dagli incrementi agli attivi materiali e immateriali derivanti da aggregazioni aziendali.

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 31.12.2022. Tutti i dati considerati 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.

Nel 2022 il totale CapEx si compone unicamente di incrementi a immobili, impianti e macchinari. Gli investimenti non prevedono incrementi ad attivi immateriali generati internamente e incrementi ad attivi consistenti nel diritto di utilizzo capitalizzati.

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- CapEx

Attività economiche	Codice/i	CapEx assoluto	Quota di CapEx	Criteri per il contributo sostanziale						Criteri per "non arrecare un danno significativo"						Garanzie minime di salvaguardia	Quota di CapEx allineato alla Tassonomia, anno N	Quota di CapEx allineato alla Tassonomia, anno N-1	Categorizzazione (attività abilitate)	Categorie (attività di transizione)
				Mitigazione del cambiamento climatico	Adattamento al cambiamento climatico	Acqua e risorse marine	Economia circolare	Inquinamento	Biodiversità ed ecosistemi	Mitigazione e del cambiamento climatico	Adattamento al cambiamento climatico	Acqua e risorse marine	Economia Circolare	Inquinamento	Biodiversità ed ecosistemi					
		(€)	%	%	%	%	%	%	%	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	%	%	A	T
A. ATTIVITA' AMMISSIBILI 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	S	0%	n/a	n/a	n/a
CapEx delle attività economiche ecosostenibili (allineate alla Tassonomia) (A.1)	-	0	0%	-	-	n/a	n/a	n/a	n/a	-	-	n/a	n/a	n/a	n/a	S	0%	n/a	n/a	n/a
A.2 Attività ammissibili alla Tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla Tassonomia)																				
Costruzione, espansione e gestione di sistemi di raccolta e trattamento delle acque reflue	5.3	106.334	1,22%																	
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il percorso pubblico a basse emissioni di carbonio	6.15	13.500	0,16%																	
Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	6.17	145.629	1,67%																	
Costruzione di nuovi edifici	7.1	2.721.040	31,27%																	
Installazione, manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica	7.3	194.548	2,24%																	
CapEx delle attività ammissibili alla Tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla Tassonomia) (A.2)		3.181.051	36,56%																	
CapEx totale delle attività ammissibili alla Tassonomia (A.1 + A.2) (A)		3.181.051	36,56%														0%			
B. ATTIVITA' NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																				
CapEx delle attività economiche non ammissibili alla Tassonomia (B)		5.519.492	63,44%																	
Totale (A + B)		8.700.542	100,00%																	

KPI- OpEX

Attività economiche	Codice/ri	OpEx assoluto	Quota di OpEx	Criteri per il contributo sostanziale						Criteri per "non arrecare un danno significativo"						Garanzie minime di salvaguardia	Quota di OpEx allineato alla Tassonomia, anno N	Quota di OpEx allineato alla Tassonomia, anno N-1	Categorìa (attività abilitate)	Categorìa (attività di transizione)
				Mitigazione del cambiamento climatico	Adattamento al cambiamento climatico	Acqua e risorse marine	Economia circolare	Inquinamento	Biodiversità ed ecosistemi	Mitigazione del cambiamento climatico	Adattamento al cambiamento climatico	Acqua e risorse marine	Economia Circolare	Inquinamento	Biodiversità ed ecosistemi					
		(€)	%	%	%	%	%	%	%	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	%	%	A	T
A. ATTIVITA' AMMISSIBILI 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	S	0%	n/a	n/a	n/a
OpEx delle attività economiche ecosostenibili (allineate alla Tassonomia) (A.1)	-	0	0%	-	-	n/a	n/a	n/a	n/a	-	-	n/a	n/a	n/a	n/a	S	0%	n/a	n/a	n/a
A.2 Attività ammissibili alla Tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla Tassonomia)																				
Acquisto e proprietà di edifici	7,7	3.117.047	45,17%																	
OpEx delle attività ammissibili alla Tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla Tassonomia) (A.2)		3.117.047	45,17%																	
OpEx totale delle attività ammissibili alla Tassonomia (A.1 + A.2) (A)		3.117.047	45,17%														0%			
B. ATTIVITA' NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																				
OpEx delle attività economiche non ammissibili alla Tassonomia (B)		3.784.304	54,83%																	
Totale (A + B)		6.901.350	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) Toscana Aeroporti Handling (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 Proporzioni 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	Fornitori Clienti Dipendenti

			Toscana Aeroporti Handling Srl Pisa e Firenze	relazioni di business	
	Airport Safety	N/A Tema materiale non coperto da GRI Topic-specific Disclosure	Toscana Aeroporti SpA (Pisa e Firenze) Toscana Aeroporti Handling Pisa e Firenze	Diretto Legato alle relazioni di business	Fornitori Clienti Dipendenti
	Qualità del servizio	N/A Tema materiale non coperto da GRI Topic-specific Disclosure	Toscana Aeroporti SpA (Pisa e Firenze) Toscana Aeroporti Handling (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 Handling 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 2022, con riferimento al periodo 01.01.2022-31.12.2022, 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	<i>Assurance esterna</i>	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. [PwC2]
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.[PwC3]
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

10. *Relazione della Società di Revisione*



TOSCANA AEROPORTI SPA

**RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE INDIPENDENTE
SULLA DICHIARAZIONE CONSOLIDATA DI CARATTERE NON
FINANZIARIO AI SENSI DELL'ART. 3, C. 10, D.LGS. 254/2016 E
DELL'ART. 5 REGOLAMENTO CONSOB ADOTTATO CON
DELIBERA N. 20267 DEL GENNAIO 2018**

Relazione della società di revisione indipendente sulla dichiarazione consolidata di carattere non finanziario

ai sensi dell'art. 3, c. 10, D.Lgs. 254/2016 e dell'art. 5 Regolamento CONSOB adottato con delibera n. 20267 del gennaio 2018

Al Consiglio di Amministrazione di Toscana Aeroporti SpA

Ai sensi dell'articolo 3, comma 10, del Decreto Legislativo 30 dicembre 2016, n. 254 (di seguito "Decreto") e dell'articolo 5 del Regolamento CONSOB n. 20267/2018, siamo stati incaricati di effettuare l'esame limitato (*limited assurance engagement*) della dichiarazione consolidata di carattere non finanziario della Toscana Aeroporti SpA e sue controllate (di seguito il "Gruppo") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 predisposta ai sensi dell'art. 4 del Decreto, e approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 15 marzo 2023 (di seguito "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 europeo 2020/852.

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale per la DNF

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione della DNF in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e ai "Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards" aggiornati al 2021 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'articolo 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.

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale: Milano 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 7785240 Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 i.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese Milano Monza Brianza Lodi 12979880155 Iscritta al n° 110644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: Ancona 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 071 2132311 - Bari 70122 Via Abate Gimma 72 Tel. 080 5640211 - Bergamo 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 229691 - Bologna 40126 Via Angelo Finelli 8 Tel. 051 6186211 - Brescia 25121 Viale Decca d'Aosta 28 Tel. 030 3697501 - Catania 95129 Corso Italia 302 Tel. 095 7532311 - Firenze 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482811 - Genova 16121 Piazza Piccapietra 9 Tel. 010 29041 - Napoli 80121 Via dei Mille 16 Tel. 081 36181 - Padova 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049 873481 - Palermo 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 349737 - Parma 43121 Viale Tanara 10/A Tel. 0521 275911 - Pescara 66127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 085 4545711 - Roma 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 570251 - Torino 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011 536771 - Trento 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - Treviso 31100 Viale Feliscent 90 Tel. 0422 696911 - Trieste 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 040 3480781 - Udine 33100 Via Poscolle 43 Tel. 0432 25789 - Varese 21100 Via Albuzzi 43 Tel. 0332 285039 - Verona 37135 Via Francia 21/C Tel. 045 8263001 - Vicenza 36100 Piazza Pontelandolfo 9 Tel. 0444 393311

www.pwc.com/it

Indipendenza della società di revisione e controllo della qualità

Siamo indipendenti in conformità ai principi in materia di etica e di indipendenza del *Code of Ethics for Professional Accountants* emesso dall'*International Ethics Standards Board for Accountants*, basato su principi fondamentali di integrità, obiettività, competenza e diligenza professionale, riservatezza e comportamento professionale. La nostra società di revisione applica l'*International Standard on Quality Control 1 (ISQC Italia 1)* e, di conseguenza, mantiene un sistema di controllo qualità che include direttive e procedure documentate sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e dei regolamenti applicabili.

Responsabilità della società di revisione

È nostra la responsabilità di esprimere, sulla base delle procedure svolte, una conclusione circa la conformità della DNF rispetto a quanto richiesto dal Decreto e dai 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 "*ISAE 3000 Revised*"), emanato dall'*International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB)* per gli incarichi di *limited assurance*. Tale principio richiede la pianificazione e lo svolgimento di procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che 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 della società responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nella DNF, nonché analisi di documenti, ricalcoli ed 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 ed 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. comprensione dei seguenti aspetti:
 - a. modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, con riferimento alla gestione dei temi indicati nell'art. 3 del Decreto;
 - b. politiche praticate dall'impresa connesse ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto, risultati conseguiti e relativi indicatori fondamentali di prestazione;

- c. 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 e effettuate le verifiche descritte nel successivo punto 4, lett. a);
4. 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 della Toscana Aeroporti SpA 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 a modello aziendale, politiche praticate e 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 le società Toscana Aeroporti SpA e Toscana Aeroporti Handling Srl, che abbiamo selezionato sulla base delle loro attività, del loro contributo agli indicatori di prestazione a livello consolidato e della loro 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 DNF del Gruppo Toscana Aeroporti relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e dai GRI Standards.



Le nostre conclusioni sulla DNF del Gruppo Toscana Aeroporti non si estendono alle informazioni contenute nel paragrafo "Tassonomia UE" della stessa, richieste dall'art. 8 del Regolamento europeo 2020/852.

Firenze, 4 aprile 2023

PricewaterhouseCoopers SpA

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Forzoni', is written over a faint, light blue grid background.

Francesco Forzoni
(Revisore Legale)