



REPORT SOSTENIBILITÀ 2024





INDICE



INDICE

LETTERA DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO	4
1. HIGHLIGHTS FINANZIARI E NON FINANZIARI 2024	8
2. IL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI	11
2.1 Modello aziendale di gestione e organizzazione.....	12
2.2 Trasparenza Fiscale.....	15
2.3 Assemblea e consiglio di amministrazione	18
2.4 codice di corporate governance	20
2.5 Adozione Modello ex DL 231/2001	20
2.6 Analisi di materialità	21
2.7 Indirizzi Strategici di Sostenibilità	24
3. GESTIONE DELLE TEMATICHE AMBIENTALI	26
3.1 Rischi ed opportunità	26
3.2 Le politiche praticate	32
3.3 obiettivi generali.....	32
4. GESTIONE DELLE TEMATICHE AMBIENTALI	56
4.1 Qualità del servizio	56
4.2 Gestione responsabile fornitori	61
4.3 Gestione responsabile fornitori Toscana Aeroporti Costruzioni	69
4.4 Airport Security	71
4.5 Airport Safety	75
4.6 Gestione dei rapporti con le comunità locali	85
5. GESTIONE DELLE TEMATICHE ATTINENTI AL PERSONALE E AL RISPETTO DEI DIRITTI UMANI	92
5.1 Premessa	92
5.2 Gestione e valorizzazione del personale	93
5.3 Premessa	138
5.4. Salute e Sicurezza Toscana Aeroporti Costruzioni srl	148
5.5. Cyber security	152

6. LOTTA ALLA CORRUZIONE ATTIVA E PASSIVA E COMPLIANCE	157
6.1 Contesto normativo	157
6.2 Rischi e Politiche praticate	158
7. TASSONOMIA UE	164
7.1 Introduzione alla Tassonomia Europea	164
7.2 Perimetro di ammissibilità delle attività.....	165
7.3 Attività economiche allineate	166
7.4 L'elaborazione degli indicatori.....	167
7.5 Sviluppi futuri	169
KPI TURNOVER	170
KPI CAPEX	172
KPI OPEX.....	174
8. INDICE DEI CONTENUTI.....	177
9. RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE	185

LETTERA DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO

Con il Bilancio 2024, Toscana Aeroporti S.p.A (di seguito anche “TA” o “Società” o “Toscana Aeroporti” o “Capogruppo”), consolidando i valori registrati nel corso del 2023, ha consuntivato un totale di oltre 9 milioni di passeggeri, record storico di traffico, registrando una crescita del +10,7% rispetto al 2023 e del +9,7% rispetto ai livelli pre-Covid del 2019, con una conseguente piena ripresa dell’operatività e dei margini aziendali, dimostrando la sua capacità di generare valore nel tempo in misura più che proporzionale alla crescita del traffico, e insieme gestendo le tematiche ambientali, sociali, sindacali ed etiche secondo standard pianificati e certificati.

Nelle tabelle seguenti si evidenziano i dati di traffico 2024 registrati presso i due scali.

Traffico Aeroporto di Pisa

	Progr. al 31.12.2024	Progr. al 31.12.2023	Var. 2024/23	Var. % 2024/23
Totale passeggeri	5.547.008	5.109.682	437.326	8,6%
Totale movimenti	41.819	39.872	1.947	4,9%



Traffico Aeroporto di Firenze

	Progr. al 31.12.2024	Progr. al 31.12.2023	Var. 2024/23	Var. % 2024/23
Totale passeggeri	3.516.925	3.077.917	439.008	14,3%
Totale movimenti	40.407	38.055	2.352	6,2%



Di seguito il totale del traffico consuntivato da Toscana Aeroporti 2024 rispetto all'anno 2023.

Traffico Toscana Aeroporti

	Progr. al 31.12.2024	Progr. al 31.12.2023	Var. 2024/23	Var. % 2024/23
Totale passeggeri	9.063.933	8.187.599	876.334	10,7%
Totale movimenti	82.226	77.927	4.299	5,5%



Toscana Aeroporti, nel corso del 2024, ha ottenuto l’importante obiettivo della approvazione in linea tecnica del Master Plan dell’aeroporto di Firenze, il cui iter sta tuttora proseguendo in termini di Valutazione di impatto ambientale e strategica. In questo senso risulta fondamentale rammentare che l’acquisizione del 51% di una società di costruzioni, ridenominata Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. (TAC) nel gennaio del 2021 è oggi elemento strategico per finalizzare in house l’impegnativo 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.

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

In materia ambientale permane l’impegno di Toscana Aeroporti nella realizzazione dei Piani di Sviluppo orientati alle tematiche ambientali e alla tutela dell’ambiente. 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 (a tal riguardo Toscana Aeroporti ha conseguito l’accreditamento all’ACA - Airport Carbon Accreditation Program di livello 1 e 2) e la progettazione per la realizzazione di impianti di produzione di energia elettrica da fonte rinnovabile. Si precisa inoltre che l’applicazione degli indirizzi sottesi alla propria politica ambientale potrà consentire l’adozione di percorsi di sviluppo resilienti ai cambiamenti climatici e l’attuazione di azioni coerenti ai 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs) sviluppati dalle Nazioni Unite.

In generale, le tensioni internazionali, la stretta del credito, l’alto tasso di disoccupazione, la flessione del reddito disponibile delle famiglie in termini reali in conseguenza al contesto macroeconomico inflattivo, l’annunciata introduzione di dazi da parte degli Stati Uniti con le potenziali riposte degli altri Paesi ed il conseguente calo dei consumi possono condizionare lo sviluppo del traffico aereo. In particolare, qualora la situazione di debolezza dell’economia dovesse persistere, anche alla luce dei conflitti tra Ucraina e Russia e fra Israele e Palestina, non si può escludere che tale contesto comporti impatti negativi sulla situazione economica e finanziaria della Società e del Gruppo. Tali conflitti, inoltre, combinati con le discontinuità delle catene di approvvigionamento mondiali hanno comportato l’aumento dei prezzi delle materie prime con rilevanti impatti sia sui costi per l’acquisto dell’energia e sia sugli approvvigionamenti di alcuni materiali. Ad oggi, inoltre, per le compagnie aeree, il costo del carburante 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 rappresenta pertanto lo strumento con cui affrontare con positività la grave crisi che stiamo tuttora affrontando.

Nota metodologica

Il presente Report di Sostenibilità fa riferimento a Toscana Aeroporti S.p.A e alle Società da essa controllate e consolidate integralmente al 31 dicembre 2024: Jet Fuel Co. S.r.l., Parcheggio Peretola S.r.l., Toscana Aeroporti Engineering S.r.l., Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. (di seguito anche “Gruppo Toscana Aeroporti” o “Gruppo” salvo quando le informazioni si riferiscono alle Società prese singolarmente e pertanto indicate come singola Società). Eventuali eccezioni al perimetro di rendicontazione definito sono riportate all’interno del presente documento.

Il Report di Sostenibilità è stato redatto seguendo le linee guida del Global Reporting Initiative, versione 2021, opzione di rendicontazione “in accordance ai GRI”. Infatti, il Gruppo Toscana Aeroporti non rientra nel campo di applicazione del Dlgs. 125/2024, che ha recepito la CSRD in materia di reportistica sulla sostenibilità.

Nel presente documento vengono riportati anche i dati e informazioni relativi all’esercizio 2023 consentendo il confronto con l’anno precedente e, ove necessario, con il 2022. 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. Si specifica inoltre che il Report di Sostenibilità viene redatto con cadenza annuale, in linea con il periodo amministrativo del bilancio d’esercizio.

Le politiche, le procedure e le istruzioni operative relative alla gestione aeroportuale, descritte all’interno del Report, fanno riferimento alla Capogruppo Toscana Aeroporti S.p.A. Le Società Parcheggio Peretola S.r.l., Jet Fuel Co. S.r.l., Toscana Aeroporti Engineering S.r.l., Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l., in virtù del fatto che, con profili di rischio più ridotti connessi alla tipologia di attività svolte - di supporto al core business - ed al numero dei dipendenti, non sono ad oggi dotate di politiche formalizzate per la gestione dei temi materiali.

Come richiesto dagli standard GRI il Report contiene le informazioni necessarie per la gestione dei temi materiali per il Gruppo, nel rispetto dei principi di comparabilità, chiarezza, equilibrio, accuratezza, tempestività, verificabilità e completezza, fornendo il contesto di sostenibilità. Il processo di analisi per la definizione delle tematiche materiali, confermate anche per il 2024 e illustrato nelle pagine seguenti, nonché la redazione del Report di Sostenibilità 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.

Il documento è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 13 marzo 2025 ed è soggetto alla revisione limited assurance secondo ISAE 3000 Revised da parte di KPMG S.p.A. Il Report di Sostenibilità è disponibile pubblicamente sul sito web di Toscana Aeroporti. Eventuali commenti e opinioni relativi al documento, nonché chiarimenti sulla condotta del Gruppo, possono essere inviati via e-mail a: segreteria.direzione@toscana-aeroporti.com

1. Highlights Finanziari e Non Finanziari 2024





1. HIGHLIGHTS FINANZIARI E NON FINANZIARI 2024

Indicatori		2024	2023	Δ% vs 2023
ATTIVITÀ DI BUSINESS	Totale passeggeri (mln)	9,1	8,2	+10,7%
	Percezione complessiva sul servizio di controllo di sicurezza delle persone e dei bagagli a mano (%)	100%	99,2%	+0,8%
PERFORMANCE FINANZIARIE	Ricavi (€/000)	128.220	123.263	+4,0%
	EBITDA (€/000)	46.190	41.729	+10,7%
	Utile (Perdita) di periodo del Gruppo (€/000)	17.097	12.631	+35,3%
	Investimenti (€/000)	18.209	16.205	+12,3%
AMBIENTE	Emissioni CO2 totali (Scope 1 e 2) (tCO2)	7.394,53	8.907,2	-16,9%
	Consumi di energia autoprodotta - PSA (GJ)	23.050,07	22.368,4	+3,0%
SOCIALE	Gruppo Toscana Aeroporti: numero totale di dipendenti al 31 dicembre	397	391	+1,5%
	Gruppo Toscana Aeroporti: numero totale di FTE (Full Time Equivalent) ¹ medio dell'anno	371,2	361,8	+2,6%
	Percentuale di dipendenti donna	45%	47%	-2%
	Ore di formazione totali	13.632	10.526	+29,5%

¹ Nel calcolo le unità a tempo parziale sono proporzionate in rapporto ad unità a tempo pieno (1 FTE).



Il sistema aeroportuale Toscano

AEROPORTO AMERIGO VESPUCCI		✈ FLR
	Passeggeri 3.516.925	Focus sul traffico business e leisure attraverso i full service carrier
	Sedime di circa 120 ha , costituito da un sistema di una pista di volo. L'area pavimentata delle piste di volo è pari a 7,2 ha	
	N.14 piazzole in configurazione principale dedicate alla sosta degli aeromobili	Superficie Lorda Terminal pari a circa 18.800 m2 - include Terminal, Cargo, BHS, Enti di Stato, Uffici TA
	Collegamento con tramvia cittadina Fermata dedicata sul lato EST con percorso pedonale coperto di circa 70m	
AEROPORTO GALILEO GALILEI		✈ PSA
	Passeggeri 5.547.008	Focus sul traffico turistico gestito da vettori low cost
	Sedime civile di circa 45 ha Sedime militare circa 500 in cui si collocano due piste di volo ad uso alternato L'area pavimentata delle piste di volo è pari a circa 25,8 ha	
	N.19 (14C/4D/1E) piazzole dedicate alla sosta degli aeromobili	Superficie Lorda Terminal pari a circa 36.100 m2 - include Terminal, BHS, Enti di Stato, Uffici TA, Cantina, Edificio A
	Collegamento con stazione ferrovia tramite navetta "People Mover" Stazione dedicata sul lato OVEST con percorso pedonale coperto di circa 110m	



2. Il Gruppo Toscana Aeroporti

2. IL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI

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

TA esercita attività di direzione e coordinamento sulle società controllate Toscana Aeroporti Engineering S.r.l. (100%) e Parcheggi Peretola S.r.l. (100%). I dati contabili al 31.12.2023 includono anche i dati delle controllate Jet Fuel Co. S.r.l. (51%) e Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. (51%).

In data 26 gennaio 2021 Toscana Aeroporti S.p.A. ha sottoscritto l'accordo per l'acquisizione del 51% di Cemes Aeroporti S.r.l., società di recente costituzione (attiva dal luglio 2020) nel settore delle costruzioni, che ha assunto contestualmente la denominazione sociale di Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. (TAC). In particolare, la società ha per oggetto la realizzazione di costruzioni aeroportuali, stradali, ferroviarie, nonché di opere fluviali e marittime, oltre che la realizzazione di opere di mitigazione acustica e la prefabbricazione di manufatti in cemento per opere stradali aeroportuali e ferroviarie. Nel corso del 2024 la società ha effettuato opere di adeguamento antincendio dello scalo di Firenze, ha effettuato la riconfigurazione degli apron dello scalo di Firenze, ha svolto interventi di pavimentazione delle piste dello scalo di Pisa, ha avviato i lavori relativi al nuovo terminal arrivi dello scalo di Pisa.

Come per il precedente esercizio la Società ha gestito i lavori di manutenzione edile-fabbrile, piste/ piazzali e segnaletica verticale/orizzontale delle infrastrutture dei due scali toscani. Infine, tramite la joint venture AC Quasarda, ha realizzato le opere programmate della commessa Anas sulla superstrada Carlo Felice in Sardegna.

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





2.1 MODELLO AZIENDALE DI GESTIONE E ORGANIZZAZIONE

Il Gruppo Toscana Aeroporti persegue le **attività di sviluppo, progettazione e realizzazione delle infrastrutture** dei due scali di Pisa e di Firenze, per renderle conformi a quanto previsto dalla normativa di volta in volta vigente, in particolare ai regolamenti e circolari ENAC.

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

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

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

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

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

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

Inoltre, sullo scalo di Firenze opera Parcheggi Peretola, società che ha quale attività premi-



nente 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 2024:

Risultati economico-finanziari consolidati 2024 ²
Ricavi pari a 128.220 migliaia di euro , in aumento di 4.957 migliaia di euro (+4%) rispetto a 123.263 migliaia di euro del Gruppo TA al 31 dicembre 2023.
Ricavi operativi pari a 108.920 migliaia di euro , in aumento di 7.315 migliaia di euro (+7,2%) rispetto a 101.604 migliaia di euro del Gruppo TA al 31 dicembre 2023.
Margine Operativo Lordo (MOL) positivo per 46.190 migliaia di euro , in aumento di 4.460 migliaia di euro rispetto ad un valore di 41.729 migliaia di euro del Gruppo TA del 2023 (+10,7%).
Risultato Operativo positivo per 30.712 migliaia di euro , in aumento di 4.561 migliaia di euro rispetto al risultato operativo di 26.151 migliaia di euro del Gruppo TA del 2023 (+17,4%).
Risultato prima delle imposte positivo per 25.256 migliaia di euro rispetto ad un risultato ante imposte di 19.370 migliaia di euro del Gruppo TA del 2023 (+30,4%).
Utile di periodo del Gruppo 2024 pari a 17.019 migliaia di euro in miglioramento di 3940 migliaia di euro rispetto all’utile 2023 pari a 13.079 migliaia di euro (+30,1%).
Indebitamento Finanziario Netto pari a 71.963 migliaia di euro al 31 dicembre 2024, rispetto a 79.623 migliaia di euro al 31 dicembre 2023.
Indebitamento finanziario netto “Adjusted” (ossia non inclusivo di impegni per pagamenti differiti per acquisizioni societarie e delle passività finanziarie per diritti d’uso) pari a 67.719 migliaia di euro al 31 dicembre 2024, rispetto a 74.323 migliaia di euro al 31 dicembre 2023.

² Alcuni delle voci riportate in questa tabella rappresentano grandezze finanziarie non previste dagli IFRS (indicatori alternativi di performance). Tali indicatori sono definiti al paragrafo 9. Risultati della gestione del gruppo Toscana Aeroporti.



Investimenti del Gruppo 2024



Nel corso dell'esercizio 2024 sono stati effettuati investimenti per complessivi **18.209 migliaia di euro**, di cui 15.786 migliaia di euro di immobilizzazioni immateriali per i lavori in corso di adeguamento ed ampliamento del Terminal di Firenze (5.767 migliaia di euro), i lavori di ampliamento del Terminal arrivi di Pisa (2.244 migliaia di euro), l'aggiornamento del Masterplan di Firenze (969 migliaia di euro), la riconfigurazione di parte dei piazzali di Firenze (822 migliaia di euro), l'adeguamento dei sistemi antincendio del Terminal di Firenze (1.468 migliaia di euro), il potenziamento della centrale di refrigerazione del Terminal di Pisa (598 migliaia di euro) ed il nuovo sistema anti-intrusione della pista di Firenze (412 migliaia di euro).

Fra le immobilizzazioni materiali consuntivate nel 2024 per **2.423 migliaia di euro** si segnalano l'acquisto di attrezzature per la rimozione di aeromobili (450 migliaia di euro); di spazzatrici (340 migliaia di euro), di mezzi ambulift (343 migliaia di euro), di hardware (329 migliaia di euro) e di nuovi mezzi di rampa a basso impatto ambientale (198 migliaia di euro).

Ai fini di una completa informativa sugli investimenti, si segnala che dall'imposto degli investimenti in Diritti di Concessione (2.387 migliaia di euro) sono stati decurtati 419 migliaia di euro del Valore di subentro e riclassificati nelle Attività finanziarie.

Evoluzione della gestione



Nei primi due mesi del 2025 il sistema Aeroportuale Toscano ha registrato un traffico totale di circa 992.000 passeggeri in crescita del 9,8% rispetto allo stesso periodo del 2024.

In linea con le previsioni della IATA, anche per il sistema aeroportuale toscano nel 2025 si prevede un livello di traffico superiore al 2024, con un conseguente miglioramento dei margini aziendali, anche se accompagnato dalle continue tensioni internazionali, conseguenza dei conflitti Russo/Ucraino ed Israeliano/Palestinese tuttora in corso, che potrebbero incidere sulla mobilità dei passeggeri.

Anche nel 2025 la Società sarà concentrata nella prosecuzione e finalizzazione di tutte le attività connesse all'iter approvativo del Master Plan di Firenze e propedeutiche alla relativa implementazione nonché al completamento dei lavori ed inaugurazione del nuovo Terminal arrivi di Pisa entro la fine dell'anno.



2.2 TRASPARENZA FISCALE

Dal 2015 il Gruppo Toscana Aeroporti si è dotato di un approccio fiscale basato su principi e linee guida ispirate da valori di trasparenza e legalità (di seguito anche "strategia fiscale"). Le società controllate del Gruppo sono tenute ad adottare la strategia fiscale approvata dalla Capogruppo assumendosi in tal modo la responsabilità di garantirne la conoscenza e l'applicazione.

Obiettivi della strategia fiscale

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

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

Principi della strategia fiscale

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

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

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

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

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

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



Governance

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

Compliance

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

Transazioni intercompany

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

Low-tax jurisdictions

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

Incentivi fiscali

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

Governance fiscale, controllo e gestione del rischio

Organo di governo

Nel proprio modello organizzativo, Toscana Aeroporti ha il compito, tra gli altri, di sviluppare la strategia fiscale del Gruppo, identificando, analizzando e gestendo le diverse iniziative di ottimizzazione, monitorando le tematiche fiscali più rilevanti, e fornendo il proprio supporto alle diverse società del Gruppo. Nello sviluppo di tale tematica, TA collabora con uno studio tributario esterno e si coordina con la Capogruppo (CAI), come evidenziato dal contratto di consolidato fiscale,



Organizzazione

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

Rischi fiscali

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

Meccanismo di segnalazioni degli stakeholder

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

Relazione trasparente con gli stakeholder

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

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

Nome della Società	Attività principale dell'organizzazione	Numero dipendenti	Ricavi da vendite a terze parti	Ricavi da operazioni infragruppo con altre giurisdizioni fiscali	Utile/Perdite ante imposte	Attività materiali diverse da disponibilità liquide e mezzi equivalenti	Imposte sul reddito pagate nell'anno	Imposte sul reddito delle società maturare sugli utili/perdite
Toscana Aeroporti S.p.A.	Gestione infrastruttura per l'esercizio dell'attività aeroportuale	358	106.874.295	0	22.012.926	23.630.019	4.032.789	6.493.208
Parcheggi Peretola s.r.l.	Gestione parcheggi presso aeroporto	0	2.831.860	0	2.521.815	0	959.058	713.272
Toscana Aeroporti Engineering s.r.l.	Coordinamento nella realizzazione di opere portuali	9	8.775.580	0	2.501.023	0	1.301.810	726.968
Jet Fuel Co. s.r.l.	Attività di stoccaggio e distribuzione carburante avio	14	3.411.284	0	977.664	431.210	331.765	287.744
Toscana Aeroporti Costruzioni s.r.l.	Realizzazione di infrastrutture stradali, aeroportuali, ferroviarie e marittime	16	6.027.975	0	-2.278.280	23.630.019	0	-44.393
Totale Italia		397	127.920.394	0	25.735.148	24.107.420	6.625.422	8.176.798

Si segnala che la differenza tra l'imposta sul reddito pagata nell'anno e quella maturata sull'utile/perdita è motivata dal maggior reddito imponibile conseguito dalle società del Gruppo nel corso dell'esercizio 2024.

2.3 ASSEMBLEA E CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

TA è gestita secondo il sistema di amministrazione e controllo tradizionale ai sensi dell'art. 2380 del Codice Civile: sono presenti, dunque, l'Assemblea e il Consiglio di Amministrazione composto da 15 membri nominati dall'assemblea in data 29 aprile 2024.

Il Consiglio di Amministrazione, in data 30 aprile 2024, 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 30 aprile 2024 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 e Sostenibilità composto da tre componenti, tutti scelti tra i membri del Consiglio ed individuati tra gli amministratori non esecutivi ed indipendenti ai sensi del Codice di Corporate Governance; a tale
- Comitato sono attribuite funzioni propositive, consultive e di supporto al Consiglio di Amministrazione della Società in materie ESG (ambientali, sociali e di governance), coerentemente con il percorso intrapreso che mira a rafforzare i **fattori ESG della sostenibilità nelle scelte operative e nelle strategie aziendali**.

Il CdA di Toscana Aeroporti S.p.a. è composto da 15 membri, di cui 9 uomini e 6 donne. Il 20% appartiene alla fascia di età compresa tra i 30 e i 50 anni. Il restante 80% ha un'età superiore ai 50 anni.

Nel CdA di Toscana Aeroporti Engineering S.r.l. sono presenti tre uomini tutti con un'età superiore ai 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 un amministratore unico di età superiore a 50 anni.

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



2.4 CODICE DI CORPORATE GOVERNANCE

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

2.5 ADOZIONE MODELLO EX DL 231/2001

Il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ai sensi del Decreto Legislativo n. 231/2001 di TA è stato approvato con delibera del Consiglio di Amministrazione di TA nella seduta del 12 maggio 2016 e da ultimo aggiornato con delibera del medesimo Consiglio di Amministrazione del 12 marzo 2024.

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.



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

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

In data 30 aprile 2024, 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 Consiglio di Amministrazione ha nominato un Organismo di Vigilanza collegiale, composto da 2 membri esterni – di cui uno ricopre la carica di Presidente dell’Organismo medesimo, e un membro interno alla Società.

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

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

2.6 ANALISI DI MATERIALITÀ

Il concetto di tema materiale secondo i GRI Standards:

“[...] Il processo di determinazione dei temi materiali si basa sulla costante individuazione e valutazione degli impatti che l’azienda produce. L’individuazione degli impatti sono svolte in modo indipendente dalla procedura di rendicontazione di sostenibilità. [...]”

Per la redazione del presente documento, il Top management del Gruppo Toscana Aeroporti ha effettuato un’attenta analisi di materialità al fine di individuare:

- Gli aspetti della gestione che hanno **impatti** significativi nelle relazioni con gli stakeholder e sul business, ambiente naturale, società;
- Gli atteggiamenti che possono guidare l’azienda verso la creazione di valore durevole non solo economico, ma anche sociale e ambientale.

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.



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

Nel processo di aggiornamento dell’analisi di materialità sono stati, inoltre, individuati i seguenti impatti riconducibili alle tematiche materiali del gruppo TA:

I temi materiali ed i rispettivi impatti sono stati revisionati internamente dal management ed i medesimi sono stati confermati per il 2024.

TIPOLOGIA IMPATTO			
Tematiche materiali	Impatti	Positivo-Negativo	Effettivo-Potenziale
INQUINAMENTO ACUSTICO	Inquinamento acustico da traffico aereo	Negativo	Effettivo
	Inquinamento acustico dall’attività di TA	Negativo	Effettivo
CONSUMI ENERGETICI ED MISSIONI	Impatto sul cambiamento climatico dato dalle operation	Negativo	Effettivo
	Impatto sul cambiamento climatico dovuto dal traffico aereo	Negativo	Effettivo
	Impatto sul cambiamento climatico dovuto alla catena del valore	Negativo	Effettivo
CONSUMI E SCARICHI IDRICI	Inquinamento delle acque meteoriche	Negativo	Effettivo
	Consumi e prelievi idrici	Negativo	Effettivo
QUALITÀ DEL SERVIZIO	Peggioramento dell’experience dei passeggeri	Negativo	Potenziale
	Incremento della qualità e dei servizi offerti al consumatore finale	Positivo	Potenziale
GESTIONE RESPONSABILE DEI FORNITORI	Rapporto con i fornitori, incluse le pratiche di pagamento	Positivo	Effettivo



TIPOLOGIA IMPATTO			
Tematiche materiali	Impatti	Positivo-Negativo	Effettivo-Potenziale
GESTIONE DEI RAPPORTI CON LE COMUNITÀ LOCALI	Miglioramento del rapporto / benessere della comunità	Positivo	Effettivo
	Impatti negativi sulla comunità circostante	Negativo	Effettivo
	Contributo alla connessione locale e globale	Positivo	Effettivo
AIRPORT SAFETY	Danni alla salute e sicurezza dei passeggeri	Negativo	Potenziale
AIRPORT SECURITY	Danni alla salute e sicurezza dei passeggeri	Negativo	Potenziale
GESTIONE E VALORIZZAZIONE DEL PERSONALE	Sviluppo delle competenze del personale	Positivo	Effettivo
	Contributo all’occupazione di qualità	Negativo	Effettivo
	Miglioramento del welfare aziendale e del work-life balance	Positivo	Effettivo
SALUTE E SICUREZZA DEI DIPENDENTI	Infortuni sul lavoro	Negativo	Potenziale
PARI OPPORTUNITÀ E DIVERSITY	Episodi di discriminazione e violazione dei diritti umani	Negativo	Potenziale
CYBER SECURITY	Perdita di dati sensibili	Negativo	Potenziale
RISPETTO DEI DIRITTI UMANI	Episodi di discriminazione e violazione dei diritti umani	Negativo	Potenziale
ANTICORRUZIONE	Comportamenti anti competitivi	Negativo	Potenziale
	Whistleblowing	Positivo	Effettivo
	Comportamenti corruttivi	Negativo	Potenziale



2.7 INDIRIZZI STRATEGICI DI SOSTENIBILITÀ

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

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

3. Gestione delle tematiche ambientali



3. GESTIONE DELLE TEMATICHE AMBIENTALI

3.1 RISCHI ED OPPORTUNITÀ

Toscana Aeroporti adotta specifiche procedure atte a:

- Identificare e documentare gli Aspetti Ambientali connessi a processi, prodotti e servizi che TA può tenere sotto controllo e/o su cui può avere influenza diretta o indiretta;
- Identificare e documentare gli Impatti Ambientali connessi agli Aspetti Ambientali individuati al punto precedente, definendo se tali impatti possono costituire dei rischi ed eventualmente identificare le opportune azioni per tenere sotto controllo tali rischi;
- Valutare il livello di significatività degli Impatti Ambientali attraverso il “Registro degli Aspetti e degli Impatti Ambientali” definendo, quando possibile, opportuni piani di miglioramento;
- Monitorare gli indicatori riferibili ad impatti ritenuti significativi intervenendo, quando necessario, con azioni correttive mirate;
- Valutare il panorama dei potenziali rischi globalmente intesi attraverso il “registro rischi ed opportunità” predisponendo opportune azioni di intervento e valutando, laddove possibile, le potenziali opportunità correlate.

Alla luce dello scenario mondiale sempre più instabile e mutevole, in parte legato all'emergenza pandemica degli anni passati ed in parte ai conflitti internazionali oltre alla necessaria attenzione che le aziende sono chiamate a porre al tema del cambiamento climatico, nella valutazione dei rischi e delle opportunità sono stati introdotti e previsti nuovi fattori di rischio e/o modificato il potenziale impatto degli esistenti sui soggetti a vario titolo interessati sulla base della esperienza maturata.

In riferimento ai rischi legati al cambiamento climatico, da considerarsi esogeni al Gruppo Toscana Aeroporti, inclusi all'interno dei nuovi modelli di risk management adottati, la Società ha conferito formale incarico alla Fondazione Centro Euro-Mediterraneo sui Cambiamenti Climatici (CMCC) avente ad oggetto “Analisi dei rischi derivanti dagli impatti del cambiamento climatico sugli aeroporti di Firenze e di Pisa”. Le risultanze di detto studio saranno disponibili nell'anno 2025 e consentiranno di indirizzare in modo più efficace e puntuale le necessarie azioni di mitigazione. In tale ottica, risulta già utile e opportuna l'applicazione degli indirizzi sottesi alla politica ambientale della Società, attraverso i quali si potranno adottare percorsi di sviluppo resilienti ai cambiamenti climatici e l'attuazione di azioni coerenti ai 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs) sviluppati dalle Nazioni Unite.

Attraverso pregresse analisi bibliografiche sono stati verificati i rischi individuati dal Centro Euro-Mediterraneo sui Cambiamenti Climatici e dall'European Climate Foundation (cfr. “Analisi del rischio – I cambiamenti climatici in Italia”, 2020) e si è riscontrato che:

- L'Indice della Capacità di Adattamento (AC), nella cui formulazione compaiono anche le infrastrutture, evidenzia, sia per la Provincia di Pisa, sia per quella di Firenze, valori compresi fra 1 e 28, afferenti alla migliore classe fra quelle considerate;
- L'Indice di Rischio Climatico (CRI) medio risulta, sia per la Provincia di Pisa, sia per quella di Firenze, non elevato, con valori compresi nella fascia 0.25-0.50;
- L'Indice di Resilienza ai Disastri (DRI) evidenziano, per gli ambiti territoriali di ubicazione degli scali aeroportuali, bassa vulnerabilità sociale ed elevata resilienza,

e pertanto, in attesa delle risultanze della specifica analisi commissionata alla Fondazione CMCC, detti indicatori non vengono per il momento valutati tali da potersi porre alla base di rischi specifici significativi ed elevati ascrivibili ai cambiamenti climatici.

Di particolare interesse risultano, per il sistema aeroportuale toscano, i seguenti pericoli climatici: aumento della temperatura, cambiamenti nel regime delle precipitazioni, modifiche ai modelli di tempesta, cambiamenti nei modelli di vento, aumento del livello del mare e mareggiate. Si tratta di pericoli che sono stati puntualmente analizzati all'interno del rapporto commissionato a CMCC, unitamente agli elementi di esposizione e vulnerabilità.

Relativamente al riscaldamento globale, fortemente influenzato dalle emissioni di gas climalteranti in atmosfera, Toscana Aeroporti ha avviato l'esecuzione e la programmazione di una serie di interventi sinergicamente indirizzati ad un contenimento delle emissioni di CO₂, avviando anche il percorso di accreditamento all'ACA (Airport Carbon Accreditation) Program che, nell'anno 2023, ha visto la predisposizione della documentazione tecnica necessaria per l'ottenimento della certificazione di Livello 1 e di Livello 2 per entrambi gli aeroporti di Firenze e di Pisa. In particolare, Toscana Aeroporti ha acquisito nel dicembre 2023 la certificazione del “Greenhouse Gas Protocol” da parte del soggetto terzo IMQ e nel dicembre 2024 la certificazione ACA Level 1 e Level 2.

Nel corso del 2023 si è completata la progettazione esecutiva di un nuovo impianto fotovoltaico presso l'aeroporto di Firenze (impianto da 189 kW), risultato autorizzato da ENAC e da ENAV nel corso del 2024, con conclusione dei lavori attesa entro il primo semestre 2025. Risulta ancora in corso la progettazione esecutiva di nuovi impianti fotovoltaici presso lo scalo di Pisa (potenza attesa pari a 525 kW), relativamente alla quale si è reso necessario un processo di modifica e ottimizzazione per l'individuazione di solai di copertura di adeguate caratteristiche strutturali. Nel 2023 è stato approvato, inoltre, il progetto esecutivo di ampliamento e ristrutturazione del terminal passeggeri dell'aeroporto di Pisa, con annesso nuovo impianto fotovoltaico da 350 kW. I lavori del nuovo edificio Arrivi, sulla cui superficie di copertura è previsto detto impianto, sono stati avviati nell'estate 2024 e risultano in corso.

Dal 2023 la Società ha avviato, e tutt'ora mantiene, il proprio programma di acquisto di energia elettrica verde, utile presidio per il contenimento/compensazione delle proprie emissioni dirette climalteranti.

L'intero settore mondiale del trasporto aereo, inoltre, risulta da tempo sensibile ai temi della sostenibilità e dei cambiamenti climatici, dovendosi tra l'altro uniformare al documento ICAO DOC 9988 Guidance on the development of States' Action Plans on CO₂ emissions reduction activities (ultima versione anno 2021).

L'Italia sviluppa, per il tramite di ENAC, il proprio Action Plan; Toscana Aeroporti, unitamente agli altri gestori nazionali, ha contribuito alla redazione della nuova versione dell'Italy's Action Plan, licenziata da ENAC nel settembre 2021. Il settore industriale della produzione degli aeromobili e delle relative motorizzazioni lavora da tempo alla ricerca di progressive soluzioni tecnologiche sempre più performanti in termini di contenimento dei consumi di combustibile ed emissioni in atmosfera.

Per quanto attiene al rischio idrogeologico, risultano già da tempo ultimati presso lo scalo di Firenze i primi interventi di autocontenimento idraulico in grado di laminare le portate idriche meteoriche di rilascio al reticolo idrografico. In particolare, è stata ultimata la progettazione esecutiva degli interventi afferenti alla seconda fase di attuazione del programma pluriennale di adeguamento e miglioramento delle reti idrauliche di sedime, e nel corso dell'anno 2024 si sono ultimati i relativi iter autorizzativi. L'intervento sarà eseguito nell'anno 2025.

Le necessità di invarianza ed autocontenimento idraulico sono prese a riferimento per tutti i progetti riferiti a nuove opere da realizzarsi presso lo scalo di Firenze. La project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale (c.d. Masterplan 2035) di medio-lungo periodo, già assoggettata al processo di Dibattito Pubblico ai sensi del DPCM 76/2018 nel periodo novembre 2022-febbraio 2023, prevede importanti interventi di riassetto e messa in sicurezza idraulica dell'intera Piana di Sesto Fiorentino. Il medesimo Piano di Sviluppo Aeroportuale include, inoltre, importanti e significativi investimenti in tema di efficienza energetica, produzione di energia fotovoltaica, sostenibilità ambientale, digitalizzazione e automazioni del processamento dei passeggeri, economia circolare, inclusione sociale, nonché tangibili azioni di ottimizzazione dell'inserimento territoriale delle nuove infrastrutture, con diffuse azioni, misure e opere di mitigazione e compensazione ambientale.

La project review del Piano di Sviluppo Aeroportuale è stata oggetto, nel corso dell'anno 2023, dapprima di approvazione in linea tecnica da parte di ENAC e, successivamente, del processo di scoping che regola la prima fase del procedimento ambientale integrato VIA-VAS avviato da ENAC nel giugno 2023 e concluso a fine dicembre 2023 con espressione di apposito parere della Commissione nazionale VIA-VAS. Nel corso del 2024 sono state recepite le indicazioni rese dagli Enti in esito alla fase di scoping e si è avviata la seconda fase (c.d. valutazione integrata) del procedimento VIA-VAS e si è data risposta alla richiesta di integrazioni pervenuta dall'Autorità Competente. La conclusione del procedimento ambientale è prevista a inizio 2025.

Relativamente al tema della sicurezza idrogeologica, anche il Masterplan di sviluppo dello scalo di Pisa prevede preliminari opere di autocontenimento idraulico, a vantaggio della sicurezza del reticolo idrografico ricettore. In particolare, il progetto di ampliamento del Terminal passeggeri contempla opere connesse e/o propedeutiche di messa in sicurezza ed invarianza idraulica, buona parte delle quali avviate già nel corso del 2022 e completate nel 2023.

Da un punto di vista meramente ambientale, a valle della significativa contrazione del traffico aereo registrata negli anni 2020-2022 a causa della pandemia, e della conseguente sensibile riduzione dell'impronta ambientale degli scali, nel 2023 si è avuta una buona ripresa del traffico aereo, con numerosi indicatori ambientali legati ai consumi di energia e/o risorse che hanno fatto comunque registrare miglioramenti seppur a fronte di un sensibile incremento di

passaggeri. Il fattore di impatto risultato, tra i due aeroporti, più critico è stato quello legato al rumore aeroportuale sussistente presso lo scalo fiorentino, fortemente condizionato ed aggravato dal fenomeno del massiccio incremento dei voli notturni in ritardo rispetto agli orari programmati. La Società si è, fin da subito, formalmente impegnata a contrastare, per quanto nelle proprie possibilità e non in contrasto con il sovraordinato obbligo di continuità del servizio pubblico di trasporto, il citato fenomeno dei voli che interessano il periodo notturno solo per ritardi non direttamente cagionati dallo scalo (bensì dagli hub europei che lo alimentano), promuovendo nuove modalità di gestione del traffico definite attraverso una preliminare concertazione con le compagnie aeree e con le Istituzioni locali e territoriali, volte al significativo contenimento dell'operatività aerea in orario non coerente con l'esigenza di riposo notturno della popolazione. A partire dalla Summer 2024 (1° Aprile 2024), l'aeroporto ha modificato e limitato il proprio orario di operatività, adottando più rigide regole di programmazione del traffico aereo negli orari successivi alle ore 23.00, contenendo il numero di operazioni consentite e definendo un preciso orario (00.15) oltre il quale non ammettere (salvo casi specifici/eccezionali previsti dalla normativa) ulteriori operazioni di atterraggio. Contestualmente sono proseguiti i lavori della Commissione Aeroportuale istituita ai sensi del D.M. 31.10.1997 e, dal 5 ottobre 2023, è entrata in vigore la nuova formulazione della procedura antirumore initial climb RWY23. L'effetto congiunto delle azioni di mitigazione dell'impatto acustico ha fatto sì che, pur a fronte di un significativo incremento dei movimenti aerei operati nell'arco del 2024, gli indicatori acustici registrati presso le postazioni di monitoraggio afferenti alla rete di rilevamento del rumore aeroportuale risultassero non superiori, laddove non migliori, rispetto a quelli registrati precedentemente al periodo pandemico. Nel corso del 2024 Toscana Aeroporti ha, inoltre, provveduto a fornire al competente Ministero dell'Ambiente la documentazione integrativa richiesta ai fini dell'approvazione del Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore afferente all'aeroporto di Firenze. La Società conferma che la costruzione della nuova pista rappresenta una singolare opportunità per la massima tutela acustica della popolazione residente nelle aree circostanti all'aeroporto e il contestuale sviluppo dell'infrastruttura aerea, di preminente e strategico interesse nazionale.

Per quanto concerne l'aeroporto di Pisa, nel corso del 2024 l'Aeronautica Militare ha completato il processo di revisione/aggiornamento delle procedure di volo, accogliendo l'istanza che ENAC, su richiesta di Toscana Aeroporti, aveva presentato ai fini dell'introduzione di una nuova procedura di decollo lato-mare, con introduzione di una virata atta a consentire una minor occupazione temporale dello spazio aereo e a privilegiare, dal punto di vista quantitativo, l'indirizzamento degli aeromobili in decollo verso sud, limitando e contenendo, per quanto tecnicamente possibile, il sorvolo della città di Pisa. Le nuove procedure sono entrate in vigore a fine ottobre 2024. La medesima Aeronautica Militare ha, infine, reso noto di poter a breve (anno 2025) essere in grado di fornire i dati radar dei voli commerciali.

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

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

Gli aspetti ambientali sono stati valutati in:

- Condizioni normali o standard delle attività e di funzionamento degli impianti;
- Condizioni anomale, ma previste, di funzionamento degli impianti, ossia per gli avviamenti, le fermate per attività di manutenzione, di verifica, riparazione o sostituzione di parti;
- Condizioni d'emergenza o incidenti.

Il livello di significatività di un Impatto Ambientale associato ad uno o più Aspetti Ambientali può risultare Nullo o Trascurabile (N), Basso (B), Medio (M) oppure Alto (A).

Un Aspetto Ambientale è valutato come significativo quando il livello di significatività dei suoi relativi Impatti Ambientali risulti **“Medio”** o **“Alto”**.

Per eseguire il monitoraggio degli impatti ambientali generati, TA ha elaborato un sistema di indicatori dedicato, specifico per ciascun scalo, focalizzando la propria attenzione su quelli che sono stati ritenuti di rischio medio/alto.
I Sistemi di Gestione Ambientale all'interno dei quali TA opera risultano certificati ai sensi della ISO 14001:2015 sia presso l'aeroporto di Pisa sia presso quello di Firenze.

In particolare, sono stati individuati parametri misurabili sui seguenti aspetti:

- Rumore aeroportuale, con obiettivi di riduzione dell'esposizione della popolazione a detto fattore di pressione antropica;
- Produzione e gestione dei rifiuti, con orientamento ai principi dell'economia circolare;
- Approvvigionamento e consumo di risorse, con orientamento a principi di risparmio, contenimento dei consumi, efficientamento dei sistemi, recupero e riutilizzo;
- Gestione delle acque, con finalità di tutela della risorsa e non aggravio del rischio idrogeologico;
- Emissioni in atmosfera, con obiettivi di efficientamento energetico e riduzione delle emissioni climalteranti;
- Tutela della biodiversità, con obiettivi di monitoraggio e conservazione degli habitat e/o di compensazione ambientale in attuazione degli indirizzi di cui alla direttiva Habitat 92/43/CEE;
- Mitigazione ed adattamento ai cambiamenti climatici.

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

IMPATTO ALTO		
	✕ FLR	✕ PSA
RUMORE	Emissioni di rumore nell'interno aeroportuale (Dati LVA)	Emissioni di rumore nell'interno aeroportuale (Dati LVA)
	Emissioni di rumore esterne all'interno dell'aeroporto (Leq)	Emissioni di rumore esterne all'interno dell'aeroporto (Leq)

I principali aspetti che sono risultati ad impatto **“Medio”** sono quelli di seguito riportati, specifici di sito:

IMPATTO MEDIO		
	✕ FLR	✕ PSA
RISORSE ENERGETICHE	Consumi elettricità (Utenze TA); Consumi elettricità (Utenze terzi); Metano per climatizzazione	Consumi elettricità (Utenze TA) Consumi elettricità (Utenze terzi) Metano per climatizzazione
RISORSE IDRICHE	Consumo idrico da acquedotto	-
SCARICHI IDRICI	Dilavamento superfici impermeabili (piazze e parcheggi) con recapito su corpo idraulico superficiale; Scarico acque reflue	-
RIFIUTI	Rifiuti speciali; Deposito temporaneo del sito	Rifiuti speciali; Deposito temporaneo del sito
EMISSIONI IN ATMOSFERA	Emissione di sostanze inquinanti da mezzi operativi; Emissioni GHG climalteranti	Emissione di sostanze inquinanti da mezzi operativi; Emissioni GHG climalteranti
BIODIVERSITÀ	Tutela della biodiversità	Tutela della biodiversità
EMERGENZE	Rischio incendio; Sversamenti su piazzale A/M di idrocarburi, olii e sostanze chimiche pericolose; Emergenza incidenti aerei	Rischio incendio; Sversamenti su piazzale A/M di idrocarburi, olii e sostanze chimiche pericolose; Emergenza incidenti aerei

Per tali aspetti sono previste rilevazioni sistematiche, specifiche procedure, verifiche di dettaglio, piani di monitoraggio e di miglioramento.

3.2 LE POLITICHE PRATICATE

Toscana Aeroporti sostiene la necessità di coniugare le esigenze di valorizzazione e crescita economica con il valore fondamentale della salvaguardia del patrimonio ambientale. La società si è dotata di un Sistema di Gestione Integrato per la Qualità, conformemente a quanto stabilito dalla norma UNI EN ISO 9001:2015, per la Salute e Sicurezza sul Lavoro, in conformità alla norma ISO 45001:2018, per la Responsabilità sociale, coerente alla SA8000:2014 e per l'Ambiente, ottemperando a quanto previsto dalla UNI EN ISO 14001:2015. Dal 2019 entrambi gli scali di Pisa e Firenze sono certificati secondo lo standard ISO 14001:2015, a comprova dell'impegno costante e crescente dichiarato dalla Società all'interno della politica ambientale adottata.

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

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

Le certificazioni sopra elencate sono riferite alla sola capogruppo.

Toscana Aeroporti Costruzioni (TAC) possiede e conferma il rispetto allo standard ISO 9001 ed ottiene, nel 2023, la certificazione anche secondo gli standard ISO 14001:2015 e ISO 45001:2018.

3.3 OBIETTIVI GENERALI

Toscana Aeroporti, nell'ambito della gestione delle tematiche ambientali di rilievo derivanti dalle proprie attività, ha implementato e mantiene attivo un Sistema di Gestione Ambientale, in conformità a quanto previsto dalla UNI EN ISO 14001:2015.

Si riportano di seguito gli obiettivi generali, sottoscritti dall'Alta Direzione e riportati nella Politica Ambientale:

- Gestire le tematiche ambientali attraverso l'implementazione di una specifica organizzazione ambientale mirata e qualificata, con coinvolgimento e sensibilizzazione di tutti i propri dipendenti sui temi della tutela dell'ambiente e della sostenibilità;
- Perseguire gli obiettivi di sostenibilità dello sviluppo degli scali aeroportuali gestiti, anche in recepimento degli indirizzi di cui all'Agenda 2030 dell'Organizzazione Mondiale delle Nazioni Unite (Sustainable Development Goals), al piano Europeo NextGenerationEU e al

- Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, con particolare riferimento ai principi della transizione ecologica, dell'innovazione digitale, delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;
- Attuare gli indirizzi e le azioni di cui al piano di sostenibilità di cui Toscana Aeroporti si è dotata in accordo ai criteri ESG (Environmental Social Governance);
- Tutelare l'ambiente gestendo e contenendo l'impatto delle proprie attività e provvedendo alla preventiva verifica di tutti i fattori di pressione ambientale correlati alle previsioni di sviluppo infrastrutturale degli scali aeroportuali;
- Adottare i più idonei sistemi di controllo e di sorveglianza attraverso attività di monitoraggio sui soggetti atti a generare significativi impatti ambientali connessi alle attività aeroportuali;
- Garantire rapporti aperti e collaborativi con le autorità locali e con quanti vivono in prossimità dei siti aeroportuali gestiti da Toscana Aeroporti, affinché si instauri un clima di reciproca accettazione, fiducia e collaborazione e affinché le rispettive aree di attività convivano in maniera compatibile e sinergica;
- Mettere in atto ogni azione e iniziativa utile a prevenire incidenti rilevanti e a ridurre al minimo le eventuali conseguenze su persone, ambiente e proprietà altrui;
- Assicurarsi che i terzi impegnati nell'area del sito aeroportuale applichino i medesimi standard ambientali stabiliti da Toscana Aeroporti;
- Prestare la concreta attenzione ai temi della transizione ecologica e della decarbonizzazione attraverso la fattiva adesione ai criteri ESG (Environmental Social Governance).

Toscana Aeroporti sottolinea il proprio impegno all'osservanza delle leggi ambientali ed alle altre prescrizioni ambientali applicabili, alla prevenzione dell'inquinamento ed al miglioramento continuo del Sistema di Gestione Ambientale.

In particolare, la Società è focalizzata sul miglioramento degli aspetti legati a:

- Rumore
- Rifiuti
- Approvvigionamento e consumo di risorse
- Gestione delle acque
- Emissioni in atmosfera
- Tutela della biodiversità
- Mitigazione e adattamento al cambiamento climatico

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, secondo indirizzi coerenti con criteri ambientali, sociali e di governance. Detti piani risultano, in applicazione dei criteri ESG, coerenti e coordinati rispetto al piano integrato aziendale.

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

I piani di miglioramento sottoscritti dalla Direzione di TA vengono annualmente aggiornati in base agli indirizzi strategici espressi dalla Società, integrati e monitorati.

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



I dati sotto riportati comprendono anche le Società Jet Fuel, Toscana Aeroporti Engineering e Parcheggio Peretola.³

Consumi energetici

Nel corso del 2024 l’attività operativa ha raggiunto livelli superiori rispetto al periodo pre pandemico, con una significativa crescita del traffico. Questo ha comportato un incremento lieve dell’energia complessivamente utilizzata dall’organizzazione, nonostante ciò il consumo specifico a passeggero ha continuato il suo andamento decrescente registrato negli anni. Nel seguito sono rendicontati i consumi di tutti i vettori energetici impiegati, suddividendo i dati per l’intera azienda, per i due siti aeroportuali e per le società controllate dal gestore.

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 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.

L’energia elettrica complessiva e di dettaglio utilizzata dall’organizzazione è riportata nelle successive tabelle:

Consolidato	2024	2023	2022
Consumo di energia elettrica prelevata da rete [GJ]	43.551,08	43.409,96	38.391,00
Consumo di energia elettrica autoprodotta [GJ]	23.050,07	22.368,44	27.539,70
Consumo totale di energia [GJ]	66.601,14	65.778,40	65.930,70
Consumo totale di energia[GJ/n pax*1000]	7,37	8,06	9,85

³ Nelle tabelle sotto riportate riferite ai consumi, il dato è stato riportato all’unità per una migliore lettura dello stesso.



PISA	2024	2023	2022
Consumo di energia elettrica prelevata da rete [GJ]	14.842,37	15.257,41	9.025,90
Consumo di energia elettrica autoprodotta [GJ]	23.050,07	22.368,44	27.539,70
Consumo totale di energia [GJ]	37.892,43	37.625,85	36.565,60

Consumo totale di energia[GJ/n pax*1000]	6,85	7,38	8,16
--	------	------	------

FIRENZE	2024	2023	2022
Consumo di energia elettrica prelevata da rete [GJ]	28.708,71	28.152,55	29.365,10
Consumo di energia elettrica autoprodotta [GJ]	-	-	-
Consumo totale di energia [GJ]	28.708,71	28.152,55	29.365,10

Consumo totale di energia[GJ/n pax*1000]	8,20	9,19	13,26
--	------	------	-------

CONTROLLATE	2024	2023	2022
Consumo di energia elettrica prelevata da rete [GJ]			
TAC ⁽¹⁾	N.D.	N.D.	N.D.
TAE ⁽²⁾	N.D.	N.D.	N.D.
JET FUEL ⁽¹⁾	259,28	259,81	258,02
PAP ⁽³⁾	184,64	209,98	N.D.

⁽¹⁾ Consumo compreso nel dato complessivo di Pisa
⁽²⁾ Consumo compreso nel dato complessivo di Firenze
⁽³⁾ Consumo non compreso nei dati dei singoli siti aeroportuali



Analizzando l'indicatore consumo specifico di energia elettrica (GJ/kPax) si nota un andamento decrescente sia a livello di organizzazione, che per i due siti, in quanto la crescita del numero di passeggeri risulta essere stata maggiore rispetto all'incremento di energia utilizzata per sito, ciò è dovuto ad un migliore utilizzo dell'energia.

Per quanto riguarda le società controllate, non vi sono state variazioni rispetto ai precedenti anni per Jet Fuel, Parcheggio Peretola (PAP) ha registrato un decremento rispetto all'anno precedente, mentre per TAC e TAE non vi è disponibilità di dati; per TAC risultano di difficile rendicontazione i consumi energetici nelle attività di cantiere, per TAE riguardano consumi in ambito di uffici non misurati, comunque rendicontati entrambi nel consumo globale dei due siti aeroportuali.

Metano

In Toscana Aeroporti S.p.A. il metano è impiegato per il riscaldamento degli ambienti, per la produzione di acqua calda per usi igienico sanitari e per l'alimentazione dell'impianto di autoproduzione di energia elettrica e energia termofrigorifera (Trigeneratore) nello scalo di Pisa. I consumi di metano sono monitorati mediante letture e registrazioni mensili dei contatori generali.

Gasolio e benzina

I vettori energetici Gasolio e Benzina sono utilizzati per l'azionamento del parco mezzi e attrezzature che TA impiega nelle operazioni di assistenza degli aeromobili. Per il rifornimento dei mezzi a gasolio si utilizzano dei distributori interni. I consumi per singolo mezzo sono registrati su apposita modulistica periodicamente e rendicontati mensilmente. I mezzi alimentati a benzina vengono riforniti mediante distributore esterno. Una buona parte del parco mezzi è a trazione elettrica e per la ricarica vengono utilizzate apposite postazioni collegate ad impianto elettrico dell'aeroporto. In accordo con le politiche ambientali di decarbonizzazione, la politica di rinnovo mezzi prevede una quasi totale elettrificazione del parco.

I consumi totali registrati e il dettaglio per i due scali e per le società controllate sono i seguenti:

Consolidato	2024	2023	2022
Benzina [GJ]	69,82	87,22	347,3
Metano [GJ]	72.074,12	70.809,21	88.398,80
Gasolio per autotrazione [GJ]	10.920,11	10.647,09	11.967,00



PISA	2024	2023	2022
Benzina [GJ]	39,62	38,31	312,72
Metano [GJ]	68.117,75	65.288,24	80.764,01
Gasolio per autotrazione [GJ]	3.682,16	4.188,08	5.350,61

FIRENZE	2024	2023	2022
Benzina [GJ]	30,20	48,90	34,54
Metano [GJ]	3.956,36	5.520,97	7.634,78
Gasolio per autotrazione [GJ]	7.237,95	6.459,01	6.616,42

CONTROLLATE Consumo di benzina [GJ]	2024	2023	2022
TAC ⁽¹⁾	N.D.	N.D.	N.D.
TAE ⁽²⁾	-	-	-
JET FUEL ⁽¹⁾	-	-	-
PAP ⁽³⁾	-	-	-

⁽¹⁾ Consumo compreso nel dato complessivo di Pisa
⁽²⁾ Consumo compreso nel dato complessivo di Firenze
⁽³⁾ Consumo non compreso nei dati dei singoli siti aeroportuali



CONTROLLATE	2024	2023	2022
Consumo di metano [GJ]			
TAC ⁽¹⁾	N.D.	N.D.	N.D.
TAE ⁽²⁾	-	-	-
JET FUEL ⁽¹⁾	-	-	-
PAP ⁽³⁾	-	-	-
⁽¹⁾ Consumo compreso nel dato complessivo di Pisa ⁽²⁾ Consumo compreso nel dato complessivo di Firenze ⁽³⁾ Consumo non compreso nei dati dei singoli siti aeroportuali			

CONTROLLATE	2024	2023	2022
Consumo di gasolio [GJ]			
TAC ⁽¹⁾	N.D.	N.D.	N.D.
TAE ⁽²⁾	-	-	-
JET FUEL ⁽¹⁾	2.077,24	-	-
PAP ⁽³⁾	-	-	-
⁽¹⁾ Consumo compreso nel dato complessivo di Pisa ⁽²⁾ Consumo compreso nel dato complessivo di Firenze ⁽³⁾ Consumo non compreso nei dati dei singoli siti aeroportuali			

I quantitativi energetici legati al consumo di benzina oramai residuali per l’incremento di mezzi elettrici si è ridotto in termini assoluti rispetto al 2023.

Questo aspetto è confermato anche per i consumi di gasolio che diminuiscono su PISA proprio per il maggior utilizzo di mezzi elettrici ed in particolare dei GPU mentre cresce su Firenze con lo stesso andamento del traffico (MVT).

Il consumo complessivo di metano registrato è leggermente in crescita. A fronte di una diminuzione su Firenze per un maggior utilizzo del riscaldamento degli ambienti tramite Pompe di Calore, su PISA si registra un incremento per un maggior utilizzo del Cogeneratore rispetto all’anno precedente.
Per ciò che riguarda le società controllate, Parcheggi Peretola e TAE non hanno consumi legati a tali fonti energetiche, per TAC non si hanno a disposizione dati legati al consumo di combustibili per le attività svolte a causa della difficoltà nella rendicontazione; infine per Jet Fuel gli unici consumi sono legati al gasolio, consumi non compresi nel valore complessivo del sito di Pisa.



Emissioni

La maggior parte delle emissioni generate dall’esercizio aeroportuale risultano di tipo diffuso e non sono direttamente misurabili. Il Gruppo TA, in ragione del Decreto VIA inerente il Masterplan 2014-2029 dell’Aeroporto di Firenze, provvede al monitoraggio degli indicatori di qualità dell’aria nelle aree esterne al sedime aeroportuale, in corrispondenza di posizioni ritenute rappresentative sia per esposizione, sia per tipologia e numerosità di ricettori presenti. Il procedimento di compatibilità ambientale inerente il Masterplan 2014-2028 dell’Aeroporto di Pisa non richiede, preliminarmente alla conclusione del periodo di attuazione del Masterplan medesimo, l’esecuzione di attività di monitoraggio della qualità dell’aria.

In relazione all’anno 2024, 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”, riferendosi all’ultimo aggiornamento disponibile in data Dicembre 2023.

Il dato relativo alle emissioni indirette legate ai consumi di energia elettrica prelevata dalla rete è al netto della quota (20%) di energia verde contrattualizzata con le rispettive “Garanzie di Origine”.

Di seguito la rendicontazione, suddivisa per organizzazione, per scalo, per società controllate e per famiglia di emissione, delle emissioni relative al triennio 2022, 2023, 2024:

Consolidato	2024	2023	2022
305-1 Emissioni dirette GHG (Scope 1)	tCO2	tCO2	tCO2
Consumi per produzione energia elettrica da Metano	-	1.340,63	1.623,00
Gasolio	641,51	625,47	696
Benzina	5,14	5,26	24,8
Metano	4.073,57	3.966,99	4.981,70
Totale	4.720,21	5.938,34	7.325,50
305-2 Emissioni indirette GHG (Scope 2)	tCO2	tCO2	tCO2
Consumi energia elettrica*	2.674,32	2.968,90	2.716,20
* Solo consumi da fonti non rinnovabili			



PISA	2024	2023	2022
305-1 Emissioni dirette GHG (Scope 1)	tCO2	tCO2	tCO2
Consumi per produzione energia elettrica da Metano	-	1.340,63	1.623,00
Gasolio	216,31	246,03	314,32
Benzina	2,92	2,81	23,02
Metano	3.849,96	3.657,68	4.550,50
Totale	4.069,18	5.247,15	6.510,86
305-2 Emissioni indirette GHG (Scope 2)	tCO2	tCO2	tCO2
Consumi energia elettrica*	911,60	1.044,61	638,58
*Solo consumi da fonti non rinnovabili			

FIRENZE	2024	2023	2022
305-1 Emissioni dirette GHG (Scope 1)	tCO2	tCO2	tCO2
Consumi per produzione energia elettrica da Metano	-	-	-
Gasolio	425,20	379,44	381,69
Benzina	2,22	2,45	2,5
Metano	223,61	309,30	431,19
Totale	651,03	691,19	815,38
305-2 Emissioni indirette GHG (Scope 2)	tCO2	tCO2	tCO2
Consumi energia elettrica*	1.762,71	1.924,29	2.077,58
*Solo consumi da fonti non rinnovabili			



305-1 Emissioni dirette GHG (Scope 1)

CONTROLLATE	2024	2023	2022
Consumo di benzina [tCO2]			
TAC ⁽³⁾	N.D.	N.D.	N.D.
TAE	-	-	-
JET FUEL	-	-	-
PAP	-	-	-
⁽¹⁾ Consumo compreso nel dato complessivo di Pisa ⁽²⁾ Consumo compreso nel dato complessivo di Firenze ⁽³⁾ Consumo non compreso nei dati dei singoli siti aeroportuali			

CONTROLLATE	2024	2023	2022
Consumo di metano [tCO2]			
TAC ⁽³⁾	-	-	-
TAE	-	-	-
JET FUEL	-	-	-
PAP	-	-	-
⁽¹⁾ Consumo compreso nel dato complessivo di Pisa ⁽²⁾ Consumo compreso nel dato complessivo di Firenze ⁽³⁾ Consumo non compreso nei dati dei singoli siti aeroportuali			

CONTROLLATE	2024	2023	2022
Consumo di gasolio [tCO2]			
TAC ⁽³⁾	N.D.	N.D.	N.D.
TAE	-	-	-
JET FUEL ⁽³⁾	122,03	N.D.	N.D.
PAP	-	-	-
⁽¹⁾ Consumo compreso nel dato complessivo di Pisa ⁽²⁾ Consumo compreso nel dato complessivo di Firenze ⁽³⁾ Consumo non compreso nei dati dei singoli siti aeroportuali			



305-2 Emissioni indirette GHG (Scope 2)

CONTROLLATE	2024	2023	2022
Consumo di energia elettrica prelevata da rete [tCO2]			
TAC ⁽¹⁾	N.D.	N.D.	N.D.
TAE ⁽²⁾	N.D.	N.D.	N.D.
JET FUEL ⁽¹⁾	19,90	19,94	19,80
PAP ⁽³⁾	14,17	16,12	N.D.
⁽¹⁾ Consumo compreso nel dato complessivo di Pisa ⁽²⁾ Consumo compreso nel dato complessivo di Firenze ⁽³⁾ Consumo non compreso nei dati dei singoli siti aeroportuali			

Per il calcolo delle emissioni dirette di tipo SCOPE 1 non è stata considerata la voce di emissione legata a “Consumi per produzione energia elettrica da Metano”, fatta osservazione che la rendicontazione di tale voce tende a fornire una quotazione errata delle emissioni effettive dell’aeroporto, poichè le emissioni derivanti dall’energia autoprodotta sono dovute al solo metano in ingresso alla centrale di cogenerazione, quindi già insite nella voce emissiva “metano”, facendo con questa riferimento al quantitativo globale di metano utilizzato nel sito, ovvero quello consumato sia nelle centrali termiche che nel cogeneratore.

Per fare un confronto rispetto agli anni precedenti occorre andare a considerare le emissioni complessive delle varie fonti energetiche, ad esclusione della voce “ridondante” legata all’autoproduzione.

È possibile invece osservare come le emissioni indirette legate alla energia elettrica prelevata dalla rete hanno subito un calo rispetto al precedente anno, dovuto al fatto che nel 2024 il prelievo del quantitativo pari al 20% del fabbisogno di Energia verde dalla rete mediante quotazione di Garanzie di Origine, è stato sull’intera annualità, mentre nel 2023 solo per metà anno.

Acqua

L’organizzazione utilizza acqua per Usi Civili ossia igienico-sanitario (bagni, cucina, pulizie), per Usi Tecnologici, per Usi Antincendio per il rinalzo, in caso di emergenza, delle riserve idriche antincendio e per l’irrigazione delle aree a verde. L’intero fabbbisogno è soddisfato da prelievi da acquedotto comunale e da pozzi artesiani (PSA).



Di seguito i consumi consolidati dei vari punti di fornitura e/o emungimento.

Consolidato - Prelievi	2024	2023	2022
Acquedotto [m³]	135.014	125.757	31.876
Pozzi Artesiani [m³]	85.843	65.974	60.983
Totale prelievi [m³]	220.857	191.731	92.859

Consolidato Impieghi acqua di pozzo	2024	2023	2022
Igienico sanitari (Scarichi WC) [m³]	41.528	43.051	43.895
Tecnologico (Torre di Raffreddamento) [m³]	0	9.169	9.850
Irrigazione ed Antincendio [m³]	44.315	13.754	7.238
Totale prelievi [m³]	85.843	65.974	60.983

Consolidato	2024	2023	2022
Consumo Acqua di Pozzo [m³]	41.528	43.051	43.895
Consumo Acqua di Acquedotto [m³]	135.014	125.757	118.013
Totale [m³]	176.542	168.808	161.908
Passeggeri [Npax]	9.037.458	8.161.562	6.696.730
Consumo a passeggero [m3/Npax*1000]	19,53	20,68	24,18



PISA

L'intero fabbisogno è soddisfatto attraverso nove punti di allaccio alla rete dell'acquedotto comunale, per il prelievo di acqua potabile e da due pozzi artesiani per l'emungimento di acqua di falda, di cui attualmente solo uno attivo. 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 2022-2023-2024 con riferimento al dato consolidato e con un focus sugli scali di Pisa e Firenze e sulle società controllate.

PISA - Prelievi	2024	2023	2022
Acquedotto [m³]	45.981	45.862	31.876
Pozzi Artesiani [m³]	85.843	65.974	60.983
Totale prelievi [m³]	131.824	111.836	92.859



PISA Impieghi acqua di pozzo	2024	2023	2022
Igienico sanitari (Scarichi WC) [m³]	41.528	43.051	43.895
Tecnologico (Torre di Raffreddamento) [m³]	0	9.169	9.850
Irrigazione ed Antincendio [m³]	44.315	13.754	7.238

Totale prelievi [m³]	85.843	65.974	60.983
----------------------	--------	--------	--------

Consolidato	2024	2023	2022
Consumo Acqua di Pozzo [m³]	41.528	43.051	43.895
Consumo Acqua di Acquedotto [m³]	45.981	45.862	31.876
Totale [m³]	87.509	88.913	75.771
Passeggeri [Npax]	5.534.336	5.097.257	4.482.300

Consumo a passeggero [m3/Npax*1000]	15,81	17,44	16,9
--	-------	-------	------

FIRENZE

Per l’aeroporto di Firenze la fonte di approvvigionamento idrico è costituita esclusivamente dall’acquedotto pubblico comunale. Sono presenti 7 punti di fornitura da acquedotto; non è attivo alcun pozzo.

FIRENZE - Prelievi	2024	2023	2022
Acquedotto [m³]	89.033	79.895	86.137
Pozzi Artesiani [m³]	0	0	0
Totale prelievi [m³]	89.033	79.895	86.137

FIRENZE Impieghi acqua di pozzo	2024	2023	2022
Igienico sanitari (Scarichi WC) [m³]	0	0	0
Tecnologico (Torre di Raffreddamento) [m³]	0	0	0
Irrigazione ed Antincendio [m³]	0	0	0
Totale prelievi [m³]	0	0	0

Consolidato	2024	2023	2022
Consumo Acqua di Pozzo [m³]	0	0	0
Consumo Acqua di Acquedotto [m³]	89.033	79.895	86.137
Totale [m³]	89.033	79.895	86.137
Passeggeri [Npax]	3.503.122	3.064.305	2.214.430
Consumo a passeggero [m3/Npax*1000]	25,42	26,07	38,9

SOCIETÀ CONTROLLATE

Per le società controllate il consumo di acqua proviene solo da Acquedotto, le uniche di cui si effettua la rendicontazione risultano essere Jet Fuel e Parcheggi Peretola.

CONTROLLATE Consumo di acqua da acquedotto [m³]	2024	2023	2022
TAC ⁽¹⁾	N.D.	N.D.	N.D.
TAE ⁽²⁾	N.D.	N.D.	N.D.
JET FUEL ⁽¹⁾	332	467	238
PAP ⁽³⁾	891	460	N.D.

⁽¹⁾ Consumo compreso nel dato complessivo di Pisa
⁽²⁾ Consumo compreso nel dato complessivo di Firenze
⁽³⁾ Consumo non compreso nei dati dei singoli siti aeroportuali



Le analisi dei consumi idrici complessivi dell’organizzazione mostrano un icremento in termini assoluti dei volumi impiegati la cui crescita è però inferiore alla crescita del traffico. Infatti sia sullo scalo di PISA che su quello di FIRENZE si registra una diminuzione del consumo specifico a passeggero.

Scarichi acque reflue

PISA

Le acque reflue vengono scaricate dai servizi igienici aperti al pubblico dell’aerostazione e dai servizi igienici dei locali uffici dei vari edifici, nonché dagli scarichi derivanti dall’attività di ristorazione e bar dell’aerostazione passeggeri e di preparazione pasti del Catering (in sub concessione).
Le acque reflue di tali scarichi sono raccolte dalla rete di raccolta delle acque nere e convogliate verso impianti di pretrattamento (sedimentazione e depurazione biologica) prima di essere immesse nella fognatura comunale. Questi scarichi sono assimilati a scarichi domestici e non richiedono autorizzazione ai sensi della normativa vigente.
Gli impianti di pretrattamento presenti sono costituiti da fosse biologiche settiche tipo IMHOFF, da vasche bicamerali e da impianti di trattamento biologico ad ossidazione.

FIRENZE

Le acque reflue prodotte all’interno dello scalo derivano da servizi igienici posti a servizio del pubblico, degli uffici e dalle attività di bar-ristorazione previste all’interno dell’aerostazione. Nel complesso, le attività che generano detti reflui si configurano quali attività di produzione e commercio di beni e servizi, costituite da più tipologie di attività previste dalla tabella 1 dell’Allegato 2 al DPGR 46/R/2008.
Le acque reflue vengono dapprima convogliate ad appositi sistemi di pre-trattamento (fosse Imhoff, vasche bi-tri camerali, degrassatori) e successivamente l’effluente in uscita da detti dispositivi viene indirizzato presso apposito impianto di depurazione a fanghi attivi, presente entro il sedime aeroportuale, il cui scarico recapita su corpo idrico superficiale (canale dell’aeroporto).
Lo scarico risulta autorizzato mediante Autorizzazione Unica Ambientale rilasciata dalla Regione Toscana con D.D. n. 10131 del 19-06-2019.

Toscana Aeroporti assicura controlli analitici trimestrali dei parametri indicati in autorizzazione, verifica la corretta tenuta del registro di impianto e dispone i necessari interventi di manutenzione e/o sostituzione di componenti. Le attività sono svolte in coerenza al Programma di Manutenzione e Gestione.

Si riportano, nella tabella sottostante, i dati sintetici riferiti alle condizioni di esercizio dell’impianto nel triennio 2021-2022-2023-2024:



Anno	N° Controlli	N° Anomalie	Data Anomalie	% Anomalie VS Regolare Funzionamento
2021	Periodico	5*	Vedi registro	1,3%
2022	Periodico	8*	Vedi registro	2,19%
2023	Periodico	6*	Vedi registro	1,65%
2024	Periodico	8*	Vedi registro	2,19%

*Anomalie/365(giorni)

Rumore

Toscana Aeroporti è dotata, presso ciascuno degli aeroporti in gestione, di un Sistema di Monitoraggio del Rumore Aeroportuale che permette di misurare il rumore prodotto al suolo, con l’obiettivo di valutare l’impatto acustico prodotto nell’ottica di minimizzarne gli effetti sull’ambiente.

Il sistema di monitoraggio permette di:

- Monitorare la pressione acustica determinata dalle operazioni di volo sulle aree circostanti l’aeroporto;
- Misurare e registrare in continuo il rumore delle operazioni di volo attraverso la rete di fonometri e tracce radar;
- Gestire i rapporti con il territorio mediante la pubblicazione dei dati di rumore.

Il sistema di monitoraggio e controllo in essere presso l’aeroporto di Firenze è stato integrato, nel 2019, con un apposito software automatico (c.d. VARP) allora implementato per permettere l’individuazione automatica dei casi di possibile violazione della vigente procedura di decollo antirumore.
Nel corso del 2019 si sono avviati, inoltre, specifici approfondimenti tecnici (condivisi con la Commissione Aeroportuale ex DM 31.10.1997) volti all’efficientamento della procedura antirumore da tempo in essere presso lo scalo di Firenze e all’orientamento dei sorvoli con maggiore interessamento di aree produttive-artigianali (rispetto a quelle residenziali densamente popolate).

Dal giorno 17.06.2021 è stata pubblicata (con prot. ENAC 0073132-P del 30/06/2021) in via sperimentale mediante AIP AIRAC SUP S9/21, con validità 17/06/2021 – 20/04/2022, la procedura antirumore di salita iniziale RWY23 con modifica dell’altitudine di virata e dell’angolo di banco e i relativi effetti acustici sono stati oggetto di monitoraggio/controllo da parte di Toscana Aeroporti.

In data 15.09.22, a valle del sopra menzionato periodo di “prova”, si è tenuta la commissione aeroportuale, in occasione della quale sono state illustrate e dibattute le risultanze di detta sperimentazione. Accertata la diffusa presenza di miglioramenti e quantificato in circa 1 dB(A) il beneficio medio acustico percepibile presso la centralina di monitoraggio più rappresentativa, all’unanimità la commissione ha deliberato di procedere all’adozione della nuova procedura di initial climb quale procedura antirumore per decolli RWY 23, secondo quanto nel seguito meglio dettagliato. La procedura è entrata in vigore il 5 ottobre 2023 e dal novembre 2023 Toscana Aeroporti provvede a notificare a ENAV e ENAC i potenziali casi di violazione della stessa, potendo contare sul proprio sistema di analisi automatica dei dati (VARP), opportunamente aggiornato in coerenza ai contenuti tecnici delle istruzioni che definiscono la procedura antirumore in vigore. Da ottobre 2023 la rete di monitoraggio del rumore aeroportuale risulta, inoltre, integrata con una postazione mobile localizzata presso Via della Saggina, in Comune di Firenze.

Per quanto riguarda il Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore aeroportuale (PCAR) di Firenze, la relativa documentazione tecnica risulta aggiornata da Toscana Aeroporti nel corso dell’anno 2021 e trasmessa all’autorità competente per la relativa approvazione. Le implementazioni modellistiche ivi contenute si riferiscono, relativamente al c.d. stato attuale, all’anno 2019 (anno pre-Covid, caratterizzato dal massimo numero di movimenti aerei).

La documentazione, agli atti del Ministero dell’Ambiente, evidenzia la sussistenza di diffusi areali, prevalentemente residenziali, affetti da superamenti dei vigenti limiti acustici di riferimento (con particolare riferimento a valori di LVA superiori a 60 dB(A) in posizioni esterne all’intorno aeroportuale di cui al D.M. 31.10.1997) e individua, quale principale azione di risanamento, la realizzazione della nuova pista di volo prevista dal Piano di Sviluppo Aeroportuale (ancorché formalmente non inclusa tra gli interventi di mitigazione e risanamento acustico calendarizzati all’interno del PCAR).

In particolare, la documentazione di PCAR include:

- L’individuazione delle aree di potenziale criticità acustica nello scenario effettivo 2019;
- L’individuazione di soluzioni indirette volte al contenimento dell’impatto acustico generato dall’esercizio aeronautico;
- La proposta di adozione di una più efficace procedura antirumore, in grado di garantire il maggior sorvolo di ambiti artigianali e produttivi in luogo di quartieri residenziali densamente popolati;
- La valutazione degli effetti (benefici) acustici correlati a detta nuova procedura antirumore;
- La definizione di scenari di progressiva ripresa dei livelli di traffico aereo pre-Covid;
- L’individuazione dei ricettori potenzialmente critici e impattati in corrispondenza di ciascun singolo scenario di progressiva ripresa del traffico;
- La definizione delle azioni dirette di risanamento acustico;
- La definizione dei tempi di attuazione delle azioni di risanamento acustico diretto;
- I costi delle azioni di risanamento acustico diretto.

Il Piano specifica che la realizzazione della nuova pista di volo rappresenta un’efficace azione indiretta atta a garantire l’abbattimento di oltre il 99% dell’impatto acustico generato

dall’esercizio aeroportuale, espresso in termini di popolazione esposta a livelli di rumorosità LVA superiori a 60 dB(A). La nuova pista di volo eliminerebbe, infatti, 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 meno densamente abitate (prevalentemente ad uso agricolo e produttivo) ed esposte a fasce di livello acustico inferiori rispetto a quelle attualmente sorvolate.

A titolo cautelativo, nella consapevolezza della complessità dell’iter approvativo del nuovo Masterplan aeroportuale, Toscana Aeroporti ha sviluppato l’aggiornamento del PCAR non tenendo conto dei benefici acustici correlati alla nuova pista di volo e focalizzando la propria attenzione esclusivamente sull’attuale configurazione infrastrutturale dello scalo e sull’applicazione della nuova procedura antirumore di decollo (così come licenziata dalla Commissione aeroportuale).

Dal punto di vista amministrativo, Toscana Aeroporti, in data 14.05.2021 con prot. N. 1287/B ha consegnato l’aggiornamento al PCAR “Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore – PCAR. Trasmissione aggiornamento 2021”. Nel 2023 ISPRA, su mandato del Ministero dell’Ambiente, ha completato la propria analisi istruttoria sulla documentazione di PCAR, esprimendo la propria sostanziale condivisione con le elaborazioni formulate dal gestore aeroportuale e richiedendo alcune integrazioni documentali di dettaglio. Le stesse sono state fornite, nell’anno 2024, al competente Ministero dell’Ambiente presso il quale risulta allocata la competenza relativa al completamento dell’iter istruttorio e approvativo del Piano.

Ottimizzazione della previgente Procedura antirumore:

La procedura antirumore è stata aggiornata, ottimizzata e pubblicata con il Ciclo AIRAC 8/23 in agosto 2023 ed è entrata in vigore il 5 ottobre 2023. L’obiettivo della procedura è quello di orientare il sorvolo in decollo su ambiti prevalentemente produttivi e artigianali (area Osmannoro), in luogo degli ambiti residenziali della città di Firenze.

L’azione principale della nuova procedura è quella di introdurre una quota precisa in corrispondenza della quale eseguire la virata a destra ed un valore minimo dell’angolo di bank in fase di virata (20°), assicurando che la stessa risulti quanto meno ampia possibile.

La nuova procedura è periodicamente oggetto di puntuale verifica di rispetto da parte del Gestore che, a tal fine, si avvale di apposito codice numerico di controllo (c.d VARP) atto all’elaborazione di dettaglio dei dati acquisiti dalla strumentazione radar presente presso lo scalo. In considerazione della non trascurabile numerosità delle segnalazioni operate dal Gestore in merito a potenziali violazioni della procedura, a partire dall’autunno 2024 ENAC e Toscana Aeroporti hanno promosso un proficuo confronto con gli operatori aerei volto a verificare la sussistenza di eventuali difficoltà e/o problematiche a ciò riferite, in modo da poter ulteriormente migliorare il processo tenendo in adeguata considerazione le ragioni di safety aeronautica e la finalità di contenimento del rumore.

PISA

Presso lo scalo di Pisa sono proseguite le attività di verifica, con ADS-B, delle quote di sorvolo di talune postazioni fisse di controllo, al fine di tenere monitorato il profilo di salita degli aeromobili in fase di decollo verso la città. In sede di Commissione Aeroportuale era stato, inoltre, deliberato il divieto di esecuzione delle operazioni di decollo verso la città nella fa-



scia oraria compresa fra le ore 22.00 e le ore 07.00, al fine di limitare il disturbo acustico della popolazione esposta, il Gestore continua a monitorare il rispetto di detta indicazione come deliberato in sede di Commissione Aeroportuale.

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

A seguito di istruttoria tecnica effettuata da ISPRA per conto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), lo stesso Ministero ha successivamente richiesto integrazioni con propria nota del 15.10.2019. Toscana Aeroporti ha provveduto a sviluppare gli approfondimenti, aggiornamenti e integrazioni richieste ed ha trasmesso la relativa documentazione al MATTM in data 18.05.2020. In risposta all'invio del PCAR Il 16.11.2020 con prot. n. 93678/MATTM il Ministero dell'Ambiente ha autorizzato Toscana Aeroporti a procedere al completamento del Piano.

A tal proposito, in ottemperanza alla gerarchia di azioni prevista dal D.M. 29 novembre 2000, si è ritenuto opportuno provvedere alla rivisitazione delle procedure di volo, con particolare riferimento alla initial climb procedure, finalizzata ad incrementare l'utilizzo della pista di volo lato mare, contenendo il sorvolo degli ambiti urbani e residenziali cittadini presenti lato città. Toscana Aeroporti in data 22.06.2021 con prot. n. 1630/B ha chiarito al Ministero e alle altre Amministrazioni interessate che, con la collaborazione dall'Aeronautica Militare, era 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 potevano che intendersi successive all'aggiornamento di dette rotte. Il processo di modifica delle procedure risultava di competenza dell'Aeronautica Militare (l'aeroporto di Pisa è un aeroporto militare) che, a tal riguardo, ha provveduto a perfezionare apposito accordo con ENAC.

Con prot. 933033 MATTM del 1.09.2021, il Ministero della Transazione Ecologica ha riconosciuto la necessità di seguire la scala di priorità riportata da TA, così come espressa nel decreto 29.11.2000 ed ha invitato ENAC a convocare la commissione, la quale ha la facoltà di esprimersi sulla modifica della procedura antirumore. Durante la commissione antirumore, in data 14.09.2022, l'Aeronautica Militare ha fornito aggiornamenti in merito al processo di attuazione della revisione delle procedure di decollo lato-mare, con introduzione di virata verso ovest, in grado di liberare velocemente lo spazio aereo e consentire una ridistribuzione dei movimenti finalizzata ad incrementare, rispetto allo stato attuale, l'utilizzo della pista lato-mare e, conseguentemente, a diminuire quello lato-città, con conseguente diminuzione di impatto acustico percepito dalla popolazione residente. Nell'autunno 2024 l'Aeronautica Militare, in sede di commissione aeroportuale (antirumore), ha informato in relazione al completamento del processo di revisione delle procedure di volo e alla loro formale entrata in vigore a partire dal novembre 2024. La commissione, preso atto della tipologia di modifiche previste, così come rappresentate e illustrate dall'Aeronautica Militare, prima di procedere a conferire a tali procedure la valenza antirumore ha ritenuto opportuno richie-




dere l'avvio di uno specifico periodo di test (di durata pari a 6 mesi), in modo da consentire al Gestore le verifiche di competenza in merito agli effetti acustici delle stesse, in coerenza con quanto registrato dalla rete fissa di monitoraggio. A seguito di detto periodo di test la Commissione si è riservata la valutazione relativa alla loro valenza antirumore. Nel frattempo l'Aeronautica Militare si è impegnata a rendere disponibili a Toscana Aeroporti i dati radar relativi ai movimenti dell'aviazione civile. Una volta verificati gli effetti delle nuove procedure e codificato il processo di fornitura dei dati radar al Gestore, lo stesso sarà nelle condizioni di procedere al completamento della documentazione di PCAR.

L'attività di monitoraggio del rumore aeroportuale eseguita da Toscana Aeroporti presso i due scali 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 (L_{VA}) in dB(A)

	2024 (al 30.09)	2023 (al 30.09)	2022 (al 30.09)	2021 (al 30.09)
Postazione P101 - Gonio	70.5	71.3	69.3	65.7
Postazione P103 - Poste	54.3	55.4	54.1	50.6
Postazione P104 - Alcatel	56.7	54.4	53.8	51.8
Postazione P106 - Silfi	64.3	65.1	63.3	59.5
Postazione P2116 - Carrello Saggina	62.6	-	-	-
Valori L _{VA} annuali*				

*L_{VA}: ai sensi del D.M. 31 ottobre 1997, l'L_{VA} annuale è la media logaritmica degli L_{VA} 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.



PISA - Livello di Valutazione del rumore Aeroportuale (L_{VA}) in dB(A)

	2024 (al 30.09)	2023 (al 30.09)	2022 (al 30.09)	2021 (al 30.09)
Postazione P2 - Montebianco	58.4	58	57.9	55.6
Postazione P3 - Settembrini	44.2	50	42.9	36.9
Postazione P4 - Ferrovia	61.2	60.3	59.6	56.5
Postazione P5 - Sedime	65.4	64.7	64.2	62
Postazione P7 - S. Giuliano	52.4	52.2	51.8	49.4

Valori L_{VA} annuali*

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

4. Gestione delle tematiche sociali





4. GESTIONE DELLE TEMATICHE AMBIENTALI

4.1 QUALITÀ DEL SERVIZIO

4.1.1 RISCHI E OPPORTUNITÀ

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

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

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

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

4.1.2 POLITICA PER LA QUALITÀ

Toscana Aeroporti si pone l’obiettivo di definire e mantenere un sistema di gestione per la Qualità che, attraverso la propria organizzazione, sia in grado di:

- Assicurare il soddisfacimento dei bisogni e delle aspettative dei passeggeri e di tutti gli utenti aeroportuali attraverso un sempre più elevato livello di servizi offerti;
- Assicurare la conformità della norma internazionale di riferimento;
- Assicurare, attraverso la pianificazione, l’attuazione e il monitoraggio dei propri processi, un prodotto finale in linea con gli obiettivi prefissati e con le esigenze dei propri stakeholder;
- Garantire una struttura ben definita in termini di responsabilità e autorità dei ruoli, che possa individuare e implementare le opportunità di miglioramento;
- Assicurare l’integrità del proprio sistema di gestione per la Qualità anche a seguito di modifiche, pianificate e poi attuate, al sistema stesso;
- Svolgere attività di coordinamento e controllo al fine di assicurare i livelli di qualità dei servizi erogati da parte dei sub-concessionari, dei fornitori e delle imprese che operano in aeroporto.

Il nostro impegno mira al miglioramento continuo attraverso:

- La continua voglia di comprendere, intercettare e anticipare le esigenze dei nostri passeggeri per assicurarne il soddisfacimento;
- La diffusione di una cultura aziendale volta alla qualità dei servizi erogati;



- La messa a disposizione delle risorse necessarie per raggiungere gli obiettivi aziendali;
- Il mantenimento attivo dei processi di innovazione e sviluppo, al fine di individuare ogni possibile area di espansione, nonché per rispondere rapidamente ed efficacemente al mutevole contesto del mercato;
- La consapevolezza che gli obiettivi prefissati sono raggiungibili solo con il coinvolgimento attivo dei dipendenti e degli operatori aeroportuali, nonché con il continuo adeguamento del processo di comunicazione interna ed esterna.

4.1.3 INDICATORI DI PERFORMANCE

Obiettivo primario di Toscana Aeroporti è garantire ai passeggeri servizi efficienti ed affidabili, nonché interpretare le esigenze manifestate dai propri stakeholder, riuscire a coglierne i bisogni impliciti ed organizzarsi per soddisfarli, pienamente e costantemente. Guidata da questo obiettivo, Toscana Aeroporti adotta i principi, gli standard e le soluzioni che costituiscono le “best practices” internazionali di business per la responsabilità sociale - ugualianza, imparzialità e non discriminazione nonché per la tutela della salute, della sicurezza, dell’ambiente e per la gestione della qualità dei servizi erogati.

La Carta dei Servizi degli aeroporti di Firenze e Pisa è uno strumento per comunicare con trasparenza ai passeggeri i livelli di qualità dei servizi offerti nell’ambito del proprio sistema di gestione della qualità e in conformità allo schema generale di riferimento previsto dalla Carta dei Servizi del settore Trasporti (DPCM 30.12.1998) e dalla Circolare Enac Gen06/2014.

Alcuni indicatori della Carta dei Servizi

PISA		2024	2023	2022	2021	2020	2019
Percezione complessiva sul servizio di controllo di sicurezza delle persone e dei bagagli a mano	% pax soddisfatti	100	99,2	98	95,2	95,8	100
Percezione complessiva sul livello di sicurezza personale e patrimoniale in aeroporto	% pax soddisfatti	100	99,5	98	95,7	96,4	99,9
Puntualità complessiva dei voli	% dei voli totali/totale voli in partenza	60,1	63,9	61,3	77	84	72,8
Tempi di riconsegna del primo bagaglio dal block on dell a/m	Tempo in minuti calcolato dal block on dell’a/m alla riconsegna del 1° bagaglio nel 90% dei casi	21’39”	21’40”	19’32”	17’04”	17’09”	20’48”



PISA		2024	2023	2022	2021	2020	2019
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	24'06"	25'17"	22'55"	20'32"	25'22"	26'23"
Percezione complessiva sulla regolarità e puntualità dei servizi ricevuti in aeroporto	% pax soddisfatti	98,0	99,1	97,8	94,8	95,4	100
Percezione sulla professionalità del personale (info-point, security)	% pax soddisfatti	100,0	99,8	98	96	100	99,9
Tempo di attesa al check-in	Tempo di attesa in minuti nel 90% dei casi rilevati	13'30"	15'17"	16'07"	15'28"	10'55"	14'49"
Percezione del tempo di attesa al check-in	% pax soddisfatti	100	99,1	96	89,4	91	98,4
Tempo di attesa ai controlli di sicurezza	Tempo di attesa in minuti nel 90% dei casi rilevati	11'01"	9'18"	9'31"	8'50"	9'07"	8'02"

FIRENZE		2024	2023	2022	2021	2020	2019
Percezione complessiva sul servizio di controllo di sicurezza delle persone e dei bagagli a mano	% pax soddisfatti	99,7	100	99,7	96,6	98,2	99,8
Percezione complessiva sul livello di sicurezza personale e patrimoniale in aeroporto	% pax soddisfatti	99,9	100	99,9	95,8	98,9	100
Puntualità complessiva dei voli	% dei voli totali/totale voli in partenza	60,9	62,2	63,4	81,3	81,4	71,4
Tempi di riconsegna del primo 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	26'16"	25'56"	23'23"	20'40"	20'07"	25'10"
Tempi di riconsegna dell'ultimo bagaglio dal block on dell a/m	Tempo in minuti calcolato dal block on dell'a/m alla riconsegna dell'ultimo bagaglio nel 90% dei casi	29'50"	29'44"	26'50"	23'53"	23'30"	29'26"



FIRENZE		2024	2023	2022	2021	2020	2019
Percezione complessiva sulla regolarità e puntualità dei servizi ricevuti in aeroporto	% pax soddisfatti	96,3	95,2	93,8	91	94,1	98,4
Percezione sulla professionalità del personale (info-point, security)	% pax soddisfatti	99,9	100	100	96	99,5	99,9
Tempo di attesa al check-in	Tempo di attesa in minuti nel 90% dei casi rilevati	14'28"	15'18"	19'33"	29'37"	23'42"	16'57"
Percezione del tempo di attesa al check-in	% pax soddisfatti	94	94,4	90,7	84,7	93,3	95
Tempo di attesa ai controlli di sicurezza	Tempo di attesa in minuti nel 90% dei casi rilevati	08'09"	7'10"	6'27"	5'32"	4'49"	5'39"

4.1.4 RECLAMI

La gestione dei reclami e dei suggerimenti è un processo importante per Toscana Aeroporti perché consente di migliorare il servizio alla luce delle considerazioni provenienti dall’utente, predisponendo rimedi e azioni correttive o preventive e aumentando in questo modo la soddisfazione ed il consenso attorno ai propri servizi.

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

Di seguito sono riportati, per entrambi gli scali, i reclami ricevuti negli ultimi quattro anni.

Nel 2024, i reclami imputabili al Gestore aeroportuale sia per lo scalo di Pisa che di Firenze hanno riguardato principalmente i Servizi Commerciali e il Comfort percepito.



PISA						
N° reclami ricevuti per macro aree						
	2024	2023	2022	2021	2020	2019
Servizi commerciali	19	33	28	3	17	28
Comfort in aeroporto	14	22	3	5	2	26
Informazioni	16	5	3	3	5	8
Enti di Stato	2	5	1	0	20	3
Security	6	13	2	3	4	13
Landside (di responsabilità gestore)	9	8	25	1	6	5
Area Airside (di responsabilità gestore)	0	1	0	1	2	3
Integrazione modale	1	0	0	1	2	6
PRM	2	2	3	2	2	4
Aspetti socio ambientali	0	0	0	1	0	2
Pulizia e condizioni igieniche	10	9	3	0	0	0
Sicurezza personale e patrimoniale	2	7	25	25	10	13
Totale	81	105	93	45	70	111

FIRENZE						
N° reclami ricevuti per macro aree						
	2024	2023	2022	2021	2020	2019
Servizi commerciali	20	23	16	8	5	21
Comfort in aeroporto	15	23	7	3	2	15
Informazioni	8	7	5	5	3	11
Enti di Stato	2	3	3	2	1	9
Security	21	9	9	0	3	9
Landside/Airside (di responsabilità gestore)	0	2	2	0	0	3
Integrazione modale	0	4	0	1	1	2
PRM	4	3	2	0	1	3
Infortunio	0	1	0	0	0	0



FIRENZE						
N° reclami ricevuti per macro aree						
	2024	2023	2022	2021	2020	2019
Biglietteria	0	0	0	0	0	1
Aspetti socio ambientali	0	0	0	2	0	0
Pulizia e condizioni igieniche	2	4	2	0	1	0
Sicurezza personale e patrimoniale (inclusi triage e procedure anti-covid)	1	2	4	5	6	1
Compagnie aeree (Responsabilità gestore)	0	0	1	1	0	0
Non di responsabilità dell' aeroporto di Firenze	1	0	0	0	0	0
Totale	74	81	51	27	23	75

4.2 GESTIONE RESPONSABILE FORNITORI

4.2.1 CONTESTO NORMATIVO

Il nuovo Codice dei Contratti pubblici D.Lgs 36/2023, ha portato notevoli cambiamenti nel contesto normativo ed ha stabilito, tra l'altro, che le Stazioni Appaltanti, dal 1 gennaio 2024 dovessero assicurare la digitalizzazione del ciclo di vita dei contratti mediante l'uso di piattaforme digitali certificate da AGID (Agenzia per l'Italia Digitale).

La prescrizione ha comportato che non si potesse più accedere direttamente ai servizi ANAC (Autorità Nazionale Anticorruzione) e GUUE (Gazzetta Ufficiale Unione Europea), ma è stato necessario dotarsi di una piattaforma certificata.

Toscana Aeroporti disponeva già da tempo della piattaforma digitale di e-procurement Appalti & Contratti; ha quindi eseguito la migrazione nel Cloud Maggioli, Azienda certificata ed interoperante con i servizi ANAC ed ha acquisito il nuovo Modulo Esecuzione per seguire tutte le fasi del contratto.

Il Gestionale Maggioli è utilizzato per l'effettuazione delle gare, per l'Albo Fornitori per le nuove modalità di richiesta dei CIG da parte dei RUP e per tutte le fasi di Esecuzione del Contratto.

I potenziali e principali rischi associati al processo di acquisto di forniture, servizi, lavori sono gestiti, per i contratti passivi, di cui alla normativa predetta, attraverso una serie di controlli e verifiche, in due momenti.



Ai fini dell'aggiudicazione definitiva:

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

Ai fini della stipula del contratto:

B.1) Per i contratti sopra soglia comunitaria: controlli sui requisiti ex art.94 e ss D.Lgs 36/2023 Informativa Antimafia richiesta alla Prefettura o Dichiarazione di Iscrizione alla white list, controlli sui carichi pendenti e violazioni definitivamente accertate su obblighi relativi al pagamento di imposte e Tasse presso l'Agenzia delle entrate, Documento unico regolarità Contributiva DURC presso lo Sportello unico previdenziale, Certificati del Casellario giudiziale presso il Tribunale, Adempimenti per gli obblighi di cui all'art 17 L. 68/99 alla Provincia competente, annotazioni riservate presso il portale dedicato ANAC.

B.2) Per i contratti sotto soglia comunitaria: Controlli sui requisiti ex art.94 e ss D.Lgs 36/2023 relativi all'acquisizione del DURC e alla Comunicazione Antimafia per importi pari o superiori a euro 150.000.

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

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

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

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

4.2.2 LE POLITICHE PRATICATE

Il Gruppo ha avviato una mappatura dei propri fornitori strategici individuando, in accordo con le linee guida CSRD in corso di finalizzazione, i requisiti essenziali per poter successivamente integrare la propria modalità di relativa selezione contribuendo al miglioramento della catena del valore in termini di eventuali impatti ambientali e sociali. Nell'applicativo che gestisce l'Albo e l'anagrafica dei Fornitori è stata aggiunta una sezione in cui viene riportato lo Score ESG per misurare il livello di sostenibilità dal punto di vista ambientale sociale e di governance.



I processi di acquisto/investimento e la selezione dei Fornitori di Toscana Aeroporti S.p.a, sono attualmente regolamentati dalla Procedura PR29 "Gestione degli Acquisti e investimenti".

La procedura stabilisce quanto segue:

- Gli Appalti di Lavori, Servizi e Forniture di importo superiore alla soglia comunitaria, tempo per tempo vigente, sono disciplinati dal D.Lgs.36/2023 per le parti applicabili ai soggetti operanti nei settori speciali e dalla procedura PR 16 "Gestione Gare e contratti passivi"; le soglie comunitarie, per i settori speciali, sono periodicamente definite da Regolamenti UE;
- Gli Appalti di Lavori, Servizi e Forniture di importo inferiore alla soglia comunitaria, sono disciplinati dal Regolamento Appalti Lavori, Servizi e Forniture di importo inferiore alla soglia comunitaria a partire dal 1° luglio 2023 (ex art. 50 comma 5 D.Lgs.36/2023), di seguito denominato Regolamento interno TA, 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.

4.2.3 NUOVO ALBO FORNITORI

A seguito dell'entrata in vigore del Nuovo Codice degli dei Contratti Pubblici, D.Lgs 36/2023, per accogliere i nuovi riferimenti normativi e nel contempo per dare seguito ad azioni di miglioramento si è resa necessaria una revisione dell'Albo Fornitori istituito e aperto dal 2016; i documenti in esso contenuti, oltre ad essere datati ed obsoleti, non erano più conformi ai nuovi articoli del Codice dei Contratti; era necessario inoltre effettuare una rivisitazione ed aggiornamento delle categorie merceologiche aperte.

Molte nuove categorie, specialmente relative alla Cyber Security, sono state inserite, molte altre, non più necessarie a seguito della vendita dell'handling, sono state eliminate; sono state tolte anche quelle per le quali, in considerazione degli importi più elevati, in quanto comuni ai due siti aeroportuali, vengono effettuate gare pubbliche europee.

È stato quindi redatto il nuovo Regolamento che disciplina le regole e le modalità di iscrizione; il documento è pubblicato sul Sito internet Aziendale insieme all'elenco delle nuove categorie merceologiche.

Il 16 maggio 2024 il Nuovo Albo Fornitori è stato aperto alle iscrizioni.

Era necessario semplificare le modalità di iscrizione e di gestione dello stesso, e non per ultimo era auspicabile un risparmio di documenti cartacei; difatti l'istanza di iscrizione avviene adesso direttamente sulla piattaforma telematica dove gli OE inseriscono i dati obbligatori richiesti pena la non finalizzazione della stessa.



L'aggiornamento della documentazione presentata sarà effettuato ogni 2 anni, e la richiesta anziché essere sollecitata dagli addetti alla gestione dell'Albo partirà in maniera automatica dal SW che calcolerà il termine a partire dalla data di abilitazione. Qualora l'OE non aggiorni entro la data prevista l'iscrizione decadrà automaticamente.

Per la qualifica dei Fornitori nell'Albo oltre alla richiesta di dichiarazioni ai sensi del DPR 445/2000 attestanti il possesso di:

- Requisiti di ordine generale riguardo l'insussistenza dei motivi di esclusione automatica previsti dal Codice dei Contratti;
- Requisiti economico finanziari - tecnico professionali riguardo al possesso di una adeguata capacità economica finanziaria e tecnica organizzativa in relazione alla categoria merceologica e alla fascia di importo alla quale vuole iscriversi;
- Altri requisiti nel rispetto degli obblighi normativi,

Si richiede altresì la dichiarazione relativa al possesso di requisiti che servono a valutare la sostenibilità dei Fornitori:

- Eventuali Certificazioni possedute quali, ad esempio, ISO 9001, ISO 14001, ISO 45001, SA8000, altre certificazioni;
- Dichiarazione di Conformità a fronte degli 8 punti della norma SA 8000;
- Dichiarazione 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;
- L'indicazione del Referente ESG dell'Azienda.

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

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

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



Verifiche ispettive

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

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

Le verifiche sono effettuate a campione su aspetti di qualità, salute e sicurezza ed ambiente.

Nel 2022 sono stati verificati n°9 operatori economici e n°10 subconcessionari, nel 2023 n°23 soggetti terzi, tra appaltatori di servizi, fornitori e/o sub-concessionari, nel 2024 sono stati effettuati n°30 Audit a soggetti terzi tra appaltatori di servizi, fornitori e/o sub-concessionari.

4.2.4 INDICATORI DI PERFORMANCE

Il Sistema Aeroportuale Toscano ha chiuso il 2024 con un risultato da record: per la prima volta nella sua storia, il traffico passeggeri ha superato i 9 milioni, raggiungendo quota 9.063.933. Questo traguardo rappresenta una crescita del 10,7% rispetto al 2023.

Per quanto riguarda gli indicatori di tipo quantitativo, di seguito si riportano i dati relativi al numero dei Fornitori iscritti al Nuovo Albo Fornitori aperto alle iscrizioni il 16 maggio 2024.

Gli Operatori economici presenti nell'ALBO sono classificati in base alla Categoria di iscrizione:

- a) Servizi e Forniture,
- b) Servizi attinenti all'Architettura e all'Ingegneria,
- c) Lavori.

Essi sono stati ulteriormente suddivisi in cinque diverse categorie di criticità decrescente:

1. Fornitori di servizi di manutenzione e di servizi dati in outsourcing
2. Fornitori di prodotti strategici per la realizzazione dei propri servizi
3. Fornitori di prodotti non strategici
4. Fornitori di prodotti/servizi hardware e software e consulenti
5. Fornitori a seguito di gara (questi ultimi non sono inseriti nell'albo fornitori a meno che TA non decida di inserirli in virtù dell'importanza del servizio/prodotto).

Sono indicati inoltre quelli in possesso delle attestazioni SOA, quelli in possesso di certificazioni, la loro provenienza geografica: estero, fornitori che hanno sede nel territorio di riferimento e in Italia.

Tali dati sono estratti dalla piattaforma certificata Appalti & Contratti che gestisce l'Albo Fornitori, le procedure di selezione, trasformati in file excel per eventuali elaborazioni.

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



I dati relativi al numero dei fornitori attivi e al valore degli ordini emessi sono stati estratti dal Controllo di Gestione e si riferiscono sia ai costi che agli investimenti, grazie all'utilizzo di un solo gestionale contabile per entrambi gli scali. I dati sono relativi alle seguenti società del gruppo: Toscana Aeroporti S.p.a, Toscana Aeroporti Engineering S.r.l e Parcheggio Peretola S.r.l.

I valori della Società Jet Fuel Co. S.r.l. e di Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. non sono inclusi nelle tabelle. Anche per il 2024 come per gli anni precedenti è stato escluso il valore dei contributi alle Compagnie aeree.

Dal momento che il Nuovo Albo è stato aperto alle iscrizioni soltanto da 8 mesi, come si evince dalla tabella sotto riportata il numero dei Fornitori iscritti al Nuovo Albo Fornitori, aperto alle iscrizioni il 16 maggio 2024, non è comparabile con il numero dei Fornitori iscritti nell'Albo precedente che annoverava le iscrizioni dal 2016 al 2023 nell'arco di 8 anni; si nota comunque una elevata adesione per cui il numero totale attuale, è pari al 57,28% rispetto a quelli del precedente Albo.

Da tener presente che molti incarichi di lavori servizi e forniture sono affidati a Toscana Aeroporti Costruzioni srl (TAC), in quanto società partecipata e collegata a Toscana Aeroporti spa (TA) ai sensi dell'art. 142 c.2 lettera a del D. Lgs 36/2023.

	Anno	Servizi e Forniture	Servizi attinenti all'architettura e all'ingegneria	Lavori	Totale fornitori abilitati	Δ% Fornitori abilitati su anno precedente
Tipologia dei fornitori per affidamenti di:	2022	313	151	321	785	2,3
	2023	321	153	329	803	2,3
	Apertura Nuovo Albo 16 maggio 2024					
	2024	179	106	175	460	N/A
Fornitori in possesso di attestazione SOA OG	2022			231		2,2
	2023			239		3,5
	2024			124		N/A
Fornitori in possesso di attestazione SOA OS	2022			210		5,5
	2023			218		3,8
	2024			127		N/A



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.

	Anno	ISO 9001	ISO 14001	SA8000	OHSAS 18001 ISO 45001
Fornitori in possesso di certificazione	2022	435	219	51	175
	2023	446	240	52	196
	2024	285	170	55	131
Δ% 2022/2021		2,6	3,8	8,5	6,7
Δ% 2023/2022		2,5	9,6	2,0	12,0
Δ% 2024/2023		N/A	N/A	N/A	N/A

	Anno	Estero	Toscana	Resto Italia	Totale fornitori abilitati
Provenienza geografica fornitori	2022	5	478	302	785
	2023	5	486	312	803
	2024	0	219	241	460
% sul totale	2022	0,64	60,89	38,47	
	2023	0,62	60,52	38,85	
	2024	0	47,61	52,39	



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

Nel corso del 2024 Toscana Aeroporti SpA, dimostrando sensibilità e forte interesse verso le tematiche ambientali, sociali e di governance (ESG) ed in concomitanza con l’implementazione del progetto ‘Sustainable Supply Value Program’ continua ad aderire al servizio SYNESGY di CRIBIS D&B S.R.L. per il reperimento di informazioni circa il livello di adesione da parte delle aziende iscritte all’Albo Fornitori di Toscana Aeroporti SpA alle tematiche suddette.

Obiettivo principale del progetto è la selezione dei propri fornitori non solo in base alle prestazioni commerciali, ma anche in base a criteri legati alla sostenibilità. La piattaforma SYNESGY consente infatti di valutare e monitorare il comportamento ESG dei fornitori, fornendo un rating che verrà utilizzato come criterio nella selezione e nella gestione del network di fornitori e che è registrato nell’applicativo.

Il progetto ‘Sustainable Supply Value Program’ mira inoltre a sensibilizzare i fornitori sull’importanza della sostenibilità, incoraggiandoli ad adottare pratiche e comportamenti più responsabili rispetto all’ambiente, al sociale e alla governance aziendale.

Per quanto riguarda la provenienza geografica, la percentuale dei Fornitori della Toscana è pari al 47,61% rispetto al 52,39% del resto d’Italia.

Al momento si nota l’assenza di Operatori stranieri iscritti, che popolavano in prevalenza le categorie merceologiche di pertinenza del settore handlig, che sono state eliminate.

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

	Fornitori attivi	di cui attivi in Toscana	% Toscana	Valore ordini emessi	di cui in Toscana	% Toscana
2022	637	317	49,8%	53,0 mil €	20,3 mil €	38,3%
2023	651	326	50,1%	52,6 mil €	29,1 mil €	55,3%
2024	730	378	51,8%	68,1 mil €	32,3 mil €	47,4%

Dalla tabella sopra riportata si evince che il numero dei Fornitori movimentati nell’anno 2024 di provenienza Toscana è lievemente in crescita rispetto a l 2023 ed è pari al 51,8 %.

Il valore complessivo degli ordini ha subito un forte incremento mentre quello relativo alla Toscana ha subito una leggera flessione.



4.3 GESTIONE RESPONSABILE FORNITORI TOSCANA AEROPORTI COSTRUZIONI

Toscana Aeroporti Costruzioni srl (TAC), in quanto società partecipata e collegata a Toscana Aeroporti spa (TA) ai sensi dell’art. 142 c.2 lettera a del D. Lgs 36/2023, può ricevere dalla Capogruppo incarichi di lavori, forniture e servizi sotto forma di “affidamenti”. Per quanto concerne le acquisizioni verso l’esterno di lavori, servizi e forniture su materie strumentali TAC è tenuta ad osservare le disposizioni contenute nel Libro III (“Settori speciali”) del D.Lgs 36/2023 (“Decreto Contratti Pubblici”).

4.3.1 PROCEDURE DI SCELTA DEL FORNITORE

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

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

In ogni caso, gli affidamenti da parte di TAC e l’esecutore di lavori, servizi e forniture, avvengono nel rispetto dei principi dettati dal Trattato UE a tutela della concorrenza. Il sopracitato Regolamento TAC, infatti, è stato adottato al fine di garantire la trasparenza dei processi ed il rispetto dei principi di eguaglianza e imparzialità per le acquisizioni sotto le soglie comunitarie nei “Settori Speciali”. Fatte salve le più generali disposizioni di legge del Codice dei Contratti (D.Lgs. 36/2023) e delle Linee Guida A.N.A.C., esso, oltre ad indicare le procedure di scelta del contraente, definisce la modalità di calcolo del valore dei contratti, le forme di pubblicità richieste, i termini per la ricezione delle offerte e le modalità ed i criteri di aggiudicazione.

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

Come dettagliato nella “Procedura TAC – Gestione degli acquisti e investimenti”, non sono soggetti a qualificazione preventiva gli operatori economici di cui ai seguenti punti:

- Le Società di consulenza che si basano su rapporti fiduciari e per le quali, tra l’altro, serve la motivazione approvata dal Titolare dei poteri;
- Fornitori “testati” in vista di un eventuale utilizzo (in prova);



- Fornitori di prodotti da catalogo e/o non significativi;
- Fornitori di prodotti/servizi con importi < €. 5.000 l'anno;
- Fornitori ai quali viene richiesta una campionatura di prodotto da testare;
- Fornitori con comprovate esperienze svolte presso altri Aeroporti;
- Fornitori con certificazione del sistema di qualità, ambiente e responsabilità sociale, previo controllo da parte degli uffici preposti in merito alla validità e rilascio del certificato da un organismo riconosciuto in sede nazionale o internazionale;
- Fornitori di licenze o canoni di Software dedicati.

In conformità alla Norma UNI EN ISO 9001:2015 di cui TAC è in possesso, l'ufficio Qualità, in accordo con Acquisti, esegue verifiche ispettive periodiche riguardanti il rispetto, da parte dei fornitori, dei principi alla base delle norme internazionali di riferimento. Al termine di suddette verifiche, in attuazione delle Procedure interne, vengono compilati moduli relativi alla Valutazione dei fornitori e al Controllo degli approvvigionamenti.

Come per la Capogruppo TA, anche il Regolamento TAC prevede una serie di casi in cui è previsto l'Affidamento Diretto, preceduto da un'indagine di mercato informale, anche a 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 300.000 € e fino al raggiungimento della soglia comunitaria, TAC è tenuta a coinvolgere non meno di 3 operatori;
- Per contratti di Lavori di importo pari o superiore a 2.800.000 € e fino al raggiungimento della soglia comunitaria, TAC è tenuta a coinvolgere non meno di 3 operatori.

Entro i 150.000 euro è altresì ammesso il ricorso a procedure di gara ad invito semplificate.

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

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

Nei casi di Affidamento Diretto a Operatori Economici non iscritti all' Albo Fornitori, TAC, ai fini della stipula contrattuale, provvede altresì a richiedere dichiarazioni relative al possesso dei requisiti di ordine generale e professionali previsti dall'art. 94, 95, 97 e 98 D.lgs. 36/2023.

Nel corso del 2023 è stato completato il passaggio al sistema SAP. L'ufficio acquisti inserisce a sistema gli ordini di Acquisto e ne certifica l'avvenuta consegna attraverso l'utilizzo dell'entrata merce. Di conseguenza l'amministrazione è in grado di registrare le fatture che saranno poi liquidate dalla Tesoreria alla cadenza contrattuale.



Nel corso del 2023 si è inoltre ultimato il processo di liquidazione delle fatture tramite l'utilizzo del sistema di Home Banking.

La provenienza geografica dei fornitori attivi, al momento, resta al 100% italiana.

4.4 AIRPORT SECURITY

4.4.1 QUADRO NORMATIVO ED ORGANIZZATIVO

Toscana Aeroporti S.p.A., nell'esercizio delle proprie funzioni e coerentemente con le responsabilità ad essa assegnate in qualità di Gestore degli aeroporti di Firenze e Pisa, opera in conformità alla normativa vigente in materia di Security aeroportuale, a livello internazionale, 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 Parte A Ed. 3 del 07/09/2020, emendamento n.1 del 07/11/2023 e Parte B Ed.3 del 15/10/2022, emendamento n.1 del 26 febbraio 2024;
- Programma di Sicurezza Aeroportuale di Firenze;
- Programma di Sicurezza Aeroportuale di Pisa;
- Ordinanze della Direzione Territoriale Toscana;
- Circolari e Direttive dell'ENAC;
- Procedure ed istruzioni del Sistema di Gestione Integrato di Toscana Aeroporti S.p.A.

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

Il PNS definisce le responsabilità per l'attuazione delle norme fondamentali comuni contenute nel Regolamento (CE) 300/2008 e precisa gli adempimenti prescritti a tal fine agli operatori ed altri soggetti, integrando e specificando, ove necessario, le disposizioni del Regolamento (UE) 1998/2015, nonché introducendo misure più severe, come consentito dall'art. 6 del Regolamento (CE) 300/2008.

Il Programma Nazionale per la Sicurezza dell'Aviazione Civile (PNS), di cui all'art. 10 del Regolamento (CE) 300 del Parlamento e del Consiglio dell'11 marzo 2008, ha l'obiettivo di



definire le responsabilità per l'attuazione delle norme fondamentali comuni di cui all'art. 4 del predetto Regolamento e di precisare gli adempimenti prescritti a tal fine agli operatori e agli altri soggetti cui si applica.

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

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

- Aeroporti italiani aperti al traffico aereo commerciale;
- Operatori aeroportuali, così come definiti dal Regolamento (CE) 300/2008;
- Vettori aerei, così come definiti dal Regolamento (CE) 300/2008;
- Soggetti diversi dagli operatori, così come definiti dal Regolamento (CE) 300/2008.

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

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

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

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

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

Come stabilito dalla Circolare ENAC SEC-08, nel quadro delle responsabilità attribuite al gestore aeroportuale, il Security Manager di Toscana Aeroporti S.p.A. (sia per lo scalo di Pisa che per lo scalo di Firenze) costituisce il punto di riferimento sia per l'organizzazione che per i soggetti terzi che operano in aeroporto, e garantisce che il Programma di Sicurezza Aeroportuale e la sua applicazione a livello locale rispondano alle disposizioni comunitarie e nazionali che regolano la materia della security aeroportuale.

La struttura organizzativa della security nell'anno 2024 comprende, oltre al Security Manager per lo scalo di Pisa ed al Security Manager per lo scalo di Firenze, anche altro personale di staff.

Per quanto riguarda l'erogazione effettiva delle attività di security che la normativa pone in capo al gestore aeroportuale, al momento attuale e salvo future variazioni organizzative, in conformità a quanto disposto dal Decreto Ministeriale 29 gennaio 1999, n. 85, sullo scalo di Firenze Toscana Aeroporti assolve a tale onere interamente tramite Impresa di Sicurezza terza, mentre sullo scalo di Pisa vi assolve in parte tramite impresa di sicurezza terza ed in parte direttamente tramite personale alle proprie dipendenze.



4.4.2 CONTROLLI DI QUALITÀ

Per monitorare il rispetto del Reg. (CE) 300/2008 e del Programma Nazionale per la Sicurezza dell'aviazione civile, ciascuno Stato membro deve elaborare un programma nazionale idoneo a verificare il livello e la qualità della sicurezza dell'aviazione civile e garantirne l'osservanza. I Controlli della Qualità della sicurezza vengono effettuati tramite test e audit dal Nucleo Centrale Ispettivo (NCI) in osservanza del Reg. (UE) 18/2010 e dell'art. 7 del DM 85/99 e successive modifiche. I componenti del Nucleo Centrale Ispettivo (NCI) sono individuati sulla base dei criteri previsti dall'art. 10 del Reg. (CE) 1217/2003.

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

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

Il programma degli audit viene condiviso ad inizio anno con la locale Direzione Territoriale. Per l'effettuazione delle verifiche ispettive vengono utilizzate apposite check-list sulle quali annotare le situazioni rilevate, le aree e le attività controllate, i soggetti coinvolti e le eventuali non conformità rilevate, indicando anche le azioni correttive/preventive da porre in essere per rimuovere le non conformità e le tempistiche di rientro.

Inoltre, sulla base di una procedura condivisa con l'autorità competente, TA effettua:

- Un numero minimo prestabilito (sulla base del traffico del singolo scalo, secondo quanto definito nella nota ENAC del 30.06.2023) di audit (c.d. "audit in incognito" o "cover test") effettuati da uno o più auditor che simulano il comportamento e le azioni di un passeggero/personale aeroportuale, con lo scopo di valutare la corretta applicazione delle procedure di screening.
- Un numero non prestabilito di "cover test" sugli screeneers, sia tramite sessioni effettuate con l'ausilio del simulatore (CBT X-Screen) a disposizione di TA, sia tramite sessioni con bagagli reali qualora si rendesse necessario per approfondimenti di natura tecnica.

Tutte le sessioni di cui sopra, sono seguite ed organizzate dal Security Manager (per lo scalo di competenza) e dall'Istruttore Certificato (per entrambi gli scali).

Nell'arco dell'anno 2024 sono stati effettuati complessivamente:

- Sullo scalo di Pisa:
 - N°41 audit di qualità interni, a fronte dei quali sono state rilevate n° 2 non conformità;
 - N°36 "covert test" (di cui 24 all'Impresa di sicurezza e 12 al personale security di TA) a fronte dei quali sono state rilevate n° 7 non conformità;
 - N°499 "overt test" con l'ausilio dei software CBT X-Screen e Eagle7 (di cui 198 all'Impresa di sicurezza e 301 al personale security di TA), a fronte dei quali sono state rilevate n°35 non conformità.



- Sullo scalo di Firenze:
 - N°49 audit di qualità interni, a fronte dei quali sono state rilevate n° 22 non conformità;
 - N°25 “covert test”, a fronte dei quali sono state rilevate n° 7 non conformità;
 - N°141 “overt test” con l’ausilio del software CBT X-Screen, a fronte dei quali sono state rilevate n° 27 non conformità;
 - N°18 “overt test” con bagagli reali, a fronte dei quali sono state rilevate n° 8 non conformità.

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

Su entrambi gli scali nessuna tra le non conformità rilevate è di livello “grave” tale da compromettere la sicurezza delle operazioni.

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

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

- Gennaio - giugno
- Luglio - dicembre

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

Relativamente allo scalo di Pisa, il personale in possesso della qualifica di addetto alla security aeroportuale dipendente di Toscana Aeroporti S.P.A., assolve alla formazione prevista tramite il software in dotazione modello CBT, pari ad almeno 6 ore ogni 6 mesi così come previsto dal Reg. UE 1998/2015 punto 11.4.2.

4.4.3 ADDESTRAMENTO TECNICO

Tutto il personale aeroportuale dipendente da Toscana Aeroporti S.p.A., incluso l’organico in possesso della qualifica di “Addetto alla Security Aeroportuale” impegnato nell’espletamento dei controlli di sicurezza, che nel 2024 è stato pari a 52 FTE medi annui, riceve la formazione, iniziale e periodica, prevista in materia di security aeroportuale dalla Circolare ENAC SEC-05a, per le diverse “categorie” di appartenenza.

I corsi sono organizzati dalla Direzione Risorse Umane e Organizzazione, che coordina la gestione delle attività addestrative/formative aziendali, e sono tenuti da Istruttore Certificato ENAC e da Addetti incaricati della formazione, secondo programmi conformi a quanto stabilito nella suddetta Circolare per le “Categorie” di personale corrispondenti.

Per quanto riguarda il personale non dipendente da Toscana Aeroporti, prima del rilascio di



un Tesserino di Ingresso in Aeroporto definitivo, indispensabile per poter operare stabilmente in aeroporto, l’ufficio Permessi del singolo scalo richiede la presentazione dell’attestato di frequenza ad un corso di sensibilizzazione alla security aeroportuale (Cat. A13), rilasciato conformemente a quanto disposto dalla Circolare ENAC SEC-05, oltre che al nulla osta rilasciato dalla Polizia di Frontiera Aerea.

4.5 AIRPORT SAFETY

4.5.1 RISCHI ED OPPORTUNITÀ

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

La Safety è sempre stata gestita come una priorità assoluta nelle operazioni aeroportuali di TA e il Safety Management System (SMS) è progettato per assicurare che essa sia garantita in un modo formale e strutturato.

Il Safety Management System (di seguito SMS) implementato è un sistema dinamico e documentato, volto a sostenere e verificare che le operazioni aeroportuali si svolgano nelle condizioni di Safety prefissate e a valutare al contempo l’efficacia del sistema stesso, al fine di intervenire per correggerne le eventuali deviazioni e, in generale, migliorare il sistema.

Nel corso del 2017 Toscana Aeroporti ha ottenuto da Enac, per lo scalo di Firenze, la conversione del Certificato di Aeroporto in base a quanto previsto dal Regolamento Europeo n. 139/2014, che stabilisce gli standard tecnici e di sicurezza validi per tutti gli aeroporti europei. Il 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.

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, ba-



sandosi su di una corretta allocazione di risorse:

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

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

Lo scalo di Pisa, aeroporto con attività militari e civili, opera conformemente al Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti (RCEA). Nel 2022 TA ha richiesto il rinnovo del Certificato di Aeroporto, rilasciato da parte di ENAC il 30.12.2022 con validità fino al 31.12.2025.

Entrambi gli scali hanno registrato nel 2024 un incremento delle attività operative, avvicinando sostanzialmente i valori di traffico ai valori del 2019 sullo scalo di Pisa e superandoli sullo scalo di Firenze.

46^a Brigata Aerea ha pubblicato nel 2024, in accordo con TA, una 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 § 4.5.3) e quelle stabilite dal Gestore per quanto riguarda le aree e le attività di competenza. La nuova versione del documento è parte integrante del Management System costituendo un documento aggiuntivo del Manuale di Aeroporto.

Dal 2023 sullo scalo di Firenze è presente il documento firmato tra gestore e C.N.V.V.F di "Accordo tecnico per l'attuazione del Regolamento (UE) n. 2018/1139 del Parlamento e del Consiglio del 4 luglio 2018 e del Regolamento (UE) n. 139/2014" e la "Procedura operativa di interfacciamento per i processi oggetto dell'Accordo", della quale è stata emessa nuova revisione in data 05.04.2024. Analogo documento è stato formalizzato sullo scalo di Pisa con il Comando Provinciale di Pisa il 04.09.2024. Nel 2024 si è tenuto sullo scalo di Firenze il primo audit congiunto del Team URACA (VVF) e Team ENAC riguardante "Soccorso e lotta antincendio (ADR.OPS.B.010)".

Coerentemente a quanto previsto dal Regolamento (UE) n. 139/2014 e già presente sullo scalo di Firenze, il gestore ha esteso anche sullo scalo di Pisa, per tutto il personale che opera in airside, l'obbligo di sostenere il corso base di safety (c.d. Safety Livello 1). Tale corso è propedeutico al rilascio del tesserino aeroportuale. Sullo Scalo di Pisa il corso era obbligatorio solo per il personale di TA.

4.5.2 RUOLI E RESPONSABILITÀ DELLE FIGURE DI CERTIFICAZIONE

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

- Accountable Manager: definisce, implementa e promuove la Safety Policy sullo scalo; dispone dei poteri di spesa, nonché decisionali necessari ad assicurare la disponibilità di risorse tecniche, organizzative, finanziarie ed umane necessarie affinché lo scalo sia adeguato e mantenuto in conformità ai requisiti normativi vigenti; applica riduzioni nel livello di capacità dello scalo, e/o altre azioni di mitigazione ritenute necessarie, qualora si presentino urgenti circostanze e/o riduzioni nella copertura del personale tali da ridurre il livello di safety dello scalo;
- Post Holder Area Movimento & Terminal, Progettazione e Sviluppo Infrastrutture, Manutenzione: sono responsabili dell'attuazione delle politiche di sicurezza dello scalo, nonché dello svolgimento sicuro dei processi sotto il loro controllo. Garantiscono, nel rispetto dei processi e delle procedure approvate, di stabilire e mantenere la conformità dell'aeroporto e della sua gestione ai requisiti normativi vigenti assumendo, quando necessario, le opportune decisioni operativo-gestionali.
- Safety Manager: è responsabile del Safety Management System ed è la figura chiave che assicura lo sviluppo, la gestione e il mantenimento di un efficace Sistema di Gestione della Safety aeroportuale.
- Compliance Monitoring Manager: figura prevista con il Regolamento Europeo n. 139/2014; responsabile di monitorare la conformità e garantire la rispondenza ai requisiti applicabili derivanti dal Regolamento e relative implementing rules.
- Training Manager: figura prevista con il Regolamento Europeo n. 139/2014; garantisce che il sistema di gestione del Training ottemperi ai requisiti previsti nel Regolamento 139/2014.

4.5.3 I COMITATI AEROPORTUALI

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

- Safety Committee: è un comitato di tipo consultivo, presieduto dall'Accountable Manager del Gestore Aeroportuale, i cui membri - dotati di autonomia decisionale e di capacità di assunzione di responsabilità verso l'esterno - sono individuati nell'ambito dei vertici aziendali delle principali organizzazioni, sia pubbliche che private, che operano in airside. Al Safety Committee partecipano per il Gestore anche tutti i Post Holder, il Safety Manager e il Compliance Manager
- Local Runway Safety Team (LRST): è stato istituito all'interno del Safety Committe ed è di tipo consultivo con il compito primario di informare il Management sulle tematiche riguardanti la pista e di mettere in piedi strategie di prevenzione finalizzate ad assicurare la sicurezza operativa della pista con particolare riferimento alle incursioni/escursioni di pista. Il Local Runway Safety Team è presieduto dal Gestore Aeroportuale (Safety Manager, i Post Holder e Compliance Manager) ed è composto da tutti i soggetti pubblici e/o privati che operano con continuità nell'area di manovra dell'aeroporto.





Per quanto riguarda lo scalo di Pisa, il LRST è composto anche da rappresentanti della 46^a Brigata Aerea.

- **Safety Review Board:** è un comitato interno al Gestore Aeroportuale che si riunisce periodicamente con l'obiettivo di supportare l'Accountable Manager nell'attuazione delle politiche di Safety, nel raggiungimento degli obiettivi di performance prefissati e nella verifica delle conformità dell'SMS ai requisiti regolamentari. Il Safety Review Board ha un carattere proattivo nella discussione di tutti gli aspetti di Safety al fine di un riesame e miglioramento continuo del sistema. Il Comitato è presieduto dall'Accountable Manager e composto dai Post Holder, dal Safety Manager e dal Compliance Manager. A seconda delle tematiche, può esser prevista la partecipazione del Training Manager e anche della Direzione Generale TA.
- **Safety Action Group:** è stato introdotto con la nuova certificazione conforme al Reg. 139/2014. Il Safety Action Group riporta direttamente ai componenti del Safety Review Board con l'obiettivo primario di assistere le attività del Safety Review Board.

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

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

4.5.4 SAFETY RISK MANAGEMENT: IDENTIFICAZIONE DEGLI HAZARD E DEL SISTEMA DI VALUTAZIONE DEL RISCHIO

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

Sullo scalo di Pisa, ai fini dell'attuazione della Safety Policy è in corso un coordinamento costante con l'Aeronautica Militare, 46^a 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, proseguendo, ad esempio, le attività specifiche riguardo lo scambio di informazioni e lo svolgimento di periodici sopralluoghi in area di manovra. Al fine di incrementare i livelli di safety è in corso il processo di riesame del layout dell'apron civile.



Attività safety related sono state condotte anche sullo scalo di Firenze nel corso del 2024. In particolare, è stato completato il processo di riconfigurazione della segnaletica orizzontale degli Apron 100-200-300 che consente una migliore gestione del fleet mix attuale presente sullo scalo. Sullo scalo di Pisa sono state avviate le attività previste dal progetto esecutivo per l'ampliamento del terminal passeggeri, che hanno portato alla costituzione di un'area di cantiere che è andata ad occupare le aree marginali del piazzale airside a Nord del sedime, destinate alla sosta di aeromobili di aviazione generale. Al fine di garantire quanto più possibile la continuità operativa e di assicurare la permanenza, presso lo scalo, del servizio dedicato all'aviazione generale, il gestore si è attivato con uno specifico Management of Change, autorizzato da Enac, allo scopo di riconfigurare gli spazi residui in modo da poter convertire l'apron di aviazione generale in Area a Regolamentazione Speciale e introducendo un nuovo stand.

Il Gestore, in conformità al Reg. (UE) 139/2014 sullo scalo di Firenze e allineandosi alle direttive dell'Autorità per lo scalo di Pisa, ha consolidato il processo su entrambi gli scali delle attività legate alla «gestione del cambiamento» finalizzato a determinare potenziali interferenze del cambiamento che si intende introdurre con le attività condotte da TA o altri enti/organizzazioni, identificando preventivamente i possibili pericoli e le eventuali azioni di mitigazione. Nel 2024 sono stati redatti 20 documenti di gestione del cambiamento sullo scalo di Firenze e 10 su quello di Pisa.

4.5.5 SAFETY POLICY

Le Safety Policy TA in vigore per gli scali di Firenze e Pisa, reperibili sul sito: www.toscana-aeroporti.com, sono state riesaminate e confermate per entrambi gli scali.

4.5.6 JUST SAFETY CULTURE

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

4.5.7 INDICATORI DI PERFORMANCE

Safety Reporting

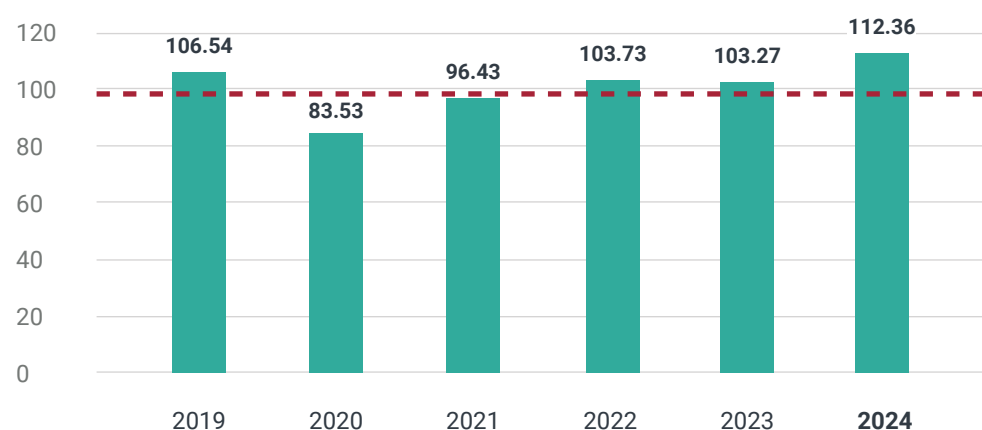
Uno degli elementi cardine del sistema SMS, come dichiarato nella Safety Policy, rimane il Reporting System, la cui implementazione dà concreta attuazione ad un'attività di monitoraggio degli standard di safety, attraverso l'inserimento in una banca dati, gestita dal Safety Office ed all'uopo costituita, di eventi aeronautici e non occorsi nelle operazioni aeroportuali. La segnalazione dettagliata degli incidenti o near misses è uno strumento fondamentale di



prevenzione per garantire e migliorare la Safety delle operazioni, dei lavoratori, dei passeggeri e in genere, l'operatività dello scalo. Lo strumento di trasmissione delle segnalazioni è il GSR disponibile sulla rete aziendale e sul sito internet degli aeroporti.

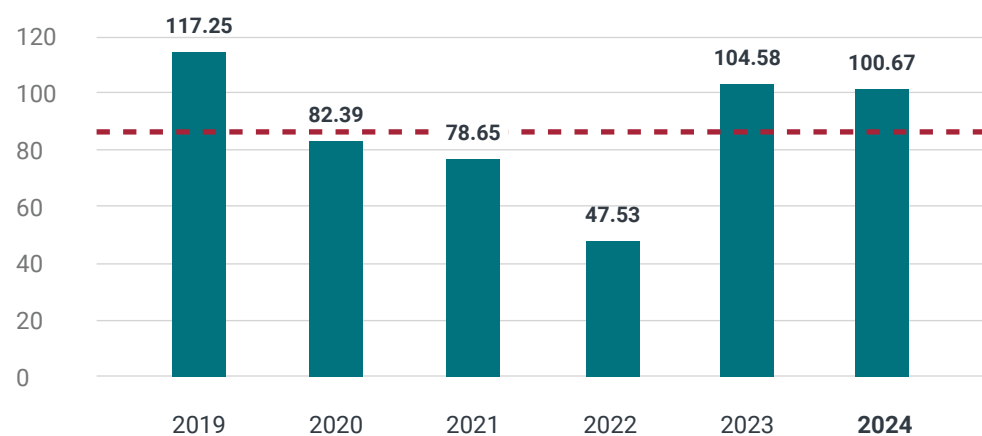
Le segnalazioni raccolte sono sistematicamente gestite, catalogate ed archiviate in formato elettronico dal Safety Office, così come tutti i documenti associati alle eventuali indagini ed azioni correttive successive intraprese.

Rateo Segnalazioni Area di Movimento per 10.000 mov. Trend annuale (FLR)



Media 2019 - 2023 = 98.70

Rateo Segnalazioni Area di Movimento per 10.000 mov. Trend annuale (PSA)



Media 2019 - 2023 = 86.08



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

Il 2024 ha confermato l'andamento positivo del trend delle segnalazioni rispetto alla discontinuità associata agli anni del Covid. Ciò dimostra la costante attenzione del personale aeroportuale, del management e degli stakeholder agli aspetti di safety.

Su entrambi gli scali il gestore ha attivato specifici incontri periodici con i prestatori dei servizi di assistenza a terra per l'aviazione commerciale, in modo da incrementare le attività di sensibilizzazione degli handler sulle tematiche safety ed operative, con particolare riferimento al reporting.

Detta sensibilizzazione viene fatta anche dalla funzione Compliance Monitoring durante l'attività di auditing dei soggetti esterni.

Safety Performance Monitoring

Il Safety Performance Monitoring è il processo attraverso il quale i livelli di sicurezza delle operazioni airside vengono verificati in relazione alla Safety Policy, agli obiettivi di Safety stabiliti (cd. Safety Objectives), ai rischi individuati ed alle relative misure di mitigazione. Tale processo include l'individuazione di indicatori di performance SPI (Safety Performance Indicator) e audit Safety.

Safety Performance Indicator (SPI)

I SPI vengono individuati coerentemente con i Safety Objectives. Ad ogni SPI, in relazione all'obiettivo da raggiungere, viene associato un livello di target (in genere annuale) e uno o più livelli di allerta in modo da monitorare l'andamento atteso del livello di safety dello scalo, permettendo, altresì, la tempestiva individuazione di eventuali criticità, oggetto quindi di successivi specifici approfondimenti. L'andamento degli indicatori SPI viene periodicamente comunicato dal Safety Office ai componenti del Safety Review Board.

Sugli scali di Pisa e di Firenze sono stati individuati una serie di indicatori per eventi occorsi in area di movimento. A titolo di esempio si riportano:

- Runway Incursion/Excursion;
- BRI2 (Bridstrike risk index)⁽⁵⁾ ;
- FOD (Foreign object damage)⁽⁶⁾ su pista di volo;
- Danneggiamenti Aeromobili;

⁵ Al fine di fornire un indice univoco standardizzato che permetta di misurare il rischio di wildlife strike all'interno di ciascun aeroporto l'ENAC-BSCI ha deciso di adottare il BRI (Birdstrike Risk Index), sviluppato in collaborazione con il Dipartimento Scienze Ambientali, Informatica e Statistica dell'Università Ca' Foscari di Venezia nella sua versione 2.0. Il BRI2 tiene conto sia della frequenza che della gravità degli impatti: la prima è correlata al traffico sull'aeroporto, al numero di uccelli (o altra fauna) presenti ed al loro comportamento; la seconda al numero di impatti registrato, alle specie coinvolte (soprattutto in termini di massa corporea) e alla gravità degli eventi. 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".

⁶ La presenza di elementi estranei sui velivoli o in ambito aeroportuale ove operano i velivoli a getto commerciali (piste, piazzole, raccordi, ecc.) può comportare situazioni di pericolo che potrebbero determinare gravi danni a persone e a cose. L'ICAO (International Civil Aviation Organization) ha identificato tali elementi e li ha classificati in contaminanti e detriti. Un contaminante è un elemento 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.

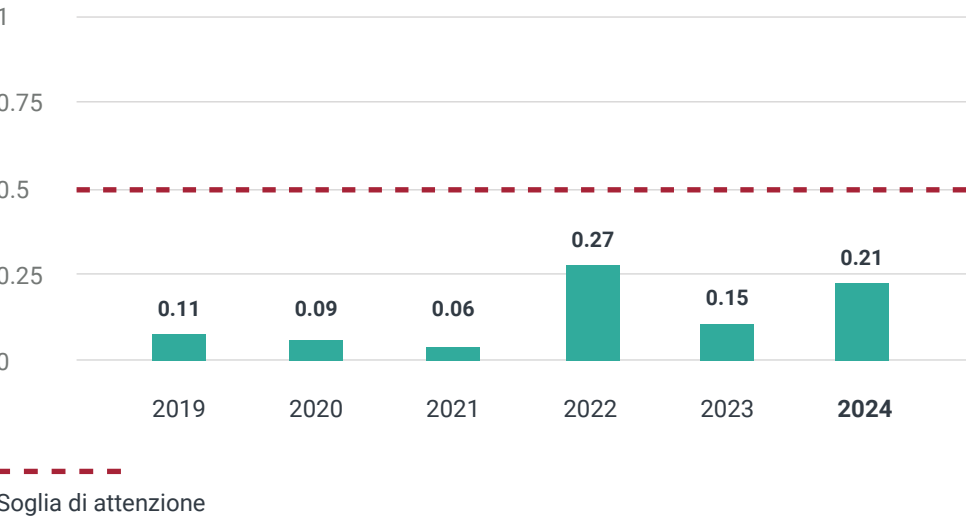


- Numero segnalazioni volontarie ricevute;
- Numero di esercitazioni parziali PEA svolte.

A dicembre 2024 ENAC ha pubblicato on-line il Safety Report relativo alle occorrenze registrate sui vari scali italiani nel periodo 2019-2023 e relativi ratei annuali. I risultati ottenuti sullo scalo di Firenze e Pisa nel 2024 sono sostanzialmente in linea o inferiori ai trend nazionali.

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

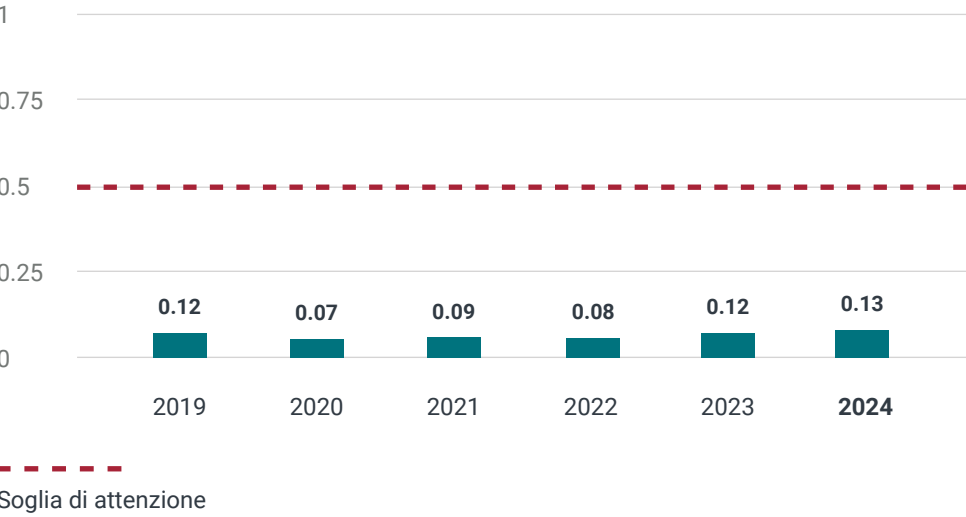
BRI2 (FLR)



Nota:
La riga tratteggiata in rosso nei grafici individua il valore di attenzione individuato dall'ENAC (0.50).



BRI2 (PSA)



Nota:
La riga tratteggiata in rosso nei grafici individua il valore di attenzione individuato dall'ENAC (0.50).

Sullo scalo di Firenze si è registrato un incremento, rispetto all'anno precedente, dell'indicatore BRI2 associato al wildlife, a causa della presenza di cantieri presenti attorno al sedime e a nuove fonti attrattive nelle vicinanze dell'aeroporto, che hanno portato a una maggior presenza di wildlife. Il gestore sta monitorando i cambiamenti introdotti sul territorio, incrementando, al contempo, le attività di monitoraggio e dissuasione. Sullo scalo di Pisa l'indicatore è leggermente aumentato a causa dell'aumento della presenza del wildlife dovuto principalmente alle particolari condizioni meteo registrate sul territorio attorno allo scalo. Il BRI2 è calcolato come da allegato 6 della circolare ENAC APT-01B "Procedure per la prevenzione dei rischi di impatto con volatili e altra fauna selvatica (Wildlife strike) negli aeroporti".

Audit safety

L'attività di audit è uno dei principali metodi per soddisfare le funzioni di monitoraggio delle prestazioni di Safety. Annualmente il Safety Office svolge un'attività di Safety auditing del Manuale di Aeroporto (di tipo operativo), intesa come attività sul campo atta a determinare, tramite indagine a campione, l'effettiva aderenza nello svolgimento di una attività/processo a quanto descritto nel Manuale di Aeroporto, verificando sul campo le attività condotte, le misure di mitigazione e protezione previste e quelle effettivamente in essere, lo stato manutentivo dei mezzi ed attrezzature utilizzate, i comportamenti seguiti dagli operatori ed individuando possibili nuovi pericoli non considerati. Il Gestore, in conformità al Reg. (UE) 139/2014 sullo scalo di Firenze e allineandosi alle direttive dell'Autorità per lo scalo di Pisa, effettua per mezzo della funzione Compliance Monitoring pure auditing (di prima e seconda parte) per verificare la conformità della regolamentazione locale (Manuale di Aeroporto e suoi allegati) alla normativa di riferimento nonché l'attuazione di tali regole da parte degli operatori aeroportuali.



4.5.8 ORGANIZZAZIONE E FORMAZIONE

Nel 2024 la funzione Safety è stata potenziata con una risorsa specializzata a supporto di entrambi gli scali. Nel corso del 2024 è stata effettuata un'assunzione di una risorsa nella funzione Compliance Monitoring in sostituzione di una migrata in altra funzione interna e sono state avviate le selezioni per individuare un'ulteriore risorsa per rinforzare la funzione. Nel corso del 2024 il Training Manager con il supporto dei trainer, dell'asessor e della direzione HR ha potuto garantire l'erogazione della formazione nei due scali nei confronti del personale TA e dei Terzi.

4.5.9 SISTEMA DI GESTIONE DELLE EMERGENZE

Al fine di tutelare la sicurezza in termini di Safety dei passeggeri e del proprio personale, Toscana Aeroporti si impegna a garantire la corretta attuazione dei piani di emergenza. Le modalità di gestione delle emergenze aeree sono descritte nei piani emanati dalla Direzione Aeroportuale Enac con apposite Ordinanze e nelle procedure attuative di Toscana Aeroporti, che consentono di gestire in modo organizzato e coordinato eventi potenzialmente pericolosi che si possono verificare in aeroporto, minimizzando gli effetti, con particolare attenzione alla salvaguardia delle vite umane, dell'ambiente e della business continuity.

Di seguito alcune tipologie di eventi emergenziali che sono presi in esame e per le quali si attuano piani e/o procedure:

- Incidente aereo;
- Incendio o altro evento naturale;
- Sversamenti;
- Emergenze sanitarie;
- Eventi security.

Nel 2024 su entrambi gli scali è stato redatto il "Piano di assistenza alle vittime di incidente aereo e loro familiari" ai sensi del regolamento ENAC "Redazione e gestione del piano di assistenza alle vittime di incidente aereo e loro familiari" Ed. 1 del 5. Maggio 2023. Il Piano, su entrambi gli scali, entrerà in vigore nell'anno 2025 con la nuova revisione del Piano di Emergenza Aeroportuale (PEA).

Durante l'anno sono state svolte su entrambi gli scali molteplici prove parziali per testare parti specifiche del PEA.

4.5.10 SERVIZIO SANITARIO AEROPORTUALE

Toscana Aeroporti assicura i servizi di primo soccorso sanitario aeroportuale attraverso un presidio medico attivo nei terminal di Pisa e Firenze per tutto l'arco operativo degli scali. Il presidio assicura il primo intervento in caso di emergenza aeronautica, in coordinamento con le organizzazioni a tal fine preposte ed operanti sul territorio e fornisce la prima assistenza sanitaria a chiunque sia presente in aeroporto e necessiti di assistenza medica.



4.6 GESTIONE DEI RAPPORTI CON LE COMUNITÀ LOCALI

4.6.1 RISCHI E OPPORTUNITÀ

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

1. Infrastrutture all'altezza;
2. Struttura aziendale e risorse umane adeguate e motivate.

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

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

I rischi specifici possono essere dunque così catalogati:

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

4.6.2 POLITICHE PRATICATE E INDICATORI DI PERFORMANCE

Il Gruppo gestisce i rapporti con le comunità locali seguendo una prassi consolidata nel tempo.



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

- 1. Attività in ambito culturale;
- 2. Attività in ambito sportivo;
- 3. Attività in ambito sociale.

1. Attività in ambito culturale

Gli accordi a sostegno dei luoghi di manifestazioni culturali, come Fondazione del Maggio Musicale Fiorentino, Teatro Verdi di Pisa e Fondazione Palazzo Strozzi di Firenze, sono stati rinnovati anche nel corso del 2024.

2. Attività in ambito sportivo:

I contratti di partnership si estendono anche ad associazioni e società sportive. Tra i progetti più rilevanti nel corso del 2024 si possono annoverare:

- **I Guelfi Football Americano:** squadra di football americano fondata nel 1999 che milita nel campionato italiano di Prima Divisione e tra le squadre più competitive del panorama nazionale. Nel 2022 hanno vinto il loro primo Italian Bowl, consacrandosi campioni d'Italia. La società sportiva ha preso in gestione lo stadio, realizzato dal Comune di Firenze e ristrutturato dalla stessa società, realizzando un vero e proprio centro sportivo in uno dei quartieri più popolari della città. La squadra, inoltre, si distingue per un settore giovanile ben strutturato e una crescente base di tifosi.
- **Le Piaggeliadi:** evento sportivo giovanile organizzato dalla Polisportiva Firenze Ovest, che si tiene a Firenze e coinvolge i bambini delle scuole elementari di tutta la Toscana. Nell'ultima edizione sono stati oltre 16 mila i bambini coinvolti nelle diverse discipline sportive: atletica, calcetto, tennis, nuoto scherma, tiro al bersaglio, Go-Back ed altro. Nato negli anni '90, questo torneo promuove i valori dello sport, dell'amicizia e del fair play, coinvolgendo scuole e società sportive del territorio. Le gare si svolgono in vari impianti della città e culminano in una grande cerimonia finale.

3. 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. Il progetto prevede due linee di intervento:

- Formazione per tutti i dipendenti del gruppo sui temi principali riguardanti la violenza di genere e sul riconoscimento dei segnali deboli che spesso possono aiutare ad individuare una situazione di pericolo o di violenza.
- Sostegno economico diretto alle donne, bambine e bambini vittime e che hanno chiesto aiuto ad un centro antiviolenza per uscire dalla situazione di violenza.



Per finire possiamo citare, tra i tanti, il rapporto che Toscana Aeroporti intrattiene con la **Magistratura San Marco** di Pisa, che ha consentito di effettuare nel corso del 2024 alcuni interventi a livello sociale e culturale sulla realtà pisana. Qui di seguito proponiamo uno schema riassuntivo delle collaborazioni più importanti realizzate nell'anno 2024 da Toscana Aeroporti in ambito socio-culturale territoriale:

Fondazione Maggio Musicale Fiorentino

Sostegno/ Sponsorizzazione	Quota associativa Art Bonus: 100.000€
Sostegno alle attività	Sviluppo delle attività del Teatro del Maggio Musicale Fiorentino
Accordi visibilità	Logo su brochure e programma di sala della Stagione e del Festival, manifesto e vetrofania nel Foyer del Teatro, Home page e pagina dedicata a Soci/Sponsor con link diretto al sito dell'azienda, video clip degli spettacoli sui canali social

Teatro Verdi di Pisa

Sostegno/ Sponsorizzazione	Quota associativa: 25.000€
Sostegno alle attività	Sviluppo delle attività del Teatro Verdi di Pisa
Accordi visibilità	Logo su programma, pagina dedicata ai soci, homepage

Fondazione Palazzo Strozzi

Sostegno/ Sponsorizzazione	Sponsorizzazione mostre: 25.000€
Sostegno alle attività	Sviluppo e sostegno alle attività della Fondazione
Accordi visibilità	Logo su brochure, sito ufficiale, materiali di promozione delle attività della Fondazione e sulla pagina dedicata ai soci/sponsor

I Guelfi Football Americano

Sostegno/ Sponsorizzazione	Sponsorizzazione: 40.000€
Sostegno alle attività	Sostegno alle attività sportive e non della squadra
Accordi visibilità	L'inserimento del logo di TA sul materiale promo, di Manifestazioni Sportive ed eventuali ulteriori attività svolte dai I Guelfi, cartellone pubblicitario all'interno dell'impianto sportivo, banner di TA posto sulla home page del sito ufficiale

Associazione Artemisia Onlus

Sostegno/ Sponsorizzazione	Contratto 2022-2026: 250.000€
Sostegno alle attività	Informazione e sensibilizzazione, interventi a sostegno delle donne e dei loro figli vittime di violenza, formazione
Accordi visibilità	Presenza logo "Per Michela" sul sito web, campagne di comunicazione, materiale informativo e divulgativo.

Magistratura San Marco di Pisa

Sostegno/ Sponsorizzazione	Sponsorizzazione: 60.000€
Sostegno alle attività	Sostegno alle attività della Magistratura San Marco in ambito socio culturale Recupero parco Urbano Quartiere San Marco
Accordi visibilità	Apposizione del logo TA su materiale realizzato e utilizzato nelle varie attività e altre forme di promozione



4.6.3 MISURAZIONE RITORNO ATTIVITÀ COMMUNITY PROGRAM

Nel corso del 2024 è stata fatta una campagna di rilevazione, attraverso un sondaggio campionario, della brand reputation e brand awarness dell’azienda nella popolazione toscana.

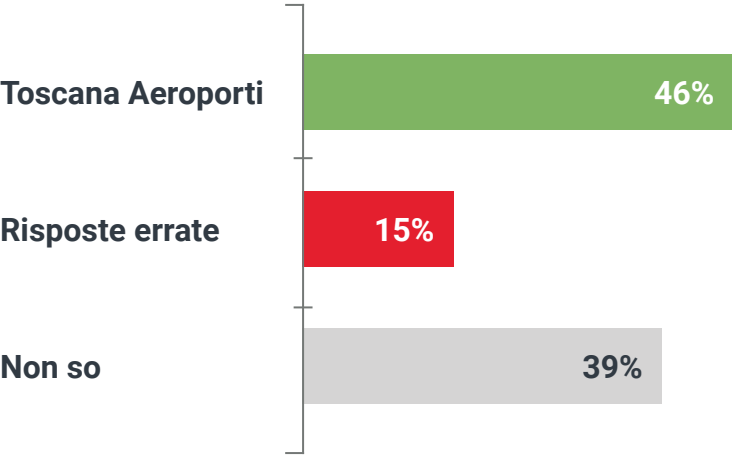
I risultati hanno rivelato una eccellente conoscenza del brand, il 46% del campione ricorda spontaneamente il noome dell’azienda che gestisce gli aeroporti toscani, nonostante solo il 30% dichiara di aver preso un volo da uno dei due scali principali e nonostante, solitamente, raramente viene associato il nome della società di gestione al nome comune dell’infrastruttura (es. porti, stazioni, aeroproiti).

Il fatto di avere una “community” che frequenta raramente gli aeroporti gestiti dall’Azienda valorizza maggiormente le attività di “community program” e di comunicazione istituzionale che rimangono i canali principali su cui si stabilisce una realzione tra azienda e stakeholders.

CONOSCENZA / Il Nome



“ Iniziamo con una domanda sugli aeroporti che hanno sede nella regione Toscana. Lei sa come si chiama l’azienda che li gestisce?



Margine di +/- 3.1% Il margine di errore per i sottocampi è più ampio

In termini di brand reputation, l’Azienda si è dimostrata particolarmente apprezzata dal campione, che ha dichiarata di avere un’opinione “positiva” nel 64% dei casi e “molto positiva” nel 15% dei casi.

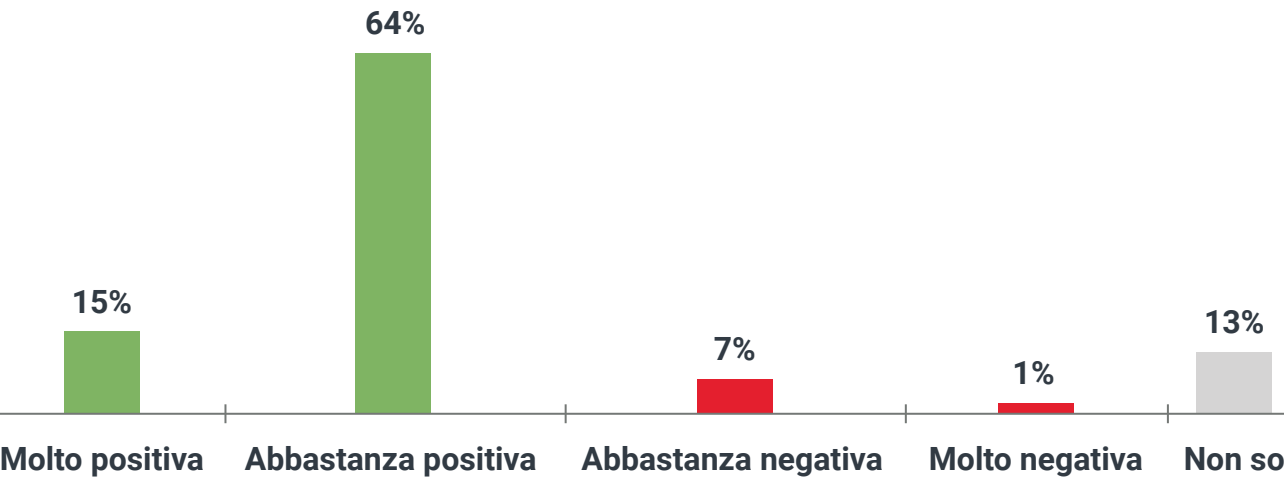
Risultato confermato anche nelle principali dimensioni della reputation: Toscana Aeroporti viene considerata “credibile” nel 81% dei casi, “affidabile” nel 79% dei casi ed “un valore aggiunto per la Regione” nell’81% dei casi.



PERCEZIONE / Opinione generale



“ Complessivamente, che opinione ha dell’azienda Toscana Aereoporti?

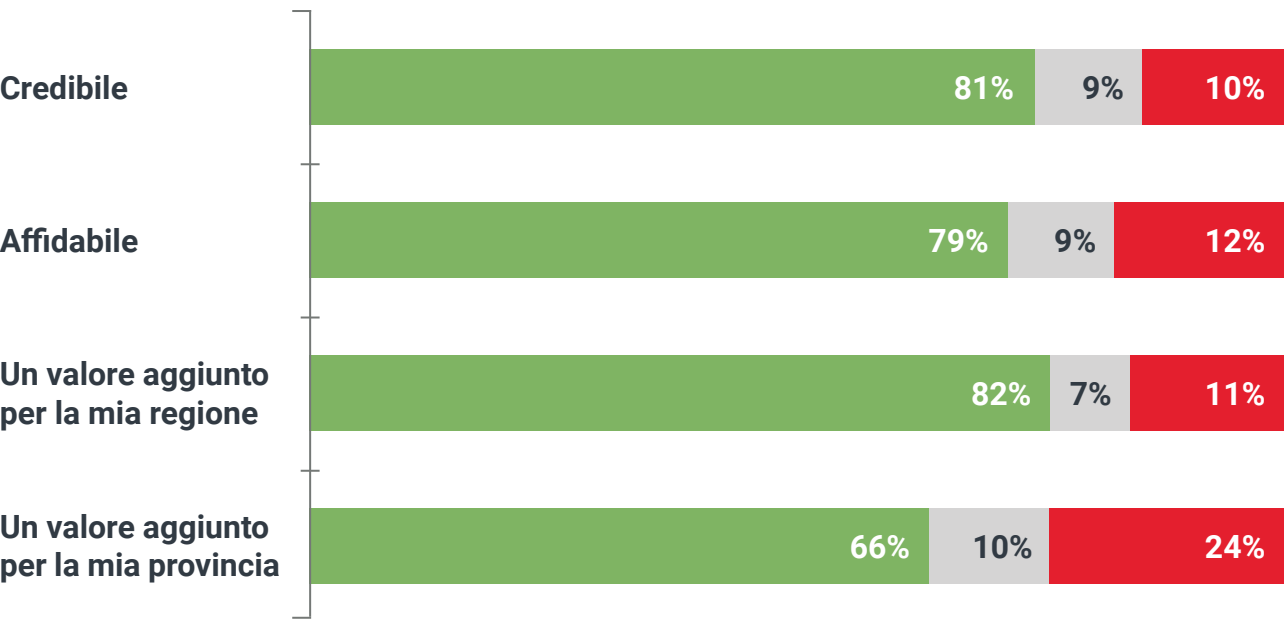


Margine di +/- 3.1% Il margine di errore per i sottocampi è più ampio

PERCEZIONE / Credibilità, affidabilità, valore aggiunto



“ E pensando a Toscana Aeroporti, può indicare quanto la trova...



Margine di +/- 3.1% Il margine di errore per i sottocampi è più ampio



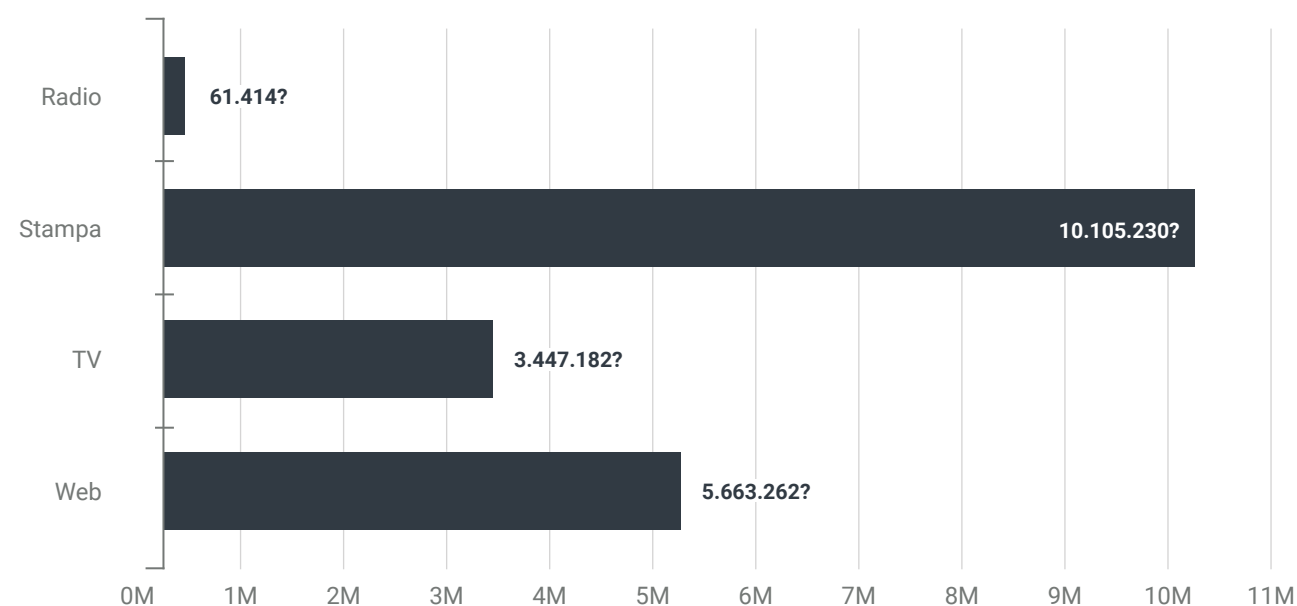
4. GESTIONE DELLE TEMATICHE SOCIALI

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

Questo parametro viene misurato dall'agenzia che fornisce il servizio di mediamonitoring e, per quanto grezzo e meramente quantitativo, fornisce comunque una misurazione dell'esposizione mediatica dell'azienda.

Per quanto riguarda il 2024, i dati hanno rilevato un AVE totale di circa 20 milioni di € (rispetto ai prezzi di listino ufficiali), con una forte predominanza sulla carta stampata rispetto agli altri mezzi.

Totale del valore pubblicitario equivalente per mezzo



Valore pubblicitario equivalente

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





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

5.1 PREMESSA

Il Gruppo Toscana Aeroporti, con un organico di 397 persone al 31 dicembre 2024, di cui il 45% donne, ritiene la gestione e lo sviluppo dei propri collaboratori un driver fondamentale per lo sviluppo e la competitività dell'Aeroporto e della "community" circostante.

5.1.1 COSTRUZIONE DI UNA CULTURA ORGANIZZATIVA DI INNOVAZIONE, "AGILITÀ" E INCLUSIONE

Le persone che appartengono al Gruppo TA, impiegate in processi aeroportuali e lavorativi diversificati, rappresentano un asset fondamentale della strategia aziendale, in particolare per la loro professionalità, la loro passione, la capacità di sviluppare, promuovere e realizzare le diverse componenti del business aeroportuale.

Il Gruppo ha vissuto cambiamenti significativi negli ultimi anni, in particolare per raggiungere un'articolazione societaria rispondente alle richieste normative e di regolamentazione di settore, nonché di efficienza e competitività verso altri soggetti "concorrenti", tra cui la vendita della controllata Toscana Aeroporti Handling. Senza dimenticare il lavoro svolto per uniformare ed omogeneizzare procedure e modalità di gestione in un Gruppo che gestisce le proprie attività in due differenti sedi aeroportuali.

Nel contempo, l'appartenenza ad un gruppo internazionale che gestisce oltre 50 aeroporti nel mondo, ha anche permesso di internazionalizzare la propria cultura lavorativa, creare gruppi di lavoro "globali" con una modalità "agile" ed ha altresì consentito a TA di poter attingere dal mercato del lavoro del gruppo, reclutando ed inserendo nel proprio organico alcune figure altamente specializzate provenienti da altri Paesi (ad oggi, in particolare, dall'Argentina e dal Brasile).

In coerenza con il mutamento del contesto sopradescritto, Toscana Aeroporti ha implementato strategie volte ad una sempre maggior valorizzazione delle proprie persone introducendo nuove modalità e processi ed implementandone altri già esistenti, con l'obiettivo di costruire un luogo di lavoro innovativo, "agile" e inclusivo.



5.2 GESTIONE E VALORIZZAZIONE DEL PERSONALE

5.2.1 GESTIONE DEL PERSONALE

La Direzione Risorse umane, in un processo che coniuga competenze funzionali e spinte dal "basso", ha attivato strumenti di condivisione aziendale per raccogliere idee e riflessioni da tutti i collaboratori, che sono state utilizzate per definire e raggiungere i suddetti obiettivi.

In particolare è stato introdotto un nuovo processo di Onboarding chiamato "Welcome on board" per favorire l'inserimento e l'integrazione delle risorse di staff neoassunte, ma anche nelle ipotesi di job rotation.

È stata potenziata e resa più immediata la comunicazione interna, attraverso l'utilizzo di strumenti più diretti e fruibili.

È stato avviato un percorso di analisi e miglioramento del clima organizzativo aziendale attraverso la collaborazione con Great Place to Work, cominciata nel novembre 2023 e protrattasi nel 2024.

In tale ambito sono state implementate specifiche azioni di miglioramento volte allo sviluppo della Leadership e dei comportamenti manageriali attraverso il percorso formativo "Lead My Team" ed il "Sustainability Learning Program" che ha coinvolto quadri, impiegati e operai di Toscana Aeroporti sulle tematiche ESG con particolare riferimento alla parte Social.

E' stato attivato il progetto "WEBinAir" che ha previsto la progettazione ed erogazione di webinar periodici, anche col supporto di specialisti esterni, su tematiche di interesse generale e inerenti il "benessere" dei collaboratori (come su Welfare, Premi aziendali, Benefits e previdenza complementare).

Questi cambiamenti hanno influito ed arricchito la Gestione delle proprie Risorse Umane.

Inoltre, la società ha confermato, anche dopo i periodi di gestione della crisi pandemica, la possibilità per il personale di staff di poter fruire fino ad 8 giorni al mese di orari di lavoro "agile" (incrementabili per motivazioni eccezionali o di "care giving"). Per Toscana Aeroporti il lavoro "agile" rappresenta, nelle funzioni di staff, una importante possibilità di far coniugare i tempi di vita con quelli di lavoro, pur nel pieno rispetto di scadenze ed obiettivi aziendali: nel 2024 ne hanno usufruito circa 124 persone. Il lavoro agile rappresenta inoltre un elemento che ben coniuga il rapporto di lavoro con policy ESG e di mobility management, adottate dall'azienda.

Sempre per raggiungere obiettivi di "work life balance" e per contribuire alla creazione di una mobilità più sostenibile, è stata data la possibilità di estendere la propria flessibilità in ingresso a tutto il personale di staff (per un totale di oltre 140 persone), potendo entrare entro le ore 09.30.



5.2.2 RISCHI ED OPPORTUNITÀ

Propedeuticamente all'applicazione di buone policy e pratiche di Gestione del Personale, la società applica a tutti i propri collaboratori le norme dell'ordinamento giuridico italiano e un Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro (quello denominato CCNL per i dirigenti di aziende produttrici di beni e servizi - per il personale Dirigente - e quello denominato CCNL del Trasporto Aereo – Parte Specifica Gestori per Quadri, Impiegati ed Operai), stipulato dai sindacati maggiormente rappresentativi; inoltre, l'azienda ha una stratificata presenza di ulteriori accordi collettivi aziendali, che prevedono elementi migliorativi del contratto nazionale; altresì, ha una puntuale ed attenta gestione dei rischi collegati alla Gestione del Personale, inseriti nel “Manuale Compliance” aziendale dal 2015 (versione 13 novembre 2015).

Periodicamente – una volta all'anno o qualora si verificano cambiamenti organizzativi – viene fatta una verifica della mappatura delle procedure “Risorse Umane ed Organizzazione”, insieme alla funzione Compliance, indicando il livello di “criticità” della procedura (Probabilità evento e Danno conseguente).

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

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

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

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

Il rischio di contenzioso è mitigato, come indicato sopra, dall'applicazione puntuale di contratti collettivi nazionali (il 100% dei dipendenti è coperto da contratti collettivi) ed aziendali, nonché ovviamente delle norme di legge vigenti (tra cui anche quella inerente il collocamento obbligatorio), e da una oculata e puntuale gestione risorse umane. Inoltre, la Direzione Risorse Umane & Organizzazione (RRUU) è supportata anche da uno studio legale esterno e da una società che opera nell'ambito della consulenza del lavoro.

Infine, la Direzione Risorse Umane ed Organizzazione ha una propria specifica funzione dedicata alla Formazione, con un responsabile e dei collaboratori, che seguono l'organizzazione dei corsi di formazione tecnici, specialistici, trasversali, di addestramento e di salute e sicurezza. E' utilizzato anche un software dedicato, che raccoglie i percorsi di formazione svolti dai dipendenti e segnala con specifici “alert” le scadenze dei certificati dei dipendenti. Ed ogni anno, come previsto da specifica procedura aziendale, c'è una analisi dei fabbisogni sia del personale di staff sia del personale operativo, col coinvolgimento di tutti i responsabili aziendali.



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

Con l'uscita di Toscana Aeroporti Handling sono state aggiornate e riviste le procedure di Gestione malattie e Infortuni e la procedura di Gestione Sorveglianza Sanitaria e medicina preventiva del lavoro.

Per quanto riguarda la tutela dei diritti umani e della diversity, considerando il contesto in cui il Gruppo opera, non sono stati individuati particolari rischi legati a suddette tematiche. Come riportato di seguito, il Gruppo si impegna tuttavia a impedire comportamenti discriminatori nei confronti di tutti gli stakeholder, ai sensi della certificazione in essere SA 8000.

In particolare, si segnala che anche nel corso del 2024 non sono state registrate azioni discriminatorie nei confronti dei dipendenti.

5.2.3 LE POLITICHE PRATICATE DA TOSCANA AEROPORTI

Il Codice Etico di TA, sebbene non possa essere considerata una policy aziendale, racchiude la sintesi dei valori, delle regole comportamentali e degli impegni cui viene riconosciuto valore etico positivo ed a cui devono conformarsi tutti i destinatari dello stesso. In particolare: *“la Società riconosce il valore delle risorse umane, il rispetto della loro autonomia e l'importanza della loro partecipazione all'attività di impresa. La gestione del rapporto di lavoro è orientata a favorire la crescita professionale e delle competenze di ciascun dipendente anche in relazione all'applicazione degli strumenti di incentivazione. La Società s'impegna a tutelare l'integrità morale e fisica dei propri dipendenti e consulenti.”*

A tal fine promuove comportamenti responsabili e sicuri e adotta tutte le misure di sicurezza richieste dall'evoluzione tecnologica per garantire un ambiente lavorativo sicuro e salubre, nel pieno rispetto della normativa in materia di prevenzione e protezione. La Società s'impegna a garantire il rispetto delle condizioni necessarie per l'esistenza di un ambiente di lavoro collaborativo e non ostile e a prevenire comportamenti discriminatori di qualsiasi tipo. Come già definito nella sezione relativa alla gestione delle comunità locali, Pari opportunità e Diversity rappresentano, infatti, un tema rilevante per il Gruppo. È richiesta la collaborazione di tutti al fine di mantenere un clima di reciproco rispetto della dignità, dell'onore e reputazione di ciascuno.

Le modalità di gestione, infine, si declinano al meglio attraverso le seguenti procedure:

- a) **Procedura Gestione Risorse Umane**, che definisce gli ambiti e gli interventi da attuare inerenti la comunicazione con il personale, la retribuzione e gli interventi premianti, gli orari di lavoro, la libertà di associazione, i procedimenti disciplinari, il mobbing e le molestie sessuali.
- b) **Procedura Sorveglianza sanitaria**, il cui obiettivo è quello di determinare i processi, le modalità, le tempistiche e le competenze relative al piano di sorveglianza sanitaria di TA, in ottemperanza a quanto previsto dal D.lgs. 81/2008.

Per quanto riguarda la gestione del welfare aziendale, il Gruppo ha sviluppato alcune iniziative volte a migliorare lo stile di vita dei dipendenti. È presente una mensa aziendale per i dipendenti dello scalo di Pisa e sono erogati buoni pasto per quelli dello scalo di Firenze. È prevista una contribuzione aggiuntiva, da parte datoriale, alle forme di previdenza complementare. Vi è



possibilità di richiedere, ed ottenere, se le esigenze aziendali lo consentono, orari di lavoro part time in molteplici forme di distribuzione dell’orario. Per tutti i dipendenti è prevista una forma di assistenza sanitaria, FASI OPEN per operai e impiegati, con AON per Quadri e Dirigenti.

Nel 2018 è stato sottoscritto un accordo integrativo aziendale di 2° livello con le Organizzazioni Sindacali, col quale è stato sistematizzato ed implementato il Sistema di Welfare per i dipendenti del Gruppo TA che consente di accedere a molteplici servizi di “benessere diffuso”. Anche in una situazione economica aziendale non semplice, per gli effetti della pandemia, il Gruppo ha mantenuto in essere il sistema di welfare. Nel 2024 è stato sottoscritto un Accordo di 2° livello per tutto il personale non dirigente, per la reintroduzione di un Premio di Risultato collettivo, che era stato sospeso nel 2020 con il Covid ed i negativi risultati aziendali. Tale accordo prevede anche, a libera scelta del collaboratore, la trasformazione

Fig.1 (Dati 2024 n°Teste)

Categoria professionale	Toscana Aeroporti			TA Engineering			Jet Fuel Co.			TAC			TOTALE GRUPPO
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Dirigenti	1	16	17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17
Quadri	6	15	21	1	2	3	-	-	-	-	1	1	25
Impiegati	167	126	293	1	5	6	-	3	3	4	3	7	309
Operai	-	27	27	-	-	-	-	11	11	-	8	8	46
Totale	174	184	358	2	7	9	-	14	14	4	12	16	397

Fig.2 (Dati 2023 n°Teste)

Categoria professionale	Toscana Aeroporti			TA Engineering			Jet Fuel Co.			TAC			TOTALE GRUPPO
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Dirigenti	1	15	16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16
Quadri	4	12	16	1	2	3	-	-	-	-	1	1	19
Impiegati	174	125	299	2	4	6	-	2	2	3	1	4	311
Operai	-	25	25	-	-	-	-	11	11	-	8	8	33
Totale	179	177	356	3	6	9	-	13	13	3	10	13	391



del 50% o del 100% dell’importo raggiunto in servizi e benefici Welfare, con un incremento del montante del premio medesimo.

5.2.4 INDICATORI DI PERFORMANCE

L’organico del Gruppo TA al 31 dicembre 2024 è pari a 397 dipendenti, in incremento del 1.5% rispetto ai 391 dipendenti del 31 dicembre 2023. La variazione incrementale è collegata sia alla crescita del traffico gestito nei due aeroporti e sia all’acquisizione di collaboratori specializzati in nuove funzioni aziendali o che hanno implementato nuovi progetti ed aree di responsabilità.

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



Fig.3 (Dati 2022 n°Teste)

Categoria professionale	Toscana Aeroporti			TA Handling			TA Engineering			Jet Fuel Co			TAC			TOTALE GRUPPO
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Dirigenti	1	14	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15
Quadri	4	12	16	2	1	3	1	2	3	-	-	-	-	-	-	22
Impiegati	170	116	286	188	66	254	1	4	5	-	3	3	3	2	5	553
Operai	1	29	30	1	118	119	-	-	-	-	9	9	-	4	4	162
Totale	176	171	347	191	185	376	2	6	8	-	12	12	3	6	9	752

Nella seguente tabella viene riportato il rapporto del salario base e della remunerazione delle donne rispetto agli uomini dei dipendenti della Capogruppo Toscana Aeroporti (dati 2023); nei dati comparativi 2022-2021 si segnala la presenza della società Toscana Aeroporti Handling Srl.

Fig.4 (Dati 2024)

Categoria professionale	Rapporto dei salari base Donne/Uomini	Rapporto della remunerazione Donne/Uomini
Dirigenti	113%	115%
Quadri	91%	91%
Impiegati	95%	93%
Operai	-	-

Fig.5 (Dati 2023)

Categoria professionale	Rapporto dei salari base Donne/Uomini	Rapporto della remunerazione Donne/Uomini
Dirigenti	115%	108%
Quadri	95%	109%
Impiegati	96%	93%
Operai	0%	0%

Fig.6 (Dati 2022)

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



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 Aeroporti 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 95%, mentre quello relativo alla remunerazione è invece pari al 89%. Per la categoria professionale impiegati il rapporto del salario base donna medio rispetto a quello degli uomini risulta pari al 80%, mentre quello relativo alla remunerazione risulta pari all'50%.

Per Toscana Aeroporti 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 25% mentre quello relativo alla remunerazione è pari al 22%).

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

GRI 2-7 Dipendenti - Consolidato (n°Teste)

Tabella 1/2

Categoria professionale	2024			2023			2022		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Dirigenti	1	16	17	1	15	16	1	14	15
Quadri	7	18	25	5	15	20	7	15	22
Impiegati	172	137	309	179	132	311	362	191	553
Operai	-	46	46	-	44	44	2	160	162
Totale	180	217	397	185	206	391	372	380	752

Tipologia contrattuale	2024			2023			2022		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
C.t. Ind.	176	211	387	181	201	382	371	374	745
C.t. Det.	4	6	10	4	5	9	1	6	7
Totale	180	217	397	185	206	391	372	380	752



GRI 2-7 Dipendenti - Consolidato (n°Teste)

Tabella 2/2

Tipologia contrattuale	2024			2023			2022		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
Full-time	111	207	318	114	196	310	172	303	475
Part-time	69	10	79	71	10	81	200	77	277
Totale	180	217	397	185	206	391	372	380	752

GRI 405-1 Diversità tra i dipendenti - Consolidato (n°Teste)

Personale per fasce d'età puntuale	2024			2023			2022		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
≤ 29 anni	3	6	9	2	8	10	8	11	19
30-50 anni	121	121	242	136	116	252	259	206	465
≥ 51 anni	56	90	146	47	82	129	105	163	268
Totale	180	217	397	185	206	391	372	380	752

Personale per fasce d'età puntuale	2024			2023			2022		
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale
≤ 29 anni	1%	1%	2%	1%	2%	3%	1%	1%	3%
30-50 anni	30%	30%	61%	35%	30%	64%	34%	27%	62%
≥ 51 anni	14%	23%	37%	12%	21%	33%	14%	22%	36%
Totale	45%	55%	100%	47%	53%	100%	49%	51%	100%



Fig.7 (Dati 2024 n°Teste)

Tipologia contrattuale	Toscana Aeroporti			TA Engineering			Jet Fuel Co.			TAC			TOTALE GRUPPO
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Contratto a tempo ind.to	171	181	352	2	7	9	-	12	12	3	11	14	387
Contratto a tempo det.to	3	3	6	-	-	-	-	2	2	1	1	2	10
Totale	174	184	358	2	7	9	-	14	14	4	12	16	397

Tipologia contrattuale	Toscana Aeroporti			TA Engineering			Jet Fuel Co.			TAC			TOTALE GRUPPO
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Full-time	105	174	279	2	7	9	-	14	14	4	12	16	318
Part-time	69	10	79	-	-	-	-	-	-	-	-	-	79
Totale	174	184	358	2	7	9	-	14	14	4	12	16	397

Fig.8 (Dati 2023 n°Teste)

Tipologia contrattuale	Toscana Aeroporti			TA Engineering			Jet Fuel Co.			TAC			TOTALE GRUPPO
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Contratto a tempo ind.to	175	173	348	3	6	9	-	12	12	3	10	13	382
Contratto a tempo det.to	4	4	8	-	-	-	-	1	1	-	-	-	9
Totale	179	177	356	3	6	9	-	13	13	3	10	13	391

Tipologia contrattuale	Toscana Aeroporti			TA Engineering			Jet Fuel Co.			TAC			TOTALE GRUPPO
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Full-time	108	167	275	3	6	9	-	13	13	3	10	13	310
Part-time	71	10	81	-	-	-	-	-	-	-	-	-	81
Totale	179	177	356	3	6	9	-	13	13	3	10	13	391



Fig.9 (Dati 2022 n°Teste)

Tipologia contrattuale	Toscana Aeroporti			TA Handling			TA Engineering			Jet Fuel Co.			TAC			TOTALE GRUPPO
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Contr. a tempo ind.to	175	168	343	191	183	374	2	5	7	-	12	12	3	6	9	745
Contr. a tempo det.to	1	3	4	-	2	2	-	1	1	-	-	-	-	-	-	8
Totale	176	171	347	191	185	376	2	6	8	-	12	12	3	6	9	752

Tipologia contrattuale	Toscana Aeroporti			TA Handling			TA Engineering			Jet Fuel Co.			TAC			TOTALE GRUPPO
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Full-time	106	164	270	62	115	177	1	6	7	-	12	12	3	6	9	475
Part-time	70	7	77	129	70	199	1	-	1	-	-	-	-	-	-	277
Totale	176	171	347	191	185	376	2	6	8	-	12	12	3	6	9	752

Fig.10 (Dati 2024 n°Teste)

Tabella 1/2

Personale per fasce d'età puntuale al 31.12.2024	Toscana Aeroporti			TA Engineering			Jet Fuel Co.			TAC			TOTALE GRUPPO
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
≤ 29 anni	2	5	7	-	-	-	-	-	-	1	1	2	9
30-50 anni	116	106	222	2	5	7	-	6	6	3	4	7	242
≥ 51 anni	56	73	129	-	2	2	-	8	8	-	7	7	146
Totale	174	184	358	2	7	9	-	14	14	4	12	16	397



Fig.10 (Dati 2024 n°Teste)

Tabella 2/2

Personale in entrata per fasce d'età (td+ti) Tot anno	Toscana Aeroporti			TA Engineering			Jet Fuel Co.			TAC			TOTALE GRUPPO
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
≤ 29 anni	1	2	3	-	-	-	-	-	-	1	1	2	5
30-50 anni	5	8	13	-	1	1	-	1	1	-	2	2	17
≥ 51 anni	3	1	4	-	-	-	-	-	-	-	5	5	9
Totale	9	11	20	-	1	1	-	1	1	1	8	9	31

Fig.11 (Dati 2023 n°Teste)

Personale per fasce d'età puntuale al 31.12.2023	Toscana Aeroporti			TA Engineering			Jet Fuel Co.			TAC			TOTALE GRUPPO
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
≤ 29 anni	2	5	7	-	-	-	-	-	-	-	-	1	8
30-50 anni	116	106	222	2	5	7	-	6	6	3	4	7	242
≥ 51 anni	56	73	129	-	2	2	-	8	8	-	5	5	144
Totale	174	184	358	2	7	9	-	14	14	3	10	13	394

Personale in entrata per fasce d'età (td+ti) Tot anno	Toscana Aeroporti			TA Engineering			Jet Fuel Co.			TAC			TOTALE GRUPPO
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
≤ 29 anni	2	-	2	-	-	-	-	-	-	-	1	1	3
30-50 anni	7	11	18	1	1	2	-	1	1	-	2	2	23
≥ 51 anni	5	3	8	-	-	-	-	1	1	-	2	2	11
Totale	14	14	28	1	1	2	-	2	2	-	5	5	37



Fig.12 (Dati 2022 n°Teste)

Personale per fasce d'età puntuale al 31.12.2022	Toscana Aeroporti			TA Handling			TA Engineering			Jet Fuel Co.			TAC			TOTALE GRUPPO
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
≤ 29 anni	1	7	8	7	2	9	-	2	2	-	-	-	-	-	-	19
30-50 anni	129	102	231	125	94	219	2	2	4	-	6	6	3	2	5	465
≥ 51 anni	46	62	108	59	89	148	-	2	2	-	6	6	-	4	4	268
Totale	176	171	347	191	185	376	2	6	8	-	12	12	3	6	9	752

Personale in entrata per fasce d'età (td+ti) Tot anno	Toscana Aeroporti			TA Handling			TA Engineering			Jet Fuel Co.			TAC			TOTALE GRUPPO
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
≤ 29 anni	-	6	6	24	13	37	-	1	1	-	-	-	-	-	-	44
30-50 anni	4	5	9	9	5	14	-	1	1	-	-	-	1	-	1	25
≥ 51 anni	1	3	4	2	2	4	-	-	-	-	1	1	-	-	-	9
Totale	5	14	19	35	20	55	-	2	2	-	1	1	1	-	1	78



Fig.13 (Dati 2024 n°Teste)

Personale in uscita per fasce d'età	Toscana Aeroporti			TA Engineering			Jet Fuel Co.			TAC			TOTALE GRUPPO
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
≤ 29 anni	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
30-50 anni	5	2	7	1	-	1	-	-	-	-	2	2	10
≥ 51 anni	5	3	8	-	-	-	-	-	-	-	2	2	10
Totale	11	5	16	1	-	1	-	-	-	-	4	4	21
Motivazione uscita													
Uscite volontarie	7	4	11	1	-	1	-	-	-	-	4	4	16
Pensionamento	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Licenziamento	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Altro	4	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4

Fig.14 (Dati 2023 n°Teste)

Personale in uscita per fasce d'età	Toscana Aeroporti			TA Engineering			Jet Fuel Co.			TAC			TOTALE GRUPPO
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
≤ 29 anni	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
30-50 anni	6	6	12	-	1	1	-	-	-	-	1	1	14
≥ 51 anni	4	4	8	-	-	-	-	1	1	-	1	1	10
Totale	10	10	20	-	1	1	-	1	1	-	2	2	24
Motivazione uscita													
Uscite volontarie	4	6	10	-	1	1	-	-	-	-	1	1	12
Pensionamento	-	1	1	-	-	-	-	1	1	-	-	-	2
Licenziamento	1	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Altro	5	2	7	-	-	-	-	-	-	-	1	1	8



Fig.15 (Dati 2022 n°Teste)

Personale in uscita per fasce d'età	Toscana Aeroporti			TA Handling			TA Engineering			Jet Fuel Co.			TAC			TOTALE GRUPPO
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
≤ 29 anni	1	3	4	25	14	39	-	-	-	-	-	-	-	-	-	43
30-50 anni	8	7	15	35	17	52	1	-	1	-	-	-	-	3	3	71
≥ 51 anni	4	2	6	9	16	25	-	-	-	-	2	2	1	2	3	36
Totale	13	12	25	69	47	116	1	-	1	-	2	2	1	5	6	150
Motivazione uscita																
Uscite volontarie	8	4	12	28	16	44	-	-	-	-	1	1	1	5	6	63
Pensionamento	2	2	4	2	5	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11
Licenziamento	1	2	3	1	2	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
Altro	2	4	6	38	24	62	1	-	1	-	1	1	-	-	-	70

Fig.16 (Dati 2024)

Tabella 1/2

Turnover in entrata	Toscana Aeroporti			TA Engineering			Jet Fuel Co.			TAC			TOTALE GRUPPO
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
≤ 29 anni	50%	40%	43%	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	100%	100%	100%	56%
30-50 anni	4%	8%	6%	0%	20%	14%	n.d.	17%	17%	0%	50%	29%	7%
≥ 51 anni	5%	1%	3%	n.d.	0%	0%	n.d.	0%	0%	n.d.	71%	71%	6%
Totale	5%	6%	6%	0%	14%	11%	n.d.	7%	7%	25%	67%	56%	8%



Fig.16 (Dati 2024)

Tabella 2/2

Turnover in uscita	Toscana Aeroporti			TA Engineering			Jet Fuel Co.			TAC			TOTALE GRUPPO
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
≤ 29 anni	50%	0%	14%	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	0%	0%	0%	11%
30-50 anni	4%	2%	3%	50%	0%	14%	n.d.	0%	0%	0%	50%	29%	4%
≥ 51 anni	9%	4%	6%	n.d.	0%	0%	n.d.	0%	0%	n.d.	29%	29%	7%
Totale	6%	3%	4%	50%	0%	11%	n.d.	0%	0%	0%	33%	25%	5%

Fig.17 (Dati 2023)

Turnover in entrata	Toscana Aeroporti			TA Engineering			Jet Fuel Co.			TAC			TOTALE GRUPPO
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
≤ 29 anni	100%	0%	29%	n.d.	0%	0%	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	100%	100%	38%
30-50 anni	5%	11%	8%	33%	50%	40%	n.d.	17%	17%	0%	50%	29%	10%
≥ 51 anni	11%	4%	7%	n.d.	0%	0%	n.d.	14%	14%	n.d.	40%	40%	8%
Totale	8%	8%	8%	33%	17%	22%	n.d.	15%	15%	0%	50%	38%	9%

Turnover in uscita	Toscana Aeroporti			TA Engineering			Jet Fuel Co.			TAC			TOTALE GRUPPO
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
≤ 29 anni	0%	0%	0%	n.d.	0%	0%	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	0%	0%	0%
30-50 anni	5%	6%	5%	0%	50%	20%	n.d.	0%	0%	0%	25%	14%	6%
≥ 51 anni	9%	6%	7%	n.d.	0%	0%	n.d.	14%	14%	n.d.	20%	20%	7%
Totale	6%	6%	6%	0%	17%	11%	n.d.	8%	8%	0%	20%	15%	6%



Fig.18 (Dati 2022)

Turnover in entrata	Toscana Aeroporti			TA Handling			TA Engineering			Jet Fuel Co.			TAC			TOTALE GRUPPO
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
≤ 29 anni	0%	86%	75%	343%	650%	411%	n.d.	50%	50%	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	232%
30-50 anni	3%	5%	4%	7%	5%	6%	0%	50%	25%	n.d.	0%	0%	33%	0%	20%	5%
≥ 51 anni	2%	5%	4%	3%	2%	3%	n.d.	0%	0%	n.d.	17%	17%	n.d.	0%	0%	3%
Totale	3%	8%	5%	18%	11%	15%	0%	33%	25%	n.d.	8%	8%	33%	0%	11%	10%

Turnover in uscita	Toscana Aeroporti			TA Handling			TA Engineering			Jet Fuel Co.			TAC			TOTALE GRUPPO
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
≤ 29 anni	100%	43%	50%	357%	700%	433%	n.d.	0%	0%	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	226%
30-50 anni	6%	7%	6%	28%	18%	24%	50%	0%	25%	n.d.	0%	0%	0%	150%	60%	15%
≥ 51 anni	9%	3%	6%	15%	18%	17%	n.d.	0%	0%	n.d.	33%	33%	n.d.	50%	75%	13%
Totale	7%	7%	7%	36%	25%	31%	50%	0%	13%	n.d.	17%	17%	33%	83%	67%	20%

Fig.19 (Dati 2024)

Tabella 1/2

Ore di formazione per categoria professionale	Toscana Aeroporti			TA Engineering			Jet Fuel Co.			TAC			TOTALE GRUPPO
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Dirigenti	40	755	795	-	-	-	-	-	-	-	-	-	795
Quadri	161	586	747	8	46	54	-	-	-	-	3	3	804
Impiegati	3.809	4.475	8.284	15	175	189	-	88	88	52	45	97	8.658
Operai	-	2.583	2.583	-	-	-	-	660	660	-	133	133	3.376
Totale	4.101	8.398	12.408	23	221	243	-	748	748	52	181	233	13.632



Fig.19 (Dati 2024)

Tabella 2/2

Numero di partecipanti ai corsi per categoria professionale	Toscana Aeroporti			TA Engineering			Jet Fuel Co.			TAC			TOTALE GRUPPO
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Dirigenti	1	16	17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17
Quadri	5	14	19	1	2	3	-	-	-	-	1	1	22
Impiegati	171	129	300	2	5	7	-	2	2	4	4	8	317
Operai	-	28	28	-	-	-	-	15	15	-	7	7	50
Totale	177	187	364	3	7	10	-	17	17	4	11	15	406

Fig.20 (Dati 2023)

Tabella 1/2

Ore di formazione per categoria professionale	Toscana Aeroporti			TA Engineering			Jet Fuel Co.			TAC			TOTALE GRUPPO
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Dirigenti	20	276	296	-	-	-	-	-	-	-	3	3	299
Quadri	132	255	386	5	6	11	-	-	-	-	120	120	517
Impiegati	2.747	4.008	6.755	23	42	65	-	80	80	334	67	400	7.300
Operai	-	1.625	1.625	-	-	-	-	480	480	-	307	307	2.412
Totale	2.898	6.164	9.062	28	48	76	-	560	560	334	496	830	10.528



Fig.20 (Dati 2023)

Tabella 2/2

Numero di partecipanti ai corsi per categoria professionale	Toscana Aeroporti			TA Engineering			Jet Fuel Co.			TAC			TOTALE GRUPPO
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Dirigenti	1	15	16	-	-	-	-	-	-	-	1	1	17
Quadri	4	11	15	1	2	3	-	-	-	-	1	1	19
Impiegati	158	117	275	1	3	4	-	2	2	3	2	5	286
Operai	-	27	27	-	-	-	-	12	12	-	6	6	45
Totale	163	170	333	2	5	7	-	14	14	3	8	13	367

Fig.21 (Dati 2022)

Tabella 1/2

Ore di formazione per categoria professionale	Toscana Aeroporti			TA Handling			TA Engineering			Jet Fuel Co.			TAC			TOTALE GRUPPO
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Dirigenti	4	91	95	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	95
Quadri	179	129	257	19	5	24	9	12	21	-	-	-	-	-	-	302
Impiegati	2.770	2.693	5.463	10.076	4.567	14.642	16	41	57	-	120	120	89	160	249	20.531
Operai	9	3.197	3.167	5	3.181	3.186	-	-	-	-	360	360	-	46	46	6.759
Totale	2.911	6.079	8.990	10.099	7.753	17.861	23	53	77	-	480	480	89	206	295	27.703



Fig.21 (Dati 2022)

Tabella 2/2

Numero di partecipanti ai corsi per categoria professionale	Toscana Aeroporti			TA Handling			TA Engineering			Jet Fuel Co.			TAC			TOTALE GRUPPO
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Dirigenti	1	13	14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14
Quadri	5	11	16	1	1	2	1	2	3	-	-	-	-	-	-	21
Impiegati	171	121	292	235	88	323	1	4	5	-	3	3	3	5	8	631
Operai	1	30	31	1	142	143	-	-	-	-	9	9	-	5	5	188
Totale	178	175	353	237	231	468	2	6	8	-	12	12	3	10	13	854

Fig.22 (Dati 2024)

Tabella 1/5

Ore di formazione per categoria professionale	Toscana Aeroporti			TA Engineering			Jet Fuel Co.			TAC			TOTALE GRUPPO
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Addestramento (Formazione di carattere operativo)													
Dirigenti	-	65	65	-	-	-	-	-	-	-	-	-	65
Quadri	49	50	99	-	20	20	-	-	-	-	-	-	119
Impiegati	1.524	2.308	3.832	-	-	-	-	80	80	12	-	12	3.474
Operai	-	2.107	2.107	-	-	-	-	600	600	-	9	9	2.716
Totale	1.573	4.530	6.103	-	20	20	-	680	680	12	9	21	6.824



Fig.22 (Dati 2024)

Tabella 2/5

Ore di formazione per categoria professionale	Toscana Aeroporti			TA Engineering			Jet Fuel Co.			TAC			TOTALE GRUPPO
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Generale (Formazione di carattere trasversale)													
Dirigenti	40	602	642	-	-	-	-	-	-	-	-	-	642
Quadri	98	501	599	8	26	34	-	-	-	-	3	3	636
Impiegati	1.440	1.250	2.690	15	40	55	-	-	-	6	-	6	2.751
Operai	-	134	134	-	-	8	-	-	-	-	-	-	142
Totale	1.578	2.486	4.063	23	66	88	-	-	-	6	3	9	4.160

Fig.22 (Dati 2024)

Tabella 3/5

Ore di formazione per categoria professionale	Toscana Aeroporti			TA Engineering			Jet Fuel Co.			TAC			TOTALE GRUPPO
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Salute e sicurezza													
Dirigenti	-	86	86	-	-	-	-	-	-	-	-	-	86
Quadri	6	28	34	-	-	-	-	-	-	-	-	-	34
Impiegati	491	661	1.152	-	134	134	-	8	8	34	46	80	1.374
Operai	-	280	280	-	-	-	-	60	60	-	124	124	464
Totale	497	1.055	1.552	-	134	134	-	68	68	34	170	204	1.958



Fig.22 (dati 2024)

Tabella 4/5

Ore di formazione per categoria professionale	Toscana Aeroporti			TA Engineering			Jet Fuel Co.			TAC			TOTALE GRUPPO
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Anti-corruzione													
Dirigenti	-	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Quadri	8	6	14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14
Impiegati	347	249	596	-	-	-	-	-	-	-	-	-	596
Operai	-	61	61	-	-	-	-	-	-	-	-	-	61
Totale	355	318	673	-	-	-	-	-	-	-	-	-	673

Fig.22 (dati 2024)

Tabella 5/5

Ore medie di formazione per categoria professionale	Toscana Aeroporti			TA Engineering			Jet Fuel Co.			TAC			TOTALE GRUPPO
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Dirigenti	40	47	47	-	-	-	-	-	-	-	-	-	47
Quadri	32	49	39	8	23	18	-	-	-	-	-	-	37
Impiegati	22	35	28	7	35	27	-	44	44	13	11	12	27
Operai	-	92	92	-	-	-	-	44	44	-	19	19	68
Totale	23	45	34	8	32	24	-	44	44	13	16	16	34



Fig.23 (Dati 2023)

Tabella 1/5

Ore di formazione per categoria professionale	Toscana Aeroporti			TA Engineering			Jet Fuel Co.			TAC			TOTALE GRUPPO
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Addestramento (Formazione di carattere operativo)													
Dirigenti	-	48	48	-	-	-	-	-	-	-	-	-	48
Quadri	101	103	204	-	-	-	-	-	-	-	56	56	260
Impiegati	1.759	2.971	4.730	-	16	16	-	50	50	251	64	315	5.111
Operai	-	1.337	1.337	-	-	-	-	300	300	-	227	227	1.864
Totale	1.859	4.459	6.318	-	16	16	-	350	350	251	347	598	7.283

Fig.23 (dati 2023)

Tabella 2/5

Ore di formazione per categoria professionale	Toscana Aeroporti			TA Engineering			Jet Fuel Co.			TAC			TOTALE GRUPPO
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Generale (Formazione di carattere trasversale)													
Dirigenti	10	127	137	-	-	-	-	-	-	-	-	-	137
Quadri	23	68	91	5	6	11	-	-	-	-	40	40	142
Impiegati	561	545	1.106	10	8	18	-	-	-	40	-	40	1.164
Operai	-	110	110	-	-	-	-	-	-	-	-	-	110
Totale	593	850	1.443	15	14	28	-	-	-	40	40	80	1.551



Fig.23 (dati 2023)

Tabella 3/5

Ore di formazione per categoria professionale	Toscana Aeroporti			TA Engineering			Jet Fuel Co.			TAC			TOTALE GRUPPO
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Salute e sicurezza													
Dirigenti	8	76	84	-	-	-	-	-	-	-	3	3	87
Quadri	6	62	68	-	-	-	-	-	-	-	24	24	92
Impiegati	422	470	892	12	18	30	-	30	30	43	3	46	998
Operai	-	178	178	-	-	-	-	180	180	-	80	80	438
Totale	436	786	1.222	12	18	30	-	210	210	43	109	152	1.614

Fig.23 (dati 2023)

Tabella 4/5

Ore di formazione per categoria professionale	Toscana Aeroporti			TA Engineering			Jet Fuel Co.			TAC			TOTALE GRUPPO
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Anti-corruzione													
Dirigenti	2	24	26	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26
Quadri	2	20	22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22
Impiegati	2	15	17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17
Operai	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale	6	59	65	-	-	-	-	-	-	-	-	-	65



Fig.23 (dati 2023)

Tabella 5/5

Ore medie di formazione per categoria professionale	Toscana Aeroporti			TA Engineering			Jet Fuel Co.			TAC			TOTALE GRUPPO
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Dirigenti	20	18	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18
Quadri	33	23	26	5	3	4	-	-	-	-	-	-	27
Impiegati	17	34	25	23	14	16	-	40	40	111	33	80	26
Operai	-	60	60	-	-	-	-	40	40	-	51	51	54
Totale	18	36	27	14	10	11	-	40	40	111	62	64	29

Fig.24 (Dati 2022)

Tabella 1/5

Ore di formazione per categoria professionale	Toscana Aeroporti			TA Handling			TA Engineering			Jet Fuel Co.			TAC			TOTALE GRUPPO
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Addestramento (Formazione di carattere tecnico-operativo)																
Dirigenti	-	22	22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22
Quadri	40	16	56	8	-	8	-	-	-	-	70	70	-	-	-	134
Impiegati	1.458	1.671	3.156	8.460	3.792	12.252	-	-	-	-	225	225	45	2	47	15.680
Operai	2	2.318	2.320	-	2.422	2.422	-	-	-	-	-	-	-	7	7	4.749
Totale	1.527	4.027	5.554	8.468	6.214	14.682	-	-	-	-	295	295	45	9	54	20.585



Fig.24 (Dati 2022)

Tabella 2/5

Ore di formazione per categoria professionale	Toscana Aeroporti			TA Handling			TA Engineering			Jet Fuel Co.			TAC			TOTALE GRUPPO
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Generale (Formazione di carattere trasversale)																
Dirigenti	4	58	61	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	61
Quadri	61	71	131	3	5	8	1	12	13	-	-	-	-	-	-	152
Impiegati	550	394	944	727	322	1.048	4	15	19	-	-	-	44	158	202	2.213
Operai	5	97	101	5	363	367	-	-	-	-	-	-	-	39	39	507
Totale	619	619	1.237	734	689	1.423	5	27	31	-	-	-	44	197	241	2.932

Fig.24 (Dati 2022)

Tabella 3/5

Ore di formazione per categoria professionale	Toscana Aeroporti			TA Handling			TA Engineering			Jet Fuel Co.			TAC			TOTALE GRUPPO
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Salute e sicurezza																
Dirigenti	-	11	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11
Quadri	28	42	70	8	-	8	8	-	8	-	-	-	-	-	-	86
Impiegati	434	456	890	852	424	1.276	12	24	36	-	50	50	-	-	-	2.252
Operai	-	684	684	-	394	394	-	-	-	-	135	135	-	-	-	1.213
Totale	462	1.193	1.655	860	818	1.678	20	24	44	-	185	185	-	-	-	3.562



Fig.24 (dati 2022)

Tabella 4/5

Ore di formazione per categoria professionale	Toscana Aeroporti			TA Handling			TA Engineering			Jet Fuel Co.			TAC			TOTALE GRUPPO
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Anti-corruzione																
Dirigenti	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Quadri	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Impiegati	298	168	465	-	5	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	470
Operai	3	68	70	-	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	73
Totale	300	235	535	-	8	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	543

Fig.24 (dati 2022)

Tabella 5/5

Ore medie di formazione per categoria professionale	Toscana Aeroporti			TA Handling			TA Engineering			Jet Fuel Co.			TAC			TOTALE GRUPPO
	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	Donne	Uomini	Totale	
Dirigenti	4	7	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
Quadri	26	12	16	19	5	12	9	6	7	-	-	-	-	-	-	14
Impiegati	16	22	19	43	52	45	16	10	11	-	40	40	30	32	31	33
Operai	9	106	102	5	22	22	-	-	-	-	40	40	-	9	9	36
Totale	16	35	25	45	34	38	12	9	10	-	40	40	30	21	23	32

In relazione all’indicatore relativo alla formazione nel 2024, Il Gruppo ha erogato un totale di 13.632 ore, di cui il 30% fruite da personale femminile e il 70% da personale maschile, ricorrendo anche alla modalità e-learning tramite piattaforma aziendale e all’organizzazione di corsi in videoconferenza. Rispetto al 2023 sono state erogate 3.105 ore in più, pari al 29.4% di incremento.



5.3 PREMESSA

5.3.1 PREMESSA

Il Servizio Prevenzione e Protezione (in breve SPP) di Toscana Aeroporti S.p.A., svolge la propria attività ed il costante presidio in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, su entrambi gli scali di Pisa e Firenze secondo quanto previsto dal D.lgs 81/08 e s.m.i., dalla normativa di riferimento e dai principi della Politica della Sicurezza adottata dall'Azienda. Il SPP, oltre che per la capogruppo TA, svolge tali attività anche per Toscana Aeroporti Engineering s.r.l. (TAE).

Nel 2024, il SPP è stato impegnato su vari fronti, primo fra tutti l'aggiornamento della valutazione dei rischi e la stesura dell'ultima versione del **Documento di Valutazione dei Rischi (DVR)** di Toscana Aeroporti, che ha previsto una profilazione dei rischi relativi a nuove mansioni, l'aggiornamento delle valutazioni di rischio incendio, fulminazione e campi elettromagnetici, oltre all'aggiornamento delle valutazioni del rischio rumore, vibrazioni e qualità dell'aria.

Le variazioni organizzative che hanno interessato alcune mansioni come l'istituzione della figura ADM (Airport Duty Manager) a Pisa o l'assegnazione di nuove attività (come ad es: Emergency Team, sfalcio erba per AAS) hanno portato alla valutazione specifica di rischi legati alla mansione e alla conseguente individuazione di misure di mitigazione o DPI precedentemente non adottati. Sono state integrate le procedure operative con indicazioni di sicurezza oltre che con le informazioni ai lavoratori sui DPI previsti e sul loro utilizzo.

Nel 2024, di comune accordo con la funzione Acquisti è stato revisionato e attuato il processo di gestione e approvvigionamento dei DPI (PR27): sono state chiarite le rispettive competenze in materia di definizione dei requisiti dei DPI, approvvigionamento e gestione del magazzino. Al fine di rendere omogenei gli scali, anche a Firenze la consegna dei DPI avviene a cura del SPP.

Con i Responsabili Operations e il Direttore Operativo, si è concluso l'iter di unificazione del colore dei DPI HV di TA, individuando il colore arancione come identificativo dell'abbigliamento del personale appartenente al Gestore aeroportuale. Pertanto oltre ai gilet HV, sono stati adottati giacconi HV di colore arancione con logo TA per entrambi i siti aeroportuali, la cui consegna ai settori operativi cui spettano continuerà nel corso del 2025.

5.3.2 ORGANIZZAZIONE DEL SISTEMA DI PREVENZIONE E PROTEZIONE

Vista la natura delle attività (svolte contestualmente dalla Società TA e TAE nei medesimi luoghi di lavoro, ubicati in edifici o aree comuni), la rispettiva consistenza degli organici e stanti gli obblighi di legge derivanti dal D.lgs. 81/08 per tutte le società, le attività ed i compiti relativi agli aspetti di Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro vengono gestiti in modo coordinato e sinergico.



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

Al fine di garantire adeguati livelli di sicurezza e individuare i rischi connessi alle attività svolte le società si sono dotate ciascuna di un proprio Documento di Valutazione dei Rischi (DVR), e di figure di prevenzione a cui vengono attribuiti dalla normativa compiti e responsabilità in materia di salute e sicurezza sul lavoro (Datore di Lavoro, RSPP, Medico Competente, RLS, Preposti ecc.)

Si richiamano i principi fondamentali assunti nella gestione della sicurezza:

- Tutelare la salute e la sicurezza di tutti gli utenti aeroportuali, siano essi passeggeri, lavoratori di TA, TAE, lavoratori di aziende appaltatrici, di sub-concessionari, di altri handler o di enti terzi;
- Prevenire il verificarsi di infortuni ed incidenti nelle aree di propria competenza nell'ambito dello svolgimento delle attività specifiche di ciascuna società;
- Impegnarsi per il pieno rispetto delle normative, cogenti e non, in materia di salute e sicurezza, pertinenti alle attività svolte all'interno dei siti aeroportuali;
- Promuovere, verso tutti gli altri enti terzi operanti nei siti aeroportuali, l'adozione di buone prassi, di adeguate procedure e di standard internazionali per la garanzia della salute e della sicurezza di tutti gli utenti aeroportuali;
- Impegnarsi a riesaminare periodicamente le proprie performance per garantire i migliori risultati in termini di tutela della salute e della sicurezza delle persone presenti, a qualsiasi titolo, nelle aree aeroportuali
- Promuovere, organizzare ed erogare con continuità corsi di formazione e di sensibilizzazione ai temi della salute e sicurezza diretti a tutti i livelli aziendali ed ai ruoli previsti in posizione di garanzia dal D.lgs. 81/08 (DL, Dirigenti, Preposti e Lavoratori).

I programmi di formazione e sorveglianza sanitaria vengono attuati per entrambe le società e gestiti da SPP e dalla funzione Risorse Umane e Organizzazione.

Nel corso del 2024 SPP ha continuato ad erogare direttamente la formazione Salute e Sicurezza ai Lavoratori secondo l'Accordo Stato-Regioni e a vari livelli (Preposti, Aggiornamento Lavoratori, Lavoratori neo assunti).

Sono stati svolti inoltre audit a Fornitori, appaltatori e sub concessionari secondo il Piano di audit predisposto con la funzione Qualità.

5.3.3 ORGANIGRAMMA DELLA SICUREZZA - STRUTTURA DEL SERVIZIO PREVENZIONE E PROTEZIONE, MEDICO COMPETENTE E DIRIGENTI DELEGATI

TA e TAE hanno provveduto ad organizzare un Servizio di Prevenzione e Protezione, che mantiene il monitoraggio di tutti gli ambiti di competenza.



Per ciascuna società sono dunque presenti:

- Datore di Lavoro
- Dirigenti delegati per la sicurezza (solo in TA)
- RSPP
- Servizio Prevenzione e Protezione
- Struttura per la sorveglianza sanitaria (Medico Competente, ecc.)
- Addetti per la gestione delle emergenze antincendio e primo soccorso
- RLS

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

L’Health and Safety Board di TA - che è un organo collegiale datoriale, per il monitoraggio del vertice aziendale sugli aspetti di prevenzione, salute e sicurezza - si è riunito a giugno.

Al Board partecipano RSPP/ASPP, AD/Datore di Lavoro, Dirigenti Delegati, Direzione Risorse Umane, Direttore business, 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 confronto, 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.

Anche nel 2024 il RSPP di Toscana Aeroporti Spa si è confermato Coordinatore del Gruppo Nazionale “Salute e Sicurezza” Assaeroporti. Tale ruolo ha consentito alla Società di essere presente al massimo livello di interlocuzione nel settore della sicurezza negli aeroporti nazionali ed incrementare le attività di scambio e di benchmarking sulle buone prassi del settore.

5.3.4 MANTENIMENTO DELLA CERTIFICAZIONE ISO 45001:2018

Nel mese di novembre 2024 TA è stata impegnata in tre giornate di audit da parte dell’Ente certificatore DNV, al fine di riconfermare la certificazione del SGSSL secondo lo standard UNI ISO 45001:2018, conclusasi senza non conformità.

Il SPP viene coinvolto e partecipa anche alle verifiche ispettive, per le parti di competenza, inerenti la Certificazione SA8000 e UNI ISO 45001.

Per migliorare i livelli di compliance, conformità legislativa e di tenuta del registro normativo il SPP ha valutato, insieme alle funzioni Qualità, Ambiente e Manutenzione, l’implementazione di una web app denominata “Enviapp”. Nel corso del 2024 le funzioni SPP, Manutenzione e Ambiente hanno alimentato il registro normativo previsto dalla web app e una serie di item necessari, in modo da avere uno scadenziario puntuale per adeguarsi agli aggiornamenti normativi e monitorare la periodicità di aggiornamento.



5.3.5 PROVE DI EMERGENZA ED EVACUAZIONE

Nel corso del 2024, su entrambi gli scali, sono state effettuate da TA le prove annuali di gestione dell’emergenza ed evacuazione, in conformità al D.M. 2 settembre 2021.

Il **13 Giugno 2024** è stata svolta a Firenze una simulazione di emergenza con allarme incendio e evacuazione presso il blocco «corpo A» del Terminal Imbarchi, piano terra, I piano ed uffici amministrativi collegati. ADM e gli AGE di TA hanno gestito bene l’evacuazione di passeggeri e lavoratori, con il supporto del personale in turno di Polaria e delle società di handling presenti, pertanto la prova ha dato esito positivo in base agli obiettivi da raggiungere.

Il **5 febbraio 2024** è stata svolta a Pisa la prova con allarme incendio e evacuazione presso Edificio A check-in B con esiti coerenti con gli obiettivi e spunti di miglioramento in relazione ai flussi di comunicazione durante le situazioni di emergenza.

Per quanto riguarda lo scalo di Pisa, nel corso del 2024 è stato attuato anche un piano di simulazioni parziali che prevede prove di emergenza ed evacuazione con cadenza quasi mensile. Tale piano è stato definito in accordo con PH Terminal, sempre seguendo il principio del minore impatto sull’operatività e deriva dagli esiti delle prove annuali che avevano evidenziato la necessità di maggiore familiarizzazione con certe aree da parte del personale coinvolto, oltre alla necessità di esercitare con maggiore frequenza il ruolo del Coordinatore dell’Emergenza ADM.

Sono state effettuate le seguenti prove parziali:

- Fuga di gas Edificio A (11 marzo);
- Principio di incendio uffici ENAC (9 aprile);
- Principio di Incendio Cargo Village (22 aprile);
- Principio incendio uffici-Direzione (20 maggio).

Le prove che hanno simulato un principio di incendio nel Terminal arrivi hanno evidenziato delle buone performance da parte dei soggetti coinvolti nella catena di allertamento, nel coordinamento e gestione sul campo dell’emergenza.

Inoltre SPP ha avviato la verifica dell’efficacia della gestione dell’emergenza anche per gli altri scenari previsti dal PEI. Infatti a fine anno a Pisa è stata effettuata una prova per testare lo scenario “allagamento” presso la circolina accodamento controlli security.

Tale piano di simulazioni di prove parziali verrà attuato anche sullo scalo di Firenze appena terminati i lavori di adeguamento dell’impianto incendio.

Nel corso del 2024, per azione di SPP e promozione verso il settore Operations, sono state introdotte, sia sullo scalo di Pisa che sullo scalo di Firenze, materassi di evacuazione S-CapePlus in aggiunta ai presidi già presenti (evac-chair) per agevolare le operazioni di salvataggio in caso di emergenza.



5.3.6 SEGNALAZIONI, NON CONFORMITÀ / NEAR MISS

Il Servizio Prevenzione e Protezione, nel corso del 2024, ha gestito e tracciato 123⁷ eventi, tra i quali 3 near miss, 3 infortuni in itinere e nessun infortunio sul lavoro relativamente a TA.

A seguito dei near miss sono stati effettuati sopralluoghi specifici, indagini anche con l’ausilio dei Preposti e incontri con i lavoratori coinvolti. Le azioni correttive intraprese sono state di carattere manutentivo o relative ad una revisione delle postazioni di lavoro per maggior comfort e rispondenza ai criteri di ergonomia.

5.3.7 INDICATORI DI PERFORMANCE

Nel corso del 2024 non sono state denunciate e non si registrano malattie professionali riconosciute.

Nei grafici seguenti sono presenti le informazioni relative al numero di infortuni registrati, inerenti la società TA SpA capogruppo, 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 2024	TA
Numero di decessi a seguito di infortuni sul lavoro	0
Numero di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze (ad esclusione dei decessi)	0
Numero di infortuni sul lavoro registrabili	
In itinere	3
Sul lavoro	0
Ore lavorate	571.564
Tasso di decessi a seguito di infortuni sul lavoro (n. decessi a seguito di infortuni sul lavoro/numero di ore lavorate) x 1.000.000	0
Tasso di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze (ad esclusione dei decessi) (n. di infortuni sul lavoro/numero di ore lavorate) x 1.000.000	0
Tasso di infortuni sul lavoro registrabili (n. di infortuni sul lavoro registrabili/numero di ore lavorate) x 1.000.000	5,25

⁷123 record: Il dato si riferisce a quanto si ricava dal registro delle NON CONFORMITA' di Toscana Aeroporti, inserendo i filtri SEGNALAZIONI/NEAR MISS/INFORTUNI, prendendo a riferimento esclusivamente l'anno 2024 e selezionando la certificazione ISO 45001. Da un'ulteriore scrematura si ricavano 3 near miss per TA e 0 infortuni sul lavoro.

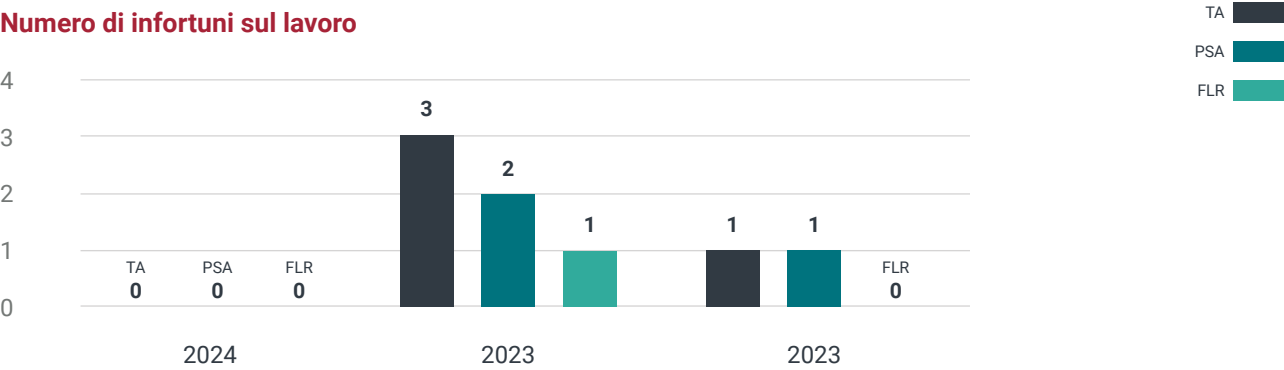


ANNO 2023	TA
Numero di decessi a seguito di infortuni sul lavoro	0
Numero di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze (ad esclusione dei decessi)	0
Numero di infortuni sul lavoro registrabili	
In itinere	1
Sul lavoro	3
Ore lavorate	546.739
Tasso di decessi a seguito di infortuni sul lavoro (n. decessi a seguito di infortuni sul lavoro/numero di ore lavorate) x 1.000.000	0
Tasso di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze (ad esclusione dei decessi) (n. di infortuni sul lavoro/numero di ore lavorate) x 1.000.000	0
Tasso di infortuni sul lavoro registrabili (n. di infortuni sul lavoro registrabili/numero di ore lavorate) x 1.000.000	7,31

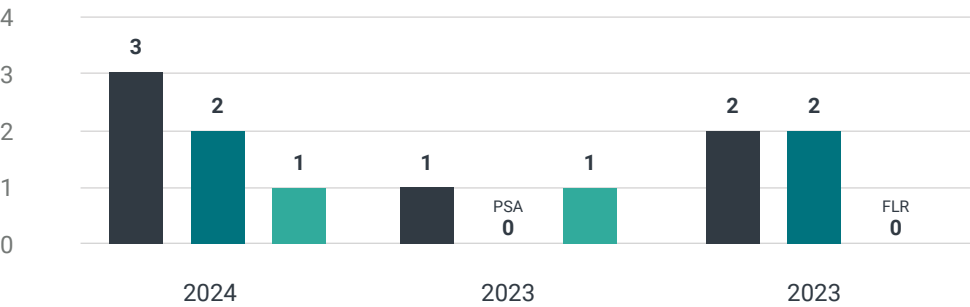


Nei grafici seguenti si riportano i trend degli infortuni sul lavoro e in itinere.

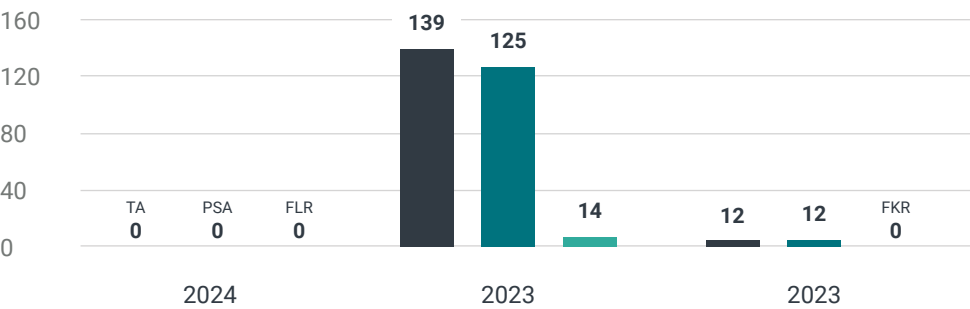
Andamento infortuni TA



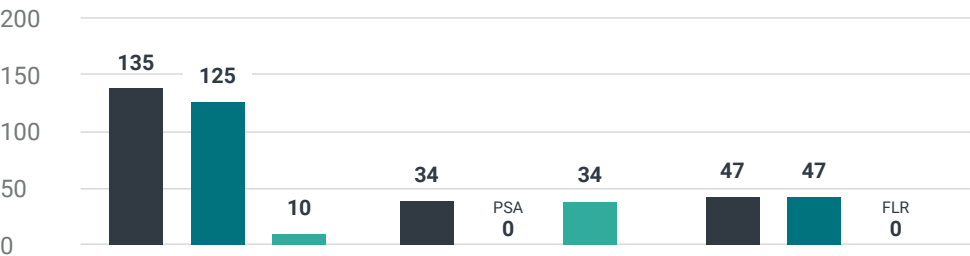
Infortuni in itinere



Giorni di assenza infortuni sul lavoro



Giorni di assenza infortuni in itinere



Nota: I giorni di assenza sono calcolati nell'anno di competenza dell'infortunio. Anche in caso di ricadute, i giorni di assenza da lavoro sono imputati all'anno in cui si è verificato l'evento. Per l'anno corrente il dato è calcolato come giorni di assenza al 31/12.



5.3.8 PARTECIPAZIONE E CONSULTAZIONE

Nel corso del 2024 SPP ha mantenuto costante il dialogo con RLS (oltre all riunione periodica ex art. 35) e sono stati condotti su entrambi gli scali diversi incontri dedicati alla valutazione di rischi evidenziati dai RLS piuttosto che alla condivisione delle attività di prevenzione. I RLS sono stati coinvolti in modo predominante sulla valutazione dei rischi e hanno prodotto delle osservazioni che sono state in parte integrate nella stesura finale del DVR. Gli stessi hanno accesso diretto al documento, pubblicato in rete aziendale.

5.3.9 SOPRALLUOGHI AMBIENTI DI LAVORO

Sono stati svolti con il MC i sopralluoghi annuali agli ambienti di lavoro; SPP effettua sopralluoghi anche in caso di analisi di segnalazioni provenienti da lavoratori, RLS o terzi. Le attività hanno condotto principalmente ad interventi di miglioramento dell'ergonomia di postazioni di lavoro e dei livelli di comfort degli ambienti di lavoro. Numerosi interventi sono stati infatti promossi da SPP per seguire l'effettivo ricambio delle sedie assegnate ai lavoratori e al comfort termico di alcuni uffici.

SPP ha inoltre effettuato sopralluoghi o ispezioni a seguito di alcune segnalazioni ricevute da dipendenti operativi che hanno portato ad azioni di miglioramento, quali ad esempio:

- Interventi di ripristino presso BHS, Control Room- postazione Security;
- Esigenza di interventi di pulizia ordinari e straordinari anche sui mezzi;
- Individuazione e assegnazione di aree da adibire a spogliatoi per Security ed altre figure operative (AAS);
- Riqualifica Spogliatoi GOS (Firenze);
- Riorganizzazione aree lavoro ufficio AMO (palazzina handling).

5.3.10 GESTIONE DEI RISCHI INTERFERENZIALI

Oltre alla consueta attività di redazione di DUVRI specifici per i contratti di appalto o di verbali di coordinamento per altri soggetti operanti in aeroporto, il SPP è stato coinvolto nella gestione di aspetti di coordinamento sui rischi interferenziali anche verso gli Handlers a supporto delle attività del Gestore aeroportuale.

In vista delle numerose cantierizzazioni di aree interne al sedime aeroportuale e ai progetti di ampliamento infrastrutturale su entrambi gli scali sono state tenute da SPP riunioni di coordinamento in materia, riunioni tecniche sulla gestione cantieri (commissionati da TA, TAE o Terzi) e sul monitoraggio dei rischi interferenziali. In tal senso, il SPP si è confermato uno dei principali punti di riferimento aziendale e verso i terzi per la gestione dei "Permessi di Lavoro". Inoltre lo stesso Servizio è stato spesso coinvolto negli incontri promossi dalla Committenza volti all'analisi dei rischi dalla fase progettuale dell'opera sino alla fase di realizzazione e ultimazione lavori. Si intende procedere nel prossimo anno in questa direzione, ufficializzando una prassi condivisa da tutti i responsabili/referenti/progettisti/figure tecniche coinvolti nei lavori che determini il coinvolgimento degli specialisti interni a TA in materia Health and Safety per valutare congiuntamente alle figure previste dalla gestione cantieri (DDL;C-SE; RUP ecc.)gli impatti dei cantieri sulla restante operatività e le attività svolte dai lavoratori, sulla gestione delle emergenze, sul mantenimento dei requisiti degli ambienti di lavoro.



Inoltre SPP ha facilitato con riunioni e verbali di coordinamento le attività dei Terzi presenti sugli scali (in particolare Polaria e società di Handling) nella gestione dei rischi derivanti dall'ambiente di lavoro (comunque assegnato dal Gestore) e nella comunicazione con i lavoratori e le rappresentanze sindacali di ciascuna realtà.

5.3.11 JET FUEL: SALUTE E SICUREZZA SUI LUOGHI DI LAVORO

La società Jet Fuel consapevole dell'importanza rivestita dalla tutela della salute e sicurezza dei lavoratori, si impegna ad effettuare le proprie attività garantendo il massimo grado di sicurezza, conformemente a quanto previsto dalla normativa vigente in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro e migliorare continuamente le condizioni di lavoro con particolare riguardo alla prevenzione.

Per raggiungere tali obiettivi Jet Fuel si propone di:

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

5.3.12 DOCUMENTO DI VALUTAZIONE DEI RISCHI

La valutazione dei rischi è uno strumento finalizzato alla programmazione delle misure di protezione e prevenzione, quindi, alla più generale organizzazione della prevenzione aziendale volta a salvaguardare la salute e la sicurezza dei lavoratori.

Il Documento di Valutazione dei Rischi è stato redatto, ai sensi dell'art. 17 comma 1, lettera a) del Decreto Legislativo 9 aprile 2008 n. 81 dal Datore di Lavoro, con la collaborazione del Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione, del Medico Competente e previa consultazione del Rappresentante dei Lavoratori per la sicurezza e dei lavoratori secondo quanto previsto dall'art. 28.



Il Documento di Valutazione dei Rischi riguarda, innanzitutto, la valutazione di tutti i rischi per la salute e la sicurezza dei lavoratori, compresi quelli riguardanti gruppi di lavoratori esposti a rischi particolari; inoltre, vengono valutate tutte le attrezzature in dotazione ai lavoratori, le sostanze e le miscele chimiche impiegate durante le lavorazioni. Si considerano anche i rischi legati allo stress lavoro-correlato e quelli riguardanti le lavoratrici in stato di gravidanza, secondo quanto previsto dal decreto legislativo 26 marzo 2001, n. 151, nonché quelli connessi alle differenze di genere, all'età, alla provenienza da altri Paesi e quelli connessi alla specifica tipologia contrattuale attraverso cui viene resa la prestazione di lavoro.

Nel Documento di Valutazione dei Rischi, riportante data certa 22 gennaio 2021, sono state analizzate tutte le mansioni presenti nella realtà Jet Fuel e vengono analizzati i rischi ad esse associate. Le mansioni individuate all'interno del DVR sono:

- Capo impianto;
- Operatore Into Plane;
- Operatore impianto.

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

5.3.13 LA FORMAZIONE IN JET FUEL

Al fine di stimolare un percorso che aiuti a favorire un cambiamento di mentalità nell'approccio alla tutela della salute e della sicurezza, Jet Fuel pone particolare attenzione all'informazione, formazione e all'addestramento dei propri lavoratori.

È presente uno scadenziario della formazione che viene periodicamente controllato e aggiornato, se necessario, dal Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione nel rispetto delle periodicità previste dalla normativa.

5.3.14 SEGNALAZIONI DELLA NON CONFORMITÀ IN JET FUEL

Attraverso la rilevazione e la segnalazione di near-miss, il RSPP raccoglie dati e informazioni utili a prevenire infortuni. Nello specifico la compilazione dei near miss viene utilizzata per:

- Costruire una banca dati empirica aziendale degli eventi;
- Individuare le criticità presenti al fine di adottare le misure correttive volte al miglioramento continuo;
- Coinvolgere i lavoratori e sensibilizzarli sul tema della salute e sicurezza nei luoghi di lavoro.

Nel corso dell'anno 2024, sono stati rilevati 15 near miss e 0 infortuni. Oltre all'analisi degli infortuni, vengono analizzati gli eventi ambientali che si sono verificati nel 2024:

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



5.4. SALUTE E SICUREZZA TOSCANA AEROPORTI COSTRUZIONI SRL

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

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

Sulla base 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.

Il 24.10.2024 si sono tenute le elezioni del RLS (Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza) come previsto dall'art.47 del D. Lgs. 81/08.

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 RLS 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 RLS (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 sono state analizzate tutte le mansioni presenti nella realtà Toscana Aeroporti Costruzioni ed i rischi ad esse associati.

Tali mansioni, individuate all'interno del DVR, sono:

- Impiegato;
- Impiegato tecnico;
- Operaio settore edilizia;
- Autista mezzi pesanti;
- Operatore mezzi di sollevamento.

Inoltre, in relazione alle attività svolte presso i cantieri e le differenti zone afferenti i complessi principali aziendali (sedi operative di Via Montelungo a Pisa e Aeroporto G. Galilei di Pisa, sede legale di Via delle Trincere a Pisa), sono state individuate procedure di lavoro specifiche per minimizzare e ove possibile eliminare i rischi presenti. È stata invece demandata ai Piani Operativi di Sicurezza la definizione di procedure specifiche per i singoli cantieri, in particolare per la gestione delle interferenze con altre imprese cooperanti.

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

Nel corso del 2024 non si registrano malattie professionali riconosciute né si sono verificati infortuni sul lavoro.

La tabella seguente riporta le informazioni relative al numero di infortuni registrabili, oltre al tasso di infortuni registrabili.



ANNO 2024	TAC
Numero di decessi a seguito di infortuni sul lavoro	0
Numero di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze (ad esclusione dei decessi)	0
In itinere	0
Numero di infortuni sul lavoro registrabili sul lavoro	0
Ore lavorate	30.844
Tasso di decessi a seguito di infortuni sul lavoro (n. decessi a seguito di infortuni sul lavoro/numero di ore lavorate) x 1.000.000	0
Tasso di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze (ad esclusione dei decessi) (n. di infortuni sul lavoro/numero di ore lavorate) x 1.000.000	0
Tasso di infortuni sul lavoro registrabili (n. di infortuni sul lavoro registrabili/numero di ore lavorate) x 1.000.000	0

ANNO 2023	TAC
Numero di decessi a seguito di infortuni sul lavoro	0
Numero di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze (ad esclusione dei decessi)	0
In itinere	0
Numero di infortuni sul lavoro registrabili sul lavoro	0
Ore lavorate	25.542
Tasso di decessi a seguito di infortuni sul lavoro (n. decessi a seguito di infortuni sul lavoro/numero di ore lavorate) x 1.000.000	0
Tasso di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze (ad esclusione dei decessi) (n. di infortuni sul lavoro/numero di ore lavorate) x 1.000.000	0
Tasso di infortuni sul lavoro registrabili (n. di infortuni sul lavoro registrabili/numero di ore lavorate) x 1.000.000	0



ANNO 2022	TAC
Numero di decessi a seguito di infortuni sul lavoro	0
Numero di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze (ad esclusione dei decessi)	0
In itinere	0
Numero di infortuni sul lavoro registrabili sul lavoro	1
Ore lavorate	8.862
Tasso di decessi a seguito di infortuni sul lavoro (n. decessi a seguito di infortuni sul lavoro/numero di ore lavorate) x 1.000.000	0
Tasso di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze (ad esclusione dei decessi) (n. di infortuni sul lavoro/numero di ore lavorate) x 1.000.000	0
Tasso di infortuni sul lavoro registrabili (n. di infortuni sul lavoro registrabili/numero di ore lavorate) x 1.000.000	122,84

Come previsto, nel 2024, dato l’aumento del numero dei cantieri in cui hanno operato le maestranze di TAC nonché l’avvio nel mese di luglio dei lavori inerenti l’Ampliamento del terminal Passeggeri dell’Aeroporto internazionale di Pisa, rispetto agli anni precedenti è stato registrato un ulteriore aumento anche del numero delle sopracitate maestranze impiegate e, conseguentemente, si è reso necessario intensificare i controlli operativi in cantiere dell’applicazione delle misure di sicurezza previste dai piani dei cantieri.

Il 29.10.2024, TAC ha concluso positivamente l’audit annuale relativo al Certificato ISO 45001:2018 (Sistema di Gestione per la Salute e la Sicurezza sul Lavoro conforme alla norma ISO 45001:2018).



5.5. CYBER SECURITY

5.5.1 INTRODUZIONE

Durante il corso del 2024 la funzione ICT di Toscana Aeroporti ha consolidato una serie di investimenti, effettuati già negli anni precedenti, con l'obiettivo di adeguare ulteriormente i processi sia in ottica compliance normativa, che nella ricerca di una miglior standardizzazione ed integrazione dei sistemi, senza trascurare un affinamento nelle modalità operative di gestione delle attività day-by-day. Ne risulta un incremento ulteriore nel livello di definizione di politiche di gestione degli eventuali incidenti di sicurezza, così come una più elevata capacità di risposta, in tempi rapidi, alle minacce più recenti, rilevate dai vari fornitori dell'infrastruttura di Toscana Aeroporti, così come dall'infrastruttura SoC dedicata, in aggiunta alle comunicazioni ricevute dagli enti nazionali preposti (Polizia Postale, CSIRT). In un panorama delle minacce informatiche in costante evoluzione, con attacchi sempre più sofisticati e mirati che possono mettere a rischio la continuità operativa e la reputazione aziendale, Toscana Aeroporti ha adottato quindi un approccio proattivo alla cyber security, implementando soluzioni avanzate di protezione e monitoraggio in tempo reale.

Le attività necessarie a consentire di operare, con la più alta sicurezza possibile, tramite strumenti mobili dall'esterno della rete aziendale, ha richiesto un impegno supplementare, che ha portato alla revisione delle modalità di accesso VPN alla rete Toscana Aeroporti. In tale ambito nel 2024 sono state implementate politiche di accesso VPN tramite Multi Factor Authentication per tutti i fornitori ICT, innalzando ulteriormente il livello di sicurezza.

Nei confronti dei fornitori che operano tramite contratti di manutenzione sui sistemi informativi aziendali, sono state applicate clausole contrattuali specifiche a salvaguardia degli ambienti elaborativi con particolare attenzione alle tematiche del patching, dell'assessment di sicurezza degli applicativi e delle infrastrutture, degli strumenti utilizzati per gli accessi VPN, assecondando quanto la recente direttiva NIS2 indica come obbligatorio a partire dal 2026.

L'approccio alla cyber security, descritto con maggior dettaglio nel prossimo paragrafo, ha fatto sì che, anche nel corso del 2024, non si sia verificato alcun incidente di sicurezza informatica, in continuità rispetto a quanto rilevato dalla nascita di Toscana Aeroporti (2015) ad oggi.

5.5.2 L'APPROCCIO ALLA CYBER SECURITY DI TOSCANA AEROPORTI

La cyber security è l'insieme di tecnologie, misure e best practise utilizzate per prevenire gli attacchi informatici, o mitigarne l'impatto. L'obiettivo della cybersecurity è proteggere i sistemi, le applicazioni, i dispositivi di elaborazione, i dati sensibili e gli asset finanziari, attraverso attività di prevenzione, rilevazione, risposta ed analisi degli attacchi di tipo informatico.

La strategia del gruppo Toscana Aeroporti ha visto anche nel 2024 una serie di attività riguardanti investimenti, progetti di miglioramento continui, verifiche puntuali tramite assessment interni ed esterni, remediation tempestive alle situazioni di vulnerabilità rilevata. Questo approccio si è rivelato indispensabile per mantenere un livello di sicurezza all'altezza della



complessità e dei mutamenti della realtà aziendale, anche in relazione agli sviluppi avvenuti nel corso dell'anno 2024.

In continuità con il lavoro svolto negli ultimi anni in termini di cyber security, e in risposta alle nuove esigenze del business, il gruppo Toscana Aeroporti ha fatto affidamento sulle scelte tecnologiche già adottate, valutandone il livello di affidabilità e sicurezza, attraverso un'attenta analisi delle possibilità offerte dal progresso tecnologico e l'analisi delle tendenze in atto nel mondo della protezione dei dati.

A valle di tali valutazioni, nel corso dell'anno 2024 il gruppo Toscana Aeroporti ha condotto nuove attività in ambito cyber security, concretizzate con l'ampliamento del perimetro di utilizzo dell'autenticazione multi fattore, la valutazione della supply chain security tramite questionari di verifica del grado di sicurezza delle informazioni/sicurezza ICT/cybersecurity, l'acquisizione di un sistema SIEM per la raccolta, correlazione e gestione degli eventi (log) generati dai dispositivi di rete e di protezione, dai server aziendali e dalle segnalazioni degli applicativi, al fine di monitorare in tempo reale la rete aziendale, identificare e predisporre risposte immediate ad eventuali incidenti.

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

5.5.3 LA STRATEGIA DI TOSCANA AEROPORTI

Alla luce dei progressi effettuati nel corso dell'anno, la strategia di protezione del gruppo Toscana Aeroporti si basa sui seguenti principi:

- **Prevenzione:** attraverso l'utilizzo di strumenti di protezione classici ed innovativi, unitamente all'applicazione di procedure aziendali ulteriormente rivisitate, volte alla corretta gestione delle risorse informatiche; questa fase si espleta anche tramite l'esecuzione periodica di assessment interni ed esterni, condotti anche da terze parti.
- **Individuazione:** la rilevazione attenta, tempestiva e puntuale di ogni potenziale minaccia, in relazione a tutti i componenti della complessa struttura dei servizi informativi aziendali, è uno dei pilastri di una corretta politica di cyber security. Gli strumenti di cui il gruppo Toscana Aeroporti negli ultimi anni sono rappresentati dal **Network Operation Center** (NOC) interno, attivo dal 2020, e dal **Security Operation Center** (SOC) attivo H24. Mentre il primo effettua il monitoraggio di server, storage, apparati di networking e disponibilità di servizi, il secondo mira ad identificare, classificare e notificare la presenza di minacce informatiche, attive e potenziali, presenti all'interno delle reti e dei sistemi informativi. Nel corso del 2024 la strategia di identificazione si è arricchita della soluzione **SIEM** che Toscana Aeroporti svilupperà ulteriormente nell'anno successivo.
- **Risposta:** l'utilizzo di procedure per l'attuazione dei piani di rimedio, Disaster Recovery e Business Continuity è stato ulteriormente rivisto. Sono stati aggiornati gli escalation path in caso di attivazione degli scenari di sicurezza
- **Gestione artefatti:** è tuttora in corso di validità un protocollo d'intesa con la Polizia Postale e delle Comunicazioni per la prevenzione ed il contrasto dei crimini informatici sui sistemi informativi "critici" dipendenti da Toscana Aeroporti.



Le principali procedure aziendali redatte da TA che contengono linee guida e direttive legate alla cyber security aziendale, per le quali è in corso un’ulteriore revisione ad opera di una società di consulenza appositamente interpellata, possono così riassumersi:

- Gestione e corretto utilizzo strumenti aziendali.
- Assegnazione strumenti ICT Helpdesk e Change Management.
- Disaster Recovery & Business Continuity Plan.
- Gestione incidente informatico.
- Gestione della sicurezza dei sistemi informativi aziendali e politiche di backup dei dati.
- Gestione segnalazione evento di Data Breach.
- A tali procedure si affiancano quelle di livello operativo, le best practices e gli allegati che definiscono in dettaglio le misure di sicurezza adottate dal gruppo Toscana Aeroporti, secondo una strategia che risponde alle più recenti normative in ambito cyber security.

5.5.4 STRUMENTI DI PROTEZIONE ADOTTATI DA TOSCANA AEROPORTI

Si riportano in questa sezione gli strumenti adottati da Toscana Aeroporti nell’ambito della protezione dai rischi di tipo cyber. L’elenco è aggiornato in base alle evoluzioni effettuate nel corso dell’anno 2024 e suddiviso in due sezioni, strumenti classici e innovativi.

Sistemi di protezione classici adottati da Toscana Aeroporti

1. Firewall.
2. IPS/IDS (Intrusion Prevention System/Intrusion Detection System).
3. Proxy (Dynamic Category Filtering).
4. E-mail protection (il precedente sistema di impersonation protection è stato evoluto in quello di total protection).
5. Antivirus/endpoint protection.
6. DLP (Data Loss Prevention).
7. Misure organizzative e revisione periodica delle autorizzazioni (monitoraggio SoX)
8. Penetration Test periodici e vulnerability assessment
9. Multi factor authentication estesa all’intero perimetro delle utenze aziendali
10. Multi factor authentication specifica per le utenze VPN dei fornitori

Sistemi di protezione innovativi adottati da Toscana Aeroporti

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



5.5.5 BEST PRACTICES

Il Gruppo Toscana Aeroporti utilizza una serie di best practices in ambito cyber security, derivate dalla normativa ISO 27001. Sono inoltre in corso attività di revisione organizzativa e di compliance monitoring anche in relazione alla nuova normativa NIS2

1. SoD.
2. Non esporre la versione dei Servizi erogati.
3. Utilizzo del principio di Least privilege (PoLP).
4. Versioni diverse di OS e software.
5. Valutare e gestire gli aggiornamenti tramite strumenti automatizzati.
6. Gestire il Sanitize Input.
7. Utilizzo di protocolli «robusti» e in linea con le più recenti indicazioni a livello tecnologico.
8. Utilizzo di tool di sicurezza «ad hoc».
9. Hardening della rete e segregazione degli apparati con livelli di sicurezza non accettabili.
10. Analisi della qualità del software.
11. Adozione di politiche di security by design.

5.5.6 FATTORE UMANO

Il fattore umano è identificato dalla maggior parte degli stakeholder coinvolti come determinante nel garantire un livello adeguato di cyber security. Molte delle recenti compromissioni di sistemi aziendali a livello globale sono riferibili allo sfruttamento di una inadeguata conoscenza delle norme basilari da parte dei dipendenti e collaboratori aziendali.

La formazione dei lavoratori e un’adeguata costante valutazione del livello di conoscenza dei principi di sicurezza, sono quindi prioritarie poiché la preparazione e la consapevolezza delle possibili minacce rappresentano una prima barriera volta alla prevenzione di eventuali attacchi o potenziali data breach.

Il gruppo Toscana Aeroporti, in base alle indicazioni fornite da ICT, ha proseguito le campagne di awareness, che nel corso del 2024 hanno interessato svariati argomenti:

- Backup policies
- QRShing
- Self awareness
- Password best practices.

5.5.7 INDICATORI DI PERFORMANCE

In base alle considerazioni sopra esposte, è stato individuato il seguente indicatore di performance: numero di incidenti occorsi nell’arco dell’anno di osservazione. Si riporta pertanto il valore relativo all’anno 2024 ed il confronto con l’anno precedente.

Indicatore	2024	2023	Δ 2024/2023
Numero incidenti occorsi nell’anno	0	0	0%



6. Lotta alla corruzione attiva e passiva e compliance

6. LOTTA ALLA CORRUZIONE ATTIVA E PASSIVA E COMPLIANCE

6.1 CONTESTO NORMATIVO

Toscana Aeroporti è anzitutto soggetta alla disciplina normativa e regolamentare applicabile alle società quotate, come a titolo esemplificativo il D. Lgs. 58/1998 (TUF) e il Regolamento Emittenti n. 11971 del 14 maggio 1999, nonché alla ulteriore specifica disciplina adottata da CONSOB e Borsa Italiana.

Come già declinato nelle pagine precedenti, Toscana Aeroporti gestisce gli aeroporti “Amerigo Vespucci” di Firenze e “Galileo Galilei” di Pisa in base alle convenzioni quarantennali sottoscritte con Enac n. 28 del 14 dicembre 2001 (per l’Aeroporto di Firenze) e n. 40 del 20 ottobre 2006 (per l’Aeroporto di Pisa) - la cui durata è stata prorogata di ulteriori due anni in forza della Legge n. 77 del 17 luglio 2020, che ha convertito con modificazioni l’articolo 202 comma 1-bis del Decreto Legge 19 maggio 2020 n. 34 - relative all’affidamento in concessione totale dei rispettivi Aeroporti. In qualità di gestore aeroportuale, è soggetta alla normativa del Codice della Navigazione nonché alla specifica disciplina adottata da Enac (circolari, regolamenti, ordinanze etc...) che il Codice Navigazione medesimo individua come unica autorità di regolamentazione tecnica di certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell’aviazione civile.

Toscana Aeroporti S.p.A., inoltre, vista la propria attività istituzionale, opera, ai sensi della normativa in materia di appalti, disciplinata dal D. Lgs. 36/2023 (cd. Codice Appalti) nell’ambito dei «settori speciali», in quanto svolge «attività relative allo sfruttamento di un’area geografica, ai fini della messa a disposizione di aeroporti...» (art. 150 del Codice Appalti). TA rientra, ai fini della normativa in questione, nel novero degli “enti aggiudicatori” in quanto opera «in virtù di diritti speciali o esclusivi concessi loro dall’autorità competente» (allegato I.1 – Definizioni dei soggetti, dei contratti, delle procedure e degli strumenti D.Lgs. 36/2023, art. 7 comma 1 lett. c della Direttiva 2014/23/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014 sull’aggiudicazione dei contratti di concessione 3 comma 1 lett. del Codice Appalti).

Per gli affidamenti di lavori, servizi e forniture di importo superiore alle soglie fissate dalle Direttive comunitarie, TA applica (ad esclusione di alcune tipologie contrattuali espressamente richiamate nel Codice Appalti) la normativa codicistica prevista per i settori speciali, mentre per quelli al di sotto di tale soglia ha adottato, ai sensi dell’art. 50, comma 5, D.Lgs. 36/2023 del Codice Appalti, un proprio Regolamento Interno.

Gli adempimenti contemplati nella L.190/2012 “Disposizioni per la prevenzione e la cor-



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

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

In seguito alla quotazione di Corporación America Airports SA alla borsa di New York Stock Exchange, Toscana Aeroporti S.p.A. si è allineata alla normativa Sarbanes-Oxley (SOX). Trattandosi di una società quotata, TA si conforma alle previsioni normative contenute nella L. 262/05 "Disposizioni per la tutela del risparmio e la disciplina dei mercati finanziari" ed ha provveduto alla nomina del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili. I principi e gli adempimenti in essa contemplati, sono stati ricompresi nell'ambito dello stesso modello SOX, consentendo così a Toscana Aeroporti di essere conforme ad entrambe le discipline.

6.2 RISCHI E POLITICHE PRATICATE

In un'ottica anticorruzione, Toscana Aeroporti SpA, attraverso la valutazione dei propri rischi aziendali, ha adottato una serie di strumenti il cui scopo è quello di:

- Ridurre le opportunità in cui si possano manifestare casi di corruzione;
- Aumentare le capacità di scoprire casi di corruzione;
- Creare un contesto sfavorevole alla corruzione.

In particolare, l'esigenza di prevenzione rispetto a potenziali fenomeni corruttivi è stata recepita all'interno del Modello di Gestione, Organizzazione e Controllo adottato dalla Società ai sensi del D. Lgs. 231/2001(cd. Modello 231), attraverso l'inserimento prima del reato di "corruzione tra privati" e poi, a seguito dell'emanazione del D.Lgs. 38/2017, del reato di "istigazione alla corruzione tra privati" tra i reati c.d. presupposto rilevanti ai fini 231.

Nella parte speciale del Modello 231 sono stati individuati, con riferimento ai reati contro la Pubblica Amministrazione e ai Reati Societari, le aree sensibili all'interno delle quali potrebbero verificarsi fenomeni corruttivi. A titolo esemplificativo per i reati societari si è ritenuto che fenomeni corruttivi possano sorgere nell'ambito dei rapporti con fornitori, consulenti e partner e comunque di terzi. In tal senso sono stati fissati principi di comportamento nei confronti dei destinatari del Modello 231, che devono adoperarsi al fine di assicurare alla Società una regolare gestione dei rapporti con fornitori, consulenti e partner e comunque

altri terzi evitando azioni, anche solo omissive, che possano dar luogo a fenomeni corruttivi di cui agli artt. 2635 e 2635 bis c.c., garantendo ed agevolando ogni forma di controllo interno in merito.

Inoltre, sempre in relazione ai reati in materia di "Corruzione tra privati" e "istigazione alla corruzione tra privati", il Modello 231 prevede che i Destinatari del Modello debbano rispettare il divieto tassativo di quanto segue:

- Promettere e/o offrire e/o corrispondere erogazioni in denaro a favore di Amministratori, Direttori Generali, Dirigenti Preposti alla redazione dei documenti contabili societari, Sindaci e Liquidatori di società o enti privati clienti/fornitori, nonché a chi svolge in essi un'attività lavorativa con l'esercizio di funzioni direttive (anche ove questi non accettino l'offerta o la promessa) per ottenere benefici indebiti in favore di Toscana Aeroporti (ad es. ottenere dall'Ente Certificatore il rilascio o il rinnovo della certificazione oppure ottenere condizioni contrattuali estremamente convenienti per la Società in termini di corrispettivi di vendita);
- Promettere e/o offrire e/o corrispondere a favore di Amministratori, Direttori Generali, Dirigenti Preposti alla redazione dei documenti contabili societari, Sindaci e Liquidatori di società o enti privati clienti /fornitori, nonché a chi svolge in essi un'attività lavorativa con l'esercizio di funzioni direttive (anche ove questi non accettino l'offerta o la promessa), direttamente o tramite terzi, somme di denaro o altre utilità in cambio di favori, compensi o altri vantaggi indebiti per la Società (ad es. ottenere una validazione o accettazione di documentazione, altrimenti non idonea, necessaria allo sviluppo dell'attività aeroportuale);
- Riconoscere rimborsi spese e/o sostenere spese di rappresentanza, in tutto o in parte fittizi, al fine di creare le disponibilità finanziarie con le quali perpetrare atti di corruzione verso società private;
- Effettuare pagamenti o riconoscere altre utilità a collaboratori, fornitori, consulenti, o altri soggetti terzi che operino per conto della Società, che non trovino adeguata giustificazione nel rapporto contrattuale ovvero nella prassi vigenti;
- Favorire, nei processi di assunzione o di acquisto, dipendenti, collaboratori, fornitori, consulenti o altri soggetti dietro specifica segnalazione di soggetti terzi alla Società, in cambio di favori, compensi o altri vantaggi indebiti per la Società stessa.

Anche all'interno del Codice Etico adottato da Toscana Aeroporti, la Società garantisce l'adozione di misure atte a prevenire il verificarsi di fatti corruttivi, nonché di mala gestione delle attività di pubblico interesse di cui Toscana Aeroporti S.p.A. è incaricata.

I dipendenti sono tenuti a rispettare le normative interne e le misure necessarie alla prevenzione degli illeciti, in particolare, osservando le prescrizioni contenute all'interno del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs. 231/2001.

La Società vieta di:

- Offrire, promettere, dare, pagare, autorizzare, istigare qualcuno a dare o pagare, direttamente o indirettamente, un vantaggio economico o altra utilità a un Pubblico Ufficiale o un privato (corruzione attiva);
- Accettare la richiesta da, o sollecitazioni da, o autorizzare o istigare qualcuno ad accet-

- tare 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 12 marzo 2024 l'aggiornamento del Modello 231 con riferimento alle seguenti fattispecie di reato a rilevanza 231:

- D.L. 13/2023 e Legge di conversione n. 41/23 recante la previsione di disposizioni urgenti in materia di attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e del Piano nazionale degli investimenti complementari al PNRR;
- L. 17/2023 recante modifiche relative a talune misure sanzionatorie previste dal D. Lgs 231/01;
- D. Lgs. 24/23 (attuazione della direttiva (UE) 2019/1937 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2019, riguardante la protezione delle persone che segnalano violazioni del diritto dell'Unione e recante disposizioni riguardanti la protezione delle persone che segnalano violazioni delle disposizioni normative nazionali “Decreto Whistleblowing”): abrogazione dei commi 2-ter e 2-quater e modifica del comma 2-bis dell'art 6 Decreto 231;
- D. Lgs. 19/2023 (attuazione alla direttiva (UE) 2019/2121 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2019, che modifica la direttiva (UE) 2017/1132 per quanto riguarda le trasformazioni, le fusioni e le scissioni transfrontaliere) - modifica art. 25 ter del Decreto 231 (comma 1, precisazione che i reati presupposto in materia societaria possono essere previsti sia dal codice civile sia “da altre leggi speciali”; introduzione della nuova lett. s-ter “Delitto di false o omesse dichiarazioni per il rilascio del certificato preliminare previsto dalla normativa attuativa della direttiva (UE) 2019/2121, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2019”;
- D. Lgs. 36/2023 recante il nuovo Codice dei contratti pubblici;

- L. n. 60 del 24 maggio 2023: Norme in materia di procedibilità d'ufficio e di arresto in flagranza:
 - Modifiche 416-bis.1 c.p. “Circostanze aggravanti e attenuanti per reati connessi ad attività mafiose” che ha interessato l'Art. 24-ter del D.Lgs231/01 “Reati di criminalità organizzata” e i “Reati Transnazionali” Legge 146/2006;
 - Modifiche 270-bis.1 c.p. “Circostanze aggravanti e attenuanti” che ha interessato l'Art.25-quater “Delitti con finalità di terrorismo o di eversione dell'ordine democratico” del D. Lgs. 231/01.
- Decreto n.59 del 4 aprile 2023: Disciplina del sistema di tracciabilità dei rifiuti e del registro elettronico nazionale per la tracciabilità dei rifiuti ai sensi dell'articolo 188-bis del decreto legislativo n.152/2006, regolamentata con l'Art.1 la “Disciplina del sistema di tracciabilità dei rifiuti del Registro elettronico nazionale per la tracciabilità dei rifiuti (RENTRI) come pure la sua organizzazione ed il suo funzionamento” che ha interessato l'Art-25-undecies del D. Lgs 231/01;
- Legge n. 50 del 5 maggio 2023 Conversione del D.L. n. 20 del 10 marzo 2023 (c.d. “Decreto Cutro”) - Disposizioni urgenti in materia di flussi di ingresso legale dei lavoratori stranieri e di prevenzione e contrasto all'immigrazione irregolare che hanno interessato le fattispecie di reato dell'Art. 25-duodecies “Impiego di cittadini di paesi terzi il cui soggiorno è irregolare:
 - Modifica Art. 12, commi 1 e 3 del D.Lgs n. 286/1998 – Disposizioni contro le immigrazioni clandestine;
 - Inserimento Art. 12-bis D.Lgs n. 286/1998 – Morte o lesioni come conseguenza di delitti in materia di immigrazione clandestina;
 - Modifiche Art. 22 del D.Lgs n. 286/1998 – Impiego di cittadini di paesi terzi il cui soggiorno è irregolare.
- L. 93/2023 recante modifiche relative all'art 171-ter, L. n. 633/1941 (nell'ambito dell'art. 25-novies “Delitti in materia di violazione del diritto d'autore”);
- Legge n. 137 del 9 ottobre 2023 di conversione del D.L. n. 105 del 10 agosto 2023.

Ai sensi del D. Lgs. 231/2001 Toscana Aeroporti SpA ha nominato un Organismo di Vigilanza collegiale, composto da 2 membri esterni e da un membro interno. Tale organismo vigila sul funzionamento e sull'osservanza del Modello 231 e cura il suo aggiornamento. Il D. Lgs. 231/2001 stabilisce inoltre che il Modello 231 preveda obblighi di informazione nei confronti dell'organismo deputato a vigilare sul funzionamento e l'osservanza dei modelli. A tal fine la Società ha predisposto uno schema di flussi informativi che devono pervenire, con diverse periodicità (trimestrale, semestrale, annuale o contestuale) a seconda del tipo di informazione, all'Organismo di Vigilanza 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, Toscana Aeroporti S.p.A., in ottemperanza alla normativa vigente in tema di segnalazioni “Whistleblowing” (D. Lgs. 24/23 del 10 marzo 2023 attuativo della Direttiva UE 2019/1937 riguardante la protezione delle persone che segnalano violazioni del diritto dell'Unione) ha attivato un apposito canale di segnalazione interno che consente alla società di ricevere - da parte dei propri dipendenti (nonché da azionisti, terze parti etc..) - segnalazioni anche in forma anonima di potenziali illeciti che ledono l'integrità della società e di cui siano

venuti a conoscenza nell'ambito del contesto lavorativo con Toscana Aeroporti. Il canale adottato da Toscana Aeroporti garantisce la riservatezza dell'identità del segnalante, della persona coinvolta o comunque menzionata nella segnalazione, nonché del contenuto della segnalazione e della relativa documentazione eventualmente allegata.

Le segnalazioni sono veicolate attraverso il portale:

www.toscana-aeroporti.com/home/azienda/whistleblowing-integrity-line.html

La piattaforma utilizzata è pienamente conforme alle esigenze normative espresse nel D. Lgs. 24/23 ed il fornitore del servizio ha ottenuto la certificazione della soluzione da ACN (Autorità nazionale per la cybersicurezza).

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

All'interno del sistema di controllo di TA si inserisce anche la Funzione Compliance quale presidio volto ad assicurare la piena osservanza delle normative, nonché delle procedure e regolamenti interni anche in un'ottica di prevenzione e contrasto dei fenomeni corruttivi. La funzione Compliance ha adottato un proprio Manuale approvato dal Consiglio di Amministrazione all'interno del quale sono individuate le normative sottoposte a monitoraggio. La Funzione Compliance è inoltre presidio per quanto riguarda le procedure e i controlli inerenti il processo di certificazione SOX.

Per quanto concerne infine le politiche praticate dalla società controllate da TA si segnala che le società Parcheggio Peretola S.r.l. (società priva di dipendenti che gestisce alcuni parcheggi presso l'Aeroporto di Firenze) e Jet Fuel & Co. S.r.l. (società con operatori del settore che gestisce il deposito di carburante presso l'aeroporto di Pisa) hanno anch'esse adottato il proprio Modello di Gestione, Organizzazione e Controllo ai sensi del D. Lgs. 231/2001 (cd. Modello 231).

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

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

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

Si comunica infine, ai fini della presente relazione, che, nell'anno 2024 sia per TA sia per le società controllate Parcheggio Peretola e Jet Fuel, non risultano essersi verificati incidenti di corruzione né risultano essere state irrogate in merito sanzioni di alcuna natura.

7. Tassonomia UE





7. TASSONOMIA UE

7.1 INTRODUZIONE ALLA TASSONOMIA EUROPEA

La Tassonomia Europea è uno strumento di classificazione delle attività economiche ecosostenibili dal punto di vista ambientale introdotto dal Regolamento UE 852/2020 (di seguito anche Tassonomia) e adottato nell'ambito dell'European Green Deal con l'obiettivo di incrementare lo sviluppo degli investimenti sostenibili e raggiungere la neutralità climatica entro il 2050.

Lo scopo della Tassonomia è quello di riorientare i flussi di capitale verso un'economia più sostenibile garantendo affidabilità, coerenza e una valutazione standardizzata di attività economiche predefinite al fine di proteggere investitori privati dal greenwashing, aiutare le aziende nella transizione sostenibile e mitigare la frammentazione del mercato.

Il Regolamento UE 852/2020 (di seguito anche Regolamento) ha previsto sei obiettivi ambientali per l'identificazione delle attività economiche sostenibili:

- Mitigazione del cambiamento climatico;
- Adattamento al cambiamento climatico;
- Uso sostenibile e protezione delle risorse idriche e marine;
- Transizione verso un'economia circolare;
- Prevenzione e controllo dell'inquinamento;
- Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi.

L'Atto Delegato sul cambiamento climatico e i relativi Allegati pubblicati nel 2021 identificano le attività economiche ammissibili dalla normativa e i criteri di vaglio tecnico per ciascuna attività, composti dal contributo sostanziale e i criteri di Non arrecare danno significativo (il cosiddetto principio DNSH - Do Not Significant Harm), che determinano l'allineamento agli obiettivi di mitigazione e adattamento al cambiamento climatico.

Toscana Aeroporti non è impresa soggetta all'obbligo di pubblicare informazioni di carattere non finanziario ai sensi dell'articolo 19 bis o dell'articolo 29 bis della Direttiva 2013/34/ UE (Direttiva 2014/95/EU - NFRD ed il suo recepimento in Italia attraverso il D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254), ma ha comunque deciso di includere, nel proprio Report di Sostenibilità redatto su base volontaria, informazioni su come e in che misura le proprie attività sono associate ad attività economiche considerate ecosostenibili. Tale misura deve essere espressa in termini di fatturato, spesa in conto capitale (CapEx) e spesa operativa (OpEx). In linea con le richieste normative, il Gruppo ha pubblicato all'interno della propria Dichiarazione Non Finanziaria 2021, 2022 e 2023 la disclosure alla Tassonomia UE con riferimento alle attività

economiche ammissibili. In continuità con il precedente biennio, la presente sezione presenta la terza disclosure di Tassonomia UE dei KPIs di ammissibilità e allineamento del Gruppo. La Sostenibilità è una delle priorità strategiche del Gruppo come dimostrano alcuni eventi avvenuti nel corso del 2023, quali l'approvazione degli Indirizzi Strategici di Sostenibilità da parte del CdA e il conferimento di competenze in materia ESG al Comitato Controllo Rischi.

Pertanto, Toscana Aeroporti considera la Tassonomia UE non solo come un esercizio di compliance, ma uno strumento strategico di guida per i prossimi anni. Il Gruppo ha studiato ed analizzato in maniera estensiva le richieste normative con riferimento ai primi due obiettivi, e monitora costantemente l'evoluzione del regolamento.

7.2 PERIMETRO DI AMMISSIBILITÀ DELLE ATTIVITÀ

Il primo step dell'analisi è stata l'individuazione delle attività economiche potenzialmente ammissibili in quanto orientate alla mitigazione dei cambiamenti climatici, all'interno di ciascun segmento di business, a partire dalla mappatura effettuata per la disclosure 2022 e proseguita nel 2023.

Un'attività economica si definisce ammissibile quando è descritta negli allegati I e II dell'Atto Delegato sul clima, a prescindere dal fatto che tale attività soddisfi o meno i criteri di vaglio tecnico, non arrechi danno significativo agli altri obiettivi ambientali (DNSH) e rispetti le garanzie minime di salvaguardia, come stabilito dagli atti delegati stessi.

Per l'esercizio 2024, il Gruppo Toscana Aeroporti presenta, in linea con le richieste normative, la quota del fatturato, delle spese in conto capitale (CapEx) e delle spese operative (OpEx) che sono associate alle attività economiche ammissibili alla Tassonomia e che contribuiscono all'obiettivo di mitigazione del cambiamento climatico.

Come risultato dell'analisi, si riporta a seguire il perimetro di ammissibilità, ovvero le categorie delle attività economiche ammissibili del Gruppo con riferimento all'allegato I relativo all'obiettivo di mitigazione del cambiamento climatico:

- 5.1 Costruzione, espansione e gestione di sistemi di raccolta, trattamento e fornitura d'acqua: Gestione del sistema di fornitura di acqua potabile per gli spazi subconcessi.
- 5.3 Costruzione, espansione e gestione di sistemi di raccolta e trattamento delle acque reflue: Costruzione, gestione e manutenzione del sistema di raccolta e trattamento delle acque reflue per gli spazi subconcessi.
- 5.5 Raccolta e trasporto di rifiuti non pericolosi in frazioni separate alla fonte: Raccolta differenziata dei rifiuti generati all'interno degli spazi subconcessi.





- 6.15 Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il percorso pubblico a basse emissioni di carbonio: Gestione delle infrastrutture e gli impianti adibiti al trasbordo di merci (cargo) e delle infrastrutture necessarie per la gestione del trasporto pubblico urbano dalle città di Pisa e Firenze agli aeroporti.
- 6.17 Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio: Gestione delle infrastrutture necessarie per la fornitura di energia elettrica agli aeromobili in sosta presso l'aeroporto di Pisa.
- 7.7 Acquisto e proprietà di edifici: Esercizio della proprietà degli immobili presso i terminal di Pisa e Firenze in cui vengono affittati degli spazi Retail e Real Estate.

Inoltre, sono stati identificati investimenti facenti parte ad un piano volto ad espandere le attività economiche ammissibili alla Tassonomia e investimenti relativi all'acquisto di prodotti associati ad attività economiche ammissibili e a singole misure che consentono alle attività del Gruppo di raggiungere basse emissioni di carbonio o di conseguire riduzioni dei gas a effetto serra.

Tali spese fanno riferimento alle seguenti attività economiche:

- 7.1 Costruzione di nuovi edifici: Ampliamento terminal di Pisa e studi di progettazione del terminal di Firenze;
- 7.3 Installazione, manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica: Riquelificazione impianti di illuminazione efficienti dal punto di vista energetico e installazione impianti AVL.

Il risultato dell'analisi ha determinato per il KPI Fatturato un 19,17% di ammissibilità rispetto al 19,53% del 2023, per il KPI OpEx un 44,6% di ammissibilità rispetto al 46,56% del 2023 e per il KPI CapEx un 46,67% di ammissibilità rispetto al 61,92% del 2023.

7.3 ATTIVITÀ ECONOMICHE ALLINEATE

Un'attività economica si definisce allineata alla Tassonomia Europea se:

- Contribuisce in modo sostanziale al raggiungimento di uno o più obiettivi ambientali;
- Non arreca un danno significativo a nessuno degli obiettivi ambientali;
- Rispetta le garanzie minime di salvaguardia, come definite nelle linee guida OCSE per le imprese multinazionali e in coerenza con i principi guida delle Nazioni Unite su imprese, diritti umani e del lavoro.

Una volta identificate le attività economiche ammissibili, sono state svolte analisi specifi-



che sui criteri di vaglio tecnico stabiliti dal Regolamento e dall'Allegato I del Regolamento Delegato sul clima e la verifica delle garanzie minime di salvaguardia, al fine di verificare l'allineamento di ciascuna delle attività economiche all'obiettivo di mitigazione dei cambiamenti climatici. Per l'anno fiscale 2024, non risultano attività economiche allineate da parte del Gruppo Toscana Aeroporti S.p.A. in quanto non soddisfa ancora formalmente il criterio del DNSH relativo all'adattamento ai cambiamenti climatici, ovvero la richiesta di un'analisi strutturata di tutti i rischi climatici (ref. Appendice A relativa alla valutazione del rischio e della vulnerabilità).

Sebbene ad oggi i rischi climatici non sono inclusi all'interno dei modelli di risk management adottati dal Gruppo, e non vi sia un'analisi completa in linea con le richieste della Tassonomia, il Gruppo sta iniziando a valutarli e si impegna, per i futuri periodi di rendicontazione, ad elaborare un piano strutturato di analisi dei rischi climatici sulla base di proiezioni climatiche con scenari di medio e lungo termine al fine di fornire una valutazione degli impatti e le relative misure di adattamento. Per maggiori informazioni sul tema della gestione dei rischi ambientali, si faccia riferimento alla sezione "3.1 Rischi ed opportunità".

Nonostante il Gruppo non superi i criteri del DNSH relativo all'adattamento ai cambiamenti climatici, e pertanto risulti un allineamento pari a zero per tutti i KPI Fatturato, OpEx e CapEx, sono stati comunque analizzati i criteri di contributo sostanziale e gli ulteriori criteri DNSH per le attività ammissibili.

Inoltre, si segnala che, per quanto concerne i criteri minimi di salvaguardia, il Gruppo rispetta le richieste dalle linee guida dell'OCSE, i Principi Guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani (UNGP) e la Carta Internazionale dei Diritti Umani. Nel valutare l'adempimento delle garanzie minime di salvaguardia, con riferimento al Final Report on Minimum Safeguards, il corpo procedurale di Gruppo è ritenuto adeguato rispetto alle indicazioni in ambito di diritti umani, lotta alla corruzione, concorrenza e fiscalità. In particolare, la presenza della certificazione SA8000, del Codice Etico aziendale, del Modello 231 e di ulteriori procedure aziendali, dimostrano un corretto presidio e una buona gestione di tali tematiche.

7.4 L'ELABORAZIONE DEGLI INDICATORI

Le analisi svolte hanno riguardato tutto il perimetro di consolidamento del Gruppo Toscana Aeroporti. La presente sezione rappresenta alcune informazioni rilevanti sulla metodologia adottata per calcolare la quota di fatturato, di investimenti e costi operativi sostenuti nel corso del 2024. Poiché la disclosure dell'esercizio di rendicontazione precedente prevedeva una rendicontazione semplificata inerente alla sola quota di attività ammissibili, che non ha previsto l'elaborazione dell'indicatore relativo alle OpEx, non verranno presentati dati comparativi.

⁷FAQ 158: <https://ec.europa.eu/finance/docs/law/221219-draft-commission-notice-eu-taxonomy-climate.pdf>



Fatturato

Il turnover allineato alla Tassonomia è calcolato come la parte del fatturato netto derivante da prodotti e servizi associati alle attività economiche allineate alla Tassonomia (numeratore) divisa per il fatturato netto (denominatore) di un’organizzazione.

In assenza di attività allineate per l’esercizio di riferimento 2024, Toscana Aeroporti ha elaborato il KPI di ammissibilità con riferimento ai dati al 31.12.2024 mediante l’analisi del Profit & Loss Statement di Gruppo consolidato, escludendo i ricavi inter-company. Il numeratore del KPI turnover è stato calcolato sulla base dei ricavi netti associati alle attività del Gruppo connessi ad attività ammissibili.

Dove possibile, le attività economiche sono state riconciliate ai relativi ricavi al fine di assicurare un elevato livello di trasparenza. In alcuni casi, tuttavia, non è stata possibile una riconduzione puntuale e, per tale motivo, si è fatto ricorso ad approssimazioni applicate secondo un approccio prudenziale. Tale metodologica è stata applicata ai ricavi associati all’attività 7.7 relativa all’acquisto e alla proprietà di edifici, in quanto sono stati considerati solamente i ricavi generati dal valore minimo garantito relativo alla subconcessione di spazi, escludendo, pertanto, i ricavi derivanti da royalties, come indicato dalla FAQ 158⁷ pubblicata dalla Commissione Europea.

Inoltre, per l’attività 6.17, sono stati considerati solamente i ricavi relativi alla sola quota parte delle piazzole di Pisa adibite alla fornitura di energia elettrica agli aeromobili in sosta, mentre i ricavi generati dalle utenze per la gestione idrica all’interno degli immobili, sono stati allocati ad entrambe le attività 5.1 e 5.3 a causa della mancanza di una chiara distinzione.

Spese in conto capitale (CapEx)

Il KPI relativo alle spese in conto capitale allineate alla Tassonomia (CapEx) viene calcolato come la proporzione di CapEx connesse alle attività allineate (numeratore) rispetto al CapEx totale (denominatore) di una società. Il denominatore del KPI CapEx è costituito dagli incrementi agli attivi materiali e immateriali verificatisi durante l’esercizio e considerati prima dell’ammortamento, della svalutazione e di rivalutazioni e dagli incrementi agli attivi materiali e immateriali derivanti da aggregazioni aziendali.

Toscana Aeroporti ha calcolato il KPI CapEx ammissibile attraverso la selezione degli investimenti associati ad attività ammissibili mediante l’analisi del DB relativo ai CapEx del Gruppo consolidato al 31.12.2024. Tutti i dati considerati derivano dalle commesse effettuate nel corso dell’anno dal Gruppo.

La maggior parte degli investimenti ammissibili sono da attribuire all’ampliamento del nuovo terminal di Pisa e agli studi di progettazione del nuovo terminal di Firenze, entrambe progettualità con la sostenibilità e l’attenzione alla circolarità come componenti chiave. Ad esempio, il terminal di Firenze è stato progettato coerentemente con quanto richiesto dai protocolli LEED al fine di ottenere tale certificazione.

Spese operative (OpEx)

Le spese operative allineate alla Tassonomia (OpEx) sono calcolate come il rapporto tra i costi allineati diretti non capitalizzati per ricerca e sviluppo, ristrutturazione degli edifici,

affitto a breve termine, manutenzione e riparazione e qualsiasi altra spesa diretta relativa alla manutenzione di immobili, impianti e macchinari (numeratore) rispetto alle Opex totali relative alle categorie di cui sopra (denominatore).

Il denominatore del KPI OpEx ammissibile del Gruppo è composto dalle spese per la retribuzione dei dipendenti che si occupano di manutenzione di impianti e edifici, per i servizi di manutenzione di impianti, attrezzature e infrastrutture, per la manutenzione IT e delle aree verdi e, infine, per i servizi di pulizia. Rispetto a tali voci, è stato possibile riconciliare all’attività ammissibile 7.7 le spese operative puntuali relative alla manutenzione e alla pulizia di impianti e di locali (numeratore).

7.5 SVILUPPI FUTURI

Nei futuri periodi di rendicontazione, anche in virtù della pubblicazione dell’Atto Delegato sui rimanenti obiettivi ambientali, il perimetro delle attività ammissibili potrebbe subire variazioni. Inoltre, la definizione dei Masterplan dei due aeroporti potrebbe arricchire il ventaglio di attività ammissibili di Gruppo.

Il Gruppo si impegna a potenziare i modelli di calcolo e il processo di raccolta dati, al fine di ottenere le informazioni necessarie per la verifica dei criteri richiesti per ciascuna attività economica e, se necessario, condurre ispezioni più approfondite lungo la propria catena del valore.

L’impegno del Gruppo sarà volto ad un miglioramento continuo del proprio approccio allo sviluppo sostenibile, assicurando, attraverso l’utilizzo di tutte le risorse a disposizione, programmi di investimento specifici e programmi di formazione del personale relativamente alle tematiche proprie della Tassonomia, un graduale adeguamento al Regolamento per raggiungere una quota ragionevole di allineamento delle proprie attività.



KPI TURNOVER

Criteri per il contributo sostanziale										Criteri per “non arrecare un danno significativo”											
Attività Economiche	Cod.	Fatturato ass. (€/000)	Quota di fatturato	Mitigazione del camb. climatico	Adattamento al camb. climatico	Acqua e ris. marine	Economia circolare	Inquinamento	Biodiversità ed ecosistemi	Mitigazione del camb. climatico	Adattamento al camb. climatico	Acqua e ris. marine	Economia circolare	Inquinamento	Biodiversità ed ecosistemi	Garanzie min di salvaguardia	Quota di fatt. allineato alla Tassonomia anno N	Quota di fatt. allineato alla Tassonomia anno N-1	Categoria (Att. Abilitante)	Categoria (Att. di transizione)	
A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																					
A.1 Attività ecosostenibili (Allineate alla Tassonomia)	-	0	0%	-	-	n/a	n/a	n/a	n/a	-	-	n/a	n/a	n/a	n/a	N	0%	0%	n/a	n/a	
Fatturato delle attività economiche ecosostenibili (Allineate alla Tassonomia) (A.1)	-	0	0%	-	-	n/a	n/a	n/a	n/a	-	-	n/a	n/a	n/a	n/a	N	0%	0%	n/a	n/a	
A.2 Attività ammissibili alla Tassonomia ma non ecosostenibili (Non allineate alla Tassonomia)																					
Costruzione, espansione e gestione di sistemi di raccolta, trattamento e fornitura di acqua/ Costruzione, espansione e gestione di sistemi di raccolta e trattamento delle acque reflue	5.1/5.3	42.258,52€	0,03%																		
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il percorso pubblico a basse emissioni di carbonio	6.15	2.202.635,02€	1,72%																		
Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	6.17	462.265,06€	0,36%																		
Acquisto e proprietà di edifici	7.7	21.789.829,86€	17,1%																		
Fatturato delle attività ammissibili alla Tassonomia ma non ecosostenibili (Attività non allineate alla Tassonomia) (A.2)		24.496.988,45	19%																		
Fatturato totale delle attività ammissibili alla Tassonomia (A.1 + A.2) (A)		24.496.988,45	19,17%															0%			
B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																					
Fatturato delle attività economiche non ammissibili alla Tassonomia (B)		103.282.608,57€	80,83%																		
TOTALE (A + B)		127.779.597,02€	100,00%																		



KPI CapEx

Criteri per il contributo sostanziale										Criteri per “non arrecare un danno significativo”										
Attività Economiche	Cod.	CapEx ass. (€/000)	Quota di CapEx	Mitigazione del camb. climatico	Adattamento al camb. climatico	Acqua e ris. marine	Economia circolare	Inquinamento	Biodiversità ed ecosistemi	Mitigazione del camb. climatico	Adattamento al camb. climatico	Acqua e ris. marine	Economia circolare	Inquinamento	Biodiversità ed ecosistemi	Garanzie min di salvaguardia	Quota di CapEx allineato alla Tassonomia anno N	Quota di CapEx allineato alla Tassonomia anno N-1	Categoria (Att. Abilitante)	Categoria (Att. di transizione)
A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																				
A.1 Attività ecosostenibili (Allineate alla Tassonomia)	-	0	0%	-	-	n/a	n/a	n/a	n/a	-	-	n/a	n/a	n/a	n/a	N	0%	n/a	n/a	n/a
CapEx delle attività economiche ecosostenibili (Allineate alla Tassonomia) (A.1)	-	0	0%	-	-	n/a	n/a	n/a	n/a	-	-	n/a	n/a	n/a	n/a	N	0%	n/a	n/a	n/a
A.2 Attività ammissibili alla Tassonomia ma non ecosostenibili (Non allineate alla Tassonomia)																				
Costruzione, espansione e gestione di sistemi di raccolta e trattamento delle acque reflue	5.3	42.575,200€	0%																	
Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il percorso pubblico a basse emissioni di carbonio	6.15	119.770,810€	0,66%																	
Infrastrutture aeroportuali a basse emissioni di carbonio	6.17	- €	0%																	
Costruzione di nuovi edifici	7.1	8.056.058,610€	44,24%																	
Install. manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica	7.3	279.947,950€	2%																	
CapEx delle attività ammissibili alla Tassonomia ma non ecosostenibili (Attività non allineate alla Tassonomia) (A.2)		8.497.947,950€	47%																	
CapEx totale delle attività ammissibili alla Tassonomia (A.1 + A.2) (A)		8.497.947,950€	46,67%														0%			
B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																				
CapEx delle attività economiche non ammissibili alla Tassonomia (B)		9.710.947,52€	53,33%																	
TOTALE (A + B)		18.208.895,47€	100,00%																	

KPI OpEx

Criteri per il contributo sostanziale										Criteri per “non arrecare un danno significativo”										
Attività Economiche	Cod.	OpEx ass. (€/000)	Quota di OpEx	Mitigazione del camb. climatico	Adattamento al camb. climatico	Acqua e ris. marine	Economia circolare	Inquinamento	Biodiversità ed ecosistemi	Mitigazione del camb. climatico	Adattamento al camb. climatico	Acqua e ris. marine	Economia circolare	Inquinamento	Biodiversità ed ecosistemi	Garanzie min di salvaguardia	Quota di OpEx allineato alla Tassonomia anno N	Quota di OpEx allineato alla Tassonomia anno N-1	Categoria (Att. Abilitante)	Categoria (Att. di transizione)
A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																				
A.1 Attività ecosostenibili (Allineate alla Tassonomia)	-	0	0%	-	-	n/a	n/a	n/a	n/a	-	-	n/a	n/a	n/a	n/a	N	0%	n/a	n/a	n/a
OpEx delle attività economiche ecosostenibili (Allineate alla Tassonomia) (A.1)	-	0	0%	-	-	n/a	n/a	n/a	n/a	-	-	n/a	n/a	n/a	n/a	N	0%	n/a	n/a	n/a
A.2 Attività ammissibili alla Tassonomia ma non ecosostenibili (Non allineate alla Tassonomia)																				
Acquisto e proprietà di edifici	7.7	3.852.124,50€	44,6%																	
OpEx delle attività ammissibili alla Tassonomia ma non ecosostenibili (Attività non allineate alla Tassonomia) (A.2)		3.852.124,50€	45%																	
OpEx totale delle attività ammissibili alla Tassonomia (A.1 + A.2) (A)		3.852.124,50€	44,60%																	
B. ATTIVITÀ NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																				
OpEx delle attività economiche non ammissibili alla Tassonomia (B)		4.784.161	55,40%																	
TOTALE (A + B)		8.638.285,86€	100,00%																	



8. Indice dei contenuti



8. INDICE DEI CONTENUTI

Dichiarazione d'utilizzo Toscana Aeroporti SpA ha pubblicato il Report di Sostenibilità 2024, con riferimento al periodo 01.01.2024-31.12.2024, in conformità con gli standard GRI, opzione "in accordance with"
GRI 1 Utilizzati GRI 1: Foundation 2021
Applicazione GRI Sector Standards N/A

GRI CONTENT INDEX	
GRI STANDARD	CAPITOLO/PARAGRAFO NOTE
L'organizzazione e le sue pratiche di riferimento	
2-1	Dettagli dell'organizzazione Cap. 2 - Il Gruppo Toscana Aeroporti
2-2	Società incluse nel report di sostenibilità Cap. 3 - Gestione delle tematiche Ambientali
2-3	Periodo di rendicontazione, frequenza e contatti Nota metodologica
2-4	Rettifiche delle informazioni Eventuali revisioni delle informazioni vengono puntualmente indicate nel testo
2-5	Assurance esterna Nota metodologica
2-8	Lavoratori non dipendenti Informazioni non disponibili
2-12	Ruolo del massimo organo di governo nel controllo della gestione degli impatti Lettera dell'Amministratore Delegato e Analisi di materialità
2-13	Delega di responsabilità per la gestione di impatti Informazioni non disponibili
2-14	Ruolo del massimo organo di governo nella rendicontazione di sostenibilità Nota Metodologica e Analisi di materialità
2-15	Conflitti d'interesse 2.5 Adozione Modello ex DL 231/2001 – Informazioni incomplete
2-16	Comunicazione delle criticità Informazioni incomplete
2-17	Conoscenze collettive del massimo organo di governo Informazioni non disponibili



GRI CONTENT INDEX		
GRI STANDARD		CAPITOLO/PARAGRAFO NOTE
L'organizzazione e le sue pratiche di riferimento		
2-18	Valutazione della performance del massimo organo di governo	Informazioni non disponibili
2-19	Norme riguardanti le remunerazioni	Par. 5.2.4 Indicatori di performance – Informazioni incomplete
2-20	Procedura di determinazione della retribuzione	Vincoli di riservatezza
2-21	Rapporto di retribuzione totale annuale	Par. 5.2.3 - Gestione e valorizzazione del personale - Indicatori di performance
2-22	Dichiarazione sulla strategia di sviluppo sostenibile	Lettera dell'Amministratore Delegato
2-28	Appartenenza ed associazioni	Informazioni non disponibili
2-29	Approccio al coinvolgimento degli stakeholder	Informazioni non disponibili
Attività e lavoratori		
2-6	Attività, catena del valore e altre relazioni commerciali	Cap. 2 - Il Gruppo Toscana Aeroporti; Par. 4.2 Gestione responsabile dei fornitori
2-7	Dipendenti	Par. 5.2.3 - Gestione e valorizzazione del personale - Indicatori di performance
Governance		
2-9	Struttura e composizione della governance	Par. 2.3 - Assemblea e consiglio di amministrazione
2-10	Nomina e selezione del massimo organo di governo	Par. 2.3 - Assemblea e consiglio di amministrazione
2-11	Presidente del massimo organo di governo	Par. 2.3 - Assemblea e consiglio di amministrazione



GRI CONTENT INDEX		
GRI STANDARD		CAPITOLO/PARAGRAFO NOTE
L'organizzazione e le sue pratiche di riferimento		
Strategia, politiche e pratiche		
2-23	Impegni politiche aziendali	Par. 2.5. Adozione Modello ex DL 231/2001 Par. 6.2. Rischi e Politiche praticate
2-24	Integrazione degli impegni intrapresi	Par. 2.5. Adozione Modello ex DL 231/2001 Par. 4.2. Gestione responsabile fornitori Par. 6.2. Rischi e Politiche praticate
2-25	Procedure di rimedio ad impatti negativi	Par. 4.1. Qualità del servizio
2-26	Meccanismi per ricercare consulenza e segnalare criticità relativamente a questioni etiche	Par. 6.2 - Rischi e Politiche praticate
2-26	Conformità a leggi e regolamenti	Non si sono verificati casi di non-compliance con leggi e regolamenti negli ambiti sociale ed economico e con riferimento all'ambiente. Per maggiori approfondimenti sui contenziosi fiscali in essere si prega di fare riferimento alla Relazione Finanziaria Annuale del periodo di riferimento.
Stakeholder engagement		
2-30	Accordi di contrattazione collettiva	Par. 5.2.1 - Rischi ed opportunità



TEMI MATERIALI		
GRI STANDARD		CAPITOLO/PARAGRAFO NOTE
3-1	Processo per determinare le tematiche materiali	Par. 2.6 - Analisi di materialità
3-2	Elenco delle tematiche materiali	Par. 2.6 - Analisi di materialità
Consumi energetici ed emissioni		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	Par. 3.3 - Obiettivi generali
302-1	Energia consumata all'interno dell'organizzazione	Par. 3.3 - Obiettivi generali
305-1	Emissioni dirette di GHG (Scope 1)	Par. 3.3 - Obiettivi generali
305-2	Emissioni indirette di GHG da consumi energetici (Scope 2)	Par. 3.3 - Obiettivi generali
Consumi e scarichi idrici		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	Par. 3.3 - Obiettivi generali
303-1	Interazione con l'acqua come risorsa condivisa	Par. 3.3 - Obiettivi generali
303-2	Gestione degli impatti correlati allo scarico di acqua	Par. 3.3 - Obiettivi generali
303-3	Prelievo idrico	Par. 3.3 - Obiettivi generali
Inquinamento acustico		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	Par. 3.3 - Obiettivi generali
Gestione e valorizzazione del personale		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	Par. 5.2.3 - Gestione e valorizzazione del personale - Indicatori di performance
401-1	Nuove assunzioni e turnover	Par. 5.2.3 - Gestione e valorizzazione del personale - Indicatori di performance
404-1	Ore medie di formazione annua per dipendente	Par. 5.2.3 - Gestione e valorizzazione del personale - Indicatori di performance



TEMI MATERIALI		
GRI STANDARD		CAPITOLO/PARAGRAFO NOTE
Pari opportunità e diversity		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	Par. 5.2.3 - Gestione e valorizzazione del personale - Indicatori di performance
405-1	Diversità negli organi di governo e tra i dipendenti	Par. 5.2.3 - Gestione e valorizzazione del personale - Indicatori di performance
405-2	Rapporto dello stipendio base e retribuzione delle donne rispetto agli uomini	Par. 5.2.3 - Gestione e valorizzazione del personale - Indicatori di performance
Salute e sicurezza dei dipendenti		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	Par. 5.3. - Salute e sicurezza
403-1	Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	Par. 5.3. - Salute e sicurezza
403-2	Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	Par. 5.3. - Salute e sicurezza
403-4	Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di SSL	Par. 5.3. - Salute e sicurezza
403-5	Formazione dei lavoratori in materia di SSL	Par. 5.3. - Salute e sicurezza
403-9	Infortuni sul lavoro	Par. 5.3. - Salute e sicurezza
Cyber security		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	Par. 5.5 - Cyber security
418-1	Privacy dei clienti	Par. 5.5 - Cyber security



TEMI MATERIALI		
GRI STANDARD		CAPITOLO/PARAGRAFO NOTE
Lotta alla corruzione attiva e passiva		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	Par. 6.2 -Rischi e Politiche praticate
205-2	Comunicazione e formazione in materia di politiche e procedure anticorruzione	Par. 5.2. Gestione e valorizzazione del personale Par. 6.2 -Rischi e Politiche praticate
205-3	Episodi di corruzione accertati e azioni intraprese	Par. 6.2 -Rischi e Politiche praticate
Diritti umani		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	Cap.5 - Gestione delle tematiche attinenti al personale e rispetto dei diritti umani
406-1	Episodi di discriminazione e misure correttive adottate	Par. 5.2 - Gestione e valorizzazione del personale
Gestione responsabile dei fornitori		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	Par. 4.2.3 - Gestione responsabile dei fornitori - Indicatori di performance
204-1	Proporzione di spesa rivolta ai fornitori locali	Par. 4.2.3 - Gestione responsabile dei fornitori - Indicatori di performance
308-1	Nuovi fornitori che sono stati valutati utilizzando criteri ambientali	Par. 4.2.3 - Gestione responsabile dei fornitori - Indicatori di performance
Qualità del servizio		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	4.1. Qualità del servizio
Gestione dei rapporti con le comunità locali		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	4.6. Gestione dei rapporti con le comunità locali
201-4	Assistenza finanziaria ricevuta dal governo	4.6. Gestione dei rapporti con le comunità locali



TEMI MATERIALI		
GRI STANDARD		CAPITOLO/PARAGRAFO NOTE
Airport Safety		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	Par. 4.5 - Airport Safety
Airport Security		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	Par. 4.4 - Airport Security
Gestione della fiscalità		
3-3	Gestione delle tematiche materiali	Par. 2.2 Trasparenza fiscale
207-1	Approccio alla fiscalità	Par. 2.2 Trasparenza fiscale
207-2	Governance fiscale, controllo e gestione del rischio	Par. 2.2 Trasparenza fiscale
207-3	Coinvolgimento degli stakeholder e gestione delle preoccupazioni in materia fiscale	Par. 2.2 Trasparenza fiscale
207-4	Rendicontazione paese per paese	Par. 2.2 Trasparenza fiscale



9. Relazione della Società di revisione

9. RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE

Si riporta, di seguito, il documento originale redatto dalla società di revisione indipendente KPMG S.p.A.



Gruppo Toscana Aeroporti

Report di sostenibilità al 31 dicembre 2024
(con relativa relazione della società di revisione)

KPMG S.p.A.
7 aprile 2025





KPMG S.p.A.
Revisione e organizzazione contabile
Viale Niccolò Machiavelli, 29
50125 FIRENZE FI
Telefono +39 055 213391
Email it-fmaudit@kpmg.it
PEC kpmgspa@pec.kpmg.it

Relazione della società di revisione indipendente sul Report di sostenibilità

Al Consiglio di Amministrazione della
Toscana Aeroporti S.p.A.

Siamo stati incaricati di effettuare l'esame limitato (*"limited assurance engagement"*) del Report di sostenibilità del Gruppo Toscana Aeroporti (di seguito anche Gruppo) relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024.

Responsabilità degli Amministratori per il Report di sostenibilità

Gli Amministratori della Toscana Aeroporti sono responsabili per la redazione del Report di sostenibilità in conformità ai *"Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards"* definiti dal GRI - *Global Reporting Initiative* (*"GRI Standards"*).

Gli Amministratori sono altresì responsabili per quella parte del controllo interno da essi ritenuta necessaria al fine di consentire la redazione di un Report di sostenibilità che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono inoltre responsabili per la definizione degli obiettivi del Gruppo in relazione alla *performance* di sostenibilità, nonché per l'identificazione degli *stakeholder* e degli aspetti significativi da rendicontare.

Indipendenza della società di revisione e gestione della qualità

Siamo indipendenti in conformità ai principi in materia di etica e di indipendenza dell'*International Code of Ethics for Professional Accountants (including International Independence Standards)* (IESBA Code) emesso dall'*International Ethics Standards Board for Accountants*, basato su principi fondamentali di integrità, obiettività, competenza e diligenza professionale, riservatezza e comportamento professionale.

La nostra società di revisione applica il Principio Internazionale sulla Gestione della Qualità (ISQM Italia 1) in base al quale è tenuta a configurare, mettere in atto e rendere operativo un sistema di gestione della qualità che includa direttive o procedure sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e regolamentari applicabili.

Responsabilità della società di revisione

È nostra la responsabilità di esprimere, sulla base delle procedure svolte, una conclusione circa la conformità del Report di sostenibilità rispetto a quanto richiesto 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*

KPMG S.p.A.
è una società per azioni
di diritto italiano
e fa parte del network KPMG
di entità indipendenti affiliate a
KPMG International Limited,
società di diritto inglese.



Ancora Bari Bergamo
Bologna Brescia
Città del Capo Firenze Genova
Lecce Milano Napoli Padova
Pescara Roma Torino Venezia
Zurigo, società di diritto svizzero

Società per azioni
Capitale sociale
Euro 10.415.500,00 i.v.
Registro Imprese Milano (Sezione Società)
o Codice Fiscale N. 0070003158
R.E.A. Milano N. 311997
Partita IVA 08309050159
VAT number IT08309050159
Sede legale: Via Vittor Pisani, 25
00187 Roma (RM) Italia



Gruppo Toscana Aeroporti
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2024

Information" (di seguito anche *"ISAE 3000 Revised"*), emanato dall'*International Auditing and Assurance Standards Board* (IAASB) per gli incarichi di *limited assurance*. Tale principio richiede la pianificazione e lo svolgimento di procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che il Report di sostenibilità 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 sul Report di sostenibilità si sono basate sul nostro giudizio professionale e hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale della Società responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nel Report di sostenibilità, nonché analisi di documenti, ricalcoli e altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure:

- 1 analisi del processo di definizione dei temi rilevanti rendicontati nel Report di sostenibilità, con riferimento alle modalità di analisi e comprensione del contesto di riferimento, identificazione, valutazione e prioritizzazione degli impatti effettivi e potenziali e alla validazione interna delle risultanze del processo;
- 2 comparazione tra i dati e le informazioni di carattere economico-finanziario riportati nel Report di sostenibilità e i dati e le informazioni incluse nel bilancio consolidato del Gruppo;
- 3 comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative significative incluse nel Report di sostenibilità.

In particolare, abbiamo svolto interviste e discussioni con il personale della Direzione della Toscana Aeroporti 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 del Report di sostenibilità.

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

- a livello di Gruppo:
 - a) con riferimento alle informazioni qualitative, abbiamo effettuato interviste e acquisito documentazione di supporto per verificarne la coerenza con le evidenze disponibili;
 - b) con riferimento alle informazioni quantitative, abbiamo svolto sia procedure analitiche che limitate verifiche per accertare su base campionaria la corretta aggregazione dei dati;
- per la società Toscana Aeroporti S.p.A., che abbiamo selezionato sulla base della sua attività, del suo contributo agli indicatori di prestazione a livello consolidato e della sua ubicazione, abbiamo effettuato visite in loco nel corso delle quali ci siamo confrontati con i responsabili e abbiamo acquisito riscontri documentali su base campionaria circa la corretta applicazione delle procedure e dei metodi di calcolo utilizzati per gli indicatori.

Conclusioni

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che il Report di sostenibilità del Gruppo Toscana Aeroporti relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 non sia stato redatto, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dai *GRI Standards*, opzione di rendicontazione *"in accordance ai GRI"*.



Gruppo Toscana Aeroporti
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2024

Richiamo d'informativa

Richiamiamo l'attenzione al capitolo "Tassonomia UE" del Report di sostenibilità. Le nostre conclusioni non si estendono alle informazioni relative a tale capitolo.

Firenze, 7 aprile 2025

KPMG S.p.A.

Riccardo Cecchi
Socio



*Per tutti i viaggi che
aprono orizzonti,
diventano scoperte
e suscitano stupore.*

