



**DICHIARAZIONE CONSOLIDATA DI CARATTERE NON
FINANZIARIO**
AL 31 DICEMBRE 2021
AI SENSI DEL D.LGS. 254/2016

Indice

LETTERA DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO	4
1. IL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI	8
1.1. Modello aziendale di gestione e organizzazione	8
1.2. Trasparenza fiscale	12
1.3. Assemblea e consiglio di amministrazione	15
1.4. Codice di Corporate Governance	16
1.5. Adozione Modello ex DL 231/2001	16
1.6. Analisi di materialità	18
2. GESTIONE DELLE TEMATICHE AMBIENTALI	19
2.1. Rischi ed opportunità	19
2.2. Le politiche praticate	23
2.3. Obiettivi generali	23
3. GESTIONE DELLE TEMATICHE SOCIALI	35
3.1. Qualità del servizio	35
3.2. Gestione responsabile fornitori	44
3.3. Gestione responsabile fornitori Toscana Aeroporti Costruzioni	53
3.4. Airport Security	55
3.5. Airport Safety	59
3.6. La Safety di Toscana Aeroporti Handling	71
3.7. Gestione dei rapporti con le comunità locali	79
4. GESTIONE DELLE TEMATICHE ATTINENTI AL PERSONALE E RISPETTO DEI DIRITTI UMANI	82
4.1. Premessa	82
4.2. Gestione e valorizzazione del personale	82
4.3. Salute e Sicurezza	94
4.4. Salute e Sicurezza Toscana Aeroporti Costruzioni srl	103
4.5. Cyber security	105
5. LOTTA ALLA CORRUZIONE ATTIVA E PASSIVA E COMPLIANCE	109
5.1. Contesto normativo	109
5.2. Rischi e Politiche praticate	110

6. TASSONOMIA UE	115
6.1. Riferimenti normativi	115
6.2. La tassonomia di Toscana Aeroporti	115
7. TABELLA DI CORRELAZIONE AL D. LGS. 254/16	118

Lettera dell'Amministratore Delegato

Con il Bilancio 2021, Toscana Aeroporti S.p.A (di seguito anche "TA" o "Società" o "Toscana Aeroporti") – nata nel 2015 dalla fusione tra SAT e AdF, ha chiuso il suo settimo 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.

In continuità con il precedente esercizio, anche il Bilancio 2021 ha subito i gravissimi effetti dell'epidemia "Corona Virus" sull'economia mondiale, sulle reti di trasporto globale, e, nello specifico sul trasporto aereo e sul turismo da e per l'Italia. Per la seconda volta nella sua storia Toscana Aeroporti chiude con un risultato 2021 in perdita per circa 6 milioni di Euro rispetto ad una perdita di circa 8 milioni di Euro del 2020.

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

TRAFFICO AEROPORTO DI PISA				
	Progr. al 31.12.21	Progr. al 31.12.20	VAR. 2021/20	VAR.% 2021/20
TOTALE PASSEGGERI	1.999.137	1.315.066	684.071	52,0%
TOTALE MOVIMENTI	23.396	16.750	6.646	39,7%

TRAFFICO AEROPORTO DI FIRENZE				
	Progr. al 31.12.21	Progr. al 31.12.20	VAR. 2021/20	VAR.% 2021/20
TOTALE PASSEGGERI	838.025	669.487	168.538	25,2%
TOTALE MOVIMENTI	16.177	13.408	2.769	20,7%

Di seguito il totale del traffico consuntivato da Toscana Aeroporti 2021 rispetto all'anno 2019.

TRAFFICO TOSCANA AEROPORTI				
	Progr. al 31.12.21	Progr. al 31.12.19	VAR. 2021/19	VAR.% 2021/19
TOTALE PASSEGGERI	2.837.162	8.261.791	-5.424.629	-65,7%
TOTALE MOVIMENTI	39.573	78.951	-39.378	-49,9%

Nonostante questo, Toscana Aeroporti intende perseguire una strategia di medio periodo per farsi trovare pronta alla ripartenza.

In questo senso, nel gennaio del 2021 Toscana Aeroporti ha finalizzato l'acquisizione del 51% di una società di costruzioni, ridenominata Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. (TAC) e finalizzata allo svolgimento in house del piano investimenti previsto

presso i due scali, con l'obiettivo di efficientarne il processo e renderlo maggiormente sicuro in termini di costi e tempistiche finali rispetto a quanto programmato.

Il 2021 è stato inoltre il terzo anno di piena attività di Toscana Aeroporti Handling S.r.l. (TAH), società controllata al 100% da Toscana Aeroporti, che ha fornito il 96,1% dei servizi di handling presso l'Aeroporto di Firenze (in termini di passeggeri di aviazione commerciale) e per l'86,8% 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.

In materia ambientale permane l'impegno di Toscana Aeroporti nella realizzazione dei Piani di Sviluppo orientati alle tematiche ambientali e alla tutela dell'ambiente.

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, attraverso la neo acquisita TAC, lo sviluppo infrastrutturale di ciascuno dei due scali, secondo le esigenze di capacità previste nei rispettivi Masterplan.

Non esistono al momento previsioni affidabili sulla durata e sull'espansione dell'evento pandemico. 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, perseguiendo 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.

Dal 27 febbraio l'Italia, come altri paesi europei, ha chiuso lo spazio aereo ai vettori russi che non possono quindi atterrare in Italia, decollare dall'Italia né possono sorvolare il spazio aereo nazionale. La Russia, di conseguenza, ha chiuso il proprio spazio aereo a compagnie aeree provenienti da 36 paesi tra cui l'Italia.

Le conseguenze del conflitto, ancora presto per essere stimate, saranno legate a molteplici fattori fra cui l'estensione geografica, la durata delle sanzioni e delle chiusure. Quel che è certo è che una durata prolungata del conflitto e l'eventuale estensione, potrebbero portare ad un calo significativo della domanda internazionale e dei flussi turistici anche nei mercati non adiacenti alla Russia/Ucraina.

Ad oggi inoltre, per le compagnie aeree, il costo del carburante in crescita e il reindirizzamento delle rotte per evitare il sorvolo dello spazio aereo russo per raggiungere l'Asia, comportano una crescita dei costi che potrebbe tradursi in un incremento del costo dei biglietti per i passeggeri.

La resilienza dimostrata da Toscana Aeroporti nel passato quinquennio sarà lo strumento con cui affrontare con positività la grave crisi che stiamo tuttora affrontando.

Nota metodologica

La presente Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (di seguito anche “Dichiarazione”) fa riferimento a Toscana Aeroporti S.p.A e alle Società da essa controllate e consolidate integralmente al 31 dicembre 2021: Jet Fuel Co. S.r.l., Parcheggi Peretola S.r.l., Toscana Aeroporti Engineering S.r.l., Toscana Aeroporti Handling S.r.l., Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. (di seguito anche “Gruppo Toscana Aeroporti” o “Gruppo”). Eventuali eccezioni al perimetro di rendicontazione definito sono riportate all’interno del presente documento. Per una completa informazione delle Società del Gruppo, si evidenzia che la controllata Vola Srl è stata cancellata dal registro delle imprese in data 15 dicembre 2021 e sin dal momento della sua costituzione non è mai risultata operativa.

Tale Dichiarazione è stata redatta ai sensi del D.lgs. 254 del 30 dicembre 2016 che recepisce la Direttiva europea 2014/95/UE riguardante la “comunicazione di informazioni di carattere non finanziario e di informazioni sulla diversità da parte di talune imprese e di taluni gruppi di grandi dimensioni”.

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

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 S.r.l., Jet Fuel Co. S.r.l., Toscana Aeroporti Engineering S.r.l., Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l., in virtù del fatto che, con profili di rischio più ridotti connessi alla tipologia di attività svolte - di supporto al core

business - ed al numero dei dipendenti, non sono ad oggi dotate di politiche formalizzate per i temi specificamente richiamati dal Decreto.

Nel predisporre la Dichiarazione di carattere non finanziario, il Gruppo ha fatto riferimento agli standard internazionali di rendicontazione emessi dal Global Reporting Initiative (GRI Standards 2016 ed aggiornati al 2020), 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". Inoltre, a seguito degli aggiornamenti effettuati il Gruppo ha adeguato (con modifiche e integrazioni) alcuni indicatori e ha introdotto nuove tematiche quali la gestione della fiscalità e la tassonomia UE.

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 2021. Nel documento sono rendicontati anche i dati e le informazioni degli esercizi 2020 e 2019. 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 16/03/2022 ha approvato il presente documento.

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

1. Il Gruppo Toscana Aeroporti

Toscana Aeroporti S.p.A. è nata in data 1° giugno 2015, a seguito dell'efficacia della fusione per incorporazione di AdF – Aeroporto di Firenze S.p.A. nella società SAT – Società Aeroporto Toscano S.p.A..

TA esercita attività di direzione e coordinamento sulle società controllate Toscana Aeroporti Engineering S.r.l. (100%), Parcheggi Peretola S.r.l. (100%), Toscana Aeroporti Handling S.r.l. (100%). I dati contabili al 31.12.2021 includono anche i dati delle controllate Jet Fuel Co. S.r.l. (51%) e Toscana Aeroporti Costruzioni (51%).

Si segnala inoltre che in data 15 dicembre 2021 è stata chiusa la società Vola S.r.l. (controllata al 100% da Toscana Aeroporti SpA), il cui oggetto sociale doveva essere la gestione di servizi di ristorazione ma che, con l'evoluzione della pandemia, non ne ha permesso uno sviluppo in linea con le aspettative iniziali.

In data 26 gennaio 2021 Toscana Aeroporti S.p.A. ha sottoscritto l'accordo per l'acquisizione del 51% di Cemes Aeroporti S.r.l., società di recente costituzione (attiva dal luglio 2020) nel settore delle costruzioni, che ha assunto contestualmente la denominazione sociale di Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. (TAC). In particolare la società ha per oggetto la realizzazione di costruzioni aeroportuali, stradali, ferroviarie, nonché di opere fluviali e marittime, oltre che la realizzazione di opere di mitigazione acustica e la prefabbricazione di manufatti in cemento per opere stradali aeroportuali e ferroviarie. Ne 2021 la società è stata impegnata principalmente in due commesse: la prima commessa, ha riguardato lavori di manutenzione e messa in sicurezza del fabbricato ove ha sede il Distaccamento del Corpo Vigili del Fuoco presso l'Aeroporto di Pisa; la seconda commessa relativa ad importanti interventi eseguiti presso l'Aeroporto di Firenze per la riqualifica dell'infrastruttura di volo (pista di volo 5-23) e le aree strip adiacenti.

Toscana Aeroporti ha per oggetto principale lo sviluppo, la progettazione, la realizzazione, l'adeguamento, la gestione, la manutenzione e l'uso degli impianti e delle infrastrutture per l'esercizio dell'attività aeroportuale. TA, in particolare, è responsabile della gestione degli Aeroporti di Firenze e di Pisa, in virtù delle apposite convenzioni stipulate con ENAC (rispettivamente n. 28 del 14 dicembre 2001 e n. 40 del 20 ottobre 2006) relative all'affidamento alla Società in concessione totale dell'aeroporto "Amerigo Vespucci" di Firenze – Peretola e dell'aeroporto "Galileo Galilei" di Pisa.

1.1. Modello aziendale di gestione e organizzazione

Il Gruppo Toscana Aeroporti persegue le attività di sviluppo, progettazione e realizzazione delle infrastrutture dei due scali di Pisa e di Firenze, per renderle

conformi a quanto previsto dalla normativa di volta in volta vigente, in particolare ai regolamenti e circolari ENAC.

La società esegue gli investimenti programmati nei Piani Quadriennali degli interventi per il periodo 2019-2022, così come approvati da ENAC e utilizzati ai fini della programmazione tariffaria dei due scali deliberata dalla Autorità di Regolazione dei Trasporti.

La maggior parte delle attività di progettazione sono affidate a Toscana Aeroporti Engineering costituita in data 15 gennaio 2015 ed è divenuta operativa nell'agosto dello stesso anno, con la «mission» di fornire a Toscana Aeroporti i servizi di «engineering» necessari per l'attuazione del programma di sviluppo dei due scali.

Per la realizzazione degli importanti programmi di investimento – che vanno anche oltre il periodo del Piano quadriennale – è stata costituita Toscana aeroporti Costruzioni già descritta nel paragrafo precedente.

Nelle attività di gestione, manutenzione e uso delle infrastrutture rientrano la manutenzione ordinaria e apertura al pubblico delle infrastrutture e i controlli di sicurezza ma anche le attività di handling che possono essere suddivise in:

- a) Assistenza amministrativa a terra e supervisione
- b) Assistenza ai passeggeri
- c) Assistenza bagagli
- d) Assistenza merci e posta
- e) Assistenza operazioni in pista
- f) **Assistenza per la pulizia e servizi di scalo all'aeromobile**
- g) Servizio per l'Aviazione Generale

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

TA svolge anche attività non strettamente legate all'attività aeroportuale definite *non aviation* che sono gestite mediante sub-concessione o mediante gestione diretta.

Le attività affidate in sub-concessione a terzi sono le attività di ristorazione e quelle commerciali di vendita al dettaglio, le attività di autonoleggio e le sub-concessioni di tipo immobiliare relative a uffici, magazzini o aree in genere.

Le attività svolte in regime di gestione diretta sono: la gestione degli spazi pubblicitari, la gestione dei parcheggi, la gestione della Sala Vip, la biglietteria aerea.

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

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

Per ulteriori dettagli economico-finanziari delle società partecipate si rimanda al Bilancio Consolidato di Toscana Aeroporti.

Di seguito si riportano in breve i risultati conseguiti dal Gruppo TA al 31 dicembre 2021

Risultati economico-finanziari consolidati al 31 dicembre 2021	<p>Ricavi pari a 59.961 migliaia di euro, in aumento di 9.034 migliaia di euro (+17,7%) rispetto a 50.947 migliaia di euro del Gruppo TA al 31 dicembre 2020.</p> <p>Ricavi operativi pari a 46.525 migliaia di euro, in aumento di 6.085 migliaia di euro (+15,0%) rispetto a 40.440 migliaia di euro del Gruppo TA al 31 dicembre 2020.</p> <p>Altri proventi pari a 12.135 migliaia di euro, in aumento di 2.075 migliaia di euro (+20,6%) rispetto a 10.060 migliaia di euro del Gruppo TA al 31 dicembre 2020.</p> <p>M.O.L. positivo per 6.535 migliaia di euro, in aumento di 7.337 migliaia di euro rispetto ad un valore negativo di 801 migliaia di euro del Gruppo TA del 2020.</p> <p>Risultato Operativo negativo per 9.765 migliaia di euro, in ripresa di 4.884 migliaia di euro (-33,3%) rispetto al risultato operativo negativo di 14.469 migliaia di euro del Gruppo TA del 2020.</p> <p>Risultato ante imposte negativo per 12.272 migliaia di euro rispetto ad un risultato ante imposte negativo di 15.886 migliaia di euro del Gruppo TA del 2020.</p> <p>Risultato netto di esercizio del Gruppo pari ad una perdita di 5.256 migliaia di euro contro una perdita di esercizio del Gruppo di 12.470 migliaia di euro del 2020.</p> <p>Indebitamento Netto pari a 98.677 migliaia di euro al 31 dicembre 2021, rispetto a 77.327 migliaia di euro al 31 dicembre 2020.</p> <p>Posizione Finanziaria Netta Adjusted (ossia non inclusiva di impegni per pagamenti differiti per acquisizioni societarie e delle passività finanziarie per diritti d'uso) pari a 90.600 migliaia di euro al 31 dicembre 2021, rispetto a 72.696 migliaia di euro al 31 dicembre 2020.</p>
Investimenti del Gruppo 2021	Al 31 dicembre 2021 sono stati effettuati investimenti per complessivi 15,1 milioni di euro, di cui 2,4 milioni di euro per l'acquisto di macchine radiogene; 11,8 milioni di euro di immobilizzazioni immateriali tra cui 1,25 milioni di euro per il rifacimento dell'infrastruttura di volo e dell'ampliamento delle strip presso lo scalo di Firenze; per 2,05 milioni di euro nel nuovo sistema

	<p>di Aiuti Visivi Luminosi (AVL) della pista di volo dell'aeroporto di Firenze; per 5,38 milioni di euro per l'aggiornamento del sistema BHS e dei nastri bagagli pressi entrambi gli scali di Firenze e Pisa.</p> <p>Si evidenzia inoltre che, nell'ambito dei lavori di rifacimento della pista di volo dello scalo fiorentino effettuati dalla Società nel 2021, sono stati effettuati ripristini per 6,9 milioni di euro coperti dal Fondo di ripristino e sostituzione.</p>
Il traffico	<p>Con la sospensione delle restrizioni agli spostamenti sul territorio nazionale e la riduzione delle limitazioni a livello europeo causa pandemia, si è assistito, a partire da giugno 2021, ad una progressiva ripresa del traffico aereo. Pur rimanendo ben al di sotto dei livelli 2019, Toscana Aeroporti registra livelli di traffico in crescita mese dopo mese. Complessivamente nel 2021 il Sistema Aeroportuale Toscano ha trasportato circa 2,84 milioni passeggeri, registrando rispetto al 2020 una crescita del +43% nella componente passeggeri, del +27,3% del tonnellaggio e del +31,2% nella componente movimenti. Il traffico merci e posta ha registrato invece una crescita del +14,0%.</p> <p>Nel corso del 2021, a causa della pandemia, sono stati cancellati complessivamente sui due scali oltre 44.000 voli rispetto al programma iniziale pre-pandemia.</p> <p>Toscana Aeroporti stima una perdita legata al Covid-19 di circa 5,9 milioni di passeggeri (di cui circa 3,6 milioni su Pisa e 2,3 milioni su Firenze).</p>
Evoluzione della gestione	<p>Anche l'anno 2021 è stato influenzato dagli effetti dell'epidemia Coronavirus 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.</p> <p>Con il mese di febbraio, Toscana Aeroporti registra una crescita progressiva di periodo rispetto al 2021 del +688%, pur sempre al disotto dei valori progressivi gennaio-febbraio 2019 (-50,4%), ma comunque in deciso miglioramento.</p> <p>Considerata la continua evoluzione del fenomeno, si prevede ancora un significativo impatto negativo sui risultati economico finanziari del 2022, anche in quanto la graduale ripresa dell'operatività in corso agevolata dall'avanzamento della campagna vaccinale, è comunque accompagnata da nuove tensioni internazionali, conseguenza del conflitto fra Russia ed Ucraina che possono incidere sulla mobilità dei passeggeri sia per questioni di sicurezza sia per effetto dell'incremento dei prezzi dovuto al rincaro delle fonti energetiche (gas, energia elettrica, petrolio).</p>

1.2. Trasparenza fiscale

Dal 2015 il Gruppo Toscana Aeroporti si è dotato di un approccio fiscale basato su principi e linee guida ispirate da valori di trasparenza e legalità (di seguito anche "strategia fiscale").

Le società controllate del Gruppo sono tenute ad adottare la strategia fiscale approvata dalla Capogruppo assumendosi in tal modo la responsabilità di garantirne la conoscenza e l'applicazione.

Obiettivi della strategia fiscale

La Direzione aziendale con il supporto delle funzioni amministrative, definisce la strategia fiscale dell'intero Gruppo, con l'obiettivo di assicurare un'uniforme gestione della fiscalità presso tutte le entità interessate, e che si ispira alle seguenti logiche:

- corretta e tempestiva determinazione e liquidazione delle imposte dovute per legge ed esecuzione dei connessi adempimenti;
- corretta gestione del rischio fiscale, inteso come rischio di incorrere nella violazione di norme tributarie o nell'abuso dei principi e delle finalità dell'ordinamento tributario.

Principi della strategia fiscale

I principi della strategia fiscale rappresentano le linee guida per le società del Gruppo, ne ispirano l'operatività aziendale nella gestione della variabile fiscale e richiedono l'adozione di idonei processi che possano garantirne l'effettività e l'applicazione.

Valori: il Gruppo, in linea con la propria strategia di sostenibilità, agisce secondo i valori dell'onestà e dell'integrità nella gestione dell'attività fiscale, essendo consapevole che il gettito derivante dai tributi costituisce una delle principali fonti di contribuzione allo sviluppo economico e sociale del Paese.

Legalità: il Gruppo persegue un comportamento orientato al rispetto delle norme fiscali applicabili e si impegna a interpretarle in modo da rispettarne la sostanza oltre che la forma.

Tone at the top: il Consiglio di Amministrazione ha il ruolo e la responsabilità di guidare la diffusione di una cultura aziendale improntata ai valori dell'onestà e dell'integrità e al principio di legalità.

Trasparenza: il Gruppo mantiene un rapporto collaborativo e trasparente con l'autorità fiscale, assicurando che quest'ultima, tra l'altro, possa acquisire la piena comprensione dei fatti sottesi all'applicazione delle norme fiscali.

Shareholder value: il Gruppo considera le imposte come un costo dell'attività d'impresa, che come tale deve essere gestito, nel rispetto del principio di legalità, con l'obiettivo di salvaguardare il patrimonio sociale e di perseguire l'interesse primario della creazione di valore per gli azionisti in un orizzonte di medio-lungo periodo.

Governance

TA garantisce l'applicazione e la conoscenza all'interno del Gruppo della strategia fiscale attraverso gli organi di governo. La relativa interpretazione è rimessa alla Capogruppo, anche attraverso la collaborazione di uno Studio tributario esterno, che cura altresì il relativo e periodico aggiornamento.

Compliance

Le entità del Gruppo devono rispettare il principio di legalità, applicando in modo puntuale la legislazione fiscale italiana, per garantire che siano osservati il dettato, lo spirito e lo scopo che la norma o l'ordinamento prevedono per la materia oggetto di applicazione. Inoltre, il Gruppo Toscana Aeroporti non mette in atto comportamenti e operazioni, domestiche o cross-border, che si traducono in costruzioni di puro artificio, che non riflettano la realtà economica e da cui è ragionevole attendersi vantaggi fiscali indebiti, in quanto siano in contrasto con le finalità o lo spirito delle disposizioni o dell'ordinamento tributario di riferimento e generino fenomeni di doppia deduzione, deduzione/non inclusione o doppia non imposizione, anche in conseguenza di asimmetrie fra i sistemi impositivi delle eventuali giurisdizioni.

Transazioni intercompany

I rapporti infragruppo sono regolati, a fini fiscali, in base all'arm's length principle, come enucleato in ambito OCSE (Model Tax Convention e Transfer Pricing Guidelines), perseguitando la finalità di allineare, quanto più correttamente possibile, le condizioni e i prezzi di trasferimento con i luoghi di creazione del valore nell'ambito del Gruppo.

Low-tax jurisdictions

Il Gruppo non effettua investimenti in o attraverso Paesi considerati a fiscalità privilegiata con l'unico fine di ridurre il carico tributario.

Incentivi fiscali

Gli incentivi fiscali sono un importante meccanismo di politica economica, orientato allo sviluppo, che i Paesi promuovono per stimolare la crescita e attrarre gli investimenti a sostegno della realizzazione della politica nazionale. L'utilizzo di incentivi fiscali determina generalmente una riduzione dei debiti tributari a lungo termine. Il Gruppo Toscana Aeroporti si avvale di incentivi fiscali generalmente applicabili a tutti gli operatori, rispettando tutte le normative specifiche solo laddove gli stessi siano allineati con i propri obiettivi industriali e operativi e in coerenza con la sostanza economica dei propri investimenti.

Governance fiscale, controllo e gestione del rischio

Organo di governo

Nel proprio modello organizzativo, Toscana Aeroporti ha il compito, tra gli altri, di sviluppare la strategia fiscale del Gruppo, identificando, analizzando e gestendo le diverse iniziative di ottimizzazione, monitorando le tematiche fiscali più rilevanti, e

fornendo il proprio supporto alle diverse società del Gruppo. Nello sviluppo di tale tematica, TA collabora con uno studio tributario esterno e si coordina con la Capogruppo (CAI), come evidenziato dal contratto di consolidato fiscale.

Organizzazione

Il Gruppo Toscana Aeroporti si è dotato di un insieme di regole, di procedure e di principi che fanno parte del più ampio sistema di organizzazione e controllo del Gruppo che sono da considerarsi punti di riferimento fondamentali che tutti i soggetti, in relazione al tipo di rapporto in essere con il Gruppo, sono tenuti a rispettare.

Rischi fiscali

Il Gruppo si è dotato di un unico consulente fiscale che ha quale principale obiettivo quello di fornire un univoco e coerente indirizzo alle società del Gruppo nell'adottare un corretto ed efficace approccio alla gestione del rischio fiscale.

Meccanismo di segnalazioni degli stakeholder

Per il Gruppo Toscana Aeroporti l'adempimento fiscale è considerato come uno degli aspetti fondamentali di una gestione etica e responsabile dell'Azienda. In questo senso, tra le violazioni che possono essere comunicate attraverso i canali interni all'Azienda sono considerate anche quelle di rilevanza fiscale. Il Codice Etico adottato dal Gruppo rappresenta la cornice di "presidio etico" con cui Toscana Aeroporti opera e nel cui contesto si iscrive a pieno titolo anche la strategia fiscale. Le previsioni relative alle violazioni del Codice Etico sono idonee ad assicurare l'effettività delle prescrizioni contenute nello stesso e devono intendersi estese a quanto stabilito dalla strategia fiscale.

Relazione trasparente con gli stakeholder

Il Gruppo Toscana Aeroporti garantisce trasparenza e correttezza nei rapporti con le autorità fiscali, in caso di verifiche relative sia alle società del Gruppo sia a terzi. Nell'ottica di consolidare la trasparenza verso le autorità fiscali, il Gruppo Toscana Aeroporti aderisce alle previsioni in materia di transfer pricing documentation, in conformità con le indicazioni delle Transfer Pricing Guidelines dell'OCSE (cosiddetto "three-tiered approach", articolato su Master File, Local File, Country-by-Country Report).

Infine, Toscana Aeroporti agisce costantemente con un approccio trasparente e collaborativo con tutte le istituzioni e associazioni di categoria per sostenere lo sviluppo di sistemi fiscali efficaci.

Italia									
Nomi delle Società	Attività principali dell'organizzazione	Numer o di dipend enti	Ricavi da vendite a terzi parti	Ricavi da operazion i infragrup po con altre giurisdizio ni fiscali	Utile/perdita ante imposte	Attività materiali diverse da disponibilità liquide e mezzi equivalenti	Imposte sul reddito delle società versate sulla base del criterio di cassa	Imposte sul reddito delle società maturate sugli utili/perdite	Motivazioni della differenza tra l'imposta sul reddito societario maturata sull'utile/perdita e l'imposta dovuta se l'aliquota fiscale prevista per legge è applicata sugli utili/perdite ante imposte. Al fine di motivare la differenza, l'organizzazione può descrivere le voci che spiegano la differenza, quali sgravi fiscali, detrazioni, incentivi o qualsiasi altra disposizione fiscale speciale grazie a cui beneficia di un trattamento fiscale preferenziale...
Toscana Aeroporti S.p.A.	Gestione infrastruttur e per l'esercizio dell'attività aeroportuale	353	36.517.273	0	-12.902.600	26.945.690	0	6.857.997	Non rilevanza ai fini delle imposte IRES e IRAP dei contributi per 7.286 migliaia di euro (Decreto del 25 novembre 2021 del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze). Inoltre è stata rilevata nell'esercizio la non rilevanza IRES e IRAP del contributo di 10.000 migliaia di euro relativi alla sovvenzione di cui alla Legge regionale 3 dicembre 2020 n. 95 già contabilizzato nell'esercizio 2020.
Toscana Aeroporti Handling s.r.l.	Servizi aeroportuali di assistenza a terra	439	12.136.363	0	-990.840	1.094.800	0	750.990	Non rilevanza ai fini delle imposte IRES e IRAP dei contributi per 1.580 migliaia di euro (Decreto del 25 novembre 2021 del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze)
Parcheggi Peretola s.r.l.	Gestione parcheggi presso aeroporto	0	566.039	0	561.431	0	0	-98.510	Non rilevanza ai fini delle imposte IRES e IRAP dei contributi per totali 221 migliaia di euro (Articolo 1 del decreto legge n. 41/2021, "Decreto Sostegni", Articolo 1, commi da 1 a 4, del decreto legge n. 73/2021, "Decreto Sostegni bis", Articolo 1, commi da 16 a 27 del decreto-legge n. 73/2021, c.d. "Contributo perequativo")
Toscana Aeroporti Engineering s.r.l.	Coordinamento nella realizzazione e di opere aeroportuali	7	2.524.867	0	30.803	26.139	33.485	-15.620	Nessuna particolare voce che giustifichi la differenza tra l'imposta sul reddito maturata e l'imposta dovuta se l'aliquota fiscale prevista per legge è applicata sugli utili/perdite ante imposte
Jet Fuel Co. s.r.l.	Attività di stoccaggio e distribuzione carburante avio	13	1.548.772	0	190.323	908.411	0	-5.404	Non rilevanza ai fini delle imposte IRES e IRAP dei contributi per totali euro 154 migliaia di euro (Articolo 1 del decreto legge n. 41/2021, "Decreto Sostegni", Articolo 1, commi da 1 a 4, del decreto legge n. 73/2021, "Decreto Sostegni bis", Articolo 1, commi da 16 a 27 del decreto-legge n. 73/2021, c.d. "Contributo perequativo")
Toscana Aeroporti Costruzioni s.r.l.	Realizzazio ne di infrastruttur e stradali, aeroportuali , ferroviarie e marittime	14	10.785.023	0	-862.146	47.208	0	142.438	Effetto positivo da contabilizzazione della c.d. "Super ACE" per circa 125 migliaia di euro (Art. 19, commi da 2 a 7 DL n. 73/2021, "Decreto Sostegni")
Total Italia		826	64.078.337	0	-13.973.029	29.022.248	33.485	7.631.891	

1.3. Assemblea e consiglio di amministrazione

TA è gestita secondo il sistema di amministrazione e controllo tradizionale ai sensi dell'art. 2380 del Codice Civile: sono presenti dunque l'Assemblea e il Consiglio di Amministrazione composto da 15 membri nominati dall'assemblea nella seduta del 18 maggio 2021.

Il Consiglio di Amministrazione, in data 20 maggio 2021, ha nominato tra i suoi componenti il proprio Presidente, un Vice-Presidente (non esecutivo) e un Amministratore Delegato.

A seguito della delibera del Consiglio di Amministrazione del 20 maggio 2021 sono stati inoltre costituiti i seguenti comitati:

- Comitato Esecutivo composto da cinque componenti;
- Comitato Nomine e Remunerazioni composto da tre componenti, tutti scelti tra i membri del Consiglio ed individuati tra gli amministratori non esecutivi ed indipendenti ai sensi del Codice di Corporate Governance;
- Comitato Controllo e Rischi composto da tre componenti, tutti scelti tra i membri del Consiglio ed individuati tra gli amministratori non esecutivi ed indipendenti ai sensi del Codice di Corporate Governance.

Il CdA di Toscana Aeroporti S.p.a. è composto da 15 membri, di cui 9 uomini e 6 donne. Il 27% appartiene alla fascia di età compresa tra i 30 e i 50 anni. Il restante 73% ha un'età superiore ai 50 anni.

Nel CdA di Toscana Aeroporti Engineering sono presenti tre uomini di cui uno di età compresa tra 30 e 50 anni.

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

Parcheggi Peretola S.r.l. è gestita da amministratore unico di età superiore a 50 anni

Nel CdA di Toscana Aeroporti Handling S.r.l. sono presenti tre uomini, uno dei quali di età compresa tra 30 e 50 anni.

Nel CdA di Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. sono presenti cinque uomini, due dei quali di età compresa tra 30 e 50 anni.

1.4. Codice di Corporate Governance

La Società ha aderito al Codice di Corporate Governance, nella versione attualmente in vigore ed accessibile al pubblico sul sito web di Borsa Italiana (www.borsaitaliana.it) impegnandosi ad effettuare tutte le attività necessarie per dare piena attuazione ai principi e alle disposizioni ivi previste.

1.5. Adozione Modello ex DL 231/2001

Il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ai sensi del Decreto Legislativo n. 231/2001 di TA è stato approvato con delibera del Consiglio di Amministrazione di TA nella seduta del 12 maggio 2016 e da ultimo aggiornato con delibera del medesimo Consiglio di Amministrazione del 28 giugno 2021.

Il Modello 231 ed il Codice Etico sono parte integrante del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi della Società. Essi contribuiscono a migliorare le condizioni generali dell'ambiente di controllo e a sancire in modo formale i valori ai quali l'azienda intende ispirare la propria attività.

Il Modello 231 permette di valutare:

- direttamente, i rischi relativi ai reati previsti dal D. Lgs. 231/2001;
- indirettamente l'insieme dei rischi della Società.

Il Codice Etico, oltre a individuare gli standard etici di riferimento, evidenzia l'insieme dei diritti, dei doveri e delle responsabilità di tutti coloro che, a qualsiasi titolo, vi operano, siano essi dipendenti, consulenti, agenti, *partner commerciali* o comunque soggetti legati da un rapporto di collaborazione.

L'adozione del Codice Etico intende soddisfare le necessità e le aspettative di tutti gli interlocutori di Toscana Aeroporti (fornitori, subappaltatori, clienti, committenti, etc.) al fine di costituire una realtà trasparente e orientata al rispetto della legge e dei migliori standard etici e comportamentali.

Il Codice Etico è anche uno strumento di *governance* e, in quanto tale, parte integrante del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi della Società.

Il testo completo del Codice Etico è pubblicato sul sito internet della Società, (https://www.toscana-aeroporti.com/images/files/azienda/Codice_Etico_TA.pdf)

Ulteriori dettagli su Modello 231 e Codice Etico sono forniti al capitolo 5 del presente documento.

TA e le sue controllate Toscana Aeroporti Engineering S.r.l., Toscana Aeroporti Handling S.r.l., Jet Fuel Co. S.r.l., Parcheggi Peretola S.r.l. e Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. non sono soggette a disposizioni di legge non italiane che influenzino la struttura di *corporate governance* di TA.

In data 20 maggio 2021, con l'obiettivo di vigilare sul funzionamento e sull'osservanza del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo e del Codice Etico adottati dalla Società, il CDA ha nominato un Organismo di Vigilanza collegiale.

Per ulteriori informazioni si rimanda alla “Relazione sul Governo Societario e gli assetti proprietari”, annualmente redatta in ottemperanza agli obblighi normativi, che contiene una descrizione generale del sistema di governo societario adottato da TA e riporta le informazioni sugli assetti proprietari e sull'adesione al Codice di Corporate Governance ivi incluse le principali pratiche di “*governance*” applicate e le caratteristiche del sistema di gestione dei rischi e di controllo interno in relazione al processo d'informatica finanziaria.

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

1.6. 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	
Cyber security	
Rispetto dei diritti umani	Rispetto dei diritti umani
Anticorruzione	Lotta contro la corruzione attiva a passiva

Per ogni area tematica sono stati individuati rischi, opportunità e politiche legati all'attività d'impresa e sono stati definiti indicatori qualitativi e quantitativi che verranno dettagliati nei paragrafi successivi del presente documento.

2. 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 individuati al punto precedente, definendo se tali impatti possono costituire dei rischi ed eventualmente identificare le opportune azioni per tenere sotto controllo tali rischi;
- valutare il livello di significatività degli Impatti Ambientali attraverso il “Registro degli Aspetti e degli Impatti Ambientali” definendo, quando possibile, opportuni piani di miglioramento;
- monitorare gli indicatori riferibili ad impatti ritenuti significativi intervenendo, quando necessario, con azioni correttive mirate;
- valutare il panorama dei potenziali rischi globalmente intesi attraverso il “registro rischi ed opportunità” predisponendo opportune azioni di intervento e valutando, laddove possibile, le potenziali opportunità correlate.

Alla luce del nuovo scenario mondiale legato all’ emergenza pandemica, la valutazione dei rischi e delle opportunità nell’anno 2020 è stata rivalutata introducendo nuovi fattori di rischio e/o modificandone il potenziale impatto degli esistenti sui soggetti a vario titolo interessati; valutazione riconfermata anche per l’esercizio 2021.

In riferimento ai rischi legati al cambiamento climatico, da considerarsi esogeni al Gruppo Toscana Aeroporti, benchè ad oggi non siano inclusi all’intero dei modelli di risk management adottati, il Gruppo sta iniziando a valutarli, in attesa di adottare le dovute risposte a tali rischi. In particolare si rappresenta che, nonostante detti rischi non risultino direttamente incidenti sul core business sviluppato dal Gruppo, l’applicazione degli indirizzi sottesi alla propria politica ambientale potrà consentire l’adozione di percorsi di sviluppo resilienti ai cambiamenti climatici e l’attuazione di azioni coerenti ai 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs) sviluppati dalle Nazioni Unite.

Fra i rischi individuati dal Centro Euro-Mediterraneo sui Cambiamenti Climatici e dall’European Climate Foundation (cfr. “Analisi del rischio – I cambiamenti climatici in Italia”, 2020), si riscontra che:

- l’Indice della Capacità di Adattamento (AC), nella cui formulazione compaiono anche le infrastrutture, evidenzia, sia per la Provincia di Pisa, sia per quella di Firenze, valori compresi fra 1 e 28, afferenti alla migliore classe fra quelle considerate;

- l'Indice di Rischio Climatico (CRI) medio risulta, sia per la Provincia di Pisa, sia per quella di Firenze, non elevato, con valori compresi nella fascia 0.25-0.50;
- l'Indice di Resilienza ai Disastri (DRI) evidenziano, per gli ambiti territoriali di ubicazione degli scali aeroportuali, bassa vulnerabilità sociale ed elevata resilienza,

e pertanto, relativamente a detti specifici indicatori, viene confermato che i cambiamenti climatici non rappresentano elemento di rischio specifico per gli scali aeroportuali. Di interesse risultano, invece, le tematiche dello stress termico e delle precipitazioni intense, entrambi fenomeni legati al c.d. riscaldamento globale. Ciò in quanto la temperatura può, per taluni aspetti, influenzare le performance degli aeromobili, mentre le precipitazioni risultano potenziale causa di locali fenomeni e/o eventi di allagamento.

Relativamente al riscaldamento globale, fortemente influenzato dalle emissioni di gas climalteranti in atmosfera, Toscana Aeroporti ha avviato l'esecuzione e la programmazione di una serie di interventi sinergicamente indirizzati ad un contenimento delle emissioni di CO₂, avviando anche il percorso di accreditamento all'ACA (Airport Carbon Accreditation) Program. In particolare, nell'anno 2021 è stata avviata la progettazione per la realizzazione di impianti di produzione di energia elettrica da fonte rinnovabile (fotovoltaica), sia presso lo scalo di Firenze (potenza attesa pari a circa 0,2 MW), sia presso lo scalo di Pisa (potenza attesa pari a circa 0,6 MW). L'intero settore mondiale del trasporto aereo, inoltre, risulta da tempo sensibile all'argomento, dovendosi tra l'altro uniformare al documento ICAO DOC 9988 Guidance on the development of States' Action Plans on CO₂ emissions reduction activities (ultima versione anno 2019). L'Italia sviluppa, per il tramite di ENAC, il proprio Action Plan; Toscana Aeroporti, unitamente agli altri gestori nazionali, ha contribuito alla redazione della nuova versione dell'Italy's Action Plan, licenziata da ENAC nel settembre 2021. Il settore industriale della produzione degli aeromobili e delle relative motorizzazioni lavora da tempo alla ricerca di progressive soluzioni tecnologiche sempre più performanti in termini di contenimento dei consumi di combustibile ed emissioni in atmosfera.

Per quanto attiene al rischio idrogeologico, sono in via di ultimazione presso lo scalo di Firenze i primi interventi di autocontenimento idraulico in grado di laminare le portate idriche meteoriche di rilascio al reticolo idrografico, e sono stati confermati per l'anno 2022 ulteriori interventi similari. Le necessità di invarianza ed autocontenimento idraulico sono prese a riferimento per tutti i progetti riferiti a nuove opere da realizzarsi presso lo scalo di Firenze. Il Piano di Sviluppo Aeroportuale di medio-lungo periodo prevede importanti interventi di riassetto e messa in sicurezza idraulica dell'intera Piana di Sesto Fiorentino, oltre ad un sistematico intervento di mitigazione del rischio idraulico in Comune di Signa. Analogamente, il Masterplan di sviluppo dello scalo di Pisa prevede preliminari opere di autocontenimento idraulico, a vantaggio della sicurezza del reticolo idrografico ricettore. In particolare, il progetto di ampliamento del Terminal passeggeri sarà preceduto da specifici interventi di messa in sicurezza ed invarianza idraulica.

Da un punto di vista meramente ambientale, la sensibile contrazione dell'operatività aeroportuale riferibile all'emergenza pandemica ha rappresentato, per gli anni 2020 e 2021, un positivo trend di miglioramento dell'“impronta ambientale” degli scali, correlato per lo più alla diminuzione (in termini assoluti) dei consumi delle risorse.

Per individuare i principali rischi che derivano dalle attività di Toscana Aeroporti è stata elaborata una matrice di correlazione dove sono individuati gli aspetti ambientali e gli impatti ad essi correlati. La valutazione è effettuata utilizzando criteri parametrici che, incrociati con un indice di contribuzione, portano ad individuarne la significatività.

Per ogni impatto sono stati, quindi, determinati sia i rischi connessi sia le attività messe in atto per minimizzarli, nonché i progetti di miglioramento, talvolta esauribili in un orizzonte temporale di breve durata talaltra pluriennale.

Gli aspetti ambientali sono stati valutati in:

- condizioni normali o standard delle attività e di funzionamento degli impianti;
- condizioni anomale, ma previste, di funzionamento degli impianti, ossia per gli avviamimenti, 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

Il principale aspetto che è risultato ad impatto **“Alto”** per entrambi gli scali è il:

IMPATTO ALTO	
RUMORE	emissioni di rumore nell'intorno aeroportuale (dati LVA)
	emissioni di rumore esterne all'intorno aeroportuale (Leq)

I principali aspetti che sono risultati ad impatto **“Medio”** sono:

IMPATTO MEDIO FLR	
RISORSE ENERGETICHE	consumi elettricità (utenze TA)
	consumi elettricità (utenze Terzi)
	metano per climatizzazione
RISORSE IDRICHIE	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, oli e sostanze chimiche pericolose
	Emergenza incidenti aerei

IMPATTO MEDIO PSA	
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, oli e sostanze chimiche pericolose
	Emergenza incidenti aerei

Per questi aspetti sono previste rilevazioni sistematiche, specifiche procedure, verifiche di dettaglio, 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 9001:2015, per la Salute e Sicurezza sul Lavoro, in conformità alla norma ISO 45001:2018, per la Responsabilità sociale, coerente alla SA8000 e per l'Ambiente, ottemperando a quanto previsto dalla UNI EN ISO 14001:2015.

Dal 2019 entrambi gli scali di Pisa e Firenze sono certificati secondo lo standard ISO 14001:2015, a comprova dell'impegno costante e crescente dichiarato dalla Società all'interno della politica ambientale adottata.

A tal riguardo, per ciascun ambito di certificazione, sono state definite e adottate le relative Politiche, le matrici di rischio nonché aggiornate le procedure previste a supporto del suddetto sistema.

Relativamente alle tematiche ambientali, il Sistema di Gestione Ambientale adottato persegue gli obiettivi generali sotto riportati e garantisce un costante monitoraggio degli aspetti ambientali, al fine di prevenire l'inquinamento e ridurre il più possibile l'impatto delle infrastrutture aeroportuali in concessione sul territorio.

Le certificazioni sopraelencate sono riferite alla sola capogruppo; Toscana Aeroporti Handling (TAH) è in possesso e mantiene le certificazioni agli standard ISO 9001, ISO 14001 e ISO 45001.

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

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 e 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 infrastrutturale 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 i piani di miglioramento aziendale, e traduce gli impegni del Sistema di Gestione Integrato in obiettivi misurabili per le singole funzioni aziendali ed i pertinenti livelli.

Il raggiungimento degli obiettivi pianificati e le prestazioni generali del Sistema è monitorato dall'Alta Direzione durante i riesami periodici.

Conseguentemente alla diffusione della pandemia da Covid-19 che ha interessato l'intera comunità mondiale e, in particolar modo, il settore del trasporto aereo, e ai significativi effetti negativi che la stessa ha determinato sulla gestione economico-finanziaria della Società TA e delle sue controllate, molti degli interventi e/o investimenti di miglioramento ambientale che erano stati pianificati e preventivati sia per il 2020 che per il 2021 sono stati parzialmente realizzati e/o confermati ma temporaneamente posticipati.

La Direzione TA si è, difatti, trovata costretta ad operare scelte e decisioni di massima autotutela, a protezione della propria sostenibilità economico-patrimoniale e della propria forza lavoro, nell'interesse prioritario di tutela della salute, e talvolta inevitabilmente a temporaneo discapito degli ottimali standard prestazionali in termini di miglioramento ambientale.

TA garantisce l'impegno alla revisione e alla conferma periodica della Politica Ambientale e alla sua diffusione all'interno della propria organizzazione e a tutte le parti interessate.

I dati sotto riportati comprendono, oltre che TAH, anche le Società Jet Fuel, Toscana Aeroporti Engineering e Parcheggi Peretola.¹

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

Consumi energetici

Premessa

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

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

Energia Elettrica

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

Nello scalo di Pisa una parte dell'energia elettrica impiegata viene autoprodotta mediante un impianto di Cogenerazione a metano in assetto Trigenerativo, che produce energia elettrica, termica e frigorifera. L'energia prodotta in condizioni standard da questo impianto copre all'incirca l'80% del fabbisogno elettrico e termico della struttura e il 25% del fabbisogno frigorifero. Non sono disponibili fonti di energia rinnovabile.

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

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

PISA

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

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

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

PISA	2021	2020	2019
Consumo energia elettrica prelevata da rete [GJ]	8.616,63	6.236,73	10.050,60
Consumo energia elettrica autoprodotta [GJ]	23.208,07	24.995,67	31.737,13
Consumo totale energia [GJ]	31.824,71	31.232,40	41.787,72
Consumi totali [GJ/n° pax*1000]	16,01	23,75	7,77

FIRENZE

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

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

FIRENZE	2021	2020	2019
Consumo energia elettrica prelevata da rete [GJ]	24.801,73	24.122,70	29.376,94
Consumi totali [GJ/n° pax*1000]	29,93	36,03	10,27

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 (Cogenerator). I consumi di metano sono monitorati mediante letture mensili dei contatori. I dati sono registrati e disponibili per successive analisi.

FIRENZE

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

Gasolio e benzina

PISA

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

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

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

I mezzi alimentati a benzina vengono riforniti a distributore esterno.

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

FIRENZE

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

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

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

Toscana Aeroporti è impegnata in un programma di sostituzione dei mezzi di rampa da motore termico a motore elettrico nei prossimi 5 anni. Nel corso del 2021 ha

introdotto 4 unità di alimentazione aeromobili (GPU) elettrici in sostituzione di altrettanti GPU a gasolio. Nel corso del 2022 procederà alla sostituzione di altri 4 GPU a gasolio con GPU elettrici.

I consumi registrati nei due scali sono:

PISA	2021	2020	2019
Benzina * [GJ]	267,76	561,79	173,00
Metano [GJ]	69.783,00	74.328,09	92.702,13
Gasolio per autotrazione [GJ]	4.188,43	4.626,59	10.694,66

FIRENZE	2021	2020	2019
Benzina* [GJ]	26,70	26,83	51,21
Metano [GJ]	7367,4137	9309,5893	8.601,70
Gasolio per autotrazione [GJ]	3.124,10	3.880,03	7.809,75

*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.

In relazione all'anno 2021, 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 2019-2020-2021 sono riportate nelle tabelle sottostanti:

EMISSIONI		2021		2020		2019	
305-1 Emissioni dirette GHG (Scope 1)	UdM	Pisa	Firenze	Pisa	Firenze	Pisa	Firenze
Consumi per produzione energia elettrica da Metano	tCO2	1.305,01	-	1.398,61	-	1.775,18	-
Gasolio	tCO2	374,95	279,67	271,79	227,93	628,26	458,79
Benzina	tCO2	19,64	1,96	49,93	1,97	12,72	3,76
Metano	tCO2	3.924,19	414,30	4.164,13	520,82	5.185,62	481.16603
Totale	tCO2	5.623,79	695,93	5.884,45	750,72	7.601,78	943.70777
305-2 Emissioni Indirette GHG (Scope 2)							
Consumi energia elettrica	tCO2	618,26	1.779,52	478,67	1.851,42	888,36	2.596,59

Acqua

PISA

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

L'intero fabbisogno è soddisfatto attraverso nove punti di allaccio alla rete dell'acquedotto del comune di Pisa, per il prelievo dell'acqua potabile e da due pozzi artesiani per l'emungimento di acqua di falda.

L'acqua prelevata è distribuita alle diverse utenze attraverso una rete idrica prevalentemente interrata.

Al fine di tenere sotto controllo l'impatto correlato alle risorse idriche, con l'obiettivo di minimizzare i prelievi ossia i consumi, sono operative procedure finalizzate a:

- Monitorare e registrare, con frequenza mensile, l'andamento dei consumi idrici;
- Monitorare costantemente indicatori di consumo, assoluti e relativi, per tenerne sotto controllo l'andamento ed individuare prontamente eventuali derive;
- Monitorare quantitativamente e qualitativamente gli emungimenti di falda così come indicato negli Atti Concessori;
- Utilizzare l'acqua potabile solo per gli usi in cui è inderogabile il suo utilizzo e impiegare l'acqua di falda negli altri casi;
- Attuare dei piani di manutenzione preventiva finalizzata a prevenire perdite di acqua negli apparecchi utilizzatori;
- Adottare, nelle nuove realizzazioni e in occasione di interventi di rinnovo, tecnologie per il risparmio idrico.

Le aree su cui insistono i pozzi non rientrano tra le aree "a stress idrico"

Di seguito l'andamento dei prelievi e gli impieghi finali dell'acqua per il triennio 2019-2021 con riferimento agli scali di Pisa e Firenze.

PRELIEVI PISA	2021	2020	2019
Acquedotto [m3]	21.051	20.569	36.976
Pozzi Artesiani [m3]	39.872	38.788	78.919
Totale Prelievi [m3]	60.923	59.357	115.895

IMPIEGHI ACQUA DI POZZO	2021	2020	2019
Igienico sanitari (Scarichi WC) [m3]	27.045	23.826	53.950
Tecnologico (Torre di Raffreddamento) [m3]	5.550	9.373	16.347
Irrigazione ed Antincendio [m3]	7.277	5.589	8.622
Totale Impieghi Acqua di Pozzo [m3]	39.872	38.788	78.919

FIRENZE

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

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

A partire dal 2016 sono state effettuati diversi interventi di manutenzione straordinaria per l'eliminazione delle significative perdite occulte lungo la rete di distribuzione. Altre perdite sono state registrate in diversi punti della rete nel corso sia del 2019, che del 2020 e risanati nel corso del 2021. Altri interventi di risanamento della rete sono previsti nel 2022.

FIRENZE	2021	2020	2019
Consumi Acqua di Acquedotto [m3]	51.445	33.466	69.710
Passeggeri [Npax]	828.594	669.487	2.860.808
Consumo a passeggero [m3/Npax*1000]	62,09	49,99	24,37

Scarichi acque reflue

PISA

Le acque reflue vengono scaricate dai servizi igienici aperti al pubblico dell'aerostazione e dai servizi igienici dei locali uffici dei vari edifici, nonché dagli scarichi derivanti dall'attività di ristorazione e bar dell'aerostazione passeggeri e di preparazione pasti del Catering (in sub concessione).

Le acque reflue di tali scarichi sono raccolte dalla rete di raccolta delle acque nere e convogliate verso impianti di pretrattamento (sedimentazione e depurazione biologica) prima di essere immesse nella fognatura comunale. Questi scarichi sono assimilati a scarichi domestici e non richiedono autorizzazione ai sensi della normativa vigente.

Gli impianti di pretrattamento presenti sono costituiti da fosse biologiche settiche tipo IMHOFF, da vasche bicamerali e da impianti di trattamento biologico ad ossidazione.

FIRENZE

Le acque reflue prodotte 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 2019-2020-2021:

Registro Autocontrolli Impianto

Anno	N° Controlli	N° Anomalie	Data Anomalia	% anomalie Vs regolare funzionamento
2019	Giornaliero	18*	Vedi registro	4.9%
2020	Giornaliero	10*	Vedi registro	2.7%
2021	Periodico	5*	Vedi registro	1.3%

• * Anomalie/365(giorni)

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.

Dal giorno 17/06/2021 è stata pubblicata (con prot. ENAC 0073132-P del 30/06/2021) in via sperimentale mediante AIP AIRAC SUP S9/21, con validità 17/06/2021 – 20/04/2022, la procedura antirumore di salita iniziale RWY23 con modifica dell'altitudine di virata e dell'angolo di banco. Il 19/11/2021 si è tenuta l'ultima riunione della Commissione Aeroportuale di cui sopra.

Per quanto riguarda il PCAR di Firenze, allo stato attuale non sussisterebbero condizioni di potenziale superamento dei limiti acustici definiti dalla zonizzazione acustica aeroportuale e, al di fuori dell'intorno aeroportuale da essa definito, dalla zonizzazione acustica comunale. Le ingenti contrazioni di traffico aereo registrate negli anni 2020 e 2021 risultano, ovviamente, tali da contenere l'impatto acustico dell'esercizio aeroportuale entro le soglie definite dalla normativa vigente. Ne consegue che, con specifico riferimento all'esercizio aeroportuale degli anni 2020 e 2021, non sussisterebbe alcun obbligo per il gestore aeroportuale di provvedere alla redazione del Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore aeroportuale (PCAR), né di attuazione di misure di mitigazione e/o risanamento acustico, risultando il fenomeno del tutto privo di criticità.

Nonostante ciò, la situazione acustica pregressa, riferita al periodo antecedente all'insorgenza della pandemia, risultava caratterizzata dalla diffusa presenza di areali urbani afferenti al Comune di Firenze, in corrispondenza dei quali era presumibile il potenziale superamento dei limiti acustici definiti dalla normativa vigente.

Detta condizione, nota da tempo al gestore aeroportuale, aveva determinato la necessità di presentazione di detto Piano agli Enti e Istituzioni competenti (Ministero dell'Ambiente), già a partire dall'anno 2008. Nel recente passato si sono avviate nuove interlocuzioni con l'attuale Ministero della Transizione Ecologica e, al fine di pervenire ad una rapida approvazione del Piano superando la persistente condizione di impasse che ha caratterizzato il decennio precedente, Toscana Aeroporti ha proposto e, previa condivisione con gli Enti competenti, ha predisposto l'aggiornamento del PCAR sulla base di dati di traffico e di rumorosità più aggiornati, coerenti con l'effettivo esercizio aeroportuale attuato nel 2019 (situazione pre-Covid).

L'aggiornamento del PCAR include:

- l'individuazione delle aree di potenziale criticità acustica nello scenario effettivo 2019;
- l'individuazione di soluzioni indirette volte al contenimento dell'impatto acustico generato dall'esercizio aeronautico;

- la proposta di adozione di una più efficace procedura antirumore, in grado di garantire il maggior sorvolo di ambiti artigianali e produttivi in luogo di quartieri residenziali densamente popolati;
- la valutazione degli effetti (benefici) acustici correlati a detta nuova procedura antirumore;
- la definizione di scenari di progressiva ripresa dei livelli di traffico aereo pre-Covid;
- l'individuazione dei ricettori potenzialmente critici e impattati in corrispondenza di ciascun singolo scenario di progressiva ripresa del traffico;
- la definizione delle azioni dirette di risanamento acustico;
- la definizione dei tempi di attuazione delle azioni di risanamento acustico diretto;
- i costi delle azioni di risanamento acustico diretto.

Il Piano definisce nella realizzazione della nuova pista di volo 12/30 la più efficace azione indiretta atta a garantire l'abbattimento del 99% dell'impatto acustico generato dall'esercizio aeroportuale, espresso in termini di popolazione esposta a livelli di rumorosità LVA superiori a 60 dB(A). La nuova pista di volo eliminerebbe totalmente il sorvolo degli abitati di Peretola, Brozzi, Quaracchi e Le Piagge, a discapito del sorvolo di nuove aree che, per configurazione urbanistica ed insediativa, risultano scarsamente abitate e prevalentemente ad uso agricolo e produttivo.

A titolo cautelativo, nella consapevolezza della complessità dell'iter approvativo del nuovo Masterplan aeroportuale, Toscana Aeroporti ha sviluppato l'aggiornamento del PCAR non tenendo conto dei benefici acustici correlati alla nuova pista di volo, focalizzando la propria attenzione esclusivamente sull'attuale configurazione infrastrutturale dello scalo.

Dal punto di vista amministrativo, Toscana Aeroporti, in data 14.05.2021 con prot. N. 1287/B ha consegnato l'aggiornamento al PCAR “Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore – PCAR. Trasmissione aggiornamento 2021”.

Presso lo scalo di Pisa sono proseguiti le attività di verifica, con ADS-B, delle quote di sorvolo di talune postazioni fisse di controllo, al fine di tenere monitorato il profilo di salita degli aeromobili in fase di decollo verso la città. In sede di Commissione Aeroportuale era stato, inoltre, deliberato il divieto di esecuzione delle operazioni di decollo verso la città nella fascia oraria compresa fra le ore 22.00 e le ore 07.00, al fine di limitare il disturbo acustico della popolazione esposta, e il Gestore continua a monitorare il rispetto di detta indicazione e a relazionare ARPAT in merito.

In tema di monitoraggio acustico e gestione del rumore aeroportuale, in data 16.04.2021 è pervenuta la nota ARPAT prot. 989/AP aente ad oggetto “Controllo, ai sensi del DPR 11 dicembre 1997, n. 496, del sistema di monitoraggio del rumore

aeroportuale presso l'aeroporto "G. Galilei" di Pisa – Relazione 2020". Le conclusioni del documento tecnico riferiscono:

Il traffico aereo si è notevolmente ridotto a causa della pandemia COVID-19, di conseguenza anche i valori di inquinamento acustico sono stati molto più bassi rispetto a quelli dell'anno 2019.

"In relazione al calcolo degli indici LVAj e LVA si conclude che:"

- *"i valori LVAj misurati da ARPAT sono compresi fra 46.3 e 53.5 dB(A), con l'eccezione del 3 Agosto in cui è risultato pari a 61.5 dB(A)"*
- *"Il confronto dei valori registrati dal sistema di monitoraggio con le misure ARPAT dimostra che il sistema di monitoraggio è affidabile"*
- *"l'indice LVA calcolato al 30 settembre 2020 è stato 55.6 dB(A) presso la P2 e 57.6 dB(A) presso la P4, entrambi inferiori al limite di 60 dB(A), di conseguenza non sussiste più la criticità fra le due centraline, diversamente da quanto succedeva nel 2019."*
- *Anche i limiti PCCA risultano rispettati.*

Con riferimento ai superamenti dei limiti acustici applicabili all'infrastruttura aeroportuale, TA ha provveduto a predisporre e trasmettere (in data 29.03.2019) alle Amministrazioni/Enti competenti il Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore aeroportuale (PCAR), previsto da DM novembre 2000. Il Piano è stato elaborato col supporto tecnico e la supervisione scientifica del Dipartimento di Fisica dell'Università di Pisa ed illustrato alla Commissione Aeroportuale (istituita ai sensi del DM 31.10.1997) in data 28.05.2019.

A seguito di istruttoria tecnica effettuata da ISPRA per conto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), lo stesso Ministero ha successivamente richiesto integrazioni con propria nota del 15.10.2019. Toscana Aeroporti ha provveduto a sviluppare gli approfondimenti, aggiornamenti e integrazioni richieste ed ha trasmesso la relativa documentazione al MATTM in data 18.05.2020.

In risposta all'invio del PCAR il 16.11.2020 con prot. n. 93678/MATTM il Ministero dell'Ambiente ha autorizzato Toscana Aeroporti a procedere al completamento del Piano. A tal proposito si rende necessario provvedere alla rivisitazione dell'initial climb procedure, finalizzata ad incrementare l'utilizzo della pista di volo lato mare, contenendo il sorvolo degli ambiti urbani e residenziali cittadini presenti lato città. Toscana Aeroporti in data 22.06.2021 con prot. n. 1630/B ha chiarito al Ministero e alle altre Amministrazioni interessate che, con la collaborazione dell'Aeronautica Militare, è in corso di valutazione l'opportunità di modificare rotte/manovre di volo rendendole più performanti dal punto di vista ambientale (acustico) e che, conseguentemente, le proprie azioni di completamento del Piano non possono che intendersi successive all'aggiornamento di dette rotte. Il processo risulta di competenza dell'Aeronautica Militare (l'aeroporto di Pisa è un aeroporto militare) che, a tal riguardo, ha provveduto a perfezionare apposito accordo con ENAC.

L'ultima seduta di Commissione Aeroportuale si è tenuta in data 17/11/2021.

L'attività di monitoraggio del rumore aeroportuale eseguita da TA avviene sotto la supervisione degli Enti territoriali (Direzione Aeroportuale Enac, ARPAT-Area vasta Centro-Settore Agenti Fisici). In particolare, ARPAT ha accesso al sistema di monitoraggio acustico aeroportuale ed esegue periodicamente delle campagne di rilievo acustico parallelo per verificare la correttezza dei dati.

La gestione/manutenzione delle reti di monitoraggio fonometrico poste a servizio degli scali di Pisa e Firenze è affidata a società esterna di comprovata capacità ed esperienza. Le relazioni e i dati sono pubblicati e a disposizione degli interessati sul sito internet della Società.

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

2021(al 30.09) 2020 (al 30/09) 2019 (al 30/09)

Postaz. P101 - Gonio	65.7	69.3	70.6
Postaz. P103 - Poste	50.6	55.2	55.1
Postaz. P104 - Alcatel	51.8	54.5	56.3
Postaz. P106 - Silfi	59.5	63.1	64.2

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

2021(al 30.09) 2020 (al 30/09) 2019 (al 30/09)

Postaz. P2 - MteBianco	55.6	55.6	59.3
Postaz. P3 - Settembrini	36.9	43.7	45.1
Postaz. P4 - Ferrovia	56.5	57.6	61.5
Postaz. P5 - Sedime	62	66 (quad feb - mag 20)	65.7
Postaz. P7 - S. Giuliano	49.4	50.5	54

LVA: ai sensi del D.M. 31 ottobre 1997, l'LVA annuale è la media logaritmica degli LVA giornalieri registrati nelle 3 settimane di punta: queste, a loro volta, sono le settimane di maggior numero di movimenti individuate nei 3 quadrimestri dell'anno: Febbraio-Maggio, Giugno-Settembre, Ottobre-Gennaio.

3. GESTIONE DELLE TEMATICHE SOCIALI

3.1. Qualità del servizio

3.1.1 Rischi e opportunità

In generale, l'approccio metodologico che Toscana Aeroporti ha realizzato relativamente alla tematica in oggetto si ricollega a quello utilizzato per la Gestione Ambientale.

Per individuare i principali rischi e opportunità che derivano dalle attività di Toscana Aeroporti, è stata elaborata una matrice di correlazione dove sono individuati gli aspetti di qualità del servizio e gli impatti a essi correlati. La valutazione è stata effettuata utilizzando criteri parametrici che, incrociati con un indice di contribuzione, ne determinano la significatività.

Per ogni impatto sono stati determinati sia i rischi connessi sia le attività messe in atto per minimizzarli, nonché i progetti di miglioramento previsti.

Le principali categorie di rischio analizzate sono di carattere normativo, legislativo, reputazionale, o concernente gli impegni contrattuali nei confronti dei vettori.

In conseguenza dell'inizio dell'emergenza pandemica da Covid-19, in data 31.08.2020 è stata aggiornata la matrice dei rischi prevista dalla nuova norma ISO 9001:2015, rivalutandone il suo impatto in termini di incidenza.

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 e in conformità allo schema generale di riferimento previsto dalla Carta dei Servizi del settore Trasporti (DPCM 30.12.1998) e dalla Circolare Enac Gen06/2014.

A partire dal 2020, in conseguenza dell’evento pandemico Covid-19, ENAC ha fornito alle società di gestione aeroportuale nuove indicazioni relativamente alla rilevazione di customer satisfaction con alcune note, fra cui si citano (per la Carta dei Servizi 2021): ENAC prot. n. 0003706-P del 14.01.2021; ENAC prot. n. 0015390-P del 11/02/2021. Le Carte dei Servizi 2021 sono a disposizione degli utenti sul sito internet della Società, mentre per la pubblicazione della Carta dei Servizi 2022 si resta in attesa di indicazioni da parte di Enac sugli indicatori che dovranno essere pubblicati, nonché su eventuali obiettivi di qualità (target) da presentare per l’anno 2022.

Alcuni indicatori della Carta dei Servizi

PISA		2021	2020	2019
Percezione complessiva sul servizio di controllo di sicurezza delle persone e dei bagagli a mano	% pax soddisfatti	95,2	95,8	100
Percezione complessiva sul livello di sicurezza personale e patrimoniale in aeroporto	% pax soddisfatti	95,7	96,4	99,9
Puntualità complessiva dei voli	% dei voli puntuali/Totale voli in partenza	77	84	76
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	17'04"	17'09"	20'48"
Tempi di riconsegna dell'ultimo bagaglio dal block on dell'a/m	Tempo in minuti calcolato dal block on dell'a/m alla riconsegna dell'ultimo bagaglio nel 90% dei casi	20'32"	25'22"	26'23"
Percezione complessiva sulla regolarità e puntualità dei servizi ricevuti in aeroporto	% pax soddisfatti	94,8	95,4	100
Percezione sulla professionalità del personale (info point, security)	% pax soddisfatti	96	100	99,9
Tempo di attesa al check - in	Tempo di attesa in minuti nel 90% dei casi rilevati	15'28"	10'55"	14'49"
Percezione del tempo di attesa al check-in	% pax soddisfatti	89,4	91	98,4
Tempo di attesa ai controlli di sicurezza	Tempo di attesa in minuti nel 90% dei casi rilevati	8'50"	9'07"	8'02"

FIRENZE		2021	2020	2019
Percezione complessiva sul servizio di controllo di sicurezza delle persone e dei bagagli a mano	% pax soddisfatti	96,6	98,2	99,8
Percezione complessiva sul livello di sicurezza personale e patrimoniale in aeroporto	% pax soddisfatti	95,8	98,9	100
Puntualità complessiva dei voli	% dei voli puntuali/Totale voli in partenza	81,3	81,47	71,4
Tempi di riconsegna del 1° bagaglio dal block on dell'a/m	Tempo in minuti calcolato dal block on dell'a/m alla riconsegna del 1° bagaglio nel 90% dei casi	20'40"	20'07"	25'10"
Tempi di riconsegna dell'ultimo bagaglio dal block on dell'a/m	Tempo in minuti calcolato dal block on dell'a/m alla riconsegna dell'ultimo bagaglio nel 90% dei casi	23'53"	23'30"	29'26"
Percezione complessiva sulla regolarità e puntualità dei servizi ricevuti in aeroporto	% pax soddisfatti	91	94,1	98,4
Percezione sulla professionalità del personale (info point, security)	% pax soddisfatti	96	99,5	99,5
Tempo di attesa al check - in	Tempo di attesa in minuti nel 90% dei casi rilevati	29'37"	23'42"	16'57"
Percezione del tempo di attesa al check-in	% pax soddisfatti	84,7	93,3	95
Tempo di attesa ai controlli di sicurezza	Tempo di attesa in minuti nel 90% dei casi rilevati	5'32"	4'49"	5'39"

In riferimento ai dati di cui sopra, si tenga presente che anche durante il 2021 l'attività aeroportuale è stata fortemente influenzata dalla situazione pandemica, con un traffico aereo in ripresa ma pur sempre ridotto rispetto ai numeri registrati nel 2019, ovvero in situazione pre-pandemia.

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 ed il consenso attorno ai propri servizi.

I reclami sono quindi un modo per migliorare e monitorare più in generale la qualità dei servizi e per diffondere l'immagine di un'organizzazione attenta alle esigenze e ai feedback dei suoi utenti/clienti.

Di seguito sono riportati, per entrambi gli scali, i reclami ricevuti nell'ultimo triennio.

Per quanto riguarda lo scalo di Pisa, i reclami imputabili al Gestore aeroportuale, seppur diminuiti rispetto al 2020, continuano a vertere su questioni relative alle procedure sanitarie per partire o accedere in aeroporto, mentre quelli dell'area Handling sono per la maggioranza dovuti alla mancanza o all'errata documentazione Covid presentata dai passeggeri sia in fase di check-in sia in fase d'imbarco.

Per lo scalo di Firenze, i reclami imputabili al Gestore aeroportuale, pur essendo in numero leggermente superiore rispetto al 2020 per via della ripresa del traffico passeggeri, non presentano criticità in aree specifiche. I reclami dell'area Handling, invece, riguardano principalmente l'area landside, dove si espletano tutti i controlli documentali sulle restrizioni sanitarie per i passeggeri previste dai vari Paesi.

PISA

GESTORE	PISA - n° reclami ricevuti per macro aree		
	2021	2020	2019
Servizi commerciali	3	17	28
Comfort in aeroporto	5	2	26
Informazioni	3	5	8
Enti di stato	0	20	3
Security	3	4	13
Landside (di responsabilità gestore)	1	6	5
Area Airside (di responsabilità gestore)	1	2	3
Integrazione modale	1	2	6
PRM	2	2	4
Aspetti socio ambientali	1	0	2
Pulizia e condizioni igieniche	0	0	0
Sicurezza personale e patrimoniale	25	10	13
TOTALE	45	70	111

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

FIRENZE

GESTORE	FIRENZE - n° reclami ricevuti per macro aree		
	2021	2020	2019
Servizi commerciali	8	5	21
Comfort in aeroporto	3	2	15
Informazioni	5	3	11
Enti di stato	1	1	9
Security	0	3	9
Landside (di responsabilità gestore)	0	0	3
Integrazione modale	1	1	2
PRM	0	1	3
Biglietteria	0	0	1
Aspetti socio ambientali	2	0	0
Pulizia e condizioni igieniche	0	1	0
Sicurezza personale e patrimoniale (trage e procedure anticovid)	6	6	1
Compagnie aeree (Resp. Gestore)	1	0	0
TOTALE	27	23	75

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

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

3.1.5 Monitoraggio Qualità del servizio di Toscana Aeroporti Handling

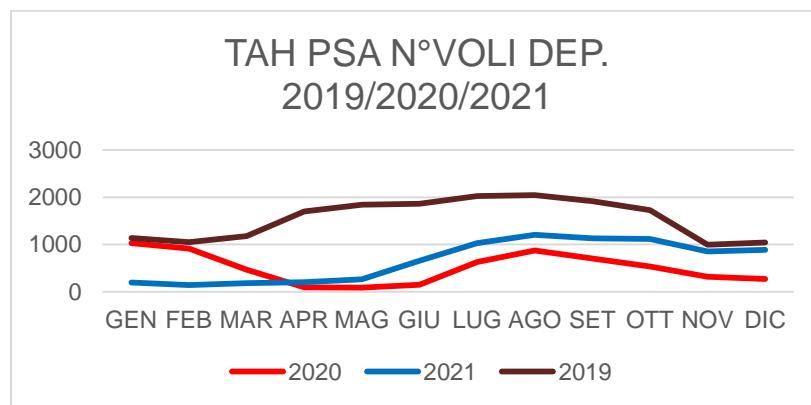
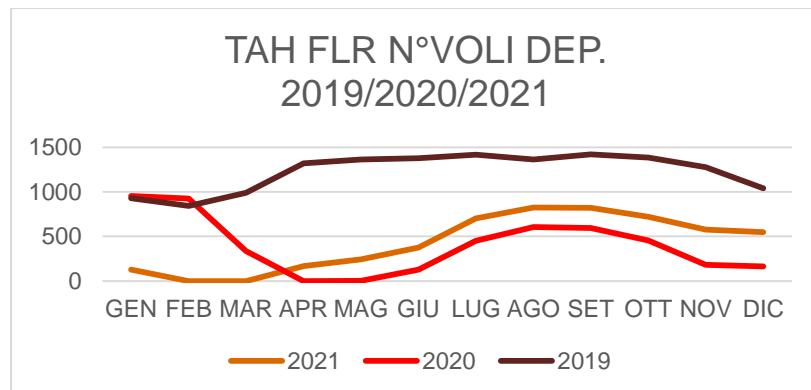
Il 2021 continua a caratterizzarsi per la crisi pandemica da Covid-19.

In conseguenza del perpetuarsi di tale crisi, il traffico aereo ha subito forti discontinuità durante l'anno, dando luogo ad un picco di traffico nella stagione estiva

e al calo delle stagioni invernali, con il riprendere dei contagi e delle limitazioni agli spostamenti.

Come si evince comunque dai grafici sottostanti, abbiamo una ripresa rispetto al 2020, con una percentuale del +30% di movimenti per Pisa e +6% per Firenze per tutto il 2021.

Va sottolineato il forte aumento di traffico avuto nella stagione estiva, che ha dato picchi del 60 % di aumento rispetto al 2020 e che ha causato delle criticità forti sia su Firenze che su Pisa.



La puntualità annuale dei due scali si attesta al 97% su cui la performance della stagione estiva ha influito maggiormente in maniera negativa.

I ritardi che hanno maggiormente influenzato l'attività dello scalo di Firenze, escludendo le giornate di sciopero a carattere nazionale, e locale per effetto dell'intenzione della Capogruppo Toscana Aeroporti di privarsi del ramo Handing, sono relativi; alla congestione nell'area accettazione/check-in, dovuta sia alla struttura a disposizione, che non è mutata rispetto al periodo precovid e al concomitante, sempre copioso, numero di documenti Covid richiesti dai vettori, sia alla situazione di Cassa Integrazione in Deroga che ha inciso in misura significativa .

Sullo scalo di Pisa, invece, la criticità si è evidenziata maggiormente sul settore di airside, con carenze di personale operaio e impiegatizio di rampa, dovuto alla concomitanza di periodi di maternità. Anche il settore imbarchi, con i molteplici controlli Covid-19 in atto, e il carente spazio di preimbarco per mantenere pienamente il distanziamento sociale, nonché le limitazioni di passeggeri sugli autobus interpista, anch'essi limitati per capienza al fine di garantire il distanziamento sociale, ha influito sulla performance.

Pertanto, le maggiori criticità operative che hanno dato questo calo di performance, sono dovute a diverse cause concomitanti:

- le procedure di check-in ed imbarchi, rallentate dalle regolamentazioni Covid-19 che hanno continuato ad imporre controlli documentali, **mandatori per le compagnie aeree sui requisiti per l'ingresso nel Paese di destinazione e per il Ministero della Salute per il controllo del Green Pass.** I requisiti impongono controlli accurati e specifici su tipologie di vaccini, tamponi e referti medici, variabili da paese a paese e di ora in ora. I sopra citati controlli hanno generato rallentamenti nelle procedure operative, con maggior criticità per il nostro handler, a cui è stato lasciato totalmente l'onere dei controlli, aumentando la mole di lavoro sia per il trasferimento delle informazioni al personale, sia per il controllo dei passeggeri, senza che ne le compagnie aeree né il gestore aeroportuale ne abbia valutato l'impatto reale.
- gli spazi aeroportuali sia in area check-in e sia in area imbarchi non erano adeguati ad ospitare simili picchi di traffico garantendo il distanziamento sociale minimo. Questa criticità imponeva al personale TAH di mantenere in posizioni di sicurezza, non potendo quindi effettuare un corretto lavoro di smistamento delle file al check-in e procedure pre imbarco imposte dai vettori, al fine di agevolare e velocizzare le operazioni di accettazione e imbarco.
- **un'assegnazione degli stand da parte del gestore aeroportuale al nostro handler penalizzante**, con la maggior parte dei voli assegnati in posizione dove lo sbarco e l'imbarco presuppone l'uso di cobus, tra l'altro con il contingentamento del numero di passeggeri al 50%, che solo a Novembre è stato portato all'80%.
- **l'aggressività dei passeggeri al vedersi negare l'imbarco per mancanza dei requisiti Covid**, e di conseguenza il prolungamento delle operazioni di assistenza, che è cresciuta nel periodo in questione, non contenuta né dal gestore aeroportuale né dalle forze dell'ordine.
- la CIG, che ha impattato sulla disponibilità di personale per coprire al meglio l'operatività in aumento dei mesi estivi, causando, con le assenze improvvise per malattia, carenze nelle coperture sia di landside che di airside.

Per sopperire a queste problematiche ogni funzione si è attivata al meglio, in diverse modalità:

- i responsabili Landside hanno cercato di velocizzare le operazioni di accettazione e imbarco, erogando briefing agli addetti all'inizio di ogni volo per renderli più sicuri e veloci nei controlli documentali, e allertando il gestore tramite mail sulle fasce critiche di concomitanza voli, per una migliore gestione dei gates e delle aree di pre-imbarco.
- i responsabili Airside hanno monitorato la preassegnazione degli stand e allertato il gestore richiedendo una migliore e più equa assegnazione degli stessi
- sia gli Station Manager che l'Operation Manager in cooperazione con Ufficio turni e la collaborazione dello staff airside, hanno cercato di coprire le scoperture di personale con tutte le risorse a loro disposizione.

Lo sforzo messo in campo, nonostante le performances non ottime, è stato riconosciuto dalle compagnie aeree, anche durante i molteplici audit che TAH ha affrontato durante la stagione estiva. Come risultato di queste ispezioni da parte delle compagnie aeree non sono emerse Non conformità maggiori, andando a confermare l'ottima organizzazione e la collaborazione tra funzioni di TAH.

Di seguito si riportano gli audit affrontati da TAH per il 2021, le relative risultanze:

- Giugno audit Gruppo LH FLR: zero findings.
- Luglio audit SN FLR: zero finding, 01 sola raccomandazione
- Luglio station visit KLM FLR: zero finding
- Luglio audit EN PSA and FLR: zero finding
- Luglio audit AF PSA: zero finding
- Settembre audit TP FLR: due findings minori, in chiusura.
- Settembre audit SAS FLR: zero finding
- Ottobre audit DHL PSA: sette findings minori, chiusi.
- Novembre audit LX FLR: 6 findings minori, chiusi.

Si rileva inoltre che, durante tutta la Summer e durante le ispezioni non sono state rilevate mancanze relative alla Ground Safety, ciò a conferma che la cultura della Safety è ormai nel DNA dello staff TAH. Risultato raggiunto grazie a continue ispezioni, training e coinvolgimento dello staff in materia di Safety.

Gli scostamenti più rilevanti degli indicatori della Carta dei Servizi, determinati dal Gestore aeroportuale congiuntamente con ENAC, sono relativi ai tempi di attesa al check-in, causati come già detto, dalle lunghe procedure di controllo della documentazione dei requisiti Covid-19 per le compagnie e i vari Stati di destinazione, dalla struttura carente di aree adeguate e dalle assenze improvvise del personale.

Anche le tempistiche di sbarco, che comunque in media sono rientrate nell'obiettivo della Carta dei Servizi, non sono migliorate rispetto ai due anni precedenti in quanto il contingentamento e l'attenzione al distanziamento sociale sono stati due fattori limitanti.

Per gli audit a Terzi è stata effettuata la verifica ai servizi resi ai Vettori in modalità di subappalto, sia di Firenze che di Pisa, e per la Manutenzione mezzi. L'unica Non conformità scaturita e non ancora chiusa è stata ancora la mancanza di un sistema di gestione automatizzata delle manutenzioni che riduca sia il lavoro manuale che gli errori per human factor.

In Novembre, è stato superato l'audit di ricertificazione per la Certificazione di Qualità ISO9001.

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

Per quanto riguarda i reclami pervenuti al gruppo TA, e direttamente a TAH, sia per Firenze che per Pisa, sono stati molteplici e per la maggioranza relativi alla documentazione COVID 19 non idonea che ha generato il negato imbarco conseguente. Su Firenze abbiamo inoltre reclami sui tempi di attesa al check-in e sulla chiusura temporanea, e straordinaria, del Lost&Found, entrambi dovuti alle assenze improvvise e prolungate per COVID 19.

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

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

Il negato imbarco, inoltre, è stato molto spesso considerato, e scambiato, come mancanza di customer care e professionalità del nostro personale.

Di contro, abbiamo preso atto di un aumento delle aggressioni al nostro personale di front line quale reazione dei passeggeri a controlli capillari circa la documentazione da produrre per poter effettuare un viaggio.

Il processo di riemissione delle procedure interne di TAH, in contratto di service con TA, è continuato anche per tutto il 2021.

Il progetto di informatizzazione della documentazione TAH e della gestione delle segnalazioni sulla piattaforma DOCLIFE nel 2021 ha raggiunto le ultime fasi di completamento. Sono state piantate le basi anche per la gestione sulla piattaforma della formazione tecnica TAH, in toto.

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) Ai fini dell'aggiudicazione definitiva:

Verifiche sul possesso dei requisiti economico-finanziario e tecnico professionali dichiarati dall'Operatore economico e, se del caso, verifiche sulla congruità dell'offerta analizzando in maniera peculiare il costo della manodopera rispetto alle Tabelle ministeriali di riferimento. Per le procedure di gara sopra i 70.000 viene verificata anche la regolarità contributiva (DURC) ai fini dell'aggiudicazione definitiva.

b) Ai fini della stipula del contratto:

b.1) Per i contratti sopra soglia comunitaria: controlli sui requisiti ex art.80 D.Lgs 50/2016, Informativa Antimafia richiesta alla Prefettura o Dichiarazione di Iscrizione alla white list, controlli sui carichi pendenti e violazioni definitivamente accertate su obblighi relativi al pagamento di imposte e Tasse presso l'Agenzia delle entrate, Documento unico regolarità Contributiva DURC presso lo Sportello unico previdenziale, Certificati del Casellario giudiziale presso il Tribunale, Adempimenti per gli obblighi di cui all'art 17 L. 68/99 alla Provincia competente, annotazioni riservate presso il portale dedicato ANAC

b.2) Per i contratti sotto soglia comunitaria: Controlli sui requisiti ex art.80 D.Lgs 50/2016 relativi all'acquisizione del DURC e alla Comunicazione Antimafia per importi pari o superiori a euro 150.000.

Per i contratti pari o inferiore a euro 70.000, a seguito di procedura di gara semplificata, viene eseguito il controllo sui requisiti economico-finanziario e tecnico professionali dichiarati dall'Operatore economico e richiesta del DURC.

Nella stesura del contratto si riportano altresì delle apposite clausole relative a "Sicurezza sul lavoro", "Certificazione etica", "Certificazione Ambientale" "Safety Aeroportuale", "Gestione dei rifiuti", "Responsabilità Amministrativa delle persone giuridiche", "Tracciabilità dei flussi finanziari", "Codice Etico", Trattamento e tutela dei dati personali".

Durante lo svolgimento del contratto vengono poi richiesti i DURC attestanti la regolarità contributiva del Contraente nei confronti dei dipendenti.

Come opportunità si rileva l'istituzione dell'Albo Fornitori, sempre aperto, dal quale attingere Operatori economici prequalificati, come meglio descritto in seguito. I potenziali e principali rischi associati al processo di acquisto di forniture, servizi, lavori sono gestiti, per i contratti passivi di cui al D.Lgs 50/2016, attraverso una serie di controlli e verifiche, in due momenti:

a) Ai fini dell'aggiudicazione definitiva:

Verifiche sul possesso dei requisiti economico-finanziario e tecnico professionali dichiarati dall'Operatore economico e, se del caso, verifiche sulla congruità dell'offerta analizzando in maniera peculiare il costo della manodopera rispetto alle Tabelle ministeriali di riferimento. Per le procedure di gara sopra i 70.000 viene verificata anche la regolarità contributiva (DURC) ai fini dell'aggiudicazione definitiva.

b) Ai fini della stipula del contratto:

b.1) Per i contratti sopra soglia comunitaria: controlli sui requisiti ex art.80 D.Lgs 50/2016, Informativa Antimafia richiesta alla Prefettura o Dichiarazione di Iscrizione alla white list, controlli sui carichi pendenti e violazioni definitivamente accertate su obblighi relativi al pagamento di imposte e Tasse presso l'Agenzia delle entrate, Documento unico regolarità Contributiva DURC presso lo Sportello unico previdenziale, Certificati del Casellario giudiziale presso il Tribunale, Adempimenti per gli obblighi di cui all'art 17 L. 68/99 alla Provincia competente, annotazioni riservate presso il portale dedicato ANAC

b.2) Per i contratti sotto soglia comunitaria: Controlli sui requisiti ex art.80 D.Lgs 50/2016 relativi all'acquisizione del DURC e alla Comunicazione Antimafia per importi pari o superiori a euro 150.000.

Per i contratti pari o inferiore a euro 70.000, a seguito di procedura di gara semplificata, viene eseguito il controllo sui requisiti economico-finanziario e tecnico professionali dichiarati dall'Operatore economico e richiesta del DURC.

Nella stesura del contratto si riportano altresì delle apposite clausole relative a "Sicurezza sul lavoro", "Certificazione etica", "Certificazione Ambientale" "Safety

Aeroportuale”, “Gestione dei rifiuti”, “Responsabilità Amministrativa delle persone giuridiche”, “Tracciabilità dei flussi finanziari”, “Codice Etico”, Trattamento e tutela dei dati personali”.

Durante lo svolgimento del contratto vengono poi richiesti i DURC attestanti la regolarità contributiva del Contraente nei confronti dei dipendenti.

Come opportunità si rileva l’istituzione dell’Albo Fornitori, sempre aperto, dal quale attingere Operatori economici prequalificati, come meglio descritto in seguito.

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 organizzativa in relazione alla categoria merceologica e alla fascia di importo alla quale vuole iscriversi;
- altri requisiti nel rispetto degli obblighi normativi,

si richiede altresì la produzione di un'altra serie di documenti che servono a valutare la sostenibilità dei Fornitori:

- Copia delle eventuali Certificazioni possedute quali, ad esempio, ISO 9001, ISO 14001, BS OHSAS 18001- ISO 45001, SA8000, altre certificazioni. Il possesso delle certificazioni, da Regolamento interno TA, è uno dei parametri che contribuisce ad attribuire il rating al Fornitore.
- Dichiarazione di Conformità a fronte degli 8 punti della norma SA 8000.
- Dichiarazione ai sensi del DPR 445/2000 circa il possesso dei requisiti di Idoneità tecnico professionale ai fini della sicurezza sul lavoro delle imprese (D.Lgs 81/2008).
- Dichiarazione di aver preso visione del Codice Etico di Toscana Aeroporti.

Con periodicità annuale, il Direttore Acquisti aggiorna la valutazione dei fornitori che nel corso dell'anno hanno avuto rapporti di fornitura con TA. L'aggiornamento consiste nella verifica delle prestazioni del fornitore e del suo livello qualitativo (ottimo, buono, sufficiente, insufficiente). Nel caso in cui il giudizio risulti insufficiente, il Direttore Acquisti sospende dall'albo il nominativo del fornitore valutato negativamente. L'eventuale reinserimento è subordinato alla verifica della chiusura delle anomalie riscontrate. In caso di fornitori per i quali non esistono alternative, l'ufficio acquisti registra l'avvenuto riesame, valutando la definizione di eventuale piano di miglioramento. Il monitoraggio del Fornitore e la sua valutazione sono registrati sul SW apposito; tramite la predisposizione di appositi report vengono estratti i dati salienti e esportati in file di excel per eventuali elaborazioni.

Il report viene stampato e firmato dal Responsabile Acquisti e archiviato, anche su richiesta della società di certificazione.

Il Regolamento Toscana Aeroporti prevede una serie di casi in cui è previsto l'Affidamento Diretto, anche ad Operatori Economici non prequalificati nell'Albo Fornitori. I Responsabili degli uffici interessati dovranno evidenziare per iscritto le motivazioni che giustificano l'affidamento diretto; tali motivazioni dovranno essere approvate dai soggetti muniti dei relativi poteri di firma nei casi previsti.

Verifiche ispettive

In virtù delle certificazioni di cui TA è in possesso, l'ufficio Qualità, in accordo con Acquisti, esegue verifiche ispettive periodiche riguardanti il rispetto, da parte dei fornitori, dei principi alla base delle norme internazionali di riferimento.

A seguito di segnalazioni provenienti dal personale TA, operante a contatto con il fornitore stesso, può eseguire ulteriori controlli a campione.

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.

Nel 2020 sono state effettuate 8 verifiche.

Nel 2021 sono state effettuate 9 verifiche.

3.2.3. Indicatori di performance

L'emergenza legata alla diffusione del Covid-19 ed i connessi provvedimenti straordinari adottati al fine di prevenire e contenere il rischio di diffusione tra la popolazione dell'infezione hanno avuto, nel 2020, un impatto gravissimo sul settore del trasporto aereo; questa situazione di crisi ha investito e sta investendo anche gli Aeroporti di Pisa e Firenze che hanno registrato un drastico crollo del traffico aereo con ingenti ripercussioni di natura economica.

Anche l'anno 2021 è stato caratterizzato dal proseguimento della situazione emergenziale che continua ad avere impatti significativi sugli spostamenti delle persone inclusi i viaggi in aereo per cui il traffico risulta drasticamente ridotto a livello generale.

In aggiunta l'Oms il 26 novembre 2021 ha designato a la nuova variante Omicron che ha una maggiore trasmissibilità rispetto alla precedente Delta; solo come esempio questo ha comportato la cancellazione di oltre 7000 voli a livello mondiale tra vigilia e Natale per indisponibilità del personale navigante per contagi/quarantene.

A fronte di tale situazione emergenziale TA, già nel corso del 2020 aveva disposto, in alcuni casi la sospensione temporanea dell'esecuzione di molti contratti in essere con i Fornitori (incluso il pagamento dei corrispettivi); in altri casi era stata fatta una rivisitazione delle clausole contrattuali, incluse quelle economiche per far fronte ai minori ricavi dovuti alla drastica riduzione dei volumi di traffico.

Anche l'anno 2021 è stato caratterizzato dalla ricerca di una efficace riduzione dei costi attraverso la sospensione di alcuni contratti, come ad esempio il servizio di Shuttle bus presso lo Scalo di Pisa o la riapertura della Sala Vip di Firenze soltanto

dal 1°settembre. Anche sui contratti che sono ripresi è stata praticata una politica volta ad avere una riduzione degli importi economici.

Di contro l'emergenza pandemica sta comportando di per sé un incremento di misure volte a contenere i contagi, tipo i presidi per la misurazione della temperatura dei passeggeri in arrivo e partenza, degli utenti in genere, i controlli dei green pass, attrezzature, dispositivi di protezione individuale; tutto questo ovviamente ha un costo extra, che non è da sostenere in un periodo "normale".

Quanto predetto ha portato ad un decremento del numero dei fornitori attivi e una leggera flessione del valore degli ordini emessi rispetto al 2020, spiegato meglio in seguito.

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 SOA², quelli in possesso di certificazioni, la loro provenienza geografica: estero, fornitori che hanno sede nel territorio di riferimento e in Italia.

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 pari o superiore a € 150.000,00 e conferma inoltre che il soggetto certificato sia in possesso di tutti i requisiti necessari alla contrattazione pubblica. La SOA OG è qualificante per le opere generali mentre la SOA OS per le opere specialistiche.

Tali dati sono estratti dal software Alice che gestisce l'Albo Fornitori e procedure di selezione, trasformati in file excel per eventuali elaborazioni.

Al fine di fornire un dato indicativo dell'impatto che Toscana Aeroporti ha sul territorio toscano è stato escluso anche il valore dei contributi erogati alle compagnie aeree.

I dati relativi al numero dei fornitori attivi e al valore degli ordini emessi nel 2018, 2019 e 2020 sono stati estratti dal Controllo di Gestione e si riferiscono sia ai costi che agli investimenti, grazie all'utilizzo di un solo gestionale contabile per entrambi gli scali.

I dati sono relativi a tutte le Società del gruppo, quindi Toscana Aeroporti S.p.a, Toscana Aeroporti Engineering S.r.l, Toscana Aeroporti Handling S.r.l e Parcheggi Peretola S.r.l.. I valori della Società Jet Fuel Co. S.r.l. non sono inclusi nelle tabelle in quanto l'internalizzazione all'interno del sistema del Gruppo è partito a Ottobre 2019 al momento gli ordini non sono ancora gestiti da sistema SAP. Anche per il 2020 come per il 2018 e 2019 è stato escluso il valore dei contributi alle Compagnie aeree.

I dati relativi a Vola Srl non sono stati rendicontati dal momento in cui la Società non è stata operativa nel corso del 2021 ed è stata chiusa il 15 dicembre 2021.

Per quanto riguarda Toscana Aeroporti Costruzioni, al momento la gestione dell'ufficio acquisti è gestita internamente nella società.

Anche per il 2021 come per gli anni precedenti, è stato escluso il valore dei contributi alle Compagnie aeree.

	Servizi e Forniture	Servizi attinenti all'architettura e all'ingegneria	Lavori	Totale Fornitori abilitati	Anno	Δ % Fornitori abilitati su anno precedente
Tipologia dei fornitori per affidamenti di:	276	145	290	711	2019	9,0
	292	148	307	747	2020	5,1
	301	148	318	767	2021	2,7
Fornitori in possesso di attestazione SOA OG			198		2019	13,1
			213		2020	7,6
			226		2021	6,1
Fornitori in possesso di attestazione SOA OS			167		2019	13,6
			182		2020	9,0
			199		2021	9,3

	ISO 9001	ISO 14001	SA8000	OHSAS 18001 ISO 45001	Anno
Fornitori in possesso di certificazioni	359	150	36	113	2019
	411	197	44	151	2020
	424	211	47	164	2021

Δ % 2020/2019	14,5	31,3	22,2	33,6
Δ % 2021/2020	3,2	7,1	6,8	8,6

	Estero	Toscana	Resto Italia	Totale Fornitori abilitati	Anno
Provenienza geografica fornitori	6	453	252	711	2019
	6	463	278	747	2020
	5	469	293	767	2021

% sul totale	0,8	63,7	35,4	2019 2020 2021
	0,8	62,0	37,2	
	0,65	61,15	38,20	

Come si evince dalla tabella sopra riportata si nota un trend minore di crescita nel numero dei Fornitori abilitati nel 2021 rispetto al 2020 spiegabile con la criticità creata dalla pandemia in ogni settore; trend di crescita sostanzialmente stabile invece si registra per i Fornitori in possesso di Attestazione SOA OG e SOA OS.

Si nota invece un lieve incremento del 2021 sul 2020 dei Fornitori in possesso di Certificazione ISO 14001 (+7,1%) e soprattutto OHSAS 18001/ISO 45001 (+ 8,6%) il che sottolinea una maggiore attenzione nei confronti delle tematiche ambientali e di quelle attinenti alla Sicurezza sul lavoro.

Toscana Aeroporti si impegna nella richiesta delle certificazioni di qualità e ambiente al fine di mitigare i rischi ambientali derivanti da lavori e forniture di soggetti esterni alla società.

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

Ad esempio nella gara per il servizio di pulizia delle infrastrutture si richiedeva di riportare nella documentazione la denominazione o la ragione sociale del

produttore dei detergenti, il nome commerciale degli stessi con gli imballaggi primari riciclati, riportando la quota di riciclato (da dimostrare con un'etichetta quale Remade in Italy o Plastica Seconda Vita o equivalenti nell'ambito di quanto previsto all'art 69 del D.lgs 50/2016,

Per quanto riguarda la provenienza geografica, nonostante una leggera flessione, la percentuale dei Fornitori della Toscana è sempre largamente dominante (61%).

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

Come si evince dalla tabella sopra riportata si nota un trend minore di crescita nel numero dei Fornitori abilitati nel 2021 rispetto al 2020 spiegabile con la criticità creata dalla pandemia in ogni settore; trend di crescita sostanzialmente stabile invece si registra per i Fornitori in possesso di Attestazione SOA OG e SOA OS.

Si nota invece un lieve incremento del 2021 sul 2020 dei Fornitori in possesso di Certificazione ISO 14001 (+7,1%) e soprattutto OHSAS 18001/ISO 45001 (+ 8,6%) il che sottolinea una maggiore attenzione nei confronti delle tematiche ambientali e di quelle attinenti alla Sicurezza sul lavoro.

Toscana Aeroporti si impegna nella richiesta delle certificazioni di qualità e ambiente al fine di mitigare i rischi ambientali derivanti da lavori e forniture di soggetti esterni alla società.

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

Ad esempio nella gara per il servizio di pulizia delle infrastrutture si richiedeva di riportare nella documentazione la denominazione o la ragione sociale del produttore dei detergenti, il nome commerciale degli stessi con gli imballaggi primari riciclati, riportando la quota di riciclato (da dimostrare con un'etichetta quale Remade in Italy o Plastica Seconda Vita o equivalenti nell'ambito di quanto previsto all'art 69 del D.lgs 50/2016,

Per quanto riguarda la provenienza geografica, nonostante una leggera flessione, la percentuale dei Fornitori della Toscana è sempre largamente dominante (61%).

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

Numero fornitori attivi 2019	868	di cui 471 attivi in Toscana	54,3	% Toscana
Numero fornitori attivi 2020	752	di cui 407 attivi in Toscana	54,2	
Numero fornitori attivi 2021	693	di cui 369 attivi in Toscana	53,3	

Valore ordini emessi nel 2019	63,4 mil €	Di cui 30,7 mil € in Toscana	48,5	% Toscana
Valore ordini emessi nel 2020	54,5 mil €	Di cui 32,4 mil € in Toscana	59,5	
Valore ordini emessi nel 2021	54,3 mil €	Di cui 30,6 mil € in Toscana	56,4	

Dalla tabella sopra riportata si evince che il 53,3% dei Fornitori movimentati nell'anno 2021 è di provenienza Toscana.

Nel 2021 il numero dei fornitori attivi è inferiore a quello del 2020 mentre il valore degli ordini emessi a Fornitori Toscani è sostanzialmente stabile.

3.3. Gestione responsabile fornitori Toscana Aeroporti Costruzioni

Toscana Aeroporti Costruzioni srl (TAC), in quanto società partecipata e collegata a Toscana Aeroporti spa (TA) ai sensi dell'art. 7 del D. Lgs 50/2016, può ricevere dalla Capogruppo incarichi di lavori, forniture e servizi sotto forma di "affidamenti". Per quanto concerne le acquisizioni verso l'esterno di lavori, servizi e forniture su materie strumentali di cui all'art. 119 D.Lgs 50/2016, TAC è tenuta ad osservare le disposizioni contenute nella Parte II, Titolo VI, capo I del D.Lgs 50/2016 ("Decreto Contratti Pubblici").

3.3.1. Procedure di scelta del fornitore

Le modalità di selezione degli operatori economici per la stipula di contratti di appalto:

- rispettano quanto riportato dal Decreto Contratti Pubblici in caso di contratti di importo pari o superiore alle soglie comunitarie definite dai competenti organismi e tempo per tempo vigenti;
- sono disciplinate dal "Regolamento appalti lavori, servizi e forniture di importo inferiore alla soglia comunitaria" (Regolamento interno TAC) approvato dal CdA della società, nel caso di contratti di importo inferiore alla soglia comunitaria (al netto dell'I.V.A., o al netto degli oneri contributivo-previdenziali nel caso di attività di ingegneria ed architettura).

In ogni caso, gli affidamenti da parte di TAC e l'esecuzione di lavori, servizi e forniture, avvengono nel rispetto dei principi dettati dal Trattato UE a tutela della concorrenza.

Il sopracitato Regolamento TAC, infatti, è stato adottato al fine di garantire la trasparenza dei processi ed il rispetto dei principi di egualanza e imparzialità per le acquisizioni sotto le soglie comunitarie nei “Settori Speciali”. Fatte salve le più generali disposizioni di legge del Codice dei Contratti (D.Lgs. 50/2016) e delle Linee Guida A.N.A.C., esso, oltre ad indicare le procedure di scelta del contraente, definisce la modalità di calcolo del valore dei contratti, le forme di pubblicità richieste, i termini per la ricezione delle offerte e le modalità ed i criteri di aggiudicazione.

Toscana Aeroporti Costruzioni srl si è dotata di un proprio Albo fornitori che, in analogia a quanto avviene per TA, è utilizzato per le procedure di selezione finalizzate all'aggiudicazione di contratti sotto soglia comunitaria mediante procedure negoziate senza indizione di bando, con invito agli operatori economici che si sono iscritti e che sono stati abilitati. L'Albo Fornitori è disciplinato da un apposito Regolamento che recepisce i principi del Regolamento Albo Fornitori di TA.

In caso di necessità o di mancanza di operatori accreditati nel proprio Albo per determinate categorie merceologiche, TAC si può rivolgere all'esterno, dando priorità ad operatori economici già prequalificati ed iscritti nell'Albo di TA.

Come per la Capogruppo TA, anche il Regolamento TAC prevede una serie di casi in cui è previsto l'Affidamento Diretto, anche ad Operatori Economici non prequalificati nell'Albo Fornitori. I Responsabili degli uffici interessati evidenziano per iscritto le motivazioni che giustificano l'affidamento diretto senza ricorso a procedure di confronto concorrenziale e tali motivazioni devono essere approvate dai soggetti muniti dei relativi poteri di firma nei casi previsti.

Nel caso di procedure negoziate ad invito, per contratti di Servizi e forniture di importo pari o superiore a 150.000 € e fino al raggiungimento della soglia comunitaria, TAC è tenuta a coinvolgere non meno di 3 operatori. Per quanto concerne invece i contratti di Lavori, sono recepite in toto le fasce imposte dal Regolamento di TA. Entro i 150.000 euro è altresì ammesso il ricorso a procedure di gara ad invito semplificate.

Ai fini dell'aggiudicazione definitiva, recependo quanto dettato dal Regolamento di TA, TAC effettua verifiche in capo all'Aggiudicatario sul possesso dei requisiti di ordine generale, economico-finanziari e tecnico-professionali dichiarati dall'operatore economico.

Ai fini della stipula del contratto, TAC provvede sempre alla verifica dei prescritti requisiti ed acquisisce sia il Documento Unico di Regolarità Contributiva (DURC) che la documentazione Antimafia e/o la Dichiarazione di Iscrizione alla “white list”.

3.4. Airport Security

3.4.1. Premessa

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

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

3.4.2. Quadro normativo ed organizzativo

Toscana Aeroporti S.p.A., nell'esercizio delle proprie funzioni e coerentemente con le responsabilità ad essa assegnate in qualità di Gestore degli aeroporti di Firenze e Pisa, opera in conformità alla normativa vigente in materia di Security aeroportuale, a livello interazionale, nazionale e locale.

I principali riferimenti normativi che regolano la materia sono i seguenti:

- Regolamento (CE) 300/2008 e ss.mm.ii.
- Regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 e ss.mm.ii.
- Decisione della Commissione Europea 2015/8005 e ss.mm.ii.
- Regolamento di esecuzione (UE) 2017/815 e ss.mm.ii.
- Decisione della Commissione Europea 2017/3030 e ss.mm.ii.
- Programma Nazionale di Sicurezza Ed. 3 del 07/09/2020, Parte A e Parte B, e ss.mm.ii.
- Programma di Sicurezza Aeroportuale di Firenze
- Programma di Sicurezza Aeroportuale di Pisa
- Ordinanze della Direzione Aeroportuale Toscana
- Circolari e Direttive dell'ENAC

Il Regolamento (CE) 300/2008 istituisce regole comuni per la sicurezza dell'aviazione civile direttamente applicabili a tutti gli Stati membri. Il Programma Nazionale per la Sicurezza dell'aviazione civile (PNS) è redatto dall'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile (ENAC) designato, con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 21 luglio 2009, quale autorità responsabile del coordinamento e del monitoraggio dell'attuazione delle norme fondamentali comuni in tema di sicurezza dell'aviazione civile.

Il PNS definisce le responsabilità per l'attuazione delle norme fondamentali comuni contenute nel Regolamento (CE) 300/2008 e precisa gli adempimenti prescritti a tal

fine agli operatori ed altri soggetti, integrando e specificando, ove necessario, le disposizioni del Regolamento (UE) 1998/2015, nonché introducendo misure più severe, come consentito dall'art. 6 del Regolamento (CE) 300/2008.

Il Programma Nazionale per la Sicurezza dell'Aviazione Civile (PNS), di cui all'art. 10 del Regolamento (CE) 300 del Parlamento e del Consiglio dell'11 marzo 2008, ha l'obiettivo di definire le responsabilità per l'attuazione delle norme fondamentali comuni di cui all'art. 4 del predetto Regolamento e di precisare gli adempimenti prescritti a tal fine agli operatori e agli altri soggetti cui si applica.

Pertanto, le misure e gli adempimenti previsti con il PNS garantiscono la tutela della sicurezza, la regolarità e l'efficienza nazionale e internazionale dell'aviazione civile in Italia fornendo disposizioni e procedure atte ad impedire gli atti di interferenza illecita e l'introduzione di articoli proibiti nelle aree sterili dell'aeroporto.

Le disposizioni del Programma Nazionale per la Sicurezza dell'aviazione civile (PNS) si applicano a:

- aeroporti italiani aperti al traffico aereo commerciale;
- operatori aeroportuali, così come definiti dal Regolamento (CE) 300/2008;
- vettori aerei, così come definiti dal Regolamento (CE) 300/2008;
- soggetti diversi dagli operatori, così come definiti dal Regolamento (CE) 300/2008;

Il PNS è applicabile, senza ulteriori strumenti ordinativi da parte di tutti i soggetti a cui è diretto.

Come previsto dalla normativa sopra richiamata, Toscana Aeroporti, in qualità di gestore aeroportuale, per ciascuno dei due scali gestiti, redige, attua e mantiene aggiornato un Programma per la Sicurezza dell'Aeroporto.

Tali programmi descrivono i metodi e le procedure che Toscana Aeroporti segue per rispettare sui due scali i requisiti del Regolamento (CE) 300/2008, del Regolamento (UE) 2015/1998 e del Programma Nazionale per la Sicurezza dell'aviazione civile.

L'azione di Toscana Aeroporti S.p.A. è improntata alla piena collaborazione, nel rispetto dei reciproci ruoli, con tutti gli Enti regolatori e di controllo nonché con tutti gli altri operatori e soggetti aeroportuali a vario titolo coinvolti nel sistema di sicurezza dell'aeroporto.

Nell'ottica del miglioramento continuo, le procedure di sito adottate sono oggetto di valutazione e revisione da parte di Toscana Aeroporti S.p.A., insieme agli Enti regolatori e di controllo, con particolare riferimento agli esiti scaturiti dalla complessiva attività di monitoraggio degli standard di sicurezza sui vari operatori e soggetti aeroportuali.

Come stabilito dalla Circolare ENAC SEC-08, nel quadro delle responsabilità attribuite al gestore aeroportuale, il Security Manager di Toscana Aeroporti S.p.A. costituisce il punto di riferimento sia per l'organizzazione che per i soggetti terzi che operano in aeroporto, e garantisce che il Programma di Sicurezza Aeroportuale e la

sua applicazione a livello locale rispondano alle disposizioni comunitarie e nazionali che regolano la materia della security aeroportuale.

La struttura organizzativa della security 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.

3.4.3. Controlli di qualità

Per monitorare il rispetto del Reg. (CE) 300/2008 e del Programma Nazionale per la Sicurezza dell'aviazione civile, ciascuno Stato membro deve elaborare un programma nazionale idoneo a verificare il livello e la qualità della sicurezza dell'aviazione civile e garantirne l'osservanza.

I Controlli della Qualità della sicurezza vengono effettuati tramite test e audit dal Nucleo Centrale Ispettivo (NCI) in osservanza del Reg. (UE) 18/2010 e dell'art. 7 del DM 85/99 e successive modifiche. I componenti del Nucleo Centrale Ispettivo (NCI) sono individuati sulla base dei criteri previsti dall'art. 10 del Reg. (CE) 1217/2003.

A livello locale l'attività viene svolta dai Nuclei Ispettivi Aeroportuali, composti da personale delle Direzioni Aeroportuali dell'Enac e dell'Ufficio di Polizia aeroportuale, nonché da ispettori aeroportuali Enac certificati specificamente nel settore security.

Come previsto dal Cap. 7 del Programma di Sicurezza Aeroportuale, su entrambi gli scali, periodicamente il gestore effettua autonomamente degli audit in materia di security aeroportuale, al fine di monitorare il rispetto delle procedure e delle prescrizioni normative in materia di security aeroportuale.

Per l'effettuazione delle verifiche ispettive vengono utilizzate apposite check-list sulle quali annotare le situazioni rilevate, le aree e le attività controllate, i soggetti coinvolti e le eventuali non conformità rilevate, indicando anche le azioni correttive/preventive da porre in essere per rimuovere le non conformità e le tempistiche di rientro.

A fronte dell'emergenza sanitaria in atto, delle conseguenze che questa ha generato sul traffico di entrambi gli scali e sulla conseguente attivazione della procedura per ottenimento di ammortizzatori sociali per tutto il personale della società, che ha comportato la riduzione al minimo dei presidi, soprattutto di staff, il numero degli audit condotti nel 2021 non è chiaramente comparabile con quelli condotti nell'anno 2019.

Nell'arco dell'anno 2021 sono stati effettuati complessivamente:

- sullo scalo di Pisa, n° 31 audit, a fronte dei quali sono state rilevate n° 11 non conformità
- a Firenze, n° 25 audit, a fronte dei quali sono state rilevate n° 18 non conformità.

Le non conformità evidenziate durante le verifiche ispettive vengono analizzate e discusse con i responsabili coinvolti, in modo propedeutico alla definizione delle necessarie azioni correttive/preventive.

Nessuna tra le non conformità rilevate è di livello “grave”, tale da compromettere la sicurezza delle operazioni.

Le macchine X-Ray convenzionali utilizzate per i controlli, sia a Firenze che a Pisa, sono dotate di software TIP, utile per valutare le prestazioni degli screeners.

La valutazione delle prestazioni dei singoli addetti allo screening del software TIP, sia a Firenze che a Pisa, viene effettuata ogni 6 mesi, ai sensi di quanto previsto dal punto 12.5.7 della Dec. UE 2015/8005 così come modificata dalla Dec. UE 2017/3030, ed i periodi di riferimento sono i seguenti:

- gennaio – giugno
- luglio – dicembre

A fronte di performance negative, con risultati al di sotto dei limiti minimi stabiliti dalla normativa, viene definito un percorso formativo da adottare per ciascuno screener coinvolto.

Relativamente allo scalo di Pisa, inoltre, il personale in possesso della qualifica di addetto alla security aeroportuale deve effettuare la formazione, tramite il software in dotazione modello CBT X-Screen, pari ad almeno 6 ore ogni 6 mesi così come previsto dal Reg. UE 1998/2015 punto 11.4.2.

3.4.4. Addestramento tecnico

Tutto il personale aeroportuale dipendente da Toscana Aeroporti S.p.A., incluso l'organico in possesso della qualifica di *“Addetto alla Security Aeroportuale”* impegnato nell'espletamento dei controlli di sicurezza, che nel 2021 è stato pari a 57,24 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.

3.5. Airport Safety

3.5.1. Rischi ed opportunità

La gestione di un aeroporto è un'attività complessa che richiede un'articolata organizzazione per raggiungere l'obiettivo di fornire un servizio adeguato alla collettività. La gestione della Safety rappresenta una priorità fondamentale al fine di fornire un servizio efficiente, affidabile e sicuro.

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.

Nel 2021 TA ha richiesto all'Autorità il rinnovo dell'esenzione temporanea relativa portanza e regolarità superficiale della Strip RWY04L-22R fino al 31/12/2022.

A seguito della pandemia Covid-19 lo scalo di Firenze e di Pisa hanno registrato una consistente riduzione del traffico aereo causata dall'emergenza sanitaria.

Lo scalo di Firenze è rimasto chiuso dal 2 febbraio al 1 aprile 2021 per il rifacimento delle infrastrutture di volo anche in considerazione del particolare decremento di operatività per la forte riduzione del traffico aereo internazionale dovuto agli effetti del Covid-19.

Dal mese di marzo 2020 ad oggi, a causa dell'emergenza sanitaria, in conseguenza dei ripetuti indirizzi delle autorità e dei ripetuti DPCM emessi per contrastare le ondate di contagio da Covid-19, TA ha dovuto effettuare una serie di scelte organizzative che hanno inciso in termini di disponibilità organizzative, tecniche e operative, pur mantenendo la sicurezza delle operazioni. Tali scelte sono state, di volta in volta, condivise con l'Autorità ENAC.

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.

Nel 2020 ENAC ha attuato sullo scalo di Firenze e Pisa il provvedimento di limitazione all'accesso dei prestatori dei servizi di assistenza a terra per l'aviazione commerciale. Di fatto, in entrambi gli scali, tali attività potranno essere svolte in via esclusiva per i prossimi 5 anni solo da due operatori limitando così possibili interferenze e congestioni durante le operazioni di assistenza dovute alla presenza di molteplici player aeroportuali che potrebbero andare a discapito della safety aeroportuale.

Entrambi gli scali, ad agosto 2021, hanno aggiornato le rispettive procedure al fine di renderle conformi ai requisiti introdotti a livello comunitario del Reg. (UE) 2020/2148 e le relative AMC&GM rilasciate tramite ED Decision 2021/003/R, così come previsto da ENAC, sul tema Global Reporting Format (GRF), una nuova metodologia - standardizzata a livello globale - di valutazione e segnalazione delle condizioni superficiali delle piste bagnate o contaminate.

Nel 2020 sullo scalo di Pisa, TA e 46^a Brigata Aerea hanno sottoscritto molteplici Lettere di Accordo (nr. 16) al fine di definire le responsabilità, nonché i termini e le modalità operative di svolgimento delle varie attività legate alla sicurezza delle operazioni. Esse contengono inoltre l'esplicitazione di requisiti, competenze, modalità e procedure relative all'esecuzione dei servizi, necessari per l'implementazione del Manuale di Aeroporto. Nel 2021 TA e 46^a Brigata Aerea hanno avviato il processo di rinnovo della convenzione.

Infine, 46^a Brigata Aerea ha pubblicato, in accordo con TA, la revisione del "Piano di prevenzione Runway Incursion e Runway Excursion" unico documento programmatico coordinato con TA, derivato dalla procedura militare in vigore, di prevenzione delle Runway Incursion ed Excursion, con le misure di mitigazione individuate in ambito dei vari comitati aeroportuali (in primis LRST, vedi § 3.4.3) e quelle stabilite dal Gestore per quanto riguarda le aree e le attività di competenza. La nuova versione del documento sarà parte integrante del Management System costituendo un documento aggiuntivo del Manuale di Aeroporto.

Coerentemente a quanto previsto dal Regolamento (UE) n. 139/2014 il Gestore per lo scalo di Firenze ha introdotto per il tutto il personale che opera in airside l'obbligo di sostenere il corso base di safety (c.d. Safety Livello 1), tale corso è propedeutico al rilascio del tesserino aeroportuale. Sullo Scalo di Pisa il corso è obbligatorio per il personale di TA e TAH.

In collaborazione con un professionista della materia è stato erogato al personale di TA interessato operante sugli scali di Firenze e Pisa uno specifico corso di formazione sulle pavimentazioni aeroportuali: la sessione formativa ha trattato il quadro normativo di ambito aeroportuale, i criteri di progettazione e valutazione delle pavimentazioni, i materiali, le prestazioni ed i controlli, i sistemi di gestione delle pavimentazioni aeroportuali.

3.5.2. Ruoli e responsabilità delle figure di certificazione

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

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

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

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

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

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

3.5.3. I Comitati aeroportuali

Al fine di garantire un impegno generalizzato al mantenimento dei requisiti di Safety ed alla diffusione dei requisiti regolamentari a tutti gli attori coinvolti, si sono costituiti sugli scali di Firenze e Pisa i comitati e gruppi di lavoro con funzioni specifiche quali:

Safety Committee: è un comitato di tipo consultivo, presieduto dall'Accountable Manager del Gestore Aeroportuale, i cui membri - dotati di autonomia decisionale e di capacità di assunzione di responsabilità verso l'esterno - sono individuati nell'ambito dei vertici aziendali delle principali organizzazioni, sia pubbliche che private, che operano in airside. Al Safety Committee partecipano per il Gestore anche tutti i Post Holder, il Safety Manager e il Compliance Manager.

Local Runway Safety Team (LRST): è stato istituito all'interno del Safety Committee ed è di tipo consultivo con il compito primario di informare il Management sulle tematiche riguardanti la pista e di mettere in piedi strategie di prevenzione finalizzate ad assicurare la sicurezza operativa della pista con particolare riferimento alle incursioni/escursioni di pista. Il Local Runway Safety Team è presieduto dal Gestore Aeroportuale (Safety Manager, i Post Holder e Compliance Manager) ed è composto da tutti i soggetti pubblici e/o privati che operano con continuità nell'area di manovra dell'aeroporto. Per quanto riguarda lo scalo di Pisa, il LRST è composto anche da rappresentanti della 46^a Brigata Aerea.

Safety Review Board: è un comitato interno al Gestore Aeroportuale che si riunisce periodicamente con l'obiettivo di supportare l'Accountable Manager nell'attuazione delle politiche di Safety, nel raggiungimento degli obiettivi di performance prefissati e nella verifica delle conformità dell'SMS ai requisiti regolamentari. Il Safety Review Board ha un carattere proattivo nella discussione di tutti gli aspetti di Safety al fine di un riesame e miglioramento continuo del sistema. Il Comitato è presieduto dall'Accountable Manager e composto dai Post Holder, dal Safety Manager e dal Compliance Manager. A seconda delle tematiche, può esser prevista la partecipazione del Training Manager e anche della Direzione Generale TA.

Safety Action Group: è stato introdotto con la nuova certificazione conforme al Reg. 139/2014. Il Safety Action Group riporta direttamente ai componenti del Safety Review Board con l'obiettivo primario di assistere le attività del Safety Review Board.

Con la conversione del certificato di aeroporto al Regolamento Europeo n. 139/2014, per l'aeroporto di Firenze, si è costituito anche:

Emergency Response Committee: è stato introdotto con la nuova certificazione conforme al Reg. 139/2014. È un comitato decisionale che fa parte del Safety Committee. È un gruppo specializzato e dedicato alla corretta gestione delle emergenze in adeguamento al Regolamento Europeo. Ha il compito specifico di analizzare e valutare i piani di emergenza aeronautici. I membri sono tutti gli operatori che partecipano alla gestione delle emergenze aeroportuali.

3.5.4. Safety Risk Management: identificazione degli hazard e del sistema di valutazione del rischio

Come dichiarato nella Safety Policy di TA, l'Accountable Manager ed il senior management dell'Aeroporto assicurano la Safety delle operazioni aeroportuali come primo e fondamentale obiettivo delle proprie attività di gestione, al di sopra di qualsivoglia conflitto di interesse commerciale, operativo, ambientale o sociale. Nella stessa Politica, tra i vari riferimenti, si ribadisce la necessità di stabilire e gestire il processo di risk management al fine di limitare e/o mitigare i rischi connessi ai possibili pericoli insiti nelle attività operative e nella configurazione dell'aeroporto. L'obiettivo del processo di risk management è di assicurare che i rischi associati agli hazard delle operazioni siano identificati, valutati e gestiti per garantire livelli accettabili di sicurezza.

Sullo scalo di Pisa, ai fini dell'attuazione della Safety Policy è in corso un coordinamento costante con l'Aeronautica Militare, 46° Brigata Aerea, in accordo a quanto congiuntamente sottoscritto nel Protocollo Applicativo del 30 settembre 2010, per la regolamentazione del Safety Management System. L'attività di analisi delle problematiche di safety con la 46^a BA è stata ulteriormente consolidata, sviluppando, ad esempio, attività specifiche riguardo i cantieri che hanno portato al ripristino di parte della pavimentazione della testata pista RWY04L e al rifacimento del piano di riflessione del Glide Path (GP). Inoltre, a seguito di specifiche attività di analisi, condivise anche in ambito di Local Runway Safety Team, relative al processo di protezione della pista in uso, è stato installato un dissuasore di prova su una strada di emergenza, come ulteriore barriera di mitigazione del rischio di incauto ingresso in pista. È stata conclusa la prima fase del processo di riesame del layout dell'apron di aviazione commerciale dello Scalo di Pisa, da cui è stato possibile proceduralizzare ulteriori processi al fine di incrementare i livelli di safety. È stata avviata analoga attività anche per la parte di apron utilizzata dall'aviazione generale,

Ingenti attività safety related sono state condotte anche sullo scalo di Firenze nel corso del 2021 con l'attuazione del rifacimento dello strato più superficiale della pavimentazione della pista di volo comprensiva delle esistenti banchine laterali che, in parte, sono state annesse alla pista, aumentando così del 50% la larghezza della infrastruttura di volo che è passata da 30 m a 45 m. In tal modo si è resa disponibile una maggior superficie per le operazioni di atterraggio e decollo, con un incremento del 50% della pavimentazione. Inoltre, è stata attuata la riqualifica della strip della pista di volo in termini di portanza, compresi i sistemi di drenaggio e contestuale ripristino delle caratteristiche di planarità. Si è anche provveduto ad adeguare la segnaletica luminosa (AVL) della pista di volo con la moderna tecnologia LED.

Il Gestore, in conformità al Reg. (UE) 139/2014, si è inoltre dotato su entrambi gli scali di un processo documentato di «gestione del cambiamento» finalizzato a determinare potenziali interferenze del cambiamento che si intende introdurre con le attività condotte da TA o altri enti/organizzazioni identificando preventivamente i possibili pericoli e le eventuali azioni di mitigazione.

Il processo – regolato da apposita procedura del Manuale di Aeroporto – mira a garantire una gestione complessiva del cambiamento e delle sue interazioni con le operazioni aeroportuali e l'eventuale aggiornamento della documentazione di certificazione (Manuale di aeroporto e relativi allegati) definendone modalità e tempi di diffusione. Analogamente in occasione di eventuali aggiornamenti normativi relativi alla normativa di Safety Aeroportuale, il Gestore effettua una valutazione d'impatto e laddove necessario attiva il processo di gestione del cambiamento su menzionato.

3.5.5. Safety Policy

Le Safety Policy TA in vigore per gli scali di Firenze e Pisa sono state aggiornate nel settembre 2020 e sono reperibili sul sito www.toscana-aeroporti.com

3.5.6. Just safety culture

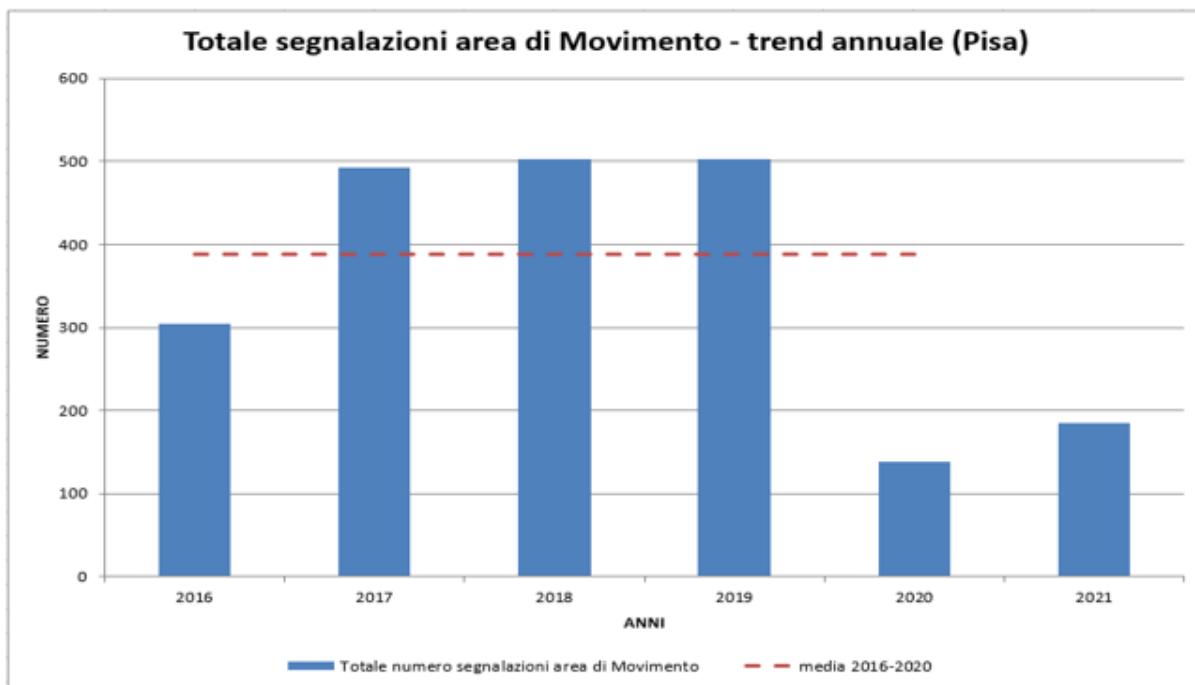
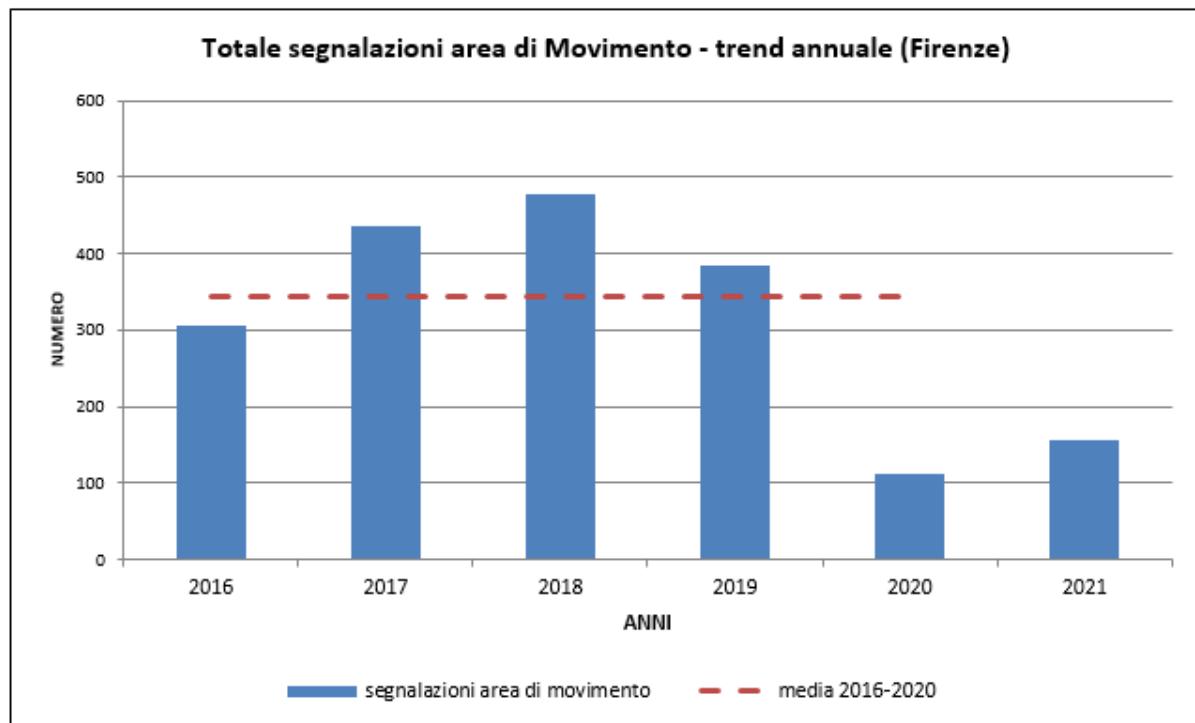
Toscana Aeroporti è costantemente impegnata ad assicurare e promuovere il coinvolgimento di tutti i soggetti operanti in aeroporto sui temi della Safety, attraverso la promozione della “Just safety culture”, che permette di creare un ambiente dove tutti gli enti ed operatori aeroportuali possono segnalare ogni incidente e problematica di Safety senza alcuna minaccia di censura, azioni disciplinari o conseguente perdita del posto di lavoro, a meno che non vi sia evidenza di negligenza o deliberata e ostinata disattenzione alle regole ed alle procedure di Safety. Tutti gli incaricati che per motivi operativi e di servizio - quali a titolo esemplificativo e non esaustivo la ricezione di segnalazioni o lo svolgimento di indagini operative - vengano a conoscenza di dati personali identificativi (es. nome e cognome, n. badge, ...), sono tenuti a proteggere l'identità dei soggetti interessati e a non divugarla a persone non autorizzate.

3.5.7. Indicatori di performance

Safety Reporting

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

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



Una volta ricevuta la segnalazione, il Safety Officer attiva il processo di indagine e valutazione. Ogni evento anomalo contiene in sé elementi che, se opportunamente individuati, possono costituire la base per porre in atto le azioni correttive opportune affinché l'evento non si ripeta.

Considerato il numero estremamente ridotto di attività aeroportuali a causa dell'emergenza COVID-19, nonostante il numero complessivo delle segnalazioni sia diminuito rispetto agli anni precedenti sui due scali, la presenza costante di segnalazioni nel tempo è la testimonianza della costante attenzione del personale aeroportuale, del management e degli stakeholder agli aspetti di safety.

Grazie all'attività di reporting sullo scalo di Pisa, sono state migliorate le procedure di coordinamento con la 46^a BA relative alla tematica del FOD nonché migliorata la gestione delle aree di parcheggio destinate ai mezzi di rampa. Su Firenze è stata posta l'attenzione riguardo le aree a verde limitrofe all'area di movimento.

Nel mese di dicembre 2021, nell'ambito delle attività di safety promotion sullo scalo di Pisa legate alla tematica del FOD, gli uffici SMS di TA e 46^a BA hanno individuato, quale azione di sensibilizzazione al personale aeroportuale interessato, l'esposizione del materiale ritrovato (FOD) in airside nel corso degli ultimi anni.

Sugli scali di Firenze e Pisa il gestore, nell'ambito della campagna di sensibilizzazione safety, ha realizzato un Safety Poster diffuso a tutti gli operatori aeroportuali, ricordando l'importanza di un'immediata segnalazione al gestore aeroportuale di eventi rilevanti per la sicurezza delle operazioni.

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

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

- FOD (Foreign object 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.

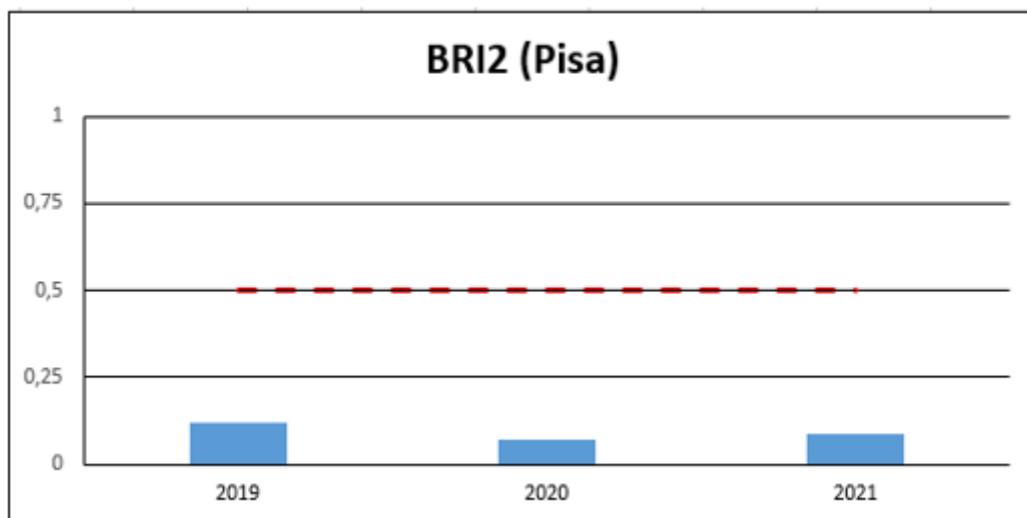
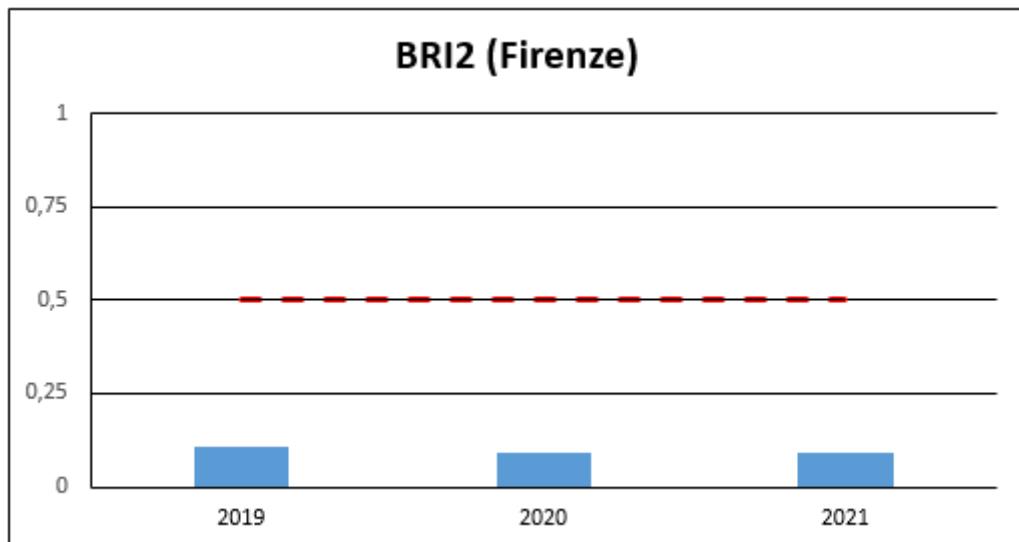
A luglio 2020 ENAC ha pubblicato il Safety Report relativo alle occorrenze registrate sui vari scali italiani nel periodo 2015-2019 e relativi ratei annuali. Da un confronto con i risultati ottenuti sullo scalo di Firenze e Pisa negli ultimi 5 anni gli indicatori sono risultati sostanzialmente in linea al trend nazionale. Per quanto riguarda i dati relativi all'anno 2021, a causa della situazione pandemica occorsa e delle forti limitazioni operative, il confronto appare scarsamente significativo a livello statistico.

Di seguito si riporta, come esempio, la tipica elaborazione dell'indicatore di performance associato al Wildlife strike, ovvero l'impatto tra un aeromobile ed uno o più volatili, con conseguenze di gravità più o meno rilevanti. Tale indicatore non è infatti legato univocamente al numero di impatti registrati sullo scalo (e quindi correlato al traffico) ma è frutto anche dell'attività di monitoraggio, prevenzione e mitigazione svolta dal gestore che è continuata senza sosta anche durante il periodo dell'emergenza sanitaria. Toscana Aeroporti si impegna infatti nella riduzione del rischio wildlife strike, essendo tra i principali temi di rilievo per la sicurezza delle operazioni. Per mitigare tale pericolo e i relativi impatti Toscana Aeroporti intraprende un ampio monitoraggio delle aree interne ed esterne del sedime conducendo attività di prevenzione, controllo e mitigazione. Il Gestore esamina le proprie attività per mezzo dell'indice descrittivo per l'impatto tra aeromobili e volatili, denominato Birdstrike Risk Index 2 (BRI2) adottato da ENAC con apposita circolare,

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

come standard nazionale su tutti gli aeroporti italiani per il calcolo del rischio birdstrike. Di seguito l'andamento del BRI2 nell'ultimo triennio (2019-2020-2021).



Nota: la riga tratteggiata in rosso nei grafici individua il valore di attenzione individuato dall'ENAC (0,50).

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).

Sebbene l'anno sia stato interessato da una forte riduzione del traffico aereo e da importanti restrizioni operative e gestionali, l'attività è proseguita fornendo informazioni utili riguardo il monitoraggio della safety aeroportuale.

3.5.8. 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.

3.5.9. 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.

3.6. La Safety di Toscana Aeroporti Handling

3.6.1. Rischi ed opportunità

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

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

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

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

Nel 2022 il percorso terminerà con la pubblicazione del IGOM e Manuale di Training in completa aderenza con le direttive Iata. Questo percorso era iniziato nel 2020 e poi si è interrotto per ragioni di pandemia e successive nuove edizioni emesse in a causa della pandemia, completamente diverse da quelle su cui il team di TAH aveva lavorato in precedenza.

A marzo del 2022 TAH sarà allineata alla Iata al 100% e potrà essere ripreso il percorso di certificazione ISAGO (interrotto per motivazioni COVID_19) a partire dalla winter 2022 con la convocazione degli auditor. Anche se al momento la richiesta di certificazione IATA è congelata TAH rimane membro accreditato ISAGO.

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

Toscana Aeroporti Handling ha implementato per gli scali di Pisa e Firenze il proprio sistema di Safety in linea a quanto previsto dal Regolamento UE 1139/2018 conciliando le proprie attività con quelle del Gestore per garantire in termini di Safety il mantenimento dei più alti livelli di sicurezza e di qualità del servizio.

3.6.2. Policy

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

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

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

La Toscana Aeroporti Handling valutata la performance del Safety Management System ha confermato per l'anno 2021 il proprio documento di Safety Policy nei contenuti e principi enunciati per entrambi gli scali di Pisa e Firenze.

Just Culture Policy

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

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

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

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

3.6.3. Ruoli e responsabilità delle figure di certificazione

All'interno della Toscana Aeroporti Handling è stata implementata una struttura di gestione per garantire il mantenimento degli standard di Safety adeguati e il raggiungimento degli obiettivi della Safety Policy identificando le figure che hanno un ruolo chiave nel mantenimento dei requisiti di Safety dello scalo. Tali figure sono state individuate anche ai sensi dell'allegato 4 della circolare ENAC APT-02B che disciplina la certificazione e sorveglianza dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra.

Le principali figure sono:

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

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

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

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

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

Nel corso del 2021, quale frutto delle attività intraprese nell'anno 2020 caratterizzato da disposizioni per il contenimento della pandemia Covid-19 nonché dello smaltimento dei rifiuti strettamente collegati ai DPI distribuiti ai dipendenti, la Società ha visto confermate le certificazioni ambientali per gli scali di Pisa e Firenze.

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.

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

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

3.6.4. Safety Committee

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

Durante il 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.

I drastici effetti che la pandemia da Covid-19 ha generato sul trasporto aereo e la sensibile riduzione di passeggeri trasportati che ha interessato, negli anni 2020 e

2021, la ridotta possibilità di organizzare incontri in presenza, ha indotto la TAH a rimodulare il programma di incontri del Safety Committee. Per garantire comunque la diffusione delle tematiche di Safety ai vettori che operano sugli scali di Pisa e Firenze, TAH trasmette il report mensile "Safety Insight" nel quale sono riportate le occorrenze accadute, le cause e le azioni intraprese.

3.6.5. Occurrence Reporting

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

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

3.6.6. Safety assessment

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

3.6.7. Safety promotion

La Safety Promotion è una componente del Safety Management System di TAH che insieme alla Policy rappresenta un elemento essenziale per il miglioramento continuo della sicurezza delle operazioni di assistenza. È convinzione del Management di TAH che la promozione della cultura alla Safety va ben oltre

l'obiettivo finale di evitare incidenti o 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 identifica anche nell'attività di diffusione di un rapporto mensile *“Safety Insight”* che ha lo scopo di diffondere l'informativa ed approfondimenti relativi ad eventi o condizioni di pericolo verificatesi sullo scalo di Pisa e Firenze. Il Safety Insight è trasmesso a tutti gli operatori, staff di TAH ed ai Vettori attraverso il sistema elettronico Hyperborea.

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

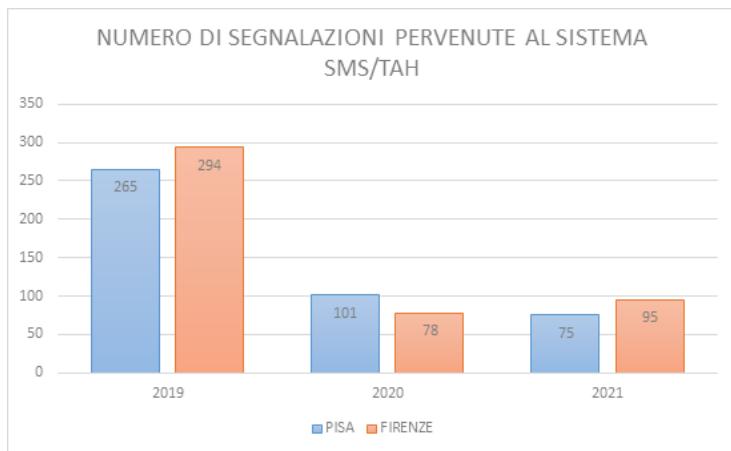
3.6.8. Safety training

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

3.6.9. Safety Performance Monitoring

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

Il numero delle segnalazioni pervenute al Sistema di Reporting di TAH durante l'anno 2020 e 2021 ha subito una consistente riduzione, rispetto agli anni 2018-2019 dovuto al periodo pandemico COVID-19 e alla chiusura temporanea dello scalo di Firenze (Marzo-Maggio 2020 per emergenza COVID-19 e Febbraio-Marzo2021 per lavori di riqualificazione della Pista di volo), che ha generato una drastica riduzione del traffico aereo con conseguente attivazione degli ammortizzatori sociali e conseguente limitata presenza del personale in turno. Tuttavia si evidenzia che non sono state rilevate particolari problematiche per il mantenimento di adeguati livelli di Safety.



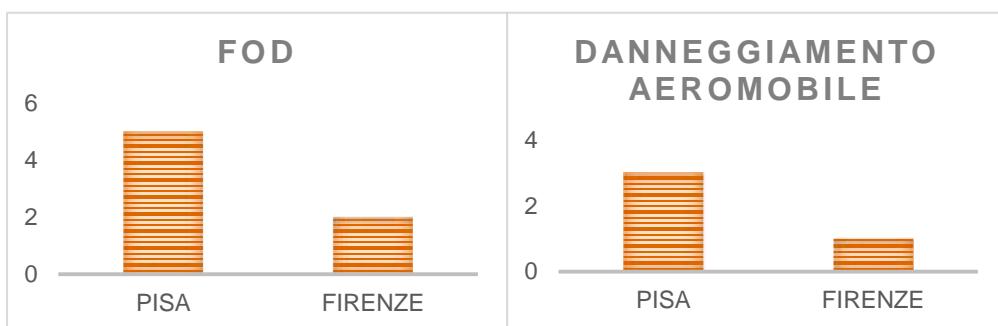
Ricevuta la segnalazione il Safety Manager in coordinamento con tutto lo staff e direzione attiva il processo di indagine e valutazione. Ogni evento anomalo contiene in se elementi che, se opportunamente individuati, possono costituire la base per porre in **atto le azioni correttive opportune affinché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

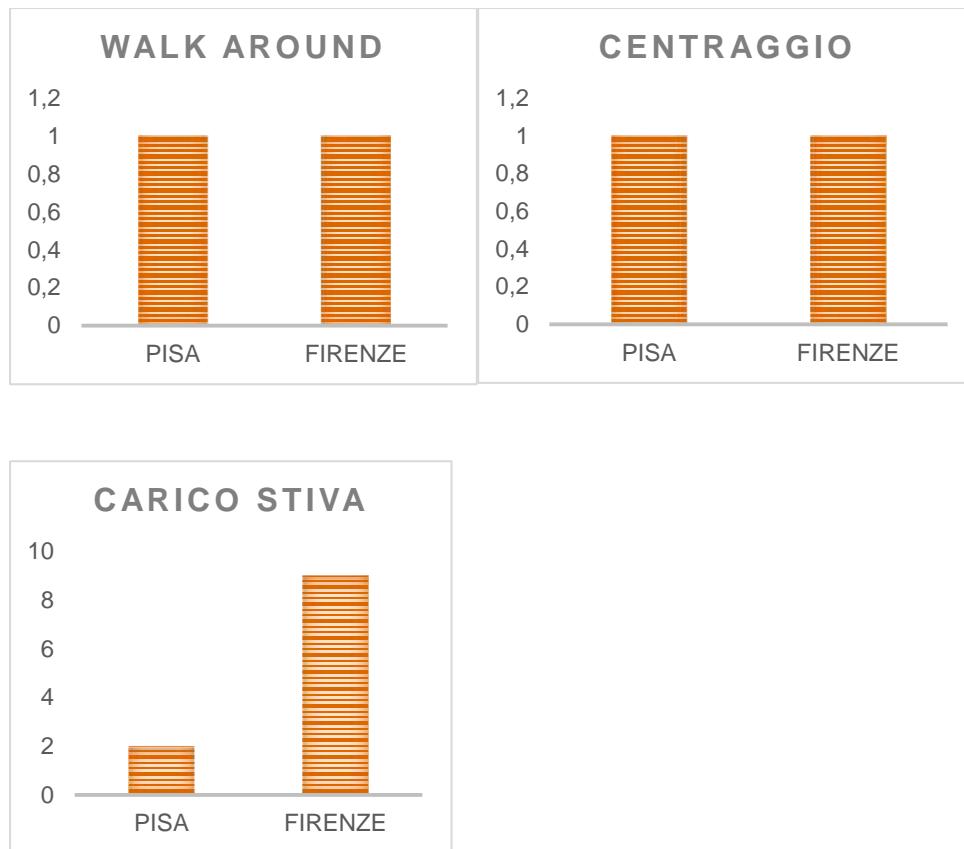
Dall'elaborazione e dall'analisi dei dati pervenuti con il reporting, il Safety Manager risale alle performance inerenti la Safety aeroportuale per gli scali di Pisa e Firenze e fornisce un feed-back periodico/mensile sulle prestazioni dell'intero sistema a tutto lo staff ed al Management di TAH.

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

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

- Monitoraggio presenza FOD all'intero dell'Apron
- Danneggiamento Aeromobile causati da attività di assistenza a terra
- Attività del Walk Around
- Weight & Balance
- Carico Stiva





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

Per ciascun indicatore è definito il livello-target calcolato sulla base del numero di movimenti e dall'andamento storico del medesimo indicatore nel precedente anno ove possibile. Per l'anno 2021 il livello di Target non è stato definito in quanto l'anno 2020 non ha rappresentato un periodo di riferimento valido per il confronto.

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

3.6.10. Analisi del Rischio

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

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

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

- Analisi del rischio in termini di stima della severità (Hazard Severity Classification) e della probabilità (Probability of Occurrence) degli eventi associati al fattore di rischio

individuato.

- Valutazione dell'accettabilità del rischio attraverso una matrice di tollerabilità (DOC ICAO 9859 - matrice "Safety Risk Tolerability Matrix "prevista dall'ICAO 9859 rev.4/2018).
- Elaborazione ed applicazione di eventuali misure mitigative (mitigation).

Un aspetto fondamentale da sottolineare è che TAH consapevole che l'SMS è un processo aziendale non statico, bensì in continua evoluzione ed aggiornamento, ha implementato l'attività di identificazione degli hazard e la conseguente valutazione dei rischi associati attraverso processo dinamico rivisitando la classificazione degli Hazard laddove si siano verificate modifiche infrastrutturali, operative ed organizzative, dopo l'introduzione di nuovi equipaggiamenti o facilities, ecc.

3.7. Gestione dei rapporti con le comunità locali

3.7.1. Rischi e opportunità

Considerando come obiettivo generale della società di gestione aeroportuale il migliorare significativamente lo stato dei servizi e delle infrastrutture aeroportuali e l'incrementarne il traffico sino ad utilizzare, in maniera sicura e sostenibile, la massima capacità consentita dall'infrastruttura di volo, possiamo individuare due componenti fondamentali per il raggiungimento di tale obiettivo:

- 1) infrastrutture all'altezza;
- 2) struttura aziendale e risorse umane adeguate e motivate.

Sotto entrambi i profili salta all'occhio l'insieme dei rischi reputazionali collegati all'attività della società di gestione:

- 1) l'infrastruttura aeroportuale è generalmente considerata notevolmente impattante dal punto di vista ambientale e urbanistico sull'area in cui si situa;
- 2) la struttura aziendale aeroportuale, considerata la sempre crescente rilevanza del settore, richiede dimensioni occupazionali di medio-forte impatto sulla realtà sociale.

Inoltre, un più generale fattore di rischio reputazionale è collegato a quello che potremmo definire il "buon nome dell'azienda", che, specialmente nel caso di aziende quotate sui mercati, risulta essere un aspetto molto importante di cui l'attività di comunicazione ha il compito di occuparsi.

I rischi specifici possono essere dunque così catalogati:

- 1) assenza di un bilanciamento dell'impatto infrastrutturale dell'aeroporto sulla realtà circostante: non effettuare alcuna attività di impatto sociale e/o culturale che riesca a coinvolgere la comunità locale conduce alla percezione esclusivamente negativa dell'aeroporto e della società di gestione. Da ciò derivano ripercussioni sulla possibilità di far comprendere e di ottenere consenso su eventuali progetti di sviluppo futuro, soprattutto a livello infrastrutturale, le quali conducono da ultimo a un'opposizione a livello politico;

2) mancato coinvolgimento dei lavoratori sui progetti e le attività messe in campo da Toscana Aeroporti in ambito sociale, culturale, ecc: in questo contesto, il rischio si configura come derivante non tanto da un imminente pericolo, quanto dal mancato sfruttamento di un'opportunità: i lavoratori, infatti, risultano essere un punto di contatto nodale con la realtà sociale circostante e, quindi, coinvolgerli in progetti socio-culturali permette di migliorare non solo la loro considerazione della società di gestione, ma di disseminare anche tali effetti sulla realtà locale.

3.7.2. Emergenza sanitaria Covid-19

L'emergenza sanitaria, economica e sociale innescata su scala globale dalla pandemia "Covid-19" iniziata nel 2020, ha continuato ad avere i suoi effetti sul 2021 con i connessi risvolti negativi sul traffico aereo. La Società è stata costretta anche nel 2021 a intervenire nuovamente sui rapporti di associazione che intercorrono tra Toscana Aeroporti S.p.A. e i suoi vari partners. Il perdurare della grave situazione epidemiologica continua a rendere eccessivamente oneroso l'adempimento delle prestazioni ed obbligazioni a carico di TA.

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

3.7.3. Politiche praticate e indicatori di performance

Il Gruppo gestisce i rapporti con le comunità locali seguendo una prassi consolidata nel tempo. A partire dal 2020 con il dilagare della pandemia, la quasi totalità delle attività è stata sospesa o interrotta, come descritto successivamente

In generale, le azioni messe in campo da Toscana Aeroporti nello svolgimento di tali attività vengono portate a compimento soprattutto grazie alla collaborazione con realtà associative locali e possono essere suddivise in tre categorie:

- 1) attività in ambito culturale;
- 2) attività in ambito sportivo;
- 3) attività in ambito sociale.

Attività in ambito culturale.

A seguito della chiusura di teatri, musei e spazi espositivi, gli accordi a sostegno dei luoghi di manifestazioni culturali, come Fondazione del Maggio Musicale Fiorentino, Teatro Verdi di Pisa e Fondazione Palazzo Strozzi di Firenze, sono stati ridotti in linea con la strategia aziendale di contenimenti dei costi in attesa della ripresa dei volumi di traffico.

Attività in ambito sportivo:

Anche in questo caso a seguito della sospensione delle attività sportive e fatto salvo il divieto di aggregazione ai fini del contenimento della pandemia, i contratti di partnership con la squadra di calcio ACF Fiorentina è stato ridotti in linea con la

strategia aziendale di contenimenti dei costi inattesa della ripresa dei volumi di traffico. Con la squadra di Rugby I Medicei e con l'A.C Pisa 1909 invece non è stati rinnovati.

Attività in ambito sociale

Sotto il terzo profilo si collocano tutte le collaborazioni che Toscana Aeroporti intrattiene con soggetti che operano nel campo sociale. Tra gli esempi più significativi si annovera il Progetto Michela, nato dalla collaborazione con **l'Associazione Artemisia Onlus** in seguito a un tragico evento. Il progetto è riuscito nel tempo a coinvolgere molti attori locali nell'impegno condiviso contro la violenza di genere.

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

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, **ma che quest'anno è stato sospeso**.

A causa della sospensione di diversi contratti, come appena evidenziato, anche per il 2021 non è possibile calcolare il valore della visibilità ottenuta da Toscana Aeroporti nell'ambito dei rapporti di collaborazione.

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

4.1. Premessa

Il Gruppo Toscana Aeroporti, con un organico di 827 persone al 31 dicembre 2021, 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.

Anche nel corso del 2021, il Gruppo si è trovato a fronteggiare gli impatti sanitari ed economici derivanti dall'evento pandemico Covid19, modificando profondamente il suo modo di lavorare, sia con interventi urgenti e di natura temporanea sia con azioni che hanno portato novità nell'organizzazione di lavoro ed un adattamento proattivo alle esigenze di distanziamento sociale.

Pur in una situazione emergenziale, che ha quasi azzerato i passeggeri e le fonti di ricavo per l'azienda nei primi mesi dell'anno, il Gruppo ha saputo affrontare il 2021 adottando pratiche lavorative e soluzioni di ammortizzazione sociale tutelanti nel contempo il business ed i propri collaboratori.

Il Gruppo ha continuato ad implementare, anche nel 2021, 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.

Nel corso del 2021, alcune delle suddette aree e processi aziendali hanno necessitato di maggiore focalizzazione, per passare da una gestione straordinaria dell'emergenza acuta da Covid19 alla gestione quasi ordinaria della pandemia e dei suoi effetti sull'operatività quotidiana in graduale ripresa.

Al manifestarsi delle prime problematiche italiane legate al Covid19, il Gruppo ha saputo reagire sul fronte organizzativo e sanitario in modo veloce ed efficace, continuando a farlo nel corso del 2021 in modo più consapevole e strutturato:

- a) Sono state aggiornate le "info sicurezza" per istruire il personale sulle procedure di salute e sicurezza, emesse dalla Funzione SPP, in condivisione con la Direzione RRUU&ORG, nonché è stato aggiornato il cd. "protocollo anticontagio gestione rischio Covid 19", necessario per continuare ad operare in totale sicurezza nei due scali;
- b) Si è continuato a mettere a disposizione dei collaboratori del Gruppo idonei dispositivi di protezione individuale, condivisi in appositi Comitati con i rappresentanti dei lavoratori, istituiti dal protocollo nazionale di marzo 2020;
- c) Il personale operativo, a fronte del nuovo calo repentino del traffico passeggeri e delle attività operative dell'inverno 2020-2021 e della graduale ripresa dell'estate 2021, ha continuato a ruotare in cassa integrazione guadagni straordinaria (in condivisione con tutte le organizzazioni sindacali presenti nel Gruppo): fino ad aprile 2021 con la modalità CIGS, da aprile a dicembre 2021 con la cassa cd. Covid o in deroga.
- d) Il personale di staff e normalista ha continuato a lavorare in modalità lavorativa di cd. "lavoro agile", alternando giornate di "lavoro agile" con cassa integrazione e giornate di lavoro "in sede". E' stato anche effettuata una survey a tutto il personale coinvolto in questa modalità lavorativa, con lo scopo di recepire

indicazioni e valutazioni utili ad un mantenimento futuro dell'istituto, anche dopo la fine della pandemia.

- e) **Tutto il personale cd. "fragile" è stato periodicamente sottoposto a visite mediche da parte del medico del lavoro e costantemente monitorato nel corso dell'anno, prediligendo un utilizzo in "lavoro agile".**

La continuazione della **pandemia**, l'esigenza di garantire distanziamento sociale, ma anche una minore necessità di ricorrere a prestazioni lavorative, hanno evidentemente impattato su tutti gli indici quantitativi solitamente monitorati.

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

Nel corso dell'anno le Società TA/TAH/TAE/JF hanno attivato gli ammortizzatori sociali ed in particolare:

Toscana Aeroporti SpA è ricorsa alla cassa integrazione guadagni straordinaria (di seguito CIGS) e alle varie "casse covid" in deroga per il personale non ricompreso nella CIGS, per un totale di oltre 145.156 ore di ammortizzatore utilizzato, ed un totale di ore di assenza complessive per la gestione Covid di quasi a 188.645 ore, ossia il 30% delle ore lavorabili 2021;

Toscana Aeroporti Handling è ricorsa alla cassa integrazione guadagni straordinaria, per un totale di 250.363 ore di ammortizzatore utilizzato, ed un totale di ore di assenza complessive per la gestione Covid pari a 288.818 ore, ossia il 44% delle ore lavorabili 2021;

Toscana Aeroporti Engineering è ricorsa alle "casse covid" in deroga susseguitesi nell'anno per il tramite dello strumento del FIS, per un totale di 996 ore di ammortizzatore utilizzato, ed un totale di ore di assenza complessive per la gestione Covid pari a 1888 ore, ossia il 14% delle ore lavorabili 2021.

Jet Fuel è ricorsa alla cassa integrazione guadagni e straordinaria, per un totale di ore pari a 7.947, ossia il 34% delle ore lavorabili 2021

Alla data di redazione di questo documento possiamo affermare che i casi Covid19, gestiti nel corso del 2021, come per il 2020, sono stati tutti collegati a contagi avvenuti in ambito extra lavorativo, grazie ai protocolli applicati dal Gruppo.

Questo è un tema importante e sensibile, che si collega ad una buona gestione ed anche alla mitigazione di rischi di contenzioso

Il rischio di contenzioso è mitigato normalmente dall'applicazione pedissequa di contratti collettivi nazionali (il 100% dei dipendenti è coperto da contratti collettivi) ed aziendali, nonché ovviamente delle norme di legge vigenti, e da una oculata e puntuale gestione risorse umane. Nel 2021 a ciò si è aggiunto il mantenimento dei suddetti protocolli specifici per il rischio da Covid19, in totale condivisione tra Funzione

SPP e funzione RRUU&ORG. Inoltre, la funzione RRUU è supportata anche da uno studio legale esterno e da una società che opera nell'ambito della consulenza del lavoro.

Infine, la Direzione Risorse Umane ed Organizzazione ha una propria specifica funzione dedicata alla Formazione, con un responsabile e dei collaboratori, che seguono l'organizzazione dei corsi di formazione tecnici, specialistici, trasversali, di addestramento e di salute e sicurezza. E' utilizzato anche un software dedicato, che raccoglie i 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 anche nel corso del 2021 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". Pur in una situazione economica aziendale non semplice, per gli effetti della pandemia, il Gruppo ha mantenuto in essere il sistema di welfare anche nel corso del 2021.

4.2.3. Indicatori di performance

L'occupazione del Gruppo rispetto al 2020 è diminuita a fine anno del 0,5%, con una diminuzione di circa 4 unità, ma ciò è frutto del delta tra l'uscita di 18 persone nelle società TA/TAH/TAE e l'ingresso nel gruppo della nuova società TAC

La pandemia da Covid19 ed il rallentamento o quasi annullamento delle attività operative hanno imposto all'azienda una rivisitazione dei propri piani di sviluppo anche nel 2021 e quindi del piano assunzioni. L'azienda non ha sostituito il personale uscente e non ha assunto nuova forza lavoro da aprile 2020 in poi, tranne che nella funzione ICT.

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

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

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

Fig. 1 (dati 2021 n* teste)

Categoria professionale	UdM			Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti			Jet Fuel Co.			Vola			TAC		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Dirigenti	2	13	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Quadri	6	12	18	2	2	4	1	2	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Impiegati	175	114	289	223	76	299	1	3	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	5	8
Operai	1	30	31	1	135	136	-	-	-	10	10	-	-	-	-	-	-	-	6	6	6
Totale	n°	184	169	353	226	213	439	2	5	7	-	13	13	-	-	-	-	3	11	14	
Tempo indeterminato	n°	184	168	352	225	213	438	1	-	1	-	13	13	-	-	-	-	3	11	14	
Tempo determinato	n°					1	1	-	1	1	5	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale	n°	184	169	353	226	213	439	2	5	7	-	13	13	-	-	-	-	3	11	14	

Fig. 2 (dati 2020 n* teste)

Categoria professionale	UdM			Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			Vola		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Dirigenti	2	12	14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Quadri	5	12	17	2	2	4	-	-	-	2	2	-	-	-	-	-	-	-
Impiegati	178	112	290	231	78	309	1	3	4	-	-	3	3	-	-	1	1	1
Operai	1	36	37	1	142	143	-	-	-	-	-	7	7	-	-	-	-	-
Totale	n°	186	172	358	234	222	456	1	5	6	-	10	10	-	-	1	1	

Fig. 3 (dati 2019 n* teste)

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

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 2021)

Categoria professionale	UdM		Rapporto del salari base	Rapporto della remunerazione
	Donne/Uomini	Donne/Uomini	Donne/Uomini	Donne/Uomini
Dirigenti	%	162%		142%
Quadri	%	85%		73%
Impiegati	%	97%		79%
Operai	%	87%		36%

Fig. 5 (dati 2020)

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

Fig. 6 (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%

Si precisa che in tale indicatore non sono compresi i dipendenti di Jet Fuel in quanto solo dipendenti uomini impiegati ed operai, pertanto avrebbe impatto solo sui rapporti di queste categorie e non sul genere.

Per Toscana Engineering S.r.l. è stato possibile calcolare il rapporto del salario base e della remunerazione per le categorie professionali quadri ed impiegati. Per la categoria professionale quadri il rapporto del salario base donna medio rispetto a quello degli uomini risulta pari al 75%, mentre quello relativo alla remunerazione è invece pari al 97%). Per la categoria professionale impiegati il rapporto del salario base donna medio rispetto a quello degli uomini risulta pari al 71%, mentre quello relativo alla remunerazione risulta pari all'82%.

Per Toscana Costruzioni S.r.l. è stato possibile definire il rapporto in riferimento alla sola categoria degli impiegati (il rapporto del salario base medio delle impiegate rispetto a quello degli uomini risulta pari al 118%. Quello relativo alla remunerazione è invece pari al 59%).

Fig. 7 (dati 2021 n* teste)

Tipologia contrattuale (determinato/indeterminato)	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			Vola			TAC		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Tempo indeterminato	n*	184	168	352	225	213	438	1	-	1	-	13	13	-	-	3	11	14	
Tempo determinato	n*	-	1	1	1	1	-	1	1	5	6	-	-	-	-	-	-	-	
Totale	n*	184	169	353	226	213	439	2	5	7	-	13	13	-	-	3	11	14	
Tipologia contrattuale (part-time/full-time)	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			Vola			TAC		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Full-time	n*	109	153	262	66	114	180	1	5	6	-	13	13	-	-	3	11	14	
Part-time	n*	75	16	91	160	99	259	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	
Totale	n*	184	169	353	226	213	439	2	5	7	-	13	13	-	-	3	11	14	

Fig. 8 (dati 2020 n* teste)

Tipologia contrattuale (determinato/Indeterminato)	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			Vola				
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale		
Tempo indeterminato		n°	184	171	355	234	222	456	-	4	4	-	10	10	-	-	-	
Tempo determinato		n°	2	1	3	-	-	-	1	1	2	-	-	-	1	1	1	
Totale		n°	186	172	358	234	222	456	1	5	6	-	10	10	-	1	1	1
Tipologia contrattuale (part-time/full-time)	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			Vola				
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale		
Full-time		n°	107	156	263	67	116	183	-	5	6	-	10	10	-	1	1	1
Part-time		n°	79	16	95	167	106	273	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-
Totale		n°	186	172	358	234	222	456	1	5	6	-	10	10	-	1	1	1

Fig. 9 (dati 2019 n* teste)

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. 10 (dati 2021 n* teste)

Personale per fasce d'età puntuale al 31/12/2020	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			Vola			TAC		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
≤ 29 anni		n°	2	5	7	11	5	16	-	1	1	-	-	-	-	1	1	1	
30 - 50 anni		n°	139	107	246	153	105	258	2	1	3	-	7	7	-	1	5	6	
≥ 51 anni		n°	43	57	100	62	103	165	-	3	3	-	6	6	-	1	6	7	
Totale		n°	184	169	353	226	213	439	2	5	7	-	13	13	-	3	11	14	
Personale in entrata per fasce d'età (td + tl) tot	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			Vola			TAC		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
≤ 29 anni		n°	-	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
30 - 50 anni		n°	2	2	4	-	-	-	1	1	-	2	2	-	-	1	1	1	
≥ 51 anni		n°	1	1	1	1	1	1	-	-	1	1	1	-	-	-	-	-	-
Totale		n°	2	6	8	1	-	1	1	-	1	-	3	3	-	-	1	-	1

Fig. 11 (dati 2020 n* teste)

Personale per fasce d'età puntuale al 31/12/2020	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			Vola				
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale		
≤ 29 anni		n°	4	5	9	15	13	28	-	1	1	-	1	1	-	-	-	-
30 - 50 anni		n°	146	118	264	160	116	276	1	2	3	-	4	4	-	1	1	1
≥ 51 anni		n°	36	49	85	59	93	152	-	2	2	-	5	5	-	-	-	-
Totale		n°	186	172	358	234	222	456	1	5	6	-	10	10	-	1	1	1
Personale in entrata per fasce d'età (td + tl) tot anno	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			Vola				
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale		
≤ 29 anni		n°	2	1	3	7	4	11	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-
30 - 50 anni		n°	1	5	6	12	9	21	1	1	2	-	-	-	-	1	1	1
≥ 51 anni		n°	-	1	1	1	-	1	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-
Totale		n°	3	7	10	20	13	33	1	2	3	-	1	1	-	1	1	1

Fig. 12 (dati 2019 n* teste)

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

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

Fig. 13 (dati 2021 n* teste)

Personale in uscita per fasce d'età			Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			Vola			TAC		
			UdM	Donne	Uomini	Totale	UdM	Donne	Uomini	Totale	UdM	Donne	Uomini	Totale	UdM	Donne	Uomini	Totale		
≤ 29 anni		1		2		3		-		-		-		-	-	-	-	-		
30 - 50 anni		3		5		8		4		6		10		-		-		1		
≥ 51 anni		1		2		3		6		4		10		-		-		2		
Totale		5		9		14		10		10		20		-		-		1		

<i>Motivazione uscita:</i>																		
Uscite volontarie (escluso il pensionamento)																		
Pensionamento																		
Licenziamenti																		
Altro (es. fine di contratti a tempo determinato)																		

Fig. 14 (dati 2020 n* teste)

Personale in uscita per fasce d'età (td + tl) tot anno			Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			Vola			
			UdM	Donne	Uomini	Totale	UdM	Donne	Uomini	Totale	UdM	Donne	Uomini	Totale	UdM	Donne	Uomini	Totale
≤ 29 anni		2		2		4		12		6		18		-		-		1
30 - 50 anni		2		3		5		14		12		26		1		1		-
≥ 51 anni		2		2		4		4		4		8		-		-		-
Totale		6		7		13		30		22		52		1		2		3

<i>Motivazione uscita:</i>																		
Uscite volontarie (escluso il pensionamento)																		
Pensionamento																		
Licenziamenti																		
Altro (es. fine di contratti a tempo determinato)																		

Fig. 15 (dati 2019 n* teste)

Personale in uscita per fasce d'età (td + tl) tot anno			Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			Vola			
			UdM	Donne	Uomini	Totale	UdM	Donne	Uomini	Totale	UdM	Donne	Uomini	Totale	UdM	Donne	Uomini	Totale
≤ 29 anni		1		6		7		17		9		26		-		-		2
30 - 50 anni		6		10		16		30		21		51		-		-		2
≥ 51 anni		3		4		7		1		11		12		-		-		1
Totale		10		20		30		48		41		89		-		-		5

<i>Motivazione uscita:</i>																		
Uscite volontarie (escluso il pensionamento)																		
Pensionamento																		
Licenziamenti																		
Altro (es. fine di contratti a tempo determinato)																		

Fig. 16 (dati 2021)

Turnover in entrata			Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			Vola			TAC		
			UdM	Donne	Uomini	Totale	UdM	Donne	Uomini	Totale	UdM	Donne	Uomini	Totale	UdM	Donne	Uomini	Totale		
≤ 29 anni		50%	60%	43%	0%	0%	0%	n.d.	0%	#	n.d.	n.d.	n.d.	0%	n.d.	0%	0%			
30 - 50 anni		1%	2%	2%	0%	0%	0%	50%	0%	#	n.d.	29%	29%	n.d.	n.d.	n.d.	17%			
≥ 51 anni		0%	2%	1%	2%	0%	1%	n.d.	0%	#	n.d.	17%	17%	n.d.	n.d.	n.d.	0%			
Totale		1%	4%	2%	0%	0%	0%	50%	0%	#	n.d.	23%	23%	n.d.	n.d.	n.d.	7%			

Turnover in uscita			Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			Vola			TAC		
			UdM	Donne	Uomini	Totale	UdM	Donne	Uomini	Totale	UdM	Donne	Uomini	Totale	UdM</th					

Fig. 17 (dati 2020)

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

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

Fig. 18 (dati 2019)

Turnover in entrata	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	%	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 Handling			Toscana Aeroporti Engineering			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. 19 (dati 2021)

Ore di formazione totali per categoria professionale	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			Vola			TAC		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Dirigenti	h	107	590	697	3	3	7	16	23										
Quadri	h	100	321	420	3	3	7	14	14										
Impiegati	h	2.469	2.443	4.912	2.452	908	3.360	16	12	28	70	70							
Operai	h	720	720	1.440	8	1.870	1.878	1	1	2	300	300							
Totale	h	2.676	4.073	6.748	2.460	2.781	5.240	23	28	51	370	370							

Fig. 20 (dati 2020)

Ore di formazione totali per categoria professionale	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Dirigenti	h	11	54,5	65,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Quadri	h	30,5	86,5	117	13	18	31	7	14	14	-	-	-
Impiegati	h	2.126,5	1.822	3.948,5	3.444	1.593,5	5.037,5	12,5	17	29,5	-	70	70
Operai	h	-	883	883	2,5	2.292,5	2.295	-	-	-	-	270	270
Totale	h	2.168	2.846	5.014	3.459,5	3.904	7.363,5	12,5	31	43,5	-	340	340

Numero di partecipanti ai corsi per categoria professionale	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Dirigenti	n*	2	12	14	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Quadri	n*	5	12	17	2	2	4	2	2	2	-	-	-
Impiegati	n*	174	125	299	251	91	342	2	4	6	-	3	3
Operai	n*	-	25	25	1	148	149	-	-	-	-	7	7
Totale	n*	181	174	355	254	495	749	2	6	8	-	10	10

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	13	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Quadri	n*	5	11	16	-	-	-	1	1	2	-	-	-
Impiegati	n*	147	107	254	196	78	274	1	1	2	-	3	3
Operai	n*	-	20	20	1	138	139	-	-	-	-	7	7
Totale	n*	154	151	305	197	217	414	2	2	4	-	10	10

Fig. 21 (dati 2019)

Ore di formazione totali per categoria professionale				Toscana Aeroporti				Toscana Aeroporti Handling				Toscana Aeroporti Engineering				Jet Fuel Co.						
UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale			
Dirigenti				h 23	220	243				-	-								-			
Quadri				h 112	201	313				-	-								-			
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 2.620	5.293	7.813	9.720		7.435	17.155								390	390			
Numero di partecipanti ai corsi per categoria professionale				Toscana Aeroporti				Toscana Aeroporti Handling				Toscana Aeroporti Engineering				Jet Fuel Co.						
UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	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	264		237	490								-	11	11		

Fig. 22 (dati 2021)

Ore di formazione per tematica e categoria professionale				Toscana Aeroporti				Toscana Aeroporti Handling				Toscana Aeroporti Engineering				Jet Fuel Co.						
UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.			UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale			
Addestramento (formazione di carattere tecnico-operativo)																						
Dirigenti				h 20	65	85																
Quadri				h 16	73	89																
Impiegati				h 1698	1532	3230	1949		710									40	40			
Operai				h 572	572	1144	1594										200	200				
Totale				h 1734	2241	3975	1949		2304									240	240			
Generale (formazione di carattere trasversale)																						
Dirigenti				h 85	512	596																
Quadri				h 74	237	311	3		3		6							23	23			
Impiegati				h 462	560	1021	220		96		316							43	43			
Operai				h 92	92	184	2		129		131											
Totale				h 620	1399	2019	222		228		449	6						37	37			
Salute e sicurezza																						
Dirigenti				h 6		6																
Quadri				h 281	308	589	283		102		385	16	12	28				30	30			
Impiegati				h 56	56	112	6		147		153							100	100			
Totale				h 287	364	651	289		249		538	16	12	28				130	130			
Anti - corruzione																						
Dirigenti				h 3	14	16																
Quadri				h 4	12	16																
Impiegati				h 26	42	69																
Totale				h 34	67	100																
Ore medie di formazione per categoria professionale																						
Dirigenti				h 54	45	46																
Quadri				h 20	29	26	3		3	7	16	11										
Impiegati				h 17	23	19	13		12	12	16	12	14					23	23			
Operai				h 36	36	36	8		14	14							43	43				
Totale				h 17	27	22	13		13	11	14	13					37	37				

Fig. 23 (dati 2020 n* teste)

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

Fig. 24 (dati 2019 n* teste)

Ore di formazione per tematica e categoria professionale	UdM	Toscana Aeroporti			Toscana Aeroporti Handling			Toscana Aeroporti Engineering			Jet Fuel Co.		
		Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Adddestramento (formazione di carattere tecnico-operativo)													
Dirigenti	h		84	84			-			-			-
Quadri	h		64	64			-			-			-
Impiegati	h	1.380	1.699	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			-		22	22
Impiegati	h	6	15	21			-			-		42	42
Totale	h	15	60	75	3	3	6			-		64	64

In relazione all'indicatore relativo alla formazione nel 2021, nonostante la situazione pandemica, le prescrizioni anticontagio e l'applicazione degli ammortizzatori sociali che hanno reso impossibile la fruizione di corsi in aula, il Gruppo ha erogato un totale di 12.409 ore, di cui il 42% fruite da personale femminile e il 58% da personale maschile, ricorrendo anche alla modalità e-learning tramite piattaforma aziendale e

all'organizzazione di corsi in videoconferenza. Rispetto al 2020 sono stati erogate 353 ore in meno in ragione dello scenario sopra descritto per l'anno 2021.

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 nei luoghi di lavoro su entrambi gli scali di Pisa e Firenze secondo quanto previsto dal D.lgs 81/08 e s.m.i., dalla normativa di riferimento e dai principi della Politica della Sicurezza adottata dall'Azienda. Il SPP, oltre che per la capogruppo TA, svolge tali attività - in virtù di contratti di service inter company - anche per le seguenti società del gruppo:

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

Anche durante il corso del 2021, l'attività di SPP, per tutte e tre le società, è stata fortemente caratterizzata dalla gestione dell'emergenza pandemica Covid-19.

Tale straordinaria attività di prevenzione, presidio e gestione del rischio biologico e della pandemia in corso, ha comportato una ulteriore revisione delle priorità e degli obiettivi che erano stati individuati e pianificati da fine 2019 e nel 2020, nella speranza che la situazione tornasse alla normalità.

Lo sforzo primario della Funzione è stato quello di adeguare continuamente le disposizioni governative alla realtà lavorativa e di lavorare in modo congiunto ad altre funzioni aziendali con protocolli e procedure di riferimento, fornendo l'approvigionamento costante e capillare di adeguati DPI ed interfacciandosi con gli Enti preposti (USMAF, ASL, Medicina del Lavoro, ecc.) al fine di individuare politiche di gestione omogenee e coerenti e supportare - durante le fasi più critica - tutte le Funzioni operative nella continuità delle attività aeroportuali a tutela di dipendenti e passeggeri.

Alla luce dei nuovi documenti governativi applicabili nei luoghi di lavoro, nel corso del 2021 sono stati revisionati i «Protocolli Anticontagio Covid-19» già elaborati nel 2020 e emanate INFOSicurezza focalizzate su aspetti specifici o indicazioni di prevenzione.

Di seguito si riportano le principali attività svolte in sinergia con altre Funzioni aziendali al fine di contenere la diffusione del virus nei luoghi di lavoro:

- Implementazione e monitoraggio delle principali misure di sicurezza per la mitigazione del rischio di diffusione del virus all'interno degli ambienti di lavoro e revisione del DVR aziendale;

- Redazione e divulgazione di «INFOsicurezza», volte a formare ed informare il personale sui comportamenti da adottare e mantenere, sui DPI da indossare e sulle buone prassi utili **alla gestione dell'emergenza pandemica**;
- Gestione della cartellonistica informativa relativa ai comportamenti, alle norme di distanziamento, alla capienza di ogni locale, verifica di nuovi lay-out per la separazione dei flussi, introduzione di plexiglass protettivi in alcune postazioni di lavoro;
- **Mantenimento dell'utilizzo dello “smartwork” per le funzioni aziendali e regolamentazione dello stesso in aderenza alla valutazione dei rischi da lavoro agile**;
- Mantenimento delle sessioni periodiche dei Comitati di Controllo Covid-19 (tra Azienda, OOSS e RLS) ed attivati ai sensi del DPCM 26.3.2020;
- Monitoraggio delle società appaltatrici del servizio di pulizia degli ambienti e delle infrastrutture e adeguamento piani di pulizia, igienizzazione e sanificazione ambienti di lavoro; richieste di sanificazioni in ambienti potenzialmente contaminati dopo accertate positività;
- Mantenimento del Progetto «Triage» in ingresso all'aerostazione di Pisa e Firenze anche per il Personale Aeroportuale (Progetto “aeroporto sicuro”);
- Approvvigionamento, distribuzione e gestione DPI e presidi Covid-19 (mascherine, gel, salviette igienizzanti);
- Gestione «day by day» dei casi Covid riguardanti personale e utenti;
- Verifica e adeguamento continuo delle procedure aziendali che recepiscono le disposizioni governative e regionali su green pass, gestione personale dopo contatti stretti, quarantena ecc.
- Gestione degli aspetti correlati alla progressiva riapertura di aree del terminal e relativa regolamentazione (es: sala VIP).

Tali misure di igiene, prevenzione e di intervento hanno garantito ambienti di lavoro adeguatamente sicuri ai dipendenti della Società ed agli utenti delle aerostazioni di Pisa e Firenze.

Nel corso del 2021 non si sono registrati casi di contagio da Covid-19 in Azienda (in particolare, focolai derivanti dal mancato rispetto delle norme del Protocollo o **sintomatologie durante l'orario di lavoro**). Nel mese di dicembre si è avuta una significativa impennata delle assenze per casi di dipendenti risultati positivi al Covid-19 (anche se contagi non di origine aziendale).

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

TAH e TAE hanno infatti adottato principi organizzativo-gestionali sulla scorta di quanto già attivo in TA elaborando proprie politiche di sicurezza e, relativamente al sistema di prevenzione e protezione aziendale, ponendosi quale obiettivo primario la salvaguardia della salute e della sicurezza dei propri dipendenti e, comunque, di tutti coloro che operano nell'ambito delle rispettive realtà.

Al fine di garantire adeguati livelli di sicurezza e individuare i rischi connessi alle attività svolte le società si sono dotate ciascuna di un proprio *Documento di Valutazione dei Rischi* (DVR), di un *Protocollo Sanitario* e delle 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
- ✓ Promuovere, organizzare ed erogare con continuità corsi di formazione e di sensibilizzazione ai temi della salute e sicurezza diretti a tutti i livelli aziendali ed ai ruoli previsti in posizione di garanzia dal D.lgs. 81/08 (Dirigenti, Preposti e Lavoratori).

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
- RLS

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 salute e sicurezza.

Sono presenti, inoltre, RLS di ciascuna società su ogni sito (per TAE, solo sul sito di Firenze) che vengono regolarmente 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 previste (ex art .35 D.lgs.81/08).

E' stato inoltre costituito l'*Health and Safety Board* di TA che è un organo collegiale datoriale, per il monitoraggio del Vertice aziendale sugli aspetti di prevenzione, salute e sicurezza. Al Board partecipano RSPP/ASPP, AD/Datore di Lavoro, Dirigenti Delegati, Direzione Risorse Umane, Qualità e, ove necessario, e in base agli argomenti da trattare, possono partecipare altri soggetti/funzioni (RSPP di altre società o handler, Medico Competente, RLS ecc). Tale momento di riunione e scambio oltre che essere una importante sede di informazione e decisionale, favorisce il coordinamento tra AD/Datore di Lavoro, Dirigenti Delegati e funzioni di riferimento del SGSSL e della certificazione ISO 45001.

4.3.4. Mantenimento della certificazione ISO 45001:2018

Nel mese di dicembre 2021 TA e TAH hanno sostenuto da parte dell'Ente di verifica DNV l'audit di verifica e di mantenimento della certificazione ISO 45001:2018; l'audit ha avuto esito positivo e non sono emerse non conformità.

4.3.5. Prove di emergenza ed evacuazione

Nel mese di novembre 2021 sono state organizzate da TA e TAH ed effettuate sullo scalo di Firenze le annuali prove di gestione dell'emergenza ed evacuazione in conformità al D.M. 10/03/98. Le prove hanno previsto anche il coinvolgimento di Terzi, in particolare a Firenze del vettore AirDolomiti che, sullo scalo è anche sub concessionario. La simulazione di attivazione del piano PEI/NON PEA si è svolta presso l'hangar Air Dolomiti e ha visto il coinvolgimento e la partecipazione di ENAV, ENAC, Vigili del Fuoco, TAH, Air Dolomiti, SPP, Safety Management e Polizia di Frontiera.

A Pisa, la prova di emergenza si è svolta in coordinamento con DHL, presso le aree magazzino del Cargo Village e nell'occasione è stato simulato un intervento dei Vigili

del Fuoco del Presidio Aeroportuale e degli addetti alla gestione dell'emergenza di TA e di DHL, con successiva evacuazione dei locali operativi ed amministrativi del Cargo Village.

4.3.6. Segnalazioni, Non conformità / near miss

Il SPP, nel corso del 2021, ha gestito e tracciato:

- relativamente a TA: 94 eventi di cui 2 near miss
- relativamente a TAH: 94 eventi di cui 7 near miss

per un totale di 188 eventi di cui 9 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

Nel corso del 2021 non si registrano malattie professionali riconosciute.

Nei grafici seguente sono presenti le informazioni relative al numero di infortuni registrabili, in itinere e sul lavoro, oltre al tasso di infortuni registrabili.

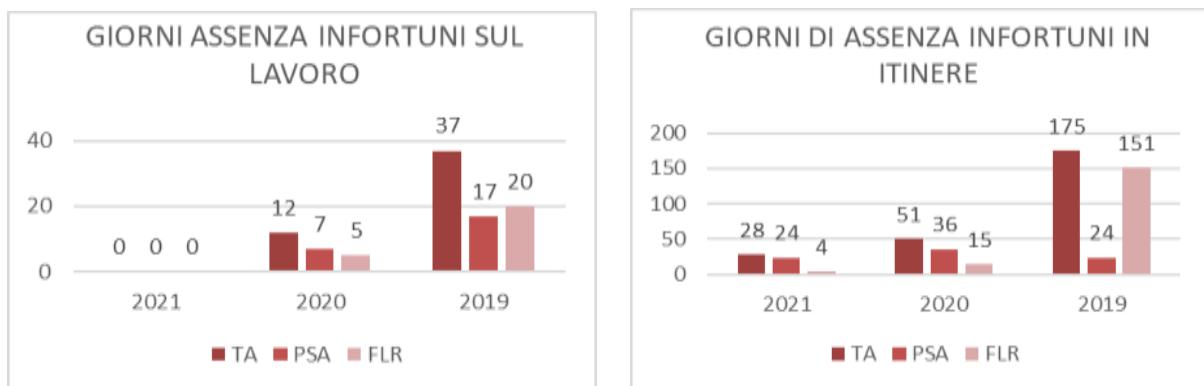
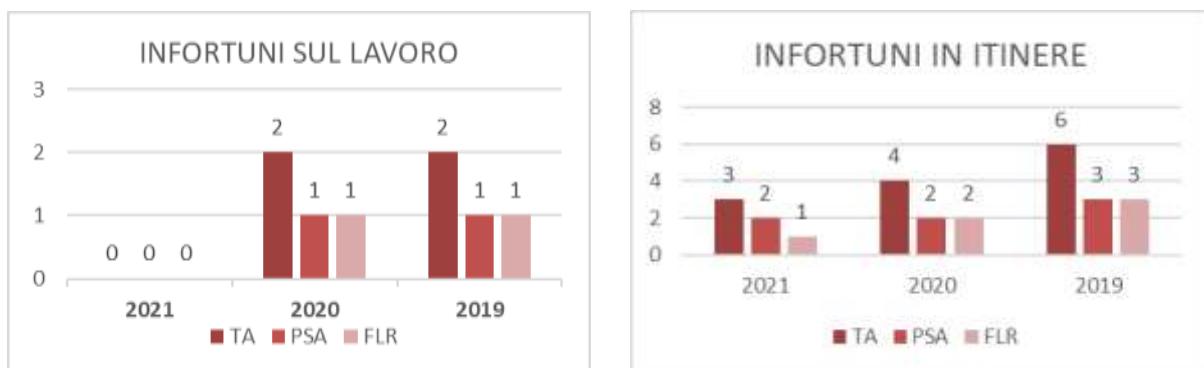
Si definiscono infortuni "in itinere", gli infortuni avvenuti durante il normale tragitto di andata e ritorno tra l'abitazione e il luogo di lavoro.

Anno 2021	TA	TAH
Numero di decessi a seguito di infortuni sul lavoro	0	0
Numero di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze (ad esclusione dei decessi)	0	0
Numero di infortuni sul lavoro registrabili		
<i>in itinere</i>	3	2
<i>sul lavoro</i>	0	7
Ore lavorate	415.383	291.050
Tasso di decessi a seguito di infortuni sul lavoro (n. decessi a seguito di infortuni sul lavoro/numero di ore lavorate) x 1.000.000	0	0
Tasso di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze (ad esclusione dei decessi) (n. di infortuni sul lavoro/numero di ore lavorate) x 1.000.000	0	0
Tasso di infortuni sul lavoro registrabili (n. di infortuni sul lavoro registrabili/numero di ore lavorate) x 1.000.000	7,22	30,92

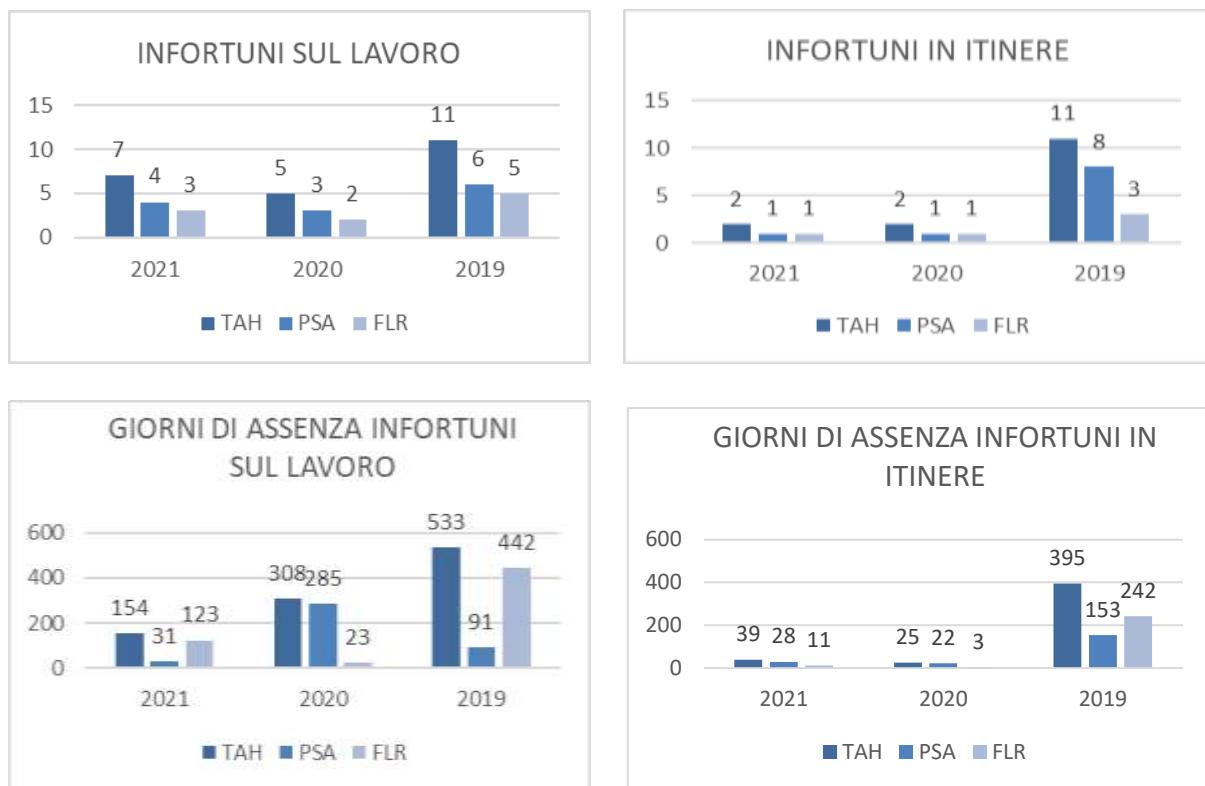
Anno 2020	TA	TAH
Numero di decessi a seguito di infortuni sul lavoro	0	0
Numero di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze (ad esclusione dei decessi)	0	0
Numero di infortuni sul lavoro registrabili	6	7
<i>in itinere</i>	4	2
<i>sul lavoro</i>	2	5
Ore lavorate	360297	249330
Tasso di decessi a seguito di infortuni sul lavoro (n. decessi a seguito di infortuni sul lavoro/numero di ore lavorate) x 1.000.000	0	0
Tasso di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze (ad esclusione dei decessi) (n. di infortuni sul lavoro/numero di ore lavorate) x 1.000.000	0	0
Tasso di infortuni sul lavoro registrabili (n. di infortuni sul lavoro registrabili/numero di ore lavorate) x 1.000.000	16,65	28,08

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

Andamento infortuni TA



Andamento Infortuni TAH



Nota: I giorni di assenza sono calcolati nell'anno di competenza dell'infortunio. Anche in caso di ricadute, i giorni di assenza da lavoro sono imputati all'anno in cui si è verificato l'evento. Per l'anno corrente il dato è calcolato come giorni di assenza al 31/12. Il dato dei giorni di assenza per infortuni 2020 di TAH risulta diverso da quanto pubblicato nella Dichiarazione Non Finanziaria 2020 in quanto c'è stato una ricaduta nel 2021 di un infortunio avvenuto nel 2020.

Si segnala l'ottimo obiettivo raggiunto per TA di "infortuni zero" per l'anno 2021 con riferimento al Gestore TA. Relativamente invece agli infortuni sul lavoro di TAH, si segnala che gli eventi registrati sono per lo più imputabili ad eventi comportamentali derivanti da distrazione e/o imperizia (c.d. *human factor*) e non ad accadimenti collegati a mezzi, macchinari od a processi lavorativi disfunzionali.

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**;
- Involgere tutti i lavoratori ad ogni livello per promuovere la responsabilità di ciascuno riguardo la salute e sicurezza sul lavoro;
- **Preservare l'integrità fisica e morale delle persone, a partire dalla prevenzione** e dal monitoraggio continuo dei rischi sui luoghi di lavoro, fino ad arrivare alla predisposizione di specifiche misure di mitigazione degli stessi;
- Consolidare una cultura della sicurezza, favorendo la comunicazione, il coinvolgimento e la consapevolezza di tutte le persone
- Identificare e valutare periodicamente i rischi legati alle attività lavorative;
- Impegnarsi al miglioramento continuo, alla prevenzione degli infortuni e delle malattie professionali;
- Analizzare le malattie professionali e gli incidenti sul lavoro che si dovessero presentare con identificazione delle cause, così come le misure da attuare per evitarne la ripetizione;
- Progettare ed attuare programmi di informazione, formazione e addestramento per i lavoratori in materia di sicurezza e salute sul lavoro;
- **Stabilire il programma di miglioramento, divulgarlo all'interno dell'Azienda e raggiungere gli obiettivi per salvaguardare la salute e sicurezza dei lavoratori in esso stabiliti.**

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

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

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 22/01/2021, sono state analizzate tutte le mansioni presenti nella realtà Jet Fuel e vengono analizzati i rischi ad esse associate. Le mansioni individuate all'interno del DVR sono:

- Capo impianto
- Operatore Into Plane
- Operatore impianto

Inoltre, in relazione alle attività svolte presso gli impianti, sono state individuate procedure di lavoro specifiche per minimizzare e ove possibile eliminare i rischi presenti.

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 2021, sono stati rilevati 9 near miss e 0 infortuni

Oltre all'analisi degli infortuni, vengono analizzati gli eventi ambientali che si sono verificati nel 2021:

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

4.4. Salute e Sicurezza Toscana Aeroporti Costruzioni srl

Come per la Società capogruppo TA, Toscana Aeroporti Costruzioni srl (TAC) ha provveduto ad organizzare un Servizio di Prevenzione e Protezione che, in sinergia con il complesso dell'assetto aziendale, garantisce il monitoraggio di tutti gli ambiti di competenza.

Internamente alla Società, sono pertanto presenti:

- Datore di Lavoro
- Medico Competente
- Addetto alla sicurezza
- Addetti per la gestione delle emergenze (Primo soccorso, Prevenzione incendi, Evacuazione lavoratori.)

Sulla base dell'organico societario medio annuo, TAC ha poi inoltrato ed ottenuto la nomina di un RLST (Responsabile Lavoratori per la Sicurezza Territoriale) e, sulla base delle disposizioni dell'art.31 comma 1 del D. Lgs. 81/08, il Datore di Lavoro ha provveduto ad assegnare il ruolo di RSPP ad una figura esterna alla società.

Tutte le figure sopra elencate vengono regolarmente coinvolte dal SPP e partecipano attivamente a sopralluoghi, alla segnalazione di eventi o aspetti da monitorare, alla valutazione dei rischi e alle misure di prevenzione connesse e alle riunioni periodiche previste (ex art .35 D.Lgs.81/08).

In particolare, l'azienda provvede a consultare il RLST nell'attività di verifica delle misure di prevenzione attuate e nella definizione/programmazione delle iniziative atte ad aumentare il livello di sicurezza in tutte le attività condotte.

In ottemperanza all'art.17 comma 1 lett. a) del D. Lgs 81/08, il Datore di Lavoro, in collaborazione con il SPP ed il medico competente e previa consultazione del RLST (artt. 29 e 31 del D. Lgs. 81/08), ha curato la redazione del *Documento di Valutazione dei Rischi* (DVR) e del *Protocollo Sanitario* finalizzati rispettivamente ad individuare i rischi connessi alle attività svolte dalla società e garantire adeguati livelli di sicurezza interni. In particolare, da tali documenti si evincono anche:

- l'indicazione delle misure di prevenzione e protezione attuate e dei DPI adottati, nonché l'individuazione delle procedure per l'attuazione delle misure da realizzare, inclusi i ruoli dell'organizzazione aziendale che devono provvedervi;

- il programma delle misure ritenute opportune per garantire il miglioramento nel tempo dei livelli di sicurezza.

La valutazione dei rischi è stata condotta a partire dall'individuazione di tutti i rischi lavorativi attraverso una breve, seppur accurata, descrizione del ciclo lavorativo preso in esame, andando poi ad approfondire i "rischi specifici", così come da D. Lgs 81/2008.

Nel Documento datato 03/11/2021 e firmato da tutte le figure del SPP, sono state analizzate tutte le mansioni presenti nella realtà Toscana Aeroporti Costruzioni ed i rischi ad esse associati. Tali mansioni individuate all'interno del DVR sono:

- impiegato;
- impiegato tecnico;
- operaio settore edilizia;
- operaio generico;
- autista mezzi pesanti/sollevamento.

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

La società promuove, organizza ed eroga con continuità corsi di formazione e di sensibilizzazione ai temi della salute e sicurezza diretti a Lavoratori, Preposti e Dirigenti, così come previsto dall'art. 2 del D.lgs. 81/08.

Nel corso del 2021, non sono state registrate né malattie professionali riconosciute né infortuni sul lavoro.

La crisi pandemica ha portato ad una integrazione della valutazione del rischio biologico sia nel DVR generale che nei vari Piani di Sicurezza. È stata invece demandata ai Piani Operativi di Sicurezza la definizione di procedure specifiche per i singoli cantieri, in particolare per la gestione delle interferenze con altre imprese cooperanti.

Alla luce dei nuovi documenti governativi applicabili nei luoghi di lavoro, nel corso del 2021, al fine di contenere la diffusione del virus Covid-19 sono stati inoltre revisionati i «Protocolli Anticontagio» già elaborati nel 2020 ed emanate INFOSicurezza focalizzate su aspetti specifici o indicazioni di prevenzione.

L'applicazione di tali misure di igiene, prevenzione e di intervento hanno garantito ambienti di lavoro adeguatamente sicuri ai dipendenti, tant'è che, nell'anno 2021, non si sono registrati casi di contagio da Covid-19 in Azienda dovuti al mancato rispetto delle norme del Protocollo o sintomatologie in orario di lavoro.

Durante l'importante attività svolta dalla Toscana Aeroporti Costruzioni s.r.l. nei mesi di febbraio e marzo 2021 per la riqualifica della pista e delle strip dell'aeroporto Vespucci di Firenze, l'impresa si è avvalsa di una collaborazione esterna per garantire controlli quotidiani delle attività svolte dalle maestranze. Nei mesi successivi, invece, a causa del ridotto numero di cantieri in cui hanno operato le maestranze di TAC, è diminuito anche il numero dei controlli operativi in cantiere dell'applicazione delle misure di sicurezza previste dai piani dei cantieri. Per il nuovo anno, si prevede di implementare il personale addetto ai controlli che possa affiancare l'RSPP in questa attività.

4.5. Cyber security

4.5.1. Introduzione

Dopo le fasi iniziali per la gestione della pandemia da Covid-19, che nel 2020 aveva determinato la necessità di rispondere in tempi ristretti a nuove esigenze aziendali in termini di lavoro da remoto (sia relativamente alla predisposizione di quanto necessario per consentire ai dipendenti di operare in modalità "smart working", che per fornire loro adeguati livelli di supporto ed assistenza), anche nel 2021 la modalità "smart working" è stata notevolmente utilizzata ed ha richiesto un notevole sforzo, sia da parte dello staff ICT che dei presidi esterni (assistenza helpdesk di primo livello), per rispondere alle esigenze di un numero di postazioni di lavoro remote che è andato via via crescendo.

Gli investimenti tecnologici, il miglioramento dei processi, la standardizzazione, l'integrazione ed il consolidamento attuati negli anni precedenti sui sistemi informativi, hanno consentito da un lato di proseguire nella risposta rapida alle perduranti e crescenti esigenze aziendali scaturite dalla pandemia, capitalizzando il lavoro fatto nel passato e sfruttando la scalabilità ottenuta grazie a precedenti interventi.

Le attività necessarie per il noleggio e la configurazione dei laptop e l'installazione dei software di protezione già in uso, la configurazione di ulteriori connessioni VPN sui nuovi apparati acquisiti e l'attivazione di SIM dati per i dipendenti che non disponevano di una propria connessione ad Internet sono proseguite anche nel 2021 mettendo in condizione di lavorare da remoto un totale di oltre 150 dipendenti. La predisposizione di apparati laptop per nuovi dipendenti è divenuta di fatto, la scelta più naturale e conforme ad un nuovo modo di lavorare che prevede un mix di presenza in ufficio e smart working.

Grazie al lavoro svolto nel passato, e proseguito nell'ultimo anno, i sistemi informativi aziendali e le procedure già esistenti sono stati applicati in maniera estesa anche alla nuova modalità lavorativa.

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

4.5.2. La Cyber security

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

Per garantire un buon livello di sicurezza ai sistemi informativi aziendali e alle informazioni in essi contenute, sono necessari anni di lavoro, continui investimenti ed un approccio strutturato alla Cyber Security, fatto di scelte ben ponderate e progettate e di miglioramenti continui.

È dunque evidente come tale approccio assuma un ruolo ancor più cruciale e determinante in un contesto come quello che stiamo vivendo e che, in assenza di esso, le nuove modalità operative, scaturite dalla pandemia e divenute il nuovo standard operativo, **avrebbero sottoposto l'Azienda a rischi di sicurezza di entità molto elevata**. Invece, il lavoro svolto negli ultimi anni in termini di Cyber Security, ci ha consentito di rispondere rapidamente alle nuove esigenze del business, facendo affidamento sulle scelte tecnologiche adottate già prima della pandemia.

Riportiamo di seguito alcune indicazioni in merito alla Cyber Security in ambito aeroportuale ed i principali dettagli che caratterizzano l'approccio adottato dal reparto ICT di Toscana Aeroporti nella mitigazione dei rischi cyber.

4.5.3. La strategia di Toscana Aeroporti

La strategia di Toscana Aeroporti si basa sui seguenti principi:

- **Prevenire:** utilizzo di strumenti di protezione classici ed innovativi, unitamente all'applicazione di procedure aziendali volte alla corretta gestione delle risorse informatiche; esecuzione periodica di assessment interni ed esterni.
- **Individuare:** costruzione (avviata nel 2020) di un servizio di **Network Operation Center (NOC)** interno, mediante l'installazione e la configurazione di strumenti atti al monitoraggio di server, storage, apparati di networking e disponibilità di servizi; attivazione di un servizio di **Security Operation Center (SOC)** attivo H24 mirato ad identificare, classificare e notificare la presenza di minacce informatiche attive e potenziali presenti all'interno delle reti e dei sistemi informativi. Per quest'ultimo servizio è stato approvato in Consiglio di Amministrazione nell'estate 2021 il progetto corredata da un **Capitolato Speciale d'Appalto**, che individua la soluzione tecnologica più adatta alle esigenze di Toscana Aeroporti e che costituisce la base per la procedura di Gara attivata nel mese di gennaio 2022.
- **Rispondere:** utilizzo di procedure per l'attuazione dei piani di rimedio, Disaster Recovery e-Business Continuity.
- **Gestione artefatti:** stipula di un protocollo d'intesa con la Polizia Postale e delle Comunicazioni per la prevenzione ed il contrasto dei crimini informatici sui sistemi informativi "critici" dipendenti da Toscana Aeroporti.

Le principali procedure aziendali redatte da TA che contengono linee guida e direttive legate alla Cyber Security aziendale sono:

- Gestione e corretto utilizzo strumenti aziendali.
- Assegnazione strumenti ICT Helpdesk e Change Management.
- Disaster Recovery & Business Continuity Plan.
- Gestione incidente informatico.
- Gestione della sicurezza dei sistemi informativi aziendali e politiche di backup dei dati.
- Gestione segnalazione evento di Data Breach.

4.5.4. Strumenti di protezione classici adottati da Toscana Aeroporti

1. Firewall.
2. IPS/IDS (Intrusion Prevention System/Intrusion Detection System).
3. Proxy (Dynamic Category Filtering).
4. E-mail protection.
5. Antivirus
6. DLP (Data Loss Prevention).
7. Misure organizzative e revisione periodica delle autorizzazioni.
8. Penetration Test periodici.

4.5.5. Sistemi di protezione innovativi adottati da Toscana Aeroporti

1. Strumenti basati su sandbox (zero day threats).
2. Strumenti basati sull'analisi dei comportamenti e gestione DNS (newly seen domains).
3. Strumenti per l'esecuzione di Vulnerability Assessment (automatici e manuali).
4. Privileged Account Security (tracciatura accessi e attività degli AdS, analisi degli artefatti).
5. Sistema centralizzato push aggiornamenti.
6. Software MDM (Mobile Device Management).

4.5.6. Best practices

1. SoD.
2. Non esporre versione servizi.
3. Least privilege (PoLP).
4. Versioni diverse di OS e software.
5. Valutare e gestire gli aggiornamenti.
6. Sanitize Input.
7. Utilizzo di protocolli «robusti».
8. Tool di sicurezza «ad hoc».
9. Networking.
10. Qualità del software.
11. Security by design.

4.5.7. Fattore Umano

Non deve essere trascurato infine il **fattore umano**, identificato dalla maggior parte degli stakeholder coinvolti come determinante: la formazione dei lavoratori e la trasparenza delle comunicazioni sono prioritarie poiché preparazione e consapevolezza delle possibili minacce rappresentano una prima barriera volta alla prevenzione di eventuali attacchi.

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) - la cui durata è stata prorogata di ulteriori due anni in forza della Legge n. 77 del 17 luglio 2020, che ha convertito con modificazioni l'articolo 202 comma 1-bis del Decreto Legge 19 maggio 2020 n. 34 - relative all'affidamento in concessione totale dei rispettivi Aeroporti. In qualità di gestore aeroportuale, è soggetta alla normativa del Codice della Navigazione nonché alla specifica disciplina adottata da Enac (circolari, regolamenti, ordinanze etc...) che il Codice Navigazione medesimo individua come unica autorità di regolamentazione tecnica di certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile.

Toscana Aeroporti S.p.A., inoltre, vista la propria attività istituzionale, opera, ai sensi della normativa in materia di appalti, disciplinata dal D. Lgs. 50/2016 (cd. Codice Appalti) nell'ambito dei «settori speciali», in quanto svolge «attività relative allo sfruttamento di un'area geografica, ai fini della messa a disposizione di aeroporti...» (art. 119 del Codice Appalti). TA rientra, ai fini della normativa in questione, nel novero degli "enti aggiudicatori" in quanto opera «in virtù di diritti speciali o esclusivi concessi loro dall'autorità competente» (art. 3 comma 1 lett. del Codice Appalti).

Per gli affidamenti di lavori, servizi e forniture di importo superiore alle soglie fissate dalle Direttive comunitarie, TA applica (ad esclusione di alcune tipologie contrattuali espressamente richiamate nel Codice Appalti) la normativa codicistica prevista per i settori speciali, mentre per quelli al di sotto di tale soglia ha adottato, ai sensi dell'art. 36 comma 8 del Codice Appalti, un proprio Regolamento Interno.

Gli adempimenti contemplati nella L.190/2012 "Disposizioni per la prevenzione e la corruzione e dell'illegalità nella Pubblica Amministrazione", nonché quelli, correlati ai primi, previsti dal D.lgs. 33 del 2013, quali a titolo esemplificativo la nomina di un Responsabile Anticorruzione ed un piano triennale anticorruzione, non trovano ad oggi applicazione per la Società in quanto la stessa è ricompresa tra le società quotate, escluse dall'ambito soggettivo della normativa in questione, in attesa dell'eventuale adozione, con il coinvolgimento di CONSOB, di una specifica disciplina in materia.

La Società adempie comunque – nell'ambito dello svolgimento delle procedure di affidamento di lavori, servizi e forniture - agli obblighi informativi relativi agli appalti di cui al comma 32 dell'art. 1 della L. 190/2012.

In seguito alla quotazione di 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 28 giugno 2021 l'aggiornamento del Modello 231 con riferimento alle seguenti fattispecie di reato a rilevanza 231 introdotte dal D.Lgs. 75/2020:

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

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 ai propri dipendenti il Modello 231 ed il Codice Etico dalla stessa adottati, mediante la pubblicazione degli stessi all'interno della propria rete aziendale.

All'interno del sistema di controllo di TA si inserisce anche la Funzione Compliance quale presidio volto ad assicurare la piena osservanza delle normative, nonché delle procedure e regolamenti interni anche in un'ottica di prevenzione e contrasto dei fenomeni corruttivi. La funzione Compliance ha adottato un proprio manuale approvato dal Consiglio di Amministrazione all'interno del quale sono individuate le normative rilevanti da sottoporre a monitoraggio. Tra queste risultano anche la L. 262/05 ed il D. Lgs. 50/2016. La Funzione Compliance è inoltre presidio per quanto riguarda le procedure e i controlli inerenti il processo di certificazione SOX303.

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. (società con operatori del settore che gestisce il deposito di carburante presso l'aeroporto di Pisa) hanno anch'esse adottato il proprio Modello di Gestione, Organizzazione e Controllo ai sensi del D. Lgs. 231/2001 (cd. Modello 231).

Tali Modelli recepiscono i principi ed i valori contenuti nel Modello 231 della controllante TA, salvo gli eventuali necessari adeguamenti derivanti dalla natura, dalla struttura e dall'oggetto sociale delle società medesime.

Anche ciascuna delle suddette due società ha nominato, ai sensi del D. Lgs. 231/2001, un Organismo di Vigilanza, in entrambi i casi monocratico, che vigila sul funzionamento e sull'osservanza del Modello 231 e cura il suo aggiornamento.

Tali società hanno altresì predisposto, come la propria controllante, uno schema di flussi informativi che devono pervenire, con diverse periodicità (semestrale, annuale o contestuale) a seconda del tipo di informazione, all'Organismo di Vigilanza.

Si comunica infine, ai fini della presente relazione, che, nell'anno 2021 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. Tassonomia UE

6.1. Riferimenti normativi

L'Unione Europea ha sviluppato, in questi ultimi anni, una strategia ambiziosa per lo sviluppo sostenibile e la transizione verso un'economia a basso contenuto di carbonio, in linea con i contenuti dell'Accordo di Parigi sul clima del 2015 e dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite.

In questa prospettiva, la Commissione Europea ha adottato una serie di Regolamenti atti a definire una strategia che ha tra gli obiettivi quello di riorientare i flussi di capitali verso investimenti sostenibili, al fine di realizzare una crescita sostenibile e inclusiva.

In tale ambito, un ruolo centrale è assunto dalla necessità di istituire un sistema di classificazione o "tassonomia" delle attività sostenibilità, che è declinato nel Regolamento (UE) 2020/852 (c.d. Regolamento Tassonomia) del 18 giugno 2020 con l'introduzione dell'art. 8.

Con il Regolamento delegato n. 2021/2139 del 4 giugno 2021 (c.d. Atto Clima), la Commissione europea ha pubblicato solamente gli atti delegati che individuano i criteri di vaglio tecnico relativi ai primi due obiettivi ambientali, la mitigazione dei cambiamenti climatici e l'adattamento ai cambiamenti climatici.

Il Regolamento delegato (UE) 2021/2178 del 6 luglio 2021 integra il Regolamento UE 2020/852 precisando il contenuto e la presentazione delle informazioni che le imprese devono comunicare in merito alle attività economiche ecosostenibili.

6.2. La tassonomia di Toscana Aeroporti

Il gruppo Toscana Aeroporti si è adeguato a quanto previsto dall'Art. 8 del Reg. EU 2020/852 secondo cui le aziende sono tenute a dare informazioni su come e in che misura le loro attività sono associate ad attività economiche considerate ecosostenibili.

L'atto delegato prevede un'entrata in vigore della Tassonomia graduale con requisiti di rendicontazione semplificati.

Toscana Aeroporti ha sviluppato in modo semplificato i tre indicatori di performance (KPI) riferiti a ricavi, opex e capex eligibili, cioè legati ad attività eligibili ai sensi del regolamento Tassonomia e dei regolamenti delegati.

In particolare, secondo la classificazione NACE in Macro-Sector e Activity, l'attività del Gruppo Toscana Aeroporti eligibili rientrano tra le attività elencate dagli annex I e II al Regolamento (UE) 2020/852 ai capitoli

- 5 Fornitura di acqua, reti fognarie, trattamento dei rifiuti e decontaminazione
- 6.17 Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio
- 7 Edilizia e attività immobiliari

6.2.1. KPI Ricavi

I ricavi del gruppo TA ammontano a 59.961.204 €, di cui 11.521.621 € relativi a Ricavi da servizi di costruzione contabilizzati ai sensi della normativa IFRIC12.

Tra i ricavi che sono stati individuati come eligible si veda quelli riportati nella tabella sottostante. La loro incidenza sui ricavi è stata calcolata sia sul totale dei ricavi iscritti nel bilancio al 31.12.2021, che sui ricavi al netto dei servizi da costruzione, sempre alla medesima data.

Descrizione	Importo	Incidenza sul totale dei ricavi	Incidenza sul totale dei ricavi (al netto dei Ricavi da costruzioni - IFRIC)
Recuperi utenze	922.373	1,5%	1,9%
Diritti appr/part	7.347.517	12,3%	15,2%
Diritti di sosta	1.415.034	2,4%	2,9%
Aree locative affitti	1.681.444	2,8%	3,5%
Retail Airside	2.683.481	4,5%	5,5%
Retail Landside	233.845	0,4%	0,5%
Totale ricavi eligible	14.283.693	23,8%	29,5%

6.2.2. KPI Opex

Per il 2021 la Società ritiene che le attività eligibili siano residuali rispetto al complessivo ammontare delle opex.

6.2.3. KPI Capex

Gli investimenti di Gruppo al termine del 2021 ammontano **a circa 15,1 milioni di euro**, di cui 11,8 milioni di euro relativi ad immobilizzazioni immateriali e 3,3 milioni di euro ad immobilizzazioni materiali. Per un maggior dettaglio si rimanda al capitolo 10 della Relazione sulla Gestione del bilancio consolidato 2021 pubblicato sul nostro sito aziendale

<https://www.toscana-aeroporti.com/home/investor-relations/informazioni-finanziarie/bilanci-e-relazioni.html>

Tra gli investimenti sono stati individuati eligible quelli riportati nella tabella sottostante.

Descrizione intervento	Importo	Incidenza sul totale dei capex
proget.+DL GPU fissi sottobordo	170.066	1,1%
Realizzazione vasche idrauliche	225.410	1,5%
REALIZ. SPAZI AMPLIAMENTO DHL	2.115	0,0%
Nuovi imianti AVL pista di volo	2.054.118	13,6%
REALIZZAZIONE MAGAZZINO DUFRITAL	55.000	0,4%
Totale capex eligible	2.506.710	16,6%

7. 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 praticate	<i>Altro:</i> - <i>LVA annuali</i>	Cap. 2 - Gestione delle tematiche Ambientali Par. 2.3 - Obiettivi generali	<i>Toscana Aeroporti SpA (Pisa e Firenze)</i> <i>Toscana Aeroporti Handling (Pisa e Firenze)</i>	<u>Politiche:</u> La certificazione ambientale UNI EN ISO 14001:2015 è riferita alla sola Capogruppo sia per lo scalo di Pisa che di Firenze. <u>Indicatori:</u> 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., Toscana Aeroporti Costruzioni 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	<i>302-1: Consumi di energia diretti</i> <i>103: Management Approach</i> <i>305-1: Emissioni GHG dirette (Scope 1)</i> <i>305-2: Emissioni GHG indirette (Scope 2)</i> <i>103: Management Approach</i>	Cap. 2 - Gestione delle tematiche Ambientali Par. 2.3 - Obiettivi generali	<i>Gruppo Toscana Aeroporti SpA</i>	<u>Politiche:</u> 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	<i>303-1: Interazione con l'acqua come risorsa condivisa</i> <i>303-2: Gestione degli impatti correlati allo scarico di acqua</i> <i>303-3: Prelievo idrico</i> <i>103: Management Approach</i>	Cap. 2 - Gestione delle tematiche Ambientali Par. 2.3 - Obiettivi generali	<i>Gruppo Toscana Aeroporti SpA</i>	<u>Politiche:</u> 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 <u>Indicatori:</u> Gli indicatori 303-1 e 303-2 sono stati rendicontati qualitativamente.
Sociali	Qualità del servizio	Cap. 3 - Gestione delle tematiche sociali Par. 3.1.2 - Qualità del servizio - Politica per la Qualità	Cap. 3 - Gestione delle tematiche sociali Par. 3.1.2 - Qualità del servizio - Politica per la Qualità	<i>Altro:</i> - Percezione complessiva sul servizio di controllo di sicurezza delle persone e dei bagagli a mano:	Cap. 3 - Gestione delle tematiche sociali Par. 3.1.3 - Qualità del servizio - Indicatori di performance Par. 3.1.4 - Reclami	<i>Toscana Aeroporti SpA (Pisa e Firenze)</i> <i>Toscana Aeroporti Handling</i>	<u>Politiche:</u> 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.

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
				<ul style="list-style-type: none"> - 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. 		(Pisa e Firenze)	<p>E' stata elaborata una matrice dei rischi, come previsto dalla nuova norma ISO 9001:2015.</p> <p>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</p>
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 Par. 3.3.1 - Gestione responsabile dei fornitori - Le politiche praticate da TAC		102-9: Caratteristiche della catena di fornitura 204-1: Proporzione di spesa rivolta ai fornitori locali 308-1: Fornitori selezionati su criteri ambientali <i>103: Management Approach</i>	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.	<p>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).</p> <p>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 differente gestione contabile non ne ha consentito la rendicontazione. Con riferimento a Parcheggi Peretola, le informazioni non sono state esplicitate in quanto non rilevanti, la società infatti si avvale principalmente degli stessi fornitori della Capogruppo.</p> <p>Infine, per TAC sono stati esplicitati i Regolamenti e le procedure adottate, ma non sono state rendicontate le informazioni relative</p>

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
							alla catena di fornitura la TAC utilizza un diverso gestionale contabile.
	Gestione dei rapporti con le comunità locali	Non formalizzata (Ref. "Note") Cap. 3 - Gestione delle tematiche sociali Par. 3.7.1 - Gestione dei rapporti con le comunità locali - Rischi e opportunità	Non formalizzata (Ref. "Note") Cap. 3 - Gestione delle tematiche sociali Par. 3.7.3 - Gestione dei rapporti con le comunità locali - Politiche praticate e indicatori di performance	- Contratti in essere relativi ad iniziative sociali; - Associazioni coinvolte.	Cap. 3 - Gestione delle tematiche sociali Par. 3.7.3 - Gestione dei rapporti con le comunità locali - Politiche praticate e indicatori di performance	Gruppo Toscana Aeroporti SpA	<u>Politiche:</u> 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. <u>Rischi:</u> 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. 3.4 - Airport Security	- N° audit svolti - Ore di formazione	Cap. 3 - Gestione delle tematiche sociali Par. 3.4 - Airport Security	Toscana Aeroporti SpA (Pisa e Firenze) Toscana Aeroporti Handling Srl Pisa e Firenze	<u>Politiche:</u> 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. <u>Rischi:</u> Per tale area tematica, il Gruppo ha ritenuto opportuno non riportare i relativi rischi, in quanto informazioni strettamente riservate. <u>Indicatore:</u> 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. 3.5.1 - Airport Safety - Rischi e opportunità	Cap.3 - Gestione delle tematiche sociali Par. 3.5.5 - Airport Safety - Safety Policy Par. 3.6.2 - Airport Safety - Safety Policy TAH	- Totale n° segnalazioni Area di movimento - BRI 2	Cap.3 - Gestione delle tematiche sociali Par. 3.5.7 - Airport Safety - Indicatori di performance	Toscana Aeroporti SpA (Pisa e Firenze) Toscana Aeroporti Handling Pisa e Firenze	<u>Politiche</u> 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. Tali politiche non sono applicabili alle altre Società del Gruppo in quanto solo la Capogruppo è configurata come gestore aeroportuale e Toscana Aeroporti Handling è

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
		Par. 3.6.1 - Airport Safety - Rischi e opportunità di TAH					configurata come società di Handling certificata. Le Società Parcheggi Peretola, Jet Fuel Co. e Toscana Aeroporti Engineering sono società a supporto del core business <u>Indicatore:</u> 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 <i>103: Management Approach</i> 404-1: Ore medie di formazione <i>103: Management Approach</i> 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	 <u>Politiche:</u> 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. <u>Indicatori:</u> 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. 4.3. - Salute e Sicurezza	403-1 Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro 403-2 Identificazione dei pericoli, validazione dei rischi e indagini sugli incidenti 403-4 Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di SSL 403-5 Formazione dei lavoratori in materia di SSL 403-9 Infortuni sul lavoro 403-10 Malattie professionali <i>103: Management Approach</i>	Cap.4 - Gestione delle tematiche attinenti al personale e rispetto dei diritti umani Par. 4.3.2 - Salute e Sicurezza - Organizzazione del sistema di prevenzione e protezione Par. 4.3.3 - Salute e Sicurezza - Organigramma della sicurezza - Struttura del servizio di prevenzione e protezione, medico competente e dirigenti delegati Par. 4.3.7 - Salute e Sicurezza - Indicatori di performance	Toscana Aeroporti SpA, Toscana Aeroporti Handling SpA, Toscana Aeroporti Costruzioni e Jet Fuel	 <u>Politiche:</u> 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. <u>Indicatori:</u> Sono riportati gli indicatori relativi agli infortuni per la società Toscana Aeroporti S.p.A., per Toscana Aeroporti Handling e per Jet Fuel. Toscana Aeroporti Costruzioni non ha registrato infortuni nel corso del 2021. Non sono stati rendicontati i dati relativi alle società di Toscana Aeroporti Engineering, Parcheggi Peretola in quanto ritenuti non rilevanti.

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 <i>103: Management Approach</i>	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	<p>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</p> <p>Indicatore: Gli indicatori sono applicati a tutto il perimetro consolidato del Gruppo. Si precisa che Parcheggi Peretola non ha dipendenti.</p>
	Cyber security	Cap.4 - Gestione delle tematiche attinenti al personale e rispetto dei diritti umani Par. 4.5.2 - Cyber security	Cap.4 - Gestione delle tematiche attinenti al personale e rispetto dei diritti umani Par. 4.5.4 e Par. 4.5.5 - Strumenti di protezione classici e innovativi adottati da Toscana Aeroporti - Best practices	Par. 4.5.4 e Par. 4.5.5 - Strumenti di protezione classici e innovativi adottati da Toscana Aeroporti - Best practices	Cap.4 - Gestione delle tematiche attinenti al personale e rispetto dei diritti umani Par. 4.5 - La Cyber security	Gruppo Toscana Aeroporti SpA	<p>Politiche: Utilizzo di strumenti di protezione classici ed innovativi - per tutte le società del Gruppo - volte alla corretta gestione delle risorse informatiche per identificare, classificare e notificare la presenza di minacce informatiche attive e potenziali presenti all'interno delle reti e dei sistemi informativi.</p> <p>Indicatore: Gli indicatori sono applicati a tutto il perimetro consolidato del Gruppo. Tranne Toscana Aeroporti Costruzioni. Si precisa che Parcheggi Peretola non ha dipendenti.</p>

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
Rispetto dei diritti umani	Diritti Umani	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	406-1: Incidenti a fondo discriminatorio <i>103: Management Approach</i>	Cap.4 - Gestione delle tematiche attinenti al personale e rispetto dei diritti umani	Gruppo Toscana Aeroporti SpA	<p>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</p> <p>Indicatore: Gli indicatori sono applicati a tutto il perimetro consolidato del Gruppo. Si precisa che Parcheggi Peretola non ha dipendenti.</p>
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 <i>103: Management Approach</i>	Cap.5 - Lotta alla corruzione attiva e passiva e Compliance Par. 5.2 -Rischi e Politiche praticate	Gruppo Toscana Aeroporti SpA	<p>Politiche: Il Gruppo non ha ritenuto necessario dotarsi di una politica formalizzata in quanto soggetto a un set di norme specifiche che regolano tale tematica. Il Gruppo, ad esempio, ha sottoscritto un protocollo di vigilanza collaborativa con ANAC.</p> <p>Le Società Toscana Aeroporti S.p.A, Jet Fuel e Parcheggi Peretola sono dotate di Modello 231, mentre non è stato redatto per Vola, società oggetto di scioglimento e liquidazione nel dicembre 2021.</p> <p>Per Toscana Aeroporti Engineering la predisposizione del modello 231, è ancora in corso al 31.12.2021.</p>

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
Gestione della fiscalità	Tematica trasversale	Cap. 1 - Gruppo Toscana Aeroporti Par. 1.2 – Trasparenza fiscale – Rischi fiscali	Non formalizzata (Ref. "Note") Cap. 1 - Gruppo Toscana Aeroporti Par. 1.2 – Trasparenza fiscale	207-4 Rendicontazione Paese per Paese	Cap. 1 – Gruppo Toscana Aeroporti Par. 1.2 – Trasparenza fiscale	Gruppo Toscana Aeroporti SpA	<p>Politiche: Il Gruppo non ha adottato una politica fiscale formalizzata, tuttavia è stata definita una strategia fiscale approvata dalla Capogruppo e alla quale si attengono tutte le Società controllate.</p> <p>Indicatore: Gli indicatori sono applicati a tutto il perimetro consolidato del Gruppo.</p>



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



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

Al Consiglio di Amministrazione di Toscana Aeroporti SpA

Ai sensi dell'articolo 3, comma 10, del Decreto Legislativo 30 dicembre 2016, n. 254 (di seguito "Decreto") e dell'articolo 5 del Regolamento CONSOB n. 20267/2018, siamo stati incaricati di effettuare l'esame limitato ("*limited assurance engagement*") della dichiarazione consolidata di carattere non finanziario della Toscana Aeroporti SpA e sue controllate (di seguito il "Gruppo") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 predisposta ai sensi dell'art. 4 del Decreto, e approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 16 marzo 2022 (di seguito "DNF").

L'esame limitato da noi svolto non si estende alle informazioni contenute nel paragrafo "Tassonomia UE" della DNF, richieste dall'art. 8 del Regolamento europeo 2020/852.

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale per la DNF

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione della DNF in conformità a quanto richiesto dagli articoli 3 e 4 del Decreto e ai "Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards" definiti nel 2016 dal GRI - Global Reporting Initiative ("GRI Standards"), e versioni successive, indicati nel paragrafo "Nota metodologica" della DNF, da essi individuato 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: Milano 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 7785240 Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 i.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese Milano Monza Brianza Lodi 12970/880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: Ancona 60131 Via Sandro Toti 1 Tel. 051 2322311 - Bari 70122 Via Abate Giacomo 72 Tel. 080 5640211 - Bergamo 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 229601 - Bologna 40126 Via Angelo Finelli 8 Tel. 051 6186211 - Brescia 25121 Viale Duca d'Aosta 28 Tel. 030 3607501 - Catania 95129 Corso Italia 302 Tel. 093 7532311 - Firenze 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2489811 - Genova 16121 Piazza Piemontesi 9 Tel. 010 29041 - Napoli 80121 Via del Mille 16 Tel. 081 36181 - Padova 35138 Via Vivenza 4 Tel. 049 873481 - Palermo 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 349737 - Parma 43121 Viale Tintore 20/A Tel. 0521 275911 - Pescara 65127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 085 4545711 - Roma 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 570251 - Torino 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011 5567771 - Trento 38102 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - Treviso 31100 Viale Feliscenti 96 Tel. 0422 696911 - Trieste 34155 Via Cesare Battisti 18 Tel. 040 3480781 - Udine 33100 Via Poscolle 43 Tel. 0434 257789 - Varese 21100 Via Albuzzi 43 Tel. 0339 285039 - Verona 37135 Via Francia 21/C Tel. 045 8263001 - Vicenza 36100 Piazza Pontelandolfo 9 Tel. 0444 393311

www.pwc.com/it



Indipendenza della società di revisione e controllo della qualità

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

Responsabilità della società di revisione

È nostra la responsabilità di esprimere, sulla base delle procedure svolte, una conclusione circa la conformità della DNF rispetto a quanto richiesto dal Decreto e dai GRI Standards. Il nostro lavoro è stato svolto secondo quanto previsto dal principio *"International Standard on Assurance Engagements ISAE 3000 (Revised) - Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information"* (di seguito *"ISAE 3000 Revised"*), emanato dall'*International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB)* per gli incarichi *limited assurance*. Tale principio richiede la pianificazione e lo svolgimento di procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che la DNF non contenga errori significativi. Pertanto, il nostro esame ha comportato un'estensione di lavoro inferiore a quella necessaria per lo svolgimento di un esame completo secondo l'*ISAE 3000 Revised ("reasonable assurance engagement")* e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti e le circostanze significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di tale esame.

Le procedure svolte sulla DNF si sono basate sul nostro giudizio professionale e hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale della società responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nella DNF, nonché analisi di documenti, ricalcoli ed altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure:

1. analisi dei temi rilevanti in relazione alle attività ed alle caratteristiche del Gruppo rendicontati nella DNF, al fine di valutare la ragionevolezza del processo di selezione seguito alla luce di quanto previsto dall'art. 3 Decreto e tenendo presente lo standard di rendicontazione utilizzato;
2. analisi e valutazione dei criteri di identificazione del perimetro di consolidamento, al fine di riscontrarne la conformità a quanto previsto dal Decreto;
3. comprensione dei seguenti aspetti:
 - o modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, con riferimento alla gestione dei temi indicati nell'art. 3 Decreto;
 - o politiche praticate dall'impresa connesse ai temi indicati nell'art. 3 Decreto, risultati conseguiti e relativi indicatori fondamentali di prestazione;
 - o principali rischi, generati o subiti connessi ai temi indicati nell'art. 3 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, lett. a);

4. comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative significative incluse nella DNF.

In particolare, abbiamo svolto interviste e discussioni con il personale della Direzione della Toscana Aeroporti SpA e abbiamo svolto limitate verifiche documentali, al fine di raccogliere informazioni circa i processi e le procedure che supportano la raccolta, l'aggregazione, l'elaborazione e la trasmissione dei dati e delle informazioni di carattere non finanziario alla funzione responsabile della predisposizione della DNF.

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

- a livello di gruppo,
 - a) con riferimento alle informazioni qualitative contenute nella DNF, e in particolare a modello aziendale, politiche praticate e principali rischi, abbiamo effettuato interviste e acquisito documentazione di supporto per verificarne la coerenza con le evidenze disponibili;
 - b) con riferimento alle informazioni quantitative, abbiamo svolto sia procedure analitiche che limitate verifiche per accertare su base campionaria la corretta aggregazione dei dati.
- per le seguenti società, Toscana Aeroporti SpA e Toscana Aeroporti Handling Srl, che abbiamo selezionato sulla base delle loro attività, del loro contributo agli indicatori di prestazione a livello consolidato e della loro ubicazione, abbiamo effettuato visite in loco nel corso delle quali ci siamo confrontati con i responsabili e abbiamo acquisito riscontri documentali circa la corretta applicazione delle procedure e dei metodi di calcolo utilizzati per gli indicatori.

Conclusioni

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenerre che la DNF del Gruppo Toscana Aeroporti relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 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.



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

Firenze, 5 aprile 2022

PricewaterhouseCoopers SpA

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Francesco Forzoni'.

Francesco Forzoni
(Revisore Legale)