1INFO
DIGITAL SIGN

DICHIARAZIONE CONSOLIDATA DI CARATTERE NON FINANZIARIO

AL 31 DICEMBRE 2019

AI SENSI DEL D.LGS. 254/2016

Indice

LETTERA DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO ERRORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.

NOTA METODOLOGICA 5

1. IL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI 7

1.1. Modello aziendale di gestione e organizzazione 7
1.2. Assemblea e consiglio di amministrazione 10
1.3. Codice di Autodisciplina 11
1.4. Adozione Modello ex DL 231/2001 11
1.5. Analisi di materialità 12

2. GESTIONE DELLE TEMATICHE AMBIENTALI 14

2.1. Rischi ed opportunità 14
2.2. Le politiche praticate 17
2.3. Obiettivi generali 17

3. GESTIONE DELLE TEMATICHE SOCIALI 26

3.1. Qualità del servizio 26
3.2. Gestione responsabile fornitori 32
3.3. Airport Security 39
3.4. Airport Safety 43
3.5. La safety di Toscana Aeroporti Handling 56
3.6. Gestione dei rapporti con le comunità locali 63

4. GESTIONE DELLE TEMATICHE ATTINENTI AL PERSONALE E RISPETTO DEI DIRITTI UMANI 71

4.1. Premessa 71
4.2. Gestione e valorizzazione del personale 71
4.3. Salute e Sicurezza 82

5. LOTTA ALLA CORRUZIONE ATTIVA E PASSIVA E COMPLIANCE 90

5.1. Contesto normativo 90
5.2. Rischi e Politiche praticate 91

6. TABELLA DI CORRELAZIONE AL D. LGS. 254/16 96

Lettera dell'Amministratore Delegato

Con il Bilancio 2019, Toscana Aeroporti – nata nel 2015 dalla fusione tra SAT e AdF, chiude il suo quinto esercizio, 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.

GRUPPO TOSCANA AEROPORTI 2015-2019 - HIGHLIGHTS

DATI IN MILIONI DI EURO	2015	2016	2017	2018	2019	C.A.G.R.
RICAVI	132,6	127,7	120,8	131,9	130,2	
COSTI	107,0	98,4	90,6	96,1	92,1	
MOL (EBITDA)	25,5	29,3	30,2	35,8	38,1	***10,5%***
% SU RICAVI	*19%*	*23%*	*25%*	*27%*	*29%*	
RIS. NETTO DI GRUPPO	8,5	9,8	10,6	14,6	14,1	***13,6%***
% SU RICAVI	*6%*	*8%*	*9%*	*11%*	*11%*	
PASSEGGERI (MILIONI)	7,2	7,5	7,9	8,2	8,3	***3,4%***

In 2019 è stato il primo anno di piena attività di Toscana Aeroporti Handling (TAH), società controllata al 100% da Toscana Aeroporti, che ha fornito il 100% dei servizi di handling presso l'Aeroporto di Firenze ed il 98,7% degli stessi sull'Aeroporto di Pisa. Per mezzo di TAH, il Gruppo TA potrà continuare a competere nel business dei servizi di assistenza a terra ai vettori, ora che i due scali toscani sono concretamente aperti alla concorrenza, ancorché con una limitazione a due operatori per i voli commerciali.

L' "accordo di sito" per l'Aeroporto di Pisa, sottoscritto nel 2019 con l'altro operatore di handling, protegge i dipendenti di TAH dagli impatti occupazionali dello spostamento dei clienti/vettori su un altro handler, definendo i criteri di trasferimento del personale delle due azienda, in caso di cambiamenti del portafoglio clienti. Tale accordo, la cui sottoscrizione è prevista a breve anche per l'Aeroporto di Firenze, protegge anche la redditività di TAH, in quanto consente di variabilizzare i costi del personale, in relazione al traffico assistito, senza traumi occupazionali.

In materia ambientale, parallelamente all'impegno di Toscana Aeroporti nella realizzazione dei Piani di Sviluppo degli scali di Pisa e di Firenze[1], è in corso la realizzazione di due interventi particolarmente significativi per il loro positivo impatto ambientale:

[1] Il 13 Febbraio il Consiglio di Stato ha respinto il ricorso presentato da Toscana Aeroporti in merito alla sentenza del TAR Toscana n.723 del 2019. Il 20 febbraio il CdA TA ha deliberato di proseguire con gli atti necessari per portare avanti il Masterplan dell'Aeroporto di Firenze..

A Pisa, è in via di completamento l'istallazione di una linea di impianti GPU fissi sottobordo, alimentati dall'impianto di trigenerazione dell'aeroporto, in sostituzione dei tradizionali GP mobili, a gasolio.

A Firenze, è in costruzione il nuovo sistema di trattamento e accumulo delle acque meteoriche di prima pioggia.

Ricondotte, grazie a TAH, le attività di handling nel loro specifico scenario competitivo, Toscana Aeroporti si concentra sulla gestione del sistema aeroportuale toscano, portando avanti lo sviluppo infrastrutturale di ciascuno dei due scali, secondo le esigenze di capacità previste nei rispettivi Masterplan.

Questo, anche in un 2020 che si apre con i gravissimi effetti che l'epidemia "Corona Virus" sta determinando sull'economia mondiale, sulle reti di trasporto globale, e, nello specifico sul trasporto aereo e sul turismo da e per l'Italia.

Non esistono al momento previsioni affidabili sulla durata e sull'espansione di questo evento. Toscana Aeroporti è impegnata a gestire questa grave emergenza su tre fronti:

Fronte sanitario, per assicurare ai lavoratori e agli utilizzatori dei nostri aeroporti il pieno e immediato rispetto delle norme sanitarie tempo per tempo emanate dalle autorità competenti.

Fronte gestionale, perseguendo la massima variabilizzazione dei costi, per difendere per quanto possibile, i margini del gruppo

Fronte sociale, implementando tutti gli strumenti disponibili per ridurre l'impatto economico/occupazionale di questa grave crisi sui nostri dipendenti.

La resilienza dimostrata da Toscana Aeroporti nel passato quinquennio sarà lo strumento con cui affrontare con positività la grave crisi che ci sta davanti.

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 2019: Jet Fuel Co. S.r.l., Parcheggi Peretola S.r.l., Toscana Aeroporti Engineering S.r.l. e Toscana Aeroporti Handling S.r.l. (di seguito anche "Gruppo Toscana Aeroporti" o "Gruppo"). Eventuali eccezioni al perimetro di rendicontazione definito sono riportate all'interno del presente documento.

Tale Dichiarazione è stata redatta 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 nuovi 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 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.m m.ii. in data 27/06/2018. La nuova società è operativa dal 1° luglio 2018.

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 Parcheggi Peretola, Jet Fuel Co. e Toscana Aeroporti Engineering, 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, il Gruppo ha fatto riferimento agli standard internazionali di rendicontazione emessi dal Global Reporting Initiative (GRI Standards 2016), nella versione GRI-Referenced. L'elenco degli indicatori selezionati è riportato in appendice nel presente documento, all'interno della "Tabella di correlazione al D. Lgs. 254/16".

Come richiesto dagli standard adottati, la Dichiarazione deve contenere le informazioni considerate materiali per il Gruppo, nel rispetto dei principi di comparabilità e chiarezza, equilibrio, accuratezza, tempestività e affidabilità. 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 e prendono come riferimento l'anno di rendicontazione che va dal 1° gennaio al 31 dicembre 2019. Ove possibile, sono stati rendicontati anche i dati e le informazioni dell'esercizio 2018, 2017. Eventuali elementi utili alla comprensione dell'andamento del triennio ed eventuali specifiche relative ai dati riportati, sono stati inseriti in apposite note di commento all'interno del documento.
Il CdA di Toscana Aeroporti S.p.A. in data 12/03/2020 ha approvato il presente documento.

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

1. Il Gruppo Toscana Aeroporti

Toscana Aeroporti S.p.A. (di seguito anche "**TA**" o "**Società**" o "**Toscana Aeroporti**") 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%), Parcheggi Peretola S.r.l. (100%) e Toscana Aeroporti Handling S.r.l. (100%). I dati contabili al 31.12.2019 includono anche i dati della controllata Jet Fuel Co. S.r.l. (51%).

Si segnala inoltre che in data 9 dicembre 2019 è stata costituita la società Vola S.r.l. (controllata al 100% da Toscana Aeroporti SpA), il cui oggetto sociale è la gestione di servizi di ristorazione. Nel 2019 la società non è stata operativa.

La Società 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.

1.1. Modello aziendale di gestione e organizzazione

Il Gruppo Toscana Aeroporti persegue le <u>attività di sviluppo, progettazione e realizzazione delle infrastrutture</u> 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.

I principali interventi riguardano:

- Per Firenze: riqualifica ed ampliamento dei parcheggi presso l'area Palagio degli Spini, la realizzazione di nuovo sistema di trattamento ed accumulo acque di prima pioggia e l'adeguamento del sistema BHS allo standard 3.

- Per Pisa: è in corso l'adeguamento del sistema BHS allo standard 3, mentre per quanto riguarda la riconfigurazione ed l'adeguamento dei piazzali aeromobili è in corso la riqualifica del raccordo ECHO e di porzione di apron adiacente di cui è prevista l'agibilità entro la summer 2020. E' in corso inoltre la realizzazione di un impianto di Ground Power Unit sottobordo anch'esso agibile dalla summer 2020. Questo impianto sarà totalmente elettrificato e alimentato dal sistema di trigenerazione già attivo sullo scalo, con un impatto notevole sulla riduzione delle emissioni.

Tali attività 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.

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.

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 Parcheggi Peretola, società che ha quale attività preminente la gestione di 640 posti auto a pagamento aperti al pubblico ed antistanti il Terminal Partenze dell'aeroporto di Firenze.

Sullo scalo di Pisa opera Jet Fuel Co. s.r.l., società che gestisce il deposito carburante centralizzato.

Come già anticipato, nel dicembre 2019 è stata costituita la società Vola S.r.l., ma alla data del presente documento non è ancora operativa.

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 al 31 dicembre 2019

Risultati economico-finqanziari consolidati al 31 dicembre 2019	**Ricavi** pari a 130.241 migliaia di euro, in calo di 1.693 migliaia di euro (-1,3%) rispetto a 131.933 migliaia di euro del Gruppo TA al 31 dicembre 2018. **Ricavi operativi** pari a 119.659 migliaia di euro, in aumento di 7.325 migliaia di euro (+6,5%) rispetto a 112.334 migliaia di euro del Gruppo TA al 31 dicembre 2018. **M.O.L.** pari a 38.096 migliaia di euro, in aumento di 2.260 migliaia di euro (+6,3%) rispetto a 35.836 migliaia di euro del Gruppo TA del 2018. Confrontando i M.O.L. *adjusted* dei due esercizi a confronto, calcolati rettificando il M.O.L. 2018 dai proventi negli "Altri ricavi" per 4,1 milioni di euro ed il M.O.L. 2019 dai minori costi dei "Canoni Aeroportuali" per 2 milioni di euro, si evidenzia un aumento di 4.378 migliaia di euro, pari ad un +13,8% del dato 2019 rispetto al dato 2018. **Risultato Operativo** pari a 23.254 migliaia di euro, in aumento di 500 migliaia di euro (+2,2%) rispetto al risultato operativo di 22.755 migliaia di euro del Gruppo TA del 2018. **Risultato ante imposte** pari a 21.721 migliaia di euro rispetto ad un risultato ante imposte di 21.481 migliaia di euro del Gruppo TA del 2018. **Risultato netto di periodo del Gruppo** pari ad un utile di 14.149 migliaia di euro contro un utile di periodo del Gruppo di 14.596 migliaia di euro del 2018. **Il Risultato netto di periodo del Gruppo *adjusted*** confrontato con lo stesso risultato *adjusted* del 2018, ovvero depurando gli Altri ricavi" per 4,12 milioni di euro del 2018 ed aggiungendo costi nei "Canoni Aeroportuali" per 2 milioni di euro del 2019 al netto dei relativi effetti fiscali (applicando i *tax rate* di Gruppo del periodo oggetto di analisi), si evidenzia sul 2019 un incremento di risultato pari a 1.056 migliaia di euro sul 2018 (+9%). **Indebitamento Netto** pari a 33.077 migliaia di euro al 31 dicembre 2019, rispetto a 28.151 migliaia di euro al 31 dicembre 2018
Investimenti al 31 dicembre 2019	Nell'esercizio 2019 sono stati effettuati investimenti per complessivi **16.004 migliaia di euro**, di cui 2.950 migliaia di euro per studi e progettazioni inerenti lo sviluppo del Master Plan aeroportuale dello scalo di Firenze; 3.152 migliaia di euro per l'acquisto di beni strumentali (attrezzature, autoveicoli, impianti e macchinari operativi); 2.013 migliaia di euro per la riqualifica ed ampliamento dei parcheggi presso l'area Palagio degli Spini; 880 migliaia di euro per il nuovo

	sistema di trattamento ed accumulo acque di prima pioggia presso lo scalo di Firenze; 608 migliaia di euro per l'adeguamento del BHS e nastri bagagli, 556 migliaia di euro per l'ampliamento del terminal passeggeri (fase 1) e 437 migliaia di euro relativi all'ampliamento del sistema parcheggi presso l'aeroporto di Pisa.
Il traffico	Nel 2019 il Sistema Aeroportuale Toscano ha trasportato circa **8,3 milioni di passeggeri**, registrando una variazione complessiva del **+1%** nella componente passeggeri, un aumento del +2,1% nella componente movimenti; del +2,6% nella componente tonnellaggio e del +11% nella componente merce e posta rispetto ai dati aggregati di passeggeri, movimenti, tonnellaggio e cargo degli scali di Pisa e Firenze del 2018.
Evoluzione della gestione	L'esercizio 2020 vede il permanere delle criticità già evidenziate nel 2019, quali gli effetti della Brexit, la crisi Alitalia, e la mancata ripresa dei voli con aeromobile Boeing 737-800 Max. A questi di aggiunge, dal mese di febbraio 2020, l'impatto dell'epidemia "corona virus" sull'economia mondiale, sulle reti globali di trasporto ed in particolare sul trasporto aereo e, ancor di più per l'Italia, sul turismo domestico e internazionale. Nello scenario in cui la diffusione del virus non sia arrestata in tempi brevi, tale sviluppo pandemico potrebbe incidere anche sensibilmente sulle prospettive globali di crescita futura, influenzando il quadro macroeconomico generale e i mercati finanziari. Gli effetti dell'impatto "corona virus" sul sistema aeroportuale toscano potranno essere meglio dimensionati nei prossimi mesi. Toscana Aeroporti, forte della spiccata resilienza dimostrata nei sui cinque anni di vita, intraprenderà tutte le azioni possibili a tutela dei margini del Gruppo, variabilizzando per quanto possibile i propri costi in funzione dell'andamento del traffico.

1.2. 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. L'assemblea nella seduta del 30 maggio 2018 ha nominato il Presidente del Consiglio di Amministrazione.

Il Consiglio di Amministrazione ha nominato tra i suoi componenti due vice-presidenti.

A seguito della delibera del Consiglio di Amministrazione del 1° giugno 2018 sono stati costituiti i seguenti comitati:

- Comitato Esecutivo composto da sette 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 Autodisciplina;

- 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 Autodisciplina.

Il CdA di Toscana Aeroporti è composto da 15 membri, di cui 10 uomini e 5 donne. Il 20% appartiene alla fascia di età compresa tra i 30 e i 50 anni. Il restante 80% ha un'età superiore ai 50 anni.

Nel CdA di Toscana Aeroporti Engineering sono presenti due uomini e una donna, tutti con un'età maggiore di 50 anni.

Il CdA di Jet Fuel Co. è costituito da 5 uomini, tutti con un'età superiore ai 50 anni.

Parcheggi Peretola è gestita da amministratore unico di età superiore a 50 anni

Nel CdA di Toscana Aeroporti Handling sono presenti tre uomini, uno dei quali di età inferiore a 50 anni.

Nel CdA di Vola sono presenti tre uomini, tutti di età inferiore a 50 anni.

1.3. Codice di Autodisciplina

La Società ha aderito al Codice di Autodisciplina, 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.

1.4. 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 6 agosto 2019.

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_2019.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, Jet Fuel Co. S.r.l. e Parcheggi Peretola S.r.l. non sono soggette a disposizioni di legge non italiane che influenzino la struttura di *corporate governance* di TA.

In data 1° giugno 2018, 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 Autodisciplina, ivi incluse le principali pratiche di "*governance*" applicate e le caratteristiche del sistema di gestione dei rischi e di controllo interno in relazione al processo d'informativa finanziaria.

La suddetta Relazione è consultabile sul sito internet www.toscana-aeroporti.com, sezione "Investor Relations".

1.5. Analisi di materialità

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

- 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	
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. GESTIONE DELLE TEMATICHE AMBIENTALI

2.1. 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 identificati 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, se del caso, opportuni piani di miglioramento.

Per individuare i principali rischi che derivano dalle attività di Toscana Aeroporti e delle sue società controllate 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 sono stati, quindi, determinati sia i rischi connessi sia le attività messe in atto per minimizzarli, nonché i progetti di miglioramento previsti per l'anno in corso.

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:

A) Approvvigionamento e consumo di risorse naturali
B) Scarichi idrici
C) Emissioni in atmosfera dirette
D) Rumore
E) Rifiuti

I principali aspetti che sono risultati ad impatto **"Alto"** sono:

FIRENZE RISCHIO ALTO	
RUMORE	emissioni di rumore nell'intorno aeroportuale (dati LVA)
	emissioni di rumore esterne all'intorno aeroportuale (Leq)
SCARICHI IDRICI	scarico acque reflue

PISA RISCHIO 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:

FIRENZE RISCHIO MEDIO	
RISORSE ENERGETICHE	consumi elettricità (utenze TA)
	consumi elettricità (utenze Terzi)
	metano per climatizzazione
RISORSE IDRICHE	consumo idrico da acquedotto
SCARICHI IDRICI	dilavamento superfici impermeabili (piazzali e parcheggi) con recapito su corpo idrico superficiale
RIFIUTI	rifiuti speciali
	produzione rifiuti da cantieri gestiti da TA
	deposito temporaneo del sito
EMISSIONI IN ATMOSFERA	emissioni di sostanze inquinanti da mezzi operativi
EMERGENZE	rischio incendio
	sversamenti su piazzale A/M di idrocarburi, olii e sostanze chimiche pericolose
	emergenza incidenti aerei

PISA RISCHIO MEDIO	
RISORSE ENERGETICHE	consumi elettricità (utenze TA)
	consumi elettricità (utenze Terzi)
	metano per climatizzazione
RIFIUTI	rifiuti speciali
	deposito temporaneo del sito
EMISSIONI IN ATMOSFERA	emissioni di sostanze inquinanti da mezzi operativi
EMERGENZE	rischio incendio
	sversamenti su piazzale A/M di idrocarburi, olii e sostanze chimiche pericolose
	emergenza incidenti aerei

Per questi aspetti sono previste rilevazioni sistematiche, controlli, piani di monitoraggio e di miglioramento.

2.2. 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, per la Salute e Sicurezza sul Lavoro, in conformità alla BS OHSAS 18001 (di cui è stato effettuato passaggio alla nuova versione, la ISO 45001, nel corso del 2019), per la Responsabilità sociale, coerente alla SA8000 e per l'Ambiente, ottemperando a quanto previsto dalla UNI EN ISO 14001:2015.
Nel 2019 anche lo scalo di Firenze ha intrapreso e concluso con esito positivo l'iter di certificazione previsto in accordo alla 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 sopraelencate sono riferite alla sola capogruppo; nel 2019 Toscana Aeroporti Handling (TAH) ha ottenuto le certificazioni ISO9001, ISO14001 e ISO 45001.

2.3. 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, riportati nella Politica Ambientale:

- ✓ Gestire le tematiche ambientali attraverso l'implementazione di una specifica organizzazione ambientale mirata e qualificata;
- ✓ Proteggere l'ambiente minimizzando l'impatto delle proprie attività provvedendo alla preventiva verifica di tutti i fattori di impatto ambientale correlati alle previsioni di sviluppo infrastrutturali degli scali aeroportuali;
- ✓ Adottare i più idonei sistemi di controllo e di sorveglianza ambientale attraverso una attività di monitoraggio su tutti i soggetti che potrebbero avere 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 e fiducia 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

Annualmente l'Alta Direzione approva il piano di miglioramento aziendale, che 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 monitorate dall'Alta Direzione durante i riesami periodici.
TA garantisce l'impegno alla revisione 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, la Società Jet Fuel, le Società Toscana Aeroporti Engineering e Parcheggi Peretola.[1]

Consumi energetici

Energia Elettrica

TA non dispone di fonti di energia rinnovabile. Lo scalo di Pisa si è dotato di una centrale di trigenerazione alimentata a gas metano attraverso la quale produce energia elettrica, termica e frigorifera. L'energia prodotta copre l'80% del fabbisogno elettrico e termico e il 25% di quello frigorifero.

Le tabelle sotto riportate esprimono i consumi totali di energia nei due aeroporti. I dati sono espressi in GJ.

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

PISA	2019	2018	2017
Consumo energia elettrica prelevata da rete	10.051	9.118	9.337
Consumo energia elettrica autoprodotta	31.737	31.791	31.502
Consumo totale energia	41.788	40.909	40.838
Consumi totali (GJ/n° pax)*1000	**7,8**	**7,5**	**7,8**

FIRENZE	2019	2018	2017
Consumo energia elettrica prelevata da rete	29.377	28.641	27.521
Consumi totali (GJ/n° pax)*1000	**10,3**	**11,0**	**10,4**

PISA
La lettura dei consumi generali dell'aerostazione avviene in maniera automatica mediante "software in *real time*".
Sono inoltre installate delle sottostazioni di misura per il controllo dei consumi di utenze specifiche (centrale frigorifera, subconcessionarie, etc).
La lettura dei consumi è finalizzata al controllo delle anomalie di funzionamento e al risparmio energetico.

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 al risparmio energetico.

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 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.
I mezzi alimentati a benzina vengono riforniti a distributore esterno, in quanto il vecchio impianto fronte "Cargo Center" è stato dismesso e bonificato.
I mezzi a trazione elettrica vengono 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.

PISA	2019	2018	2017
Benzina *	173	196	208
Metano	92.702	90.021	96.186
Gasolio per autotrazione	10.695	11.475	11.509
FIRENZE	**2019**	**2018**	**2017**
Benzina	51	38	116
Metano	8.602	8.980	8.908
Gasolio per autotrazione	7.810	7.726	8.071

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

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.

Il documento di riesame della direzione del Sistema di Gestione Ambientale di TA contempla, tra le opportunità di miglioramento, la previsione di esecuzione di monitoraggio delle polveri sottili in corrispondenza del sedime aeroportuale degli aeroporti di Pisa e Firenze. Dette attività sono programmate per l'anno 2020.
Il Gruppo ha comunque provveduto, a inizio autunno 2019, alla registrazione di entrambi gli scali aeroportuali di Pisa e Firenze al programma ACA Accreditation dell'Airports Council International. Nel corso dell'anno 2020 è programmata l'acquisizione della certificazione riferita al Livello 1. In relazione all'anno 2019, il Gruppo ha provveduto a calcolare il valore delle emissioni utilizzando i fattori emissivi di ISPRA all'interno del Rapporto "Fattori di emissione atmosferica di CO2 e altri gas a effetto serra nel settore elettrico" e all'interno della "Tabella parametri Standard nazionali UNFCCC". Le tonnellate di CO2 emesse negli anni 2017-2018-2019 sono riportate nella tabella sottostante:

2019

305-1 Emissioni dirette GHG (Scope 1)	UdM	Pisa	Firenze
Consumi per produzione energia elettrica da Metano	tCO2	1.775	
Gasolio	tCO2	628	459
Benzina	tCO2	13	4
Metano	tCO2	5.194	482
Totale	tCO2	7.610	945
305-2 Emissioni indirette GHG (Scope 2)			
Consumi energia elettrica	tCO2	795	2.324

2018

EMISSIONI			
305-1 Emissioni dirette GHG (Scope 1)	UdM	Pisa	Firenze
Consumi per produzione energia elettrica da Metano	tCO2	1.778	
Gasolio	tCO2	674	454
Benzina	tCO2	14	3
Metano	tCO2	5.036	454
Totale	tCO2	7.492	911
305-2 Emissioni indirette GHG (Scope 2)			
Consumi energia elettrica	tCO2	1.241	3.898

2017

EMISSIONI			
305-1 Emissioni dirette GHG (Scope 1)	UdM	Pisa	Firenze
Consumi per produzione energia elettrica da Metano	tCO2	1.759	
Gasolio	tCO2	847	594
Benzina	tCO2	15	8
Metano	tCO2	5.371	497
Totale	tCO2	7.992	1.099
305-2 Emissioni indirette GHG (Scope 2)			
Consumi energia elettrica	tCO2	857	2.527

Acqua

L'acqua viene impiegata per usi igienico-sanitario (bagni, cucina, pulizie) e tecnologici, nonché per il rincalzo in caso di emergenza delle riserve idriche antincendio.
L'acqua prelevata nei punti di consegna, attraverso la rete prevalentemente interrata alimenta i serbatoi di accumulo della centrale idrica per poi essere distribuita attraverso impianti di sollevamento e pompaggio (autoclave).
Lo scalo è dotato di 9 punti di fornitura da acquedotto comunale di Pisa e di 4 pozzi artesiani che assicurano il completo fabbisogno idrico.

PISA	2019	2018	2017
Consumi Acqua di Pozzo	53.950	39.427	30.330
Consumi Acqua di Acquedotto	36.877	46.717	52.336
Consumi Totali	90.827	86.144	82.666
Passeggeri	5.377.451	5.453.422	5.233.118
Consumo a passeggero (m3/n° Pax*1000)	**16,9**	**15,8**	**15,8**

FIRENZE	2.019	2.018	2.017
Consumi Acqua di Acquedotto	69.710	77.290	56.533
Passeggeri	2.860.808	2.706.600	2.658.049
Consumo a passeggero (m3/n° Pax*1000)	**24,4**	**28,6**	**21,3**

Per l'aeroporto di Firenze la fonte di approvvigionamento idrico è costituita dall'acquedotto pubblico comunale. L'acqua viene impiegata per usi igienico-sanitario (bagni, cucina, pulizie) e tecnologici, nonché per il rincalzo in caso di emergenza delle riserve idriche antincendio. A fine 2016 è stato effettuato un intervento di manutenzione straordinaria che ha eliminato una forte perdita, con la conseguente riduzione dei consumi consuntivata nel 2017. Altre perdite sono state registrate in diversi punti della rete nel corso del 2018, di cui una parte di queste sono state sanate. Nel corso del 2019 sono state sostituite alcune tubazioni e i consumi risultano in diminuzione rispetto all'anno precedente.

Scarichi acque reflue

PISA

Tutti gli scarichi di acque reflue sono assimilati a scarichi domestici e recapitano nella pubblica fognatura e quindi non necessitano di autorizzazione.

In base alla normativa vigente non sono previsti controlli sui punti di immissione nella rete fognaria. Sui sistemi di pre-trattamento presenti (vasche Imhoff, disoleatori, de-sabbiatori) è eseguita una regolare manutenzione.

FIRENZE

Le acque reflue prodotte risultano assimilabili a domestiche per quanto previsto nella tabella 1 dell'Allegato 2 del Regolamento DPGR 46/R/2008 e smi alla voce n.1.

A valle di appositi sistemi di pre-trattamento (fosse Imhoff, vasche bi-tri camerali, degrassatori) l'effluente viene depurato in apposito impianto presente entro il sedime aeroportuale, avente scarico su corpo idrico superficiale (canale dell'aeroporto).

Detto 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 ad una società specializzata che, oltre ai controlli periodici previsti in autorizzazione, provvede alla tenuta del registro di impianto, unitamente alle altre Funzioni aziendali coinvolte (Manutenzione). 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 2017-2018-2019:

REGISTRO AUTOCONTROLLI IMPIANTO				
ANNO	N° CONTROLLI	N° ANOMALIE	DATA ANOMALIA	% Anomalie Vs regolare funzionamento
2017	20	2	03.04.2017 17.07.2017	10,00%
2018	giornaliero	31*	vedi registro	8,49%
2019	giornaliero	18*	vedi file XLS	4,9%

**A partire dal 2018 è stato introdotto un nuovo Registro di Impianto, dove giornalmente (lun-ven) sono annotati sia gli interventi della società specializzata che quelli della ditta che segue la manutenzione ordinaria.*

Rumore:

Toscana Aeroporti è dotata 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.

Presso l'aeroporto di Firenze, nel corso del 2019, è entrato in dotazione il sistema VARP (implementazione del software SARA), che permette l'individuazione automatica delle violazioni delle tracce degli aeromobili, rispetto alla procedura di salita indicata in AIP.
Incrociando le informazioni fornite dal sistema è possibile monitorare in continuo gli effetti acustici prodotti dalle operazioni di volo.

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 in essere presso lo scalo di Firenze.

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 si è, 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.

A marzo 2019 è stato presentato alle Autorità competenti il Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore Aeroportuale (PCAR) relativo allo scalo di Pisa. Sono stati richiesti approfondimenti dalle Autorità competenti (Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare). La Società ha recepito le linee di rimodulazione del PCAR proposte e in collaborazione con l'Università di Pisa sta sviluppando nuove applicazioni modellistiche.
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 (le attività eseguite nel 2019 hanno confermato l'attendibilità e la correttezza delle registrazioni di TA).
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 **LVA***

	2019 (al 30/09)	2018 (al 30/09)	2017
P101	70.6	70.6	70.2
P103	55.1	53.3	54.2
P104	56.3	56.2	56.6
P106	64.2	64.5	64.2

PISA **LVA***

	2019 (al 30/09)	2018 (al 30/09)	2017
P2	59.3	59.1	60.7
P3	45.1	46.5	45.9
P4	61.5	61.8	62.5
P5	65.7	64.7	64.1
P7	54		-

**LVA: Livello di Valutazione del rumore Aeroportuale*

3. GESTIONE DELLE TEMATICHE SOCIALI

3.1. Qualità del servizio

3.1.1. Rischi e opportunità

E' stata elaborata una matrice dei rischi, come previsto dalla nuova norma ISO 9001:2015.

L'approccio metodologico che Toscana Aeroporti ha realizzato si rifà 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.

3.1.2. 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.

3.1.3. 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 ed 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.

La Carta dei Servizi è a disposizione degli utenti sul sito internet della Società.

Alcuni indicatori della Carta dei Servizi

PISA		2019	2018	2017
Percezione complessiva sul servizio di controllo di sicurezza delle persone e dei bagagli a mano	% pax soddisfatti	100	99,8	99,3
Percezione complessiva sul livello di sicurezza personale e patrimoniale in aeroporto	% pax soddisfatti	99,9	99,9	99,1
Puntualità complessiva dei voli	% dei voli puntuali/Totale voli in partenza	76	72	78,7
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	20'48''	24'11''	18'34"
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	26'23''	31'32''	23'39"
Percezione complessiva sulla regolarità e puntualità dei servizi ricevuti in aeroporto	% pax soddisfatti	100	99,6	99,5
Percezione sulla professionalità del personale (info point , security)	% pax soddisfatti	99,9	99,8	99,6
Tempo di attesa al check - in	Tempo di attesa in minuti nel 90% dei casi rilevati	14'49''	16'06''	12'38"
Percezione del tempo di attesa al check-in	% pax soddisfatti	98,4	98,3	98,3
Tempo di attesa ai controlli di sicurezza	Tempo di attesa in minuti nel 90% dei casi rilevati	8'02''	8'37''	7'22"

FIRENZE		2019	2018	2017
Percezione complessiva sul servizio di controllo di sicurezza delle persone e dei bagagli a mano	% pax soddisfatti	99,8	99,1	100
Percezione complessiva sul livello di sicurezza personale e patrimoniale in aeroporto	% pax soddisfatti	100	99,6	100
Puntualità complessiva dei voli	% dei voli puntuali/Totale voli in partenza	71,4	68,2	74,6
Tempi di riconsegna del 1° bagaglio dal block on dell'a/m	Tempo in minuti calcolato dal block on dell'a/m alla riconsegna del 1° bagaglio nel 90% dei casi	25'10''	24'14''	23'48"
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	29'26''	28'56''	28'36"
Percezione complessiva sulla regolarità e puntualità dei servizi ricevuti in aeroporto	% pax soddisfatti	98,4	97,8	98,7
Percezione sulla professionalità del personale (info point , security)	% pax soddisfatti	99,5	98,9	99,4
Tempo di attesa al check - in	Tempo di attesa in minuti nel 90% dei casi rilevati	16'57''	22'38''	10'20"
Percezione del tempo di attesa al check-in	% pax soddisfatti	95	97	99,1
Tempo di attesa ai controlli di sicurezza	Tempo di attesa in minuti nel 90% dei casi rilevati	5'39''	5'49''	4'25"

Relativamente allo scalo di Pisa, i risultati 2019 dei principali indicatori sono tutti migliorativi rispetto all'anno precedente, con particolare riferimento ai tempi di riconsegna bagagli e alla puntualità di scalo. Ciò conferma una solida tenuta dell'organizzazione in relazione al servizio fornito all'utenza nonché, più generalmente, a quelle che sono le sue aspettative di passeggero.
Riguardo lo scalo di Firenze, a fronte di un lieve peggioramento delle performance relative ai tempi di riconsegna bagagli, dovuto sia ai limiti strutturali dell'area riconsegna che a problemi operativi e di staff, durante la stagione estiva, della società che ha effettuato il servizio, vi è un importante miglioramento dei tempi di attesa al

check-in, dopo la flessione del 2018 dovuta ai cambiamenti di policy dei vettori e all'inizio attività di Toscana Aeroporti Handling.

3.1.4. 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 e 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 i reclami ricevuti nell'ultimo triennio. Anche se TAH è operativa dal 1 Luglio 2018, già nel 2017 possiamo avere una distinzione dei reclami perchè la società divideva tali reclami per Business Unit.

PISA - n° reclami ricevuti per macro aree			
GESTORE	2019	2018	2017
Servizi commerciali	28	37	21
Comfort in aeroporto	26	18	13
Informazioni	8	9	6
Enti di stato	3	3	3
Security	13	20	21
Landside (di responsabilità gestore) (*)	5	4	0
Area Airside (di responsabilità gestore)	3	0	0
Integrazione modale	6	13	8
PRM	4	4	0
Aspetti socio ambientali	2	0	0
Pulizia e condizioni igieniche	0	2	1
Sicurezza personale e patrimoniale	13	14	10
TOTALE	**111**	**124**	**83**

RECLAMI PISA (GESTORE)	2019	2018	2017
Tot reclami ricevuti	111	124	83
Tot reclami chiusi	101	124	83
di cui reclami ricevuti PRM	4	4	0
Δ 2019/2018	-10,5%		

(*) Nel 2018 la sezione Land side era rinominata Check-in/imbarchi.

FIRENZE - n° reclami ricevuti per macro aree			
GESTORE	2019	2018	2017
Servizi commerciali	21	20	20
Comfort in aeroporto	15	12	15
Informazioni	11	8	10
Enti di stato	9	7	7
Security	9	7	6
Landside (di responsabilità gestore)	3	0	
Integrazione modale	2	2	6
PRM	3	5	4
Biglietteria	1	2	
Aspetti socio ambientali	0	2	4
Pulizia e condizioni igieniche	0	0	3
Reclamo multiplo	0	0	2
Sicurezza personale e patrimoniale	1	1	2
TOTALE	**75**	**66**	**79**

RECLAMI FIRENZE (GESTORE)	2019	2018	2017
Tot reclami ricevuti	75	66	79
Tot reclami chiusi	74	66	79
di cui reclami ricevuti PRM	3	5	4
Δ 2019/2018	13,6%		

HANDLING PISA	2019	2018	2017
Area landside	35	17	33
Area airside	9	9	4
Compagnie	11	9	5
Informazioni	6	0	0
TOTALE	**61**	**35**	**42**

RECLAMI PISA (HANDLING)	2019	2018	2017
Tot reclami ricevuti	61	35	42
Tot reclami chiusi	61	35	42
di cui reclami ricevuti PRM	0	0	0
Δ 2019/2018	74,3%		

HANDLING FIRENZE	2019	2018	2017
Area landside	54	44	43
Area airside	21	12	15
Compagnie	11	20	13
TOTALE	**86**	**76**	**71**

RECLAMI FIRENZE (HANDLING)	2019	2018	2018
Tot reclami ricevuti	86	76	71
Tot reclami chiusi	86	76	71
Δ 2019/2018	13,2%		

Il dato riportato nelle tabelle sopra esposte per gli anni 2018-2017 differisce da quanto pubblicato nelle versioni precedenti di DNF in quanto anche nei mesi successivi alla chiusura del bilancio i reclami continuano ad essere gestiti e chiusi. Per un miglior confronto con la Dichiarazione precedente si riportano di seguito il numero dei reclami che risultavano chiusi al 31.12.2018

Scalo di Pisa
- Totale reclami chiusi 2017: 120
- Totale reclami chiusi 2018: 153

Scalo di Firenze
- Totale reclami chiusi 2017: 145
- Totale reclami chiusi 2018: 141"

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

*3.2. **Gestione responsabile fornitori***

3.2.1. 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) <u>Ai fini dell'aggiudicazione definitiva:</u>

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.

b) <u>Ai fini della stipula del contratto:</u>

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", se del caso, "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.

3.2.2. 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 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, 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.

Nel 2017 sono state effettuate verifiche a 6 Operatori economici per la ISO 9001 e SA 8000.

Nel 2018 sono state effettuate verifiche a 11 Operatori economici e sono stati valutati, a campione, aspetti di qualità, salute e sicurezza ed ambiente.

Nel 2019 sono state effettuate verifiche a 11 Operatori economici e sono stati valutati, a campione, aspetti di qualità, salute e sicurezza ed ambiente.

3.2.3. Indicatori di performance

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 SOA[2], 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.

I dati relativi al numero dei fornitori attivi e al valore degli ordini emessi nel 2017 sono stati estratti, dal Controllo di Gestione; si precisa che i dati riportati si riferiscono solo alle voci imputate a Bilancio 2017 come costi. Sono esclusi quindi tutti gli investimenti (lavori, attrezzature ecc.) e gli interventi di ripristino. Questa scelta è stata dettata dal fatto che nel settembre 2017 TA è passata dall'utilizzo di due gestionali contabili (uno per lo scalo di Pisa e uno per lo scalo di Firenze) a un unico gestionale contabile. I dati relativi a investimenti 2017 risultano quindi registrati in modo diverso su diversi gestionali e ciò ne rende difficile l'elaborazione.

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 nel 2018 e 2019 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

[2] *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 maggiore 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.

Peretola. I valori della Società Jet Fuel non sono inclusi nelle tabelle in quanto l'internalizzazione all'interno del sistema del Gruppo è partito a Ottobre 2019.

Anche per il 2019 come per il 2018 è' stato escluso il valore dei contributi alle Compagnie aeree

	Servizi e Forniture	Servizi attinenti all'architettura e all'ingegneria	Lavori	Totale Fornitori abilitati	Anno	Δ % Fornitori abilitati su anno precedente
Tipologia dei fornitori per affidamenti di:	215	114	222	551	2017	
	257	133	262	652	2018	**18,3**
	276	145	290	711	2019	**9,0**

Fornitori in possesso di attestazione SOA OG			147		2017	
			175		2018	**19,0**
			198		2019	**13,1**

Fornitori in possesso di attestazione SOA OS			126		2017	
			147		2018	**16,7**
			167		2019	**13,6**

	ISO 9001	ISO 14001	SA8000	OHSAS 18001	Anno
Fornitori in possesso di certificazioni	286	91	23	73	2017
	343	117	26	93	2018
	359	150	36	113	2019
Δ % 2018/2017	**19,9**	**28,6**	**13,0**	**27,4**	
Δ % 2019/2018	**2,3**	**23,9**	**34,6**	**16,1**	

	Estero	Toscana	Resto Italia	Totale Fornitori abilitati	Anno
	4	370	177	551	2017

Provenienza geografica fornitori	4	425	223	652	2018
	6	453	252	711	2019

% sul totale	0,7	67,2	32,1	2017
	0,6	64,8	34,6	2018
	0,8	63,7	35,4	2019

Come si evince dalla tabella sopra riportata si nota un trend di crescita del 18,3% nel numero dei Fornitori abilitati nel 2018 rispetto al 2017; nel 2019 c'è un ulteriore crescita del 9%; trend di crescita simili si registrano anche per i Fornitori in possesso di Attestazione SOA OG e SOA OS.

Nel biennio si nota un incremento significativo dei Fornitori in possesso di Certificazione ISO 14001 e OHSAS 18001 il che sottolinea una maggiore attenzione nei confronti delle tematiche ambientali e di quelle attinenti alla Sicurezza.

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.

Per quanto riguarda la provenienza geografica, nonostante una leggera flessione, la percentuale dei Fornitori della Toscana è sempre largamente dominante (63,7%).

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

Numero fornitori attivi 2017	647	di cui 370 attivi in Toscana	**57,2**	**% Toscana**
Numero fornitori attivi 2018	878	di cui 496 attivi in Toscana	**56,5**	
Numero fornitori attivi 2019	868	di cui 471 attivi in Toscana	**54,3**	
Valore ordini emessi nel 2017	26,7 mil €	Di cui 13,5 mil € in Toscana	**50,6**	**% Toscana**
Valore ordini emessi nel 2018	60,5 mil €	Di cui 37,8 mil € in Toscana	**62,3**	
Valore ordini emessi nel 2019	63,4 mil €	Di cui 30,7 mil € in Toscana	**48,5**	

Dalla tabella sopra riportata si evince che il 54,2% dei Fornitori movimentati nell'anno 2019 è di provenienza Toscana.

Nel 2019 il valore degli ordini emessi a Fornitori Toscani è inferiore rispetto al 2018; nel 2018 sono terminati i lavori effettuati da ditte Toscane della sala extra schengen PSA.

Inoltre nel 2019 la Società ha inserito nel ciclo passivo una serie di costi, principalmente canoni alla Tesoreria dello Stato, che si trova a Roma. Per tali costi non venivano emessi ordini. Tale decisione evidenzia l'impegno della Società a gestire in massima trasparenza anche in questi tipi di costo emettendo ordini controllati con le strategie di rilascio.

3.3. Airport Security

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.m m.ii.
- Regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 e ss.m m.ii.
- Decisione della Commissione Europea 2015/8005 e ss.m m.ii.
- Regolamento di esecuzione (UE) 2017/815 e ss.m m.ii.
- Decisione della Commissione Europea 2017/3030 e ss.m m.ii.
- Programma Nazionale di Sicurezza Ed. 2 del 09/06/2015 Emendamento 2 del 13/12/2016, Parte A e Parte B, e ss.m m.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, e sono stati redatti in conformità a quanto stabilito dalla Circolare ENAC SEC-04.

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 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.

3.3.1. 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.

Nell'arco dell'anno 2019 sono stati effettuati complessivamente:

- sullo scalo di Pisa, n° 97 audit, a fronte dei quali sono state rilevate n° 52 non conformità
- a Firenze, n° 36 audit, a fronte dei quali sono state rilevate n° 9 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.

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.

3.3.2. 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 2019 è stato pari a 52.13 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.

3.4. Airport Safety

3.4.1. 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.

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), come da rinnovo triennale del Certificato di Aeroporto da parte di ENAC avvenuto il 23.12.2019,

La Safety è sempre stata gestita come una priorità assoluta nelle operazioni aeroportuali di TA, e il Safety Management System (SMS) è progettato per assicurare che essa sia garantita in un modo formale e strutturato.
Il Safety Management System (di seguito SMS) implementato è un sistema dinamico e documentato, volto a sostenere e verificare che le operazioni aeroportuali si svolgano nelle condizioni di Safety prefissate e a valutare al contempo l'efficacia del sistema stesso, al fine di intervenire per correggerne le eventuali deviazioni e, in generale, migliorare il sistema.

Al fine di avere la giusta visione del SMS è necessario ricordare che il concetto di sicurezza, "Safety", secondo l'ICAO, è ben diverso dall'ideale generale di "controllo assoluto", eliminazione degli incidenti e dei pericoli, rispondenza assoluta ai

regolamenti ed alle norme o eliminazione degli errori da parte del personale. Sebbene l'eliminazione degli incidenti (Accident, Serious Incident) sia auspicabile, così come l'eliminazione dei pericoli/rischi e degli errori, non c'è attività umana o sistema che sia scevro da rischi ed errori: gli incidenti e gli errori occorreranno comunque nonostante la conformità ai regolamenti ed alle norme e tutti gli sforzi per prevenirli (ICAO DOC.9859). Partendo dalla definizione di Safety appena presentata, l'SMS può dunque essere visto come l'insieme di processi e procedure che, basandosi su di una corretta allocazione di risorse:

- garantisca che le operazioni aeroportuali si svolgano nelle condizioni di Safety prefissate;
- valuti, al contempo, l'efficacia del sistema stesso al fine di intervenire per un suo miglioramento o per correggerne le eventuali deviazioni.

In altri termini l'SMS dovrà garantire che il rischio associato alle attività sia mantenuto su livelli accettabili.

3.4.2. Ruoli e responsabilità delle figure di certificazione

All'interno dell'azienda è stata implementata una struttura di gestione per garantire il mantenimento degli standard di Safety adeguati e il raggiungimento degli obiettivi della Safety Policy (vedi paragrafo "Politiche praticate da Toscana Aeroporti"), identificando le figure che hanno un ruolo chiave nel mantenimento dei requisiti di safety dello scalo. Esse sono:

Accountable Manager: definisce, implementa e promuove la Safety Policy sullo scalo; dispone dei poteri di spesa, nonché decisionali necessari ad assicurare la disponibilità di risorse tecniche, organizzative, finanziarie ed umane necessarie affinché lo scalo sia adeguato e mantenuto in conformità ai requisiti normativi vigenti; applica riduzioni nel livello di capacità dello scalo, e/o altre azioni di mitigazione ritenute necessarie, qualora si presentino urgenti circostanze e/o riduzioni nella copertura del personale tali da ridurre il livello di safety dello scalo;

Post Holder Area Movimento & Terminal, Progettazione e Sviluppo Infrastrutture, Manutenzione: sono responsabili dell'attuazione delle politiche di sicurezza dello scalo, nonché dello svolgimento sicuro dei processi sotto il loro controllo. Garantiscono, nel rispetto dei processi e delle procedure approvate, di stabilire e mantenere la conformità dell'aeroporto e della sua gestione ai requisiti normativi vigenti assumendo, quando necessario, le opportune decisioni operativo-gestionali.

Safety Manager: è responsabile del Safety Management System ed è la figura chiave che assicura lo sviluppo, la gestione e il mantenimento di un efficace Sistema di Gestione della Safety aeroportuale.

Compliance Monitoring Manager: figura prevista con il Regolamento Europeo n. 139/2014; responsabile di monitorare la conformità e garantire la rispondenza ai requisiti applicabili derivanti dal Regolamento e relative implementing rules.

Training Manager: figura prevista con il Regolamento Europeo n. 139/2014; garantisce che il sistema di gestione del Training ottemperi ai requisiti previsti nel Regolamento 139/2014.

3.4.3. 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 ed il Safety Manager.

Local Runway Safety Team (LRST): è stato istituito all'interno del Safety Committe ed è di tipo consultivo con il compito primario di informare il Management sulle tematiche riguardanti la pista e di mettere in piedi strategie di prevenzione finalizzate ad assicurare la sicurezza operativa della pista con particolare riferimento alle incursioni/escursioni di pista. Il Local Runway Safety Team è presieduto dal Gestore Aeroportuale (Safety Manager e Post Holder) ed è composto da tutti i soggetti pubblici e/o privati che operano con continuità nell'area di manovra dell'aeroporto

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.

Safety Action Group: è stato introdotto con la nuova certificazione conforme al Reg. 139/2014. Il Safety Action Group riporta direttamente al 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. E' 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 emergenza aeroportuali.

3.4.4. 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.

3.4.5. Safety Policy

Toscana Aeroporti ha definito una revisione della Safety Policy in linea a quanto previsto dal Regolamento UE 139/2014. Le Policy sono state sottoscritte dagli Accountable Manager di Firenze e di Pisa in data 05/04/2016. Di seguito il testo della Safety policy TA in vigore per gli scali di Firenze e Pisa.

Toscana Aeroporti

SAFETY POLICY

Toscana Aeroporti S.p.A., recependo le raccomandazioni degli enti di vigilanza e di controllo, ritiene che il vero progresso nella gestione in sicurezza dell'attività aeroportuale possa essere raggiungibile soltanto attraverso il coinvolgimento di tutto il proprio personale e di tutti gli enti ed operatori aeroportuali ed attraverso il continuo miglioramento, giorno dopo giorno, degli standard e delle procedure di lavoro.

L'Accountable Manager e 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.

L'Accountable Manager, il management e il relativo staff sono costantemente impegnati nello sviluppo e nella implementazione di strategie per assicurare il raggiungimento degli obiettivi e performance prefissati di safety.

Di conseguenza il nostro impegno è:

1. Garantire un continuo sviluppo del Sistema di Gestione Aeroportuale per assicurare una gestione sistematica e proattiva delle problematiche inerenti la safety.
2. Assicurare, controllare e promuovere formalmente la presente Policy a tutti gli enti ed operatori aeroportuali e a tutto il personale.
3. Aggiornare periodicamente la presente Policy, anche alla luce delle evidenze oggettive emerse durante le verifiche e degli aggiornamenti normativi, al fine di assicurare la sua continua attinenza al Sistema di Gestione delle attività dell'Aeroporto di Firenze.
4. Assicurare che il personale allocato con incarichi idonei alle proprie capacità sia adeguatamente e periodicamente formato ed addestrato al fine di sviluppare un know how orientato alla corretta implementazione dei processi e delle strategie di safety aziendali.
5. Assicurare risorse umane adeguate e finanziarie appropriate per lo svolgimento delle nostre attività in sicurezza.

Toscana Aeroporti S.p.A.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI-637708 - Capitale Sociale 30.709.743,90 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 00403110505

Toscana Aeroporti

6. Attenersi ai requisiti legislativi e normativi, agli standard nazionali e internazionali, e, qualora necessario alle best practices.
7. Assicurare e promuovere il coinvolgimento di tutti i soggetti operanti in aeroporto sui temi della sicurezza, 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.
8. Stabilire e gestire il processo di Hazard Identification e Risk Management al fine di eliminare e/o mitigare i rischi connessi alle possibili conseguenze dei pericoli insiti nelle attività operative e nella configurazione dell'aeroporto.
9. Stabilire e misurare le performance di safety, tendendo ai più elevati standard, attraverso il continuo monitoraggio e riesame degli obiettivi e targets di safety.
10. Assicurare che tutto lo staff e manager siano consapevoli dei rischi associati alle proprie attività e delle misure di controllo per la riduzione dello stesso.
11. Assicurare che i sistemi ed i servizi forniti da società esterne che possono avere un impatto sulla sicurezza delle nostre operazioni, soddisfino standard di sicurezza adeguati

Firenze, 05 aprile 2016

Accountable Manager TA-FLR
Vittorio Fanti

Toscana Aeroporti S.p.A.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI-637708 - Capitale Sociale 30.709.743,90 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 00403120505

SAFETY POLICY

Toscana Aeroporti S.p.A., recependo le raccomandazioni degli enti di vigilanza e di controllo, ritiene che il vero progresso nella gestione in sicurezza dell'attività aeroportuale possa essere raggiungibile soltanto attraverso il coinvolgimento di tutto il proprio personale e di tutti gli enti ed operatori aeroportuali ed attraverso il continuo miglioramento, giorno dopo giorno, degli standard e delle procedure di lavoro.

L'Accountable Manager e 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.

L'Accountable Manager, il management e il relativo staff sono costantemente impegnati nello sviluppo e nella implementazione di strategie per assicurare il raggiungimento degli obiettivi e performance prefissati di safety.

Di conseguenza il nostro impegno è:

1. Garantire un continuo sviluppo del Sistema di Gestione Aeroportuale per assicurare una gestione sistematica e proattiva delle problematiche inerenti la safety.
2. Assicurare, controllare e promuovere formalmente la presente Policy a tutti gli enti ed operatori aeroportuali e a tutto il personale.
3. Aggiornare periodicamente la presente Policy, anche alla luce delle evidenze oggettive emerse durante le verifiche e degli aggiornamenti normativi, al fine di assicurare la sua continua attinenza al Sistema di Gestione delle attività dell'Aeroporto di Pisa.
4. Assicurare che il personale allocato con incarichi idonei alle proprie capacità sia adeguatamente e periodicamente formato ed addestrato al fine di sviluppare un know how orientato alla corretta implementazione dei processi e delle strategie di safety aziendali.
5. Assicurare risorse umane adeguate e finanziarie appropriate per lo svolgimento delle nostre attività in sicurezza.

Toscana Aeroporti S.p.A.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI-637708 - Capitale Sociale 30.709.743,90 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 00403110505

6. Attenersi ai requisiti legislativi e normativi, agli standard nazionali e internazionali, e, qualora necessario alle best practices.
7. Assicurare e promuovere il coinvolgimento di tutti i soggetti operanti in aeroporto sui temi della sicurezza, 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.
8. Stabilire e gestire il processo di Hazard Identification e Risk Management al fine di eliminare e/o mitigare i rischi connessi alle possibili conseguenze dei pericoli insiti nelle attività operative e nella configurazione dell'aeroporto.
9. Stabilire e misurare le performance di safety, tendendo ai più elevati standard, attraverso il continuo monitoraggio e riesame degli obiettivi e targets di safety.
10. Assicurare che tutto lo staff e manager siano consapevoli dei rischi associati alle proprie attività e delle misure di controllo per la riduzione dello stesso.
11. Assicurare che i sistemi ed i servizi forniti da società esterne che possono avere un impatto sulla sicurezza delle nostre operazioni, soddisfino standard di sicurezza adeguati

Ai fini dell'attuazione della presente Policy l'aeroporto di Pisa si coordina costantemente 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.

Pisa, 05 aprile 2016

Accountable Manager TA-PSA
Gina Giari

Toscana Aeroporti S.p.A.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze – tel.: 055.3061300 – fax: 055.3061355 – www.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI-637708 - Capitale Sociale 30.709.743,90 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale: 00403110505

3.4.6. 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.

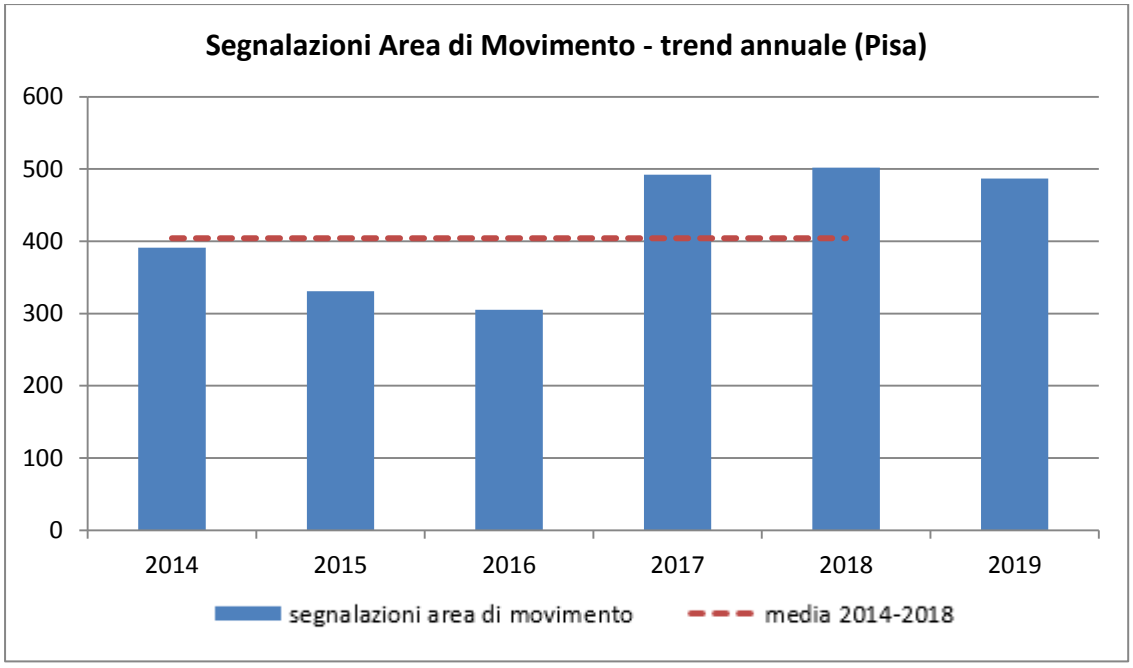
3.4.7. Indicatori di performance

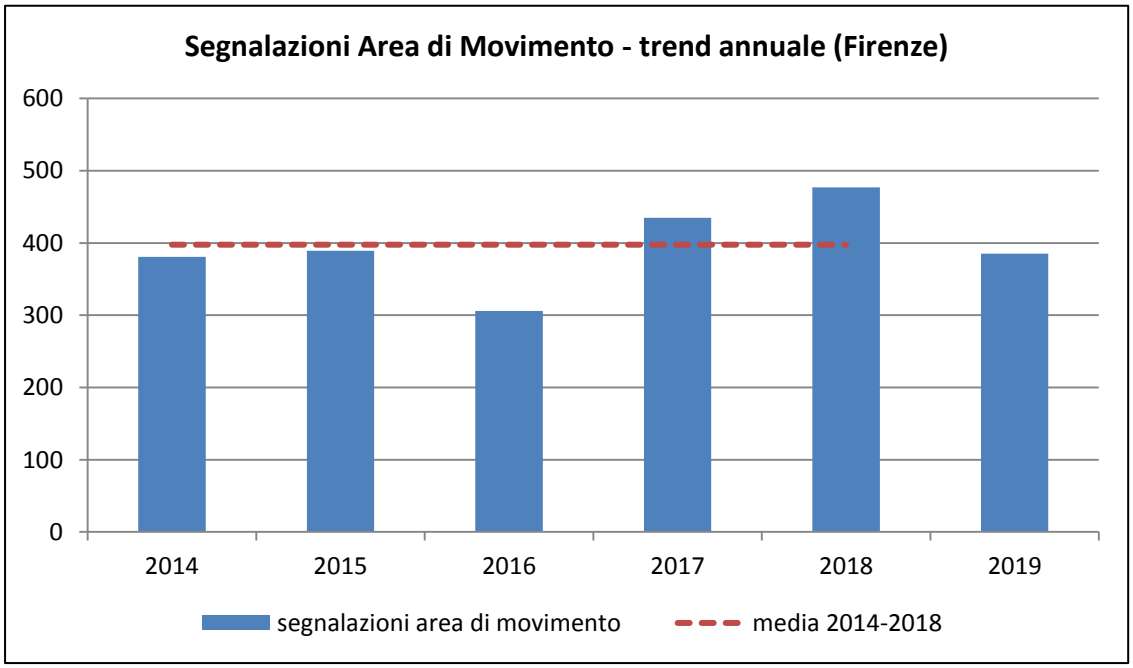
Safety Reporting

Uno degli elementi cardine del sistema SMS, come dichiarato nella Safety Policy, rimane il Reporting System, la cui implementazione dà concreta attuazione ad un'attività di monitoraggio degli standard di safety, attraverso l'inserimento in una banca dati, gestita dal Safety Office ed all'uopo costituita, di eventi aeronautici e non occorsi nelle operazioni aeroportuali. La segnalazione dettagliata degli incidenti o near misses è uno strumento fondamentale di prevenzione per garantire e migliorare la Safety delle operazioni, dei lavoratori, dei passeggeri ed, in genere, l'operatività dello scalo. Lo strumento di trasmissione delle segnalazioni è il GSR disponibile sulla rete aziendale e sul sito internet degli aeroporti.

Le segnalazioni raccolte sono sistematicamente gestite, catalogate ed archiviate in formato elettronico dal Safety Office così come tutti i documenti associati alle eventuali indagini ed azioni correttive successive intraprese.

Il Gestore Aeroportuale ha introdotto sullo scalo di Pisa la nuova figura professionale dell'Addetto AAS (Apron Airside Safey) con la mansione di monitoraggio e vigilanza delle attività sull'Apron civile. Gli AAS partecipano in modo attivo al Reporting.





La numerosità delle segnalazioni è la testimonianza dell'attenzione del management agli aspetti di safety.

Infatti, 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.

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 (Bridstrike risk index)[3]
- FOD (Foreign objiect damage)[4]
- Incidenti tra mezzi in area di movimento
- Sversamenti (kerosene, gasolio/benzina/olio idraulico) in area di movimento
- Danneggiamenti Aeromobili
- Numero reporting ricevuti

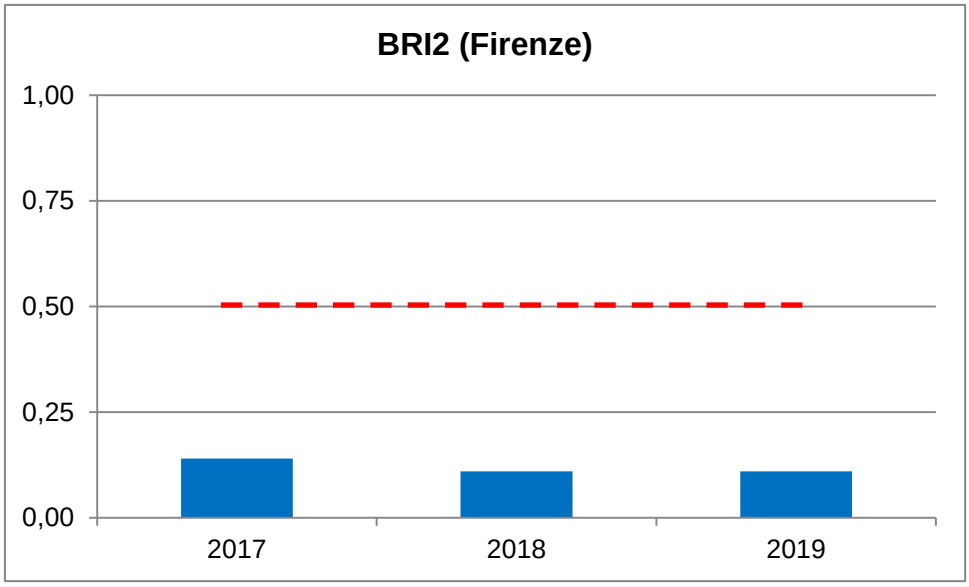
Per ciascun indicatore viene definito un livello-target periodico (in genere annuale) sulla base del dato medio, deviazione standard e numero di movimenti ricavato dall'andamento storico presso lo scalo del medesimo indicatore nei precedenti anni (in genere 5 anni) e, ove possibile, viene anche confrontato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

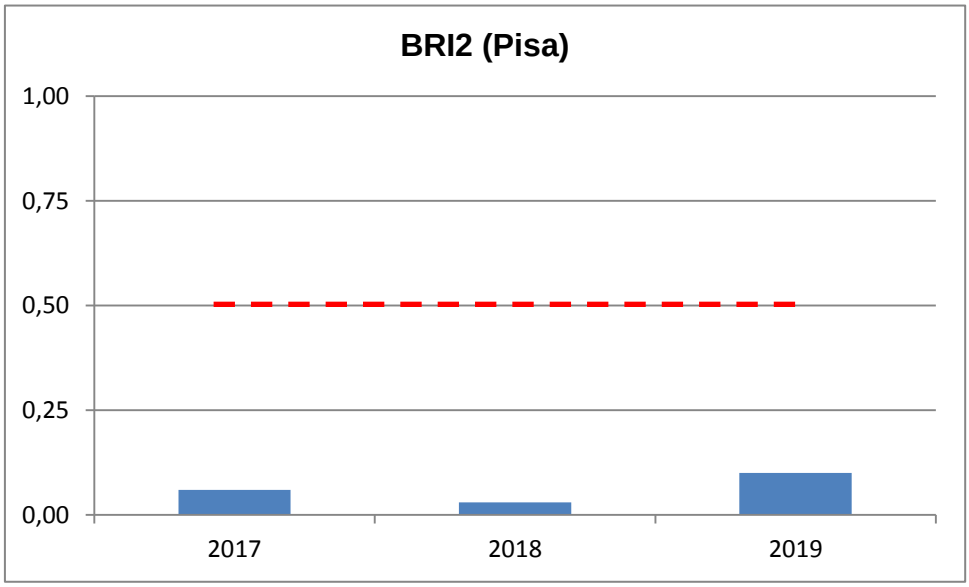
---

3 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.

4 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 e un elemento 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 e denominato **FOD**, acronimo di **Foreign Object Damage**, cioè un danno provocato dalla collisione/ingestione di un oggetto estraneo con un velivolo.

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. 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 (2017-2018-2019).





La riga tratteggiata nei grafici individua il valore di attenzione individuato dall'ENAC.

Il BRI2 è calcolato come da allegato 6 della circolare ENAC APT-01B "Procedure per la prevenzione dei rischi di impatto con volatili e altra fauna selvatica (Wildlife strike) negli aeroporti".

Audit safety

L'attività di audit è uno dei principali metodi per soddisfare le funzioni di monitoraggio delle prestazioni di Safety. Annualmente il Safety Office svolge un'attività di Safety auditing del Manuale di Aeroporto, 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).

3.4.8. 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.

3.4.9. 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.

3.5. La safety di Toscana Aeroporti Handling

3.5.1. Rischi ed opportunità

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

3.5.2. 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 2019 il proprio documento di Safety Policy nei contenuti e principi enunciati per entrambi gli scali di Pisa e Firenze.

Toscana Aeroporti
HANDLING

SAFETY POLICY

Toscana Aeroporti Handling S.r.l., recependo le raccomandazioni degli enti di vigilanza e di controllo e le procedure del Gestore aeroportuale Toscana Aeroporti S.p.A., ritiene che il vero progresso nella gestione in sicurezza dell'attività di assistenza a terra ai passeggeri, agli aeromobile ed alle merci possa essere raggiungibile soltanto attraverso il coinvolgimento di tutto il proprio personale ed il continuo miglioramento, giorno dopo giorno, degli standard e delle procedure di lavoro.

L'Amministratore Delegato assicura la safety delle operazioni aeroportuali come primo e fondamentale obiettivo della propria attività di gestione, al di sopra di qualsivoglia conflitto di interesse commerciale, operativo, ambientale o sociale.

L'Amministratore Delegato, il management ed il relativo staff sono costantemente impegnati nello sviluppo e nella implementazione di strategie per assicurare il raggiungimento degli obiettivi e performance prefissati di safety.

Di conseguenza il nostro impegno è:

1. Garantire un continuo sviluppo della Gestione dell'Azienda che assicuri una conduzione sistematica e proattiva delle problematiche inerenti la safety.
2. Assicurare, controllare e promuovere formalmente la presente Policy a tutto il personale
3. Aggiornare periodicamente la presente Policy, anche alla luce delle evidenze oggettive emerse durante le verifiche e degli aggiornamenti normativi, al fine di assicurare la sua continua attinenza alla Gestione dell'Azienda per lo svolgimento delle attività negli Aeroporti di Pisa e di Firenze
4. Assicurare che il personale allocato con incarichi idonei alle proprie capacità sia adeguatamente e periodicamente formato ed addestrato al fine di sviluppare un know how orientato alla corretta implementazione dei processi e delle strategie di safety aziendali.
5. Assicurare risorse umane adeguate e finanziarie appropriate per lo svolgimento delle nostre attività in sicurezza.
6. Attenersi ai requisiti legislativi e normativi, agli standard nazionali e internazionali, e, qualora necessario alle best practices.
7. Assicurare e promuovere il coinvolgimento di tutti i soggetti operanti in aeroporto sui temi della sicurezza, attraverso la promozione della "Just safety culture" che permette di creare un ambiente dove tutti i dipendenti 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.
8. Stabilire e gestire il processo di Hazard Identification e Risk Management al fine di eliminare e/o mitigare i rischi connessi alle possibili conseguenze dei pericoli insiti nelle attività..
9. Stabilire e misurare le performance di safety, tendendo ai più elevati standard, attraverso il continuo monitoraggio e riesame degli obiettivi e targets di safety.
10. Assicurare che tutto lo staff e manager siano consapevoli dei rischi associati alle proprie attività e delle misure di controllo per la riduzione dello stesso.
11. Assicurare che i sistemi ed i servizi forniti da società esterne che possono avere un impatto sulla sicurezza delle nostre operazioni, soddisfino standard di sicurezza adeguati

Firenze, 01 luglio 2018

Il Presidente
Vittorio Fanti

Toscana Aeroporti Handling S.r.l.
Via del Termine, 11 - 50127 Firenze - pec tah@pec.toscana-aeroporti.com
R.E.A. FI-658215 - Capitale Sociale 10.000,00 i.v.
P.IVA e Codice Fiscale 06894030489

3.5.3. 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".

3.5.4. 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: 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 attivit.

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 degli indicatori ambientali quali la gestione dei rifiuti, controllo del rumore ed emissioni in atmosfera.

Toscana Aeroporti
HANDLING

POLITICA PER L'AMBIENTE

Uno dei principali impegni di **Toscana Aeroporti Handling** è quello di coniugare il valore fondamentale del rispetto e della salvaguardia del patrimonio ambientale con quello della competitività e dello sviluppo aziendale.

L'adozione di un Sistema di Gestione Ambientale rappresenta un'ulteriore conferma dello sforzo e dell'attenzione che l'azienda pone nei confronti del mercato in cui essa opera, privilegiando attraverso l'attenzione all'Ambiente sia le Compagine Aeree per le quali svolge un servizio di assistenza, sia passeggeri che le scelgono per i loro viaggi.

La politica ambientale di Toscana Aeroporti Handling si ispira ai seguenti principi:

Perseguire la piena conformità a tutte le normative in materia ambientale, a livello internazionale, nazionale e locale, fornendo prestazioni ottimali in un'ottica di miglioramento continuo delle performance ambientali.

Collaborare con clienti e fornitori affinché la gestione ambientale diventi un fattore di competitività all'interno del mercato nazionale ed internazionale.

Valorizzare e coinvolgere le risorse umane al fine di aumentarne le competenze e la sensibilità sulle tematiche ambientali.

Mantenere un livello di ascolto e di comunicazione di tutti gli interlocutori interni ed esterni in un'ottica di trasparenza e di condivisione.

Effettuare un monitoraggio continuo degli aspetti ambientali che caratterizzano le attività e definire obiettivi e traguardi.

Proteggere l'ambiente anche attraverso la prevenzione dell'inquinamento, incentivando comportamenti virtuosi come la riduzione delle quantità di prodotti da smaltire.

Valutare periodicamente i rischi e le opportunità connessi con le attività, al fine di attuare ogni iniziativa utile o ridurre al minimo le eventuali conseguenze per l'Ambiente e per il Contesto in cui opera.

Toscana Aeroporti Handling sottolinea il proprio impegno all'osservanza delle leggi 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:

- Gestione Rifiuti
- Rumore
- Emissioni in atmosfera

Toscana Aeroporti
HANDLING

Annualmente la Direzione approva il piano di miglioramento aziendale, che 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 monitorate dalla Direzione durante i riesami periodici.

La presente Politica costituisce l'indirizzo e il quadro di riferimento programmatico al quale sono tenuti a conformarsi tutti i soggetti coinvolti nelle attività di assistenza a terra sugli scali di Pisa e Firenze.

Toscana Aeroporti Handling garantisce l'impegno alla revisione periodica della presente Politica e la sua diffusione all'interno dalla propria organizzazione e a tutte le parti interessate.

Dott. Massimiliano Dosi
Amministratore Delegato

Pisa, 06/05/2019

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

3.5.5. 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 2019 si sono svolti diversi incontri con i vettori ed in particolare i 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 statiche 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.

3.5.6. 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 cartaceo o 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.

3.5.7. 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.

3.5.8. 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 ridurne 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 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 Insignt è trasmesso a tutti gli operatori, staff di TAH ed ai Vettori attraverso il sistema elettronico Hyperborea.
Nell'ambio 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.

3.5.9. 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.

3.5.10. 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.

Nel periodo di osservazione (luglio 2018 – dicembre 2019), non si sono evidenziate particolari problematiche dal punto di vista del mantenimento di adeguati livelli di Safety anzi, la promozione della "Just safety culture" da parte di Toscana Aeroporti Handling ha portato ad un incremento di circa il 40% delle segnalazioni (Reporting) così da ritenere quest'ultimo dato un significativo Indicatore della Performance del Sistema di Safety per TAH.

3.6. Gestione dei rapporti con le comunità locali

3.6.1. Rischi e opportunità

Considerando come obiettivo generale della società di gestione aeroportuale il migliorare significativamente lo stato dei servizi e delle infrastrutture aeroportuali e l'incrementarne il traffico sino ad utilizzare, in maniera sicura e sostenibile, la massima capacità consentita dall'infrastruttura di volo, possiamo individuare due componenti fondamentali per il raggiungimento di tale obiettivo:
1) infrastrutture all'altezza;
2) struttura aziendale e risorse umane adeguate e motivate.

Sotto entrambi i profili salta all'occhio l'insieme dei rischi reputazionali collegati all'attività della società di gestione:
1) l'infrastruttura aeroportuale è generalmente considerata notevolmente impattante dal punto di vista ambientale e urbanistico sull'area in cui si situa;
2) la struttura aziendale aeroportuale, considerata la sempre crescente rilevanza del settore, richiede dimensioni occupazionali di medio-forte impatto sulla realtà sociale.
Inoltre, un più generale fattore di rischio reputazionale è collegato a quello che potremmo definire il "buon nome dell'azienda", che, specialmente nel caso di aziende quotate sui mercati, risulta essere un aspetto molto importante di cui l'attività di comunicazione ha il compito di occuparsi.

I rischi specifici possono essere dunque così catalogati:
1) assenza di un bilanciamento dell'impatto infrastrutturale dell'aeroporto sulla realtà circostante: non effettuare alcuna attività di impatto sociale e/o culturale che riesca a coinvolgere la comunità locale conduce alla percezione esclusivamente negativa dell'aeroporto e della società di gestione. Da ciò derivano ripercussioni sulla possibilità di far comprendere e di ottenere consenso su eventuali progetti di sviluppo futuro, soprattutto a livello infrastrutturale, le quali conducono da ultimo a un'opposizione a livello politico;
2) mancato coinvolgimento dei lavoratori sui progetti e le attività messe in campo da Toscana Aeroporti in ambito sociale, culturale, ecc: in questo contesto, il rischio si configura come derivante non tanto da un imminente pericolo, quanto dal mancato sfruttamento di un'opportunità: i lavoratori, infatti, risultano essere un punto di contatto nodale con la realtà sociale circostante e, quindi, coinvolgerli in progetti socio-culturali permette di migliorare non solo la loro considerazione della società di gestione, ma di disseminare anche tali effetti sulla realtà locale.

3.6.2. Politiche praticate e indicatori di performance

Il Gruppo gestisce i rapporti con le comunità locali seguendo una prassi consolidata nel tempo, in riferimento alla quale si è posto l'obiettivo di avviare un processo di formalizzazione della stessa all'interno di policy e procedure.
In considerazione dell'insieme dei rischi individuati nel paragrafo precedente, è compito preminente di Toscana Aeroporti, e nello specifico del suo ufficio comunicazione, di:
1) produrre azioni che abbiano impatto diretto sulle zone limitrofe a livello sociale, culturale e sportivo;
2) far sì che le azioni di cui al punto 1 coinvolgano anche i lavoratori, così da generare un impatto diretto su essi e, di conseguenza, un impatto indiretto sulla loro realtà di riferimento.

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, a volte intersecantesi:
1) attività in ambito culturale;
2) attività in ambito sportivo;
3) attività in ambito sociale.

Sotto il profilo culturale, le azioni di Toscana Aeroporti si sono concretizzate soprattutto in sostegno economico e di visibilità alle principali realtà culturali del territorio: la società sponsorizza annualmente, ad esempio, la Fondazione del Maggio Musicale Fiorentino. Inoltre, ormai consolidato è il rapporto di collaborazione con la Fondazione Palazzo Strozzi di Firenze.

Sotto profilo sportivo, possiamo qui riportare le principali forme di collaborazione che Toscana Aeroporti intrattiene a livello sportivo, rappresentate dalla partnership con la squadra di calcio A.C. Fiorentina militante nel campionato di serie A, la sponsorizzazione della squadra A.C. Pisa 1909, militante nel campionato di Serie B e della squadra di Rugby I Medicei di Firenze, militante nel campionato di Eccellenza. Nell'ambito delle collaborazioni con la Fiorentina e i Medicei, Toscana Aeroporti è riuscita a dar vita ad una serie di iniziative con risvolti positivi a livello sociale, ben oltre il tradizionale rapporto di sponsor sportivo.

Sotto il terzo profilo si collocano tutte le collaborazioni che Toscana Aeroporti intrattiene con soggetti che operano nel campo sociale. L'esempio più rappresentativo di questa categoria è senza dubbio 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 ulteriori attori locali nell'impegno condiviso contro la violenza di genere. Esso, inoltre, come illustreremo più avanti, ha un impatto diretto sulla vita dei dipendenti della società di gestione, i quali vengono coinvolti tramite iniziative di formazione e informazione sul tema.

Inoltre, l'impegno di TA nell'aiuto alla comunità locale è evidenziato anche dall'accordo che TA ha siglato con la Caritas Diocesana Pisana affinchè quest'ultima possa recarsi presso lo scalo e ritirare tutti gli oggetti abbandonati dai passeggeri presso i punti di controllo, a seguito delle restrizioni imposte al trasporto di alcuni oggetti dalla normativa nazionale e internazionale. Tali oggetti vengono distribuiti dalla Caritas a cittadini più bisognosi.

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 numerosi e rilevanti interventi a livello sociale sulla realtà pisana.

La metodologia utilizzata per il calcolo della visibilità ottenuta da Toscana Aeroporti nell'ambito dei rapporti di collaborazione di seguito elencati si basa sull'indicatore specifico dell'Advertising Value Equivalent **(AVE).** Esso si fonda sul calcolo dell'impatto che l'azione di PR ha sui media: comunicati stampa, articoli, interviste. Più semplicemente, il "valore" dell'azione di PR viene calcolato quantificando come pubblicità la presenza ottenuta sui media. Quindi, ad esempio, un'intervista di una pagina "vale" come una pagina di pubblicità su quella stessa rivista, e se ne può calcolare il valore monetario.

FOCUS MAGGIO MUSICALE

Toscana Aeroporti intrattiene uno storico rapporto di sostegno alla Fondazione Teatro del Maggio Musicale Fiorentino. Nel 2019 questo rapporto si è tradotto in una donazione, sotto forma di Art Bonus, dell'importo di € 50.000,00 da parte di Toscana Aeroporti alla Fondazione.
In più, la collaborazione tra le due realtà si è concretizzata in un accordo barter, di scambio visibilità, del valore di € 15.000,00: a fronte della visibilità offerta alla Fondazione per il tramite di un pannello pubblicitario, di video sui tre monitor della sala arrivi presso l'aeroporto di Firenze e di un banner sui propri siti internet, Toscana Aeroporti ha ottenuto la disponibilità delle strutture della Fondazione per l'utilizzo in caso di meeting o eventi di altro tipo, la disponibilità a organizzare eventi musicali da parte della Fondazione presso le strutture aeroportuali e 1500 biglietti (così articolati: 30 biglietti a spettacolo per un totale di 50 spettacoli) che sono stati messi gratuitamente a disposizione da Toscana Aeroporti per i propri dipendenti.

FOCUS RUGBY

Toscana Aeroporti, a fronte del contributo di € 300.000,00 annui esclusi eventuali premi previsti in caso di raggiungimento di determinati obiettivi sportivi, ha assunto per due stagioni (2018/19 e 2019/2020) la qualifica di Title Sponsor della squadra di

Rugby I Medicei, la quale milita nel campionato di Eccellenza (competizione di vertice del sistema italiano).
In quanto Title Sponsor, a Toscana Aeroporti viene riconosciuto il diritto a occupare determinati spazi pubblicitari al fine di fornire visibilità al proprio marchio: tra questi, oltre alla presenza su cartelloni pubblicitari adiacenti le strutture di gioco, il marchio Toscana Aeroporti è presente su tutto il materiale tecnico della squadra.

La collaborazione tra le due società, inoltre, è andata al di là degli specifici termini del rapporto di sponsorizzazione, essendosi estesa col tempo, da una parte, a un interesse dei dipendenti di Toscana Aeroporti verso l'attività sportiva de I Medicei (grazie anche alla convenzione stipulata per l'accesso allo stadio durante le partite) e, dall'altra, a un coinvolgimento della squadra in alcuni progetti portati avanti in ambito sociale da Toscana Aeroporti. A quest'ultimo proposito, si distingue la collaborazione de I Medicei nelle attività relative al Progetto Michela, che vede i giocatori partecipare agli eventi legati alla Campagna "Tu da che parte stai?", ai concerti e al Corri per Michela che si tiene ogni anno nel periodo di Maggio.
Abbiamo ragione di sostenere che la collaborazione tra le due società sarà sempre più incisiva anche in settori estranei allo specifico rapporto di sponsorizzazione e stiamo lavorando affinché il coinvolgimento reciproco risulti progressivamente valorizzato.
In considerazione della posizione di Title Sponsor, Toscana Aeroporti gode di un'elevata visibilità sugli organi di stampa locali. Il valore economico in termini di AVE ("Advertising Value Equivalent") risulta stimabile in € 1.002.894

TOTALE ITEM
137

TOTALE AVE
1.002.894 €

FOCUS A.C. PISA

Anche per la stagione 2019/2020, Toscana Aeroporti assume la qualifica di Sponsor della squadra di calcio A. C. Pisa 1909, militante nella presente stagione nel campionato professionistico di Serie B.
Alla qualifica di Sponsor corrisponde per Toscana Aeroporti la visibilità garantita dall'A. C. Pisa su determinati spazi, quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, cartelloni pubblicitari e sistema LED installati presso lo stadio. Inoltre, il logo di Toscana Aeroporti è presente su Backdrop e Backled nella sala stampa, sala tv e zona mista, e sul portale del sito ufficiale della squadra.
Il ritorno economico in termini di AVE proveniente dalla visibilità del marchio Toscana Aeroporti sugli organi di stampa locali è quantificabile in €510.079,00

TOTALE ITEM
186

TOTALE AVE
510.079 €

FOCUS ARTEMISIA

A seguito di un tragico evento che ha colpito una dipendente della società, Toscana Aeroporti nel 2016 ha iniziato una collaborazione con l'Associazione Artemisia Onlus volta alla prevenzione della violenza di genere.
La collaborazione è stata formalizzata in due distinti accordi contrattuali, entrambi di durata quinquennale:

- il primo prevede un contributo di sponsorizzazione da parte di Toscana Aeroporti per la realizzazione di attività di sostegno all'autonomia delle donne sopravvissute a situazioni di violenza e dei loro figli/ie. A fronte del contributo economico, Toscana Aeroporti vede riconosciuta la presenza del proprio marchio su tutto il materiale comunicativo realizzato allo scopo da Artemisia. L'importo del contratto è di € 150.000,00;

- il secondo prevede il finanziamento fornito da Toscana Aeroporti ad Artemisia Onlus per lo svolgimento di tre attività di formazione interna all'azienda. Nello specifico, queste attività si concretizzano in:
  1- Attività di sensibilizzazione di tutti i dipendenti di Toscana Aeroporti: queste attività si concretizzano nell'organizzazione di aule sul tema della violenza di genere che coinvolgeranno tutti i dipendenti di Toscana Aeroporti;
  2- Formazione specifica per i dipendenti "ambasciatori" o "sentinelle", figure chiavi trasversali che possano essere in grado di orientare le dipendenti, in caso di bisogno, verso i Centri Anti Violenza del territorio: dal lavoro di questi gruppi di lavoro si è prodotta la realizzazione di un kit contenente strumenti e informazioni volti alla prevenzione della violenza di genere;
  3- Formazione di gruppi finalizzati all'elaborazione dell'evento tragico.

L'importo del contributo fornito da Toscana Aeroporti a fronte della realizzazione di queste attività corrisponde a € 100.000,00.

Questi due settori in cui si delinea la collaborazione tra Toscana Aeroporti e Artemisia Onlus costituiscono, considerati complessivamente, l'essenza del Progetto Michela.
Possiamo apprezzare da quanto sopra esposto come il Progetto si componga di una parte esterna, rappresentata dal sostegno alle attività dell'associazione, che rientra nella prima categoria di azioni "reputazionali" messe in campo da Toscana Aeroporti – cioè quelle aventi un impatto diretto sulla realtà sociale – e da una parte interna, rappresentata dalla formazione dei dipendenti di Toscana Aeroporti, che rientra nella seconda categoria di azioni sopra individuata – cioè quelle aventi un impatto indiretto, per il tramite dei propri dipendenti, sulla realtà sociale.
Il Progetto Michela, quindi, costituisce l'esempio emblematico della modalità comunicativa che Toscana Aeroporti concretamente segue per prevenire i rischi reputazionali legati alla propria attività.
Rimane da sottolineare il fatto che il Progetto Michela ha rappresentato la sede nella quale Toscana Aeroporti e Artemisia Onlus sono riuscite a coinvolgere ulteriori realtà locali di livello istituzionale, sportivo, culturale, ecc., come dimostrano:

- l'adesione alla campagna "Tu da che parte stai?" promossa da TA e Artemisia con la collaborazione di Camera di Commercio, esercenti e ristoratori del territorio;

- il coinvolgimento della cittadinanza al "Concerto per Michela" e "Corri per Michela" organizzati da Toscana Aeroporti insieme a Q4, Le Nozze di Figaro, Il Gruppo Sportivo Le Torri, che si sono tenuti a metà maggio a commemorazione della collega scomparsa;

- la partecipazione alla serata-evento contro la violenza di genere che si è svolta presso la sede della Nazione il 22 Novembre 2019 a Firenze e ha registrato l'adesione di stampa e tv locale, delle istituzioni (Prefetto, assessori), dei vertici aziendali e di alcuni rappresentanti del mondo dello spettacolo e della musica.

La stima del ritorno economico generato in termini di AVE in relazione alla visibilità acquisita da Toscana Aeroporti sugli organi di stampa si attesta a € 478.477,00

TOTALE ITEM	TOTALE AVE
80	478.477 €

FOCUS SAN MARCO

Nel settore sociale, inoltre, Toscana Aeroporti ha iniziato dal 2016 un rapporto di collaborazione con la Magistratura San Marco, associazione rappresentante il quartiere in cui si situa la struttura aeroportuale di Pisa. Nel 2019 la collaborazione si

è stabilizzata in un accordo di sponsorizzazione attraverso il quale la Magistratura, a fronte di un contributo di €63.000,00, si impegna a realizzare una serie di attività a forte impatto sociale, dalle quali emerga in termini di visibilità l'impegno di Toscana Aeroporti.
Tra le numerose attività realizzate dalla Magistratura, possiamo citare:

- la donazione di defibrillatori DAE al quartiere in zona aeroporto;
- la donazione di 2000 piante di ulivi ai produttori di olio a Calci, territorio distrutto dagli incendi nel 2018;
- il progetto Derrate Alimentari con Caritas Pisa;
- il progetto Asili Nido per donazione giochi;
- la donazione di uno strumento musicale al reparto di pediatria dell'ospedale di Pisa.

Anche il rapporto con la Magistratura San Marco, oltre ad avere un impatto diretto sulla realtà sociale limitrofa alle strutture aeroportuali, ha permesso a Toscana Aeroporti di fare rete e di coinvolgere nei vari progetti ulteriori associazioni locali che hanno contribuito, quindi, alla massimizzazione dell'impatto sociale generato.

Il ritorno economico in termini di AVE proveniente dalla visibilità del marchio Toscana Aeroporti sugli organi di stampa locali è quantificabile in € 2.048.656,00

TOTALE ITEM	TOTALE AVE
320	2.048.656 €

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

4.1. Premessa

Il Gruppo Toscana Aeroporti, con un organico di 873 persone al 31 dicembre 2019, di cui il 51% donne, ritiene la gestione e lo sviluppo delle risorse 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 sedimi aeroportuali.

Questi cambiamenti hanno influito anche nella gestione delle risorse umane.

Nel corso del 2019, uno dei principali interventi ha riguardato l'implementazione di un piano di Welfare, in partnership con uno dei best player del mercato mondiale; inoltre, come possibilità di sviluppo e crescita del personale, si è fatto un largo utilizzo dei "job posting" interni al Gruppo, per le attività di reclutamento e selezione; è stato confermato per il 4° anno consecutivo il progetto Intercultura, offrendo due borse di studio all'anno rivolte ai figli dei dipendenti per l'approfondimento di una lingua straniera all'estero; ed, infine, sono stati realizzati molti progetti concreti ed utili di alternanza scuola – lavoro, nonché alcuni progetti di formazione con le Università di Pisa e Firenze.

Il Gruppo si è dotato negli anni di molti strumenti e procedure in grado di garantire la massima trasparenza ed equità di trattamento di dipendenti, collaboratori e candidati esterni.

4.2. Gestione e valorizzazione del personale

4.2.1. 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 verifichino cambiamenti organizzativi – viene fatta una verifica della mappatura delle procedure "Risorse Umane ed Organizzazione", insieme alla funzione Compliance, indicando il livello di "criticità" della procedura (Probabilità evento e Danno conseguente).

Secondo la mappatura aziendale, i principali rischi afferenti alla funzione Risorse Umane ed Organizzazione si possono concretizzare con maggiore probabilità e conseguente danno nelle seguenti aree:

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

Secondariamente, sono stati individuati altri rischi più marginali anche nella Valutazione del Personale e nella Gestione delle Trasferte e Missioni.

Alcune delle suddette procedure sono anche contenute nel Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex Decreto Legislativo n. 231/2001.

Per esemplificare alcune casistiche, i rischi corsi dall'azienda potrebbero manifestarsi in azioni di contenzioso promosso dal dipendente, in malattie professionali e infortuni sul lavoro, nella selezione di profili non idonei per le mansioni da svolgere oppure nella mancata formazione o addestramento del personale e così via.

Il rischio di contenzioso è mitigato 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. A tal fine la funzione RRUU è supportata anche da uno studio legale esterno e da una società che opera nell'ambito della consulenza del lavoro.

In ambito reclutamento e selezione, i percorsi di inserimento sono svolti attraverso molteplici livelli di colloquio di selezione, sia con la funzione Risorse Umane & Organizzazione sia coi responsabili o specialisti delle funzioni in cui lavorerà il candidato, e vengono utilizzate schede di valutazione per stendere un adeguato profilo dei candidati colloquiati, raccogliendo eventuali copie di certificati e/o patenti per verificare la presenza delle qualificazioni dichiarate dai candidati.

Infine, la Direzione Risorse Umane ed Organizzazione ha una propria specifica funzione dedicata alla Formazione, con un responsabile e dei collaboratori, che seguono l'organizzazione dei corsi di formazione tecnici, specialistici, trasversali, di addestramento e di salute e sicurezza. E' utilizzato anche un software dedicato, che raccoglie i percorso di formazione svolti dai dipendenti e segnala con specifici "alert" le scadenze dei certificati dei dipendenti.

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

In particolare si segnala che nel 2019 non sono state registrate azioni discriminatorie nei confronti dei dipendenti.

4.2.2. 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. E' presente una mensa aziendale per i dipendenti dello scalo di Pisa e sono erogati buoni pasto per quelli

dello scalo di Firenze. E' 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".

4.2.3. Indicatori di performance

L'occupazione rispetto al 2018 è incrementata a fine anno del 3%, con un incremento di circa 25 unità, tra Dirigenti, Impiegati ed Operai.

Vengono rappresentate di seguito le tabelle relative al personale del Gruppo. Si segnala che la Società Parcheggi Peretola non ha dipendenti,

Come già specificato in precedenza, in data 1 marzo 2018 è stata costituita la Società Toscana Aeroporti Handling S.r.l., controllata al 100% da Toscana Aeroporti. In data 25 giugno Toscana Aeroporti ha conferito il ramo d'azienda handling a favore di Toscana Aeroporti Handling S.r.l. (di seguito anche TAH) compreso il personale. La nuova società è operativa dal 1° luglio 2018.
Nelle tabelle successive, per l'anno 2018, i dati del personale relativi a TAH sono incorporati nella sezione di Toscana Aeroporti.

Fig. 1 (dati 2019)

	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.		
Categoria professionale		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Dirigenti	n°	2	12	14			-			-			-
Quadri	n°	9	13	22	2	3	5		1	1			-
Impiegati	n°	177	115	292	251	85	336	1	4	5		3	3
Operai	n°	1	36	37	1	149	150			-		8	8
Totale	**n°**	**189**	**176**	**365**	**254**	**237**	**491**	**1**	**5**	**6**	**-**	**11**	**11**

Fig. 2 (dati 2018)

	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.		
Categoria professionale		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Dirigenti	n°	2	9	11			-			-
Quadri	n°	10	18	28		1	1			-
Impiegati	n°	414	208	622	1	4	5		3	3
Operai	n°	2	190	192			-		6	6
Totale	**n°**	**428**	**425**	**853**	**1**	**5**	**6**	**-**	**9**	**9**

Fig. 3 (dati 2017)

Categoria professionale	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Dirigenti	n°	2	9	11			-			-
Quadri	n°	9	18	27		1	1			-
Impiegati	n°	416	198	614	1	3	4		3	3
Operai	n°	2	178	180			-		8	8
Totale	**n°**	**429**	**403**	**832**	**1**	**4**	**5**	**-**	**11**	**11**

Il totale dei dipendenti del Gruppo si attesta a 873 persone, il 51% delle quali donna.

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 2019)

Categoria professionale	UdM	Rapporto del salari base	Rapporto della remunerazione
		Donne/Uomini	Donne/Uomini
Dirigenti	%	111%	197%
Quadri	%	83%	77%
Impiegati	%	98%	93%
Operai	%	93%	78%

Fig. 5 (dati 2018)

Categoria professionale	UdM	Rapporto del salario base	Rapporto della remunerazione
		Donne / Uomini	Donne / Uomini
Dirigenti	%	142%	196%
Quadri	%	88%	85%
Impiegati	%	99%	95%
Operai	%	88%	64%

Fig. 6 (dati 2017)

Categoria professionale	UdM	Rapporto del salario base	Rapporto della remunerazione
		Donne / Uomini	Donne / Uomini
Dirigenti	%	124%	159%
Quadri	%	84%	81%
Impiegati	%	99%	92%
Operai	%	87%	68%

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 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 97%. Quello relativo alla remunerazione è invece pari al 78%).

Fig. 7 (dati 2019)

Tipologia contrattuale (determinato/indeterminato)	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Tempo indeterminato	n°	184	168	352	240	230	470	1	5	6	-	9	9
Tempo determinato	n°	5	8	13	14	7	21	-	-	-	-	2	2
Totale	**n°**	**189**	**176**	**365**	**254**	**237**	**491**	**1**	**5**	**6**	**-**	**11**	**11**

Tipologia contrattuale (part-time/full-time)	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Full-time	n°	117	162	279	77	150	227	1	5	6	-	11	11
Part-time	n°	72	14	86	177	87	264	-	-	-	-	-	-
Totale	**n°**	**189**	**176**	**365**	**254**	**237**	**491**	**1**	**5**	**6**	**-**	**11**	**11**

Fig. 8 (dati 2018)

Tipologia contrattuale (determinato/indeterminato)	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Tempo indeterminato	n°	383	360	743	1	3	4		9	9
Tempo determinato	n°	45	65	110	-	2	2			-
Totale	**n°**	**428**	**425**	**853**	**1**	**5**	**6**	**-**	**9**	**9**

Tipologia contrattuale (part-time / full-time)	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Full-time	n°	173	301	474	1	5	6		9	9
Part-time	n°	255	124	379			-			-
Totale	**n°**	**428**	**425**	**853**	**1**	**5**	**6**	**-**	**9**	**9**

Fig. 9 (dati 2017)

Tipologia contrattuale (determinato/indeterminato)	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Tempo indeterminato	n°	386	363	749	1	3	4		11	11
Tempo determinato	n°	43	40	83		1	1			-
Totale	**n°**	**429**	**403**	**832**	**1**	**4**	**5**	**-**	**11**	**11**

Tipologia contrattuale (part-time / full-time)	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Full-time	n°	187	296	483	1	4	5		11	11
Part-time	n°	242	107	349			-			-
Totale	**n°**	**429**	**403**	**832**	**1**	**4**	**5**	**-**	**11**	**11**

Fig. 10 (dati 2019)

Personale per fasce d'età puntuale al 31/12/2019	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
≤ 29 anni	n°	3	7	10	25	18	43	-	1	1	-	1	1
30 - 50 anni	n°	149	123	272	171	127	298	1	2	3	-	5	5
≥ 51 anni	n°	37	46	83	58	92	150	-	2	2	-	5	5
Totale	**n°**	**189**	**176**	**365**	**254**	**237**	**491**	**1**	**5**	**6**	**-**	**11**	**11**

Personale in entrata per fasce d'età (td + ti) tot anno	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
≤ 29 anni	n°	3	3	6	21	10	31			-	-	3	3
30 - 50 anni	n°	8	9	17	28	13	41			-	-	2	2
≥ 51 anni	n°	2	-	2	-	1	1			-	-	1	1
Totale	**n°**	**13**	**12**	**25**	**49**	**24**	**73**	**-**	**-**	**-**	**-**	**6**	**6**

Fig. 11 (dati 2018)

Personale per fasce d'età puntuale al 31/12/2018	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
≤ 29 anni	n°	26	36	62	-	1	1			-
30 - 50 anni	n°	316	264	580	1	3	4		4	4
≥ 51 anni	n°	86	125	211	-	1	1		5	5
Totale	**n°**	**428**	**425**	**853**	**1**	**5**	**6**	**-**	**9**	**9**

Personale in entrata per fasce d'età (td + ti) tot anno	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
≤ 29 anni	n°	41	44	85		1	1	-	-	-
30 - 50 anni	n°	50	78	128			-	-	-	-
≥ 51 anni	n°	1	5	6			-	-	-	-
Totale	**n°**	**92**	**127**	**219**	**-**	**1**	**1**	**-**	**-**	**-**

Fig. 12 (dati 2017)

Personale per fasce d'età puntuale al 31/12/2017

	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
≤ 29 anni	n°	30	28	58			-			-
30 - 50 anni	n°	319	266	585	1	3	4		5	5
≥ 51 anni	n°	80	109	189		1	1		6	6
Totale	**n°**	**429**	**403**	**832**	**1**	**4**	**5**	**-**	**11**	**11**

Personale in entrata per fasce d'età (td + ti) tot anno

	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
≤ 29 anni	n°	51	49	100			-			-
30 - 50 anni	n°	72	85	157		2	2			-
≥ 51 anni	n°	3	3	6		1	1			-
Totale	**n°**	**126**	**137**	**263**	**-**	**3**	**3**	**-**	**-**	**-**

Fig. 13 (dati 2019)

Personale in uscita per fasce d'età (td + ti) tot anno

	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
≤ 29 anni	n°	1	6	7	17	9	26			-	-	2	2
30 - 50 anni	n°	6	10	16	30	21	51			-	-	2	2
≥ 51 anni	n°	3	4	7	1	11	12			-	-	1	1
Totale	**n°**	**10**	**20**	**30**	**48**	**41**	**89**	**-**	**-**	**-**	**-**	**5**	**5**
Motivazione uscita:													
Uscite volontarie (escluso il pensionamento)	n°	3	6	9	7	8	15			-	-	-	-
Pensionamento	n°	3	4	7	-	5	5			-	-	-	-
Licenziamenti	n°	-	-	-	-	1	1			-	-	-	-
Altro (es. fine di contratti a tempo determinato)	n°	4	10	14	41	27	68			-	-	5	5

Fig. 14 (dati 2018)

Personale in uscita per fasce d'età (td + ti) tot anno

	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
≤ 29 anni	n°	41	38	79			-			-
30 - 50 anni	n°	60	78	138	-	-	-	-	1	1
≥ 51 anni	n°	4	10	14			-		1	1
Totale	n°	**105**	**126**	**231**	**-**	**-**	**-**	**-**	**2**	**2**
Motivazione uscita:										
Uscite volontarie (escluso il pensionamento)	n°	3	8	11			-		1	1
Pensionamento	n°	2	4	6			-			-
Licenziamenti	n°	-	1	1			-		1	1
Altro (es. fine di contratti a tempo determinato)	n°	100	113	213			-			-

Fig. 15 (dati 2017)

Personale in uscita per fasce d'età (td + ti) tot anno	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
≤ 29 anni	n°	36	47	**83**			-			-
30 - 50 anni	n°	64	94	**158**	-	-	-	-	-	-
≥ 51 anni	n°	4	12	**16**			-			-
Totale	n°	**104**	**153**	**257**	-	-	-	-	-	-
Motivazione uscita:										
Uscite volontarie (escluso il pensionamento)	n°	9	17	**26**			-			-
Pensionamento	n°	-	1	**1**			-			-
Licenziamenti	n°	-	-	-			-			-
Altro (es. fine di contratti a tempo determinato)	n°	95	135	**230**			-			-

Fig. 16 (dati 2019)

Turnover in entrata	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti			Jet Fuel Co.		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
≤ 29 anni	%	100%	43%	**60%**	84%	56%	**72%**	n.d.	0%	**0%**	n.d.	300%	**300%**
30 - 50 anni	%	5%	7%	**6%**	16%	10%	**14%**	0%	0%	**0%**	n.d.	40%	**40%**
≥ 51 anni	%	5%	0%	**2%**	0%	1%	**1%**	n.d.	0%	**0%**	n.d.	20%	**20%**
Totale	%	**7%**	**7%**	**7%**	**19%**	**10%**	**15%**	**0%**	**0%**	**0%**	**n.d.**	**55%**	**55%**

Turnover in uscita	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti			Jet Fuel Co.		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
≤ 29 anni	%	33%	86%	**70%**	68%	50%	**60%**	n.d.	0%	**0%**	n.d.	200%	**200%**
30 - 50 anni	%	4%	8%	**6%**	18%	17%	**17%**	0%	0%	**0%**	n.d.	40%	**40%**
≥ 51 anni	%	8%	9%	**8%**	2%	12%	**8%**	n.d.	0%	**0%**	n.d.	20%	**20%**
Totale	%	**5%**	**11%**	**8%**	**19%**	**17%**	**18%**	**0%**	**0%**	**0%**	**n.d.**	**45%**	**45%**

Fig. 17 (dati 2018)

Turnover in entrata	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
≤ 29 anni	%	157,7%	122,2%	**137,1%**	n.d.	100,0%	**100,0%**	n.d.	n.d.	**n.d.**
30 - 50 anni	%	15,8%	29,5%	**22,1%**	0,0%	0,0%	**0,0%**	n.d.	0,0%	**0,0%**
≥ 51 anni	%	1,2%	4,0%	**2,8%**	n.d.	0,0%	**0,0%**	n.d.	0,0%	**0,0%**
Totale	%	21,5%	29,9%	**25,7%**	0,0%	20,0%	**16,7%**	n.d.	0,0%	**0,0%**

Turnover in uscita	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
≤ 29 anni	%	157,7%	105,6%	**127,4%**	n.d.	0,0%	**0,0%**	n.d.	n.d.	**n.d.**
30 - 50 anni	%	19,0%	29,5%	**23,8%**	0,0%	0,0%	**0,0%**	n.d.	25,0%	**25,0%**
≥ 51 anni	%	4,7%	8,0%	**6,6%**	n.d.	0,0%	**0,0%**	n.d.	20,0%	**20,0%**
Totale	%	24,5%	29,6%	**27,1%**	0,0%	0,0%	**0,0%**	n.d.	22,2%	**22,2%**

Fig. 18 (dati 2017)

Turnover in entrata	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
≤ 29 anni	%	170,0%	175,0%	**172,4%**	n.d.	n.d.	**n.d.**	n.d.	n.d.	**n.d.**
30 - 50 anni	%	22,6%	32,0%	**26,8%**	0,0%	66,7%	**50,0%**	n.d.	0,0%	**0,0%**
≥ 51 anni	%	3,8%	2,8%	**3,2%**	n.d.	100,0%	**100,0%**	n.d.	0,0%	**0,0%**
Totale	%	29,4%	34,0%	**31,6%**	0,0%	75,0%	**60,0%**	n.d.	0,0%	**0,0%**

Turnover in uscita	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
≤ 29 anni	%	120,0%	167,9%	**143,1%**	n.d.	n.d.	**n.d.**	n.d.	n.d.	**n.d.**
30 - 50 anni	%	20,1%	35,3%	**27,0%**	0,0%	0,0%	**0,0%**	n.d.	0,0%	**0,0%**
≥ 51 anni	%	5,0%	11,0%	**8,5%**	n.d.	0,0%	**0,0%**	n.d.	0,0%	**0,0%**
Totale	%	24,2%	38,0%	**30,9%**	0,0%	0,0%	**0,0%**	n.d.	0,0%	**0,0%**

Fig. 19 (dati 2019)

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	23	220	243				-	-				-
Quadri	h	112	201	313	30	14	44	-	-				-
Impiegati	h	2.367	3.200	5.567	9.684	3.609	13.293	-	-			100	100
Operai	h	18	1.672	1.690	6	3.812	3.818	-	-			290	290
Totale	**h**	**2.520**	**5.293**	**7.813**	**9.720**	**7.435**	**17.155**				**-**	**390**	**390**

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°	9	13	22	2	3	4	-	-				-
Impiegati	n°	177	115	292	251	85	336	-	-			3	3
Operai	n°	1	36	37	1	149	150	-	-			8	8
Totale	**n°**	**189**	**176**	**365**	**254**	**237**	**490**				**-**	**11**	**11**

Fig. 20 (dati 2018)

	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale

Ore di formazione totali per categoria professionale	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Dirigenti	h	3	179	182						-
Quadri	h	112	286	398		10	10			-
Impiegati	h	16.602	9.182	25.784	3	22	25		120	120
Operai	h		5.676	5.676			-		320	320
Totale	**h**	**16.717**	**15.323**	**32.040**	**3**	**32**	**35**	**-**	**440**	**440**

Numero di partecipanti ai corsi per categoria professionale	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Dirigenti	n°	1	11	12						-
Quadri	n°	9	15	24		1	1			-
Impiegati	n°	480	273	753	1	4	5		3	3
Operai	n°	-	209	209					8	8
Totale	**n°**	**490**	**508**	**998**	**1**	**5**	**6**	**-**	**11**	**11**

Fig. 21 (dati 2017)[5]

Ore di formazione totali per categoria professionale	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Dirigenti	h	5	80	85			-			-
Quadri	h	237	330	567			-			-
Impiegati	h	8.803	5.920	14.723		7	7		120	120
Operai	h	2	6.319	6.321			-		320	320
Totale	**h**	**9.047**	**12.649**	**21.696**	**-**	**7**	**7**	**-**	**440**	**440**

Numero di partecipanti ai corsi per categoria professionale	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Dirigenti	n°	2	9	11						-
Quadri	n°	9	18	27						-
Impiegati	n°	416	198	614		1	1		3	3
Operai	n°	2	178	180					8	8
Totale	**n°**	**429**	**403**	**832**				**-**	**11**	**11**

[5] I dati del 2017 sono stati calcolati con l'assunto principale che ogni dipendente avesse svolto almeno un corso di formazione. Nel 2018 i dati sono puntuali, derivanti dal database e dai report che l'azienda ha predisposto.

Fig. 22 (dati 2019)

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		84	84				-	-	-			-
Quadri	h		64	64				-	-				-
Impiegati	h	1380	1699	3.079	8.699	3.208	11.907	-	-	-		60	60
Operai	h		843	843	2	2.381	2.383	-	-	-		200	200
Totale	**h**	**1.380**	**2.690**	**4.070**	**8.701**	**5.589**	**14.290**	**-**	**-**	**-**	**-**	**260**	**260**
Generale (formazione di carattere trasversale)													
Dirigenti	h	14	97	111				-	-		-	-	-
Quadri	h	106	114	220	13	8	21	-	-		-	-	-
Impiegati	h	436	732	1.168	278	95	373	-	-		-	-	-
Operai	h	2	165	167	4	60	64	-	-		-	-	-
Totale	**h**	**558**	**1.108**	**1.666**	**295**	**162**	**457**				**-**	**-**	**-**
Salute e sicurezza													
Dirigenti	h	6	24	30				-	-	-			-
Quadri	h	6	14	20	14	6	20	-	-				-
Impiegati	h	551	754	1.305	708	306	1.014	-	-			28	28
Operai	h	16	664	680		1.371	1.371	-	-			68	68
Totale	**h**	**579**	**1.456**	**2.035**	**722**	**1.683**	**2.405**	**-**			**-**	**96**	**96**
Anti - corruzione													
Dirigenti	h	6	24	30				-	-	-			-
Quadri	h	3	21	24	3	3	6	-	-	-			-
Impiegati	h	6	15	21				-	-	-		22	22
Operai	h							-	-	-		42	42
Totale	**h**	**15**	**60**	**75**	**3**	**3**	**6**	**-**	**-**	**-**	**-**	**64**	**64**

Fig. 23 (dati 2018)

Ore di formazione per tematica e categoria professionale	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Addestramento (formazione di carattere tecnico-operativo)										
Dirigenti	h		51	51			-			-
Quadri	h	18	91	108						-
Impiegati	h	13.757	7.439	21.196			-		70	70
Operai	h		3.338	3.338			-		200	200
Totale	**h**	**13.774**	**10.919**	**24.693**	**-**	**-**	**-**	**-**	**270**	**270**
Generale (formazione di carattere trasversale)										
Dirigenti	h	3	76	79						-
Quadri	h	85	124	209		10	10			-
Impiegati	h	1.570	899	2.469	3	10	13			-
Operai	h		1.302	1.302			-			-
Totale	**h**	**1.658**	**2.400**	**4.058**	**3**	**20**	**23**	**-**	**-**	**-**
Salute e sicurezza										
Dirigenti	h		44	44			-			-
Quadri	h	6	58	64			-			-
Impiegati	h	1.147	742	1.889		12	12		28	28
Operai	h		1.035	1.035			-		68	68
Totale	**h**	**1.153**	**1.879**	**3.032**	**-**	**12**	**12**	**-**	**96**	**96**
Anti - corruzione										
Dirigenti	h	2	18	20			-			-
Quadri	h	14	28	42			-			-
Impiegati	h	112	76	188			-		22	22
Operai	h	-	2	2			-		42	42
Totale	**h**	**128**	**124**	**252**	**-**	**-**	**-**	**-**	**64**	**64**

Fig. 24 (dati 2017)

Ore di formazione per tematica e categoria professionale	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Addestramento (formazione di carattere tecnico-operativo)										
Dirigenti	h			-			-			-
Quadri	h	26	46	72			-			-
Impiegati	h	6.787	4.631	11.418		3	3		70	70
Operai	h		5.344	5.344			-		200	200
Totale	**h**	**6.813**	**10.021**	**16.834**	**-**	**3**	**3**	**-**	**270**	**270**
Generale (formazione di carattere trasversale)										
Dirigenti	h	5	44	49			-			-
Quadri	h	185	248	433			-			-
Impiegati	h	1.032	747	1.779		4	4			-
Operai	h	2	334	336			-			-
Totale	**h**	**1.224**	**1.373**	**2.597**	**-**	**4**	**4**	**-**	**-**	**-**
Salute e sicurezza										
Dirigenti	h		36	36			-			-
Quadri	h	24	24	48			-			-
Impiegati	h	952	510	1.462			-		28	28
Operai	h		641	641			-		68	68
Totale	**h**	**976**	**1.211**	**2.187**	**-**	**-**	**-**	**-**	**96**	**96**
Anti - corruzione										
Dirigenti	h			-			-			-
Quadri	h	2	2	4			-			-
Impiegati	h	32	32	64			-		22	22
Operai	h			-			-		42	42
Totale	**h**	**34**	**34**	**68**	**-**	**-**	**-**	**-**	**64**	**64**

In relazione all'indicatore relativo alla formazione nel 2019, il Gruppo ha erogato un totale di 25.355, di cui il 48% fruite da personale femminile e il 52% da personale maschile, rispecchiando la composizione di genere del personale del Gruppo.

Rispetto al 2018 sono stati erogate 7.125 ore in meno dovute al fatto che nel 2018 sono stati implementati alcuni progetti organizzativi che hanno richiesto maggior formazione (es: cambio perimetro security).

4.3. Salute e Sicurezza

4.3.1. Premessa

Il Servizio Prevenzione e Protezione (in breve SPP) di Toscana Aeroporti S.p.A. svolge la propria attività e il costante presidio in materia di salute e sicurezza 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 Engeneering s.r.l. (TAE)

Con riferimento a TAE, nel corso del 2019 si è dato luogo ad un processo complessivo di riadeguamento normativo relativamente agli obblighi del D.lgs. 81/08. In tal senso

è stato nominato l'RSPP, la struttura di gestione e prevenzione, è stato redatto il DVR ed una procedura di emergenza coordinata con quella del gestore.

TAE è una società di ingegneria, con un numero di dipendenti inferiore a 10 e con personale TA in distacco, e pertanto soggiace ad un regime legislativo attenuato.

4.3.2. 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 comuni di Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro vengono gestiti in modo coordinato e sinergico.

TAH e TAE hanno infatti adottato medesimi principi, obiettivi e politiche organizzative gestionali di TA, relativamente al sistema di prevenzione aziendale ponendosi quale obiettivo primario la salvaguardia della salute e della sicurezza dei propri dipendenti e, comunque, di tutti coloro che operano in ambito aeroportuale.

Al fine di garantire adeguati livelli di sicurezza e individuare i rischi connessi alle rispettive attività le società si sono dotate ciascuna di un proprio *Documento di Valutazione dei* Rischi (DVR), di un *Protocollo Sanitario* e di figure a cui vengono attribuiti dalla normativa vigente 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

4.3.3. 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

Per la sola società di gestione TA spa è stata conferita su entrambi i siti (Pisa e Firenze) dal Datore di Lavoro di TA delega di funzioni (ex art.16 D.lgs.81/08) a due Dirigenti delegati (uno per ciascun aeroporto) al fine di garantire il costante presidio su tematiche specifiche "di sito" legate alla sicurezza.

Sono presenti, inoltre, RLS di ciascuna società su ogni sito che vengono coinvolti dal SPP e che 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 (ex art .35 D.Lgs.81/08).

E' stato inoltre costituito l'*health and safety board* che è un organo collegiale datoriale, per il monitoraggio di primo livello sugli aspetti di prevenzione, salute e sicurezza inerenti al Gestore Aeroportuale. E' istituito per favorire il coordinamento tra Datore di Lavoro, Dirigenti Delegati e le Funzioni direttamente interessate al processo monitorato in conformità all'art. 16 comma 3 del D.Lgs. 81/08 e alla ISO 45001:2008. Al Board partecipano RSPP/ASPP, 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). Il board si riunisce con frequenza semestrale.

4.3.4. Certificazione BS OH SAS 18001:2007 e passaggio a norma ISO 45001:2018

Relativamente alle società TA e TAH, l'ente di verifica DNV ha confermato nel mese di ottobre 2019 il rispetto degli standard previsti dalla norma BS OHSAS 18001:2007 ed ha pertanto mantenuto la Certificazione. Nel mese di dicembre 2019, entrambe le società, hanno sostenuto l'audit da parte del suddetto Ente di certificazione per la migrazione allo standard ISO 45001:2018; l'audit ha avuto esito positivo e il certificato è in fase di rilascio. L'applicazione di tale modello consente alle società di essere

"compliant" relativamente a quanto previsto dall'art 16 comma 3 e dall'art. 30 del D.lgs. 81/08, ovvero adottare e attuare un modello di verifica sui compiti del Datore di Lavoro e dei delegati, con importanti ricadute positive sugli aspetti della responsabilità amministrativa delle società per i reati inerenti la sicurezza sul lavoro previsti dal Modello Organizzativo Gestionale D.lgs. 231/2001.

4.3.5. Prove di emergenza ed evacuazione

Nel corso del 2019, le società TA e TAH, anche a seguito delle modifiche organizzative e societarie avvenute nel 2018, hanno elaborato, approvato ed emanato nuovi piani di emergenza ed evacuazione relativi ai due scali.

Nel mese di dicembre 2019 sono state organizzate in sinergia da TA e TAH ed effettuate nei due scali, le annuali prove di gestione dell'emergenza ed evacuazione disposta dal D.M. 10/03/98, in collaborazione con i Vigili del Fuoco ed il Servizio di Prevenzione e Protezione della Polizia di Frontiera Aerea e relativamente al sito di Pisa con la società controllata del gruppo Jet Fuel.

Nello specifico, sui due scali, sono state effettuate le seguenti esercitazioni:

1) Scalo aeroportuale di Pisa (12 dicembre–scenario scontro sul piazzale aeromobile di due autobotti, con successivo principio d'incendio a seguito di sversamento di liquido infiammabile)

2) Scalo aeroportuale di Firenze (29 novembre–scenario principio d'incendio innescato da corto circuito presso l'ufficio Capo Turno Land Side di TAH)

4.3.6. Segnalazioni, Non conformità / near miss

Il SPP, nel corso del 2019, ha gestito e tracciato:

- relativamente a TA: **180** eventi di cui 13 *near miss*
- relativamente a TAH: **192** eventi di cui 47 *near miss*

per un totale di **372** eventi di cui **60** *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.

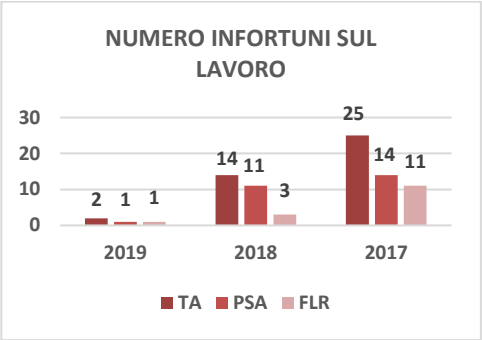
4.3.7. Indicatori di performance

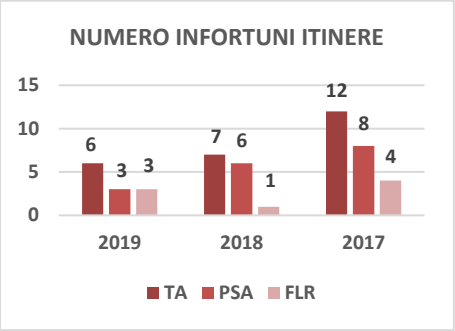
Nei grafici seguenti si riportano i trend i degli infortuni sul lavoro e in itinere. I grafici di TA fanno riferimento all'ultimo triennio, mentre per TAH i dati sono relativo agli anni 2018 e 2019, essendo la società operativa dal 1 luglio 2018.

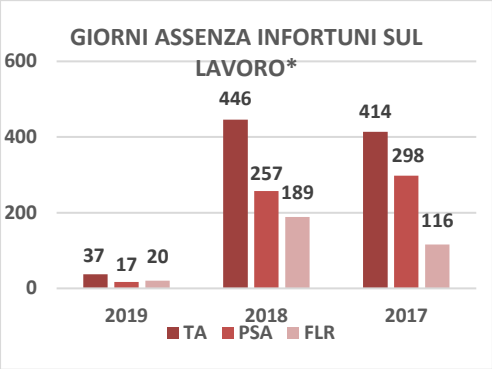
Relativamente ai dipendenti della Società TAE nel 2019 non si registrano infortuni.

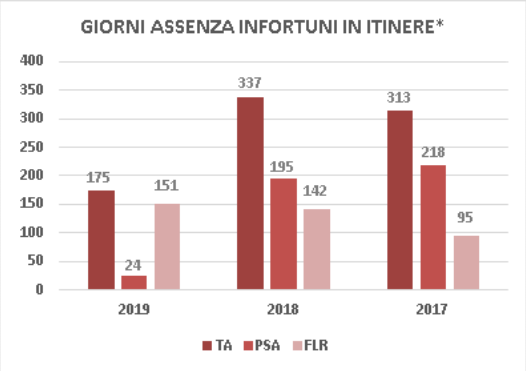
Si definiscono infortuni "in itinere", gli infortuni avvenuti durante il normale tragitto di andata e ritorno tra l'abitazione e il luogo di lavoro.

Andamento infortuni TA

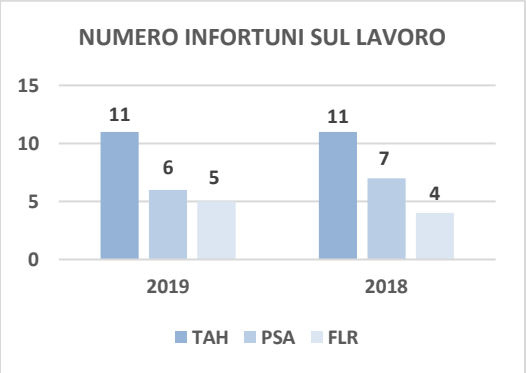


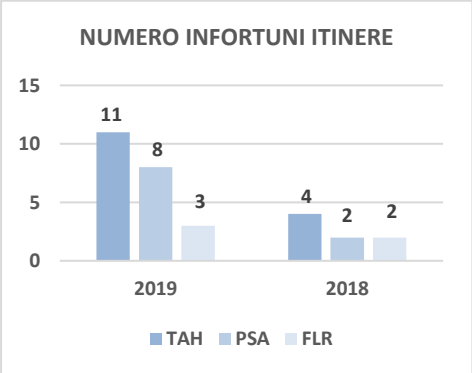


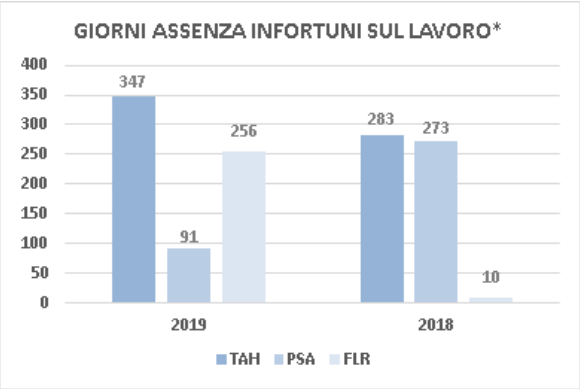


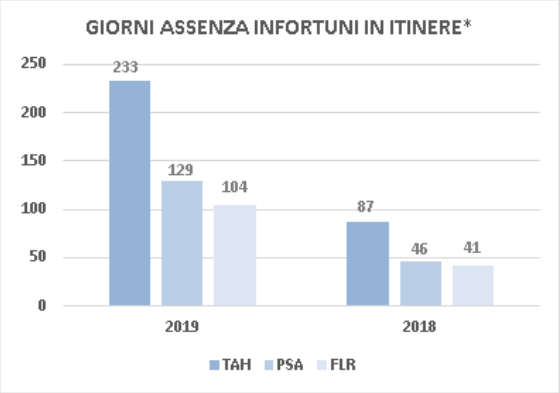


Andamento Infortuni TAH









Nota: *In merito agli infortuni di TAH si registra che nel corso del 2019 vi 'è stata una ricaduta con al 31/12 106 giorni di assenza per un evento che sì e verificato nel marzo 2018 e imputato nell'esercizio precedente a TA e non quindi indicato nei grafici. 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.*

A livello di gruppo societario, si segnala che la numerosità degli infortuni sul lavoro è diminuita, considerata la buona performance di TAH.

Con riferimento sempre agli infortuni sul lavoro, si segnala che gli eventi registrati sono per lo più imputabili a distrazione e/o imperizia (c.d. *human factor*) e non ad accadimenti collegati a mezzi, macchinari od a processi lavorativi disfunzionali.

Si riportano di seguito gli indicatori riguardanti indici di frequenza e gravita relativi agli infortuni verificatisi nel biennio 2018-2019 per le società TA e TAH. Del 2019 i valori sono divisi tra maschi e femmine.

TA+TAH	**2019**		
	M	**F**	**tot**
Indice di frequenza			
Operai	20,85	0,00	20,68
Impiegati	25,14	28,43	27,24
Indice di gravità			
Operai	0,46	0,00	0,45
Impiegati	0,23	1,01	0,73

4.3.8. 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.

4.3.9. 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 02/10/2019, 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.

4.3.10. 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.

4.3.11. 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 2019, sono stati rilevati 23 near miss e 0 infortuni

Oltre all'analisi degli infortuni, vengono analizzati gli eventi ambientali che si sono verificati nel 2019:

- n. 0 spandimenti
- n. 0 missfuelling. (rifornimento di un aeromobile con carburante diverso da quello presente sulle calcomanie presenti sull'aereo)

5. Lotta alla corruzione attiva e passiva e compliance

5.1. 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) 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 Corporaciòn America Airports SA alla borsa di New York Stock Exchange, Toscana Aeroporti S.p.A. si è allineata alla normativa Sarbanes-Oxley (SOX). Trattandosi di 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.

La società ha pertanto provveduto alla revisione delle procedure contabili/amministrative previste nell'ambito delle suddette previsioni normative.

5.2. Rischi e Politiche praticate

In un'ottica anti-corruzione, 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, recentemente, 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 6 agosto 2019 l'aggiornamento del Modello 231 con riferimento ai seguenti provvedimenti normativi:

- L. n. 3/2019 «Misure per il contrasto dei reati contro la pubblica amministrazione, nonché in materia di prescrizione del reato e in materia di trasparenza dei partiti e movimenti politici» (c.d. «Traffico di Influenze illecite»);
- D.Lgs. 21/2018 «Disposizioni di attuazione del principio di delega della riserva di codice nella materia penale a norma dell'articolo 1, comma 85, lettera q), della legge 23 giugno 2017, n. 103» (c.d. «Xenofobia e razzismo»);
- L. 179/2017 «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»);
- L. 161/2017 «Modifiche al codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, al codice penale e alle norme di attuazione, di coordinamento e transitorie» (che ha

modificato l'art. 25-duodecies, relativo al reato di "Impiego di cittadini di paesi terzi il cui soggiorno è irregolare").

Il Modello 231 è stato inoltre aggiornato alla luce della riorganizzazione interna di Toscana Aeroporti S.p.A in conseguenza dello scorporo della business unit handling, e della costituzione di Toscana Aeroporti Handling Srl, controllata al 100% da Toscana Aeroporti, nonché con riferimento alle disposizioni normative della Sezione 303 e Sezione 404 del Sarbanes-Oxley Act..

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."Integrity Help Line", attraverso il quale il "whistleblower" potrà 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://www.toscana-aeroporti.com/home/azienda/whistleblowing-integrity-line.html

Toscana Aeroporti riconosce inoltre l'importanza di una effettiva e concreta formazione ed informazione dei propri dipendenti ai fini di una efficace attuazione del Modello 231 ed affinché lo stesso possa esplicare concretamente la propria funzione preventiva contro la commissione dei reati di cui al D. Lgs. 231/2001. La Società ha pertanto reso disponibile mediante la pubblicazione sulla propria intranet aziendale il Modello 231 ed il Codice Etico dalla stessa adottati.

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.

Nell'ambito delle proprie politiche anti-corruzione, TA (già AdF) ha inoltre sottoscritto in data 30.3.2015 un protocollo di vigilanza collaborativa con Anac, che prevede una attività di vigilanza collaborativa-preventiva incentrata sulle opere primarie nell'ambito degli interventi di progettazione e realizzazione lavori previsti nel Master Plan aeroportuale 2014-2019 concernente gli interventi di adeguamento e potenziamento infrastrutturale dello scalo di Firenze. L'attività di controllo di ANAC ha ad oggetto sia atti relativi alla procedura di affidamento in corso di svolgimento (bandi, disciplinari, capitolati, provvedimenti di nomina della commissione etc.), sia atti della fase di esecuzione dei contratti (perizie, atti di risoluzione contrattuale etc.).

Tale protocollo, formalmente scaduto al termine della durata annuale ivi prevista, sarà, come rappresentato dalla stessa ANAC, nuovamente operativo a decorrere dal momento in cui saranno avviati i suddetti lavori di adeguamento e potenziamento infrastrutturale.

Per quanto concerne infine le politiche praticate dalla società controllate da TA si segnala che le società Parcheggi Peretola S.r.l. (società priva di dipendenti che gestisce alcuni parcheggi presso l'Aeroporto di Firenze) e Jet Fuel & Co. S.r.l. (Joint Venture 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 risultano in linea con il Modello della controllante TA, del quale ne recepiscono principi e valori, con 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 2019 sia per TA sia per le società controllate Parcheggi Peretola e Jet Fuel, non risultano essersi verificati incidenti di corruzione né risultano essere state irrogate in merito sanzioni di alcuna natura.

6. *Tabella di correlazione al D. Lgs. 254/16*

Tema del D.Lgs. 254/2016	Tema materiale	Rischi identificati e modalità di gestione dei rischi	Politiche praticate	Topic specific standard/disclosure	Capitolo/Paragrafo di riferimento	Perimetro di rendicontazione	Note
Ambientali	Inquinamento acustico	Cap. 2 - Gestione delle tematiche Ambientali Par. 2.1 - Rischi ed opportunità	Cap. 2 - Gestione delle tematiche Ambientali Par. 2.2 - Le politiche praticata	*Altro:* *- LVA annuali*	Cap. 2 - Gestione delle tematiche Ambientali Par. 2.3 - Obiettivi generali	*Toscana Aeroporti SpA (Pisa e Firenze)* *Toscana Aeroporti Handling (Pisa e Firenze)*	Politiche: La certificazione ambientale UNI EN ISO 14001:2015 è riferita alla sola Capogruppo sia per lo scalo di Pisa che di Firenze. Toscana Aeroporti Handling (TAH) ha ottenuto le certificazioni ISO9001, ISO14001 e ISO45001. Indicatori: L'indicatore non è applicabile alle altre Società del Gruppo in quanto solo la Capogruppo è configurata come gestore aeroportuale. Le Società Parcheggi Peretola, Jet Fuel Co. e Toscana Aeroporti Engineering sono società a supporto del core business.
	Consumi energetici ed emissioni		Cap. 2 - Gestione delle tematiche Ambientali Par. 2.2 - Le politiche praticate	*302-1: Consumi di energia diretti* *103: Management Approach* *305-1: Emissioni GHG dirette (Scope 1)* *305-2: Emissioni GHG indirette (Scope 2)* *103: Management Approach*	Cap. 2 - Gestione delle tematiche Ambientali Par. 2.3 - Obiettivi generali	*Gruppo Toscana Aeroporti SpA*	Politiche: La certificazione ambientale UNI EN ISO 14001:2015 è riferita alla sola Capogruppo sia per lo scalo di Pisa che di Firenze. Toscana Aeroporti Handling (TAH) ha ottenuto le certificazioni ISO9001, ISO14001 e ISO45001.
	Consumi e scarichi idrici		Cap. 2 - Gestione delle tematiche Ambientali Par. 2.2 - Le politiche praticate	*303-1: Prelievi idrici per fonte* *103: Management Approach*	Cap. 2 - Gestione delle tematiche Ambientali Par. 2.3 - Obiettivi generali	*Gruppo Toscana Aeroporti SpA*	Politiche: La certificazione ambientale UNI EN ISO 14001:2015 è riferita alla sola Capogruppo sia per lo scalo di Pisa che di Firenze. Toscana Aeroporti Handling (TAH) ha ottenuto le certificazioni ISO9001, ISO14001 e ISO45001. Indicatori: L'indicatore riportato nel documento non fa riferimento a quello corrispondente nel GRI (GRI 306-1), in quanto non viene riportato il valore totale degli scarichi idrici. Tuttavia, nel documento viene riportata la percentuale di scarichi fuori norma e i relativi audit, risultanti delle analisi chimiche svolte da una società esterna specializzata.

Tema del D.Lgs. 254/2016	Tema materiale	Rischi identificati e modalità di gestione dei rischi	Politiche praticate	Topic specific standard/disclosure	Capitolo/Paragrafo di riferimento	Perimetro di rendicontazione	Note
Sociali	Qualità del servizio	Cap. 3 - Gestione delle tematiche sociali Par. 3.1.1 - Qualità del servizio - Rischi e opportunità	Cap. 3 - Gestione delle tematiche sociali Par. 3.1.2 - Qualità del servizio - Politica per la Qualità	Altro: - Percezione complessiva sul servizio di controllo di sicurezza delle persone e dei bagagli a mano; - Percezione complessiva sul livello di sicurezza personale e patrimoniale in aeroporto; - Puntualità complessiva dei voli - Tempi di riconsegna del 1° bagaglio dal block on dell'a/m; - Tempi di riconsegna dell'ultimo bagaglio dal block on dell'a/m; - Percezione sulla regolarità e puntualità dei servizi ricevuti in aeroporto; - Percezione sulla professionalità del personale (info point, security); - Tempo di attesa al check-in; - Percezione del tempo di attesa al check-in; - Tempo di attesa ai controlli di sicurezza; - Reclami per macro area; - N° totale di reclami	Cap. 3 - Gestione delle tematiche sociali Par. 3.1.3 - Qualità del servizio - Indicatori di performance	Toscana Aeroporti SpA (Pisa e Firenze) *Toscana Aeroporti Handling (Pisa e Firenze)*	Politiche: La certificazione per la Qualità UNI EN ISO è riferita alla sola Capogruppo. Nel Giugno 2018 c'è stato il passaggio alla norma ISO 9001:2015. E' stata elaborata una matrice dei rischi, come previsto dalla nuova norma ISO 9001:2015. Indicatore: Gli indicatori sono in parte applicabili a Toscana Aeroporti e in parte applicabili a Toscana Aeroporti Handling e fanno riferimento sia allo scalo di Pisa che allo scalo di Firenze. Non sono applicati alle altre società del gruppo in quanto sono solo a supporto del core business
	Gestione responsabile fornitori	Cap. 3- Gestione delle tematiche sociali Par. 3.2.1 - Gestione responsabile dei fornitori - Rischi e opportunità	Non formalizzata (Ref. "Note") Cap. 3- Gestione delle tematiche sociali Par. 3.2.2 - Gestione responsabile dei fornitori - Le politiche praticate	102-9: Caratteristiche della catena di fornitura 308-1: Fornitori selezionati su criteri ambientali *103: Management Approach*	Cap. 3- Gestione delle tematiche sociali Par. 3.2.3 - Gestione responsabile dei fornitori - Indicatori di performance	*Gruppo Toscana Aeroporti SpA ad eccezione di Jet Fuel Co.*	Politiche: Il Gruppo non ha ritenuto necessario porre in essere delle politiche formalizzate in quanto i processi di acquisto/investimento e di conseguenza la selezione dei fornitori sono regolamentati da procedure e istruzioni. In particolare, Toscana Aeroporti S.p.A. applica la Procedura PR29 "Gestione degli acquisti e investimenti". Le procedure sono estese anche alle Società TAE, TAH e Parcheggi Peretola in virtù dei Contratti quadro per l'affidamento dei servizi (inclusi gli acquisti). Indicatore: Per quest'anno di rendicontazione il Gruppo non ha riportato le informazioni relative alla catena di fornitura della società Jet Fuel Co. in quanto la gestione contabile è stata internalizzata a novembre 2019. Con riferimento a Parcheggi Peretola, le informazioni non sono

Tema del D.Lgs. 254/2016	Tema materiale	Rischi identificati e modalità di gestione dei rischi	Politiche praticate	Topic specific standard/disclosure	Capitolo/Paragrafo di riferimento	Perimetro di rendicontazione	Note
							state esplicitate in quanto non rilevanti. la società infatti si avvale principalmente degli stessi fornitori della Capogruppo.
	Gestione dei rapporti con le comunità locali	Non formalizzata (Ref. "Note") Cap. 3 - Gestione delle tematiche sociali Par. 3.6.1 - Gestione dei rapporti con le comunità locali - Rischi e opportunità	Non formalizzata (Ref. "Note") Cap. 6 - Gestione delle tematiche sociali Par. 3.6.2 - Gestione dei rapporti con le comunità locali - Politiche praticate e indicatori di performance	- Valore monetario delle iniziative promosse; - N° dipendenti che hanno preso parte alle iniziative; - N° di soggetti esterni che hanno preso parte alle iniziative; - Ore di formazione e corsi di sensibilizzazione; - Associazioni coinvolte.	Cap. 3 - Gestione delle tematiche sociali Par. 3.6 - Gestione dei rapporti con le comunità locali	*Gruppo Toscana Aeroporti SpA*	Politiche: Il Gruppo gestisce i rapporti con le Comunità locali seguendo una prassi ormai consolidata nel tempo. l'obiettivo futuro è di formalizzare la stessa all'interno di policy e procedure. Rischi: I rischi, sebbene non formalizzati, vengono individuati e costantemente aggiornati direttamente dalla Direzione responsabile, con finalità di gestione degli stessi.
	Airport Security	N/A (Ref. "Note")	Cap. 3 - Gestione delle tematiche sociali Par. 3.3 - Airport Security	- N° audit svolti - Ore di formazione	Cap. 3 - Gestione delle tematiche sociali Par. 3.3 - Airport Security	*Toscana Aeroporti SpA (Pisa e Firenze)* *Toscana Aeroporti Handling Srl Pisa e Firenze*	Politiche: Le prassi e le procedure non sono applicabili alle società controllate in quanto non configurate come gestori aeroportuali. Il Programma per la Sicurezza dell'aeroporto è redatto sia per lo scalo di Pisa che per quello di Firenze. Toscana Aeroporti Handling si è dotata di una struttura organizzativa che prevede un responsabile security. E' stato redatto specifico programma della sicurezza Rischi: Per tale area tematica, il Gruppo ha ritenuto opportuno non riportare i relativi rischi, in quanto informazioni strettamente riservate. Indicatore: L'indicatore non è applicabile alle altre Società del Gruppo in quanto solo la Capogruppo è configurata come gestore aeroportuale. Le Società Parcheggi Peretola, Jet Fuel Co. e Toscana Aeroporti Engineering sono società a supporto del core business.
	Airport Safety	Cap.3 - Gestione delle tematiche sociali Par. 3.4.1 - Airport Safety - Rischi e opportunità	Cap.3 - Gestione delle tematiche sociali Par. 3.4.5 - Airport Safety - Safety Policy	- Totale n° segnalazioni Area di movimento - BRI 2	Cap.3 - Gestione delle tematiche sociali Par. 3.4.7 - Airport Safety - Indicatori di performance	*Toscana Aeroporti SpA (Pisa e Firenze)* *Toscana Aeroporti Handling Pisa e Firenze*	Politiche: La Safety Policy è riferita alla Capogruppo e alla Toscana Aeroporti Handling: entrambe sono in vigore sia sullo scalo di Pisa che sullo scalo di Firenze. Tale politiche non sono applicabili alle altre Società del Gruppo in quanto solo la Capogruppo è configurata come gestore

Tema del D.Lgs. 254/2016	Tema materiale	Rischi identificati e modalità di gestione dei rischi	Politiche praticate	Topic specific standard/disclosure	Capitolo/Paragrafo di riferimento	Perimetro di rendicontazione	Note
							aeroportuale e Toscana Aeroporti Handling è configurata come società di Handling certificata. Le Società Parcheggi Peretola, Jet Fuel Co. e Toscana Aeroporti Engineering sono società a supporto del core business Indicatore: L'indicatore non è applicabile alle altre Società ma solo la Capogruppo e a Toscana Aeroporti Handling. Le Società Parcheggi Peretola, Jet Fuel Co. e Toscana Aeroporti Engineering sono società a supporto del core business
Attinenti al personale	Gestione e valorizzazione del personale	Cap.4 - Gestione delle tematiche attinenti al personale e rispetto dei diritti umani Par. 4.2.1 - Gestione e valorizzazione del personale - Rischi ed opportunità	Non formalizzata (Ref. "Note") Cap.4 - Gestione delle tematiche attinenti al personale e rispetto dei diritti umani Par. 4.2.2 - Gestione e valorizzazione del personale - Politiche praticate	102-8: Informazioni sul personale 401-1: Nuovo personale assunto e tasso di turn over *103: Management Approach* 404-1: Ore medie di formazione *103: Management Approach* 102-41: Contrattazione collettiva	Cap.4 - Gestione delle tematiche attinenti al personale e rispetto dei diritti umani Par. 4.2.3 - Gestione e valorizzazione del personale - Indicatori di performance	Gruppo Toscana Aeroporti SpA	Politiche: Il Gruppo non ha ritenuto necessario porre in essere delle politiche formalizzate in quanto la gestione del personale è regolamentata da relative procedure e istruzioni operative. Indicatori: Gli indicatori sono applicati a tutto il perimetro consolidato del Gruppo. Si precisa che Parcheggi Peretola non ha dipendenti.
	Salute e sicurezza dei dipendenti	Cap.4 - Gestione delle tematiche attinenti al personale e rispetto dei diritti umani Par. 4.2.1 - Gestione e valorizzazione del personale - Rischi ed opportunità	Cap.4 - Gestione delle tematiche attinenti al personale e rispetto dei diritti umani Par. 4.2. - Salute e Sicurezza	403-2: Tipi di infortuni e tassi di infortuni, malattie professionali, giorni persi e assenteismo, numero di decessi correlati al lavoro *103: Management Approach*	Cap.4 - Gestione delle tematiche attinenti al personale e rispetto dei diritti umani Par. 4.3.7 - Salute e Sicurezza - Indicatori di performance	*Toscana Aeroporti SpA e Jet Fuel*	Politiche: La certificazione BS OHSAS 18001:2017 è riferita alla sola Capogruppo. Tuttavia, come richiamato all'interno della Politica della Sicurezza stessa, il perimetro si estende a tutti "gli utenti aeroportuali, compresi passeggeri, lavoratori di TA, lavoratori di aziende appaltatrici, di subconcessionari o di enti terzi". Pertanto, anche le altre società del Gruppo sono incluse. Indicatori: Sono riportati gli indicatori relativi agli infortuni per la società Toscana Aeroporti S.p.A., per Toscana Aeroporti Handling e per Jet Fuel . I dati relativi alle società di Toscana Aeroporti Engineering e Parcheggi Peretola in quanto ritenuti non rilevanti. Gli indici di frequenza e gravità sono stati forniti per qualifica e genere.

Tema del D.Lgs. 254/2016	Tema materiale	Rischi identificati e modalità di gestione dei rischi	Politiche praticate	Topic specific standard/disclosure	Capitolo/Paragrafo di riferimento	Perimetro di rendicontazione	Note
	Pari opportunità e diversity	Cap.4 - Gestione delle tematiche attinenti al personale e rispetto dei diritti umani Par. 4.2.1 - Gestione e valorizzazione del personale - Rischi ed opportunità	Cap.4 - Gestione delle tematiche attinenti al personale e rispetto dei diritti umani Par. 4.2.2 - Gestione e valorizzazione del personale – Politiche praticate	405-1: Diversità all'interno degli organi e del personale 405-2: Rapporto del salario base e della remunerazione tra donne e uomini *103: Management Approach*	Cap. 1 - Il Gruppo Toscana Aeroporti Par. 1.2 - Assemblea e consiglio di amministrazione Cap.4 - Gestione delle tematiche attinenti al personale e rispetto dei diritti umani Par. 4.2.3 - Gestione e valorizzazione del personale - Indicatori di performance	*Gruppo Toscana Aeroporti SpA*	Politiche: La certificazione SA 8000 è riferita alla sola Capogruppo. Tuttavia, come richiamato all'interno della Social Accountability Policy, la Società si assicura che "i terzi ed i fornitori impegnati nell'area del sito aeroportuale applichino i medesimi standard stabiliti da Toscana Aeroporti". Pertanto, anche le altre società del Gruppo sono incluse Indicatore: Gli indicatori sono applicati a tutto il perimetro consolidato del Gruppo. Si precisa che Parcheggi Peretola non ha dipendenti
Rispetto dei diritti umani	Diritti Umani	Cap.5 - Gestione delle tematiche attinenti al personale e rispetto dei diritti umani Par. 5.2 - Gestione e valorizzazione del personale - Rischi e politiche praticate	Cap.5 - Gestione delle tematiche attinenti al personale e rispetto dei diritti umani Par. 5.2 - Gestione e valorizzazione del personale - Rischi e politiche praticate	406-1: Incidenti a fondo discriminatorio *103: Management Approach* 412-2: Formazione del personale sulle politiche e procedure riguardanti diritti umani *103: Management Approach*	Cap.5 - Gestione delle tematiche attinenti al personale e rispetto dei diritti umani Par. 5.1.3 - Gestione e valorizzazione del personale - Indicatori di performance	*Gruppo Toscana Aeroporti SpA*	Politiche: La certificazione SA 8000 è riferita alla sola Capogruppo. Tuttavia, come richiamato all'interno della Social Accountability Policy, la Società si assicura che "i terzi ed i fornitori impegnati nell'area del sito aeroportuale applichino i medesimi standard stabiliti da Toscana Aeroporti". Pertanto, anche le altre società del Gruppo sono incluse Indicatore: Gli indicatori sono applicati a tutto il perimetro consolidato del Gruppo. Si precisa che Parcheggi Peretola non ha dipendenti

Tema del D.Lgs. 254/2016	Tema materiale	Rischi identificati e modalità di gestione dei rischi	Politiche praticate	Topic specific standard/disclosure	Capitolo/Paragrafo di riferimento	Perimetro di rendicontazione	Note
Lotta alla corruzione	Anticorruzione	Cap.5 - Lotta alla corruzione attiva e passiva e Compliance Par. 5.2 -Rischi e Politiche praticate	Non formalizzata (Ref. "Note") Cap.5 - Lotta alla corruzione attiva e passiva e Compliance Par. 5.2 -Rischi e Politiche praticate	205-2: Comunicazione e formazione sulle politiche e le procedure anti-corruzione 205-3: Incidenti di corruzione e azioni intraprese *103: Management Approach*	Cap.5 - Gestione delle tematiche attinenti al personale e rispetto dei diritti umani Par. 5.1.3 - Gestione e valorizzazione del personale - Indicatori di performance Cap.5 - Lotta alla corruzione attiva e passiva e Compliance Par. 5.2 -Rischi e Politiche praticate	*Gruppo Toscana Aeroporti SpA*	Politiche: Il Gruppo non ha ritenuto necessario dotarsi di una politica formalizzata in quanto soggetta a un set di norme specifiche che regolano tale tematica. Il Gruppo, ad esempio, ha sottoscritto un protocollo di vigilanza collaborativa con ANAC. Le Società Toscana Aeroporti S.p.A, Jet Fuel e Parcheggi Peretola sono dotate di Modello 231. Per Toscana Aeroporti Enginering è stata affidata nel corso del 2018 ad un consulente esterno la predisposizione del modello 231, l'attività è ancora in corso al 31.12.2019.

TOSCANA AEROPORTI SPA

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

ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2019

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

ai sensi dell'articolo 3, comma 10, del D.Lgs. 254/2016 e dell'articolo 5 del 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 il "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 2019 predisposta *ex* articolo 4 del Decreto e approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 12 marzo 2020 (di seguito la "DNF").

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 dai GRI-Sustainability Reporting Standards definiti nel 2016, (di seguito "GRI Standards") da essi individuati come standard di rendicontazione con riferimento alla selezione di GRI Standards in essa riportati.

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 e amministrativa: Milano 20149 Via Monte Rosa 91 Tel. 0277851 Fax 0277852240 Cap. Soc. Euro 6.890.000,00 i.v., C.F. e P.IVA e Reg. Imp. Milano 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali – Altri Uffici: **Ancona** 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 0712132311 - **Bari** 70122 Via Abate Gimma 72 Tel. 0805640211 - **Bergamo** 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035229601 - **Bologna** 40126 Via Angelo Finelli 8 Tel. 0516186211 - **Brescia** 25121 Viale Duca d'Aosta 28 Tel. 0303697501 - **Catania** 95129 Corso Italia 302 Tel. 0957532311 - **Firenze** 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 0552482811 - **Genova** 16121 Piazza Piccapietra 9 Tel. 01029041 - **Napoli** 80121 Via dei Mille 16 Tel. 08136181 - **Padova** 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049873481 - **Palermo** 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091349737 - **Parma** 43121 Viale Tanara 20/A Tel. 0521275911 - **Pescara** 65127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 0854545711 - **Roma** 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06570251 - **Torino** 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011556771 - **Trento** 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461237004 - **Treviso** 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422696911 - **Trieste** 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 040348078I - **Udine** 33100 Via Poscolle 43 Tel. 043225789 - **Varese** 21100 Via Albuzzi 43 Tel. 0332285039 - **Verona** 37135 Via Francia 21/C Tel. 0458263001 - **Vicenza** 36100 Piazza Pontelandolfo 9 Tel. 0444393311

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 *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'articolo 3 del Decreto e tenendo presente lo standard di rendicontazione utilizzato;
2. analisi e valutazione dei criteri di identificazione del perimetro di consolidamento, al fine di riscontrarne la conformità a quanto previsto dal Decreto;
3. comparazione tra i dati e le informazioni di carattere economico-finanziario incluse nella DNF ed i dati e le informazioni inclusi nel Bilancio Consolidato del Gruppo Toscana Aeroporti;
4. comprensione dei seguenti aspetti:
   - modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, con riferimento alla gestione dei temi indicati nell'articolo 3 del Decreto;
   - politiche praticate dall'impresa connesse ai temi indicati nell'articolo 3 del Decreto, risultati conseguiti e relativi indicatori fondamentali di prestazione;
   - principali rischi, generati o subiti connessi ai temi indicati nell'articolo 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 5, lettera a);

5. comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative significative incluse nella DNF. In particolare, abbiamo svolto interviste e discussioni con il personale della Direzione della Toscana Aeroporti SpA e con il personale di Toscana Aeroporti Handling Srl e abbiamo svolto limitate verifiche documentali, al fine di raccogliere informazioni circa i processi e le procedure che supportano la raccolta, l'aggregazione, l'elaborazione e la trasmissione dei dati e delle informazioni di carattere non finanziario alla funzione responsabile della predisposizione della DNF.

   Inoltre, per le informazioni significative, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo:

   - a livello di gruppo,
     a) con riferimento alle informazioni qualitative contenute nella DNF, e in particolare al modello aziendale, 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 documentali per accertare su base campionaria la corretta aggregazione dei dati.
   - per le seguenti società, Toscana Aeroporti SpA e Toscana Aeroporti Handling Srl, presso gli aeroporti di Firenze e Pisa, che abbiamo selezionato sulla base delle loro attività e del loro contributo agli indicatori di prestazione a livello consolidato, 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 2019 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, con riferimento alla selezione di GRI Standards in essa riportati.

Firenze, 23 aprile 2020

PricewaterhouseCoopers SpA

Luigi Necci
(Revisore legale)

Firmato digitalmente da:LUIGI NECCI
Data:23/04/2020 13:38:39

Paolo Bersani
(Procuratore)

BERSANI PAOL