
Gruppo Toscana Aeroporti



BILANCIO 2019

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

Toscana Aeroporti S.p.a.

Via del Termine, 11 – 50127 Firenze - www.toscana-aeroporti.com

R.E.A. FI-637708 - Capitale Sociale 30.709.743,90= i.v.

P.IVA e Codice Fiscale: 00403110505

Sommario

1. COMPOSIZIONE CAPITALE SOCIALE DELLA CAPOGRUPPO	4
2. TITOLO AZIONARIO TOSCANA AEROPORTI	5
3. CORPORATE GOVERNANCE	7
4. MACROSTRUTTURA SOCIETARIA DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI	7
5. COMPOSIZIONE ORGANI SOCIALI	9
6. HIGHLIGHTS	10
7. PROFILO DELL'ESERCIZIO 2019	12
7.1 SCENARIO MACROECONOMICO E DEL SETTORE DEL TRASPORTO AEREO	12
7.2 ANDAMENTO DEL TRAFFICO DEL SISTEMA AEROPORTUALE TOSCANO	12
• 7.2.1 Andamento del traffico dello scalo di Pisa (Aeroporto Galileo Galilei)	15
• 7.2.2 Andamento del traffico dello scalo di Firenze (Aeroporto Amerigo Vespucci)	19
8. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI NELL'ANNO 2019	23
9. RISULTATI DELLA GESTIONE DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI	24
• 9.1 Conto Economico Consolidato	24
• 9.2 Situazione Patrimoniale Finanziaria Consolidata	29
• 9.3 Analisi dei flussi finanziari	32
• 9.4 Posizione Finanziaria Netta Consolidata	33
• 9.5 Evoluzione dei principali indici di bilancio consolidato	34
10. GLI INVESTIMENTI DEL GRUPPO	35
11. LE RISORSE UMANE	38
12. SICUREZZA SUL LAVORO	39
13. NORMATIVA SULLA SICUREZZA INFORMATICA E LA PRIVACY EX REGOLAMENTO UE 2016/679	41
14. RICERCA E SVILUPPO	42
15. RAPPORTI CON SOCIETÀ DEL GRUPPO E PARTI CORRELATE	42
16. PRINCIPALI INFORMAZIONI SULLA CAPOGRUPPO, SULLE SOCIETÀ CONTROLLATE E SUI RAPPORTI INTERCORSI	44

• 16.1 Toscana Aeroporti SpA.....	45
• 16.2 Parcheggio Peretola Srl	45
• 16.3 Toscana Aeroporti Engineering Srl	46
• 16.4 Jet Fuel Srl	48
• 16.5 Toscana Aeroporti Handling S.r.l.	50
• 16.6 Vola S.r.l.	51
17. PRINCIPALI RISCHI ED INCERTEZZE CUI IL GRUPPO E' ESPOSTO.....	51
18. EVENTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO IL 31 DICEMBRE 2019	55
19. INFORMAZIONI AI SENSI DELL'ART. 149-DUODECIES DEL REGOLAMENTO EMITTENTI CONSOB.....	58
20. PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE.....	58
21. PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO	59
BILANCIO CONSOLIDATO – SCHEMI AL 31.12.2019.....	60
NOTE ILLUSTRATIVE AL BILANCIO CONSOLIDATO 31.12.2019.....	65
ALLEGATI BILANCIO CONSOLIDATO AL 31.12.2019	120
ATTESTAZIONE DEL BILANCIO CONSOLIDATO 2019.....	127
RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE INDIPENDENTE.....	128
BILANCIO D'ESERCIZIO – SCHEMI AL 31.12.2019	136
NOTE ILLUSTRATIVE AL BILANCIO D'ESERCIZIO 31.12.2019.....	141
ALLEGATI AL BILANCIO D'ESERCIZIO 2019	189
ATTESTAZIONE DEL BILANCIO D'ESERCIZIO 2019.....	195
RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE INDIPENDENTE.....	196
RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE.....	204

Signori Azionisti,

la Relazione sulla Gestione al Bilancio Consolidato di Toscana Aeroporti S.p.a. (di seguito anche "TA", o la "Capogruppo") e delle sue controllate (di seguito Gruppo TA) e al Progetto di Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2019, approvati dal Consiglio di Amministrazione del 12 marzo 2020, viene redatta conformemente a quanto disposto dalla delibera CONSOB n. 11971 del 14 maggio 1999 ed è composta dai prospetti contabili e dalle osservazioni degli Amministratori sull'andamento della gestione e sui fatti più significativi intervenuti nell'esercizio 2019 e dopo la data del 31 dicembre 2019.

I dati finanziari di seguito esposti e commentati sono stati predisposti sulla base del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2019 a cui si fa rinvio, in quanto, ai sensi di quanto consentito dalla normativa vigente si è ritenuto più opportuno predisporre un'unica relazione sulla gestione e pertanto fornire un'analisi degli andamenti economico-finanziari ritenuti più espressivi, rappresentati appunto dai dati consolidati.

Il Bilancio consolidato ed il Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2019 sono redatti nel rispetto dei Principi Contabili Internazionali ("IFRS") emessi dall'International Accounting Standards Board ("IASB") e omologati dall'Unione Europea. Con "IFRS" si intendono anche gli International Accounting Standards (IAS) tuttora in vigore, nonché tutti i documenti interpretativi emessi dall'International Financial Reporting Interpretations Committee ("IFRIC") precedentemente denominato Standing Interpretations Committee ("SIC"), nonché in conformità ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. n. 38/2005 (Delibera Consob n. 15519 del 27 luglio 2006 recante "Disposizioni in materia di schemi di bilancio", Delibera Consob n. 15520 del 27 luglio 2006 recante "Modifiche e integrazione al Regolamento Emittenti adottato con Delibera n. 11971/99", Comunicazione Consob n. 6064293 del 28 luglio 2006 recante "Informativa societaria richiesta ai sensi dell'art. 114, comma 5, D.Lgs. 58/98").

Toscana Aeroporti S.p.a. gestisce l'aeroporto di Pisa G. Galilei e l'aeroporto di Firenze A. Vespucci; il Gruppo cura lo sviluppo dei due scali, sia per quanto concerne il traffico aereo che le infrastrutture ed i servizi per i passeggeri.

I dati contabili al 31 dicembre 2019 includono i dati della Capogruppo Toscana Aeroporti S.p.a. e quelli delle società controllate Toscana Aeroporti Engineering S.r.l. (di seguito TAE), Parcheggi Peretola S.r.l., Toscana Aeroporti Handling S.r.l. (di seguito TAH), Jet Fuel Co. S.r.l. e della neo costituita Vola S.r.l. consolidate con il metodo integrale.

L'attività di revisione contabile del Bilancio consolidato del Gruppo e del Bilancio d'esercizio di TA è affidata alla società PricewaterhouseCoopers S.p.a. (PwC).

1. COMPOSIZIONE CAPITALE SOCIALE DELLA CAPOGRUPPO

Si riporta di seguito il prospetto riepilogativo nominativo dei soggetti che alla data dell'11 marzo 2020, partecipano, direttamente o indirettamente, in misura superiore al 5% al capitale sociale sottoscritto di Toscana Aeroporti S.p.A. (di seguito anche "TA" o la "Capogruppo") rappresentato da azioni con diritto di voto, secondo le risultanze del Libro dei Soci, integrate dalle comunicazioni ex art. 120, D.Lgs. 58/1998 e dalle altre informazioni in possesso della Società.



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

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

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

Patti parasociali

Il patto parasociale tra Corporación America Italia S.p.A. e SO.G.IM. S.p.A., relativo alle azioni ordinarie Toscana Aeroporti S.p.A., tra di essi sottoscritto in data 16 aprile 2014, come modificato e integrato in data 13 maggio 2015, rinnovato in data 10 aprile 2017 e successivamente modificato in data 29 settembre 2017, avente a oggetto complessivamente n. 12.669.561 azioni ordinarie Toscana Aeroporti S.p.A. e corrispondenti al 68,072% del capitale sociale e dei diritti di voto (di cui n. 11.592.159 azioni ordinarie, rappresentative del 62,283% del capitale sociale e dei diritti di voto, di titolarità di Corporación America Italia S.p.A. e n. 1.077.402 azioni ordinarie, rappresentative del 5,789% del capitale sociale e dei diritti di voto, di titolarità di SO.G.IM. S.p.A.) ha cessato ogni suo effetto in data 15 aprile 2020 per scadenza del termine di durata.

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

2. TITOLO AZIONARIO TOSCANA AEROPORTI

Il titolo Toscana Aeroporti (Codice ISIN IT0000214293 – ticker Bloomberg: TYA.MI) è quotato sul mercato telematico azionario MTA a partire dal 1° giugno 2015, “effective date” della fusione per integrazione di AdF S.p.A. in SAT S.p.A..

Il 2019 ha registrato una crescita del titolo Toscana Aeroporti del 23% attestandosi ad un prezzo di chiusura di € 17,4 per azione al 31 dicembre 2019. Il prezzo più alto del titolo è stato registrato nella giornata del 29 ottobre 2019 con un prezzo per azione pari a € 18,2 mentre il prezzo minimo di € 13,7 l'8 gennaio 2019.

Si riportano di seguito le principali informazioni di mercato relative al titolo di Toscana Aeroporti e il confronto con l'indice FTSE MIB registrato nel 2019:

Principali dati di mercato	2019	2018
Capitale Sociale	€ 30.709.743,90	€ 30.709.743,90
Numero azioni	18.611.966	18.611.966
Prezzo apertura	€ 14,15	€ 16,18
Prezzo minimo	€ 13,70	€ 13,25
Prezzo massimo	€ 18,20	€ 16,18
Prezzo a fine esercizio	€ 17,40	€ 14,15
Prezzo medio	€ 15,99	€ 14,72
Volumi medi	1.480	5.024
Capitalizzazione di Borsa a fine esercizio	€ 323,8M	€ 263,4M

Andamento TYA / FTSE MIB anno 2019



Si segnala tuttavia che, a causa degli effetti sui mercati finanziari della pandemia da Covid-19, nel mese di marzo 2020 si è verificata una repentina diminuzione del corso del titolo. Per le considerazioni di dettaglio si rinvia al paragrafo "Evoluzione prevedibile della

gestione" della presente relazione e "Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio 2019" delle note illustrative al bilancio (valore del titolo al 20 aprile 2020 pari a € 12,70 per azione).

3. CORPORATE GOVERNANCE

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

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

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

Toscana Aeroporti SpA in quanto Ente di Interesse Pubblico Rilevante (EIPR) redige e presenta la "Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario", sotto forma di "relazione distinta", così come previsto dall'art. 5 "Collocazione della dichiarazione e regime di pubblicità" del D.Lgs. 254/2016. Tale dichiarazione è pubblicata con le medesime modalità e tempistiche della Relazione Annuale ed è disponibile sul sito internet della Società.

4. MACROSTRUTTURA SOCIETARIA DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI

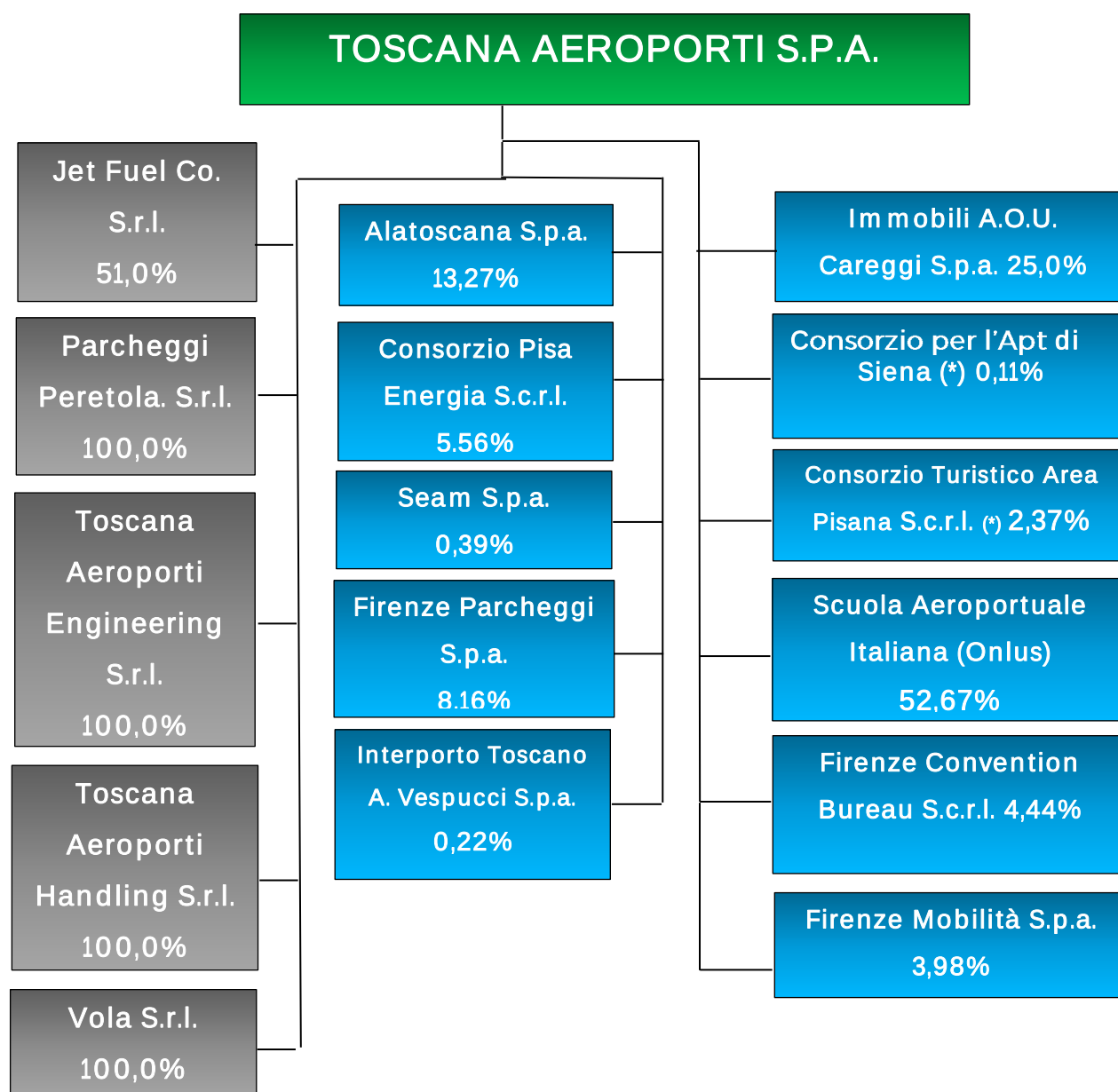
Dati legali della Capogruppo

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

Sede della società: Firenze, via del Termine n. 11 – C.F./P.Iva: 00403110505.

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

Capitale Sociale: € 30.709.743,90= (interamente versato).



Società Capogruppo - Toscana Aeroporti (di seguito TA).



Società Controllate - Jet Fuel Co, S.r.l. (di seguito Jet Fuel), Parcheggi Peretola S.r.l., Toscana Aeroporti Engineering S.r.l., Toscana Aeroporti Handling S.r.l., Vola S.r.l.. Ai fini del consolidamento, si segnala che Toscana Aeroporti detiene in Jet Fuel il 33,33% dei diritti amministrativi e patrimoniali ed il 51% dei diritti di voto. Per ulteriori dettagli si rimanda al paragrafo sulle società controllate. Si segnala inoltre che Vola S.r.l. al 31 dicembre 2019 non è operativa.



Società Terze - (*) Società in stato di liquidazione.

Consolidamento Integrale¹

Società	Sede	Capitale Sociale (€/000)	Patrimonio Netto (€/000)	%
Toscana Aeroporti S.p.a.	Firenze	30.710	115.488	Capogruppo
Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.	Firenze	80	437	100,00
Parcheggi Peretola S.r.l.	Firenze	50	3.026	100,00
Toscana Aeroporti Handling S.r.l.	Firenze	750	1.742	100,00
Vola S.r.l.	Firenze	200	200	100,00
Jet Fuel Co. S.r.l.	Pisa	150	542	51,00

Consolidamento a Patrimonio Netto²

Società	Sede	Capitale Sociale (€/000)	Patrimonio Netto (€/000)	%
Im mobili A.O.U. Careggi S.p.a.	Firenze	200	1.013	25,00
Alatoscana S.p.a. (Li)	M. di Campo	2.910	2.820	13,27

5. COMPOSIZIONE ORGANI SOCIALI

Consiglio di Amministrazione

Marco CARRAI
 Gina GIANI
 Roberto NALDI
 Pierfrancesco PACINI
 Vittorio FANTI
 Elisabetta FABRI
 Giovanni Battista BONADIO
 Stefano BOTTAI
 Anna GIRELLO
 Niccolò MANETTI
 Iacopo MAZZEI
 Saverio PANERAI
 Ana Cristina SCHIRINIAN
 Silvia BOCCI
 Giorgio DE LORENZI

Carica ricoperta

Presidente
 Amministratore Delegato
 Vice Presidente Esecutivo
 Vice Presidente
 Consigliere Delegato
 Consigliere
 Consigliere
 Consigliere
 Consigliere
 Consigliere
 Consigliere
 Consigliere
 Consigliere
 Consigliere

Collegio Sindacale

Paola SEVERINI
 Silvia BRESCIANI
 Roberto GIACINTI
 Elena MAESTRI

Carica ricoperta

Presidente
 Sindaco effettivo
 Sindaco effettivo
 Sindaco effettivo

¹ Dati al 31 dicembre 2019.

² Dati al 31 dicembre 2018.

Antonio MARTINI

Sindaco effettivo

Segretario Consiglio di Amministrazione

Nico ILLIBERI¹

Organismo di Vigilanza

Carica ricoperta

Edoardo MARRONI
Michele GIORDANO
Nico ILLIBERI

Presidente
Componente
Componente

Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili ai sensi della legge 262/05

Marco GIALLETTI²

Società di Revisione

PricewaterhouseCoopers S.p.a.

6. HIGHLIGHTS

Risultati economico-finanziari consolidati al 31 dicembre 2019	Ricavi pari a 130.241 migliaia di euro, in calo di 1.693 migliaia di euro (-1,3%) rispetto a 131.933 migliaia di euro del Gruppo TA al 31 dicembre 2018. Ricavi operativi pari a 119.659 migliaia di euro, in aumento di 7.325 migliaia di euro (+6,5%) rispetto a 112.334 migliaia di euro del Gruppo TA al 31 dicembre 2018. M.O.L. pari a 38.096 migliaia di euro, in aumento di 2.260 migliaia di euro (+6,3%) rispetto a 35.836 migliaia di euro del Gruppo TA del 2018. Confrontando i M.O.L. <i>adjusted</i> dei due esercizi a confronto, calcolati rettificando il M.O.L. 2018 dai proventi negli "Altri ricavi" per 4,1 milioni di euro ed il M.O.L. 2019 dai minori costi dei "Canoni Aeroportuali" per 2 milioni di euro, si evidenzia un aumento di 4.378 migliaia di euro, pari ad un +13,8% del dato 2019 rispetto al dato 2018. Risultato Operativo pari a 23.254 migliaia di euro, in aumento di 500 migliaia di euro (+2,2%) rispetto al risultato operativo di 22.755 migliaia di euro del Gruppo TA del 2018. Risultato ante imposte pari a 21.721 migliaia di euro rispetto ad un risultato ante imposte di 21.481 migliaia di euro del Gruppo TA del 2018. Risultato netto di periodo del Gruppo pari ad un utile di 14.149 migliaia di euro contro un utile di periodo del Gruppo di 14.596 migliaia di euro del 2018. Il Risultato netto di periodo del Gruppo <i>adjusted</i> confrontato con lo stesso risultato <i>adjusted</i> del 2018, ovvero depurando gli Altri ricavi" per 4,12 milioni di euro del 2018 ed aggiungendo costi nei "Canoni Aeroportuali" per 2 milioni di euro del 2019 al netto dei
---	---

¹ Dirigente aziendale con la qualifica di Direttore Area Legale e Compliance.

² Dirigente aziendale con la qualifica di Direttore Amministrazione, Finanza e Controllo.

	relativi effetti fiscali (applicando i <i>tax rate</i> di Gruppo del periodo oggetto di analisi), si evidenzia sul 2019 un incremento di risultato pari a 1.056 migliaia di euro sul 2018 (+9%). Indebitamento Netto pari a 33.077 migliaia di euro al 31 dicembre 2019, rispetto a 28.151 migliaia di euro al 31 dicembre 2018.
Investimenti del Gruppo al 31 dicembre 2019	Nell'esercizio 2019 sono stati effettuati investimenti per complessivi 16.004 migliaia di euro, di cui 2.950 migliaia di euro per studi e progettazioni inerenti lo sviluppo del Master Plan aeroportuale dello scalo di Firenze; 3.152 migliaia di euro per l'acquisto di beni strumentali (attrezzature, autoveicoli, impianti e macchinari operativi); 2.013 migliaia di euro per la riqualifica ed ampliamento dei parcheggi presso l'area Palagio degli Spini; 880 migliaia di euro per il nuovo sistema di trattamento ed accumulo acque di prima pioggia presso lo scalo di Firenze; 608 migliaia di euro per l'adeguamento del BHS e nastri bagagli, 556 migliaia di euro per l'ampliamento del terminal passeggeri (fase 1) e 437 migliaia di euro relativi all'ampliamento del sistema parcheggi presso l'aeroporto di Pisa.
Il traffico	Nel 2019 il Sistema Aeroportuale Toscano ha trasportato circa 8,3 milioni di passeggeri, registrando una variazione complessiva del +1% nella componente passeggeri, un aumento del +2,1% nella componente movimenti; del +2,6% nella componente tonnellaggio e del +11% nella componente merce e posta rispetto ai dati aggregati di passeggeri, movimenti, tonnellaggio e cargo degli scali di Pisa e Firenze del 2018.
Evoluzione della gestione	L'esercizio 2020 vede il permanere delle criticità già evidenziate nel 2019, quali gli effetti della Brexit, la crisi Alitalia, e la mancata ripresa dei voli con aeromobile Boeing 737-800 Max. A questi di aggiunge, dal mese di febbraio 2020, l'impatto dell'epidemia "corona virus" sull'economia mondiale, sulle reti globali di trasporto ed in particolare sul trasporto aereo e, ancor di più per l'Italia, sul turismo domestico e internazionale. Nello scenario in cui la diffusione del virus non sia arrestata in tempi brevi, tale sviluppo pandemico potrebbe incidere anche sensibilmente sulle prospettive globali di crescita futura, influenzando il quadro macroeconomico generale e i mercati finanziari. Considerata la continua evoluzione del fenomeno, al momento è difficile formulare previsioni quantitative sui relativi effetti sulla Società e sul Gruppo, tuttavia, stante le limitazioni ai servizi aeroportuali e le cancellazioni riscontrate da marzo 2020, è possibile ipotizzare che l'impatto sui risultati economico finanziari del 2020 sia significativo, soprattutto con riferimento al primo semestre dell'anno in questione. Toscana Aeroporti, forte della spiccata resilienza dimostrata nei suoi cinque anni di vita, ha intrapreso e continuerà ad implementare tutte le azioni possibili a tutela dei margini del Gruppo e dell'adempimento delle obbligazioni assunte, variabilizzando per quanto possibile i propri costi in funzione dell'andamento del traffico.

7. PROFILO DELL'ESERCIZIO 2019

7.1 SCENARIO MACROECONOMICO E DEL SETTORE DEL TRASPORTO AEREO

Nel 2019 la crescita economica mondiale ha ripreso ad espandersi, tuttavia lo scenario internazionale è stato soggetto ad un numero rilevante di cambiamenti i cui effetti risultato al momento di difficile quantificazione. Infatti, mentre da un lato sembra essersi delineata una soluzione ai conflitti tariffari tra Stati Uniti e Cina e risulta una maggiore chiarezza sul percorso della *Brexit*, dall'altro sono aumentati i rischi al ribasso derivanti dalle tensioni in medio oriente a causa della controversia tra Iraq e Stati Uniti.

In Italia l'attività economica è risultata leggermente in crescita nel terzo trimestre del 2019 mentre è risultata invariata nell'ultimo trimestre dell'anno, soprattutto a causa della debolezza del settore manifatturiero.

Negli aeroporti europei la crescita del traffico passeggeri nel 2019 è stata minore rispetto a quella degli ultimi 5 anni. Tale decelerazione è dovuta al calo del traffico interno, ai fallimenti di alcune compagnie aeree e alla limitazione della capacità nel mercato dell'UE legata al fermo e mancata consegna dei Boeing 737-800 Max.

Quanto all'Italia, il 2019 ha visto irrisolta la crisi Alitalia. Nonostante questo, il traffico aereo negli aeroporti italiani, secondo i dati diramati da Assaeroporti, ha raggiunto i 193,1 milioni di passeggeri nel 2019, con una crescita del 4% rispetto al 2018. Tale risultato è trainato soprattutto dalla crescita del traffico internazionale (+5,8%), mentre il traffico domestico è cresciuto dello +0,7% rispetto al 2018. Si registra, inoltre, un aumento dei movimenti aerei (+2,7%) e la flessione del settore cargo (-3,2%).

7.2 ANDAMENTO DEL TRAFFICO DEL SISTEMA AEROPORTUALE TOSCANO

Il Sistema Aeroportuale Toscano ha trasportato nel 2019 circa 8,3 milioni di passeggeri registrando una crescita dell'1% pari a +79.630 passeggeri transitati rispetto al 2018.

Si ricorda la sempre alta percentuale di cancellazioni/dirottamenti sullo scalo di Firenze (di cui circa il 48% per avverse condizioni meteo), seppur in riduzione rispetto al 2018.

I movimenti cancellati e dirottati sono 842 (-32,5% rispetto al 2018) per una perdita stimata di circa 84.000 passeggeri (solo in parte dirottati su Pisa, circa il 46%). Al netto delle cancellazioni il traffico passeggeri di Toscana Aeroporti sarebbe cresciuto dell'1,7%.

I dati di traffico cargo registrati nel 2019 dal Sistema aeroportuale toscano evidenziano una crescita dell'11% (pari a +1.310.699 Kg di merce e posta trasportati). Tale risultato è dovuto ai voli aggiuntivi effettuati da DHL su Pisa per rispondere alla crescente richiesta del mercato toscano ed alla presenza di alcuni voli charter "all cargo" per il trasporto turbine Nuovo Pignone e ai voli umanitari verso l'Africa. Si ricorda la conferma anche per il 2019 dei voli charter cargo legati all'evento internazionale *Endurance Lifestyle* inserito nel calendario della Federazione Equestre Internazionale.

Di seguito, in dettaglio, le diverse componenti del traffico per il 2019 con il relativo confronto rispetto al 2018:

TRAFFICO TOSCANA AEROPORTI				
	Progr. al 31.12.19	Progr. al 31.12.18	VAR. 2019/18	VAR.% 2019/18
Passeggeri commerciali	8.239.232	8.160.079	79.153	1,0%
Nazionali (Linea + Charter)	1.796.886	1.823.313	-26.427	-1,4%
Internazionali (Linea + Charter)	6.442.346	6.336.766	105.580	1,7%
Passeggeri Aviazione Generale	22.559	22.082	477	2,2%
TOTALE PASSEGGERI	8.261.791	8.182.161	79.630	1,0%
	Progr. al 31.12.19	Progr. al 31.12.18	VAR. 2019/18	VAR.% 2019/18
Movimenti Commerciali	67.164	66.120	1.044	1,6%
Nazionali (Linea + Charter)	14.031	14.157	-126	-0,9%
Internazionali (Linea + Charter)	51.452	50.519	933	1,8%
Cargo	1.681	1.444	237	16,4%
Movimenti Aviazione Generale	11.787	11.215	572	5,1%
TOTALE MOVIMENTI	78.951	77.335	1.616	2,1%
	Progr. al 31.12.19	Progr. al 31.12.18	VAR. 2019/18	VAR.% 2019/18
Tonnellaggio Commerciale	4.185.519	4.089.392	96.127	2,4%
Nazionali (Linea + Charter)	839.208	851.502	-12.294	-1,4%
Internazionali (Linea + Charter)	3.217.150	3.136.348	80.802	2,6%
Cargo	129.161	101.542	27.619	27,2%
Tonnellaggio Aviazione Generale	176.894	161.726	15.168	9,4%
TOTALE TONNELLAGGIO	4.362.413	4.251.118	111.295	2,6%
	Progr. al 31.12.19	Progr. al 31.12.18	VAR. 2019/18	VAR.% 2019/18
Merce via aerea (Kg)	12.743.904	11.299.442 *	1.444.462	12,8%
Merce via superficie (Kg)	379.495	501.764	-122.269	-24,4%
Posta (Kg)	60.458	71.952	-11.494	-16,0%
TOTALE MERCE E POSTA	13.183.857	11.873.157	1.310.699	11,0%
	Progr. al 31.12.19	Progr. al 31.12.18	VAR. 2019/18	VAR.% 2019/18
TOTALE UNITA' DI TRAFFICO	8.393.630	8.300.893	92.737	1,12%

* merce via aerea - dato finale ricalcolato 2018

Di seguito il confronto con il sistema aeroportuale italiano che registra una crescita media nel periodo del 4%.

Gennaio-Dicembre 2019			
N.	Aeroporto	Passeggeri	%
	Roma (Sistema)	49.412.069	1,2
	Milano (Sistema)	49.349.547	5,1
	Venezia (Sistema)	14.816.325	2,2
1	Napoli	10.860.068	9,3
2	Catania	10.223.113	2,9
3	Bologna	9.405.920	10,6
4	Palermo	7.018.087	5,9
5	Bari	5.545.588	10,2
6	Pisa	5.387.558	-1,4
7	Cagliari	4.747.806	8,6
8	Torino	3.952.158	-3,3
9	Verona	3.638.088	5,2
10	Olbia	2.978.769	-0,7
11	Lamezia Terme	2.978.110	8,1
12	Firenze	2.874.233	5,7
13	Brindisi	2.697.749	8,8
14	Genova	1.536.136	5,5
15	Alghero	1.390.381	1,8
TOTALI		193.102.662	4,0
Sistema Aeroportuale Toscano		8.261.791	1,0

Nota: Il sistema aeroportuale di Roma include gli aeroporti di Fiumicino e di Ciampino, quello di Milano gli scali di Malpensa, Linate, Bergamo Orio al Serio e Parma; il sistema di Venezia include gli scali di Venezia e Treviso.

Nel 2019 gli aeroporti toscani sono stati collegati con 96 destinazioni di cui 11 nazionali e 85 internazionali, (21 operate in entrambi gli scali) e sono stati serviti da 34 compagnie aeree (di cui 8 operanti in entrambi gli scali), 18 Full Service (di seguito anche "FC") e 16 Low Cost (di seguito anche "LC").

Si riporta di seguito il dettaglio delle destinazioni e delle compagnie in questione.

N. destinazioni servite Gennaio-Dicembre 2019 Sistema Aeroportuale Toscano*					
Destinazioni nazionali:		32	Colonia - Bonn	65	Malta
1	Alghero	33	Copenaghen	66	Manchester
2	Bari	34	Corfù	67	Marrakech
3	Brindisi	35	Cracovia	68	Monaco di Baviera
4	Cagliari	36	Danzica	69	Mosca (Domodedovo)
5	Catania	37	Doha	70	Mosca (Vnukovo)
6	Comiso	38	Dublino	71	Mykonos
7	Lamezia Terme	39	Dusseldorf	72	Nantes
8	Olbia	40	Dusseldorf (Weeze)	73	NewCastle
9	Palermo	41	EastMidland	74	Norimberga
10	Roma (Fiumicino)	42	Edimburgo	75	Oslo
11	Trapani	43	Eindhoven	76	Palma di Maiorca
Destinazioni internazionali		44	Fez	77	Parigi (Beauvais)
12	Amsterdam	45	Francforte (Hahn)	78	Parigi (Charles de Gaulle)
13	Anversa	46	Francforte (Main)	79	Parigi (Orly)
14	Atene	47	Fuerteventura	80	Praga
15	Barcellona	48	Ginevra	81	Rodi
16	Barcellona (Girona)	49	Glasgow (Prestwick)	82	Rotterdam
17	Berlino Schönefeld	50	Goteborg	83	Sanpietroburgo
18	Berlino Tegel	51	Gran Canaria	84	Santorini
19	Bilbao	52	Helsinki	85	Siviglia
20	Billund	53	Ibiza	86	Stoccarda
21	Birmingham	54	Istanbul	87	Stoccolma (Arlanda)
22	Bordeaux	55	Kalamata	88	Stoccolma (Skavsta)
23	Bristol	56	Leeds-Bradford	89	Tenerife
24	Bruxelles (Charleroi)	57	Lisbona	90	Tel Aviv
25	Bruxelles (Zaventem)	58	Liverpool	91	Tirana
26	Bucarest	59	Londra (City)	92	Tolosa
27	Budapest	60	Londra (Gatwick)	93	Valencia
28	Casablanca	61	Londra (Heathrow)	94	Varsavia (Modlin)
29	Cefalonia	62	Londra (Luton)	95	Vienna
30	Chania	63	Londra (Stansted)	96	Zurigo
31	Chisinau	64	Madrid		

Compagnie Aeree operanti Gennaio-Dicembre 2019 Sistema Aeroportuale Toscano*			
1	Aegean Airlines	18	KLM
2	Aer Lingus	19	Laudamotion
3	Air Arabia Maroc	20	Lufthansa
4	Air Dolomiti	21	Norwegian Air Shuttle
5	Air France	22	Pobeda Airlines
6	Air Moldova	23	Qatar Airways
7	Albawings	24	Ryanair
8	Alitalia	25	S.A.S.
9	Austrian Airlines	26	S7 Airlines
10	Blue Air	27	Swiss
11	British Airways	28	TAP
12	Brussels Airlines	29	Transavia
13	easyJet	30	TuiFly Belgium
14	Eurowings	31	Turkish Airlines
15	Ernest Airlines	32	Volotea
16	Iberia	33	Vueling Airlines
17	Jet2.com	34	Wizz air

* Le destinazioni e le compagnie aeree sono espresse in ordine alfabetico

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

Il prospetto che segue riporta l'andamento del traffico del 2019 con relativo confronto verso il 2018, suddiviso nelle sue diverse componenti:

TRAFFICO AEROPORTO DI PISA				
	Progr. al 31.12.19	Progr. al 31.12.18	VAR. 2019/18	VAR.% 2019/18
Passeggeri commerciali	5.377.531	5.453.331	-75.800	-1,4%
Nazionali (Linea + Charter)	1.417.247	1.441.546	-24.299	-1,7%
Internazionali (Linea + Charter)	3.960.284	4.011.785	-51.501	-1,3%
Passeggeri Aviazione Generale	10.027	9.749	278	2,9%
TOTALE PASSEGGERI	5.387.558	5.463.080	-75.522	-1,4%
	Progr. al 31.12.19	Progr. al 31.12.18	VAR. 2019/18	VAR.% 2019/18
Movimenti Commerciali	37.969	38.512	-543	-1,4%
Nazionali (Linea + Charter)	10.205	10.314	-109	-1,1%
Internazionali (Linea + Charter)	26.083	26.754	-671	-2,5%
Cargo	1.681	1.444	237	16,4%
Movimenti Aviazione Generale	4.846	4.597	249	5,4%
TOTALE MOVIMENTI	42.815	43.109	-294	-0,7%
	Progr. al 31.12.19	Progr. al 31.12.18	VAR. 2019/18	VAR.% 2019/18
Tonnellaggio Commerciale	2.547.760	2.549.888	-2.128	-0,1%
Nazionali (Linea + Charter)	614.456	619.972	-5.516	-0,9%
Internazionali (Linea + Charter)	1.804.143	1.828.374	-24.231	-1,3%
Cargo	129.161	101.542	27.619	27,2%
Tonnellaggio Aviazione Generale	85.862	78.573	7.289	9,3%
TOTALE TONNELLAGGIO	2.633.622	2.628.461	5.161	0,20%
	Progr. al 31.12.19	Progr. al 31.12.18	VAR. 2019/18	VAR.% 2019/18
Merce via aerea (Kg)	12.688.808	11.236.599	1.452.209	12,9%
Merce via superficie (Kg)	255.907	336.091	-80.184	-23,9%
Posta (Kg)	60.441	71.747	-11.306	-15,8%
TOTALE MERCE E POSTA	13.005.156	11.644.437	1.360.719	11,7%
	Progr. al 31.12.19	Progr. al 31.12.18	VAR. 2019/18	VAR.% 2019/18
TOTALE UNITA' DI TRAFFICO	5.517.610	5.579.524	-61.915	-1,1%

Nel corso del 2019 sono transitati dall'aeroporto di Pisa circa 5,4 milioni passeggeri, -1,4% rispetto al 2018.

A fronte di una contrazione dei posti offerti del traffico di linea (-0,7%) si registra un calo del traffico passeggeri di linea dello 0,9% rispetto al 2018. Il fattore di riempimento risulta lievemente in calo nei due periodi (87,1% il fattore di riempimento del 2018 e 86,9% il fattore di riempimento 2019).

Il traffico passeggeri dei voli dirottati, incluso nel traffico commerciale, rappresenta lo 0,5% del traffico totale (pari a 27.850 passeggeri, - 12,0% rispetto allo stesso periodo 2018). La quota proveniente da Firenze rappresenta circa il 75%.

Il traffico dei voli di Aviazione Generale nel 2019 è in crescita (+2,9%) rispetto a quanto registrato nell'anno 2018 (+278 passeggeri).

Di seguito i principali fattori che hanno determinato l'andamento del traffico di linea passeggeri dell'aeroporto Galilei di Pisa nel corso del 2019:

- **Air Dolomiti/Lufthansa:** con l'inizio della stagione estiva Air Dolomiti è subentrata commercialmente a Lufthansa nelle operazioni per Monaco di Baviera. I due voli

giornalieri vengono operati in prevalenza con E195 da 120 posti con incremento capacità (Lufthansa operava alterando E195 da 120 posti con CRJ da 90 posti).

- **Ernest Airlines:** incremento operazioni su Tirana. Dalle 3/4 frequenze settimanali del 2018, a volo giornaliero.
- **Air Arabia Maroc:** nuovo volo per Casablanca operato da aprile con due frequenze settimanali.
- **Norwegian Air Shuttle:** la compagnia norvegese ha effettuato i collegamenti estivi per Oslo, Copenaghen e Stoccolma ai quali si è aggiunto il nuovo collegamento settimanale per Helsinki operativo da Aprile che è subentrato sulla capitale finlandese al posto di Finnair (2 frequenze settimanali metà giugno-metà agosto nel 2018).
- **Pobeda Airlines:** la low cost russa, a causa di problematiche legate ai servizi doganali presso l'aeroporto di San Pietroburgo, ha sospeso, a partire dalla stagione estiva, tutti i collegamenti internazionali per lo scalo russo. Pobeda ha inoltre ridotto le frequenze operate su Mosca Vnukovo (da 7 a 4 settimanali) a causa della mancanza di aeromobili del vettore russo dovuta al non utilizzo dei B737/800 Max. Nel 2019 la riduzione complessiva del traffico Pobeda è stato pari a circa 54.000 passeggeri pari a circa il 37% del traffico Pobeda registrato nel 2018.
- **Ryanair:** in generale lo sviluppo del network Ryanair è stato negativamente influenzato dalla mancata consegna dei Boeing 737-800 Max alla compagnia. In particolare Ryanair ha ridotto il mercato Germania (con la sospensione della rotta per Francoforte Hahn e le frequenze su Francoforte Main parzialmente compensate dall'introduzione del nuovo volo stagionale per Norimberga), riduce il mercato Italia (riduzioni di frequenze su Alghero, Brindisi e Catania e la sospensione dei voli per Crotone e Trapani) e riduce anche le mete turistiche estive. In particolare: il mercato Grecia (con inizio delle operazioni ad agosto e non a giugno come lo scorso anno) e il mercato Spagna (riduzioni su Barcellona, Tenerife e Fuerteventura). Si ricorda inoltre la mancata conferma del collegamento per Sofia. E' opportuno ricordare però la piena operatività nel 2019 del volo per Vienna (4 frequenze settimanali contro le 3 del 2018 – volo operato da Laudamotion), del nuovo volo per Praga, operativo dalla winter 2018/2019 e del nuovo volo per Bruxelles operativo dalla stagione estiva 2019. A partire dalla stagione invernale nuovo collegamento per Bucharest Otopeni. Nel 2019 la riduzione complessiva del traffico Ryanair è stato pari a circa 8.600 passeggeri pari a circa lo 0,3% del traffico Ryanair registrato nel 2018.
- **easyjet:** traffico in calo su Pisa a causa della sospensione nel 2019 delle rotte Svizzere (Basilea e Ginevra) operative nel corso del 2018.
- **British Airways:** la compagnia aerea inglese concentra le operazioni su Londra Heathrow (sospendendo le operazioni su Londra Gatwick) garantendo così una miglior capacità di connessione con il proprio network globale, riducendo in totale le frequenze operate su Pisa durante la stagione estiva. Da 22/23 del 2018 (operate su Gatwick e Heathrow) a 18 del 2019 (solo su Heathrow).

Nel 2019 l'aeroporto di Pisa è stato collegato con 84 destinazioni di linea operate da 24 compagnie aeree di cui 10 FC (Full Service) e 14 LC (Low Cost).

**N. destinazioni servite Gennaio-Dicembre 2019
Aeroporto di Pisa***

Destinazioni nazionali:		27	Cefalonia	56	Londra (Luton)
1	Alghero	28	Chania	57	Londra (Stansted)
2	Bari	29	Colonia - Bonn	58	Madrid
3	Brindisi	30	Copenhagen	59	Malta
4	Cagliari	31	Corfù	60	Manchester
5	Catania	32	Cracovia	61	Marrakech
6	Comiso	33	Danzica	62	Monaco di Baviera
7	Lamezia Terme	34	Doha	63	Mosca (Domodedovo)
8	Olbia	35	Dublino	64	Mosca (Vnukovo)
9	Palermo	36	Dusseldorf (Weeze)	65	Nantes
10	Roma (Fiumicino)	37	East Midlands	66	New Castle
11	Trapani	38	Edimburgo	67	Norimberga
Destinazioni internazionali		39	Eindhoven	68	Oslo
12	Amsterdam	40	Fez	69	Parigi (Beauvais)
13	Atene	41	Frankfort (Main)	70	Parigi (Orly)
14	Barcellona	42	Frankfort (Hahn)	71	Praga
15	Barcellona (Girona)	43	Fuerteventura	72	Rodi
16	Berlino Schönefeld	44	Glasgow (Prestwick)	73	Rotterdam
17	Berlino Tegel	45	Goteborg	74	Sanpietroburgo
18	Billund	46	Gran Canaria	75	Siviglia
19	Birmingham	47	Helsinki	76	Stoccarda
20	Bordeaux	48	Ibiza	77	Stoccolma (Arlanda)
21	Bristol	49	Istanbul	78	Stoccolma (Skavsta)
22	Bruxelles (Charleroi)	50	Kalamata	79	Tenerife
23	Bruxelles (Zaventem)	51	Leeds-Bradford	80	Tirana
24	Bucarest	52	Lisbona	81	Tolosa
25	Budapest	53	Liverpool	82	Valencia
26	Casablanca	54	Londra (Gatwick)	83	Varsavia (Modlin)
		55	Londra (Heathrow)	84	Vienna

**Compagnie Aeree operanti Gennaio-Dicembre 2019
Aeroporto di Pisa***

1	Aegean Airlines	13	Lufthansa**
2	Aer Lingus	14	Norwegian Air Shuttle
3	Air Arabia Maroc	15	Pobeda Airlines
4	Air Dolomiti**	16	Qatar Airways
5	Albawings	17	Ryanair Limited
6	Alitalia	18	SAS
7	British Airways	19	S7 Airlines
8	Easy Jet	20	Transavia
9	Eurowings	21	Turkish Airlines
10	Ernest Airlines	22	Volotea
11	Jet2.com	23	Vueling Airlines
12	Laudamotion	24	Wizzair

* Le compagnie aeree sono espresse in ordine alfabetico

** a partire dalla stagione estiva Air Dolomiti subentra a Lufthansa nelle operazioni su Monaco di Baviera.

Traffico Linea passeggeri suddiviso per nazione

Nel corso del 2019 sono stati 25 i mercati regolarmente collegati con l'aeroporto di Pisa con voli di linea.

Il mercato internazionale rappresenta il 73,6% del traffico totale di linea passeggeri dell'Aeroporto Galilei, mentre quello domestico il 26,4%.

Il prospetto che segue evidenzia l'incidenza percentuale di ciascun paese europeo sul totale del traffico di linea passeggeri registrato dal Galilei nel corso del 2019 e la variazione, sia in termini assoluti che percentuali, rispetto al 2018.

Traffico pax di linea	2019	2018	Var.	Var. %	% on TOT
Italia	1.408.569	1.434.154	-25.585	-1,8%	26,4%
Regno unito	1.098.845	1.130.474	-31.629	-2,8%	20,6%
Spagna	536.043	555.068	-19.025	-3,4%	10,1%
Germania	359.356	384.614	-25.258	-6,6%	6,7%
Francia	288.911	278.373	10.538	3,8%	5,4%
Paesi Bassi	280.824	276.150	4.674	1,7%	5,3%
Belgio	203.938	157.092	46.846	29,8%	3,8%
Albania	161.513	138.533	22.980	16,6%	3,0%
Russia	134.259	165.853	-31.594	-19,0%	2,5%
Polonia	85.101	87.983	-2.882	-3,3%	1,6%
Irlanda	82.641	70.306	12.335	17,5%	1,5%
Marocco	80.725	60.393	20.332	33,7%	1,5%
Svezia	72.816	71.295	1.521	2,1%	1,4%
Qatar	65.851	64.931	920	1,4%	1,2%
Danimarca	55.985	56.693	-708	-1,2%	1,0%
Portogallo	54.883	49.642	5.241	10,6%	1,0%
Repubblica Ceca	54.254	14.029	40.225	286,7%	1,0%
Romania	50.735	42.543	8.192	19,3%	1,0%
Ungheria	48.259	52.127	-3.868	-7,4%	0,9%
Malta	46.399	55.881	-9.482	-17,0%	0,9%
Grecia	46.365	78.771	-32.406	-41,1%	0,9%
Norvegia	45.017	42.999	2.018	4,7%	0,8%
Austria	38.394	19.476	18.918	97,1%	0,7%
Turchia	22.906	21.065	1.841	8,7%	0,4%
Finlandia	10.431	4.141	6.290	151,9%	0,2%
Svizzera		45.230	-45.230	-100,0%	0,0%
Bulgaria		20.441	-20.441	-100,0%	0,0%
TOTALE	5.333.043	5.378.257	-45.214	-0,8%	100,0%

Nel 2019 il traffico domestico ha registrato un calo dell'1,8% rispetto al 2018 dovuto principalmente alle riduzioni effettuate da Ryanair su Alghero, Brindisi e Catania e alla sospensione dei collegamenti per Crotone e Trapani.

Il mercato britannico è il primo tra i mercati esteri (circa 1.100.000 passeggeri; 20,6% sul totale mercati) e registra un decremento del 2,8%. Si ricordano, al riguardo, le sopracitate riduzioni ad opera di British Airways che concentra le operazioni su Londra Heathrow operando nella stagione estiva 18 frequenze settimanali contro le 22/23 della *summer* 2018. Piena operatività invece di Ryanair su Londra Stansted, che aveva operato riduzioni nel 2018 a causa delle cancellazioni legate alle problematiche, e conseguenti scioperi, dei piloti e del personale di volo. Lievi riduzioni su le altre rotte UK da parte di Ryanair (in particolare Leeds-Bradford) a causa dell'incertezza Brexit di inizio anno che ha portato il vettore ad una rivisitazione della capacità sul mercato britannico.

In calo del 3,4% il mercato spagnolo, che rappresenta il 10,1% sul totale del traffico. Le riduzioni effettuate da Ryanair su Barcellona, Tenerife, Fuerteventura sono solo parzialmente compensate dagli incrementi effettuati dal vettore su Siviglia (3 frequenze invece di 2 nella stagione invernale), Valencia (4 frequenze invece di 3 nella stagione invernale) ed Ibiza (con incrementi su agosto e settembre).

In calo il mercato Germania del 6,6%. Il volo Ryanair per Francoforte Main, diventato stagionale nel 2019, e la sospensione del volo per Francoforte Hahn a partire dalla stagione estiva, sono stati solo parzialmente compensati dall'incremento di capacità e frequenze effettuato da Air Dolomiti su Monaco (2 voli giorno con E195 da 120 posti). Si ricordano

inoltre l'apertura del nuovo volo stagionale per Norimberga ad opera di Ryanair e gli incrementi ad opera di easyjet sulla rotta Berlino (Schoenfeld / Tegel).

Si evidenzia inoltre il calo del mercato Grecia (-41,1%) dovuto alla ritardata partenza delle rotte stagionali di Rodi, Chania e Corfù, operative solo a partire da agosto 2019 parzialmente compensate dall'apertura della nuova rotta Kalamata.

I mercati Bulgaria e Svizzera non sono presenti nel 2019 a causa della sospensione del volo per Sofia, operato nel 2018 da Ryanair, e dei voli per Basilea e Ginevra operati nel 2018 da easyJet.

Il mercato russo registra un calo del traffico di linea del 19% a causa delle già citate riduzioni da parte di Pobeda sia su Mosca Vnukovo che San Pietroburgo. Il mercato russo raggiunge una riduzione complessiva del -36,6% se si aggiunge anche il traffico charter (sempre operato nel 2018 da Pobeda).

Di rilievo la forte crescita registrata dal mercato Repubblica Ceca (+286,7%) grazie alla nuova operazione su Praga di Ryanair (3 frequenze settimanali a partire dalla stagione invernale 2018/2019), del mercato Albanese (+16,6%), grazie alle operazioni effettuate da Albawings e Ernest Airlines su Tirana e del mercato Belga grazie alla nuova operazione di Ryanair su Bruxelles Zaventem (+29,8%).

Da ricordare inoltre la crescita dei seguenti mercati:

- Marocco (+33,7%), grazie all'incremento durante la stagione invernale delle operazioni di Ryanair su Marrakech (3 frequenze settimanali invece di 2) e l'avvio delle operazioni su Casablanca da parte di Air Arabia Maroc (2 frequenze settimanali da aprile);
- Austria (+97,1%) grazie alla piena operatività ed incremento frequenze (da 3 a 4 settimanali) del volo per Vienna effettuato da Ryanair (tramite vettore Laudamotion).
- Finlandia (+151,9%) grazie alla nuova operazione di Norwegian su Helsinki, che sostituisce e incrementa l'operazione Finnair che ha operato su Pisa nel 2018. La compagnia norvegese infatti opera 1 frequenza settimanale sulla capitale finlandese per tutta la stagione estiva contro l'operazione di fine giugno-inizio agosto di Finnair.
- Irlanda (+17,5%) prosecuzione nella stagione invernale del volo per Dublino operato da Ryanair.

Traffico Merci e Posta

I dati di traffico cargo registrati nel 2019 dall'aeroporto di Pisa evidenziano una crescita dell'11,7% (pari a +1.361 tonnellate di merce e posta trasportate). Tale risultato è dovuto ai voli aggiuntivi effettuati da DHL per rispondere alla crescente richiesta del mercato toscano ed alla presenza di alcuni voli charter "all cargo" per il trasporto turbine Nuovo Pignone e ai voli umanitari verso l'Africa. Si ricorda la conferma anche per il 2019 dei voli charter cargo legati all'evento internazionale Endurance Lifestyle inserito nel calendario della Federazione Equestre Internazionale.

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

Il prospetto che segue riporta l'andamento del traffico dell'anno 2019 con il relativo confronto sul 2018, suddiviso nelle sue diverse componenti:

TRAFFICO AEROPORTO DI FIRENZE				
	Progr. al 31.12.19	Progr. al 31.12.18	VAR. 2019/18	VAR.% 2019/18
Passeggeri com merciali	2.861.701	2.706.748	154.953	5,7%
Nazionali (Linea + Charter)	379.639	381.767	-2.128	-0,6%
Internazionali (Linea + Charter)	2.482.062	2.324.981	157.081	6,8%
Passeggeri Aviazione Generale	12.532	12.333	199	1,6%
TOTALE PASSEGGERI	2.874.233	2.719.081	155.152	5,7%
	Progr. al 31.12.19	Progr. al 31.12.18	VAR. 2019/18	VAR.% 2019/18
Movimenti Com merciali	29.195	27.608	1.587	5,7%
Nazionali (Linea + Charter)	3.826	3.843	-17	-0,4%
Internazionali (Linea + Charter)	25.369	23.765	1.604	6,7%
Movimenti Aviazione Generale	6.941	6.618	323	4,9%
TOTALE MOVIMENTI	36.136	34.226	1.910	5,6%
	Progr. al 31.12.19	Progr. al 31.12.18	VAR. 2019/18	VAR.% 2019/18
Tonnellaggio Com mercialiale	1.637.759	1.539.504	98.255	6,4%
Nazionali (Linea + Charter)	224.752	231.530	-6.778	-2,9%
Internazionali (Linea + Charter)	1.413.007	1.307.974	105.033	8,0%
Tonnellaggio Aviazione Generale	91.032	83.153	7.879	9,5%
TOTALE TONNELLAGGIO	1.728.791	1.622.657	106.134	6,54%
	Progr. al 31.12.19	Progr. al 31.12.18	VAR. 2019/18	VAR.% 2019/18
Merce via aerea (Kg)	55.096	82.724	-27.628	-33,4%
Merce via su perficie (Kg)	123.587	165.672	-42.085	-25,4%
Posta (Kg)	17	205	-188	-91,7%
TOTALE MERCE E POSTA	178.700	248.601	-69.901	-28,1%
	Progr. al 31.12.19	Progr. al 31.12.18	VAR. 2019/18	VAR.% 2019/18
TOTALE UNITA' DI TRAFFICO	2.876.020	2.721.567	154.453	5,7%

Nel corso del 2019 l'aeroporto di Firenze ha registrato circa 2,9 milioni passeggeri, con un incremento del 5,7% (+155.152 passeggeri) rispetto al 2018.

A fronte di una crescita dei posti offerti (+6,8%) si registra una crescita del traffico passeggeri (+5,7%). Il fattore di riempimento dei voli di linea registra un calo di 0,8 punti percentuali (79,6% il fattore di riempimento del 2018 e 78,8% il fattore di riempimento 2019).

Il traffico passeggeri dei voli di Aviazione Generale nel 2019 è in crescita (+1,6%) rispetto a quanto registrato nell'anno 2018 (+199 passeggeri).

Si riportano di seguito i principali fattori che hanno determinato le variazioni di traffico del 2019:

- **TAP:** piena operatività del collegamento per Lisbona, attivo da giugno 2018 effettuando nella stagione invernale 9 frequenze settimanali e fino a 10 nella stagione estiva.
- **Iberia:** incremento operazioni su Madrid, da 4 a 6/7 frequenze settimanali nel gennaio-marzo e da 7 a 10 frequenze nel novembre dicembre. Durante la stagione estiva Iberia ha operato 11 frequenze settimanali (fino a 13 in agosto).

- **Air France:** piena operatività del vettore su Parigi Charles de Gaulle. Si ricorda infatti che i primi mesi del 2018 erano stati caratterizzati da frequenti cancellazioni del vettore per sciopero piloti e personale di volo. Nella stagione estiva inoltre Air France ha effettuato movimenti aggiuntivi sulla rotta (fino a 2 frequenze settimanali aggiuntive). Air France da settembre 2019 introduce l'utilizzo su due voli dell'A319 da 143 posti contro l'A318 da 131 utilizzato sui restanti quattro.
- **Brussels Airlines:** il vettore belga anticipa le operazioni stagionali rispetto al 2018 per Bruxelles riprendendole a partire dal 27 febbraio 2019. Incrementa inoltre le operazioni della stagione estiva passando da 7-8 frequenze ad un massimo di 10 frequenze.
- **Eurowings:** con la fine della stagione invernale 2018 è stato sospeso il collegamento diretto ad opera del vettore tedesco per Dusseldorf. Il collegamento è ripreso nel 2019 con l'inizio della stagione estiva operando fino ad un volo giornaliero. Il collegamento è proseguito nella stagione invernale con due frequenze settimanali.
- **Scandinavian Airlines:** nuovo collegamento stagionale per Copenaghen operativo da aprile con 3 frequenze settimanali.
- **Vueling Airlines:** da metà settembre 2019 la compagnia spagnola ha basato il 3° aeromobile sullo scalo fiorentino aprendo 4 nuove destinazioni: Bilbao (2 frequenze settimanali), Monaco (5 frequenze settimanali), Vienna (volo giornaliero) e Praga (4 frequenze settimanali) oltre ad incrementare le operazioni su alcune rotte esistenti.
- **CityJet:** sospensione a partire dalla stagione invernale 2018/2019 delle operazioni per Londra City. La Destinazione resta comunque nel network dell'aeroporto Vespucci grazie alle operazioni di British Airways.
- **Air Moldova:** il vettore sospende l'operazione su Chişinău da metà maggio 2019 (ultimo volo 14/05).

Nel corso del 2019 l'aeroporto di Firenze è stato collegato con 33 destinazioni di linea operate da 18 compagnie aeree 13 FC (Full Service) e 5 LC (Low Cost).

N. destinazioni servite Gennaio-Dicembre 2019 Aeroporto di Firenze*			
Destinazioni nazionali:		16	Lisbona
1	Catania	17	Londra (City)
2	Palermo	18	Londra (Gatwick)
3	Roma FCO	19	Londra (Luton)
Destinazioni internazionali		20	Londra (Stansted)
4	Amsterdam	21	Madrid
5	Anversa	22	Manchester
6	Barcellona	23	Monaco di Baviera
7	Bilbao	24	Mykonos
8	Bruxelles	25	Palma di Maiorca
9	Bucarest	26	Parigi (Charles de Gaulle)
10	Chisinau	27	Parigi (Orly)
11	Copenaghen	28	Praga
12	Dusseldorf	29	Santorini
13	Edimburgo	30	Tel Aviv
14	Francoforte	31	Tirana
15	Ginevra	32	Vienna
		33	Zurigo

Compagnie Aeree operanti Gennaio-Dicembre 2019 Aeroporto di Firenze*			
1	Air Dolomiti	10	Eurowings
2	Air France	11	Iberia
3	Air Moldova	12	KLM
4	Albawings	13	Lufthansa
5	Alitalia	14	SAS
6	Austrian Airlines	15	Swiss
7	Blue Air	16	Tap-Air Portugal
8	British Airways	17	Tui Fly Belgium
9	Brussels Airlines	18	Vueling

* Le compagnie aeree sono esposte in ordine alfabetico

Traffico di Linea Passeggeri suddiviso per Nazione

Nel corso del 2019 sono stati 17 i mercati regolarmente collegati con l'aeroporto di Firenze con voli di linea.

Il mercato internazionale rappresenta l'86,8% del traffico totale di linea passeggeri dell'Aeroporto Vespucci, mentre quello domestico il 13,2%.

Il prospetto che segue evidenzia l'incidenza percentuale di ciascun paese europeo sul totale del traffico di linea passeggeri registrato dal Vespucci nel corso del 2019 e la variazione, sia in termini assoluti che percentuali, rispetto al 2018:

Traffico pax di linea	2019	2018	Var.	Var. %	% on TOT
Francia	583.073	534.763	48.310	9,0%	20,4%
Germania	512.895	504.465	8.430	1,7%	17,9%
Italia	378.792	380.798	-2.006	-0,5%	13,2%
Spagna	352.658	305.240	47.418	15,5%	12,3%
Paesi Bassi	268.802	270.870	-2.068	-0,8%	9,4%
Regno Unito	223.361	234.500	-11.139	-4,8%	7,8%
Svizzera	183.321	193.530	-10.209	-5,3%	6,4%
Portogallo	77.189	45.420	31.769	69,9%	2,7%
Belgio	73.072	64.029	9.043	14,1%	2,6%
Austria	52.979	34.004	18.975	55,8%	1,9%
Romania	47.288	43.541	3.747	8,6%	1,7%
Albania	43.431	44.631	-1.200	-2,7%	1,5%
Danimarca	32.398	13.384	19.014	142,1%	1,1%
Repubblica Ceca	11.713		11.713	100,00%	0,4%
Grecia	9.847	13.495	-3.648	-27,0%	0,3%
Israele	6.032	5.308	724	13,64%	0,2%
Rep. Di Moldavia	3.522	14.209	-10.687	-75,2%	0,1%
Croazia		2.668		-100,00%	0,0%
TOTALE	2.860.373	2.704.855	158.186	5,7%	100,0%

Come si osserva dalla tabella soprastante, il mercato francese è il primo mercato sullo scalo con oltre 580.000 passeggeri in crescita del 9,0% grazie alla piena operatività nel 2019 dei voli Air France che nel 2018 avevano risentito delle cancellazioni effettuate dal vettore a causa degli scioperi piloti e personale di volo ed agli incrementi effettuati (di frequenze e capacità) nel corso del 2019.

Il mercato tedesco, secondo mercato internazionale, registra lieve crescita (+1,7%) trasportando circa 513.000. L'incremento è dovuto al nuovo volo per Monaco operato da

Vueling da metà settembre e dal volo per Dusseldorf operato da Eurowings a partire da Aprile.

Il mercato italiano (380.000 passeggeri) si conferma terzo mercato in sostanziale stabilità rispetto al 2018 (-2.000 passeggeri pari ad una riduzione del -0,5%).

Il mercato spagnolo registra una crescita del 15,5% grazie all'incremento sopracitato delle operazioni da parte di Ibera su Madrid. Si ricorda inoltre l'apertura da parte di Vueling del nuovo collegamento per Bilbao a partire da metà settembre 2019.

In rilievo la forte crescita registrata dal mercato Portogallo (+31.769 passeggeri) grazie alla nuova operazione TAP su Lisbona operativa da giugno 2018.

In evidenza inoltre la crescita registrata dal mercato Danimarca (+142,1%) grazie alla nuova operazione stagionale di Scandinavia Airlines su Copenaghen, 3 frequenze settimanali a partire da aprile 2019 e del mercato Austria (+55,8%) grazie al nuovo collegamento per Vienna operato da Vueling a partire da metà settembre 2019.

Il mercato Gran Bretagna, in calo del 4,8%, risente della cancellazione delle operazioni su London City di City Jet (sospese con l'avvio della stagione invernale 2018/2019). La destinazione resta nel network del Vespucci grazie ai voli operati da British Airways.

Il mercato Moldavo è in calo a causa della cancellazione avvenuta a metà maggio dell'operazione su Chişinău effettuata da Air Moldova.

Si ricorda la presenza del nuovo mercato Ceco grazie all'introduzione del volo per Praga ad opera di Vueling da metà settembre 2019.

8. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI NELL'ANNO 2019

In data 26 gennaio 2019 è stato presentato il progetto di ampliamento del terminal dell'aeroporto di Pisa e delle infrastrutture di volo a esso collegate nell'ambito del Master Plan 2018-2028, intendendo con esso il programma di interventi relativi al più ampio sistema infrastrutturale che gravita intorno all'aeroporto di Pisa, dalla pista secondaria, alle aree di stazionamento, fino alla previsione di realizzazione di un Hub di manutenzione aeromobili.

Contestualmente è stato inoltre annunciato il rafforzamento della partnership con Ryanair, prima compagnia aerea europea per numero di passeggeri trasportati all'anno. La partnership, avviata nel 1998, è stata confermata grazie alla sottoscrizione di un nuovo accordo fino al 2023, creando le condizioni per lo sviluppo di traffico e nuove destinazioni in partenza dallo scalo pisano.

In data 6 febbraio 2019 si sono chiusi i lavori della Conferenza dei Servizi con esito positivo per effetto del parere favorevole dei circa 40 soggetti intervenuti a esclusione dei 3 comuni di Sesto Fiorentino, Prato e Campi Bisenzio in merito alla conformità urbanistica del progetto del nuovo Masterplan 2014-2029 dell'aeroporto di Firenze che prevede la realizzazione di una nuova pista da 2.400 metri e di un nuovo terminal.

In data 9 febbraio 2019, presso l'aeroporto di Firenze, è stata inaugurata la nuova linea 2 della tramvia che collega lo scalo fiorentino con la stazione di Santa Maria Novella.

In data 4 marzo 2019, a causa dei limitati spazi operativi sull'aeroporto di Pisa, TA ha ottenuto da Enac (prot. 886/B2 del 4 marzo 2019) parere positivo in merito alla richiesta di limitazione del numero di accessi degli operatori di assistenza a terra per le categorie 3 e 5 di cui all'allegato A al Dlgs 18/991. In particolare, è stato limitato a due il numero degli handler per l'aviazione commerciale di cui uno (il Gestore) svolga sia attività di aviazione commerciale sia di aviazione generale, e a due per l'aviazione generale.

In data 16 aprile 2019 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti firma il decreto direttoriale che ratifica la conclusione positiva della Conferenza dei Servizi relativa al Master Plan 2014-2029 dell'Aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze.

In data 8 maggio 2019 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha emanato la Delibera n. 50/2019 di conformità definitiva ai Modelli tariffari per l'aeroporto di Pisa per gli anni 2019-2022.

In data 27 maggio 2019 il TAR della Regione Toscana ha emesso sentenza di accoglimento dei ricorsi presentati da alcuni comitati e dai "Comuni della Piana" annullando il decreto legge relativo all'approvazione della Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) per la nuova pista dell'aeroporto di Firenze obbligando a rinnovare il procedimento di VIA al fine di superare le carenze istruttorie rilevate dal TAR.

In data 12 luglio 2019 si è raggiunto un accordo tra il Comune di Pisa e Toscana Aeroporti per l'accessibilità all'interno del sedime aeroportuale del Galileo Galilei. L'accordo prevede la concessione da parte di Toscana Aeroporti degli stalli di parcheggio posti all'interno del sedime aeroportuale per le operazioni di salita e discesa passeggeri da autobus in determinate condizioni specificate nell'accordo, altrimenti gli autobus continueranno a utilizzare il parcheggio scambiatore del People Mover.

In data 15 luglio 2019 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha adottato il provvedimento di sospensione del decreto direttoriale con il quale era stata ratificata la conclusione della Conferenza dei Servizi sull'aeroporto di Firenze.

In data 25 luglio 2019 Toscana Aeroporti S.p.A. ha notificato il ricorso presso il Consiglio di Stato contro la sentenza del TAR Toscana, del 27 maggio 2019, che annullava il Decreto di giudizio favorevole di Valutazione di Impatto Ambientale per il progetto del nuovo Master Plan 2014-2019 dell'aeroporto di Firenze.

In data 31 luglio 2019 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha emanato la Delibera n. 94/2019 di conformità definitiva ai Modelli tariffari per l'aeroporto di Firenze per gli anni 2019-2022.

In data 21 novembre 2019 è stata inaugurata la nuova area di servizio dedicata agli autonoleggi, c.d. Palagio degli Spini, adiacente allo scalo di Firenze.

9. RISULTATI DELLA GESTIONE DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI

9.1 Conto Economico Consolidato

Di seguito il prospetto di raffronto tra i dati del Conto Economico Consolidato del 2019 e del 2018.

¹ Assistenza bagagli ed operazioni di pista.

GRUPPO TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Dati in migliaia di euro	31 DIC 2019	31 DIC 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var. %
RICAVI				
Ricavi operativi				
Ricavi aviation	97.445	94.514	2.931	3,1%
Ricavi non aviation	34.939	31.213	3.726	11,9%
Oneri Sviluppo network	-12.725	-13.393	668	-5,0%
Totale ricavi operativi	119.659	112.334	7.325	6,5%
Altri ricavi	2.185	6.084	-3.899	-64,1%
Ricavi per servizi di costruzione	8.396	13.515	-5.119	-37,9%
TOTALE RICAVI (A)	130.241	131.933	-1.693	-1,3%
COSTI				
Costi operativi				
Materiali di consumo	1.411	1.192	219	18,4%
Costi del personale	42.567	42.907	-340	-0,8%
Costi per servizi	34.237	30.982	3.256	10,5%
Oneri diversi di gestione	2.584	2.456	127	5,2%
Canoni aeroportuali	4.470	6.506	-2.036	-31,3%
Totale costi operativi	85.269	84.044	1.225	1,5%
Costi per servizi di costruzione	6.876	12.054	-5.178	-43,0%
TOTALE COSTI (B)	92.145	96.098	-3.953	-4,1%
MARGINE OPERATIVO LORDO (A-B)	38.096	35.836	2.260	6,3%
Incid.% su ricavi totali	29,3%	27,2%		
Incid.% su ricavi operativi	31,8%	31,9%		
Ammortamenti e svalutazioni	11.195	10.116	1.079	10,7%
Acc. f.do rischi e ripristini	3.062	2.618	444	16,9%
Riprese di valore (svalutazioni) nette di crediti commerciali ed altri crediti	585	347	238	68,8%
RISULTATO OPERATIVO	23.254	22.755	500	2,2%
Incid.% su ricavi totali	17,9%	17,2%		
Incid.% su ricavi operativi	19,4%	20,3%		
GESTIONE FINANZIARIA				
Proventi finanziari	26	46	-20	-43,6%
Oneri finanziari	-1.591	-1.355	-236	17,4%
Utile (perdita) da partecipazioni	32	36	-4	-11,7%
TOTALE GESTIONE FINANZIARIA	-1.533	-1.273	-260	20,4%
UTILE (PERDITA) PRIMA DELLE IMPOSTE	21.721	21.481	240	1,1%
Imposte di periodo	-7.330	-6.720	-611	9,1%
UTILE (PERDITA) DI PERIODO	14.391	14.761	-371	-2,5%
Perdita (utile) di periodo di pertinenza di Terzi	-242	-165	-77	46,8%
UTILE (PERDITA) DI PERIODO DEL GRUPPO	14.149	14.596	-448	-3,1%
Utile per azione (€)	0,760	0,784	-0,0241	-3,1%

In ottemperanza a quanto previsto dalla Comunicazione Consob DEM/6064293 del 28 luglio 2006 e successive modifiche e integrazioni (Comunicazioni Consob n. 0092543 del 3 dicembre 2015 che recepisce gli orientamenti ESMA/2015/1415), si precisa che i dati sintetici di conto economico riportati sono agevolmente riconciliabili con quelli indicati nei prospetti di bilancio. Sugli indicatori alternativi di performance TA presenta, nell'ambito del presente Bilancio Consolidato in aggiunta alle grandezze finanziarie previste dagli IFRS, alcune grandezze derivate da queste ultime, ancorché non previste dagli IFRS (Non-GAAP Measures).

Tali grandezze sono presentate al fine di consentire una migliore valutazione dell'andamento della gestione di Gruppo e non devono essere considerate alternative a quelle previste dagli IFRS. In particolare:

- il risultato intermedio EBIT (*Earnings Before Interests and Taxes*) coincide con il Risultato Operativo riportato nel prospetto di Conto Economico;
- il risultato intermedio PBT (*Profit Before Taxes*) coincide con l'Utile prima delle Imposte riportato nel prospetto di Conto Economico.

Relativamente al risultato intermedio EBITDA (*Earnings Before Interests, Taxes, Depreciation, Amortization*) o Margine Operativo Lordo, si precisa che esso rappresenta l'EBIT al lordo degli ammortamenti e degli accantonamenti. In termini generali si ricorda che i risultati intermedi indicati nel presente documento non sono definiti come misura contabile nell'ambito dei Principi Contabili IFRS e che, pertanto, i criteri di definizione di tali risultati intermedi potrebbero non essere omogenei con quelli adottati da altre società.

Ai fini di una migliore valutazione dei risultati economici del Gruppo, nel presente Bilancio il Gruppo ha ritenuto utile confrontare alcuni risultati intermedi dei due esercizi a confronto denominati **"MOL adjusted"** e **"Risultato netto di periodo di Gruppo adjusted"**. Per i dettagli circa la determinazione dei risultati in questione si veda quanto riportato nel proseguo.

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

RICAVI

I ricavi totali consolidati, in calo dell'1,3%, sono passati da 131,9 milioni di euro del 2018 a 130,2 milioni di euro del 2019. Tale variazione è il risultato dell'incremento di 7,3 milioni di euro dei ricavi operativi (in crescita del +6,5%) e della contemporanea diminuzione di 3,9 milioni degli altri ricavi (derivati principalmente dalla presenza nel 2018 dei maggiori ricavi realizzati a seguito della sentenza Ministero dei Trasporti - Toscana Aeroporti per un ammontare pari a 4,1 milioni di euro) e di 5,1 milioni di euro dei ricavi per servizi di costruzione.

Si segnala che in applicazione del principio contabile IFRS 15 i ricavi operativi sono stati esposti al netto degli oneri di sviluppo network derivanti dai contratti di *marketing support*, tali oneri evidenziano una riduzione di 668 migliaia di euro rispetto al 2018.

RICAVI OPERATIVI

I ricavi operativi consolidati del 2019 ammontano a 119,7 milioni di euro, in aumento del +6,5% rispetto al 2018.

Ricavi "Aviation"

I ricavi "Aviation" del 2019 ammontano a 97,4 milioni di euro, in aumento del 3,1% rispetto al 2018, quando erano pari a 94,5 milioni di euro.

In particolare, i ricavi derivanti dai diritti, corrispettivi e tasse aeroportuali hanno registrato un incremento del +4,7% conseguenza del traffico gestito nel 2019 (+1,8% per traffico passeggeri, movimenti e tonnellaggio) e dal positivo impatto delle tariffe regolamentate sui due scali (+2,9%).

I ricavi di Handling per 30,2 milioni di euro, registrano un leggero calo dello 0,3% come conseguenza di minori ricavi correlati ai servizi di extra handling (servizi di GPU, ASU, ACU).

Ricavi "Non Aviation"

Le attività "Non Aviation", inerenti alla gestione commerciale ed attività immobiliari nei due aeroporti di Firenze e di Pisa, sono svolte:

- i. mediante sub-concessione a terzi (Retail, Food, Autonoleggi, sub-concessione di aree ed altre sub-concessioni);
- ii. in regime di gestione diretta (Pubblicità, Parcheggio, Business Centre, Welcome Desk e sala VIP, Biglietteria area ed Agenzia Merci).

Al 31 dicembre 2019 i ricavi derivanti dalle attività in sub-concessione rappresentano il 59,8% dei ricavi operativi "Non Aviation", mentre quelli derivanti dalle attività in gestione diretta il restante 40,2%. Nel 2018 queste percentuali erano pari, rispettivamente, al 58,8% ed al 41,2%.

Il dato progressivo al 31 dicembre 2019 dei ricavi "Non Aviation" è pari a 34,9 milioni di euro, in aumento dell'11,9% rispetto al 2018 quando erano pari a 31,2 milioni di euro.

L'incremento di 3.726 migliaia di euro, superiore all'andamento del traffico passeggeri registrato nel 2019 (+1%), conferma i positivi riscontri delle strategie *non aviation* implementate dal Gruppo.

In particolare, hanno avuto ottime *performance* nel 2019 in esame i ricavi degli autonoleggi (+1.523 migliaia di euro, +30,2%) grazie soprattutto alla nuova area di Palagio degli Spini presso lo scalo di Firenze, Retail (+549 migliaia di euro, +10,1%), Sale Vip (+566 migliaia di euro, +20%), Food (+509 migliaia di euro, +14,5%).

Oneri Sviluppo Network

Gli oneri di sviluppo network al 31 dicembre 2019 ammontano a 12,7 milioni di euro in diminuzione di 668 migliaia di euro (-5%) rispetto al 31 dicembre 2018 quando erano pari a 13,4 milioni di euro.

ALTRI RICAVI

Il dato progressivo al 31 dicembre 2019 degli "Altri ricavi" è pari a 2.185 migliaia di euro, in calo rispetto al 2018 quando erano pari a 6,1 milioni di euro. La differenza di 3,9 milioni di euro deriva sostanzialmente dalla presenza nel 2018 dei proventi realizzati a seguito della sentenza Ministero dei Trasporti - Toscana Aeroporti per un ammontare pari a 4,1 milioni di euro.

RICAVI PER SERVIZI DI COSTRUZIONE

Nel 2019 i ricavi per servizi di costruzione ammontano a 8,4 milioni di euro, in calo rispetto al dato del 2018 di 5,1 milioni di euro (-37,9%) per effetto dell'andamento degli investimenti del Gruppo.

COSTI

Nel 2019 i costi totali ammontano a 92,1 milioni di euro, in calo del 4,1% rispetto al 2018, quando erano pari a 96,1 milioni di euro. Questo risultato è stato determinato dall'incremento dei costi operativi del +1,5% (passati da 84 milioni nel 2018 a 85,3 milioni di euro nel 2019) e dal contemporaneo decremento dei costi per servizi di costruzione per - 5,2 milioni di euro.

COSTI OPERATIVI

I Costi operativi del 2019, pari a 85,3 milioni di euro, si incrementano dell'1,5% rispetto agli 85,3 milioni di euro consuntivati nel 2018.

I "Materiali di consumo" del 2019 in esame sono pari a 1.411 migliaia di euro in aumento di 219 migliaia di euro rispetto al 2018. L'incremento è dovuto principalmente a carburanti (+124 migliaia di euro) e vestiario (+97 migliaia di euro).

Il "Costo del personale" del Gruppo nel 2019 è pari a 42,6 milioni di euro, in calo di 340 migliaia di euro rispetto al dato del 2018 (-0,8%).

Gli organici del gruppo hanno consuntivato una crescita del +2,4% collegata in particolare al traffico gestito (e quindi delle attività operative) ed alla societizzazione della controllata TAH. La riduzione complessiva del costo del lavoro è principalmente dovuta all'uscita di alcuni dirigenti aziendali ed al positivo effetto delle ricontrattazioni dei premi di rendimento e degli accordi di secondo livello.

I "Costi per servizi" del 2019 sono pari a 34,2 milioni di euro, in aumento del 10,5% rispetto al 2018 quando erano pari a 31 milioni di euro (+3,2 milioni di euro). L'incremento dei costi del periodo in esame è principalmente legato ad un incremento di costi per servizi operativi (+1.638 migliaia di euro), manutenzioni (+292 migliaia di euro) e utenze (+775 migliaia di euro) legati al maggior traffico gestito nel periodo, e ad un incremento dei costi per comunicazione (+586 migliaia di euro).

Nel 2019 gli "Oneri diversi di gestione" ammontano a 2,58 milioni di euro, in aumento di 127 migliaia di euro (+5,2%) rispetto al 2018.

I "Canoni aeroportuali" del 2019 ammontano a 4,47 milioni di euro, in calo del 31,3% rispetto ai 6,5 milioni di euro del 2018. La variazione principale è dovuta all'impatto del rilascio del fondo rischi connesso al contenzioso sul servizio antincendio dei Vigili del Fuoco in aeroporto per 2 milioni di euro¹.

COSTI PER SERVIZI DI COSTRUZIONE

I "Costi per servizi di costruzione" del 2019 sono pari a 6,9 milioni di euro, in calo rispetto al 2018 quando facevano registrare un ammontare di 12 milioni di euro.

RISULTATI DI ESERCIZIO

L'EBITDA (Margine Operativo Lordo o M.O.L.) del 2019 ammonta a 38,1 milioni di euro registrando un aumento di 2.260 migliaia di euro (+6,3%) rispetto al 2018 quando era pari a 35,8 milioni di euro.

Come riportato nello schema di sintesi seguente, se si confrontano i M.O.L. *adjusted* dei due esercizi oggetto di analisi, calcolati rettificando il M.O.L. dai proventi descritti rispettivamente nel paragrafo "Altri ricavi" (4,1 milioni di euro) per il 2018 e "Canoni Aeroportuali" (2 milioni di euro) per il 2019, si evidenzia uno scostamento di esercizio positivo pari a circa 4,4 milioni di euro (+13,8%).

Dati in migliaia di euro	31 DIC 2019	31 DIC 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var. %
MOL	38.096	35.836	2.260	6,3%
Rettifiche	-2.000	-4.117	2.117	-51,4%
MOL adjusted	36.096	31.718	4.378	13,8%

Gli "ammortamenti e accantonamenti", pari a 14,8 milioni di euro del 2019, registrano un aumento di 1.760 migliaia di euro rispetto al 2018. Ciò è conseguente principalmente ai maggiori ammortamenti di immobilizzazioni (+508 migliaia di euro) e di diritti d'uso (+570

¹ In particolare la sentenza n. 2517/19 della Commissione Tributaria Provinciale di Roma, passata in giudicato in data 10 maggio 2019, ha ammesso e approvato l'intera linea di difesa presentata dalla Società negli ultimi anni in relazione al Fondo per la protezione antincendio e, insieme alle altre recenti sentenze della Corte costituzionale e della Corte di cassazione, ha ribaltato il risultato di tutte le controversie esistenti in materia a favore della Società.

migliaia di euro e zero al 31 dicembre 2018)¹, accantonamenti al fondo svalutazione crediti (+238 migliaia di euro) e di fondi rischi (+263 migliaia di euro).

L'EBIT (Risultato Operativo) del 2019 si attesta così a 23,3 milioni di euro registrando un incremento di 500 migliaia di euro sul 2018 quando era pari a 22,8 milioni di euro.

La gestione finanziaria passa da un valore negativo di 1.273 migliaia di euro del 2018 ad un valore negativo di 1.533 migliaia di euro del 2019. La variazione di 260 migliaia di euro è principalmente conseguente a maggiori oneri finanziari calcolati sul fondo di ripristino (+120 migliaia di euro), oneri IFRS16 per 103 migliaia di euro e minori proventi finanziari per 20 migliaia di euro.

Il Risultato ante imposte (PBT) del 2019 si attesta a 21,7 milioni di euro facendo registrare un aumento di 240 migliaia di euro rispetto al risultato del 2018 quando era pari a 21,5 milioni di euro.

Le imposte di esercizio sono pari a 7,33 milioni di euro. Il carico fiscale del 2019 è pari al 33,7% del Risultato ante imposte (31,3% nel 2018). L'incremento registrato nel *Tax rate* del 2019 risente principalmente dell'addizionale Ires del 3,5% introdotta dall'ultima Legge finanziaria dello Stato che grava su alcune società concessionarie di infrastrutture pubbliche fra cui gli aeroporti.

Pertanto, alla luce di quanto esposto, il 2019 si chiude con un Risultato netto di Gruppo positivo pari a 14,15 milioni di euro, in calo di 448 migliaia di euro (-3,1%) rispetto a quanto registrato nel 2018 quando era pari a 14,6 milioni di euro.

Come riportato nello schema di sintesi seguente, dal confronto dei due Risultati netti del Gruppo *adjusted*, calcolati rettificando i Risultati netti di periodo del Gruppo dai proventi citati in commento al MOL *adjusted ovvero* Altri ricavi" (4,12 milioni di euro) e "Canoni Aeroportuali" (2 milioni di euro), al netto dei relativi effetti fiscali (applicando i *tax rate* di Gruppo degli esercizi oggetto di analisi), si evidenzia sul 2019 un incremento di risultato pari a 1.056 migliaia di euro sul 2018 (+9%).

Dati in migliaia di euro	31 DIC 2019	31 DIC 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var.%
UTILE (PERDITA) DI PERIODO DEL GRUPPO	14.149	14.596	-448	-3,1%
Rettifiche	-2.000	-4.117	2.117	-51,4%
Effetto fiscale	675	1.288	-613	-47,6%
UTILE (PERDITA) DI P. DEL GRUPPO adjusted	12.823	11.767	1.056	9,0%

9.2 Situazione Patrimoniale Finanziaria Consolidata

Di seguito il prospetto di raffronto tra i dati della **Situazione Patrimoniale Finanziaria Consolidata** del Gruppo TA al 31 dicembre 2019 ed al 31 dicembre 2018.

¹ In applicazione del nuovo principio IFRS 16 "Leasing" adottato dal 1° gennaio 2019, principio pubblicato dallo IASB nel mese di gennaio 2016 che ha sostituito lo IAS 17. Il cambiamento principale riguarda la contabilizzazione dei contratti di leasing da parte dei locatari che, in base allo IAS 17, erano tenuti a fare una distinzione tra il leasing finanziario (contabilizzato secondo il metodo finanziario) e il leasing operativo (contabilizzato secondo il metodo patrimoniale). Con l'IFRS 16 il trattamento contabile del leasing operativo è equiparato al leasing finanziario. Secondo il nuovo standard, viene riconosciuta un'attività (il diritto di utilizzare l'elemento in leasing) e una passività finanziaria per pagare gli affitti. Lo IASB ha previsto l'esenzione opzionale per alcuni contratti di locazione e leasing di basso valore e a breve termine. Per ulteriori dettagli si veda quanto riportato nelle note illustrative al Bilancio consolidato al paragrafo "Nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni applicati dal 1° gennaio 2019".

ATTIVO	31.12.2019	31.12.2018	VARIAZIONE
ATTIVITA' NON CORRENTI			
Attività im materiali	174.880	172.956	1.924
Im mobili, impianti e macchinari	30.310	26.853	3.457
Diritti d'uso	4.619	0	4.619
Partecipazioni in altre imprese	2.945	2.945	0
Partecipazioni in imprese collegate	570	596	-26
Altre attività finanziarie	3.220	3.207	12
Crediti commerciali esigibili oltre l'anno	308	382	-74
Attività fiscali differite	1.716	2.221	-504
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI	218.569	209.160	9.409
ATTIVITA' CORRENTI			
Crediti commerciali	17.525	19.035	-1.510
Attività fiscali per imposte correnti	280	2	278
Altri crediti tributari	1.497	2.353	-856
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	10.014	9.050	964
Cassa e mezzi equivalenti	19.863	14.270	5.593
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI	49.179	44.710	4.470
TOTALE ATTIVO	267.749	253.870	13.879

La variazione del totale attivo, in aumento di 13.879 migliaia di euro rispetto al totale attivo del 31 dicembre 2018, deriva principalmente dall'incremento delle attività non correnti (+9,4 milioni di euro) ed in minore parte dalle attività correnti (+4,5 milioni di euro).

In particolare, le attività non correnti si incrementano per 4,6 milioni di euro per effetto dell'applicazione del nuovo IFRS16 adottato al 1° gennaio 2019 con conseguente rilevazione dei Diritti d'uso, e per la variazione positiva delle attività immateriali e materiali conseguenza degli investimenti d'esercizio al netto degli ammortamenti (+5,4 milioni di euro).

Nelle attività correnti ha inciso principalmente l'aumento di liquidità (+5,6 milioni di euro).

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	31.12.2019	31.12.2018	VARIAZIONE
TOTALE PATRIMONIO NETTO	119.518	118.528	990
PASSIVITA' NON CORRENTI			
Fondi rischi e oneri	2.458	4.164	-1.705
Fondi di ripristino e sostituzione	17.834	18.939	-1.106
Fondi benefici ai dipendenti	5.767	5.782	-15
Passività finanziarie scadenti oltre un anno	23.352	28.164	-4.812
Passività finanziarie per diritti d'uso oltre un anno	4.239	0	4.239
Altri debiti esigibili oltre l'anno	338	202	137
TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI	53.988	57.251	-3.263
PASSIVITA' CORRENTI			
Passività finanziarie scadenti entro un anno	24.940	14.256	10.683
Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno	410	-	410
Passività fiscali per imposte correnti	2.174	2.227	-53
Altri debiti tributari	11.987	10.299	1.688
Debiti Commerciali	31.643	28.606	3.036
Debiti verso Istituti previdenziali	2.611	2.955	-344
Altri debiti esigibili entro l'anno	12.568	13.274	-706
Fondi di ripristino e sostituzione (quota corrente)	7.911	6.473	1.438
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI	94.243	78.091	16.152
TOTALE PASSIVITA'	148.231	135.342	12.889
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO	267.749	253.870	13.879

Il Patrimonio Netto registra un incremento di circa 1 milione di euro dovuto sostanzialmente alla rilevazione dell'utile d'esercizio per 14,1 milioni di euro, parzialmente compensato dalla distribuzione dei dividendi per 13,2 milioni di euro.

Tra le Passività non correnti si segnala la rilevazione al 1° gennaio 2019 delle passività finanziarie per diritti d'uso (4,2 milioni di euro al 31 dicembre 2019) introdotta con l'applicazione del nuovo IFRS16; il decremento delle passività finanziarie non correnti per circa 4,8 milioni di euro deriva dalla riclassifica a breve delle quote di finanziamento a scadenza entro l'esercizio successivo. Si segnala inoltre la riduzione di circa 1,7 milioni di euro del fondo rischi ed oneri, principalmente per effetto del rilascio di fondi rischi a seguito delle positive sentenze sul contezioso relativo al servizio antincendio dei Vigili del Fuoco in aeroporto (2 milioni di euro).

Tra le passività correnti (+16,5 milioni di euro) si segnala l'accensione di finanziamenti bancari a breve termine (+10,7 milioni di euro), l'aumento dei debiti tributari (+1,7 milioni di euro) e l'incremento dei debiti commerciali (+3 milioni di euro).

CAPITALE INVESTITO

Di seguito il prospetto di raffronto tra i dati sintetici del Capitale Investito al 31 dicembre 2019 ed al 31 dicembre 2018, seguito dai principali commenti alle variazioni registrate.

Valori in Euro/000	CONSOLIDATO 31.12.2019	CONSOLIDATO 31.12.2018	Var. Ass. 2019/2018
ATTIVITA' IMMOBILIZZATE	218.569	209.160	9.409
CAPITALE CIRCOLANTE NETTO	-39.577	-33.395	-6.182
PASSIVITA' A MEDIO LUNGO TERMINE	-26.398	-29.087	2.689
CAPITALE INVESTITO	152.595	146.679	5.916
PATRIMONIO NETTO	119.518	118.528	990
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO	33.077	28.151	4.926

Le attività im mobilizzate registrano un incremento di 9,4 milioni di euro sostanzialmente riconducibile alla rilevazione dei Diritti d'uso (+4,6 milioni di euro) ed all'incremento delle attività immateriali (+1,9 milioni di euro) e materiali (+3,5 milioni di euro) per effetto degli investimenti di esercizio (+16 milioni di euro) al netto degli ammortamenti (-10,6 milioni di euro).

Il capitale circolante netto, negativo per 39,6 milioni di euro al 31 dicembre 2019, si incrementa di 6,2 milioni di euro al 31 dicembre 2019 per effetto dell'incremento dei debiti tributari (+1,7 milioni di euro), degli altri debiti commerciali e diversi (+2,3 milioni di euro), del fondo di ripristino a breve (+1,4 milioni di euro) e della contemporanea riduzione dei crediti commerciali e diversi (-1,1 milioni di euro).

Le passività non finanziarie a medio lungo termine sono diminuite per la riclassifica a breve delle quote di finanziamento a scadenza entro l'esercizio successivo

Per effetto di quanto detto sopra, il Capitale investito del Gruppo TA al 31 dicembre 2019 si incrementa di 5,9 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2018, con un saldo di 152,6 milioni di euro.

9.3 Analisi dei flussi finanziari

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

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO (importi in migliaia di Euro)		
<i>migliaia di euro</i>	FY 2019	FY 2018
ATTIVITA' OPERATIVA		
Risultato netto di periodo	14.391	14.761
<i>Rettifiche per:</i>		
- Ammortamenti attività materiali, immateriali e diritti d'uso	11.195	10.116
- Variazione fondo rischi e oneri	(1.705)	166
- Variazione netta dei fondi per benefici ai dipendenti	(418)	(620)
- Variazione netta del fondo di ripristino	(526)	(536)
- Oneri finanziari diritti d'uso	107	0
- Altri Oneri (Proventi) finanziari, netti	1.457	1.360
- Altri accantonamenti e svalutazioni	0	0
- Variazione netta imposte (anticipate)/differite	571	263
- Imposte di competenza dell'esercizio	6.759	6.457
- (Incremento)/decremento nei crediti commerciali	1.510	9.467
- (Incremento)/decremento in altri crediti correnti	(297)	(1.372)
- Incremento/(decremento) nei debiti verso fornitori	3.034	69
- Incremento/(decremento) in altri debiti correnti	(173)	(1.014)
Flusso di cassa delle attività operative	35.905	39.117
- Oneri finanziari pagati	(462)	(513)
- Imposte sul reddito pagate	(5.865)	(6.116)
Flusso di cassa netto generato dalle attività operative	29.578	32.489
ATTIVITA' D' INVESTIMENTO		
- Investimenti in attività materiali	(6.951)	(3.575)
- Investimenti in attività immateriali	(9.055)	(14.545)
- Investimenti in partecipazioni e altre attività finanziarie	0	(3.978)
- Disinvestimenti in partecipazioni e altre attività finanziarie	14	0
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di investimento	(15.992)	(22.098)
ATTIVITA' FINANZIARIE		
- Dividendi corrisposti	(13.188)	(9.993)
- Accensione finanziamenti a breve/lungo termine	18.500	18.500
- (Rimborso) finanziamenti a breve/lungo termine	(12.666)	(17.987)
- (Rimborso) Passività finanziarie per diritti d'uso	(639)	0
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di finanziamento	(7.993)	(9.480)
Incremento / (decremento) netto disp. liq. Mezzi equivalenti	5.593	911
Disp. Liquide e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	14.270	13.360
Disp. Liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo	19.863	14.270

Al 31 dicembre 2019 la disponibilità monetaria risulta positiva per 19,9 milioni di euro e registra un incremento di circa 5,6 milioni di euro rispetto alla disponibilità monetaria presente al 31 dicembre 2018 di circa 14,3 milioni di euro.

Tra le voci del Rendiconto Finanziario Consolidato al 31 dicembre 2019, si evidenziano in particolare le seguenti movimentazioni:

- Un positivo flusso della gestione operativa circa 29,6 milioni di euro;
- il rimborso in linea capitale di circa 4,7 milioni di euro a valere sui finanziamenti a medio lungo termine stipulati dal Gruppo;
- il pagamento dei dividendi per circa 13,2 milioni di euro;
- investimenti per circa 16 milioni di euro;
- l'accensione di finanziamenti a breve termine (c.d. "denaro caldo") da parte di TA per 18,5 milioni di euro, di cui 8 milioni di euro rimborsati durante l'esercizio.

9.4 Posizione Finanziaria Netta Consolidata

A completamento delle informazioni sopra espone, si riporta in appresso la Posizione Finanziaria Netta consolidata al 31 dicembre 2019 e al 31 dicembre 2018, in ottemperanza a quanto previsto dalla comunicazione CONSOB n. 6064293 del 28 luglio 2006.

INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CONSOLIDATO			
<i>migliaia di euro</i>	31.12.2019	31.12.2018	Var. Ass.
A. Cassa e banche	19.863	14.270	5.593
B. Altre disponibilità liquide	-	-	-
C. Titoli detenuti per la negoziazione	-	-	-
D. Liquidità (A) + (B) + (C)	19.863	14.270	5.593
E. Crediti finanziari correnti	-	-	-
F. Debiti bancari correnti	20.010	9.501	10.509
G. Parte corrente dell'indebitamento non corrente	4.930	4.755	175
H. Altri debiti finanziari correnti vs società di leasing	410	-	410
I. Indebitamento finanziario corrente (F) + (G) + (H)	25.349	14.256	11.093
J. Indebitamento finanziario corrente netto (I) - (E) - (D)	5.486	(13)	5.500
K. Debiti bancari non correnti	23.352	28.164	(4.812)
L. Obbligazioni emesse	-	-	-
M. Altri debiti non correnti verso società di leasing	4.239	-	4.239
N. Indebitamento finanziario non corrente (K) + (L) + (M)	27.590	28.164	(574)
O. Indebitamento finanziario netto (J) + (N) (P.F.N.)	33.077	28.151	4.926

Al 31 dicembre 2019 la liquidità del Gruppo è pari a 19,9 milioni di euro. Si segnala che la voce cassa e banche accoglie un importo minimo di 1 milione di euro disponibile e depositato su un conto corrente oggetto di pegno costituito a garanzia del Contratto di Finanziamento a medio-lungo termine dello scalo di Firenze stipulato con il pool bancario di cui MPS Capital Service è capofila.

Al 31 dicembre 2019, i debiti bancari correnti sono pari a 24,9 milioni di euro incrementati rispetto al 31 dicembre 2018 (+10,7 milioni di euro) per effetto dei fenomeni menzionati nei commenti al Rendiconto finanziario.

Nei debiti bancari non correnti, pari a 23,4 milioni di euro, è indicata la quota non corrente dei finanziamenti in essere della Capogruppo finalizzati alla realizzazione degli investimenti previsti nel piano industriale del Gruppo.

Infine, dal 1° gennaio 2019 tra le passività finanziarie correnti e non correnti si aggiungono gli "Altri debiti non correnti vs società di leasing" rispettivamente da 410 migliaia di euro e

da 4,2 milioni di euro, a seguito dell'applicazione dal 1° gennaio 2019 del nuovo principio IFRS 16 "Leasing".

L'indebitamento finanziario netto consolidato pertanto, alla data di chiusura del 31 dicembre 2019, risulta pari a 33,1 milioni di euro, in incremento di 4,9 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2018 quando era pari a 28,2 milioni di euro.

Al 31 dicembre 2019 il rapporto Debt/Equity (quoziente di indebitamento finanziario) è pari a 0,28 (0,24 al 31 dicembre 2018). Si fa presente che il dato al 31 dicembre 2019 risente dell'applicazione dal 1° gennaio 2019 del nuovo principio IFRS16 (0,24 al netto di tale effetto).

9.5 Evoluzione dei principali indici di bilancio consolidato

In accordo con la Comunicazione Consob DEM/6064293 del 28 luglio 2006 e successive modifiche e integrazioni (Comunicazioni Consob n. 0092543 del 3 dicembre 2015 che recepisce gli orientamenti ESMA/2015/1415) sugli indicatori alternativi di performance, il Gruppo TA presenta nell'ambito della Relazione sulla Gestione, in aggiunta alle grandezze finanziarie previste dagli IFRS, alcune grandezze derivate da queste ultime, ancorché non previste dagli IFRS (Non-GAAP Measures).

Tali grandezze sono presentate al fine di consentire una migliore valutazione dell'andamento della gestione di Gruppo e non devono essere considerate alternative a quelle previste dagli IFRS.

In particolare gli indicatori alternativi di performance utilizzati sono i seguenti (per ciascun singolo indicatore viene esposto in nota il relativo metodo di calcolo).

Gli indici di redditività	31.12.2019 Consolidato	31.12.2018 Consolidato
ROE Risultato netto / Patrimonio netto	11,84%	12,31%
ROE lordo Utile ante imposte / Patrimonio netto	18,17%	18,12%
ROI Risultato operativo / Capitale Investito Netto (1)	15,24%	15,51%
ROS Risultato operativo / Ricavi (2)	17,85%	18,98%
RAPPORTO ONERI FINANZIARI SU RICAVI Oneri finanziari/Ricavi (2)	1,22%	1,13%
RAPPORTO EBITDA SU ONERI FINANZIARI EBITDA/Oneri finanziari	23,9	26,4
Gli indici patrimoniali	31.12.2019 Consolidato	31.12.2018 Consolidato
QUOZIENTE DI DISPONIBILITA' Attività correnti / Passività correnti	0,52	0,57
QUOZIENTE DI INDEBITAMENTO FINANZIARIO Indebitamento (PFN) / Patrimonio netto	0,28	0,24
RAPPORTO INDEBITAMENTO FINANZIARIO SU EBITDA Indebitamento (PFN) / EBITDA	0,87	0,79
QUOZIENTE PRIMARIO DI STRUTTURA Patrimonio netto / Attività non correnti	0,55	0,57

Note:

(1) Capitale Investito Netto = Attività non correnti + CCN (Capitale Circolante Netto) - Passività a medio/lungo (non finanziarie).
CCN = Attività correnti - Cassa e mezzi equivalenti - Passività correnti + Scoperti bancari e finanziamenti a breve.

(2) Ricavi al netto dei ricavi da costruzioni.

10. GLI INVESTIMENTI DEL GRUPPO

Gli investimenti di Gruppo al termine del 2019 ammontano a **16 milioni di euro**, di cui 9,06 milioni di euro relativi ad attività im materiali e 6,95 milioni di euro ad attività materiali.

Valori espressi in Euro/000		Scalo	Sub-tot	Sub-tot	Sub-tot	TOTALE
Totale Investimenti Gruppo Toscana Aeroporti anno 2019						16.004
A) Im mobilizzazioni Im materiali						9.055
- software					625	
gestione accessi log transazioni	PSA/FLR		128			
nuovo sistema di sicurezza informatica	PSA/FLR		87			
altri	PSA/FLR		410			
- diritti di concessione					2.310	
rettifica confini demanio pubblico dello Stato	PSA		319			
ampliamento del sistema parcheggi	PSA		282			
realizzazione servizi igienici area imbarchi extraschengen	FLR		289			
percorso coperto aerostazione/tramvia	FLR		255			
ampliamento terminal passeggeri (fase 0)	PSA		197			
sistema self service baggage drop	PSA		159			
altri	PSA/FLR		809			
- im mob. in corso					6.095	
sviluppo Master Plan 2014-2029	FLR		2950			
sistema trattamento ed accumulo acque di prima pioggia	FLR		880			
ampliamento terminal passeggeri (fase 1)	PSA		556			
adeguamento BHS e nastri bagagli	PSA		608			
realizzazione impianti fissi GPU sottobordo 400 hz	PSA		205			
altri	PSA/FLR		896			
- software in corso:					24	
B) Im mobilizzazioni Materiali						6.950
- terreni e fabbricati					1.570	
rifacimento infrastrutture aree Palagio degli Spini	FLR		1501			
altri	PSA		69			
- autoveicoli					127	
- impianti e macchinari					3.025	
grand power unit	PSA		428			
spazzatrice aeroportuale	PSA		314			
trattori	PSA/FLR		546			
ambulift	PSA/FLR		543			
air start unit	PSA/FLR		350			
bus interpista	PSA/FLR		125			
altri	PSA/FLR		719			
- im mob. in corso					669	
parcheggio remoto (P4) settore c	PSA		155			
rifacimento infrastrutture aree Palagio degli Spini	FLR		512			
altri	PSA/FLR		2			
- altri beni					1.559	
macchine elettroniche (HW)	PSA/FLR		1229			
mobili e arredi	PSA/FLR		181			
altri (autovetture aziendali)	PSA/FLR		149			

Gli investimenti in **Attività im materiali** hanno riguardato per 2,95 milioni di euro per studi e progettazioni inerenti lo sviluppo del Master Plan aeroportuale dello scalo di Firenze¹; 1.501 migliaia di euro per la riqualifica ed ampliamento dei parcheggi presso l'area Palagio

¹ Tale importo include costi interni ed esterni per progettazioni, consulenze ingegneristiche e prestazioni tecniche esterne, anche connesse alla procedura di VIA, relative alla nuova pista, nuovo Terminal ed altri progetti di sviluppo delle infrastrutture aeroportuali dello scalo fiorentino.

degli Spini; 880 migliaia di euro per il nuovo sistema di trattamento ed accumulo acque di prima pioggia presso lo scalo di Firenze; 608 migliaia di euro per l'adeguamento del BHS e nastri bagagli, 556 migliaia di euro per l'ampliamento del terminal passeggeri (fase 0) e 437 migliaia di euro relativi all'ampliamento del sistema parcheggi presso l'aeroporto di Pisa.

Si ricorda a tal proposito che il Master Plan 2014-2029 per l'Aeroporto di Firenze (di seguito "Master Plan"), che prevede la realizzazione della nuova pista da 2400 metri e del nuovo terminal, è stato approvato in linea tecnica da ENAC in data 3 novembre 2014. Il Master Plan è stato assoggettato alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) ai sensi del D.Lgs n. 152/2006 ed al rilascio della Conformità Urbanistica ai sensi dell'articolo 81 DPR 616/1977. L'iter procedurale di VIA è stato avviato da parte di ENAC in data 24 marzo 2015 presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. Nel corso del 2016 sono continuate le attività di supporto tecnico all'istruttoria di VIA ed in data 2 dicembre 2016 la Commissione Tecnica ha rilasciato un parere positivo con prescrizioni. Il 28 dicembre 2017 è stato sottoscritto dal Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, di concerto con il Ministro dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, il decreto di VIA n. 377 per il progetto del nuovo Master Plan 2014-2029 per l'Aeroporto di Firenze, decretando la compatibilità ambientale del progetto. La firma segue la conclusione positiva dei lavori della Commissione Tecnica VIA che, in data 5 dicembre 2017, aveva emanato il parere integrativo per il progetto del nuovo Master Plan (c.d. parere positivo con prescrizioni). In data 7 settembre 2018 sono stati quindi avviati i lavori della Conferenza dei Servizi che nel corso dell'ultima riunione del 6 febbraio 2019 aveva dichiarato la Conformità Urbanistica dell'opera (parere favorevole con prescrizioni). In data 16 aprile 2019 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) ha poi firmato il decreto direttoriale che sanciva la conclusione positiva della Conferenza dei Servizi relativa al procedimento del Master Plan. Si ricorda che in data 16 febbraio 2017 era stato sottoscritto con ENAC l'accordo quadro di finanziamento delle opere previste da Master Plan (c.d. "Contratto di Programma Quadro - di finanziamento") con il quale vengono confermati gli investimenti a carico del gestore previsti dal suddetto Master Plan dell'Aeroporto di Firenze ed ENAC, assieme al MIT, si obbligano in ordine alla quota parte di finanziamento di propria competenza, necessaria alla realizzazione del programma degli interventi per un importo complessivo di 150 milioni di euro a favore di TA, di cui 134 milioni di euro per lo scalo di Firenze e 16 milioni di euro per lo scalo di Pisa. La Società si è inoltre attivata con gli istituti di credito ai fini della definizione della più opportuna struttura finanziaria da implementare ai fini della realizzazione dei prossimi investimenti.

In tale contesto, nel 2018 alcuni Comitati e "Comuni della Piana" avevano presentato al TAR della Regione Toscana dei ricorsi avverso il decreto di VIA n. 377 del 28 dicembre 2017; la discussione di tali ricorsi è avvenuta nell'udienza del 3 aprile 2019.

In data 27 maggio 2019 il TAR ha emesso sentenza di accoglimento di suddetti ricorsi annullando il decreto n. 377, obbligando i convenuti a rinnovare il procedimento di VIA al fine di superare le carenze istruttorie rilevate dal TAR stesso. La sentenza interrompe pertanto le procedure necessarie alla realizzazione dell'intervento malgrado la favorevole conclusione della Conferenza dei Servizi. Stante la sentenza del TAR, in data 15 luglio 2019 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha adottato il provvedimento di sospensione del decreto direttoriale del 16 aprile 2019 con il quale era stata ratificata la conclusione della Conferenza dei Servizi sull'aeroporto di Firenze.

Alla luce di quanto sopra, TA in data 26 luglio 2019 ha depositato l'istanza di ricorso al Consiglio di Stato, avendo valutato, anche con il supporto dei propri legali, che la VIA è stata effettuata sulla base di elaborati progettuali presentanti un sufficiente livello di dettaglio, che la stessa VIA contiene tutte le verifiche richieste dalla normativa vigente e che le prescrizioni imposte attengono esclusivamente alla fase di esecuzione.

Con sentenza del 13 febbraio 2020 Il Consiglio di Stato ha respinto il ricorso presentato da TA, e, tra gli altri, dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, dal Ministero per i Beni Culturali, dell'Enac, dal Comune di Firenze, dalla Regione Toscana, dalla Città Metropolitana di Firenze e da Toscana Aeroporti in merito alla sentenza del Tribunale Amministrativo Regionale per la Toscana n. 723 del 2019.

A tal proposito si precisa che la sentenza in questione non mette in discussione la validità tecnica del progetto, non ravvisando impedimenti normativi o ambientali alla realizzazione dello stesso.

Nel pieno rispetto della sentenza, ma al contempo nella ferma convinzione della necessità dell'aeroporto di Firenze di dotarsi di una nuova pista e di un nuovo terminal per rispondere alle evidenti criticità infrastrutturali dello scalo, la Società si è già attivata ai fini di concertare le azioni da intraprendere insieme agli enti Competenti, in primis ENAC, per portare avanti il progetto nella consapevolezza che il lavoro compiuto è stato realizzato seguendo i pareri e le indicazioni dei ministeri competenti e della competente commissione VIA, in virtù dei pareri positivi ottenuti dalla Commissione Nazionale VIA, del Ministero dell'Ambiente, del Ministero Beni Culturali e del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

In tale contesto, il 20 febbraio 2020 il Consiglio di Amministrazione di TA ha preso atto ed esaminato il contenuto della sentenza del Consiglio di Stato e ha deliberato di approvare la rinnovazione del procedimento di VIA e la messa in atto di ulteriori procedimenti che si rivelassero necessari in relazione al progetto di sviluppo dell'Aeroporto di Firenze secondo i termini emersi nelle sentenze del Consiglio di Stato in argomento e tenuto conto anche nella missiva ricevuta dall'ENAC che chiede di continuare nelle attività di analisi, studio e progettazione confermando così l'interesse di ENAC stessa per la realizzazione della nuova pista di volo..

Si ricorda infine che TA ha effettuato fino ad oggi gran parte delle progettazioni relative ai maggiori interventi previsti per la implementazione del Master Plan come approvato da ENAC, per un investimento complessivo in attività immateriali in corso per circa 14,5 milioni di euro. La Società ha altresì proseguito nel 2019 le attività progettuali, giunte ad un livello definitivo ed esecutivo, collegate alla incorporazione delle prescrizioni come emerse dalla procedura di VIA e di quella di Conformità Urbanistica. Alla luce del livello di dettaglio delle progettazioni eseguite fino ad oggi, nonché del quadro di sviluppo territoriale così come definito dalle determinazioni degli Enti locali preposti (Regione, Provincia, Comuni interessati) sulla base delle analisi tecniche condotte, TA ritiene ragionevole che tutte le analisi specialistiche ed opere progettuali finora sviluppate ed iscritte a lavori in corso saranno pienamente utilizzabili nonostante l'esito negativo del ricorso alla sentenza di cui sopra, che peraltro non ne ha messo in discussione la validità tecnica, e alla luce dell'imminente avvio di un nuovo iter di approvazione.

Alla luce di quanto sopra, delle valutazioni effettuate anche con il supporto di legali esterni, TA non ha ritenuto necessario effettuare svalutazioni sull'investimento in questione, considerati anche i risultati del test di *impairment* effettuato dagli amministratori per i cui dettagli si rinvia alla nota 20 delle note illustrative al bilancio consolidato.

La Società si è inoltre attivata con gli istituti di credito ai fini della definizione della più opportuna struttura finanziaria da implementare ai fini della realizzazione dei prossimi investimenti.

Quanto agli investimenti in **Attività materiali**, questi hanno riguardato principalmente l'acquisto e la riqualifica di beni strumentali (attrezzature, autoveicoli, impianti e macchinari operativi) per 3.152 migliaia di euro.

Secondo quanto previsto dall'art. 10 della L. 72/83, il Gruppo informa che nel 2019 non ha provveduto ad alcuna rivalutazione degli *asset* ai sensi di leggi speciali.

11. LE RISORSE UMANE

Gli organici del Gruppo

Nel 2019 l'organico medio dei dipendenti del Gruppo TA è pari a 780,6 EFT registrando un incremento in termini assoluti di 18,5 EFT (+2,4%), rispetto allo stesso periodo del 2018. Tale variazione risente in parte dell'andamento del traffico 2019 gestito dai due aeroporti ed in parte del completamento di alcune funzioni nel gestore aeroportuale (TA), esigenze venutesi a creare in seguito al conferimento di ramo di azienda handling nella controllata TAH avvenuto nel luglio 2018.

Il numero dei dipendenti della controllata Jet Fuel, società che gestisce il deposito carburanti avio all'interno dell'aeroporto di Pisa, è pari a 13,0 EFT ed è incrementato di 2,0 EFT rispetto all'analogo periodo 2018 (10,9 EFT), in quanto nel 2018 sono stati utilizzati contratti interinali non conteggiati nel numero dei dipendenti.

La controllata TAE ha incrementato il suo organico di una unità avvalendosi così di un organico totale di 6,0 EFT. Si rammenta che per lo sviluppo infrastrutturale inerente il Masterplan 2015-2019 di Firenze e di Pisa, TAE si avvale anche del supporto di distacchi di personale tecnico (ingegneri, geometri, etc.) della controllante TA.

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

Per una migliore comprensione dell'andamento degli organici nei due periodi alla luce dello scorporo da TA degli organici di handling in TAH avvenuto a partire da luglio 2018, la seguente tabella illustra l'organico medio c.d. pro-forma¹

tabella EFT del gruppo TA	2019	2018 Proforma	Var.	Var. %
Toscana Aeroporti	336,1	330,0	6,1	1,9%
Toscana Aeroporti Handling	425,4	415,9	9,5	2,3%
Jet Fuel	13,0	10,9	2,0	18,7%
TAE	6,0	5,2	0,8	16,1%
Gruppo	780,6	762,0	18,5	2,4%

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

¹ Ai sei mesi (luglio-dicembre 2018) consuntivi di personale di TAH sono stati aggiunti i sei mesi (gennaio-giugno 2018) di personale estrapolati dalla business unit handling di TA.

Il "Costo del personale" del Gruppo nel 2019 è pari a 42,6 milioni di euro, in calo di 360 migliaia di euro rispetto al 2018 (-0,8%).

Nonostante l'aumento degli organici del Gruppo, la riduzione complessiva del costo del lavoro è principalmente dovuta all'uscita di alcuni dirigenti aziendali ed al positivo effetto di ricontrattazioni dei premi di rendimento e degli accordi di secondo livello, avvenute a fine dicembre del 2018.

Formazione e Addestramento Tecnico

Il Gruppo ha continuato anche nel 2019 il percorso di formazione/addestramento in linea con "policies" ed "obiettivi" aziendali già delineati nelle precedenti annualità. Per la precisione, nel 2019 sono state complessivamente erogate ai dipendenti / collaboratori del Gruppo un totale di 25.418 ore di formazione ed addestramento, di cui 2.125 ore per la formazione a carattere trasversale.

12. SICUREZZA SUL LAVORO

Nel corso del 2019 il Servizio Prevenzione e Protezione (SPP) di TA ha continuato a mantenere il costante presidio sugli aspetti più rilevanti in materia di Salute e Sicurezza nei luoghi di lavoro su entrambi gli scali di Pisa e Firenze.

Relativamente alle tematiche di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, prevenzione e mitigazione dei rischi e tutela dei lavoratori, le attività si svolgono in sinergia e collaborazione con le società controllate TAH e TAE, considerata la loro natura e compresenza nei medesimi luoghi di lavoro, edifici o aree, la rispettiva consistenza degli organici ed i compiti relativi alla gestione degli aspetti comuni.

Lo stesso coordinamento è adottato come *policy* dal Gestore nei confronti di Handlers che nel corso del 2019 hanno avviato attività presso i due scali.

Per ciascuna società TA, TAH e TAE sono dunque presenti:

- Datore di Lavoro;
- Dirigenti delegati per la sicurezza (in TA);
- RSPP;
- Servizio Prevenzione e Protezione;
- Dirigenti/Preposti/Lavoratori;
- RLS;
- Medico Competente;
- Addetti gestione emergenza (tutti formati per rischio incendio elevato);
- Addetti primo soccorso aziendale.

Le attività del Servizio Prevenzione e Protezione di TA, di TAH e di TAE si svolgono in virtù di contratti di service intercompany, similmente ad altre attività del sistema di gestione della sicurezza: sorveglianza sanitaria, approvvigionamento e consegna DPI, formazione addestramento ecc.

Sono stati nominati, inoltre, RLS su ogni sito per entrambe le società TA, TAH e TAE che vengono regolarmente coinvolti dal SPP e che partecipano attivamente a sopralluoghi,

alla segnalazione di eventi o aspetti da monitorare, alla valutazione dei rischi e alle misure di prevenzione connesse e a alle riunioni periodiche (ex art .35 D.Lgs.81/08).

In particolare, nel corso dell'anno 2019, si segnalano, al di fuori delle attività legate alla *due diligence*, i seguenti eventi di maggior rilievo:

- Specifiche attività di coordinamento verso terzi (appaltatori, attività sub concessionari) anche durante fasi di cantierizzazione di spazi legate all'ampliamento infrastrutturale dei Terminal di Pisa e Firenze in sinergia con le figure tecniche di riferimento e la documentazione previste dalla normativa vigente;
- Coordinamento con TAH Srl e Consulta srl in qualità di principali handler operanti sullo scalo di Pisa, relativamente alle procedure di emergenza del PEI;
- Revisione ed emanazione di nuovi Piani di Emergenza Interni per TA e attività di informazione e coordinamento con tutti i terzi presenti in aeroporto, al fine di omogenizzare e integrare le procedure di emergenza
- Redazione dei DVR di TA e TAE, Elaborazione dei Piani di Emergenza Interni per TA e TAH sia per lo scalo di Pisa che di Firenze.

Certificazione BS OHSAS 18001:2007 e migrazione alla ISO 45001:2018

TA e TAH hanno confermato nel mese di ottobre nel 2019 il rispetto degli standard previsti dalla norma BS OHSAS 18001:2007 ed hanno pertanto mantenuto la Certificazione. Nel mese di dicembre, entrambe le società hanno effettuato la migrazione alla nuova norma e sono state certificate conformi alla ISO 45001:2018.

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

Valutazione dei rischi e dispositivi di protezione

Per i motivi sopradescritti il processo di identificazione e valutazione dei rischi è in costante dinamismo, per cui gli aggiornamenti alla valutazione dei rischi e ai rispettivi documenti di riferimento (DVR) sono continui.

Da questo possono talvolta derivare un aggiornamento o integrazione di procedure operative o delle misure di prevenzione e mitigazione, che vengono formalizzate tramite l'emanazione di informative di rischio specifiche (INFO Sicurezza) per focalizzare e richiamare aspetti di rilievo per la salute e la sicurezza dei lavoratori.

I criteri di identificazione dei rischi tengono in considerazione le singole *categorie di rischio* presenti negli ambienti di lavoro e quelli derivanti dalle *attività* svolte dai lavoratori-accorpati in gruppi omogenei per mansione- anche in virtù della contemporanea presenza di soggetti terzi e utilizzo di attrezzature e impianti.

Vengono poi adottate misure di protezione collettive o individuali (DPI) in linea con gli esiti.

Prove di emergenza ed evacuazione

Sono state effettuate nei due scali, le annuali prove di gestione dell'emergenza ed evacuazione disposta dal D.M. 10/03/98, in collaborazione con i Vigili del Fuoco ed il Servizio di Prevenzione e Protezione della Polizia di Frontiera.

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

1) Scalo aeroportuale di Pisa (12 dicembre-scenario scontro sul piazzale aeromobili di due autobotti, con successivo principio di incendio a seguito di sversamento di liquido infiammabile).

2) Scalo aeroportuale di Firenze (29 novembre-scenario principio d'incendio innescato da corto-circuito presso l'ufficio capoturno land side TAH).

Le prove coinvolgono tutti i lavoratori presenti nel Terminal e la gestione dell'emergenza in particolare, viene condotta da personale TA e TAH quale personale designato come addetto al primo soccorso e alla gestione dell'emergenza e lotta antincendio.

Formazione e informazione

Nel corso del 2019 è stata data continuità al programma formativo, comprendente la formazione prevista dall'Accordo Stato-Regioni (effettuata anche attraverso l'utilizzo di una piattaforma e-learning), la formazione a Dirigenti, Preposti e Lavoratori, erogata anche dalle figure impiegate nel Servizio Prevenzione e Protezione, al fine di focalizzare con più efficacia gli argomenti legati al rischio specifico, alla gestione delle emergenze e a tematiche relative a procedure operative.

E' stato inoltre integrato significativamente il numero degli addetti gestione emergenze sia per TA e TAH "rischio elevato" che hanno sostenuto il relativo corso di 16 ore ed esame abilitante presso i comandi dei Vigili del Fuoco, in modo tale da garantire una piena copertura durante l'operatività aeroportuale.

Sono stati effettuati gli aggiornamenti formativi obbligatori nei confronti dei soggetti individuati dalla legge.

Il SPP ha erogato direttamente nel corso del 2019 288 ore di formazione su salute e sicurezza sulle società del Gruppo.

Infortuni

Si registra una significativa riduzione della numerosità degli infortuni e dei relativi giorni di assenza sia per TA che per TAH.

Gli eventi registrati sono per lo più imputabili a distrazione e/o imperizia (c.d. *human factor*) che non ad accadimenti collegati a mezzi, macchinari od a processi lavorativi disfunzionali. Programmi di formazione focalizzazione sullo "human factor" sono stati attivati da SPP e in generale previsti nei moduli formativi in TA/TAH.

Per maggiori dettagli si rinvia alla Dichiarazione Non Finanziaria Consolidata 2019.

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

La legge 35 del 2012 ha abrogato l'istituto del Documento Programmatico sulla Sicurezza eliminando il punto 19 e sotto punti relativi allo stesso nell'allegato B al testo unico sulla

privacy. Nell'ambito delle attività di monitoraggio della Funzione Compliance, Toscana Aeroporti ha adottato i provvedimenti necessari affinché i dati personali vengano trattati nel rispetto della normativa vigente tenendo conto delle misure introdotte con Reg. UE 2016/679 (GDPR).

14. RICERCA E SVILUPPO

L'anno 2019 ha visto comunque TA impegnata in attività di innovazione e miglioramento dei processi attraverso la tecnologia, l'adeguamento delle infrastrutture IT ed il miglioramento degli applicativi aziendali.

In quest'ottica, nel corso del 2019, Toscana Aeroporti ha:

- Implementato soluzioni per la gestione degli accessi privilegiati, la tracciatura delle attività degli Amministratori di Sistema e l'archiviazione dei log, in ottemperanza alle direttive del gruppo Corporacion America Airports.
- Completato il processo di uniformazione dei sistemi di gestione presenze.
- Installato due unità *E-gates* agli arrivi degli aeroporti di Firenze e Pisa e tre unità E-Gates alle partenze dell'aeroporto di Pisa.
- Attivata una nuova area parcheggio rent-a-car presso l'aeroporto di Firenze con gestione remota centralizzata di accessi e citofonia, rinnovando al contempo l'infrastruttura di rete ed il sistema di videosorveglianza a copertura dell'area.
- Realizzata una nuova rete wireless dedicata per l'area di riconcilio bagagli dell'aeroporto di Firenze.
- Attivato un nuovo sistema di Arrival Tracking presso gli aeroporti di Firenze e Pisa in ottemperanza alla raccomandazione IATA753.
- Realizzata una nuova infrastruttura Wi-Fi presso gli aeroporti di Firenze e Pisa estendendo la copertura radio anche alle zone più critiche delle aerostazioni e permettendo ad un più alto numero di utenti di collegarsi contemporaneamente con un incremento prestazionale rispetto alle precedenti infrastrutture Wi-Fi.
- Installato un nuovo antivirus di ultima generazione su client e server uniformando i sistemi di sicurezza di TA.

15. RAPPORTI CON SOCIETÀ DEL GRUPPO E PARTI CORRELATE

I ricavi, i costi, i crediti e i debiti al 31 dicembre 2019 verso le società controllanti, controllate e collegate, sono relativi a cessioni di beni o prestazioni di servizi che rientrano nelle normali attività del Gruppo. Le transazioni sono effettuate a normali valori di mercato, in base alle caratteristiche di beni e servizi prestati.

Alla data del 31 dicembre 2019 il Gruppo TA detiene partecipazioni nelle seguenti **società collegate**:

- Immobili A.O.U. Careggi S.p.a.

Società costituita per gestire gli spazi commerciali del nuovo ingresso dell'ospedale Careggi di Firenze (c.d. NIC), la partecipazione detenuta da TA è pari al 25,00% del capitale sociale (25% al 31 dicembre 2018) mentre il restante 75% è detenuto dall'Azienda Ospedaliera Universitaria Careggi. Ha la sua sede legale presso l'Ospedale di Careggi in Firenze ed una sede amministrativa presso l'aeroporto Galilei di Pisa.

Alla data del 31 dicembre 2019 TA ha in essere un contratto con la collegata riguardante lo svolgimento in service delle attività di staff per un valore di esercizio pari a 36 migliaia di euro ed un corrispettivo variabile sui ricavi per un valore di 126 migliaia di euro.

- Alatoscana S.p.a.

Società che gestisce l'Aeroporto dell'Isola d'Elba. La partecipazione detenuta da TA è pari al 13,27% (13,27% al 31 dicembre 2018); la maggioranza azionaria è detenuta dalla Regione Toscana (51,05%) e dalla CCIAA di Maremma e Tirreno (34,36%).

Alla data del 31 dicembre 2019 è in corso il contratto con la partecipata, in continuità con i precedenti esercizi, riguardante lo svolgimento in service delle attività di staff per un valore complessivo alla data pari a circa 63 migliaia di euro.

Di seguito i principali rapporti con le altre società correlate al 31 dicembre 2019:

- Delta Aerotaxi S.r.l.

Sono in essere una serie di contratti attivi tra la Capogruppo e Delta Aerotaxi S.r.l. che prevedono:

- la sub concessione di locali presso lo scalo di Firenze per un valore al 31 dicembre 2019 pari a 107 migliaia di euro di ricavi per TA;
- la sub concessione di uffici ed altre tipologie di locali ubicati presso lo scalo di Pisa, per un valore al 31 dicembre 2019 pari a 144 migliaia di euro di ricavi;
- ricavi aviation per 288 migliaia di euro per la fatturazione di diritti, tasse aeroportuali e handling inerenti l'aviazione generale dello scalo di Pisa e circa 0.6 migliaia di euro relativo all'erogazione di servizi extra-handling a richiesta.

Inoltre, sono presenti al 31 dicembre 2019 ulteriori ricavi per circa 18,5 migliaia di euro verso tale parte correlata, relativi al riaddebito di servizi comuni e delle spese di assicurazione contrattualmente previste, oltre che per le tessere parcheggi e permessi aeroportuali dei due scali.

- Corporate Air Services S.r.l.

La Capogruppo al 31 dicembre 2019 ha maturato i seguenti rapporti nei confronti della parte correlata Corporate Air Services S.r.l., società che gestisce l'aviazione generale presso lo scalo di Firenze, nonché indirettamente collegata a TA per il tramite di SO.G.IM. S.p.A., azionista di TA:

- ricavi aviation per 650,5 migliaia di euro per la fatturazione di diritti, tasse aeroportuali, handling ed infrastrutture centralizzate inerenti l'aviazione generale dello scalo di Firenze, 39 migliaia di euro per i medesimi servizi prestati presso lo scalo di Pisa e per circa 10,5 migliaia di euro relativo all'erogazione di servizi extra-handling a richiesta e per l'erogazione del liquido deicing dello scalo fiorentino;
- sub concessione di uffici ed altre tipologie di locali ubicati presso lo scalo di Pisa, per un valore al 31 dicembre 2019 pari a 33 migliaia di euro di ricavi per TA;
- ricavi non aviation per 42 migliaia di euro al 31 dicembre 2019, relativi alla sub-concessione in area air-side di una superficie di 130 metri quadrati presso lo scalo di Firenze.

Inoltre, sono presenti al 31 dicembre 2019 ulteriori ricavi per circa 4 migliaia di euro verso tale parte correlata, relativi al riaddebito di servizi comuni e delle spese di assicurazione contrattualmente previste, oltre che per le tessere parcheggi e permessi aeroportuali dei due scali.

- Delifly S.r.l.

In data 13 settembre 2007 AdF (oggi TA) e Delifly S.r.l. (parte correlata per il tramite di SO.G.IM. S.p.A) hanno stipulato un contratto in virtù del quale AdF (oggi TA) si è impegnata a sub concedere a Delifly un'area di circa mq. 122 che Delifly utilizza esclusivamente per installarvi un manufatto amovibile, da utilizzare per l'erogazione dei servizi di catering per aviazione generale presso lo scalo di Firenze (ricavi per TA al 31 dicembre 2019 pari a 32 migliaia di euro).

Infine, il Gruppo ha maturato nei confronti di Delifly S.r.l. ulteriori ricavi per circa 1 migliaio di euro relativi al riaddebito di servizi comuni, delle spese per la copertura assicurativa RCT ed all'assegnazione di tessere parcheggi e permessi aeroportuali dei due scali.

- ICCAB S.r.l.

ICCAB S.r.l. è parte correlata della Capogruppo in quanto il consigliere di amministrazione di TA Saverio Panerai esercita un'influenza notevole su ICCAB S.r.l., ai sensi del regolamento operazioni con parti correlate adottato dalla Consob.

Si fa presente come la Capogruppo abbia sub concesso ad ICCAB un locale di circa mq. 40 ubicato presso lo scalo di Firenze che ICCAB utilizza per espletare attività commerciali (ricavi per TA nel 2019 pari a 45 migliaia di euro).

Risulta inoltre in essere un contratto attivo che prevede la sub concessione di un locale ubicato in area air side dello scalo di Pisa che ICCAB utilizza per espletare attività commerciali di vendita, per un valore al 31 dicembre 2019 di 71 migliaia di euro di ricavi.

Infine, il Gruppo, nel corso del 2019, ha maturato nei confronti di ICCAB S.r.l. ulteriori ricavi per circa 13 migliaia di euro relativi al riaddebito di servizi comuni dei due scali.

- Corporacion America Italia S.p.a.

Si segnala che dal 2016 la Capogruppo ha aderito al Consolidato Fiscale Nazionale ai sensi degli articoli da 117 a 129 del Testo Unico delle Imposte sui Redditi (T.U.I.R) la cui consolidante è Corporacion America Italia S.p.a.. La consolidante determina un unico reddito complessivo globale pari alla somma algebrica degli imponibili (reddito o perdita) realizzati dalle singole società che optano per tale modalità di tassazione di gruppo. L'adesione è stata rinnovata per il triennio 2019-2021.

La consolidante rileva un credito nei confronti della consolidata pari all'IRES da versare sull'imponibile positivo trasferito da quest'ultima. Invece, nei confronti delle società che apportano perdite fiscali, la consolidante iscrive un debito pari all'IRES sulla parte di perdita effettivamente utilizzata nella determinazione del reddito complessivo globale. Inoltre, per effetto della partecipazione al Consolidato Fiscale Nazionale, le società possono conferire, ai sensi dell'art. 96 del D.p.r. 917/86, l'eccedenza di interessi passivi resasi indeducibile in capo ad una di esse affinché, fino a concorrenza dell'eccedenza di Reddito Operativo Lordo (i.e. ROL) prodotto nello stesso periodo d'imposta da altri soggetti partecipanti al consolidato, possa essere portata in abbattimento del reddito complessivo di gruppo. Al 31 dicembre 2019 TA ha un debito verso la controllante CAI, per effetto dell'IRES maturata sul risultato di esercizio, pari a 1.474 migliaia di euro. Per effetto del consolidato fiscale Corporation America Italia Spa riconosce a TA un provento pari a circa 99 migliaia di euro che viene registrato come minore imposta corrente.

Si precisa, infine, che nel 2019 non si sono registrate operazioni atipiche con parti correlate e che Toscana Aeroporti S.p.a. non possiede né ha acquistato o alienato azioni proprie o di Società Controllanti anche tramite società fiduciarie o per interposta persona.

Partecipazioni dei componenti degli organi di amministrazione e di controllo

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

- il consigliere Saverio Panerai con 2.403 azioni;
- il sindaco Roberto Giacinti con 4.885 azioni.

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

16.1 Toscana Aeroporti SpA

Con riferimento alle informazioni economiche, patrimoniali e finanziarie della Capogruppo TA, ai prospetti di Conto Economico Gestionale, Stato Patrimoniale e Posizione Finanziaria Netta del 2019 comparati con i valori del 2018, si rimanda a quanto descritto nelle Note Illustrative al Bilancio d'esercizio.

16.2 Parcheggio Peretola Srl

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

Si fa presente che la società controllata redige il bilancio secondo la normativa civilistica in vigore. Si riporta di seguito una sintesi dei principali valori da tale bilancio.

Ai fini del Bilancio consolidato, il bilancio della controllata è opportunamente rettificato per tenere conto degli impatti derivanti dall'applicazione dei principi contabili internazionali.

PARCHEGGI PERETOLA - CONTO ECONOMICO				
Dati in migliaia di euro	2019	2018	Var. Ass.	VAR. %
RICAVI				
Ricavi non aviation	1.874	1.702	173	10,2%
Altri ricavi e proventi	176	138	38	27,3%
TOTALE RICAVI (A)	2.051	1.840	211	11,4%
COSTI				
Materiali di consumo	2,9	0,0	3	n.s.
Costi per servizi	770	726	45	6,2%
Oneri diversi di gestione	61	69	-8	-11,9%
TOTALE COSTI (B)	834	795	40	5,0%
MARGINE OPERATIVO LORDO (A-B)	1.216	1.045	171	16,4%
Incid.% su ricavi totali	59%	57%		
Ammortamenti e svalutazioni	112	69	43	61,8%
RISULTATO OPERATIVO	1.104	976	128	13,1%
Incid.% su ricavi totali	54%	53%		
GESTIONE FINANZIARIA	0,00	0,04	0	-100,0%
UTILE (PERDITA) PRIMA DELLE IMPOSTE	1.104	976	128	13,1%
Imposte di periodo	-316	-282	-34	12,1%
UTILE (PERDITA) DI PERIODO	788	694	94	13,5%

I valori economici del 2019 rilevano un valore della produzione pari a 2.051 migliaia di euro, in incremento di 211 migliaia di euro rispetto al 2018 principalmente riconducibili all'aumento del numero di passeggeri transitati nel 2019 dall'Aeroporto di Firenze e, di conseguenza, anche dei clienti del parcheggio gestito dalla società.

Dal lato costi, pari a 834 migliaia di euro al 31 dicembre 2019, la componente più importante è rappresentata dal costo del servizio di gestione e manutenzione dei

parcheggi, effettuate da SCAF S.r.l.. Inoltre si rammenta la presenza del ristoro al Comune di Firenze del 7% dei ricavi da parcheggio in forza di un accordo in vigore che ha d'altra parte consentito di rimodulare le tariffe anche del parcheggio della Capogruppo.

Il Margine Operativo Lordo (MOL) del 2019 è pari a 1.216 migliaia di euro, in incremento di 171 migliaia di euro ed un utile netto di periodo pari a 788 migliaia di euro, in incremento di 94 migliaia di euro rispetto al 2018.

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA (importi in Euro/000)		
ATTIVO	31.12.2019	31.12.2018
ATTIVITA' NON CORRENTI	1.995	2.102
ATTIVITA' CORRENTI	1.315	1.010
TOTALE ATTIVO	3.310	3.112
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	31.12.2019	31.12.2018
PATRIMONIO NETTO	3.026	2.932
PASSIVITA' CORRENTI	284	180
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO	3.310	3.112

Parcheggi Peretola ha una Posizione Finanziaria Netta al 31 dicembre 2019 positiva per 1.013 migliaia di euro (677 migliaia di euro al 31 dicembre 2018).

16.3 Toscana Aeroporti Engineering Srl

Toscana Aeroporti Engineering (nel seguito TAE) costituita in data 15 gennaio 2015 è divenuta operativa nell'agosto dello stesso anno, quale società di ingegneria partecipata e controllata al 100% da Toscana Aeroporti con la «mission» di fornire a Toscana Aeroporti i servizi di «engineering» necessari per l'attuazione del programma di sviluppo dei due scali aeroportuali di Firenze e Pisa.

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

1. distacco di personale tecnico/ingegneristico da parte di TA (al 31 dicembre 2019 sono pari a 12);
2. personale interno (al 31 dicembre 2019 è pari a sei dipendenti);
3. società di servizi esterne specializzate.

In continuazione con lo scorso esercizio 2018, le attività di progettazione svolte da TAE per conto di TA nel corso del 2019 hanno riguardato la rimodulazione e lo sviluppo del Master Plan 2014-2029 di Firenze e quello di Pisa, pur includendo gran parte delle progettazioni delle opere di manutenzione ordinaria e straordinaria della gestione caratteristica di TA.

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

Oltre a tale attività TAE è stata impegnata nella progettazione di infrastrutture in entrambi gli scali, in particolare su:

- sistema trattamento ed accumulo acque di prima pioggia (Firenze);

- adeguamento BHS e nastri bagagli (Firenze e Pisa);
- ampliamento terminal passeggeri - fase 0 e fase 1 – (Pisa);
- realizzazione impianti fissi GPU sottobordo 400 hz (Pisa);
- rettifica confini demanio pubblico dello Stato (Pisa);
- realizzazione servizi igienici area imbarchi extra-Schengen (Firenze);
- percorso coperto aerostazione/tramvia (Firenze).

Al 31 dicembre 2019 la società ha sei dipendenti diretti e, in continuazione con l'anno 2018, le attività di staff sono svolte dalla Capogruppo in forza di un contratto di *servicing* siglato tra le parti.

Si fa presente che la società controllata redige il bilancio secondo la normativa civilistica in vigore. Si riporta di seguito una sintesi dei principali valori da tale bilancio.

Ai soli fini del Bilancio consolidato, il bilancio della controllata è stato rettificato per tenere conto degli impatti derivanti dall'applicazione dei principi contabili internazionali.

T. A. ENGINEERING - CONTO ECONOMICO				
Dati in migliaia di euro	2019	2018	Var. Ass.	VAR. %
RICAVI				
Altri ricavi e proventi	3.714	5.212	-1.498	-29%
TOTALE RICAVI (A)	3.714	5.212	-1.498	-29%
COSTI				
Materiali di consumo	0,0	0,1	-0,1	
Costi del personale	411	329	82	25%
Costi per servizi	3.054	4.606	-1.552	-34%
Oneri diversi di gestione	5	13	-8	-63%
TOTALE COSTI (B)	3.470	4.948	-1.478	-30%
MARGINE OPERATIVO LORDO (A-B)	244	264	-20	-8%
Incid.% su ricavi totali	6,6%	5,1%		
Ammortamenti e svalutazioni	58	32	27	
Acc. f.do rischi e ripristini	0	4	-4	
RISULTATO OPERATIVO	186	229	-43	-19%
Incid.% su ricavi totali	5,0%	4,4%		
GESTIONE FINANZIARIA	-1,9	0,0	-1,9	
UTILE (PERDITA) ANTE IMPOSTE	184	229	-45	-20%
Imposte di periodo	-59	-79	20	-26%
UTILE (PERDITA) DI PERIODO	125	150	-25	-17%

I ricavi del 2019, pari a 3.714 migliaia di euro rappresentano la competenza di esercizio dei progetti comissionati da TA come sopra meglio descritto.

I costi totali del 2019 sono pari a 3.464 migliaia di euro fra cui le voci principali sono rappresentate dal costo del personale interno per 411 migliaia di euro, i costi esterni per studi e progettazioni pari a 2.114 migliaia di euro e dal costo del personale distaccato da TA per 687 migliaia di euro.

Il MOL di periodo è pari a 186 migliaia di euro ed un risultato netto di esercizio pari ad un utile di 125 migliaia di euro.

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA (importi in Euro/000)		
ATTIVO	31.12.2019	31.12.2018
ATTIVITA' NON CORRENTI	88	114
ATTIVITA' CORRENTI	2.748	3.520
TOTALE ATTIVO	2.836	3.634
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	31.12.2019	31.12.2018
PATRIMONIO NETTO	442	317
PASSIVITA' MEDIO LUNGO TERMINE	49	35
PASSIVITA' CORRENTI	2.346	3.282
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO	2.836	3.634

TAE ha una Posizione Finanziaria Netta al 31 dicembre 2019 positiva per 207 migliaia di euro (41 migliaia di euro al 31 dicembre 2018).

16.4 Jet Fuel Srl

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

Nel corso del 2019 sono transitati nel deposito 104.132 metri cubi di carburante avio registrando una maggior gestione di volumi pari all'1,5% rispetto ai 102.569 metri cubi del 2018. La società ha effettuato servizi di into-plane per 69.159 metri cubi di carburante registrando un calo dell'1,5% rispetto ai 70.178 metri cubi del 2018.

Al 31 dicembre 2019, Jet Fuel ha in corso un contratto di sub-concessione con TA per la gestione del deposito carburanti centralizzato per un valore complessivo nel 2019 di 704 migliaia di euro (canone aeroportuale di JF), un contratto di service amministrativo per un valore di 20 migliaia di euro, fornitura utenze per circa 16 migliaia di euro ed altri servizi (permessi aeroportuali, parcheggi, etc.) per un valore di circa 3 migliaia di euro.

Si fa presente che la società controllata redige il bilancio secondo la normativa civilistica in vigore. Si riporta di seguito una sintesi dei principali valori da tale bilancio.

Ai soli fini del Bilancio consolidato, il bilancio della controllata è stato rettificato per tenere conto degli impatti derivanti dall'applicazione dei principi contabili internazionali.

JET FUEL - CONTO ECONOMICO

Dati in migliaia di euro	2019	2018	Var. Ass.	Var. %
RICAVI				
Ricavi aviation	2.564	2.499	64,8	2,6%
Altri ricavi e proventi	15	27	-12,4	-45,2%
TOTALE RICAVI (A)	2.579	2.527	52,4	2,1%
COSTI				
Materiali di consumo	63	61	2,1	3,5%
Costi del personale	842	813	29,4	3,6%
Costi per servizi	298	448	-149,4	-33,4%
Oneri diversi di gestione	20	21	-0,7	-3,3%
Canoni aeroportuali	704	723	-18,5	-2,6%
TOTALE COSTI (B)	1.927	2.064	-137,1	-6,6%
MARGINE OPERATIVO LORDO (A-B)	652	462	189,5	41,0%
Incid.% su ricavi totali	25%	18%		
Ammortamenti e svalutazioni	130	138	-7,1	-5,2%
RISULTATO OPERATIVO	521	325	196,6	60,5%
Incid.% su ricavi totali	20%	13%		
Gestione finanziaria	- 8	10	1,7	
UTILE (PERDITA) ANTE IMPOSTE	513	315	198,3	63,0%
Imposte di esercizio	- 147	75	-72,7	97,4%
UTILE (PERDITA) DI ESERCIZIO	366	240	125,6	52,3%

I ricavi totali del 2019 di Jet Fuel (Aviation) sono pari a 2.564 migliaia di euro (2.499 migliaia di euro al 31 dicembre 2018) e riguardano principalmente il servizio di stoccaggio carburante per 1.477 migliaia di euro e per 879 migliaia di euro il servizio di *into-plane*.

I costi principali del 2019 sono pari a 1.927 migliaia di euro (2.064 migliaia di euro al 31 dicembre 2018) e sono rappresentati dal costo del personale (841 migliaia di euro), canone di sub-concessione aeroportuale (704 migliaia di euro), manutenzioni e carburante autobotti (77 migliaia di euro), prestazioni professionali (95 migliaia di euro) e assicurazioni industriali (46 migliaia di euro).

Di conseguenza il risultato del 2019 registra un MOL pari a 652 migliaia di euro (462 migliaia di euro al 31 dicembre 2018) ed un utile di esercizio di 366 migliaia di euro, rispetto all'utile registrato nel 2018 pari a 240 migliaia di euro.

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA (importi in Euro/000)

ATTIVO	31.12.2019	31.12.2018	VARIAZIONE
ATTIVITA' NON CORRENTI	993	1.043	-50
ATTIVITA' CORRENTI	675	751	-76
TOTALE ATTIVO	1.667	1.794	-126
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	31.12.2019	31.12.2018	VARIAZIONE
PATRIMONIO NETTO	585	460	126
PASSIVITA' MEDIO LUNGO TERMINE	593	807	-214
PASSIVITA' CORRENTI	489	527	-38
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO	1.667	1.794	-126

Jet Fuel ha una Posizione Finanziaria Netta negativa al 31 dicembre 2019 per 499 migliaia di euro (499 migliaia di euro al 31 dicembre 2018).

16.5 Toscana Aeroporti Handling S.r.l.

Toscana Aeroporti Handling S.r.l. società di proprietà 100% Toscana Aeroporti S.p.a. operativa dal 1° luglio 2018, ha come oggetto sociale lo svolgimento delle attività ricomprese nei servizi di cui al Decreto Legislativo del 13 gennaio 1999 n. 18, e successive modifiche ed integrazioni, nonché lo svolgimento di ulteriori attività comunque opportune ai fini delle suddette attività di handling e/o correlate alle medesime. Per handling si intende l'insieme delle attività e dei servizi di assistenza aeroportuale a terra ad aeromobili, passeggeri e merci.

Nel corso del 2019 TAH ha gestito complessivamente nei due scali 66.293 movimenti di aviazione commerciale, pari al 98,7% di quota di mercato. Sui singoli scali la quota di mercato 2019 sul traffico di aviazione commerciale è pari al 97,7% sullo scalo di Pisa ed al 100% sullo scalo di Firenze.

Si fa presente che la società controllata redige il bilancio secondo la normativa civilistica in vigore. Si riporta di seguito una sintesi dei principali valori da tale bilancio.

Ai fini del Bilancio consolidato, il bilancio della controllata è opportunamente rettificato per tenere conto degli impatti derivanti dall'applicazione dei principi contabili internazionali.

Si ricorda che TAH ha iniziato ad operare il 1° di luglio 2018, di conseguenza le variazioni fra i due esercizi non sono ancora comparabili.

TOSCANA AEROPORTI HANDLING - CONTO ECONOMICO

Dati in migliaia di euro	2019	2018 (luglio-dicembre)
RICAVI		
Ricavi operativi		
Ricavi aviation	28.990	15.673
Ricavi non aviation	161	9
Totale ricavi operativi	29.151	15.683
Altri ricavi e proventi	1.423	1.122
TOTALE RICAVI (A)	30.575	16.804
COSTI		
Materiali di consumo	493	318
Costi del personale	20.655	10.754
Costi per servizi	6.669	3.572
Oneri diversi di gestione	590	361
TOTALE COSTI (B)	28.406	15.004
MARGINE OPERATIVO LORDO (A-B)	2.169	1.800
Incid.% su ricavi totali	7,1%	10,7%
Incid.% su ricavi operativi	7,4%	11,5%
Ammortamenti e svalutazioni	797	459
Acc. f.do rischi e ripristini	400	157
Riprese di valore (svalutazioni) nette di crediti commerciali ed altri crediti	218	18
RISULTATO OPERATIVO	754	1.166
Incid.% su ricavi totali	2,5%	6,9%
Incid.% su ricavi operativi	2,6%	7,4%
TOTALE GESTIONE FINANZIARIA	0,08	0,09
UTILE (PERDITA) PRIMA DELLE IMPOSTE	754	1.166
Imposte di periodo	-306	-470
UTILE (PERDITA) DI PERIODO	448	695

I ricavi principali del 2019 riguardano per 29 milioni di euro i servizi di handling e per 1,4 milioni di euro altri ricavi e proventi legati sostanzialmente all'addebito a TA dei servizi operativi richiesti.

I costi principali del 2019 sono rappresentati dal costo del personale (20,7 milioni di euro) e dal costo per servizi esterni (6,7 milioni di euro).

Il MOL registrato nel periodo è positivo per 2.169 migliaia di euro ed il Risultato netto di esercizio registrato dalla società nel 2019 è pari a 448 migliaia di euro.

Di seguito i dati della situazione patrimoniale e finanziaria della società al 31 dicembre 2019.

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA (importi in Euro/000)		
ATTIVO	31.12.2019	31.12.2018
ATTIVITA' NON CORRENTI	2.474	2.714
ATTIVITA' CORRENTI	9.742	9.587
TOTALE ATTIVO	12.217	12.301
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	31.12.2019	31.12.2018
PATRIMONIO NETTO	1.894	1.445
PASSIVITA' MEDIO LUNGO TERMINE	3.628	3.526
PASSIVITA' CORRENTI	6.695	7.329
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO	12.217	12.301

TAH ha una Posizione Finanziaria Netta al 31 dicembre 2019 positiva per 4.433 migliaia di euro (3.795 migliaia di euro al 31 dicembre 2018).

16.6 Vola S.r.l.

Il 9 dicembre 2019 TA (socio unico) ha costituito una nuova società (Vola) per gestire direttamente o indirettamente ogni attività nel campo della ristorazione.

La nuova società potrà pertanto svolgere, a titolo esemplificativo, le seguenti attività:

- gestione di ristoranti, bar, tavole calde, pasticcerie, market e punti vendita, anche all'interno di aree di servizio, stazioni ferroviarie, porti ed aeroporti;
- somministrazione al pubblico, vendita al dettaglio e fornitura di prodotti alimentari e bevande, anche all'interno di aree di servizio, stazioni ferroviarie, porti ed aeroporti;
- compravendita e conduzione di aziende e di pubblici esercizi.

Al 31 dicembre la società ha un capitale sociale pari a 200 migliaia di euro interamente versato e, alla data del presente Bilancio, non è operativa.

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

Si espongono di seguito i principali fattori di rischio che possono influenzare l'andamento della gestione del Gruppo.

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

I principali fattori che possono influenzare l'andamento del settore dei trasporti nel quale il Gruppo opera sono, tra gli altri, il Prodotto Interno Lordo, il livello di fiducia delle imprese e dei consumatori, il tasso di disoccupazione ed il prezzo del petrolio.

Nel 2019 l'economia mondiale ha ripreso ad espandersi, tuttavia lo scenario internazionale è stato soggetto ad un numero rilevante di cambiamenti i cui effetti risultano al momento di difficile quantificazione. Infatti, mentre da un lato sembra essersi delineata una soluzione ai conflitti tariffari tra Stati Uniti e Cina e risulta una maggiore chiarezza sul percorso della Brexit, dall'altro sono aumentati i rischi al ribasso derivanti dalle tensioni in medio oriente a causa della controversia tra Iraq e Stati Uniti. Un ulteriore fattore di instabilità macroeconomica da considerare è quello correlato alla diffusione del Covid 19 ("Coronavirus") che, nelle prime settimane del 2020, ha inizialmente impattato l'attività economica in Cina e successivamente in altri Paesi. Nello scenario in cui la diffusione del virus non sia arrestata in tempi brevi, tale sviluppo pandemico potrebbe incidere anche sensibilmente sulle prospettive globali di crescita futura, influenzando il quadro macroeconomico generale e i mercati finanziario e immobiliare, anche alla luce delle decisioni assunte dalle autorità governative per contenere il diffondersi dell'epidemia. Non si esclude quindi che, la diffusione del "corona virus" possa avere effetti particolarmente negativi sull'economia globale, sull'Italia e sull'intero settore del trasporto aereo nel 2020. A mitigare il rischio sopra esposto, si fa leva sulla resilienza di TA già dimostrata in termini di crescita di traffico e di sviluppo dei margini nonché di puntuale controllo dei costi. Ciononostante, è possibile ipotizzare che l'eventuale perdurare dell'attuale emergenza sanitaria possa determinare nel breve periodo perdite di marginalità; conseguentemente, stante le limitazioni ai servizi aeroportuali e le cancellazioni riscontrate da marzo 2020, l'impatto sui risultati economico finanziari del 2020, soprattutto con riferimento al primo semestre dell'anno in questione, potrebbe essere significativo.

- RISCHI RELATIVI ALLE ATTIVITÀ DI HANDLING AEROPORTUALE E ALLA STRUTTURA DI ESTREMA COMPETITIVITÀ DEL RELATIVO MERCATO

Negli aeroporti con traffico superiore a 2 milioni di passeggeri o 50.000 tonnellate di merci è riconosciuto il libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra "handling" (Dlgs 18/99). Presso gli Aeroporti di Pisa e di Firenze, ad oggi, tali servizi sono, per la massima parte, effettuati a partire dal 1° luglio 2018 da TAH, società controllata da TA.

A causa dei limitati spazi operativi, sia sull'aeroporto di Pisa (delibera Enac del 4 marzo 2019) che su quello di Firenze (delibera Enac del 30 novembre 2018), TA ha ottenuto parere positivo in merito alla richiesta di limitazione del numero di accessi degli operatori di assistenza a terra per le categorie 3 e 5 di cui all'allegato A al Dlgs 18/99¹. In entrambi gli scali la limitazione sugli handler di aviazione commerciale è di due, di cui uno Toscana Aeroporti Handling.

Dal mese di marzo 2019 ha iniziato ad operare sullo scalo di Pisa anche un altro competitor nelle attività di handling per l'aviazione commerciale, mentre sullo scalo di Firenze lo stesso competitor ha ottenuto da Enac la certificazione di operatore handling ma non è ancora operativo.

Nel 2019 i ricavi generati dall'attività di handling sono pari al 23,2% sul totale dei ricavi (24,8% sul totale al netto della voce dei ricavi per servizi di costruzione). Il mercato di riferimento degli operatori che svolgono attività legate alla fornitura dei servizi di handling è tradizionalmente caratterizzato da un'accentuata competitività, nonché da una limitata marginalità in termini di risultati economici.

L'aumento della pressione competitiva, da un lato, e la ridotta marginalità connaturata a tali attività, dall'altro, potrebbero avere un effetto negativo sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo. L'accordo di sito sottoscritto per l'aeroporto di Pisa è un elemento di mitigazione di tale rischio in quanto consente una variabilizzazione dei costi del personale in relazione alle variazioni del portafoglio clienti.

¹ Assistenza bagagli ed operazioni di pista.

- RISCHIO NORMATIVO

Il Gruppo, nell'ambito delle due concessioni per la gestione totale dell'aeroporto di Pisa e di Firenze, svolge la propria attività in un settore regolato da numerose disposizioni normative a livello nazionale ed internazionale. Le eventuali modifiche, ad oggi non prevedibili, dell'attuale quadro normativo potrebbero avere un impatto negativo sui risultati economici del Gruppo.

Un potenziale fattore di rischio del settore aeroportuale è la costante evoluzione del contesto normativo e regolatorio di riferimento nel quale il Gruppo, come le altre società di gestione aeroportuale, si trova ad agire. I risultati economici dell'azienda sono infatti influenzati dall'evolversi del quadro normativo di riferimento in particolare per quanto concerne la regolazione tariffaria dei servizi aeroportuali.

A tal riguardo si ricorda che alla data di approvazione del presente Bilancio, sia per l'Aeroporto di Pisa che per l'Aeroporto di Firenze, sono state concluse positivamente le Consultazioni con gli utenti aeroportuali secondo l'istruttoria stabilita dai modelli tariffari per il periodo 2019-2022. L'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha emanato rispettivamente la Delibera n. 50/2019 e la Delibera n. 94/2019 di conformità definitiva ai Modelli tariffari per l'aeroporto di Pisa e per l'aeroporto di Firenze per il periodo 2019-2022.

Quanto allo sviluppo infrastrutturale TA potrebbe incontrare difficoltà nel realizzare nei tempi previsti gli investimenti definiti nel Piano degli Interventi approvato da ENAC a causa di eventi non prevedibili o di ritardi, anche dovuti a contenziosi, connessi all'iter autorizzativo e/o realizzativo, con conseguenti possibili effetti negativi sull'ammontare delle tariffe applicabili e sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo. In merito alla situazione degli investimenti si veda quanto riportato al paragrafo "10. Gli investimenti del Gruppo".

- RISCHI CONNESSI AI RAPPORTI CON I DIPENDENTI E LE ORGANIZZAZIONI SINDACALI

La Capogruppo opera in un contesto industriale ed operativo caratterizzato da un'importante presenza delle organizzazioni sindacali, ed è potenzialmente esposta al rischio di scioperi ed interruzioni dell'attività produttiva.

Nel recente passato, in un quadro aziendale in evoluzione e con l'implementazione di variazioni organizzative strategiche (scorporo handling), non si sono verificati considerevoli blocchi del servizio, né presso l'aeroporto di Firenze, né presso quello di Pisa, a causa di scioperi.

In data 21 dicembre 2018, dopo un anno circa di trattative con le organizzazioni sindacali, sono stati sottoscritti tre accordi con tutte le organizzazioni sindacali rappresentative dei lavoratori Quadri, Impiegati ed Operai degli scali di Pisa e di Firenze, attraverso i quali sono stati condivisi importanti interventi di razionalizzazione e semplificazione dei costi del lavoro, di salvaguardia di elementi salariali di 2° livello, nonché la stabilizzazione a tempo indeterminato del rapporto di lavoro e delle ore contrattuali di alcuni dipendenti operativi. Inoltre, con l'intento di sviluppare interventi finalizzati al benessere dei propri dipendenti, è stata condivisa la realizzazione di una piattaforma aziendale di servizi Welfare, che viene presentata anche nella DNF allegata al bilancio.

Altresì, nel corso del 2019 è stato sottoscritto un Protocollo di Sito presso lo scalo di PSA, tra le società TA, TAH e Consulta, nonché firmato dalle organizzazioni sindacali, per disciplinare le regole con le quali si gestiscono i passaggi di personale tra *handlers*.

La Società, infine, mantiene costanti relazioni con le Organizzazioni Sindacali, finalizzate al continuo e costruttivo coinvolgimento e confronto.

- RISCHI CONNESSI ALLA DIMINUZIONE DEL TRAFFICO PRESSO I DUE SCALI ED ALLA CONCENTRAZIONE SU ALCUNI VETTORI

Così come per gli altri operatori del settore, per il Gruppo l'eventuale diminuzione o cessazione dei voli da parte di uno o più vettori anche in conseguenza di un'eventuale crisi economico/finanziaria degli stessi, potrebbe avere un impatto significativo sui risultati economici del Gruppo.

Nel corso del 2019 TA ha registrato circa 8,3 milioni passeggeri. L'incidenza totale dei primi tre vettori di linea è del 56,4%. In particolare, l'incidenza del primo di essi è pari al 39,1% mentre quelli del secondo e del terzo sono rispettivamente pari al 9,7% ed al 7,6%.

Peraltro, sulla base dell'esperienza maturata in passato e benché non vi possa essere alcuna certezza al riguardo, il Gruppo ritiene di poter far fronte al rischio della diminuzione o interruzione dei voli da parte di uno o più vettori in virtù della probabile redistribuzione del traffico passeggeri tra le diverse compagnie aeree presenti sull'aeroporto e della capacità del Gruppo di attrarre nuovi vettori.

Inoltre il Gruppo ha stipulato anche con i suddetti vettori accordi commerciali pluriennali che prevedono l'impegno degli stessi ad effettuare attività di marketing e pubblicità, nonché a raggiungere obiettivi prestabiliti di passeggeri e di voli a fronte dell'impegno del Gruppo a contribuire alle relative spese e ad erogare incentivi di carattere economico al raggiungimento dei predetti obiettivi.

Tuttavia, non può escludersi che, nonostante l'implementazione dei predetti rimedi, possa trascorrere un determinato lasso di tempo fra il momento dell'interruzione dei voli e quello della loro sostituzione da parte di altri vettori e che tale interruzione possa comunque avere un impatto sostanzialmente negativo sull'operatività e sui risultati economici del Gruppo.

Allo scopo di minimizzare il rischio di concentrazione del traffico su alcuni vettori, il Gruppo persegue, pur nel contesto del settore del trasporto aereo caratterizzato da processi di integrazione e di fusione tra vettori, una strategia di diversificazione delle compagnie aeree operanti sui due scali.

La Società inoltre monitora costantemente la situazione della compagnia di bandiera Alitalia, attualmente in amministrazione straordinaria, nonché il potenziale effetto Brexit e il recente fenomeno del Coronavirus, dei quali risulta ancora oggi difficile prevedere le ripercussioni economiche e sociali, come riportato nel dettaglio in precedenza ed ai paragrafi "Evoluzione prevedibile della gestione" e "Eventi di rilievo avvenuti dopo il 31 dicembre 2019" della presente relazione.

- RISCHI RELATIVI ALLA DIPENDENZA DA PERSONALE CHIAVE

Il Gruppo ritiene di essersi dotato di una struttura operativa e dirigenziale capace di assicurare continuità nella gestione degli affari sociali. Inoltre, il Gruppo ha avviato un processo di valorizzazione delle risorse umane in ottica preparatoria all'adozione di un piano di successione. Tuttavia, qualora una o più figure chiave del Gruppo, quali l'Amministratore Delegato ed altri componenti senior del Management, dovessero interrompere la propria collaborazione senza un congruo preavviso, si potrebbero avere temporanei effetti negativi su prospettive, attività e risultati economici e finanziari.

- RISCHI AMBIENTALI

Le attività del Gruppo sono disciplinate da numerose normative dell'Unione Europea, nazionali, regionali e locali in materia ambientale. Il Gruppo ha la priorità di svolgere la

propria attività nel massimo rispetto da quanto richiesto dalla normativa ambientale; tuttavia essendo il rischio di responsabilità ambientale insito nell'attività del Gruppo non può esservi certezza che in futuro nuove normative non comportino ulteriori adempimenti da parte del Gruppo.

- RISCHI DI NATURA FINANZIARIA

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

18. EVENTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO IL 31 DICEMBRE 2019

Con la fine del 2019 si concludono i primi cinque anni di esistenza di TA che ha dato prova, come mostrano i dati della tabella sottoesposta, di ottimi risultati.

GRUPPO TOSCANA AEROPORTI 2015-2019 - HIGHLIGHTS

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

Ora ci attende un esercizio 2020 che alle criticità già previste (Alitalia, Brexit, e blocco 737-800 Max) aggiunge quella legata all'impatto sul trasporto aereo del "corona virus".

Tale fattore rappresenta un evento intervenuto dopo la data di riferimento del bilancio che, in applicazione del principio contabile IAS 10 "Fatti intervenuti dopo la data di chiusura del bilancio", non comporta delle rettifiche sui saldi di bilancio, in quanto seppur il fenomeno Coronavirus si sia manifestato nella Repubblica Popolare Cinese a ridosso della data di riferimento del bilancio, è solo a partire da fine gennaio 2020 che l'Organizzazione Mondiale della Sanità ha dichiarato l'esistenza di un fenomeno di emergenza internazionale; e sempre a partire da fine gennaio 2020 sono stati diagnosticati casi anche in altri Paesi, determinando l'adozione di specifiche misure contenitive sia in Cina sia in altre nazioni, tra cui l'Italia. Proprio nel nostro Paese, tali misure sono diventate maggiormente stringenti dall'inizio di marzo 2020, coinvolgendo dapprima alcune zone del nord e progressivamente anche il resto della penisola: con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri dell'11 marzo 2020 è stata disposta la chiusura su tutto il territorio nazionale di tutte le attività di ristorazione e di tutti i negozi, tranne i negozi di prima necessità o di servizi alla persona; con specifico riferimento al settore dei trasporti, in data 12 marzo 2020 (con proroga intervenuta con decreto n. 153 del 12 aprile 2020) il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al fine di contrastare la diffusione del virus e tutelare la salute dei lavoratori, ha decretato con provvedimento n. 112 che l'operatività dei servizi aeroportuali sia ristretta ad uno specifico elenco di scali, che include l'aeroporto di Pisa; conseguentemente, a partire dal 14 marzo 2020 e fino al 3 maggio 2020 l'aeroporto di Firenze vedrà limitate le proprie operazioni ad attività di cargo, posta, voli di Stato e relativi ad emergenze, incluse quelle sanitarie.

La sospensione delle attività dell'aeroporto di Firenze ha fatto seguito ad un calo dei passeggeri già dalla fine di febbraio: la contrazione complessiva di traffico sui due scali rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente è di circa 417.500 passeggeri (dato al 31 marzo 2020). Le misure di "quarantena", sempre più restrittive anche in altri paesi europei, hanno comportato la cancellazione dei voli fino ad aprile 2020. Ad oggi, non è possibile escludere tuttavia che, in funzione del perdurare dell'epidemia, limitazioni ai servizi aeroportuali e/o ulteriori cancellazioni di voli possano interessare anche i mesi successivi.

Considerata la continua evoluzione del fenomeno, al momento è difficile formulare previsioni quantitative sui relativi effetti sulla Società e sul Gruppo, tuttavia, stante le limitazioni ai servizi aeroportuali e le cancellazioni riscontrate da marzo 2020, è possibile ipotizzare che l'impatto sui risultati economico finanziari del 2020 sia significativo, soprattutto con riferimento al primo semestre dell'anno in questione.

TA farà comunque leva sulle proprie capacità di controllo puntuale dei costi e di variabilizzazione degli stessi in base al traffico, a tutela dei margini di Gruppo dei margini del Gruppo e dell'adempimento delle obbligazioni assunte, come dimostrato dalla tabella dei risultati storici sopra riportata.

In tale contesto, al fine di tutelare la solidità patrimoniale e finanziaria della Società, il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo, con delibera del 31 marzo 2020 ha rivisto e modificato la proposta di destinazione del risultato dell'esercizio 2019, non prevedendo la distribuzione di alcun dividendo riferito all'esercizio in questione, modificando così la decisione assunta nel corso della riunione del 12 marzo 2020 che aveva previsto dividendi per circa 9,4 milioni di euro.

Per i dettagli delle azioni attivate si veda quanto riportato ai paragrafi "Rischio di liquidità" e "Eventi di rilievo avvenuti dopo il 31 dicembre 2019" delle note illustrative.

Allo stato attuale, fatte le dovute valutazioni sulla base del quadro informativo disponibile, pur non essendo possibile determinare con un sufficiente grado di affidabilità gli eventuali impatti che possano influenzare l'andamento della Società e del Gruppo, l'economia e il settore di riferimento nei prossimi mesi - e auspicando che tale emergenza possa rientrare in funzione delle misure di contenimento previste dai governi, dalle autorità competenti, dalle banche centrali dei Paesi colpiti dalla diffusione del virus - si ritiene che, considerate le contromisure sviluppate dal management, nonché degli interventi governativi di carattere economico a sostegno di famiglie, lavoratori e imprese, tale circostanza non rappresenti un elemento impattante il processo di stima della Direzione con riferimento al bilancio al 31 dicembre 2019, né un fattore di incertezza sulla capacità dell'impresa di continuare ad operare come un'entità in funzionamento.

Qui di seguito i programmi operativi voli messi in vendita dai vettori al netto dell'effetto "corona virus" per la summer 2020.

Principali novità operative dell'Aeroporto di Pisa

Sky Up: nuova operazione del vettore ucraino che opererà dalla prossima stagione estiva il nuovo volo per Kiev con due frequenze settimanali.

Ryanair: il vettore irlandese riprende dalla stagione estiva il collegamento giornaliero per Trapani ed è già aperto alle vendite il nuovo collegamento verso Manchester (3 frequenze settimanali),

Wizz Air: a partire dalla prossima stagione estiva opererà 3 frequenze settimanali da/per Tirana a copertura del volo flyernest sospeso da metà gennaio 2020.

Air Albania: il nuovo vettore albanese opererà a partire dalla stagione estiva un volo giornaliero per Tirana a copertura delle operazioni flyernest sospese da metà gennaio 2020

Silver Air: operativo dal 2 marzo il collegamento con l'Isola d'Elba ad opera del vettore Ceco vincitore del bando di continuità territoriale con l'isola.

British Airways: il vettore opererà anche con A320 ad alta configurazione. Il vettore inglese incrementerà l'offerta a copertura della lieve riduzione delle operazioni che effettuerà nei mesi di aprile, maggio e ottobre (- 4 frequenze settimanali).

Volotea: la compagnia spagnola opererà il nuovo collegamento stagionale per Olbia con tre frequenze settimanali (fine maggio – inizio ottobre).

Pobeda Airlines: opererà un volo giornaliero nella summer 2020 (4 frequenze nella stagione estiva 2019).

FlyErnest: a far data dal 13 gennaio 2020 ENAC ha sospeso in via temporanea la licenza operativa del vettore albanese. Per sopperire alla riduzione voli, Albawings, altro vettore che opera sullo scalo, ha incrementato i propri voli per rispondere alle esigenze della radicata comunità albanese toscana.

Alitalia: riduce le frequenze nella stagione invernale operando da 26 frequenze settimanali a 21 frequenze.

Principali novità operative dell'Aeroporto di Firenze

Luxair: nuova operazione del vettore lussemburghese che dalla stagione estiva opererà il collegamento per Lussemburgo con 2 frequenze settimanali.

Air Serbia: nuova operazione del vettore di bandiera che da giugno 2020 collegherà Firenze con Belgrado con due frequenze settimanali.

Eurowings: nuovo collegamento per Stoccarda operato nella stagione estiva con quattro frequenze settimanali.

Austrian: da metà giugno già in vendita il raddoppio delle frequenze giornaliere con un volo in sosta notturna per garantire migliori collegamenti dalla base di Vienna.

Silver Air: operativo dal 2 marzo il collegamento con l'Isola d'Elba ad opera del vettore Ceco Silver Air vincitore del bando di continuità territoriale con l'isola.

Scandinavian Airlines: Il vettore opererà la rotta per Copenaghen utilizzando un velivolo con maggior capacità A320 neo.

BlueAir: incrementa le operazioni su Bucharest Otopeni operando fino a 6 frequenze settimanali.

British Airways: il vettore inglese incrementa le operazioni su Londra City e Londra Stansted.

Austrian Airlines: incrementa le operazioni introducendo da giugno e per il resto della stagione estiva un ulteriore volo giornaliero con sosta notturna consentendo così, ai propri passeggeri, una miglior connessione con il resto del network e spostamenti anche solo mattina-sera.

Alitalia: riduce le frequenze nella stagione invernale (da 4 voli giornalieri a 24 frequenze settimanali).

Altri fatti di rilievo

- In data 13 febbraio 2020 il Consiglio di Stato respinge il ricorso presentato da Toscana Aeroporti in merito alla sentenza del Tribunale Amministrativo Regionale per la Toscana n. 723 del 2019.
- In data 20 febbraio 2020 il Consiglio di Amministrazione di Toscana Aeroporti S.p.A. delibera di proseguire con gli atti necessari per portare avanti il procedimento relativo a Masterplan dell'Aeroporto di Firenze.
- In data 28 febbraio 2020 è stato siglato un accordo tra la 46° Brigata Aerea dell'Aeronautica Militare (di seguito AM) e Toscana Aeroporti, come previsto dal D.Lgs. 66/2010 del codice dell'ordinamento militare, nel quale sono descritte le regole generali per i rapporti tra TA ed AM all'interno del sedime aeroportuale dello scalo di Pisa.

L'accordo ha per oggetto la disciplina delle attività di assistenza e di supporto a titolo reciprocamente oneroso e di mutua collaborazione, di personale e mezzi di TA e dell'AM per la fornitura dei servizi aeroportuali riportate nelle lettere di accordo in cui sono definite le varie responsabilità nell'espletamento dei singoli servizi, nonché i termini e le modalità operative del loro svolgimento.

- In data 15 aprile 2020 ha cessato ogni suo effetto per scadenza del termine di durata il patto parasociale del 16 aprile 2014 (e successive modificazioni) sottoscritto tra Corporación America Italia S.p.A. e SO.G.IM. S.p.A., relativo alle azioni ordinarie Toscana Aeroporti S.p.A.

19. INFORMAZIONI AI SENSI DELL'ART. 149-DUODECIES DEL REGOLAMENTO EMITTENTI CONSOB

L'Allegato F al Bilancio Consolidato, redatto ai sensi dell'art. 149-duodecies del Regolamento Emittenti Consob, evidenzia i corrispettivi di competenza dell'esercizio 2019 per i servizi di revisione, e per quelli diversi dalla revisione, resi a TA dalla Società di revisione ed eventualmente da entità appartenenti alla sua rete.

20. PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE

Nei primi tre mesi del 2020 il sistema Aeroportuale Toscano ha registrato un traffico totale di circa 1 milione di passeggeri.

Tale andamento è stato determinato dall'effetto combinato della domanda registrata in gennaio e febbraio 2020, in crescita del 2,7% rispetto allo stesso periodo del 2019, e delle limitazioni all'operatività subite in modo più significativo in marzo, con un calo di traffico passeggeri dell'82,9% rispetto allo stesso mese del 2019.

A tal proposito si evidenzia che la sospensione delle attività dell'aeroporto di Firenze e le cancellazioni dei voli su entrambi gli scali a causa degli effetti del "Coronavirus" dalla fine di febbraio alla fine di marzo, hanno determinato una contrazione complessiva sui due scali di circa 417.500 passeggeri (dato al 31 marzo 2020), che rappresenta una riduzione dell'83,5% rispetto al totale numero dei passeggeri stimati inizialmente della società per l'esercizio 2020 prima del manifestarsi del Coronavirus.

L'esercizio 2020, oltre al permanere delle criticità già evidenziate nel 2019, quali gli effetti della Brexit, la crisi Alitalia, e la mancata ripresa dell'utilizzo dei Boeing 737-800 Max, vedrà gli effetti dell'epidemia "corona virus" sull'economia mondiale, sulle reti globali di trasporto ed in particolare sul trasporto aereo e, ancor di più per l'Italia, sul turismo domestico e internazionale.

Considerata la continua evoluzione del fenomeno, al momento è difficile formulare previsioni quantitative sui relativi effetti sulla Società e sul Gruppo, tuttavia, stante le limitazioni ai servizi aeroportuali e le cancellazioni riscontrate da marzo 2020, è possibile ipotizzare che l'impatto sui risultati economico finanziari del 2020 sia significativo, soprattutto con riferimento al primo semestre dell'anno in questione.

Gli effetti dell'impatto "corona virus" sul sistema aeroportuale toscano potranno comunque essere meglio dimensionati nei prossimi mesi. Toscana Aeroporti, forte della spiccata resilienza dimostrata nei suoi cinque anni di vita, ha intrapreso ed implementerà tutte le azioni possibili a tutela dei margini del Gruppo, variabilizzando per quanto possibile i propri costi in funzione dell'andamento del traffico e tenendo anche conto delle misure di contenimento previste dai governi, dalle autorità competenti, dalle banche centrali dei Paesi colpiti dalla diffusione del virus nonché degli interventi di carattere economico a sostegno di famiglie, lavoratori e imprese, confidando nella possibilità che tale emergenza possa rientrare nei mesi successivi.

Per ulteriori dettagli delle azioni attivate si veda quanto riportato ai paragrafi “Rischio di liquidità” e “Eventi di rilievo avvenuti dopo il 31 dicembre 2019” delle note illustrative.

21. PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO

Signori Azionisti,

Vi invitiamo ad approvare il Bilancio d'esercizio 2019 di Toscana Aeroporti S.p.a. redatto sulla base dei criteri indicati nelle relative Note Illustrative.

Proponiamo che l'**utile netto di esercizio di 13.554.635 euro** sia destinato per:

- **677.732** euro quale accantonamento a **riserva legale** sulla base delle disposizioni statutarie;
- **12.876.903** euro quale accantonamento a riserva straordinaria.

Per il Consiglio di Amministrazione
Il Presidente
(Marco Carrai)

BILANCIO CONSOLIDATO – SCHEMI AL 31.12.2019
--

GRUPPO TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Dati in migliaia di euro	N o t e	31 DIC 2019	Di cui Parti Correlate	31 DIC 2018	Di cui Parti Correlate
RICAVI					
Ricavi operativi	1-2	119.659	1590	112.334	1513
Altri ricavi	3	2.185	136	6.084	139
Ricavi per servizi di costruzione	4	8.396		13.515	
TOTALE RICAVI (A)		130.241	1.726	131.933	1.653
COSTI					
Costi operativi					
Materiali di consumo	5	1.411		1.192	
Costi del personale	6	42.567		42.907	
Costi per servizi	7	34.237		30.982	
Oneri diversi di gestione	8	2.584		2.456	
Canoni aeroportuali	9	4.470		6.506	
Totale costi operativi		85.269	0	84.044	0
Costi per servizi di costruzione	10	6.876		12.054	
TOTALE COSTI (B)		92.145	0	96.098	0
MARGINE OPERATIVO LORDO (A-B)		38.096	1.726	35.836	1.653
Ammortamenti e svalutazioni	11	11.195		10.116	
Acc. f.do rischi e ripristini	12	3.062		2.618	
Riprese di valore (svalutazioni) nette di crediti commerciali ed altri crediti	13	585		347	
RISULTATO OPERATIVO		23.254	1.726	22.755	1.653
GESTIONE FINANZIARIA					
Proventi finanziari	14	26		46	
Oneri finanziari	15	-1.591		-1.355	
Utile (perdita) da partecipazioni	16	32		36	
TOTALE GESTIONE FINANZIARIA		-1.533	0	-1.273	0
UTILE (PERDITA) PRIMA DELLE IMPOSTE		21.721	1.726	21.481	1.653
Imposte di periodo	17	-7.330	-99	-6.720	-98
UTILE (PERDITA) DI PERIODO		14.391	1.627	14.761	1.554
Perdita (utile) di periodo di pertinenza di Terzi	18	-242		-165	
UTILE (PERDITA) DI PERIODO DEL GRUPPO		14.149	1.627	14.596	1.554
Utile per azione (€)	19	0,7602		0,7843	
Utile diluito per azione (€)		0,7602		0,7843	

GRUPPO TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECON. COMPLESSIVO CONSOLIDATO

Dati in migliaia di euro	N o t e	31 DIC 2019	Di cui Parti Correlate	31 DIC 2018	Di cui Parti Correlate
UTILE (PERDITA) DI PERIODO (A)		14.391		14.761	
<i>Altri utili/(perdite) complessivi che non saranno successivamente riclassificati a conto economico:</i>					
- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale	43	-212	0	178	0
Totale Altri utili/(perdite) complessivi, al netto dell'effetto fiscale (B)		-212	0	178	0
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI PERIODO (A) + (B)		14.178		14.939	
Perdita (utile) complessiva di periodo di pertinenza di Terzi	40	-230	0	-181	0
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI PERIODO DEL GRUPPO		13.949	0	14.759	0

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA (importi in Euro/000)			
ATTIVO	Note	31.12.2019	31.12.2018
ATTIVITA' NON CORRENTI			
Attività im materiali	20	174.880	172.956
Im mobili, impianti e macchinari	21	30.310	26.853
Diritti d'uso	22	4.619	0
Partecipazioni in altre imprese	23	2.945	2.945
Partecipazioni in imprese collegate	24	570	596
Altre attività finanziarie	25	3.220	3.207
Crediti com merciali esigibili oltre l'anno	26	308	382
<i>di cui verso parti correlate</i>		167	216
Attività fiscali differite	27	1.716	2.221
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI		218.569	209.160
ATTIVITA' CORRENTI			
Crediti com merciali	28	17.525	19.035
<i>di cui verso parti correlate</i>		414	552
Attività fiscali per imposte correnti	29	280	2
Altri crediti tributari	30	1.497	2.353
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	31	10.014	9.050
Cassa e mezzi equivalenti	32	19.863	14.270
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI		49.179	44.710
TOTALE ATTIVO		267.749	253.870
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	Note	31.12.2019	31.12.2018
CAPITALE E RISERVE			
Capitale	33	30.710	30.710
Riserve di capitale	34	74.124	73.405
Riserva rettifiche IAS	35	-3.229	-3.229
Riserva di fair value		0	0
Utili (perdite) portati a nuovo	36	3.403	2.754
Utile (perdita) di periodo del Gruppo	37	14.149	14.596
TOTALE PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO		119.156	118.236
PATRIMONIO NETTO DI TERZI	38	361	292
TOTALE PATRIMONIO NETTO		119.518	118.528
PASSIVITA' NON CORRENTI			
Fondi rischi e oneri	39	2.458	4.164
Fondi di ripristino e sostituzione	40	17.834	18.939
Fondi benefici ai dipendenti	41	5.767	5.782
Passività finanziarie scadenti oltre un anno	42	23.352	28.164
Passività finanziarie per diritti d'uso oltre un anno	43	4.239	0
Altri debiti esigibili oltre l'anno	44	338	202
TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI		53.988	57.251
PASSIVITA' CORRENTI			
Passività finanziarie scadenti entro un anno	42	24.940	14.256
Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno	43	410	-
Passività fiscali per imposte correnti	45	2.174	2.227
<i>di cui verso parti correlate</i>		1.473	1.571
Altri debiti tributari	46	11.987	10.299
Debiti Com merciali	47	31.643	28.606
Debiti verso Istituti previdenziali	48	2.611	2.955
Altri debiti esigibili entro l'anno	49	12.568	13.274
Fondi di ripristino e sostituzione (quota corrente)	40	7.911	6.473
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI		94.243	78.091
TOTALE PASSIVITA'		148.231	135.342
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO		267.749	253.870

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

	CAPITALE SOCIALE	RISERVA DA SOVRAPPREZZO AZIONI	RISERVE DI RIVALUTAZIONE EX LEGGE 413/91	RISERVA LEGALE	RISERVE STATUTARIE	ALTRE RISERVE	RISERVA RETTIFICHE IAS	TOTALE RISERVE DI RISULTATO	TOTALE PN DI GRUPPO	PN DI TERZI	TOTALE PATRIMONIO NETTO
PN al 31 dicembre 2017	30.710	18.941	0	3.475	25.876	24.585	-3.229	13.002	113.360	221	113.581
UTILE (PERDITA) NETTO DI PERIODO	-	-	-	-	-	-	-	12.980	12.980	177	13.157
ALTRI COMPON. DI C/ECON COMPLESSIVO	-	-	-	-	-	-	-	279	279	6	285
TOTALE UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA	-	-	-	-	-	-	-	13.260	13.260	183	13.442
DESTINAZIONE UTILE	-	-	-	528	0	-	-	-528	-	-	-
DIVIDENDI	-	-	-	-	-	-	-	-9.883	-9.883	- 110	-9.993
TOTALE MOVIMENTI RILEVATI DIRETTAMENTE A PN	-	-	-	528	0	-	-	-10.411	-9.883	- 110	-9.993
PN al 31 dicembre 2018	30.710	18.941	0	4.003	25.876	24.585	-3.229	17.351	118.236	292	118.528
UTILE (PERDITA) NETTO DI PERIODO	-	-	-	-	-	-	-	14.149	14.149	242	14.391
ALTRI COMPON. DI C/ECON COMPLESSIVO	-	-	-	-	-	-	-	-200	-200	-12	-212
TOTALE UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA	-	-	-	-	-	-	-	13.949	13.949	230	14.178
DESTINAZIONE UTILE	-	-	-	687	31	-	-	718	0	-	0
DIVIDENDI	-	-	-	-	-	-	-	- 13.028	-13.028	- 160	-13.188
TOTALE MOVIMENTI RILEVATI DIRETTAMENTE A PN	-	-	-	688	31	-	-	-13.747	-13.028	- 160	-13.188
PN al 31 dicembre 2019	30.710	18.941	0	4.691	25.906	24.585	-3.229	17.552	119.156	361	119.518

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO (importi in migliaia di Euro)

<i>migliaia di euro</i>	FY 2019	FY 2018
ATTIVITA' OPERATIVA		
Risultato netto di periodo	14.391	14.761
<i>Rettifiche per:</i>		
- Ammortamenti attività materiali, immateriali e diritti d'uso	11.195	10.116
- Ammortamenti immobilizzazioni immateriali	7.132	6.643
- Ammortamenti immobilizzazioni materiali	3.493	3.473
- Ammortamenti diritti d'uso	570	0
- Variazione fondo rischi e oneri	(1.705)	166
- Variazione netta dei fondi per benefici ai dipendenti	(418)	(620)
- Variazione netta del fondo di ripristino	(526)	(536)
- Oneri finanziari diritti d'uso	107	0
- Altri Oneri (Proventi) finanziari, netti	1.457	1.360
- Oneri finanziari bancari	499	555
- Oneri finanziari TFR	124	116
- Oneri finanziari f.do ripristino	859	739
- Gestione finanziaria per cambio valuta	3	(2)
- Proventi finanziari (interessi attivi)	(7)	(36)
- Altri Oneri(Proventi) finanziari minori	(20)	(12)
- Altri accantonamenti e svalutazioni	0	0
- Variazione netta imposte (anticipate)/differite	571	263
- Imposte di competenza dell'esercizio	6.759	6.457
- (Incremento)/decremento nei crediti commerciali	1.510	9.467
- (Incremento)/decremento in altri crediti correnti	(297)	(1.372)
- Incremento/(decremento) nei debiti verso fornitori	3.034	69
- Incremento/(decremento) in altri debiti correnti	(173)	(1.014)
Flusso di cassa delle attività operative	35.905	39.117
- Oneri finanziari pagati	(462)	(513)
- Imposte sul reddito pagate	(5.865)	(6.116)
Flusso di cassa netto generato dalle attività operative	29.578	32.489
ATTIVITA' D' INVESTIMENTO		
- Investimenti in attività materiali	(6.951)	(3.575)
- Investimenti in attività immateriali	(9.055)	(14.545)
- Investimenti in partecipazioni e altre attività finanziarie	0	(3.978)
- Disinvestimenti in partecipazioni e altre attività finanziarie	14	0
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di investimento	(15.992)	(22.098)
ATTIVITA' FINANZIARIE		
- Dividendi corrisposti	(13.188)	(9.993)
- Accensione finanziamenti a breve/lungo termine	18.500	18.500
- (Rimborso) finanziamenti a breve/lungo termine	(12.666)	(17.987)
- (Rimborso) Passività finanziarie per diritti d'uso	(639)	0
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di finanziamento	(7.993)	(9.480)
Incremento / (decremento) netto disp. liq. Mezzi equivalenti	5.593	911
Disp. Liquide e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	14.270	13.360
Disp. Liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo	19.863	14.270

NOTE ILLUSTRATIVE AL BILANCIO CONSOLIDATO 31.12.2019

PREMESSA

Il Gruppo Toscana Aeroporti (di seguito anche "Gruppo" o "Gruppo TA") è formato dalla capogruppo Toscana Aeroporti S.p.a. (di seguito anche la "Capogruppo" o "TA"), società per azioni con sede legale presso l'Ufficio del Registro delle Imprese di Firenze, e dalla sue controllate Toscana Aeroporti Handling s.r.l., Toscana Aeroporti Engineering s.r.l., Parcheggi Peretola s.r.l., Jet Fuel Co. s.r.l. e Vola s.r.l. costituita da TA nel dicembre 2019 per la gestione diretta di attività di ristorazione negli aeroporti e ad oggi non ancora operativa.

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

Le principali attività svolte dal Gruppo sono descritte nella Relazione sulla gestione. Il presente Bilancio consolidato del Gruppo TA è espresso in Euro in quanto questa è la valuta nella quale sono condotte la maggior parte delle operazioni di TA e delle sue controllate.

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

L'attività di revisione contabile del Bilancio consolidato 2019 del Gruppo TA è affidata alla società PricewaterhouseCoopers S.p.a..

AREA DI CONSOLIDAMENTO

Le imprese controllate, considerando per tali quelle in cui la Società Capogruppo detiene il controllo sono state integralmente consolidate.

Per la struttura di TA al 31 dicembre 2019, si rimanda allo specifico paragrafo della Relazione sulla gestione del presente documento.

Rispetto al 31 dicembre 2018 nella struttura del Gruppo è entrata a far parte Vola S.r.l. (costituita da TA al 100%) che, alla data del presente documento, non è ancora operativa.

STRUTTURA E CONTENUTO DEI PROSPETTI CONTABILI

Il Bilancio consolidato 2019 del Gruppo TA è stato predisposto in conformità ai Principi Contabili Internazionali (IAS/IFRS), in vigore alla data, emessi dall'International Accounting Standards Board e omologati dall'Unione Europea, nonché in conformità ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs n. 38/2005 (Delibera Consob n. 15519 del 27 luglio 2006 recante "Disposizioni in materia di schemi di bilancio", Delibera Consob n. 15520 del 27 luglio 2006 recante "Modifiche e integrazione al Regolamento Emittenti adottato con Delibera n. 11971/99", Comunicazione Consob n. 6064293 del 28 luglio 2006 recante "Informativa societaria richiesta ai sensi dell'art. 114, comma 5, D.Lgs. 58/98"). Si è inoltre

tenuto conto delle interpretazioni dell'International Financial Reporting Interpretations Committee ("IFRIC"), precedentemente denominate Standing Interpretations Committee ("SIC").

FORMA DEI PROSPETTI CONTABILI

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

Conto Economico

Il Conto Economico viene presentato nella classificazione per natura, in quanto ritenuta maggiormente significativa ai fini della comprensione del risultato economico della Società.

Inoltre, nel prospetto di conto economico, ai sensi di quanto previsto dalla Delibera Consob n. 15519 del 27 luglio 2006 vengono evidenziati distintamente nelle voci di costo o di ricavo di riferimento gli effetti dei rapporti con parti correlate.

Conto Economico Complessivo

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

Rendiconto Finanziario

Il Rendiconto Finanziario viene presentato suddiviso per aree di formazione dei flussi di cassa. Il prospetto del Rendiconto Finanziario adottato dal Gruppo TA è stato redatto applicando il metodo indiretto. Le disponibilità liquide e i mezzi equivalenti inclusi nel Rendiconto Finanziario comprendono i saldi patrimoniali di tali voci alla data di riferimento. I proventi e i costi relativi a interessi, dividendi ricevuti e imposte sul reddito sono inclusi nei flussi finanziari generati dalla gestione operativa.

Ai sensi di quanto previsto dalla Delibera Consob n. 15519 del 27 luglio 2006 si precisa che all'interno del rendiconto finanziario non vengono evidenziati i flussi finanziari relativi a rapporti con parti correlate, in quanto non significativi.

Prospetto di variazione nei conti del Patrimonio Netto

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

Principi di consolidamento

I principali criteri di consolidamento seguiti nella redazione del Bilancio d'esercizio predisposto in conformità agli IFRS al 31 dicembre 2019 sono i seguenti:

- a) il valore contabile delle partecipazioni in imprese controllate viene eliminato contro il relativo patrimonio netto, a fronte dell'assunzione delle attività e passività delle partecipate secondo il metodo dell'integrazione globale; il controllo sussiste quando il Gruppo è esposto a, od ha il diritto a, ricevere rendimenti variabili dal suo coinvolgimento nell'impresa ed ha la capacità di influenzare i suddetti rendimenti variabili attraverso il suo potere sull'impresa controllata; l'acquisizione di un'impresa controllata è contabilizzata secondo il metodo dell'acquisizione. Il costo dell'acquisizione è determinato dalla sommatoria dei valori correnti, alla data di ottenimento del controllo delle attività date, delle passività sostenute o assunte, e degli strumenti finanziari emessi dal Gruppo in cambio del controllo dell'impresa acquisita;
- b) le attività, le passività e le passività potenziali acquisite e identificabili sono rilevate al loro valore corrente (*fair value*) alla data di acquisizione. La differenza positiva tra il costo di acquisto e la quota di interessenza del Gruppo nel valore corrente di tali attività e passività è classificata come avviamento ed è iscritta in bilancio come attività immateriale;
- c) nell'ipotesi in cui emerga una differenza negativa, l'IFRS 3 non contempla la rilevazione di un avviamento negativo, pertanto l'eccedenza dell'interessenza dell'acquirente nel "fair value" delle attività, passività e passività potenziali identificabili dell'impresa acquisita rispetto al costo dell'acquisizione viene rilevata a conto economico dopo avere rideterminato il "fair value" delle attività, passività e passività potenziali identificabili dell'impresa acquisita;
- d) una volta acquisito il controllo della partecipata, eventuali acquisizioni di ulteriori quote sono contabilizzate imputando la differenza tra il prezzo pagato ed il valore della corrispondente quota del patrimonio netto contabile della partecipata direttamente a riduzione del patrimonio netto consolidato. Analogamente, in caso di cessione di partecipazioni che non comporti la perdita del controllo, la plusvalenza o la minusvalenza sono imputate direttamente ad una posta del patrimonio netto e successivamente trasferite al conto economico solo al momento della cessione del controllo della partecipata;
- e) i risultati economici delle imprese controllate acquisite o cedute nel corso dell'esercizio sono inclusi nel conto economico consolidato dall'effettiva data di acquisizione fino all'effettiva data di cessione;
- f) le partecipazioni in imprese collegate sono valutate sulla base del metodo del patrimonio netto; qualora l'eventuale quota di pertinenza di TA delle perdite della collegata ecceda il valore contabile della partecipazione in bilancio, si procede ad azzerare il valore della partecipazione e la quota delle ulteriori perdite è rilevata nella misura in cui TA abbia l'obbligo di risponderne;
- g) vengono eliminate le operazioni significative avvenute tra società consolidate, così come le partite di credito e di debito, costi e ricavi e gli utili non ancora realizzati derivanti da operazioni compiute fra società del Gruppo, al netto dell'eventuale effetto fiscale;
- h) la quota di interessenza degli azionisti di minoranza nelle attività nette delle controllate consolidate è identificata separatamente rispetto al patrimonio netto di Gruppo. Tale interessenza è determinata in base alla percentuale da essi detenuta nei "fair value" delle attività e passività iscritte alla data dell'acquisizione originaria e nelle variazioni di patrimonio netto dopo tale data. Per le acquisizioni effettuate anteriormente alla data di prima applicazione degli IFRS, come consentito dall'IFRS 1, il consolidamento avviene sulla base dei principi previgenti.

PRINCIPI CONTABILI E CRITERI DI VALUTAZIONE

Di seguito vengono descritti i principi contabili ed i criteri di valutazione adottati nella redazione del Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2019.

Il bilancio è redatto sulla base del principio del costo storico, modificato come richiesto per la valutazione di alcuni strumenti finanziari. Gli Amministratori hanno inoltre valutato l'applicabilità del presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio, concludendo che tale presupposto è adeguato in quanto non sussistono dubbi sulla continuità aziendale.

Con riferimento agli effetti del Coronavirus e le conseguenti iniziative attivate dal management, ampiamente descritti nella relazione sulla gestione ed al paragrafo "Eventi di rilievo avvenuti dopo il 31 dicembre 2019" delle presenti note illustrative, fatte le dovute valutazioni sulla base del quadro informativo disponibile, pur non essendo possibile determinare con un sufficiente grado di affidabilità gli eventuali impatti che possano influenzare l'andamento della Società e del Gruppo, l'economia e il settore di riferimento nei prossimi mesi - e auspicando che tale emergenza possa rientrare in funzione delle misure di contenimento previste dai governi, dalle autorità competenti, dalle banche centrali dei Paesi colpiti dalla diffusione del virus - si ritiene che, considerate le contromisure sviluppate dal management, nonché degli interventi governativi di carattere economico a sostegno di famiglie, lavoratori e imprese, tale circostanza non rappresenti un elemento impattante il processo di stima della Direzione con riferimento al bilancio al 31 dicembre 2019, né un fattore di incertezza sulla capacità dell'impresa di continuare ad operare come un'entità in funzionamento.

Attività Immateriali

I Diritti di concessione rappresentano il diritto del Concessionario ad utilizzare il bene (c.d. metodo dell'attività immateriale) in concessione in considerazione dei costi sostenuti per la progettazione e costruzione del bene con obbligo di restituzione al termine della concessione. I Diritti di concessione sono iscritti in bilancio sulla base del *fair value* (stimato sulla base del costo sostenuto, comprensivo degli oneri finanziari, oltre alla capitalizzazione dei costi interni per l'attività di coordinamento generale dell'esecuzione dei lavori svolta da TA) delle attività immateriali relative alle attività di costruzione ed ampliamento su beni rientranti nell'ambito IFRIC 12.

Se il *fair value* dei servizi ricevuti (in questo caso il diritto a sfruttare l'infrastruttura) non può essere determinato attendibilmente, il ricavo è calcolato sulla base del *fair value* dei servizi forniti (*fair value* dei servizi di costruzione effettuati).

Le attività per servizi di costruzione in corso alla data di chiusura del bilancio sono valutate sulla base dello stato avanzamento lavori e tale valutazione confluisce nella voce di conto economico "Ricavi per servizi di costruzione".

Le attività di ripristino o sostituzione non vengono capitalizzate e confluiscono nella stima del fondo descritto in seguito.

I Diritti di concessione vengono ammortizzati lungo la durata delle singole concessioni, metodo che riflette le modalità con le quali si suppone che i benefici economici futuri del bene saranno utilizzati dal Concessionario. Considerato che l'aeroporto di Pisa è un aeroporto militare aperto al traffico civile, nei Beni in concessione vengono rilevati anche gli investimenti effettuati dalla Capogruppo nelle infrastrutture di volo appartenenti all'Aeronautica Militare (Ministero della Difesa), previsti dai Contratti di Programma sottoscritti con Enac.

Il fondo di ammortamento ed il fondo spese di ripristino o sostituzione, complessivamente considerati, assicurano l'adeguata copertura dei seguenti oneri:

- gratuita devoluzione allo Stato alla scadenza della concessione dei beni gratuitamente devolvibili con vita utile superiore alla durata della concessione;

- ripristino e sostituzione dei componenti soggetti ad usura dei beni in concessione;
- recupero dell'investimento anche in relazione alle nuove opere previste nei piani finanziari.

Qualora si verificassero eventi che facciano presumere una riduzione del valore di tali attività immateriali, la differenza tra il valore di iscrizione ed il relativo "valore recuperabile" è imputata a conto economico.

Un'attività immateriale acquistata o prodotta internamente viene iscritta all'attivo, secondo quanto disposto dallo IAS 38, solo se è identificabile, controllabile ed è prevedibile che generi benefici economici futuri ed il suo costo può essere determinato in modo attendibile.

Le immobilizzazioni immateriali a vita definita sono valutate al costo di acquisto o di produzione al netto degli ammortamenti e delle perdite di valore accumulati. L'ammortamento è parametrato all'esercizio della loro prevista vita utile e inizia quando l'attività è disponibile all'uso.

I criteri di ammortamento adottati per le varie voci delle attività immateriali sono i seguenti:

- diritti di brevetto industriale e utilizzazione opere dell'ingegno: 2 anni;
- oneri pluriennali: 5 anni o con riferimento alla diversa durata utile, se minore;
- diritti di concessione: in base agli anni residui di durata della concessione (scadenza 2046 per l'aeroporto di Pisa, scadenza 2043 per l'aeroporto di Firenze).

La Società ha adottato il mantenimento del costo storico, in alternativa al *fair value*, come criterio di valutazione per le attività immateriali successivamente all'iscrizione iniziale.

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

Nel caso in cui, indipendentemente dall'ammortamento già contabilizzato, risulti una perdita di valore, l'attività viene corrispondentemente svalutata; se in esercizi successivi vengono meno i presupposti della svalutazione, viene ripristinato il valore originario, rettificato dei soli ammortamenti.

I costi di sviluppo sono capitalizzabili a condizione che il costo sia attendibilmente determinabile e che sia dimostrabile che l'attività è in grado di produrre benefici economici futuri.

I costi di ricerca sono imputati a Conto Economico nell'esercizio in cui sono sostenuti.

Non risultano iscritte in bilancio le immobilizzazioni immateriali a vita utile indefinita.

Immobili, impianti, macchinari

Gli immobili, gli impianti e i macchinari sono iscritti al costo di acquisto (in particolare, secondo tale principio, il valore del terreno e quello dei fabbricati che insistono su di esso vengono separati e solo il fabbricato viene assoggettato ad ammortamento) e nel costo sono compresi gli oneri accessori ed i costi diretti e indiretti per la quota ragionevolmente imputabile al bene. Per un bene che ne giustifica la capitalizzazione, il costo include anche gli oneri finanziari che sono direttamente attribuibili all'acquisizione, costruzione o produzione del bene stesso.

Qualora le singole componenti di un'attività materiale complessa risultino caratterizzate da vita utile differente, sono rilevate separatamente per essere ammortizzate coerentemente alla loro durata ("*component approach*").

I costi sostenuti successivamente all'acquisto sono capitalizzati solo se incrementano i benefici economici futuri insiti nel bene a cui si riferiscono. Tutti gli altri costi sono rilevati a conto economico quando sostenuti. Le immobilizzazioni materiali in corso di esecuzione sono valutate al costo e sono ammortizzate a partire dall'esercizio nel quale entrano in funzione.

Le immobilizzazioni sono sistematicamente ammortizzate in ogni esercizio a quote costanti sulla base di aliquote economico-tecniche determinate in relazione alle residue possibilità di utilizzo dei beni.

Le aliquote applicate sono le seguenti:

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

Gli investimenti sui beni gratuitamente devolvibili, effettuati precedentemente al 1997, sono stati ammortizzati in base al minore tra la durata della concessione e la vita utile dei singoli beni.

I costi di manutenzione aventi natura ordinaria sono addebitati integralmente a conto economico. I costi di manutenzione aventi natura incrementativa sono attribuiti ai cespiti cui si riferiscono ed ammortizzati in relazione alle residue possibilità di utilizzo degli stessi. Gli utili e le perdite derivanti da cessioni o dismissioni di cespiti sono determinati come differenza fra il ricavo di vendita e il valore netto contabile dell'attività e sono imputati al conto economico dell'esercizio.

Perdite di valore (*Impairment*)

A ogni data di Bilancio, il Gruppo TA rivede il valore contabile delle proprie attività materiali e immateriali per determinare se vi siano indicazioni che queste attività abbiano subito riduzioni di valore. Qualora queste indicazioni esistano, viene stimato l'ammontare recuperabile di tali attività per determinare l'importo dell'eventuale svalutazione (test di "impairment"). Dove non è possibile stimare il valore recuperabile di ogni singola attività, il Gruppo TA effettua la stima del valore recuperabile dell'unità generatrice di flussi finanziari a cui l'attività appartiene.

L'ammontare recuperabile è il maggiore fra il prezzo netto di vendita e il valore d'uso. Nella valutazione del valore d'uso, i flussi di cassa futuri stimati sono scontati al loro valore attuale utilizzando un tasso al lordo delle imposte che riflette le valutazioni correnti del mercato del valore attuale del denaro e dei rischi specifici dell'attività.

Se l'ammontare recuperabile di un'attività (o di un'unità generatrice di flussi finanziari - "CGU") è stimato essere inferiore rispetto al relativo valore contabile, il valore contabile dell'attività è ridotto al minor valore recuperabile. Una perdita di valore viene subito rilevata nel conto economico.

Per completezza si evidenzia che il Gruppo ha indentificato quali CGU lo scalo di Firenze e lo scalo di Pisa.

Quando una svalutazione non ha più ragione di essere mantenuta il valore contabile dell'attività (o dell'unità generatrice di flussi finanziari) è incrementato al nuovo valore derivante dalla stima del suo valore recuperabile, ma non oltre il valore netto di carico che l'attività avrebbe avuto se non fosse stata effettuata la svalutazione per perdita di valore. Il ripristino del valore è imputato immediatamente al conto economico.

Leasing (per il locatario)

A partire dal 1° gennaio 2019, a seguito della prima applicazione del IFRS 16, il Gruppo riconosce per tutti i contratti di leasing per i quali è locatario, a eccezione di quelli a breve termine (i.e. contratti di locazione con durata inferiore o uguale a 12 mesi e che non contengono un'opzione di acquisto) e di quelli con attività a modesto valore (cioè aventi

un valore unitario inferiore a 5 migliaia di euro), un diritto d'uso alla data di inizio del leasing, che corrisponde alla data in cui l'attività sottostante è disponibile per l'uso.

I canoni di locazione relativi a contratti a breve termine e a basso valore sono rilevati come costi a conto economico a quote costanti lungo la durata del leasing.

I diritti d'uso sono valutati al costo, al netto degli ammortamenti accumulati e delle perdite di valore (*impairment losses*) e rettificati a seguito di ogni rimisurazione delle passività del leasing. Il valore assegnato ai diritti d'uso corrisponde all'ammontare delle passività di leasing rilevate, oltre ai costi diretti iniziali sostenuti, ai canoni di leasing regolati alla data di inizio contratto o precedentemente, ai costi di ripristino, al netto di eventuali incentivi di leasing ricevuti. Il valore attualizzato della passività così determinata incrementa il diritto d'uso del bene sottostante, con contropartita il riconoscimento di un fondo dedicato. A meno che il Gruppo non sia ragionevolmente certo di ottenere la proprietà del bene locato alla fine della durata del leasing, i diritti d'uso sono ammortizzati a quote costanti sulla base della vita utile stimata o della durata del contratto, se inferiore.

La durata del lease è calcolata considerando il periodo non annullabile del leasing, insieme ai periodi coperti da un'opzione di estensione dell'accordo se è ragionevolmente certo che verrà esercitata, o qualsiasi periodo coperto da un'opzione di risoluzione del contratto di locazione, se è ragionevolmente certo non essere esercitato. Il Gruppo valuta se sia ragionevolmente certo esercitare o meno le opzioni di estensione o di risoluzione tenendo conto di tutti i fattori rilevanti che creano un incentivo economico afferente tali decisioni.

La passività finanziaria per leasing è rilevata alla data di inizio dell'accordo per un valore complessivo pari al valore attuale dei canoni di leasing da corrispondere nel corso della durata del contratto, scontati utilizzando tassi di interesse marginali (*Incremental borrowing rate* "IBR"), quando il tasso di interesse implicito nel contratto di leasing non è facilmente determinabile. I pagamenti variabili di leasing rimangono contabilizzati a conto economico come costo di competenza del periodo.

L'IFRS 16 richiede da parte del management l'effettuazione di stime e di assunzioni che possono influenzare la valutazione del diritto d'uso e della passività finanziaria per leasing, incluse la determinazione di: contratti in ambito di applicazione delle nuove regole per la misurazione di attività/passività con metodo finanziario; termini del contratto; tasso di interesse utilizzato per l'attualizzazione dei futuri canoni di leasing.

Leasing (per il locatore)

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

Un leasing è classificato come finanziario se trasferisce, sostanzialmente, tutti i rischi e i benefici connessi alla proprietà di un'attività sottostante. Un leasing è classificato come operativo se, sostanzialmente, non trasferisce tutti i rischi e i benefici derivanti dalla proprietà di un'attività sottostante.

Per i leasing finanziari, alla data di decorrenza il Gruppo rileva nel prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria le attività detenute in leasing finanziario ed esprime come credito ad un valore uguale all'investimento netto nel leasing. L'investimento netto nel leasing è valutato utilizzando il tasso di interesse implicito del leasing.

Per i contratti di leasing operativo, il Gruppo deve rilevare i pagamenti dovuti per leasing operativi come proventi con un criterio a quote costanti o secondo un altro criterio sistematico.

I costi, compreso l'ammortamento, sostenuti per realizzare i proventi del leasing come costo.

Attività non correnti detenute per la vendita

Le attività non correnti (e i gruppi di attività in dismissione) classificate come detenute per la vendita sono valutate al minore tra il loro precedente valore di carico e il valore di mercato al netto dei costi di vendita.

Le attività non correnti (e i gruppi di attività in dismissione) sono classificate come detenute per la vendita quando si prevede che il loro valore di carico sarà recuperato mediante un'operazione di cessione anziché il loro utilizzo nell'attività operativa dell'impresa. Questa condizione è rispettata solamente quando la vendita è altamente probabile, l'attività (o il gruppo di attività) è disponibile per un'immediata vendita nelle sue condizioni attuali e la Direzione ha preso un impegno per la vendita, che dovrebbe avvenire entro dodici mesi dalla data di classificazione in questa voce.

Attività finanziarie (incluse le partecipazioni in altre imprese)

La classificazione e la valutazione delle attività finanziarie è effettuata considerando sia il modello di gestione dell'attività finanziaria, sia le caratteristiche contrattuali dei flussi di cassa ottenibili dall'attività. In funzione delle caratteristiche dello strumento e del modello di business adottato per la relativa gestione, si distinguono le seguenti tre categorie:

(i) attività finanziarie valutate al costo ammortizzato; (ii) attività finanziarie valutate al fair value con imputazione degli effetti tra le altre componenti dell'utile complessivo (di seguito anche OCI); (iii) attività finanziarie valutate al fair value con imputazione degli effetti a conto economico.

L'attività finanziaria è valutata con il metodo del costo ammortizzato qualora entrambe le seguenti condizioni siano soddisfatte:

- il modello di gestione dell'attività finanziaria consiste nella detenzione della stessa con la sola finalità di incassare i relativi flussi finanziari; e
- l'attività finanziaria genera, a date predeterminate contrattualmente, flussi finanziari rappresentativi esclusivamente del rendimento dell'attività finanziaria stessa.

Secondo il metodo del costo ammortizzato il valore di iscrizione iniziale è successivamente rettificato per tener conto dei rimborsi in quota capitale, delle eventuali svalutazioni e dell'ammortamento della differenza tra il valore di rimborso e il valore di iscrizione iniziale. L'ammortamento è effettuato sulla base del tasso di interesse interno effettivo che rappresenta il tasso che rende uguali, al momento della rilevazione iniziale, il valore attuale dei flussi di cassa attesi e il valore di iscrizione iniziale.

I crediti e le altre attività finanziarie valutati al costo ammortizzato sono presentati nello stato patrimoniale al netto del relativo fondo svalutazione.

Le attività finanziarie rappresentative di strumenti di debito il cui modello di business prevede sia la possibilità di incassare i flussi di cassa contrattuali sia la possibilità di realizzare plusvalenze da cessione (cosiddetto business model hold to collect and sell), sono valutate al fair value con imputazione degli effetti a OCI (attività valutate al FVTOCI).

In tal caso sono rilevati a patrimonio netto, tra le altre componenti dell'utile complessivo, le variazioni di fair value dello strumento. L'ammontare cumulato delle variazioni di fair value, imputato nella riserva di patrimonio netto che accoglie le altre componenti dell'utile complessivo, è oggetto di reversal a conto economico all'atto dell'eliminazione contabile dello strumento. Vengono rilevati a conto economico gli interessi attivi calcolati utilizzando il tasso di interesse effettivo, le differenze di cambio e le svalutazioni.

Un'attività finanziaria rappresentativa di uno strumento di debito che non è valutata al costo ammortizzato o al FVTOCI è valutata al fair value con imputazione degli effetti a conto economico (attività valutate al FVTPL).

Partecipazioni in imprese collegate

Si definiscono collegate le imprese nelle quali il Gruppo esercita un'influenza notevole, ma non il controllo, sulle politiche finanziarie ed operative.

In applicazione del metodo del patrimonio netto, la partecipazione in una società collegata è inizialmente rilevata al costo e il valore contabile è aumentato o diminuito per rilevare la quota di pertinenza del Gruppo negli utili o nelle perdite della partecipata realizzati dopo la data di acquisizione. La quota dell'utile (perdita) d'esercizio della partecipata di pertinenza del Gruppo è rilevata nel conto economico consolidato. I dividendi ricevuti da una partecipata riducono il valore contabile della partecipazione. Le rettifiche al valore contabile della partecipazione sono dovute anche a variazioni nelle voci del prospetto delle altre componenti di conto economico complessivo della partecipata. La quota di tali variazioni, di pertinenza del Gruppo, è rilevata tra le altre componenti di conto economico complessivo. Se la quota parte delle perdite del Gruppo in una società collegata è uguale o superiore alla propria interessenza nella società collegata, il Gruppo interrompe la rilevazione della propria quota delle ulteriori perdite. Dopo aver azzerato la partecipazione, le ulteriori perdite sono accantonate e rilevate come passività, soltanto nella misura in cui il Gruppo abbia contratto obbligazioni legali o implicite oppure abbia effettuato dei pagamenti per conto della società collegata. Se la collegata in seguito realizza utili, il Gruppo riprende a rilevare la quota di utili di sua pertinenza solo dopo che la stessa ha eguagliato la sua quota di perdite non rilevate.

Gli amministratori ritengono che il Gruppo eserciti un'influenza notevole in Alatoscana S.p.a. (gestore dell'aeroporto dell'Isola d'Elba) anche in presenza di una quota di partecipazione è inferiore al 20%. In particolare, tale influenza è determinata dalla composizione della compagine sociale e dalla possibilità di incidere sulle politiche finanziarie ed operative.

Crediti commerciali e diversi

I crediti commerciali e gli altri crediti sono riconosciuti inizialmente al fair value e successivamente valutati in base al metodo del costo ammortizzato, al netto del fondo svalutazione.

Il Gruppo valuta eventuali impairment/svalutazioni dei crediti adottando una logica di perdita attesa (Expected Loss). Per i crediti commerciali il Gruppo adotta un approccio alla valutazione di tipo semplificato (cd. simplified approach) che non richiede la rilevazione delle modifiche periodiche del rischio di credito, quanto piuttosto la contabilizzazione di una Expected Credit Loss ("ECL") calcolata sull'intera vita del credito (cd. lifetime ECL). In particolare, la policy attuata dal Gruppo prevede la stratificazione dei crediti commerciali in categorie sulla base dei giorni di scaduto, definendo lo stanziamento basandosi sull'esperienza storica delle perdite su crediti, rettificata per tener conto di fattori previsionali specifici riferiti ai creditori ed all'ambiente economico.

I crediti commerciali vengono interamente svalutati in assenza di una ragionevole aspettativa di recupero, ovvero in presenza di controparti commerciali inattive.

Il valore contabile dell'attività viene ridotto mediante l'utilizzo di un fondo svalutazione e l'importo della perdita viene rilevato a conto economico.

Quando la riscossione del corrispettivo è differita oltre i normali termini commerciali praticati ai clienti, si procede all'attualizzazione del credito.

Strumenti derivati e contabilizzazione delle operazioni di copertura

Il presente Bilancio d'esercizio non annovera tale fattispecie.

Cassa e mezzi equivalenti

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

Passività finanziarie

Le passività finanziarie includono i debiti finanziari, comprensivi dei debiti per anticipazioni su cessione di crediti, nonché altre passività finanziarie, ivi inclusi gli strumenti finanziari derivati e le passività a fronte delle attività iscritte nell'ambito dei contratti di locazione finanziaria.

Esse comprendono anche i debiti com merciali e quelli di natura varia.

Le passività finanziarie sono rilevate al fair value al netto degli oneri accessori all'operazione. Dopo

tale rilevazione iniziale i finanziamenti vengono rilevati con il criterio del costo ammortizzato, calcolato tramite l'applicazione del tasso di interesse effettivo. In caso di rinegoziazione di una passività finanziaria che non qualifica come "estinzione del debito originario", la differenza tra i) il valore contabile della passività ante modifica e ii) il valore attuale dei flussi di cassa del debito modificato, attualizzati al tasso (IRR) originario, è contabilizzata a conto economico.

Fondi rischi e oneri

Il Gruppo TA rileva fondi rischi e oneri quando ha un'obbligazione, legale o implicita, nei confronti di terzi ed è probabile che si renderà necessario l'impiego di risorse della Società per adempiere l'obbligazione e quando può essere effettuata una stima attendibile dell'ammontare dell'obbligazione stessa.

Le variazioni di stima sono riflesse nel conto economico dell'esercizio in cui la variazione è avvenuta.

Nel caso in cui l'effetto sia rilevante, gli accantonamenti sono calcolati attualizzando i flussi finanziari futuri stimati ad un tasso di attualizzazione al lordo delle imposte tale da riflettere le valutazioni correnti di mercato del valore attuale del denaro e dei rischi specifici connessi alla passività.

Fondi di ripristino e sostituzione

Come descritto in precedenza, in base ai dettami introdotti dall'IFRIC 12 il concessionario non ha i requisiti per iscrivere nel proprio bilancio l'infrastruttura come immobili, impianti e macchinari ed il trattamento contabile degli interventi che sono effettuati sull'infrastruttura assume diverso rilievo a seconda della loro natura. In particolare, essi si distinguono in due categorie:

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

I primi si riferiscono alle normali manutenzioni ordinarie sull'infrastruttura che sono rilevate a conto economico quando sostenute.

I secondi, considerato che L'IFRIC 12 non prevede l'iscrizione del bene fisico infrastruttura, ma di un diritto, dovranno essere rilevati sulla base dello IAS 37 Accantonamenti, passività e attività potenziali, che impone:

- da un lato, l'imputazione a conto economico di un accantonamento suddiviso tra componente operativa (inclusiva degli eventuali effetti derivanti da variazioni di tasso di attualizzazione) e componente finanziaria,
- dall'altro, la rilevazione di un fondo oneri nello stato patrimoniale.

Il "Fondo di ripristino o sostituzione" coerentemente con gli obblighi previsti dai singoli contratti di concessione, include pertanto la miglior stima del valore attuale degli oneri maturati alla data di chiusura del bilancio per le manutenzioni programmate nei prossimi esercizi e finalizzate ad assicurare la dovuta funzionalità, operatività e sicurezza del corpo dei beni in concessione in base alle informazioni disponibili alla data di formazione del bilancio.

Fondi pensione e benefici ai dipendenti

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

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

Attività fiscali e passività fiscali

Le imposte differite sono determinate sulla base delle differenze temporanee tassabili esistenti tra il valore di attività e passività ed il loro valore fiscale e sono classificate tra le attività non correnti. Le differite attive sono contabilizzate solo nella misura in cui sia probabile l'esistenza di adeguati imponibili fiscali futuri a fronte dei quali utilizzare tale saldo attivo. Il valore delle imposte differite attive riportabile in Bilancio è oggetto di una verifica annuale.

Le imposte differite passive sono determinate in base ad aliquote fiscali che ci si attende vengano applicate nel esercizio in cui tali differimenti si realizzeranno, considerando le aliquote in vigore o quelle di nota successiva emanazione.

Le attività e le passività fiscali correnti e differite sono compensate quando le imposte sul reddito sono applicate dalla medesima autorità fiscale e quando vi è un diritto legale di compensazione. Le attività e le passività fiscali differite sono determinate con le aliquote fiscali che si prevede saranno applicabili, nell'ordinamento del paese in cui il Gruppo opera, negli esercizi nei quali le differenze temporanee saranno realizzate o estinte.

Riconoscimento dei ricavi

Sulla base del modello in cinque fasi introdotto dall'IFRS 15, il Gruppo procede alla rilevazione dei ricavi dopo aver identificato i contratti con i propri clienti e le relative prestazioni da soddisfare (trasferimento di beni e/o servizi), determinato il corrispettivo cui ritiene di avere diritto in cambio del soddisfacimento di ciascuna di tali prestazioni, nonché valutato la modalità di soddisfacimento di tali prestazioni (adempimento in un determinato momento versus adempimento nel corso del tempo).

In particolare, il Gruppo procede alla rilevazione dei ricavi solo qualora risultino soddisfatti i seguenti requisiti (cd. requisiti di identificazione del "contratto" con il cliente):

- a) le parti del contratto hanno approvato il contratto (per iscritto, oralmente o nel rispetto di altre pratiche commerciali abituali) e si sono impegnate a adempiere le rispettive obbligazioni; esiste quindi un accordo tra le parti che crea diritti ed obbligazioni esigibili a prescindere dalla forma con la quale tale accordo viene manifestato;
- b) il Gruppo può individuare i diritti di ciascuna delle parti per quanto riguarda i beni o servizi da trasferire;

- c) il Gruppo può individuare le condizioni di pagamento dei beni o servizi da trasferire;
- d) il contratto ha sostanza commerciale; ed
- e) è probabile che il Gruppo riceverà il corrispettivo a cui avrà diritto in cambio dei beni o servizi che saranno trasferiti al cliente.

Qualora i requisiti sopra esposti non risultino soddisfatti, i relativi ricavi vengono riconosciuti quando: (i) il Gruppo ha già trasferito il controllo dei beni e/o erogato servizi al cliente e la totalità, o la quasi totalità, del corrispettivo promesso dal cliente è stata ricevuta e non è rimborsabile; o (ii) il contratto è stato sciolto e il corrispettivo che il Gruppo ha ricevuto dal cliente non è rimborsabile.

Qualora i requisiti sopra esposti risultino invece soddisfatti, il Gruppo applica le regole di riconoscimento di seguito descritte.

Ricavi aviation

Il Gruppo adempie le proprie obbligazioni di fare in relazione ai diritti aeroportuali mettendo a disposizione dei vettori le infrastrutture aeroportuali per l'atterraggio, il decollo, l'illuminazione e il parcheggio degli aeromobili, l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri e delle merci nonché per l'utilizzo delle infrastrutture centralizzate. Inoltre, in relazione alle attività di handling, il Gruppo adempie le proprie obbligazioni di fare prestando servizi di assistenza a terra ai passeggeri e agli aeromobili.

I ricavi derivanti dalle prestazioni dei servizi sopra descritti sono rilevati quando questi sono resi con riferimento allo stato di avanzamento considerato che il Gruppo eroga servizi a vettori e passeggeri lungo un determinato periodo di tempo, in funzione dell'utilizzo dell'infrastruttura.

Ricavi non-aviation

- I ricavi da subconcessione/locazione commerciali e non sono rappresentati dai corrispettivi per la messa a disposizione degli spazi e delle aree commerciali e operative all'interno del sedime aeroportuale e all'esterno. Rientrano in questa categoria le subconcessioni/locazioni con tariffazione commerciale (subconcessioni retail, subconcessioni posti auto, ecc) e con tariffazione amministrata (corrispettivi per l'utilizzo di beni a uso esclusivo ovvero corrispettivi per l'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali dedicate ai singoli vettori o operatori, come banchi check-in, uffici, locali operativi, ecc.). I ricavi derivanti dalla categoria in questione sono rilevati a quote costanti lungo la durata del contratto e/o in funzione del periodo di maturazione secondo le previsioni contrattuali, come previsto dall'IFRS 16.

- I ricavi da parcheggi sono rappresentati dai corrispettivi per la messa a disposizione dei posti auto all'interno ed all'esterno del sedime aeroportuale sulla base di un tariffario pubblico che viene applicato a tutte le vendite effettuate. Il Gruppo adempie le proprie obbligazioni di fare in relazione a questo servizio mettendo a disposizione dei propri clienti i posti auto. I ricavi derivanti dalle prestazioni dei servizi in questione sono rilevati quando questi sono resi con riferimento allo stato di avanzamento, considerato che il Gruppo eroga il servizio ai clienti lungo un determinato periodo di tempo (periodo della sosta).

Ricavi per servizi di costruzione

I ricavi per servizi di costruzione sono relativi alla valorizzazione dei servizi di costruzione prestati dal Gruppo a favore dell'Ente concedente per la realizzazione degli investimenti in relazione ai Diritti di Concessione e sono rilevati sulla base del loro fair value. Il fair value del corrispettivo per i servizi di costruzione ed ampliamento dei beni in concessione resi dal Gruppo è determinato sulla base del fair value del corrispettivo dei servizi di costruzione ed ampliamento prestati da terzi, degli oneri interni ed esterni di progettazione e dei costi interni sostenuti per l'attività di pianificazione e coordinamento

lavori svolta da un'apposita struttura interna. I ricavi in questione sono rilevati quando questi sono resi con riferimento allo stato di avanzamento, considerato che l'Ente concedente simultaneamente riceve e utilizza i benefici derivanti dalla prestazione dell'entità man mano che quest'ultima la effettua.

Altri ricavi

I ricavi per cessione di beni sono rilevati quando il controllo del bene oggetto della transazione è trasferito all'acquirente, ovvero quando il cliente acquisisce la piena capacità di decidere dell'uso del bene nonché di trarne sostanzialmente tutti i benefici.

I ricavi derivanti da altri servizi resi dal Gruppo (service amministrativi, consulenze, ecc) sono rilevati quando questi sono resi con riferimento allo stato di avanzamento.

I ricavi sono rappresentati al netto di sconti, ivi inclusi, ma non solo, programmi di incentivazione delle vendite e bonus ai clienti, oneri di sviluppo network (qualificati nella fattispecie dei corrispettivi pagati ai clienti disciplinata dall'IFRS 15), nonché delle imposte direttamente connesse alla vendita delle merci o alla prestazione di servizi.

Contributi

I contributi in "conto impianti" sono iscritti in bilancio allorché è certo il titolo al loro incasso e vengono imputati a conto economico in funzione della vita utile del bene a fronte del quale sono erogati.

I contributi in "conto esercizio" sono iscritti in bilancio allorché è certo il titolo all'incasso e sono accreditati a conto economico in relazione ai costi a fronte dei quali sono erogati.

Costi

I costi sono imputati a conto economico quando ne è divenuta certa l'esistenza, è determinabile in modo obiettivo l'ammontare e quando nella sostanza dell'operazione è possibile riscontrare che l'impresa ha sostenuto tali costi in base al principio di competenza.

Oneri finanziari

Gli oneri finanziari sono rilevati per competenza ed includono interessi passivi sui debiti finanziari calcolati usando il metodo dell'interesse effettivo e le differenze di cambio passive. Gli oneri finanziari includono inoltre la componente finanziaria dell'accantonamento annuale al fondo ripristini.

Gli oneri finanziari sostenuti a fronte di investimenti in attività per le quali normalmente trascorre un determinato esercizio di tempo per rendere l'attività pronta per l'uso sono capitalizzati ed ammortizzati lungo la vita utile della classe dei beni cui essi si riferiscono.

Proventi finanziari

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

Dividendi

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

Imposte sul reddito

Le imposte rappresentano la somma delle imposte correnti e differite.

Sono iscritte nella situazione contabile le imposte stanziata sulla base della stima del reddito imponibile determinato in conformità alla legislazione nazionale vigente alla data di chiusura della situazione contabile, tenendo conto delle esenzioni applicabili e dei crediti d'imposta spettanti. Le imposte sul reddito sono rilevate nel conto economico, ad eccezione di quelle relative a voci direttamente addebitate o accreditate a patrimonio netto, nei cui casi l'effetto fiscale è riconosciuto direttamente a patrimonio netto.

Si ricorda che Capogruppo ha aderito al Consolidato Fiscale Nazionale ai sensi degli articoli da 117 a 129 del Testo Unico delle Imposte sui Redditi (T.U.I.R.) la cui consolidante è la Corporacion America Italia SpA. La consolidante determina un unico reddito complessivo globale pari alla somma algebrica degli imponibili (reddito o perdita) realizzati dalle singole società che optano per tale modalità di tassazione di gruppo.

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

Criteri di conversione dei valori espressi in valuta

I crediti, i debiti ed eventuali fondi a breve termine, espressi in valuta estera, sono iscritti originariamente in base ai valori di cambio in vigore alla data in cui sono sorti e, qualora esistenti al 31 dicembre, sono opportunamente esposti in bilancio al cambio in vigore alla data di chiusura dell'esercizio, accreditando o addebitando al conto economico gli utili o le perdite di cambio.

Le differenze di cambio hanno natura finanziaria e come tali sono rilevate a conto economico come componenti finanziari di reddito, non essendo legate alla transazione commerciale in senso stretto, ma esprimono le variazioni nel tempo - ad operazione commerciale conclusa - della valuta prescelta nella negoziazione.

Uso di stime

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

Come già indicato in relazione sulla Gestione, in questo contesto si segnala che la situazione causata dall'attuale crisi economica e finanziaria globale ha comportato la necessità di effettuare assunzioni riguardanti l'andamento futuro caratterizzate da una significativa incertezza. Di conseguenza non si può escludere il concretizzarsi, nel prossimo esercizio, di risultati diversi da quanto stimato e che quindi potrebbero richiedere rettifiche anche significative ad oggi ovviamente non prevedibili né stimabili, al valore contabile delle relative voci.

Valore recuperabile delle attività non correnti

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

Fondo di ripristino e sostituzione

A fronte dei beni detenuti in regime di concessione è stato stanziato un apposito fondo necessario per le manutenzioni e gli interventi di rinnovamento che verranno effettuati sui beni in concessione iscritti nell'attivo dello Stato Patrimoniale, che dovranno essere devoluti allo Stato in perfette condizioni di funzionamento al termine della concessione. Il Fondo di ripristino viene annualmente alimentato sulla base di una valutazione tecnica degli stimati oneri futuri relativi alle manutenzioni cicliche necessarie al mantenimento dei beni di cui è prevista la devoluzione gratuita al termine della concessione ed utilizzato in ragione delle manutenzioni effettuate nel corso del periodo. Le stime sono effettuate anche con il supporto di consulenti tecnici esterni.

Imposte correnti

La determinazione della passività per imposte richiede l'utilizzo di valutazioni da parte del management con riferimento a transazioni le cui implicazioni fiscali non sono certe alla data di chiusura del bilancio. Il Gruppo riconosce le passività che potrebbero derivare da future ispezioni dell'autorità fiscale in base alla stima delle imposte che saranno dovute. Qualora il risultato delle ispezioni sopra indicate fosse diverso da quello stimato dal management, si potrebbero determinare effetti significativi sulle imposte correnti e differite.

Piani pensione e altri benefici successivi al rapporto di lavoro

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

Fondo svalutazione crediti

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

Passività potenziali

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

Nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni applicati dal 1° gennaio 2019

IFRS 16 “Leasing”

Nel mese di gennaio 2016 lo IASB ha pubblicato l'IFRS 16 “Leasing”. Questo nuovo principio ha sostituito lo IAS 17. Il cambiamento principale riguarda la contabilizzazione dei contratti di leasing da parte dei locatari che, in base allo IAS 17, erano tenuti a fare una distinzione tra il leasing finanziario (contabilizzato secondo il metodo finanziario) e il leasing operativo (contabilizzato secondo il metodo patrimoniale). Con l'IFRS 16 il trattamento contabile del leasing operativo è stato equiparato al leasing finanziario. Secondo il nuovo standard, viene riconosciuta un'attività (il diritto di utilizzare l'elemento in leasing) e una passività finanziaria per i futuri pagamenti dei canoni d'affitto. Lo IASB ha previsto l'esenzione opzionale per alcuni contratti di locazione e leasing di basso valore e a breve termine.

Il principio ha quindi influenzato principalmente la contabilizzazione dei leasing operativi che coinvolgono il Gruppo come locatario.

Il Gruppo ha scelto di utilizzare l'approccio di transizione semplificato (c.d. “modified retrospective approach”) e quindi non ha modificato gli importi comparativi dell'anno precedente alla prima adozione. Le attività iscritte per il diritto d'uso sono misurate per l'ammontare del debito di leasing all'atto dell'adozione, calcolato attualizzando il valore dei canoni di leasing a scadere. Al 31 dicembre 2018, il Gruppo aveva impegni di leasing operativo non annullabili per 6,2 milioni di euro, riferiti per circa 0,1 milioni di euro a contratti di locazione a breve termine e per 0,1 milioni di euro a leasing di modesto valore, per i quali il Gruppo ha scelto di utilizzare l'esenzione opzionale prevista dallo IASB che consente di rilevare il costo per l'utilizzo dei beni di terzi a quote costanti. Per i restanti impegni di leasing, avendo scelto di utilizzare l'approccio di transizione semplificato, il Gruppo al 1° gennaio 2019 ha rilevato attività per il diritto d'uso pari a circa 4,8 milioni di euro e passività per pari importo, calcolate attualizzando il valore dei canoni di leasing a scadere. Con riferimento alle attività che coinvolgono il Gruppo come locatore non si sono determinati effetti significativi sul bilancio.

IFRS 9 “Strumenti finanziari”

Nel mese di ottobre 2017, lo IASB ha pubblicato un emendamento al principio IFRS 9 riguardo gli “Elementi di pagamento anticipato con compensazione negativa”. L'emendamento conferma che quando una passività finanziaria contabilizzata al costo ammortizzato viene modificata senza che questo comporti una de-recognition, il relativo utile o la perdita devono essere rilevati immediatamente a conto economico. L'utile o la perdita vengono misurati come differenza fra il precedente flusso finanziario ed il flusso rideterminato in funzione della modifica. Tale emendamento, applicabili con decorrenza dal 1° gennaio 2019, non ha determinato un impatto significativo né sul bilancio né nell'informativa.

IAS 28 “Partecipazioni in società collegate e joint venture”

Nel mese di ottobre 2017 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti allo IAS 28 che forniscono chiarimenti sulle società collegate o joint-venture a cui non applicare l'equity method in base all'applicazione dell'IFRS 9. Tali emendamenti, applicabili con decorrenza dal 1° gennaio 2019, non hanno determinato un impatto significativo né sul bilancio né nell'informativa.

Ciclo annuale di miglioramenti agli IFRS 2015-2017 (IFRS 3, IFRS 11, IAS 12 e IAS 23)

Nel mese di dicembre 2017, lo IASB ha emesso un insieme di modifiche agli IFRS (Annual Improvements to IFRSs 2015-2017 Cycle). Le disposizioni approvate hanno apportato modifiche: (i) al principio IFRS 3 “Aggregazioni aziendali”; (ii) al principio IFRS 11 “Accordi a

controllo congiunto”; (iii) al principio IAS 12 “Imposte sul reddito”; (iv) al principio IAS 23 “Oneri finanziari” relativamente al trattamento contabile dei finanziamenti originariamente collegati allo sviluppo di un’attività. Tali emendamenti, applicabili con decorrenza dal 1° gennaio 2019, non hanno determinato un impatto significativo né sul bilancio né nell’informativa.

IAS 19 “Benefici per i dipendenti”

Nel mese di febbraio 2018 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti allo IAS 19 che richiede alle società di rivedere le ipotesi per la determinazione del costo e degli oneri finanziari ad ogni modifica del piano. Tali emendamenti, applicabili con decorrenza dal 1° gennaio 2019, non hanno determinato un impatto significativo né sul bilancio né nell’informativa.

IFRIC 23 “Incertezza sui trattamenti ai fini dell'imposta sul reddito”

Nel mese di giugno 2017 lo IASB ha pubblicato l’interpretazione IFRIC 23, che fornisce indicazioni su come riflettere nella contabilizzazione delle imposte sui redditi, correnti e/o differite, le incertezze sul trattamento fiscale di un determinato fenomeno. L’IFRIC 23 è entrato in vigore il 1° gennaio 2019 e non ha avuto un impatto significativo né sul bilancio né nell’informativa.

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni non ancora applicati

Alla data del presente bilancio, inoltre, gli organi competenti dell’Unione Europea non hanno ancora concluso il processo di omologazione necessario per l’adozione dei seguenti principi contabili ed emendamenti:

- Nel mese di maggio 2017 lo IASB ha emesso il nuovo principio IFRS 17 “Contratti di assicurazione”. Il nuovo principio sostituirà l’IFRS 4 e sarà applicabile con decorrenza dal 1° gennaio 2021.
- Nel mese di ottobre 2018 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti allo IAS 1 ed allo IAS 8 che forniscono chiarimenti circa la definizione di “materialità”. Gli emendamenti saranno applicabili con decorrenza dal 1° gennaio 2020.
- Nel mese di ottobre 2018 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti all’ IFRS 3 che modificano la definizione di “business”. Gli emendamenti saranno applicabili con decorrenza dal 1° gennaio 2020.
- Nel mese di marzo 2019 lo IASB ha pubblicato la versione rivista del Conceptual Framework for Financial Reporting, con prima applicazione prevista per il 1° gennaio 2020. Le principali modifiche riguardano: un nuovo capitolo in tema di valutazione; migliori definizioni e guidance, in particolare con riferimento alla definizione di passività; chiarimenti di importanti concetti, come stewardship, prudenza e incertezza nelle valutazioni.
- Nel mese di settembre 2019 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti all’IFRS 9, IAS 39 e IFRS 7 che forniscono alcuni rilievi in relazione alla riforma della determinazione dei tassi interbancari. I rilievi riguardano la contabilizzazione delle operazioni di copertura e implicano che la modifica del tasso interbancario (IBOR) non dovrebbe generalmente causare la chiusura contabile delle operazioni di copertura. Comunque, gli effetti di ogni copertura inefficace dovrebbero continuare a transitare a conto economico. Gli emendamenti saranno applicabili con decorrenza dal 1° gennaio 2020.

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

PRINCIPALI RISCHI DI NATURA FINANZIARIA

Si riporta di seguito una descrizione dei principali rischi finanziari e delle azioni mitiganti messe in atto dal Gruppo TA.

1) Rischio di credito

Gli effetti della crisi dei mercati finanziari e dal conseguente impatto recessivo sull'economia dei principali Paesi industrializzati hanno negli ultimi anni prodotto delle conseguenze negative sui bilanci delle compagnie aeree, principali clienti del Gruppo. Di qui il rischio di un mancato incasso parziale dei crediti maturati nei confronti dei vettori aerei.

Il Gruppo ritiene di aver adeguatamente calmierato tale rischio, grazie al costante monitoraggio delle posizioni creditorie e ricorrendo, in alcuni casi, a tempestive azioni legali a tutela dei medesimi crediti che trovano riflesso nell'accantonamento in bilancio di un apposito fondo svalutazione crediti ritenuto congruo rispetto all'ammontare dei crediti stessi. Sempre con lo scopo di fronteggiare il rischio di credito la Capogruppo richiede di prassi fidejussioni a garanzia (ad esempio ai sub-concessionari) o pre-pagamenti (ad esempio a compagnie aeree non conosciute).

Si rammenta che la Capogruppo ha stipulato sulle posizioni creditizie un'assicurazione sul credito di tipo "excess of loss" con la quale viene coperto il rischio di mancato incasso di crediti nei casi di procedure concorsuali (insolvenza di diritto) in cui può venirsi a trovare il cliente. L'assicurazione copre il monte crediti della capogruppo riferito al periodo che va dal 2016 al 30 settembre 2019 e opera con massimale e franchigia; a oggi tale polizza è in fase di rinnovo con riferimento ai crediti di nuova maturazione. La Capogruppo ha inoltre affidato ad una società esterna il recupero di crediti insoluti di lunga durata.

Si veda inoltre quanto riportato al paragrafo "Crediti commerciali e diversi".

Infine, non si esclude che l'epidemia legata alla diffusione del Coronavirus possa determinare un incremento del rischio di credito per effetto dell'andamento generale del settore, pertanto la direzione monitorerà attentamente l'andamento dei principali clienti, in particolare vettori aerei, ai fini di mitigare eventuali effetti negativi sul patrimonio e sul risultato.

2) Rischio di liquidità

Alla data del 31 dicembre 2019, il Gruppo ha una Posizione Finanziaria Netta negativa per 33,1 milioni di euro (28,2 milioni al 31 dicembre 2018). Essa è la risultante di una PFN corrente negativa di 5,5 milioni di euro (+13 migliaia di euro al 31 dicembre 2018) ed una PFN non corrente negativa pari a 27,6 milioni di euro (28,2 milioni di euro al 31 dicembre 2018) relativa principalmente a due finanziamenti (con scadenza nel 2022 e nel 2027) concessi alla Capogruppo da Intesa San Paolo e MPS Capital Service ai fini dello sviluppo infrastrutturale dei due scali. Ai suddetti finanziamenti si aggiungono due finanziamenti a medio termine da nominali 500 migliaia di euro erogati dal gruppo Banco Popolare di Milano alla controllata Jet Fuel per sostenere l'acquisto di quattro nuovi avio-rifornitori necessari per le attività di into-plane presso l'aeroporto di Pisa.

I contratti di finanziamento sottoscritti dal Gruppo, prevedono tassi d'interesse parametrati all'EURIBOR a sei mesi ed alcuni impegni tra i quali il rispetto di *covenants* finanziari per i quali al 31 dicembre 2019 non emerge alcun tipo di criticità. Se necessario, il Gruppo fa ricorso anche a finanziamenti bancari di breve periodo per soddisfare esigenze di breve termine.

Si veda inoltre quanto riportato al paragrafo "Passività finanziarie".

Con specifico riferimento agli effetti dell'epidemia legata alla diffusione del Coronavirus, descritti più ampiamente al paragrafo "Eventi di rilievo avvenuti dopo il 31 dicembre 2019" delle presenti note illustrative, pur nella difficoltà di formulare previsioni quantitative sui relativi effetti, si può stimare che, stante le limitazioni ai servizi aeroportuali subite da marzo 2020, l'impatto sui risultati economico finanziari del 2020 sia significativo, soprattutto con riferimento al primo semestre dell'anno in questione. In particolare, il perdurare dell'attuale situazione di significativa riduzione di traffico determinerebbe, nel breve periodo, un appesantimento dell'indebitamento bancario della Società e del Gruppo ed una contrazione della liquidità, rispetto ai dati al 31 dicembre 2019. A tal proposito si segnala che, pur tenendo presente la stagionalità del business, già nei primi 3 mesi del 2020 la direzione, al fine di reperire le risorse finanziarie necessarie a coprire i maggiori fabbisogni correnti determinati dalla situazione di emergenza da Coronavirus, ha incrementato il ricorso a finanziamenti a breve termine rispetto allo stesso periodo del 2019 (21 milioni di euro i prestiti accessi nei primi tre mesi del 2020 contro 6 milioni di euro al 31 marzo 2019). Stante tali utilizzi, l'ammontare degli affidamenti a revoca disponibili al 31 marzo 2020 è pari a circa 17 milioni di euro.

Inoltre, al fine di tutelare la solidità patrimoniale e finanziaria della Società, il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo, con delibera del 31 marzo 2020 ha rivisto la proposta di destinazione del risultato dell'esercizio 2019, non prevedendo la distribuzione di alcun dividendo riferito all'esercizio in questione, modificando così la decisione assunta nel corso della riunione del 12 marzo 2020 che aveva previsto dividendi per circa 9,4 milioni di euro. Infine, si fa presente come in data 9 aprile 2020 sia stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il cosiddetto Decreto Liquidità che nella parte prima disciplina le modalità per le imprese di accesso al credito garantito dallo Stato e con procedura semplificata. Toscana Aeroporti ha formulato domanda di accesso a tale credito garantito per quanto applicabile in funzione delle proprie caratteristiche dimensionali.

Si evidenzia come, in risposta agli eventi sopra descritti, il management abbia tempestivamente attivato una serie di specifiche contromisure volte ad adeguare la struttura dei costi alla ridotta domanda di traffico (ricorso all'istituto della Cassa Integrazione Guadagni, interventi sui contatti di servizi non strategici e altre iniziative con fornitori, rimodulazione delle tempistiche degli investimenti, interlocuzioni con l'Ente concedente, ecc.), azioni che, unitamente alla prosecuzione delle interlocuzioni con gli istituti di credito sulla base anche del sopra citato Decreto Liquidità, potranno consentire a Toscana Aeroporti il rispetto delle obbligazioni assunte.

Sulla base delle ipotesi effettuate, la direzione ha quindi stimato che, pur considerando una significativa riduzione della domanda di traffico per l'intero esercizio 2020, l'implementazione delle sopra descritte misure di contenimento dei costi, il ricorso alla liquidità acquisita tramite i finanziamenti a breve termine e le ulteriori linee di credito disponibili eventualmente anche attraverso il Decreto Liquidità, potranno consentire a Toscana Aeroporti di adempiere nel breve periodo alle obbligazioni assunte.

Infine, si segnala che la contrazione del traffico e dei ricavi potrebbe determinare riduzioni di marginalità tali da comportare nell'esercizio 2020 il mancato rispetto dei parametri finanziari sui finanziamenti in essere. Anche in questo caso il Gruppo, al fine di mitigare tale rischio avvierà tempestivamente le opportune interlocuzioni con gli istituti di credito interessati.

3) Rischio di tasso d'interesse

L'esposizione al rischio del tasso d'interesse deriva dalla necessità di finanziare le attività operative, sia industriali sia finanziarie, oltre che di impiegare la liquidità disponibile. La variazione dei tassi d'interesse di mercato può avere un impatto negativo o positivo sul risultato economico del Gruppo, influenzando indirettamente i costi e i rendimenti delle operazioni di finanziamento e d'investimento.

L'Indebitamento Finanziario Netto pari al 31 dicembre 2019 a 33,1 milioni di euro ed il quoziente d'indebitamento finanziario (PFN/Patrimonio Netto) pari al 31 dicembre 2019 a 0,28 (0,24 al 31 dicembre 2018), confermano la solidità finanziaria del Gruppo.

Sulla base dell'indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2019, l'impatto potenziale in termini di crescita/diminuzione degli oneri finanziari su base annua collegato all'andamento dei tassi d'interesse, in conseguenza di un'ipotetica crescita/diminuzione di 100 b.p., sarebbe pari a +/-483 migliaia di euro.

Inoltre, l'impatto potenziale sul Fondo di ripristino in termini di crescita, in conseguenza di un'ipotetica diminuzione di 50 b.p. su base annua dei tassi di interesse, sarebbe pari a +545 migliaia di euro. Invece, l'impatto potenziale sul Fondo in termini di diminuzione, in conseguenza di un'ipotetica crescita di 50 b.p. su base annua dei tassi di interesse, sarebbe pari a circa -582 migliaia di euro.

Non vengono fornite ulteriori analisi di sensitività in quanto ritenute non significative.

4) Rischio di cambio

Il Gruppo TA non è soggetto al rischio di mercato derivante dalla fluttuazione dei cambi delle valute perché opera in un contesto prevalentemente europeo in cui le transazioni sono condotte in Euro.

INFORMATIVA PER SETTORI OPERATIVI

Sono riportate di seguito le informazioni relative ai principali settori operativi, secondo quanto previsto dall'IFRS 8. Preliminarmente è importante sottolineare che il tipo di attività svolta dal Gruppo TA non consente di identificare settori di impresa propriamente riferiti ad attività completamente autonome, in relazione alla combinazione mercato/clienti. L'elemento "traffico", infatti, risulta essere, allo stato attuale, condizionante dei risultati di tutte le attività aziendali.

Tuttavia possono essere identificati dei settori rilevanti caratterizzati da un'autonoma natura di prodotti/servizi e processi produttivi per i quali, per le considerazioni su esposte, viene proposta una informativa riconducibile ai dati resi direttamente disponibili attraverso le elaborazioni del sistema di contabilità analitica aziendale utilizzate in azienda dai "Chief Operating Decision Maker" (definizione come da IFRS 8).

Di seguito vengono rappresentate le informazioni attualmente disponibili relative ai principali settori operativi identificati: Aviation, Non Aviation e Corporate.

- **Settore Aviation:** tale settore comprende attività che si svolgono in area "air side" (oltre i varchi di sicurezza) e che rappresentano il core business dell'attività aeroportuale. Queste sono: attività di assistenza a terra ai passeggeri e agli aeromobili (handling), approdo, partenza e sosta degli aeromobili, attività di security e Safety, imbarco e sbarco passeggeri, imbarco e sbarco merci.

I ricavi del settore Aviation sono rappresentati dai corrispettivi dei servizi di assistenza alle compagnie aeree e dai ricavi generati dai diritti aeroportuali quali: diritti di approdo, partenza e sosta, diritti erariali merci, diritti imbarco passeggeri, diritti di security passeggero e bagaglio.

- **Settore Non Aviation:** tale settore comprende attività che normalmente vengono svolte in area "land side" (prima dei varchi di sicurezza) e che non sono direttamente connesse al business Aviation. Queste sono: attività di retail, ristorazione, parcheggi, noleggi auto, pubblicità, biglietteria, sala Vip.

I ricavi del settore Non Aviation sono costituiti dalle royalties sulle attività in sub-concessione, dalla gestione diretta di alcune attività (quali parcheggi, biglietteria e pubblicità) e da canoni di locazione delle sub-concessionarie.

Di seguito si riportano le principali informazioni dei settori sopra descritti, evidenziando nelle poste non allocate (Corporate) ricavi, costi, attivo patrimoniale ed investimenti non attribuibili direttamente ai due segmenti. In particolare le principali tipologie di costi non allocati riguardano il costo del lavoro del personale di staff, le prestazioni professionali, i costi per assicurazioni ed associazioni industriali, quota parte di utenze, manutenzioni ed ammortamenti, i costi amministrativi, gli accantonamenti a fondi rischi, i costi relativi agli organi amministrativi e di controllo.

- ***Settore Corporate***: i valori indicati nelle poste non allocate riguardano principalmente ricavi e costi non direttamente attribuibili ai due settori di business quali, ad esempio, gli altri ricavi e proventi, il costo del lavoro del personale di staff, le prestazioni professionali di Direzione, i costi per assicurazioni generali ed associazioni industriali, quota parte di utenze, le manutenzioni generali ed ammortamenti d'infrastrutture non allocabili, i costi amministrativi, gli accantonamenti a fondi rischi, i costi relativi agli organi amministrativi e di controllo, etc.

Informativa per settore di attività: BILANCIO CONSOLIDATO

(valori in €/000)	Aviation		Non Aviation		Poste non allocate (Corporate)		Totale	
	<u>31/12/2019</u>	<u>31/12/2018</u>	<u>31/12/2019</u>	<u>31/12/2018</u>	<u>31/12/2019</u>	<u>31/12/2018</u>	<u>31/12/2019</u>	<u>31/12/2018</u>
<u>Gruppo TA - Conto economico</u>								
Ricavi operativi e altri ricavi	96.324	94.514	22.665	18.323	2.856	5.582	121.844	118.418
di cui Pisa	54.055	54.926	8.382	7.048	1.649	1.124	64.086	63.098
di cui Firenze	42.268	39.587	14.283	11.275	1.207	4.458	57.758	55.320
Ricavi per serv. costruz.	6.452	11.578	505	469	1.439	1.467	8.396	13.514
di cui Pisa	2.779	4.397	413	35	0	10	3.192	4.442
di cui Firenze	3.673	7.181	93	435	1.439	1.457	5.205	9.073
Totale Ricavi di settore	102.776	106.092	23.170	18.792	4.295	7.050	130.241	131.933
Costi operativi (*)	62.910	63.290	4.690	5.273	17.665	15.482	85.265	84.044
di cui Pisa	37.043	38.743	2.583	2.801	7.937	7.751	47.564	49.296
di cui Firenze	25.866	24.546	2.107	2.472	9.728	7.730	37.701	34.748
Costi per serv. costruz.	5.284	10.326	414	419	1.178	1.309	6.876	12.054
di cui Pisa	2.276	3.922	338	31	0	9	2.614	3.961
di cui Firenze	3.008	6.405	76	388	1.178	1.300	4.262	8.092
Am mort.ti e accanton.ti	8.454	6.792	1.739	2.226	4.653	4.062	14.846	13.081
di cui Pisa	4.383	3.555	1.105	1.150	2.268	2.305	7.756	7.010
di cui Firenze	4.071	3.238	634	1.076	2.385	1.757	7.090	6.071
Risultato operativo	26.128	25.683	16.328	10.874	-19.202	-13.803	23.254	22.755
di cui Pisa	13.132	13.103	4.768	3.100	-8.552	-8.927	9.348	7.276
di cui Firenze	12.996	12.580	11.559	7.774	-10.649	-4.876	13.906	15.478
Gestione finanziaria	0	0	0	0	-1.533	-1.273	-1.533	-1.273
Ris. ante imposte	26.128	25.683	16.328	10.875	-20.735	-15.077	21.721	21.481
Imposte di esercizio	0	0	0	0	-7.330	-6.720	-7.330	-6.720
Ris. netto di esercizio	26.128	25.683	16.328	10.875	-28.065	-21.796	14.391	14.761
Perdita (utile) di Terzi	-242	0	0	0	0	-165	-242	-165
Ris. netto di Gruppo	25.886	25.683	16.328	10.875	-28.065	-21.961	14.149	14.596
<u>Gruppo TA - Situazione patrimoniale-finanziaria</u>								
Attività correnti	26.801	20.378	6.230	4.591	16.149	19.741	49.179	44.710
Attività non correnti	144.429	141.248	48.590	42.595	25.550	25.317	218.569	209.160
<u>Gruppo TA - Altre informazioni</u>								
Investimenti	10.789	14.214	3.046	1.230	2.169	2.676	16.004	18.120

(*) Fra cui Canoni aeroportuali pari ad € 4.470 migliaia nel 2019 (€ 6.506 migliaia nel 2018).

Informazioni in merito ai principali clienti

Nel corso del 2019 TA ha registrato circa 8,3 milioni passeggeri. L'incidenza totale dei primi tre vettori di linea è del 56,4%. In particolare, l'incidenza del primo di essi è pari al 39,1% (Ryanair) mentre quelli del secondo (Vueling) e del terzo (easyJet) sono rispettivamente pari al 9,7% e al 7,6%.

NOTE ALLE PRINCIPALI VOCI DI BILANCIO CONSOLIDATO 31 DICEMBRE 2019: CONTO ECONOMICO

RICAVI

I ricavi totali consolidati, in calo dell'1,3%, sono passati da 131,9 milioni di euro del 31 dicembre 2018 a 130,2 milioni di euro al 31 dicembre 2019. Tale variazione è il risultato dell'incremento di 7,3 milioni di euro dei ricavi operativi e della contemporanea riduzione di 3,9 milioni di euro di altri ricavi e proventi e di 5,1 milioni di euro dei ricavi per servizi di costruzione.

Dati in migliaia di euro	31 DIC 2019	31 DIC 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var. %
RICAVI				
Ricavi operativi				
Ricavi aviation	97.445	94.514	2.931	3,1%
Ricavi non aviation	34.939	31.213	3.726	11,9%
Oneri Sviluppo network	-12.725	-13.393	668	-5,0%
Totale ricavi operativi	119.659	112.334	7.325	6,5%
Altri ricavi	2.185	6.084	-3.899	-64,1%
Ricavi per servizi di costruzione	8.396	13.515	-5.119	-37,9%
TOTALE RICAVI (A)	130.241	131.933	-1.693	-1,3%

I ricavi operativi consolidati al 31 dicembre 2019 ammontano a 119,7 milioni di euro, in aumento del 6,5% rispetto al 31 dicembre 2018. Di seguito l'analisi dell'andamento dei ricavi operativi dei due settori operativi, "Aviation" e "Non Aviation", del Gruppo.

1. Ricavi Aviation

I ricavi "Aviation" al 31 dicembre 2019 ammontano a 97,4 milioni di euro, in aumento del 3,1% rispetto al 31 dicembre 2018, quando erano pari a 94,5 milioni di euro.

Nel prospetto che segue sono riportate le voci che compongono i ricavi operativi "Aviation" al 31 dicembre 2019 e le variazioni, sia in termini assoluti che in termini percentuali, rispetto al 31 dicembre 2018:

Dati in migliaia di euro	31 DIC 2019	31 DIC 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var. %
RICAVI AVIATION				
Diritti imbarco passeggeri	30.218	30.410	-192	-0,6%
Diritti approdo/partenza	16.454	15.450	1.004	6,5%
Diritti sosta	1.312	1.106	206	18,7%
Diritti assistenza PRM	4.246	2.681	1.565	58,4%
Diritti cargo	424	547	-123	-22,5%
Corrispettivi sicurezza passeggero	8.463	7.417	1.046	14,1%
Corrispettivi sicurezza bagaglio	3.586	4.372	-786	-18,0%
Handling	30.212	30.304	-92	-0,3%
Infrastrutture centralizzate	2.530	2.227	303	13,6%
TOTALE RICAVI AVIATION	97.445	94.514	2.931	3,1%
Incid. % su Ricavi op. lordo Oneri Sviluppo Network	73,6%	75,2%		

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

2. Ricavi Non Aviation

Al 31 dicembre 2019, i ricavi "Non Aviation" sono pari a 34,9 milioni di euro, in aumento dell'11,9% rispetto al 31 dicembre 2018 quando erano pari a 31,2 milioni di euro. Tale incremento conferma i positivi riscontri delle strategie non aviation implementate dal Gruppo. Il prospetto che segue illustra il dettaglio dei Ricavi operativi non aviation del 2019 e del 2018:

Dati in migliaia di euro	31 DIC 2019	31 DIC 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var. %
RICAVI NON AVIATION				
Parcheggi	6.999	7.084	-85	-1,2%
Food	4.021	3.511	509	14,5%
Retail	5.971	5.423	549	10,1%
Pubblicità	2.432	2.124	307	14,5%
Real Estate	1.792	1.838	-46	-2,5%
Autonoleggi	6.571	5.048	1.523	30,2%
Altre subconcessioni	2.551	2.538	13	0,5%
Sale Vip	3.401	2.835	566	20,0%
Biglietteria aerea	715	463	252	54,4%
Agenzia cargo	486	349	138	39,4%
TOTALE RICAVI NON AVIATION	34.939	31.213	3.726	11,9%
Incid.% su Ricavi op. lordo Oneri Sviluppo Network	26,4%	24,8%		

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

Oneri Sviluppo Network

La Capogruppo TA ha come obiettivo principale quello di stimolare lo sviluppo del traffico aereo di linea passeggeri e merci presso gli scali aeroportuali toscani di Pisa (PSA-Galileo Galilei) e Firenze (FLR-Amerigo Vespucci), coerentemente con le caratteristiche del mercato toscano e le infrastrutture aeroportuali, e di incrementare il numero di collegamenti aerei di linea da e per gli aeroporti al fine di sostenere il consolidamento e lo sviluppo dei traffici aerei tali da contribuire alla crescita economica della società di gestione e soddisfare la domanda del bacino di riferimento di una migliore accessibilità.

A tal fine, la Capogruppo TA per perseguire gli obiettivi di cui sopra si avvale di un programma di incentivazione basato su contributi marketing (c.d. oneri di sviluppo network) la cui entità varia in funzione dell'entità dei servizi aerei che i vettori effettuano sullo scalo e di quanto l'operazione sia ritenuta di interesse strategico per lo scalo di riferimento ed il territorio, in considerazione della libera iniziativa imprenditoriale.

Gli oneri di sviluppo network nel 2019 ammontano a 12,7 milioni di euro in diminuzione di 668 migliaia di euro (-5%) rispetto al 2018 quando erano pari a 13,5 milioni di euro.

3. Altri ricavi

Il prospetto che segue illustra il dettaglio degli "altri ricavi" del 2019 ed in quelli del 2018:

Dati in migliaia di euro	31 DIC 2019	31 DIC 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var. %
ALTRI RICAVI				
Indennizzi	247	4.594	-4.347	-94,6%
Services e consulenze	178	310	-133	-42,8%
Addebiti utenze ed altri	1.682	1.122	561	50,0%
Minori	78	58	21	35,9%
TOTALE ALTRI RICAVI	2.185	6.084	-3.899	-64,1%
Incid.% su Ricavi	1,7%	4,6%		

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

4. Ricavi per servizi di costruzione

Al 31 dicembre 2019 i ricavi per servizi di costruzione ammontano a 8,4 milioni di euro, a fronte dei 13,5 milioni di euro al 31 dicembre 2018. I minori ricavi consuntivati per 5,1 milioni di euro derivano principalmente da minori investimenti effettuati sullo Sviluppo del Master Plan di Firenze.

Per maggiori dettagli si rinvia a quanto esposto in Relazione al paragrafo su “Gli investimenti del Gruppo”.

Altre informazioni sui ricavi

Si riporta di seguito la distinzione dei ricavi in funzione del fatto che le prestazioni siano adempiute in un determinato momento (“point in time”) piuttosto che nel corso del tempo (“over time”).

Dati in migliaia di euro	31 DIC 2019	31 DIC 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var. %
Ricavi non rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRS15 (*)	22.790	19.162	3.628	18,9%
Ricavi "over time"	107.450	112.772	-5.322	-4,7%
Ricavi "point in time"	0	0	0	n.s.
TOTALE RICAVI	130.241	131.934	-1.693	-1,3%

(*) Si tratta dei ricavi da contratti di leasing operativo (subconcessioni) nei quali il Gruppo ha il ruolo di locatore.

Si riporta di seguito il dettaglio dei ricavi non rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRS15 con distinzione tra la componente di ricavo fissa da contratto e quella variabile, dovuta a indici e tassi o ad altre variabili.

Dati in migliaia di euro	31 DIC 2019	31 DIC 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var. %
Fisso	3.206	2.937	269	9,2%
Variabile che dipende da un indice o tasso	18.916	15.162	3.753	24,8%
Variabile che non dipende da un indice o tasso	668	1.063	-394	-37,1%
Totale ricavi non rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRS15	22.790	19.162	3.628	18,9%

I ricavi suddetti si riferiscono principalmente a subconcessioni di spazi commerciali (food, retail), spazi pubblicitari ed aree destinate ad attività di autonoleggi. Tali contratti hanno durata pluriennale, in sede di rinnovo dei contratti il Gruppo definisce gli aspetti contrattuali alla luce dell'eventuale mutata evoluzione dell'infrastruttura aeroportuale. I pagamenti possono essere mensili o trimestrali; alcuni contratti prevedono anche adeguamenti annuali basati sul fatturato complessivo del cliente. Laddove ritenuto necessario per ridurre il rischio di credito, vengono richieste garanzie bancarie/assicurative per la durata del contratto di locazione.

Si fornisce di seguito la stima dei pagamenti minimi attesi da leasing operativi / subconcessioni per i prossimi esercizi.

Dati in migliaia di euro	31 DIC 2019	31 DIC 2018
Entro l'anno	15.637	13.581
Compreso fra 1 e 2 anni	13.655	10.943
Compreso fra 2 e 3 anni	6.409	9.842
Compreso fra 3 e 4 anni	2.969	4.858
Compreso fra 4 e 5 anni	234	2.437
Oltre 5 anni	50	145
Totale	38.954	41.805

COSTI

Al 31 dicembre 2019, i costi totali ammontano a 92,1 milioni di euro, in calo del 4,1% rispetto al 31 dicembre 2018, quando erano pari a 96,1 milioni di euro. Questo risultato è stato determinato dall'aumento dei costi operativi del +1,5% (passati da 84 milioni nel 2018 a 85,3 milioni nel 2019) e dei costi per servizi di costruzione passati da 12,1 milioni nel 2018 a 6,9 milioni di euro nel 2019 (-43%).

Dati in migliaia di euro	31 DIC 2019	31 DIC 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var. %
COSTI				
Costi operativi				
Materiali di consumo	1.411	1.192	219	18,4%
Costi del personale	42.567	42.907	-340	-0,8%
Costi per servizi	34.237	30.982	3.256	10,5%
Oneri diversi di gestione	2.584	2.456	127	5,2%
Canoni aeroportuali	4.470	6.506	-2.036	-31,3%
Totale costi operativi	85.269	84.044	1.225	1,5%
Costi per servizi di costruzione	6.876	12.054	-5.178	-43,0%
TOTALE COSTI (B)	92.145	96.098	-3.953	-4,1%

COSTI OPERATIVI

I Costi operativi, pari a 85,3 milioni di euro, si incrementano dell'1,5% rispetto agli 84 milioni di euro consuntivati nel 2018.

5. Materiali di consumo

Tale voce si riferisce ai costi per materiali di consumo che ammontano a 1.411 migliaia di euro (1.192 migliaia di euro nel 2018). In particolare sono costituiti dalle seguenti voci.

Dati in migliaia di euro	31 DIC 2019	31 DIC 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var. % 2019/2018
MATERIALI DI CONSUMO				
Cancelleria	42	50	-8	-16,5%
Carburanti, lubrificanti	761	638	124	19,4%
Materiali per parcheggi auto	12	24	-12	-49,6%
Piccoli attrezzi	0	15	-15	-99,8%
Serv. Contr. sicurezza (mat.)	66	59	7	12,4%
Vestiaro	341	243	97	40,1%
Mat. per servizi operativi	189	164	25	15,5%
TOTALE MATERIALI DI CONSUMO	1.411	1.192	219	18,4%
Incid.% su Costi operativi	1,7%	1,4%		

La variazione in aumento di 219 migliaia di euro è dovuto principalmente ai maggiori costi per vestiario e carburanti per i mezzi di rampa.

6. Costi del personale

Il "Costo del personale" del Gruppo nel 2019 è pari a 42,6 milioni di euro, in calo di 340 migliaia di euro rispetto al dato del 2018 (-0,8%).

Gli organici del gruppo hanno consuntivato una crescita del +2,4% collegata in particolare al traffico gestito (e quindi delle attività operative) ed alla societizzazione della controllata TAH. La riduzione complessiva del costo del lavoro è principalmente dovuta all'uscita di alcuni dirigenti aziendali apicali ed al positivo effetto di ricontrattazioni del premio di rendimento e degli accordi di secondo livello, avvenute a fine dicembre del 2018.

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

Dati in migliaia di euro	31 DIC 2019	31 DIC 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var. % 2019/2018
COSTI DEL PERSONALE				
Retribuzioni	41.996	42.729	-732	-1,7%
<u>di cui:</u>				
Stipendi	23.819	24.876	-1.057	-4,2%
Salari	6.641	6.421	220	3,4%
Oneri sociali	8.927	9.017	-90	-1,0%
TFR	2.610	2.415	195	8,1%
altri costi lavoro	571	178	392	219,7%
<u>di cui:</u>				
Contributi cral	9	10	0	-3,8%
Fondo sociale	0	11	-11	n.s.
Benefits al personale	545	76	468	614,2%
Som ministrato e varie	17	82	-65	-79,8%
TOTALE COSTI DEL PERSONALE	42.567	42.907	-340	-0,8%
Incid.% su Costi operativi	49,9%	51,1%		

Analizzando nel dettaglio tutte le voci di costi riconducibili alla gestione Risorse Umane, si evidenzia la riduzione della voce retribuzioni, legata alle azioni sopra esposte (-1,7%).

L'incremento della voce "Benefits al personale" (+614,2%) è collegata ad un'operazione di miglioramento delle prestazioni legate al cd. "benessere dei dipendenti", in linea con le migliori "best practices" di mercato, ossia all'introduzione di un piano di Welfare per il personale dipendente¹.

¹ Per maggiori dettagli si rinvia alla DNF allegata al Bilancio.

La seguente tabella illustra l'**organico medio** annuo (espresso in *Equivalent Full Time*) relativo al 2019 e le variazioni rispetto al 2018.

tabella EFT del gruppo TA	31-dic-19	31-dic-18	Var.	Var. %
Toscana Aeroporti	336,1	531,8	-195,7	-36,8%
Toscana Aeroporti Handling	425,4	214,2	211,3	98,7%
Jet Fuel	12,96	10,92	2,0	18,7%
TAE	6,00	5,17	0,8	16,1%
Gruppo	780,6	762,0	18,5	2,4%

Ricordiamo che nella tabella sopraesposta 2 unità a tempo parziale sono considerate 1 unità a tempo pieno.

7. Costi per servizi

Complessivamente i costi per servizi del 2019 e 2018 sono così composti.

Dati in migliaia di euro	31 DIC 2019	31 DIC 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var. % 2019/2018
COSTI PER SERVIZI				
Servizi commerciali	261	265	-3	-1,3%
Spese istituzionali	1.979	1.956	23	1,2%
Altri servizi	5.621	5.165	455	8,8%
Servizi per il personale	1.773	1.697	76	4,5%
Servizi di manutenzione	5.996	5.704	292	5,1%
Utenze	3.965	3.191	775	24,3%
Servizi operativi	14.642	13.004	1.638	12,6%
TOTALE COSTI PER SERVIZI	34.237	30.982	3.256	10,5%
Incid.% su Costi	40,2%	36,9%		

I "*servizi commerciali*" per 261 migliaia di euro nel 2019 (265 migliaia di euro nel 2018) comprendono i seguenti costi.

Dati in migliaia di euro	31 DIC 2019	31 DIC 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var. % 2019/2018
COSTI PER SERVIZI				
Servizi commerciali	261	265	-3	-1,3%
<u>di cui:</u>				
Provvigioni pubblicità	19	21	-2	-8,8%
Gestione impianti pubblicità	72	96	-25	-25,7%
Promozioni retail	51	28	23	82,9%
Servizio dry cleaning	120	120	0	0,0%

Le "*spese istituzionali*" nel 2019 sono state pari a 1,98 milioni di euro (1,96 milioni di euro nel 2018) comprendono principalmente i costi degli organi amministrativi e di controllo.

Dati in migliaia di euro	31 DIC 2019	31 DIC 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var. % 2019/2018
COSTI PER SERVIZI				
Spese istituzionali	1.979	1.956	23	1,2%
<u>di cui:</u>				
Emolumenti am.m.ri	1.359	1.424	-65	-4,6%
Emolumenti sindaci	255	225	30	13,2%
Viaggi trasferte am.m.ri	317	223	94	41,9%
Legali, notarili, assembleari	21	57	-36	-63,7%
Partecipazione congressi	28	27	1	2,4%

Gli “*altri servizi*” per 5,6 milioni di euro (5,2 milioni di euro nel 2018) comprendono principalmente prestazioni professionali, assicurazioni industriali e costi di comunicazione.

Dati in migliaia di euro	31 DIC 2019	31 DIC 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var. % 2019/2018
COSTI PER SERVIZI				
Altri servizi	5.621	5.165	455	8,8%
<u>di cui:</u>				
Prestazioni professionali	2.782	2.871	-89	-3,1%
Assicurazioni industriali	734	753	-20	-2,6%
Comunicazione	2.040	1.454	586	40,3%
Altri minori	65	87	-22	-25,3%

Gli “*altri servizi per il personale*” per 1,8 milioni di euro (1,7 milioni di euro nel 2018) comprendono principalmente i costi di mensa aziendale, servizio paghe, trasferte e formazione dei dipendenti.

Dati in migliaia di euro	31 DIC 2019	31 DIC 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var. % 2019/2018
COSTI PER SERVIZI				
Servizi per il personale	1.773	1.697	76	4,5%
<u>di cui:</u>				
Mensa	1.155	1.127	28	2,5%
Assicurazioni	194	185	9	4,6%
Medicina prev. e visite med.	49	58	-9	-15,0%
Formazione	105	130	-26	-19,7%
Selezione personale	33	34	-2	-4,5%
Servizio paghe	89	65	24	37,1%
Trasferte	149	98	52	52,7%

I “*servizi di manutenzione*” per 6 milioni di euro (5,7 milioni di euro nel 2018) comprendono le manutenzioni ad infrastrutture aeroportuali, impianti, attrezzature ed automezzi.

Dati in migliaia di euro	31 DIC 2019	31 DIC 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var. % 2019/2018
COSTI PER SERVIZI				
Servizi di manutenzione	5.996	5.704	292	5,1%
<u>di cui:</u>				
Man. Attrezz./Automezzi	1.185	1.319	-134	-10,2%
Manutenzione impianto bhs	906	902	4	0,4%
Manutenzione infrastrutture	2.247	2.211	35	1,6%
Manutenzione IT	1.658	1.271	387	30,4%

I “servizi per utenze” per circa 4 milioni di euro (3,2 milioni di euro nel 2018) sono principalmente costituite dai costi per l’energia elettrica, gas, acqua e servizi di telefonia:

Dati in migliaia di euro	31 DIC 2019	31 DIC 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var. % 2019/2018
COSTI PER SERVIZI				
Utenze	3.965	3.191	775	24,3%
<u>di cui:</u>				
Energia elettrica	1.951	1.678	272	16,2%
Acqua	377	148	229	154,6%
Telefoni	193	180	12	6,8%
Cellulari	196	132	64	48,0%
Gas	982	868	114	13,1%
Minori	266	183	83,1	45,4%

I “servizi operativi” per 14,6 milioni di euro (13 milioni di euro nel 2018) comprendono principalmente i costi esterni di facchinaggio, vigilanza, pulizie, noleggi, pronto soccorso ed altri servizi prettamente legati alla operatività aeroportuale.

Dati in migliaia di euro	31 DIC 2019	31 DIC 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var. % 2019/2018
COSTI PER SERVIZI				
Servizi operativi	14.642	13.004	1.638	12,6%
<u>di cui:</u>				
Facchinaggio	4.195	4.085	110	2,7%
Pulizie aeromobili	689	726	-38	-5,2%
Servizio Agenzia/Magazz.	180	187	-7	-3,9%
Pulizie locali	1.405	1.074	331	30,8%
Assistenza PRM	776	406	369	90,9%
Servizio vigilanza	3.580	2.759	821	29,8%
Centro Servizi	279	223	56	25,2%
Collegamento arco az	120	193	-73	-37,6%
Noleggio macch. e attr.	396	855	-460	-53,8%
Gestione parcheggi	776	730	46	6,3%
Giardinaggio	173	172	1	0,5%
Sala vip	792	563	229	40,7%
Servizio pronto soccorso	397	476	-79	-16,6%
Altri servizi operativi	231	0	231	n.a.
Shuttle bus	653	553	100	18,0%

8. Oneri diversi di gestione

Gli “oneri diversi di gestione” per 2,6 milioni di euro (2,5 milioni nel 2018) comprendono principalmente imposte e tasse, associazioni, vari costi di natura amministrativa, costi non ricorrenti ed altri minori.

Dati in migliaia di euro	31 DIC 2019	31 DIC 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var. % 2019/2018
ONERI DIVERSI DI GESTIONE				
Pubblicazioni	23	12	10	83,3%
Ass.ni enti e istituti vari	514	550	-36	-6,5%
Im poste e tasse	959	655	304	46,4%
Rappresentanza	156	68	88	129,3%
Vari amministrativi	755	812	-57	-7,0%
Altri minori	176	359	-183	-50,9%
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	2.584	2.456	127	5,2%
Incid.% su Costi operativi	3,0%	2,9%		

9. Canoni aeroportuali

I *"canoni aeroportuali"* per 4,5 milioni di euro (6,5 milioni di euro nel 2018) comprendono i canoni per concessione ed il contributo al fondo antincendi.

Dati in migliaia di euro	31 DIC 2019	31 DIC 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var. % 2019/2018
CANONI AEROPORTUALI				
Canoni per concessione e sicurezza	5.239	5.219	20	0,4%
Canone VVF	1.231	1.287	-57	-4,4%
Rilascio Fondo Rischi VVF	-2000	-	-2.000	
TOTALE CANONI AEROPORTUALI	4.470	6.506	-2.036	-31,3%
Incid.% su Costi operativi	5,2%	7,7%		

La variazione principale è dovuta all'impatto del rilascio del fondo rischi connesso al contenzioso sul servizio antincendio dei Vigili del Fuoco in aeroporto per 2 milioni di euro¹.

10. Costi per servizi di costruzione

I costi per servizi di costruzione, di un ammontare pari a 6,9 milioni di euro (12,1 milioni di euro al 31 dicembre 2018), sono conseguenti agli investimenti sulle infrastrutture aeroportuali in concessione effettuati nel 2019.

I minori costi consuntivati per 5,2 milioni di euro derivano per le stesse motivazioni indicate a commento della corrispondente voce di ricavo.

11. Ammortamenti e svalutazioni

La voce del 2019 ammonta a 11,2 milioni di euro (10,1 milioni di euro nel 2018). Essa include ammortamenti immateriali per 7,1 milioni di euro (6,6 milioni di euro nel 2018), da ammortamenti materiali per 3,5 milioni di euro (3,5 milioni di euro nel 2018) e da ammortamento diritti d'uso per 570 migliaia di euro (zero al 31 dicembre 2018).

12. Accantonamenti a fondo rischi e ripristini

Tale voce, del valore di 3,06 milioni di euro (2,6 milioni di euro nel 2018), si compone dell'accantonamento a fondo rischi (1.123 migliaia di euro) e dell'accantonamento al fondo di ripristino (1,94 milioni di euro) che costituisce la competenza dell'esercizio necessaria per le future spese di manutenzione relative ad attività di ripristino/sostituzione dei beni oggetto delle due concessioni da parte di ENAC al fine assicurare la dovuta funzionalità, operatività e sicurezza del corpo dei beni in concessione.

13. Riprese di valore (svalutazioni) nette di crediti commerciali ed altri crediti

Tale voce ammonta a 585 migliaia di euro (347 migliaia di euro nel 2018) e costituisce l'accantonamento effettuato al fondo svalutazione crediti.

Dati in migliaia di euro	31 DIC 2019	31 DIC 2018
Acc. f.do svalutazione crediti	585	311
Perdite su crediti	-	36
totale	585	347

14. Proventi finanziari

¹ In particolare la sentenza n. 2517/19 della Commissione Tributaria Provinciale di Roma, passata in giudicato in data 10 maggio 2019, ha ammesso e approvato l'intera linea di difesa presentata dalla Società negli ultimi anni in relazione al Fondo per la protezione antincendio e, insieme alle altre recenti sentenze della Corte costituzionale e della Corte di cassazione, ha ribaltato il risultato di tutte le controversie esistenti in materia a favore della Società.

Tale voce ammonta a circa 26 migliaia di euro (46 migliaia di euro nel 2018) ed include principalmente interessi attivi maturati sulle giacenze dei conti correnti bancari (7 migliaia di euro), e proventi attuariali (19 migliaia di euro).

15. Oneri finanziari

Tale voce ammonta a 1.591 migliaia di euro (1.355 migliaia nel 2018) e si compone principalmente di interessi passivi e commissioni sui conti correnti bancari per 506 migliaia (488 migliaia nel 2018), degli oneri finanziari (*interest cost*) su passività a benefici definiti a dipendenti per 123 migliaia di euro (116 migliaia di euro nel 2018), degli oneri finanziari relativi all'attualizzazione del fondo ripristini e sostituzioni per 859 migliaia di euro (739 migliaia nel 2018), dagli interessi derivanti dall'IFRS16 per 103 migliaia di euro (zero al 31 dicembre 2018).

16. Utile (perdita) da partecipazione

Tale voce ammonta a 32 migliaia di euro (36 migliaia di euro al 31 dicembre 2018) ed indica la variazione della valutazione a Patrimonio Netto delle partecipazioni in imprese collegate (Immobili A.O.U. Careggi S.p.a. ed Alatoscana S.p.a.).

17. Imposte sul reddito di esercizio

Accoglie imposte per complessivi 7.330 migliaia di euro nel 2019 (6.762 migliaia di euro nel 2018) derivanti da:

- imposte correnti calcolate sul reddito fiscalmente imponibile dell'esercizio 2019 per 6.684 migliaia di euro, di cui 4.751 migliaia di euro di TA per oneri da consolidato fiscale (IRES), 548 migliaia di euro per IRES delle controllate e 1.385 migliaia di euro per IRAP;
- imposte anticipate/differite per 746 migliaia di euro;
- proventi da consolidamento fiscale con la controllante CAI per 99 migliaia di euro.

La stima delle imposte correnti è stata applicata seguendo il criterio guida del c.d. principio di derivazione.

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

18. Perdita (utile) di esercizio di pertinenza di Terzi

Evidenzia il risultato della controllata Jet Fuel di pertinenza di Terzi. Sulla base dei diritti patrimoniali in essere nel 2019, l'utile di esercizio della controllata Jet Fuel, pari a 363 migliaia di euro (247 migliaia di euro nel 2018), è di pertinenza dei Terzi nella misura del 66,67%, pari di conseguenza a 242 migliaia di euro (165 migliaia di euro nel 2018).

L'Utile complessivo di esercizio di pertinenza di terzi è di 230 migliaia di euro (181 migliaia di euro nel 2018).

19. Utile per azione / Utile diluito per azione

L'utile per azione e l'utile diluito per azione del 2019, pari ad euro 0,76 (euro 0,78 nel 2018) è stato calcolato dividendo l'utile di esercizio del Gruppo (14.149 migliaia di euro) per la media ponderata delle azioni ordinarie in circolazione durante il periodo (n. 18.611.966), non essendoci fattori diluitivi.

NOTE ALLE PRINCIPALI VOCI DI BILANCIO CONSOLIDATO 31 DICEMBRE 2019: SITUAZIONE PATRIMONIALE- FINANZIARIA

ATTIVITA' NON CORRENTI

Viene esposta di seguito la composizione delle attività non correnti al 31 dicembre 2019 ed il confronto con l'esercizio precedente.

20. Attività im materiali

dati in euro/000	31.12.2019	31.12.2018	VARIAZIONE
Diritti di concessione	154.220	157.235	-3.015
Diritti di brevetto e opere ingegno	896	1.299	-403
Im mobilizzazioni in corso e acconti (im mat.)	19.467	14.411	5.056
Altre im mobilizzazioni	297	12	286
Attività im materiali	174.880	172.956	1.924

Oltre a quanto esplicitato in premessa, complessivamente nel 2019 sono stati effettuati investimenti in attività im materiali per circa 9 milioni di euro relativi a:

<i>(importi in migliaia di euro)</i>	
Diritti di concessione	2.310
Im mobilizzazioni in corso	6.095
Software	625
Altre im mobilizzazioni	24
Totale	9.055

Per l'analisi di dettaglio degli investimenti effettuati nel 2019 in esame si rimanda a quando riportato al paragrafo 10.

Nel corso del 2019 non sono state effettuate dismissioni di cespiti.

La movimentazione delle attività immateriali viene fornita nell'Allegato A.

Diritti di concessione

Il valore al 31 dicembre 2019 è pari a 154,2 milioni di euro (157,2 milioni di euro al 31 dicembre 2018) e registra un decremento di 3 milioni di euro derivante principalmente per l'effetto combinato del maggior valore degli ammortamenti rispetto al valore degli investimenti di esercizio. Per ulteriori dettagli si rinvia a quanto riportato nella Relazione sulla gestione al paragrafo 10.

Diritti di brevetto industriale

Il valore al 31 dicembre 2019 è pari a 896 migliaia di euro (1.299 migliaia di euro al 31 dicembre 2018) e registra un decremento di 403 migliaia di euro per effetto gli ammortamenti di esercizio superiori agli investimenti.

Im mobilizzazioni in corso

Il valore al 31 dicembre 2019 è pari a 19,5 milioni di euro (14,4 milioni di euro al 31 dicembre 2018) e registra un incremento di 5,1 milioni di euro per effetto degli investimenti dell'anno parzialmente compensati dal completamento di progetti e relativi passaggi a cespite per i cui dettagli si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla gestione al paragrafo 10.

Si rammenta come il valore delle immobilizzazioni in corso suddetto comprenda un importo pari a circa 14,5 milioni di euro relativo agli investimenti effettuati ai fini dello sviluppo del Master Plan aeroportuale dello scalo di Firenze, di cui 2,95 milioni nell'esercizio 2019.

Si ricorda a tal proposito che il Master Plan 2014-2029 per l'Aeroporto di Firenze (di seguito "Master Plan"), che prevede la realizzazione della nuova pista da 2400 metri e del nuovo terminal, è stato approvato in linea tecnica da ENAC in data 3 novembre 2014. Il Master Plan è stato assoggettato alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) ai sensi del D.Lgs n. 152/2006 ed al rilascio della Conformità Urbanistica ai sensi dell'articolo 81 DPR 616/1977. L'iter procedurale di VIA è stato avviato da parte di ENAC in data 24 marzo 2015 presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. Nel corso del 2016 sono continuate le attività di supporto tecnico all'istruttoria di VIA ed in data 2 dicembre 2016 la Commissione Tecnica ha rilasciato un parere positivo con prescrizioni. Il 28 dicembre 2017 è stato sottoscritto dal Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, di concerto con il Ministro dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, il decreto di VIA n. 377 per il progetto del nuovo Master Plan 2014-2029 per l'Aeroporto di Firenze, decretando la compatibilità ambientale del progetto. La firma segue la conclusione positiva dei lavori della Commissione Tecnica VIA che, in data 5 dicembre 2017, aveva emanato il parere integrativo per il progetto del nuovo Master Plan (c.d. parere positivo con prescrizioni). In data 7 settembre 2018 sono stati quindi avviati i lavori della Conferenza dei Servizi che nel corso dell'ultima riunione del 6 febbraio 2019 aveva dichiarato la Conformità Urbanistica dell'opera (parere favorevole con prescrizioni). In data 16 aprile 2019 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) ha poi firmato il decreto direttoriale che sanciva la conclusione positiva della Conferenza dei Servizi relativa al procedimento del Master Plan. Si ricorda che in data 16 febbraio 2017 era stato sottoscritto con ENAC l'accordo quadro di finanziamento delle opere previste da Master Plan (c.d. "Contratto di Programma Quadro – di finanziamento") con il quale vengono confermati gli investimenti a carico del gestore previsti dal suddetto Master Plan dell'Aeroporto di Firenze ed ENAC, assieme al MIT, si obbligano in ordine alla quota parte di finanziamento di propria competenza, necessaria alla realizzazione del programma degli interventi per un importo complessivo di 150 milioni di euro a favore di TA, di cui 134 milioni di euro per lo scalo di Firenze e 16 milioni di euro per lo scalo di Pisa. La Società si è inoltre attivata con gli istituti di credito ai fini della definizione della più opportuna struttura finanziaria da implementare ai fini della realizzazione dei prossimi investimenti.

In tale contesto, nel 2018 alcuni Comitati e "Comuni della Piana" avevano presentato al TAR della Regione Toscana dei ricorsi avverso il decreto di VIA n. 377 del 28 dicembre 2017; la discussione di tali ricorsi è avvenuta nell'udienza del 3 aprile 2019.

In data 27 maggio 2019 il TAR ha emesso sentenza di accoglimento di suddetti ricorsi annullando il decreto n. 377, obbligando i convenuti a rinnovare il procedimento di VIA al fine di superare le carenze istruttorie rilevate dal TAR stesso. La sentenza interrompe pertanto le procedure necessarie alla realizzazione dell'intervento malgrado la favorevole conclusione della Conferenza dei Servizi. Stante la sentenza del TAR, in data 15 luglio 2019 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha adottato il provvedimento di sospensione del decreto direttoriale del 16 aprile 2019 con il quale era stata ratificata la conclusione della Conferenza dei Servizi sull'aeroporto di Firenze.

Alla luce di quanto sopra, TA in data 26 luglio 2019 ha depositato l'istanza di ricorso al Consiglio di Stato, avendo valutato, anche con il supporto dei propri legali, che la VIA è stata effettuata sulla base di elaborati progettuali presentanti un sufficiente livello di dettaglio, che la stessa VIA contiene tutte le verifiche richieste dalla normativa vigente e che le prescrizioni imposte attengono esclusivamente alla fase di esecuzione.

Con sentenza del 13 febbraio 2020 Il Consiglio di Stato ha respinto il ricorso presentato da TA, e, tra gli altri, dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, dal Ministero per i Beni Culturali, dell'Enac, dal Comune di Firenze, dalla Regione Toscana, dalla Città Metropolitana di Firenze e da Toscana Aeroporti in merito alla sentenza del Tribunale Amministrativo Regionale per la Toscana n. 723 del 2019.

A tal proposito si precisa che la sentenza in questione non mette in discussione la validità tecnica del progetto, non ravvisando impedimenti normativi o ambientali alla realizzazione dello stesso.

Nel pieno rispetto della sentenza, ma al contempo nella ferma convinzione della necessità dell'aeroporto di Firenze di dotarsi di una nuova pista e di un nuovo terminal per rispondere alle evidenti criticità infrastrutturali dello scalo, la Società si è già attivata ai fini di concertare le azioni da intraprendere insieme agli enti Competenti, in primis ENAC, per portare avanti il progetto nella consapevolezza che il lavoro compiuto è stato realizzato seguendo i pareri e le indicazioni dei ministeri competenti e della competente commissione VIA, in virtù dei pareri positivi ottenuti dalla Commissione Nazionale VIA, del Ministero dell'Ambiente, del Ministero Beni Culturali e del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

In tale contesto, il 20 febbraio 2020 il Consiglio di Amministrazione di TA ha preso atto ed esaminato il contenuto della sentenza del Consiglio di Stato e ha deliberato di approvare la rinnovazione del procedimento di VIA e la messa in atto di ulteriori procedimenti che si rivelassero necessari in relazione al progetto di sviluppo dell'Aeroporto di Firenze secondo i termini emersi nelle sentenze del Consiglio di Stato in argomento e tenuto conto anche nella missiva ricevuta dall'ENAC che chiede di continuare nelle attività di analisi, studio e progettazione confermando così l'interesse di ENAC stessa per la realizzazione della nuova pista di volo..

Si ricorda infine che TA ha effettuato fino ad oggi gran parte delle progettazioni relative ai maggiori interventi previsti per la implementazione del Master Plan come approvato da ENAC, per un investimento complessivo in attività immateriali in corso per circa 14,5 milioni di euro. La Società ha altresì proseguito nel 2019 le attività progettuali, giunte ad un livello definitivo ed esecutivo, collegate alla incorporazione delle prescrizioni come emerse dalla procedura di VIA e di quella di Conformità Urbanistica. Alla luce del livello di dettaglio delle progettazioni eseguite fino ad oggi, nonché del quadro di sviluppo territoriale così come definito dalle determinazioni degli Enti locali preposti (Regione, Provincia, Comuni interessati) sulla base delle analisi tecniche condotte TA ritiene ragionevole che tutte le analisi specialistiche ed opere progettuali finora sviluppate ed iscritte a lavori in corso saranno pienamente utilizzabili nonostante l'esito negativo del ricorso alla sentenza di cui sopra, che peraltro non ne ha messo in discussione la validità tecnica, e alla luce dell'imminente avvio di un nuovo iter di approvazione.

La Società si è inoltre attivata con gli istituti di credito ai fini della definizione della più opportuna struttura finanziaria da implementare ai fini della realizzazione dei prossimi investimenti.

Stante l'esito delle sentenze del TAR e del Consiglio di Stato intervenute rispettivamente nel 2019 e nel febbraio 2020, tale valore è stato oggetto di impairment test, approvato dal Consiglio di Amministrazione della capogruppo TA in data 12 marzo 2020, condotto sulla *cash generating unit* ("CGU") ritenuta più rappresentativa corrispondente allo scalo di

Firenze. Tale CGU include, oltre ai Diritti di concessione (incluse le immobilizzazioni in corso per sviluppo del Master Plan di Euro 14,5 milioni), tutti gli altri assets componenti il capitale investito netto dell'aeroporto di Firenze identificati dagli amministratori e dedicati allo sviluppo dello scalo Amerigo Vespucci, sia per quanto concerne il traffico aereo che le infrastrutture ed i servizi per i passeggeri.

In particolare, i flussi di cassa previsionali dello scalo di Firenze stimati lungo la durata residua della concessione (fino al 2043) e inclusivi ipotesi di slittamento temporale relativo al completamento del nuovo aeroporto compatibile con i tempi di riavvio dell'iter procedurale, così come approvati dal Consiglio di Amministrazione della capogruppo TA, sono stati attualizzati determinando il valore recuperabile (valore in uso) del CGU in questione, confrontato quindi con il relativo valore contabile. Gli obiettivi e le assunzioni delle previsioni economico-finanziarie 2020-2043 sono stati determinati tenendo conto dei risultati storici della gestione e sono stati elaborati sulla base di stime puntuali del traffico passeggeri e dei relativi ricavi, utilizzando altresì delle crescite coerenti a quelle previste per il settore di appartenenza.

Ai fini l'attualizzazione dei flussi di cassa, il Gruppo ha adottato un tasso di sconto (WACC) che riflette le correnti valutazioni di mercato, del costo del denaro e che tiene conto dei rischi specifici dell'attività e dell'area geografica in cui la CGU operano.

Di seguito le assunzioni principali:

- Tasso di crescita dei ricavi operativi (CAGR): 3,8%
- WACC: 7,9%

Le analisi condotte non hanno portato ad evidenziare perdite di valore, pertanto nessuna svalutazione è stata riflessa nei dati al 31 dicembre 2019 tenuto anche conto che le sentenze di cui sopra non mettono in discussione la validità tecnica del progetto e non ravvisano impedimenti normativi o ambientali alla realizzazione dello stesso, e potendo TA riutilizzare le analisi specialistiche ed opere progettuali finora sviluppate nell'ambito della nuova procedura di approvazione dell'opera.

Il Gruppo ha inoltre provveduto ad elaborare l'analisi di sensitività sui risultati del test rispetto alla variazione degli assunti di base (utilizzo del tasso di crescita dei ricavi e il tasso di sconto) che condizionano il valore d'uso delle CGU. Anche nel caso di una variazione positiva o negativa dello 1% del WACC e del CAGR utilizzato le analisi non porterebbero ad evidenziare perdite di valore. In tutti i casi elaborati il valore attuale dei flussi di cassa attesi generati dalle CGU risulta superiore al valore netto contabile sottoposto a test di impairment.

Inoltre, considerati i fattori di incertezza di carattere macroeconomico più ampiamente descritti al paragrafo "Eventi di rilievo avvenuti dopo il 31 dicembre 2019" delle presenti note illustrative, il Gruppo ha effettuato un'ulteriore simulazione, ipotizzando una significativa riduzione dei ricavi previsti da piano, volta a verificare la tenuta del test di *impairment*, tale scenario porterebbe comunque un valore recuperabile non inferiore rispetto al valore contabile della CGU, senza evidenziare anche in questa ipotesi perdite di valore.

Considerato che il valore recuperabile si è determinato sulla base di stime, il Gruppo non può assicurare che non si verifichi una perdita di valore delle attività in periodi futuri. Stante l'attuale contesto del mercato i diversi fattori utilizzati nell'elaborazione delle stime potrebbero essere rivisti; il Gruppo monitorerà costantemente tali fattori e l'esistenza di perdite di valore.

21. Immobili, impianti e macchinari

dati in euro/000	31.12.2019	31.12.2018	VARIAZIONE
Terreni, Fabbricati	16.789	15.042	1.748
Altri beni	3.831	3.193	638
Attrez.re ind.li e com m.li	999	1.119	-120
Impianti e macchinari	7.895	6.860	1.034
Im mobilitazioni in corso e acconti (mat.)	796	639	157
Im mobili, impianti e macchinari	30.310	26.853	3.457

Complessivamente nel corso dell'esercizio 2019 sono stati effettuati investimenti per circa 6,9 milioni di euro, relativi a:

<i>(importi in migliaia di euro)</i>	
terreni e fabbricati	1.570
impianti e macchinari	3.025
attrezzature ind.li e com m.li	0
autoveicoli	275
mobili e arredi	181
hardware	1.229
Im mobilitazioni in corso	669
Totale	6.949

Per l'analisi di dettaglio degli investimenti suddetti effettuati nel 2019 in esame si rimanda a quando riportato in relazione sulla gestione al paragrafo 10.

Nel corso del 2019 non sono state effettuate dismissioni di cespiti per 72 migliaia di euro. La movimentazione degli im mobili, impianti e macchinari viene fornita nell'Allegato B.

22. Diritti d'uso

La voce in questione è stata rilevata al 1° gennaio 2019 a seguito della prima applicazione del principio IFRS 16 "Leasing" come descritta in precedenza al paragrafo "Nuovi principi contabili, emendamenti e interpretazioni applicabili al 1° gennaio 2019".

Si ricorda a tal proposito che al 31 dicembre 2018, il Gruppo aveva impegni di leasing operativo non annullabili per 6,2 milioni di euro. Di questi impegni, circa 0,1 milioni di euro riferiti a contratti di locazione a breve termine e 0,1 milioni di euro a leasing di modesto valore.

Per i restanti impegni di leasing, il Gruppo ha rilevato attività per il diritto d'uso pari a circa 4,8 milioni di euro e passività per leasing per 4,8 milioni di euro, calcolate attualizzando il valore dei canoni di leasing a scadere.

La società ha al 31 dicembre 2019 un valore dei Diritti d'uso è pari 4,62 milioni di euro. Tale voce si compone:

1. Diritti d'uso su parcheggi per 4,35 milioni di euro, relativi a contratti a lungo termine per la concessione di aree dedicate a parcheggi auto; la durata dei contratti va dai 9 ai 20 anni;
2. Diritti d'uso su veicoli per 268 migliaia di euro, relativi a contratti a lunga durata per auto aziendali; la durata dei contratti va dai 3 ai 4 anni;

Di seguito la movimentazione dell'anno.

	dati in euro/000	31.12.2019
Valori al 01.01.2019 - prima applicazione IFRS 16		4.806
Acquisizioni		550
Dismissioni		-165
Ammortamenti		-570
	Diritti d'uso	4.619

23. Partecipazioni in altre imprese

Al 31 dicembre 2019, la Capogruppo TA detiene quote ed azioni in altre partecipazioni per 2.945 migliaia di euro (2.945 migliaia di euro al 31 dicembre 2018), che si riferiscono a:

- I.T. Amerigo Vespucci S.p.a. (0,22 % del capitale): 40,6 migliaia di euro;
- Consorzio Turistico Area Pisana S.c.a.r.l. (2,4% del capitale): 420 euro;
- Scuola Aeroportuale Italiana Onlus (52,7% del capitale): 13,2 migliaia di euro;
- Consorzio Pisa Energia S.c.r.l. (5,26% del capitale): 831 euro;
- Montecatini Congressi S.c.r.l. (5,0% del capitale): 0 euro;
- Consorzio per l'Aeroporto di Siena (0,11% del capitale): 8,5 migliaia di euro;
- Firenze Convention Bureau S.c.r.l. (4,44% del capitale): 6,3 migliaia di euro;
- Firenze Mobilità S.p.a. (3,98% del capitale): 42,5 migliaia di euro;
- Società Esercizio Aeroporto della Maremma S.p.a. (0,39% del capitale): 10,2 migliaia di euro.
- Firenze Parcheggi S.p.A. (8,16% del capitale): 2.823 migliaia di euro

La Scuola Aeroportuale Italiana Onlus è classificata fra le altre imprese in quanto trattasi di Ente senza scopo di lucro.

Il Consorzio Turistico Area Pisana, Montecatini Congressi S.c.r.l. e Consorzio per l'Aeroporto di Siena sono, alla data del presente Bilancio, in stato di liquidazione.

Al 31 dicembre 2019 non si ravvisano variazioni significative nei fair value delle partecipazioni in altre imprese.

24. Partecipazioni in imprese Collegate

Al 31 dicembre 2019, il valore delle partecipazioni di TA delle società collegate e correlate è pari a 570 migliaia di euro (596 migliaia di euro al 31 dicembre 2018), come risulta dallo schema seguente:

- Alatoscana per 374 migliaia di euro (336 migliaia di euro al 31 dicembre 2018);
- Immobili AOU Careggi per 196 migliaia di euro (260 migliaia di euro al 31 dicembre 2018).

Per ulteriori considerazioni relative alle caratteristiche delle società in questione si rinvia al paragrafo "Rapporti con società collegate e correlate" della relazione sulla gestione.

Non si ravvisano indicatori di perdite di valore nelle partecipazioni in imprese collegate.

25. Altre attività finanziarie

	dati in euro/000	31.12.2019	31.12.2018	VARIAZIONE
Depositi cauzionali		202	190	12
Crediti verso altri esigibili oltre l'anno		3.017	3.017	0
Altre attività finanziarie		3.220	3.207	12

Depositi cauzionali

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

Crediti verso altri esigibili oltre l'anno

Il credito deriva principalmente dalla caparra confirmatoria in conto prezzo di 3 milioni di euro versata nel giugno 2018 in sede di sottoscrizione del contratto preliminare relativo all'acquisizione da NIT – Nuove Iniziative Toscane S.r.l. (società immobiliare controllata dal Gruppo Unipol) di un'area sita nella cosiddetta "Piana di Castello" nei pressi dell'aeroporto di Firenze ai fini dello sviluppo del Master Plan;

26. Crediti commerciali esigibili oltre l'anno

Si riferiscono a crediti commerciali relativi a piani di rientro contrattualizzati.

27. Attività fiscali differite

Le attività e passività fiscali differite sono esposte al netto quando compensabili nell'ambito della stessa giurisdizione. Il saldo netto è pari a 1.716 migliaia di euro (2.221 migliaia di euro al 31 dicembre 2018). Tale importo è composto principalmente dagli effetti fiscali rilevati sulle differenze temporanee dovute ai fondi tassati (Fondo di ripristino, Fondo svalutazione crediti, etc), ed alla contabilizzazione delle immobilizzazioni immateriali (diritti di concessione) secondo l'IFRIC 12. Per i dettagli relativi alla composizione della voce e relativa movimentazione, si rinvia all'allegato D.

Le imposte differite e anticipate sono state determinate applicando l'aliquota fiscale in vigore nell'esercizio nel quale le differenze temporanee si riverseranno. Pertanto per quelle imposte che si riverseranno negli esercizi 2020 e 2021 il valore è stato adeguato considerando l'addizionale IRES del 3,5% introdotta dall'ultima legge finanziaria dello Stato (L. 160/2019, c.d. legge di bilancio 2020).

ATTIVITA' CORRENTI

Viene esposta di seguito la composizione delle attività correnti al 31 dicembre 2019 ed il confronto con l'esercizio precedente.

28. Crediti commerciali

La voce principale è composta dai crediti verso clienti delle società del Gruppo che al 31 dicembre 2019, al netto del fondo svalutazione crediti, ammontano a 17.525 migliaia di euro (19.035 migliaia di euro al 31 dicembre 2018) così come da tabella seguente.

dati in euro/000	31.12.2019	31.12.2018	VARIAZIONE
Toscana Aeroporti	18.035	17.978	57
Toscana Aeroporti Handling	3.882	4.921	-1.039
Parcheggi Peretola	8	20	-12
Jet Fuel	171	258	-87
Crediti verso società collegate	288	174	114
- Fondo svalutazione crediti	-4.859	-4.316	-543
Crediti commerciali	17.525	19.035	-1.510

Il fondo svalutazione crediti commerciali è stato incrementato nell'esercizio mediante un accantonamento di 585 migliaia di euro e decrementato per 42 migliaia di euro per utilizzo.

dati in euro/000	31.12.2018	acc.to	utilizzo	31.12.2019
Fondo svalutazione crediti	4.316	585	-42	4.859

La composizione dei crediti per fascia di scaduto è dettagliata dalla seguente tabella.

dati in euro/000	Totale globale	crediti a scadere	Crediti scaduti				
			0-30 gg	30-60 gg	60-90 gg	90-180 gg	> 180 gg
Crediti non correnti/correnti	22.384	5.438	6.987	1.377	242	1.659	6.682
Tasso di perdita atteso		-1,1%	-1,1%	-10,7%	-19,0%	-16,9%	-63,5%
Fondo svalutazione crediti	-4.859	-59	-79	-148	-46	-281	-4.246
Totale al 31.12.2019	17.525	5.379	6.908	1.229	196	1.378	2.435

dati in euro/000	Totale globale	crediti a scadere	Crediti scaduti				
			0-30 gg	30-60 gg	60-90 gg	90-180 gg	> 180 gg
Crediti non correnti/correnti	23.351	4.419	6.055	1.902	1.328	2.139	7.508
Tasso di perdita atteso		0,0%	0,0%	-0,7%	-1,3%	-3,0%	-56,2%
Fondo svalutazione crediti	-4.316	0	0	-13	-18	-64	-4.222
Totale al 31.12.2018	19.035	4.419	6.055	1.889	1.310	2.076	3.286

I crediti commerciali includono anche i crediti verso le società Collegate riportati nello schema seguente.

dati in euro/000	31.12.2019	31.12.2018	VARIAZIONE
Alatoscana	57	63	-6
Im mobili AOU Careggi	231	111	120
Crediti verso società Collegate	288	174	114

29. Attività fiscali per imposte correnti

Tale voce pari a 280 migliaia di euro al 31 dicembre 2019 (2 migliaia di euro al 31 dicembre 2018) si riferisce a crediti fiscali per imposte correnti, di cui 198 migliaia di euro di TA (relativa ad IRAP) e 82 migliaia di euro di TAH (riferita per 50 migliaia di euro ad IRES e per 32 migliaia di euro ad IRAP).

30. Altri crediti tributari

La voce è di seguito composta:

- credito ART bonus della capogruppo TA per 119 migliaia di euro
- credito IVA delle controllate per 1.378 migliaia di euro.

31. Crediti verso altri esigibili entro l'anno

dati in euro/000	31.12.2019	31.12.2018	VARIAZIONE
Cred. vs vettori per addiz.le com.le diritti d'imbarco pax	7.953	7.184	769
Anticipi a fornitori	362	740	-378
Risconti attivi	418	398	20
Crediti per incassi biglietti	317	286	31
Crediti per incassi generi di monopolio	104	135	-31
Altri crediti	860	307	553
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	10.014	9.050	964

Il credito per l'addizionale comunale sui diritti d'imbarco passeggeri, istituita dall'art.2, comma 11 della legge 24 dicembre 2003 n. 350, ha il medesimo andamento nella voce "Debiti tributari" delle Passività correnti (nota n. 46) in quanto l'importo riscosso viene versato allo Stato.

La voce "risconti attivi" riguarda principalmente forniture con fatturazione anticipate, contributi associativi, assicurazioni.

32. Cassa e mezzi equivalenti

Tale voce pari a 19.863 migliaia di euro al 31 dicembre 2019 (14.270 migliaia di euro al 31 dicembre 2018).

Si segnala che la voce cassa e banche accoglie un importo minimo di 1 milione di euro disponibile e depositato su un conto corrente oggetto di pegno costituito a garanzia del Contratto di Finanziamento a medio lungo termine dello scalo di Firenze stipulato con il pool bancario MPS Capital Service.

Per ulteriori approfondimenti si rinvia al rendiconto finanziario commentato nella Relazione sulla Gestione.

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'

Il Patrimonio netto registra un incremento di 990 migliaia di euro per effetto della rilevazione del risultato di esercizio (14,1 milioni di euro migliaia di euro) parzialmente compensato dalla distribuzione dei dividendi (13,2 milioni di euro).

In particolare, il patrimonio netto risulta costituito dalle seguenti voci:

33. Capitale

Al 31 dicembre 2019 il capitale sociale della capogruppo, interamente versato, risulta costituito da n. 18.611.966 azioni ordinarie senza valore nominale (n. 18.611.966 al 31 dicembre 2018).

Per il dettaglio dei Soci si rimanda allo schema ed al paragrafo "Azionariato della Capogruppo" della relazione sulla gestione.

34. Riserve di capitale

Le riserve di capitale sono costituite:

- Dalla riserva da sovrapprezzo azioni per 18.941 migliaia di euro venutasi a creare con l'aumento di capitale a pagamento in sede di quotazione di Borsa di Società Aeroporto Toscano Galileo Galilei S.p.a. nel luglio 2007.
- Dalla riserva legale per un importo di 4.691 migliaia di euro. L'incremento di 688 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2018 deriva dalla destinazione dell'utile di esercizio 2018 sulla base di quanto deliberato dall'Assemblea dei Soci in data 29 aprile 2019 in sede di approvazione del Bilancio 2018.
- Dalle riserve statutarie per un ammontare di 25.906 migliaia di euro.
- Dalle altre riserve costituite principalmente dalla Riserva derivante dalla fusione per incorporazione di AdF per 24.585 migliaia di euro. Ai sensi del punto 5 del primo comma dell'art. 2426 C.C. si precisa che non ci sono più vincoli sulle riserve disponibili.

35. Riserva rettifiche IAS

Tale riserva negativa per 3.229 migliaia di euro accoglie:

- (i) la riserva IAS (negativa per 711 migliaia di euro) al netto degli impatti fiscali teorici creata alla data del 1° gennaio 2005 in fase di *First Time Adoption*, in modo da accogliere gli impatti a Patrimonio Netto dell'adozione dei Principi Contabili Internazionali;
- (ii) la riserva IAS (negativa per 2.618 migliaia di euro) venutasi a creare per effetto dell'applicazione del nuovo principio internazionale IFRIC 12 dal 1° gennaio 2011.

36. Utili (perdite) portati a nuovo

Accoglie gli utili portati a nuovo per 3.403 migliaia di euro (2.754 migliaia di euro al 31 dicembre 2018). La variazione deriva dall'allocazione del risultato del 2018 e dall'effetto attuariale del ricalcolo del Fondo TFR secondo l'applicazione dello IAS 19.

Altri componenti di conto economico complessivo

Al 31 dicembre 2019 il valore è così composto:

SITUAZIONE AL 31.12.2019	UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	TOTALE GRUPPO	PN DI TERZI	TOT ALTRI COMPONENTI DI C/ECON COMPLESSIVO
- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale	-200	-200	-12	-212
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI PERIODO	-200	-200	-12	-212

SITUAZIONE AL 31.12.2018	UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	TOTALE GRUPPO	PN DI TERZI	TOT ALTRI COMPONENTI DI C/ECON COMPLESSIVO
- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale	154	154	24	178
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI PERIODO	154	154	24	178

L'effetto fiscale relativo agli altri componenti di conto economico complessivo è così composto.

SITUAZIONE AL 31.12.2019	Valore lordo	(Onere)/Beneficio fiscale	Valore Netto
- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale	-280	67	-212
TOTALE	-280	67	-212

SITUAZIONE AL 31.12.2018	Valore lordo	(Onere)/Beneficio fiscale	Valore Netto
- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale	234	-56	178
TOTALE	234	-56	178

37. Utile (perdita) di esercizio del Gruppo

Accoglie il risultato di esercizio di pertinenza di TA al 31 dicembre 2019, pari a 14.149 migliaia di euro (14.596 migliaia di euro al 31 dicembre 2018).

38. Patrimonio Netto di Terzi

Sulla base dei rapporti patrimoniali in essere nel 2019, il Patrimonio Netto di pertinenza dei Terzi nella misura del 66,67% è pari a 361 migliaia di euro (292 migliaia di euro al 31 dicembre 2018). La variazione è dovuta dal miglior risultato d'esercizio 2019 della controllata Jet Fuel al netto della distribuzione dei dividendi.

PASSIVITA' NON CORRENTI

Viene esposta di seguito la comparazione delle passività non correnti al 31 dicembre 2019 ed il confronto con l'esercizio precedente.

39. Fondi per Rischi ed Oneri

Il Fondo per rischi ed oneri è pari a 2.458 migliaia di euro al 31 dicembre 2019 (4.164 migliaia di euro al 31 dicembre 2018). Di seguito la movimentazione dell'anno.

dati in euro/000	31.12.2018	acc.to	utilizzo	31.12.2019
Fondi rischi e oneri	4.164	1.123	-2.828	2.458

Il fondo al 31 dicembre 2019 è composto principalmente dai seguenti importi:

- 1) 351 migliaia relativo agli accantonamenti connessi al contenzioso "Servizio antincendio dei VV.F." il cui status è descritto al paragrafo "Informazioni sulle voci principali del Fondo rischi e oneri al 31 dicembre 2019";
- 2) 1.380 migliaia di euro relativi agli accantonamenti connessi al rischio di passività potenziale di natura giuslavoristica meglio descritti nel paragrafo "Altre informazioni";
- 3) 200 migliaia di euro relativi a un contenzioso che vede TA citata in giudizio dall'impresa titolare dell'appalto relativo ai lavori di ampliamento del piazzale ovest dello scalo di Firenze in relazione a problematiche riscontrate in merito all'esecuzione dell'appalto in questione;
- 4) 333 migliaia di euro relativi a contenziosi su imposte locali in relazione alla diversa classificazione delle aree aeroportuali ai fini IMU.

Per ulteriori dettagli si rinvia al paragrafo "Informazioni sulle voci principali del Fondo rischi e oneri al 31 dicembre 2019".

Gli importi accantonati dalla Società a fronte dei potenziali rischi derivanti dai contenziosi in essere risultano congrui in relazione al prevedibile esito delle controversie.

40. Fondi di ripristino e sostituzione

Tale Fondo (valutato secondo la miglior stima della spesa richiesta per adempiere l'obbligazione alla data di riferimento del bilancio) accoglie le somme per mantenere e ripristinare le infrastrutture aeroportuali degli scali di Firenze e di Pisa che la società di gestione dovrà restituire in perfetto stato manutentivo all'Ente concedente alla fine del periodo della concessione. Il valore complessivo al 31 dicembre 2019 è pari a 25.745 migliaia di euro e si incrementa di 333 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2018 per effetto dell'accantonamento del 2019 compensato parzialmente dagli utilizzi dell'esercizio. Di seguito la relativa movimentazione.

dati in euro/000	31.12.2018	acc.to	utilizzo	on. fin.	31.12.2019
Fondi di ripristino e sostituzione	25.412	1.939	-2.464	859	25.745

Tale fondo, in funzione della stima temporale del suo utilizzo, viene ripartito fra le passività non correnti (17.834 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) e fra le passività correnti (7.911 migliaia di euro al 31 dicembre 2019).

Inoltre, l'impatto potenziale sul Fondo di ripristino in termini di crescita, in conseguenza di un'ipotetica diminuzione di 50 b.p. su base annua dei tassi di interesse, sarebbe pari a +545 migliaia di euro. Invece, l'impatto potenziale sul Fondo in termini di diminuzione, in conseguenza di un'ipotetica crescita di 50 b.p. su base annua dei tassi di interesse, sarebbe pari a circa -582 migliaia di euro.

41. Fondi benefici a dipendenti

Come indicato in precedenza, il TFR è considerato un'obbligazione a benefici definiti da contabilizzare secondo lo IAS 19 "Benefici a dipendenti".

Per quanto riguarda lo scenario economico-finanziario i parametri utilizzati per le valutazioni dei due collettivi di Pisa e Firenze al 31 dicembre 2019 sono i seguenti:

- tasso annuo tecnico di attualizzazione: 0,77%;
- tasso annuo di inflazione: 1,00%;
- tasso annuo incremento TFR: 2,25%.

In merito al tasso di attualizzazione, è stato preso come riferimento per la valutazione di detto parametro l'indice iBoxx Eurozone Corporate AA con *duration* 10+; tale *duration* è commisurata alla permanenza media dei due collettivi di lavoratori oggetto di valutazione. Il personale direttivo della società non beneficia di piani a contribuzione definita.

Il valore della passività consolidata, conformemente a quanto previsto dallo IAS 19, risulta pari a 5.767 migliaia di euro al 31 dicembre 2019 (5.782 migliaia di euro al 31 dicembre 2018). Tale fondo viene esposto al netto degli anticipi corrisposti e delle liquidazioni erogate nell'esercizio in esame e presenta una riduzione rispetto al 31 dicembre 2018 di 15 migliaia di euro come sotto riportato:

dati in euro/000	31.12.2018	acc.to	utilizzo	(utili)/perdite attuariali	31.12.2019
Fondi benefici ai dipendenti	5.782	124	-418	280	5.767

La variazione inserita all'interno del conto economico complessivo (-212 migliaia di euro) è pari all'*actuarial loss* di 280 migliaia di euro, al netto dell'effetto fiscale, pari a 67 migliaia di euro.

La valutazione dei benefici futuri risente ovviamente di tutte le ipotesi che debbono essere effettuate per la sua individuazione; pertanto, al fine di ottenere la sensibilità che il valore attuale come sopra determinato presenta rispetto a tali ipotesi, sono stati condotti alcuni test che forniscono la variazione del valore attuale a fronte di una predeterminata variazione di alcune delle ipotesi adottate che maggiormente possono influenzare il valore stesso. Di seguito viene riportata in tabella l'analisi di sensitività del Fondo (dati un euro migliaia).

Gruppo Toscana Aeroporti						
	tasso annuo di attualizzazione		tasso annuo di inflazione		tasso annuo di turn over	
	+ 0,50 %	- 0,50 %	+ 0,25 %	- 0,25 %	+ 2,50 %	- 2,50 %
Fondo TFR	5.476	6.081	5.854	5.682	5.662	5.815

Si riporta infine nella seguente tabella la previsione delle erogazioni del Fondo.

Cash Flows futuri (euro)

Year	Gruppo TA
0 - 1	208.572
1 - 2	162.729
2 - 3	267.870
3 - 4	220.438
4 - 5	237.356
5 - 6	176.281
6 - 7	421.969
7 - 8	444.876
8 - 9	447.977
9 - 10	447.771

42. Passività finanziarie

Di seguito la movimentazione delle Passività finanziarie non correnti e correnti.

dati in euro/000	31/12/2018	accensione di finanziamenti	Rimborsi	Altri movimenti	31/12/2019
Passività non correnti	28.164	-	0 -	4.812	23.352
Passività finanziarie correnti					
Scoperti bancari (finanz. A breve termine)	9.501	18.500	- 8.000	9	20.010
Quota corrente dell'indebit.to a m/l termi	4.755	-	- 4.666	4.841	4.930
Totale passività finanziarie correnti	14.256	18.500	- 12.666	4.850	24.940
Totale passività finanziarie	42.420	18.500	-12.666	37	48.292

L'importo di 24,9 milioni di euro relativo alle passività finanziarie correnti in essere al 31 dicembre 2019 si riferisce, per 4.930 migliaia di euro alla quota corrente dell'indebitamento a medio lungo termine relativa ai finanziamenti descritti nel prosieguo della presente nota e per 20 milioni di euro ai finanziamenti a breve termine (c.d. "denaro caldo"), incrementati nell'esercizio per complessivi 18,5 milioni di euro e rimborsati per 8 milioni di euro.

Nel corso dell'esercizio si segnala che sono state rimborsate da Jet Fuel quote capitale per 198 migliaia di euro relative a finanziamenti accesi nel 2018 e nel 2017.

Il decremento delle Passività finanziarie non correnti, pari a 4,7 milioni di euro, si riferisce alla riclassifica a breve delle quote di capitale in scadenza nell'esercizio successivo.

Al 31 dicembre 2019 sono 8,6 milioni di euro le Passività finanziarie non correnti con scadenza oltre cinque anni.

L'importo complessivo delle passività finanziarie non correnti e la relativa quota corrente dell'indebitamento a medio lungo termine si riferisce quindi principalmente a due finanziamenti a lungo termine concessi dalla Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (BIIS - Gruppo Intesa San Paolo) e MPS Capital Service per supportare i relativi investimenti infrastrutturali. I finanziamenti in questione prevedono la scadenza di rimborso nel giugno 2022 (contratto MPS Capital Service completamente utilizzato per 12 milioni di euro) e settembre 2027 (40 milioni di euro sottoscritto con BIIS e completamente utilizzati) ed un tasso d'interesse parametrato all'Euribor a sei mesi oltre uno "spread".

Il debito finanziario suddetto prevede il rispetto di determinati livelli di indici finanziari definiti contrattualmente quali Posizione Finanziaria Netta/EBITDA e Posizione Finanziaria Netta/Patrimonio Netto, secondo le definizioni concordate con le controparti finanziatrici e misurati sui valori di Bilancio della Capogruppo, per il finanziamento da 40 milioni di euro, e del Gruppo, per il finanziamento da 12 milioni di euro.

Si segnala infine come, oltre ai suddetti parametri, il contratto di finanziamento da 12 milioni di euro preveda che un importo minimo di Euro 1 milione sia disponibile e depositato su un conto corrente oggetto di pegno costituito a garanzia del finanziamento stesso e che non vengano realizzate con soggetti terzi rispetto al Gruppo operazioni straordinarie senza il preventivo consenso scritto delle banche finanziatrici.

Il mancato rispetto dei *covenants* e degli altri impegni contrattuali applicati al finanziamento in questione, qualora non adeguatamente rimediato nei termini concordati, può comportare l'obbligo di rimborso anticipato del relativo debito residuo e/o comportare limitazione nella distribuzione dei dividendi.

La Società al 31 dicembre 2019 rispetta tutti i parametri sopra menzionati.

Di seguito l'evoluzione delle scadenze dei finanziamenti in essere al 31 dicembre 2019.

Dati in migliaia di euro	quota capitale	quota interesse	totale
Entro l'anno	24.860	343	25.202
Compreso fra 1 e 2 anni	4.926	260	5.186
Compreso fra 2 e 3 anni	4.020	185	4.206
Compreso fra 3 e 4 anni	2.919	143	3.062
Compreso fra 4 e 5 anni	2.868	113	2.981
Compreso fra 5 e 6 anni	2.868	82	2.950
Oltre 6 anni	5.750	75	5.825
Totale	48.212	1.201	49.412

Di seguito il dettaglio degli affidamenti bancari al 31 dicembre 2018.

dati in euro/000	31.12.2019	31.12.2018	VAR.
Fidi accordati	68.550	69.350	-800
<i>di cui TA</i>	<i>68.250</i>	<i>69.250</i>	<i>-1.000</i>
<i>di cui controllate</i>	<i>300</i>	<i>100</i>	<i>200</i>
Fidi utilizzati	20.000	9.500	10.500
<i>Utilizzato %</i>	<i>29%</i>	<i>14%</i>	<i>n.s.</i>

Di seguito si espongono i finanziamenti bancari al 31 dicembre 2019 al loro valore nozionale ed al *fair value*.

Valori in euro/000	31 dicembre 2019	
	nozionale	fair value
TA - INTESA SAN PAOLO	22.943	23.334
TA - MPS	4.672	4.755
JET FUEL - BPM	606	610
TA - FINANZIAMENTI A B/T	20.000	20.000
TOTALE	48.222	48.699

La **Posizione Finanziaria Netta** al 31 dicembre 2019, così come riportata nella Relazione sulla gestione in ossequio alla Delibera Consob prot. n°6064293 del 28 luglio 2006, risulta dalla seguente tabella:

INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CONSOLIDATO			
<i>migliaia di euro</i>	31.12.2019	31.12.2018	Var. Ass.
A. Cassa e banche	19.863	14.270	5.593
B. Altre disponibilità liquide	-	-	-
C. Titoli detenuti per la negoziazione	-	-	-
D. Liquidità (A) + (B) + (C)	19.863	14.270	5.593
E. Crediti finanziari correnti	-	-	-
F. Debiti bancari correnti	20.010	9.501	10.509
G. Parte corrente dell'indebitamento non corrente	4.930	4.755	175
H. Altri debiti finanziari correnti vs società di leasing	410	-	410
I. Indebitamento finanziario corrente (F) + (G) + (H)	25.349	14.256	11.093
J. Indebitamento finanziario corrente netto (I) - (E) - (D)	5.486	(13)	5.500
K. Debiti bancari non correnti	23.352	28.164	(4.812)
L. Obbligazioni emesse	-	-	-
M. Altri debiti non correnti verso società di leasing	4.239	-	4.239
N. Indebitamento finanziario non corrente (K) + (L) + (M)	27.590	28.164	(574)
O. Indebitamento finanziario netto (J) + (N) (P.F.N.)	33.077	28.151	4.926

Si rimanda ai commenti in Relazione sulla gestione ed al "Rendiconto Finanziario" per una più approfondita analisi dell'andamento della stessa.

43. Passività finanziarie per diritti d'uso

La voce in questione è stata rilevata al 1° gennaio 2019 a seguito della prima applicazione del principio IFRS 16 "Leasing", come descritto in precedenza al paragrafo "Nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni applicati dal 1° gennaio 2019".

Al 31 dicembre 2019 le Passività finanziarie per diritti d'uso, calcolate attualizzando il valore dei canoni di leasing a scadere, sono pari a 4,6 milioni di euro, di cui 4,2 milioni di euro classificate tra le passività non correnti e 0,4 milioni di euro tra le passività correnti.

dati in euro/000	31.12.2019
Passività finanziarie scadenti oltre un anno	4.239
Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno	410
Passività finanziarie per diritti d'uso	4.648

Di seguito la movimentazione dell'anno.

dati in euro/000	31.12.2019
Valori al 01.01.2019 - prima applicazione IFRS 16	4.796
Acquisizioni	550
Dismissioni	-165
Pagamento rate di leasing	-639
Oneri finanziari	107
Passività finanziarie per diritti d'uso	4.648

I contratti di leasing non prevedono covenant.

Di seguito la maturazione della passività finanziaria.

	€/000
<1 anno	604
1-2 anni	553
2-3 anni	486
3-4 anni	443
4-5 anni	433
5-6 anni	444
oltre 6 anni	2.785
totale	5.747

I tassi di interesse marginale definiti dal Gruppo sono rivisti su base ricorrente e applicati a tutti i contratti aventi caratteristiche simili, che sono stati considerati come un unico portafoglio di contratti. I tassi sono determinati a partire dal tasso effettivo medio di indebitamento della Capogruppo, opportunamente rettificato in base a quanto richiesto dalle nuove regole contabili, per simulare un teorico tasso marginale di interesse marginale coerente con i contratti oggetto di valutazione. Gli elementi maggiormente significativi considerati nell'aggiustamento del tasso sono il credit-risk spread di ciascun paese osservabile sul mercato e la diversa durata dei contratti di locazione.

Di seguito i tassi utilizzati:

- 0,94% per i contratti di noleggio autoveicoli;
- 3,40% per i contratti di affitto a lungo termine;
- 2,37% per i contratti di affitto a breve-medio termine.

44. Altri debiti esigibili oltre l'anno

I debiti oltre l'esercizio successivo (interamente della Capogruppo TA) sono pari a 338 migliaia di euro (202 migliaia di euro al 31 dicembre 2018) e si riferiscono a depositi cauzionali ricevuti dai clienti a garanzia delle prestazioni effettuate nei loro confronti.

Debiti con scadenza superiore a 5 anni

La società ha in essere dei finanziamenti con scadenza superiore ai 5 anni, per il cui dettaglio si rimanda a quanto già esposto nell'ambito della Nota 42 Passività finanziarie.

PASSIVITA' CORRENTI

Viene esposta di seguito la movimentazione delle passività correnti avvenuta nel corso del periodo costituita dalle seguenti categorie.

45. Passività fiscali per imposte correnti

La voce pari a 2.174 migliaia di euro al 31 dicembre 2019 (2.227 al 31 dicembre 2018) è composta dalle imposte correnti (IRES, IRAP) a carico delle società del Gruppo calcolate sui risultati ante imposte consuntivati nel 2019.

Si segnala che il saldo al 31 dicembre 2019 è comprensivo del debito, pari a 1.473 migliaia di euro, che TA ha verso la controllante Corporacion America Italia come conseguenza del contratto di consolidato fiscale in corso.

46. Altri debiti tributari

L'ammontare complessivo di 11.987 migliaia di euro al 31 dicembre 2019 (10.299 migliaia di euro al 31 dicembre 2018) è così composto:

dati in euro/000	31.12.2019	31.12.2018	VARIAZIONE
Erario c/addiz.le com.le diritti d'imbarco pax	10.761	8.710	2.051
Erario c/Irpef dipendenti ed autonomi	656	729	-73
Erario c/magg.ne diritti A/P voli privati	251	251	0
Im poste locali	131	152	-21
Erario c/Iva	189	457	-268
Altri debiti tributari	11.987	10.299	1.688

In particolare il debito verso l'Erario per l'addizionale comunale sui diritti d'imbarco è aumentato per effetto delle medesime dinamiche associate all'incremento dei crediti verso altri esigibili entro l'anno.

47. Debiti commerciali

I debiti verso fornitori al 31 dicembre 2019 ammontano a 31,1 milioni di euro (28,6 milioni di euro al 31 dicembre 2018) e registrano un aumento di 2,5 migliaia di euro.

48. Debiti verso Istituti Previdenziali

Tale voce comprende i debiti verso gli Istituti previdenziali (INPS, INAIL) per un valore al 31 dicembre 2019 pari a 2.611 migliaia di euro (2.955 migliaia di euro al 31 dicembre 2018).

49. Altri debiti esigibili entro l'anno

Gli altri debiti entro l'anno al 31 dicembre 2019 sono pari a 12,6 milioni di euro (13,3 milioni di euro al 31 dicembre 2018) e sono rappresentati dalle seguenti voci di debito.

dati in euro/000	31.12.2019	31.12.2018	VARIAZIONE
Dipendenti/collaboratori c/competenze	5.048	5.105	-57
Canoni concessori	2.619	2.669	-50
Risconti passivi	1.190	1.584	-394
Servizio antincendio	1.061	1.090	-29
Incassi biglietteria aerea/bus/treno	554	517	37
Organi istituz. c/competenze	705	610	95
Acconti (vettori)	489	614	-125
Altri debiti minori	901	1.085	-184
Altri debiti esigibili entro l'anno	12.568	13.274	-706

In particolare:

- Il Servizio antincendio rappresenta il debito verso l'Erario introdotto dalla legge finanziaria 2007. Per ulteriori considerazioni si rinvia all'apposito allegato di dettaglio del "Fondi per rischi ed oneri".
- I risconti passivi sono riferiti principalmente a fatturazioni anticipate di ricavi *non aviation*.

ALTRE INFORMAZIONI

Impegni e Garanzie

Al 31 dicembre 2019 gli impegni e garanzie sono composte da 16.341 migliaia di euro di fidejussioni di Terzi a favore del Gruppo TA e di 10.925 migliaia di euro per fidejussioni prestate da Terzi per conto del Gruppo TA.

dati in euro/000	31.12.2019	31.12.2018	VARIAZIONE
Fidejussioni di terzi a favore del Gruppo	16.341	12.164	4.177
Fidejussioni a terzi per conto del Gruppo	10.925	10.137	788

Le fidejussioni di terzi prestate a favore delle società del Gruppo TA si riferiscono principalmente a fidejussioni prestate a garanzia dei lavori appaltati, al rispetto dei contratti da parte dei sub-concessionari, da parte dei vettori aerei e di altri clienti.

Le fidejussioni prestate a terzi per conto delle società del Gruppo TA si riferiscono principalmente a fidejussioni prestate all'ENAC a garanzia del pieno ed esatto svolgimento dei compiti previsti dalle due Convenzioni quarantennali sottoscritte al Comune di Pisa ed al Comune di Firenze a garanzia del rispetto dei regolamenti comunali sui lavori di ampliamento delle infrastrutture aeroportuali da parte di TA.

Ripartizione degli strumenti finanziari per categoria di valutazione applicata

31 dicembre 2019 (dati in 000/euro)	Attività valutate al fair value	Attività valutate al costo ammortizzato	Totale
Attività			
Crediti commerciali	-	17.833	17.833
Altre attività finanziarie	2.945		2.945
Altri crediti	-	12.614	12.614
Cassa e mezzi equivalenti	-	19.863	19.863
Totale	2.945	50.309	53.255

31 dicembre 2019 (dati in 000/euro)	Passività valutate al fair value	Attività valutate al costo ammortizzato	Totale
Passività			
Passività finanziarie	-	48.292	48.292
Passività finanziarie per diritti d'uso	-	4.648	4.648
Debiti commerciali ed altre passività	-	37.773	37.773
Totale	-	90.713	90.713

Livelli gerarchici di valutazione del *fair value*

In relazione agli strumenti finanziari rilevati nella situazione patrimoniale-finanziaria al fair value, l'IFRS 7 richiede che tali valori siano classificati sulla base di una gerarchia di livelli che rifletta la significatività degli input utilizzati nella determinazione del *fair value*.

Si distinguono i seguenti livelli:

- Livello 1 – quotazioni rilevate su un mercato attivo per attività o passività oggetto di valutazione;
- Livello 2 – input diversi dai prezzi quotati di cui al punto precedente, che sono osservabili direttamente (prezzi) o indirettamente (derivati dai prezzi) sul mercato;
- Livello 3 – input che non sono basati su dati di mercato osservabili. Le "Attività valutate al fair value" di cui alla tabella precedente rientrano nel livello in questione.

Informazioni relative agli strumenti finanziari

Non sono presenti strumenti finanziari derivati.

Informativa in merito a sovvenzioni pubbliche, contributi e altri vantaggi economici ricevuti (ex legge. 142/2018 art.1, comma 125)

Ai sensi della suddetta legge, il gruppo TA nel corso del 2019 ha ricevuto un contributo pari a 32,5 migliaia di euro come credito di imposta (c.d. Art Bonus)¹

Informazioni sulle voci principali del Fondo rischi e oneri al 31 dicembre 2019

1. Fondo rischi connessi al contenzioso sul servizio antincendio dei Vigili del Fuoco in aeroporto (351 migliaia di euro)

Per quanto concerne il tema della contribuzione al Fondo istituito dalla Finanziaria 2007 al fine di ridurre il costo a carico dello Stato per l'organizzazione e l'espletamento del servizio antincendio presso gli aeroporti italiani (c.d. Fondo Antincendi), la Capogruppo TA (allora AdF) ha promosso, nel 2012, una specifica azione giudiziale innanzi il Tribunale Civile di Roma, chiedendo sostanzialmente al Giudice di accertare e dichiarare la cessazione dell'obbligo contributivo a seguito del cambiamento delle finalità di predetto Fondo, ossia a decorrere dal 1° gennaio 2009. Da tale data, difatti, le risorse afferenti al Fondo in parola sono state destinate a provvedere a generiche esigenze di soccorso pubblico e difesa civile nonché al finanziamento dei rinnovi del C.C.N.L. dei Vigili del Fuoco.

La tematica è stata caratterizzata da notevoli contrasti giurisprudenziali, dall'affermata giurisdizione sia del giudice tributario che del giudice civile, da un apposito intervento legislativo e, da ultimo, da appositi pronunciamenti dei nostri due massimi organi giurisdizionali, la Corte Costituzionale e la Corte di Cassazione a sezioni unite.

In tale contesto, si ricorda infatti che Legislatore (tramite il comma 478, art. 1, della l. n. 208/2015 c.d. Legge di Stabilità 2016) aveva modificato retroattivamente la disciplina del Fondo Antincendi al fine incidere su tutte le controversie in favore delle Amministrazioni, imponendo una natura di corrispettivo e la giurisdizione del giudice ordinario. In seguito alla modifica legislativa introdotta dalla Legge di Stabilità 2016 sulla materia, era stata depositata apposita istanza con cui si sollevava questione di legittimità costituzionale del provvedimento in questione: la Corte Costituzionale con la sentenza n. 167/2018, depositata in data 20 luglio 2018, ha confermato la tesi di TA dichiarando l'illegittimità costituzionale dell'art. 1, comma 478, della legge 28 dicembre 2015, n. 208.

Ciò premesso, nel primo semestre del 2019 sono state registrate diverse sentenze positive per TA, che hanno stabilito la natura di tributo del Fondo Antincendi e la non debenza di tale tributo di scopo, tali da consentire una diversa valutazione dei rischi connessi al contenzioso in questione.

In particolare, la sentenza n. 2517/19 della Commissione Tributaria Provinciale di Roma, passata in giudicato in data 10 maggio 2019, ha ammesso e approvato l'intera linea di difesa presentata dalla Società negli ultimi anni in relazione al Fondo per la protezione antincendio e, insieme alle altre recenti sentenze della Corte costituzionale e della Corte di cassazione, ha ribaltato il risultato di tutte le controversie esistenti in materia a favore della Società.

TA pertanto, con il supporto dei propri legali esterni, sulla base dell'attuale situazione processuale e delle positive sentenze intervenute nel 2019 tra cui la sentenza della Corte di Cassazione a Sezioni Unite del 1° febbraio 2019 n. 3162/19, la sentenza della Commissione Tributaria Provinciale di Roma del 20 febbraio 2019 n. 2517/19 definitivamente passata in giudicato in data 10 maggio 2019 e la sentenza della Commissione Tributaria Provinciale di Roma del 2 aprile 2019 n. 4874/8/19, ha riscontrato un mutato rischio di soccombenza in relazione ai contenziosi relativi al Fondo Antincendi.

¹ Credito di imposta pari al 65% delle erogazioni liberali corrisposte a sostegno della cultura da utilizzare - per terzi - in compensazioni con F24 a decorrere dal periodo di imposta successivo a quello dell'erogazione.

Per completezza si evidenzia che il 19 febbraio 2020, l'Avvocatura Generale dello Stato, che agisce in nome e per conto delle Amministrazioni, ha notificato a TA il ricorso per Cassazione avverso la sentenza della CTR Lazio del 20 dicembre 2019 n. 7164/2019

In tale contesto complessivo, il fondo rischi stanziato in bilancio al 31 dicembre 2019, valutato anche con il supporto di professionisti esterni indipendenti, risulta congruo tenuto conto di tutti gli aggiornamenti intervenuti nel periodo.

2. Fondo rischi per passività di natura giuslavoristica (1.380 migliaia di euro)

La Capogruppo TA al 31 dicembre 2019 evidenzia un fondo rischi di 555 migliaia di euro, per il permanere della probabilità che insorgano passività derivanti da trattative di conciliazione in corso con personale dipendente ed a contenziosi di natura giuslavoristica con rischio di soccombenza probabile.

Per le identiche motivazioni, la controllata TAH al 31 dicembre 2019 ha un fondo rischi di 825 migliaia di euro, di cui 202 migliaia di euro legate a contenziosi di natura giuslavoristica e 623 migliaia di euro relativi alla stima delle passività derivanti dal mancato rinnovo del CCNL nell'anno 2019.

Gli importi accantonati dalla società anche con il supporto di professionisti esterni indipendenti risultano congrui in relazione al prevedibile esito della controversia.

3. Altre passività potenziali

Si segnalano infine rischi per passività potenziali, valutate anche con il supporto di professionisti esterni indipendenti come "possibili", in relazione:

- a) al contenzioso avente per oggetto la restituzione dei corrispettivi legati al rifornimento di carburante richiesti da alcune compagnie aeree alle società petrolifere in cui la Società è stata citata come terzo.
- b) al contenzioso di TA inerente alla richiesta di risarcimento danni intentata da un consigliere uscito dall'organo amministrativo ante-fusione tra SAT e AdF e contro la quale la Società ha fatto richiesta riconvenzionale risarcitoria.

Prospetto di raccordo tra il risultato e il patrimonio della Capogruppo e gli analoghi valori nel Gruppo TA

Ai sensi della Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 si riporta il prospetto di raccordo fra il risultato dell'esercizio 2019 e il patrimonio netto al 31 dicembre 2019 di Gruppo (quota attribuibile al Gruppo) con gli analoghi valori della Capogruppo.

Descrizione	Patrimonio Netto al 31.12.2019	Risultato Netto Esercizio 2019
PN e risultato della Capogruppo TA Spa	115.488	13.555
PN e risultato delle società controllate di pertinenza del Gruppo	5.585	1.449
Elisione del valore di carico delle partecipazioni	(4.338)	-
Risultato società consolidate a PN	190	(26)
Elisione dividendi infragruppo	-	(774)
Differenza di consolidamento (Diritti di concessione) al netto dell'effetto fiscale	2.334	(49)
Altri minori	(103)	(7)
PN e risultato di pertinenza del Gruppo	119.157	14.148
PN e risultato di pertinenza di Terzi	361	242
PN e risultato di pertinenza del Gruppo e di Terzi	119.518	14.390

Valori in Euro/000

Compensi agli Amministratori, Sindaci e Dirigenti con responsabilità strategiche

Per quanto riguarda il relativo dettaglio si rinvia all'apposita tabella della Relazione sulle remunerazioni di cui all'art. 123-ter del D. Lgs. 58/98 (pubblicata sul sito della Società).

Si evidenzia come gli Amministratori ed i Sindaci non abbiano alcun interesse in operazioni straordinarie che siano state effettuate durante l'esercizio 2019, ovvero in operazioni di uguale genere avviate nel corso di precedenti esercizi e non ancora concluse. Alla data di chiusura del presente Bilancio d'esercizio, non sono stati concessi prestiti a favore di membri del Consiglio di Amministrazione o del Collegio Sindacale.

Rapporti con parti correlate

Si rimanda al paragrafo in relazione ed all'apposito Allegato C del presente Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2019 per il riepilogo dei principali effetti sul Bilancio stesso delle operazioni effettuate con parti correlate.

Operazioni atipiche e/o inusuali

Ai sensi della Comunicazione Consob n. 6064293 del 28 luglio 2006, si rende noto come non vi siano operazioni atipiche e/o inusuali accaduti nel corso del 2019.

Eventi ed operazioni significative non ricorrenti

Ai sensi della Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 si precisa che nell'esercizio 2019 non sono avvenute operazioni significative non ricorrenti.

Eventi di rilievo avvenuti dopo il 31 dicembre 2019

Come già riportato al paragrafo 18 della relazione sulla gestione nell'esercizio 2020 che alle criticità già previste (Alitalia, Brexit, e blocco 737-800 Max) si aggiunge quella legata all'impatto sul trasporto aereo del "corona virus".

Tale fattore rappresenta un evento intervenuto dopo la data di riferimento del bilancio che, in applicazione del principio contabile IAS 10 "Fatti intervenuti dopo la data di chiusura del bilancio", non comporta delle rettifiche sui saldi al 31 dicembre 2019, in quanto seppur il fenomeno Coronavirus si sia manifestato nella Repubblica Popolare Cinese a ridosso della data di riferimento del bilancio, è solo a partire da fine gennaio 2020 che l'Organizzazione Mondiale della Sanità ha dichiarato l'esistenza di un fenomeno di emergenza internazionale: e sempre a partire da fine gennaio 2020 sono stati diagnosticati casi anche

in altri Paesi, tra cui l'Italia. Proprio nel nostro Paese, dall'inizio di marzo 2020 sono state adottate misure sempre più stringenti volte a contrastare la diffusione del virus e tutelare la salute, coinvolgendo dapprima alcune zone del nord e progressivamente anche il resto della penisola. In particolare, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri dell'11 marzo 2020 è stata disposta la chiusura su tutto il territorio nazionale fino al 25 marzo 2020 di tutte le attività di ristorazione e di tutti i negozi, tranne i negozi di prima necessità o di servizi alla persona (alimentari, farmacie, ecc). Tali misure sono successivamente state quasi completamente prorogate fino al 3 maggio 2020. Inoltre, sempre fino al 3 maggio 2020, sono previste riduzioni dei servizi di trasporto pubblico locale, dei servizi di trasporto via pullman, treno, aereo o nave, nonché tutte le manifestazioni organizzate nonché gli eventi in luogo pubblico o privato, ivi compresi quelli di carattere culturale, ludico, sportivo, religioso e fieristico, anche se svolti in luoghi chiusi ma aperti al pubblico.

Con specifico riferimento al settore dei trasporti, in data 12 marzo 2020 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al fine di contrastare la diffusione del virus e tutelare la salute dei lavoratori, ha decretato con provvedimento n. 112 (con proroga intervenuta con decreto n. 153 del 12 aprile 2020) che l'operatività dei servizi aeroportuali sia ristretta ad uno specifico elenco di scali, che include l'aeroporto di Pisa; conseguentemente, a partire dal 14 marzo 2020 e fino al 3 maggio 2020 l'aeroporto di Firenze vedrà limitate le proprie operazioni ad attività di cargo, posta, voli di Stato e relativi ad emergenze, incluse quelle sanitarie.

La sospensione delle attività dell'aeroporto di Firenze, ha fatto seguito ad un calo dei passeggeri già dalla fine di febbraio: la contrazione complessiva di traffico sui due scali rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente è di circa 417.500 passeggeri (dato al 31 marzo 2020). Le misure di "quarantena", sempre più restrittive anche in altri paesi europei, hanno comportato la cancellazione dei voli fino ad aprile 2020. Ad oggi, non è possibile escludere tuttavia che, in funzione del perdurare dell'epidemia, limitazioni ai servizi aeroportuali e/o ulteriori cancellazioni di voli possano interessare anche i mesi successivi.

Al momento sussiste un'incertezza relativa alla durata e all'espansione geografica di tale epidemia, nonché ai conseguenti impatti che tale scenario determinerà sul traffico e sui risultati economici della Società e del Gruppo: considerata la continua evoluzione del fenomeno, al momento è difficile formulare previsioni quantitative sui relativi effetti, tuttavia, stante le limitazioni ai servizi aeroportuali e le cancellazioni riscontrate da marzo 2020, è possibile ipotizzare che l'impatto sui risultati economico finanziari del 2020 sia significativo, soprattutto con riferimento al primo semestre dell'anno in questione.

In ogni caso, per contrastare tale situazione, la Società ed il Gruppo hanno tempestivamente predisposto una serie di contromisure volte all'adeguamento dei costi alla ridotta domanda di traffico, tenuto conto anche dei provvedimenti adottati dal governo italiano con decreto legge 17 marzo 2020, n. 18 (c.d. Cura Italia): considerata la struttura del conto economico del Gruppo, che vede tra le componenti principali il costo per il personale, i primi provvedimenti adottati sono stati volti a mitigare tali oneri e relative uscite finanziarie, ed hanno dapprima riguardato l'utilizzo di periodi di ferie per tutti i lavoratori che non dovessero garantire un presidio presso gli scali. Per il personale amministrativo e di supporto è stato fatto ricorso al telelavoro. Inoltre, previa attivazione delle interlocuzioni con le rappresentanze sindacali al fine di condividere le opportune manovre da adottare, a partire dal 25 marzo 2020 è stato fatto ricorso all'istituto della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria per la totalità del personale in forza con il mantenimento dei servizi minimi operativi e la riduzione delle attività dei dipendenti amministrativi. Tale provvedimento sarà in forza per un massimo di dodici mesi.

Quanto al contenimento dei costi per servizi, la Direzione ha effettuato una prima analisi dei contratti in essere, identificando le fattispecie non strategiche ed attivando eventuali ulteriori iniziative con i fornitori.

La Direzione, dopo una puntuale analisi dei fabbisogni finanziari, aggiornati per effetto della ipotizzata riduzione della domanda di traffico per l'anno 2020 e delle azioni sopra descritte, ha quindi identificato le misure aggiuntive volte a consentire il rispetto da parte della Società e del Gruppo delle obbligazioni assunte, quali la rimodulazione delle tempistiche degli interventi sulle infrastrutture di carattere non urgente. A tal proposito si ricorda che, anche in funzione degli obiettivi di investimento, erano già state attivate le interlocuzioni con primari istituti di credito per la definizione della più adeguata struttura finanziaria a supporto dello sviluppo infrastrutturale degli aeroporti di Pisa e Firenze; eventuali nuove esigenze di liquidità che dovessero nascere da una ulteriore riduzione del traffico atteso a causa del perdurare dell'attuale situazione, verranno considerate nell'ambito di tali interlocuzioni, anche alla luce della pubblicazione del Decreto Liquidità lo scorso 9 aprile 2020, fermo restando un costante dialogo anche con l'Ente concedente. In tale contesto, al fine di tutelare la solidità patrimoniale e finanziaria della Società, il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo, con delibera del 31 marzo 2020 ha rivisto e modificato la proposta di destinazione del risultato dell'esercizio 2019, non prevedendo la distribuzione di alcun dividendo riferito all'esercizio in questione, modificando così la decisione assunta nel corso della riunione del 12 marzo 2020 che aveva previsto dividendi per circa 9,4 milioni di euro.

La direzione ha quindi stimato che, pur considerando una significativa riduzione della domanda di traffico per l'intero esercizio 2020, l'implementazione delle sopra descritte misure di contenimento dei costi, il ricorso alla liquidità acquisita tramite i finanziamenti a breve termine e, ove necessario, alle eventuali ulteriori linee di credito disponibili grazie anche all'accesso al Decreto Liquidità, potranno consentire a Toscana Aeroporti di adempiere nel breve periodo alle obbligazioni assunte.

Il tutto, assicurando il mantenimento dei piani di sviluppo infrastrutturali e adeguati livelli di servizio per le operazioni comunque in essere, per consentire a Toscana Aeroporti, superata la situazione di emergenza, di riprendere nel medio periodo lo sviluppo.

Allo stato attuale, fatte le dovute valutazioni sulla base del quadro informativo disponibile, pur non essendo possibile determinare con un sufficiente grado di affidabilità gli eventuali impatti che possano influenzare l'andamento della Società e del Gruppo, l'economia e il settore di riferimento nei prossimi mesi - e auspicando che tale emergenza possa rientrare in funzione delle misure di contenimento previste dai governi, dalle autorità competenti, dalle banche centrali dei Paesi colpiti dalla diffusione del virus - si ritiene che, considerate le contromisure sviluppate dal management, nonché gli interventi governativi di carattere economico a sostegno di famiglie, lavoratori e imprese, tale circostanza non rappresenti un elemento impattante il processo di stima della Direzione con riferimento al bilancio al 31 dicembre 2019, né un fattore di incertezza sulla capacità dell'impresa di continuare ad operare come un'entità in funzionamento.

Autorizzazione alla pubblicazione

Questo documento è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 21 aprile 2020 e messo a disposizione in data 23 aprile 2020 su autorizzazione del Presidente.

Per il Consiglio di Amministrazione
Il Presidente
(Marco Carrai)

ALLEGATI BILANCIO CONSOLIDATO AL 31.12.2019

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELLE ATTIVITA' IMMATERIALI NEL 2019
(importi in migliaia di Euro)

	DIRITTI DI CONCESSIONE	DIRITTI BREVETTO E UTILIZZO OPERE INGEGNO	IMMOBIL.NI IN CORSO	ALTRE IMMOB.NI	TOTALE
Costo storico	202.083	14.471	14.358	1.086	231.998
Fondo ammortamento	- 44.816 -	13.173	-	- 1.051	- 59.041
A - Valore al 31-12-18	157.266	1.298	14.358	34	172.957
<i>VARIAZIONI DI ESERCIZIO</i>					
Acquisti	2.310	625	6.095	24	9.055
Riclassifiche	633	72 -	987	282	-
Ammortamenti	- 5.989 -	1.099	-	- 43	- 7.132
B - Saldo variazioni	- 3.046 -	402	5.109	263	1.923
Costo storico	205.026	15.168	19.467	1.391	241.053
Fondo ammortamento	- 50.806 -	14.273	-	- 1.094	- 66.172
Valore al 31-12-2019 (A+B)	154.220	896	19.467	297	174.880

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELLE ATTIVITA' MATERIALI NEL 2019
(importi in migliaia di Euro)

	TERRENI, FABBRICATI	IMPIANTI E MACCHINARI	ATTREZ.RE IND.LI E COMM.LI	IMMOB. IN CORSO	ALTRI BENI	TOTALE
Costo storico	22.615	36.670	1.692	639	17.150	78.766
Fondo ammortamento	- 7.573	- 29.810	- 573	-	- 13.957	- 51.913
A - Valore al 31-12-18	15.043	6.860	1.119	639	3.193	26.854
<i>VARIAZIONI DI ESERCIZIO</i>						
Acquisti	1.570	3.025	-	669	1.685	6.949
Riclassifiche	439	-	-	- 439	-	0
Ammortamenti e svalutazioni -	262	- 1.991	- 120	- 72	- 1.048	- 3.493
B - Saldo variazioni	1.746	1.034	- 120	158	638	3.457
Costo storico	24.624	39.695	1.692	796	18.835	85.643
Fondo ammortamento	- 7.835	- 31.801	- 693	-	- 15.004	- 55.333
Valore al 31-12-2019 (A+B)	16.789	7.895	999	796	3.831	30.310

RAPPORTI CON LE PARTI CORRELATE

voce di bilancio	31 DICEMBRE 2019			31 DICEMBRE 2018		
	valori in €/000	incidenza % su voce di bilancio	voce di bilancio (€/000)	valori in €/000	incidenza % su voce di bilancio	voce di bilancio (€/000)
<u>Società collegate</u>						
<i>Im mobili A.O.U. Careggi Spa</i>						
Partecipazioni in imprese Collegate	195,7	34,35%	570	260,1	43,66%	596
Crediti verso società collegate	104,9	36,43%	288	110,6	63,64%	174
Ricavi non aviation	126,2	0,36%	34.939	105,9	0,34%	31.213
Altri ricavi e proventi	36,0	1,65%	2.185	49,0	0,81%	6.084
<i>Alatoscana Spa</i>						
Partecipazioni in imprese Collegate	374,1	65,65%	570	335,7	56,34%	596
Crediti verso società collegate	56,9	19,75%	288	63,2	36,36%	174
Altri ricavi e proventi	63,2	2,89%	2.185	63,6	1,05%	6.084
<u>Altre parti correlate</u>						
<i>Delta Aerotaxi srl</i>						
Ricavi aviation	288,9	0,30%	97.445	224,8	0,24%	94.514
Ricavi non aviation	250,9	0,72%	34.939	311,2	1,00%	31.213
Altri ricavi e proventi	18,4	0,84%	2.185	15,2	0,25%	6.084
Crediti verso clienti	290,9	1,69%	17.237	437,0	2,32%	18.861
Crediti verso altri esigibili oltre l'anno	166,5	1,66%	10.014	216,0	9,17%	2.355
<i>Corporate Air Services srl</i>						
Ricavi aviation	699,9	0,72%	97.445	615,2	0,65%	94.514
Ricavi non aviation	75,4337	0,22%	34.939	73,0	0,23%	31.213
Altri ricavi e proventi	3,8	0,18%	2.185	3,1	0,05%	6.084
Crediti verso clienti	50,6	0,29%	17.237	50,9	0,27%	18.861
<i>Delifly srl</i>						
Ricavi non aviation	32,3	0,09%	34.939	36,6	0,12%	31.213
Altri ricavi e proventi	1,0	0,04%	2.185	0,8	0,01%	6.084
Crediti verso clienti	28,8	0,17%	17.237	7,9	0,04%	18.861
<i>ICCAB srl</i>						
Ricavi non aviation	116,6	0,33%	34.939	140,8	0,45%	31.213
Altri ricavi e proventi	13,1	0,60%	2.185	7,6	0,12%	6.084
Crediti verso i clienti	42,8	0,25%	17.237	55,1	0,29%	18.861
<i>Corporacion America Italia srl</i>						
Crediti verso clienti	0,9	0,01%	17.237	0,9	0,00%	18.861
Altri debiti esigibili entro l'anno	1.473,5	12,20%	12.079	1.540,7	10,85%	14.201
Imposte di periodo	99,1	1,35%	7.330	98,5	1,47%	6.720

**PROSPETTO DI MOVIMENTAZIONE DELLE IMPOSTE DIFFERITE E ANTICIPATE
ED EFFETTI CONSEGUENTI (importi in migliaia di Euro)**

VOCI	IMPOSTE ANTICIPATE / DIFFERITE 31/12/2018		RIASSORBIMENTI ANNO 2019		INCREMENTI ANNO 2019		IMPOSTE ANTICIPATE / DIFFERITE 31/12/2019	
SPESA PER AUMENTO DI CAPITALE	231.707	ires	55.609	231.707	ires	55.610	-	ires
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI E ALTRI CREDITI	4.643.476	ires	1.114.434	-	ires	-	5207.622	ires
IFRIC12 / FONDI DI RIPRISTINO E MANUTENZIONI ECCEDENTI	1.952.733	ires / irap	614.560	1.612.287	ires / irap	469.498	1.415.600	ires / irap
ACTUARIAL GAIN / LOSS (O.C.I.)	524.633	ires	125.912	-	ires	-	804.173	ires
VARIE MINORI	448.820	ires / irap	128.131	538.317	ires / irap	129.645	417.835	ires / irap
RISCHI E ONERI FUTURI DIFFERENZE APPLICAZIONI IAS TFR	4.020.334	ires / irap	1.095.486	2.756.674	ires / irap	764.002	2.076.363	ires / irap
CONSOLIDAMENTO PARCHEGGI PERETOLA	65.495	ires	15.719	-	ires	-	234.982	ires
ALTRE DIFFERENZE	3.425.137	ires / irap	1.000.610	70.281	ires / irap	20.255	3.354.856	ires / irap
	315.361	ires / irap	71.621	13.821	ires / irap	3.317	401.869	ires / irap
Totale complessivo	8.777.421		2.220.861	5.082.525		1.401.817	7.203.588	1.716.486

Al. D

**PROSPETTO DI RICONCILIAZIONE TRA RISULTATO D'ESERCIZIO E
IMPONIBILE FISCALE (importi in migliaia di Euro)**

	31/12/2019		31/12/2018	
	IRES	IRAP	IRES	IRAP
Risultato ante Imposte civilistico	20.098	44.507	19.562	53.738
Aliquota ordinaria applicabile	24,00%	5,12%	24,00%	5,12%
Onere fiscale teorico	4.824	2.279	4.695	2.751
Principali variazioni a titolo definitivo				
- dividendi incassati (95% esente)	- 790		- 715	
- deduzioni analitiche e forfettarie da IRAP	- 216		- 426	
- a.c.e.	- 257		- 292	
- costo del lavoro del personale dipendente a tempo indeterminato		- 19.590		- 27.503
- altro oneri costo del lavoro deducibili		- 756		- 723
Variazioni definitive diverse (saldo)	1.534	- 103	1.730	515
Variazioni temporanee diverse (saldo)	- 3.094	- 1.676	- 1.408	214
Imponibile fiscale	17.276	22.383	18.450	26.241
Imposte correnti	4.146	1.146	4.428	1.344
Imposte d'esercizi precedenti	-		- 185	
Addizionale Ires 3,5% Concessionari	605	-		
Imposte differite	660	86	338	- 10
Proventi da consolidamento	- 99		- 98	
Altri effetti minori	548	239	630	274
Imposte totali iscritte in bilancio	5.860	1.470	5.112	1.608

All. E

CORRISPETTIVI COMPETENZA ESERCIZIO 2019 PER I SERVIZI DI REVISIONE (ART.149 DUODECIES DEL REGOLAMENTO EMITTENTI CONSOB)

tipologia di servizi	soggetto che ha erogato il servizio	destinatario	Note	Compensi 2019 (€)
Revisione contabile	PwC SpA	Capogruppo TA SpA	(1)	76.300
	PwC SpA	Società controllate	(2)	13.800
Servizi di attestazione	PwC SpA	Capogruppo TA SpA	(3)	110.900
	PwC SpA	Capogruppo TA SpA	(4)	12.700
	PwC SpA	Capogruppo TA SpA	(5)	19.000
Altri servizi	PwC SpA	Capogruppo TA SpA		26.500
totale				<u>259.200</u>

Note

- (1) Corrispettivi relativi all'incarico di revisione legale del bilancio consolidato e del bilancio d'esercizio della Capogruppo (incluso lo svolgimento delle verifiche periodiche) e all'incarico di revisione limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo.
- (2) Corrispettivi relativi all'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio delle controllate Parcheggio Peretola Srl e Jet Fuel Co. Srl e relative verifiche periodiche.
- (3) Corrispettivi relativi all'incarico di revisione contabile dei fascicoli di consolidamento del Gruppo Corporacion America Airports.
- (4) Corrispettivi relativi all'incarico di revisione contabile dei prospetti contabili di rendicontazione ex Delibera CIPE n. 38/2007 dell'aeroporto di Pisa e dell'aeroporto di Firenze.
- (5) Corrispettivi relativi all'incarico di revisione limitata della Dichiarazione consolidata di carattere Non Finanziario ex D.Lgs. N. 254/2016 per l'esercizio 2019.

ATTESTAZIONE DEL BILANCIO CONSOLIDATO 2019 AI SENSI DELL'ART. 81-TER DEL REGOLAMENTO CONSOB N. 11971 DEL 14 MAGGIO 1999 E SUCCESSIVE MODIFICHE E INTEGRAZIONI

1. I sottoscritti Gina Giani (Amministratore Delegato) e Marco Gialletti (Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari) di Toscana Aeroporti S.p.a. attestano, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art. 154-bis, com mi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58:

- l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
- l'effettiva applicazione

delle procedure amministrative e contabili per la formazione del Bilancio consolidato dell'esercizio 2019.

2. Si attesta, inoltre, che il Bilancio consolidato dell'esercizio 2019:

- è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002;
- corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
- è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'emittente.

3. La relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione nonché della situazione dell'emittente, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui sono esposti.

Firenze, 21 aprile 2020

Per il Consiglio di amministrazione

L'Amministratore Delegato
Gina Giani

Il Dirigente Preposto
Marco Gialletti

RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE INDIPENDENTE



Relazione della società di revisione indipendente
ai sensi dell'articolo 14 del DLgs 27 gennaio 2010, n° 39 e dell'articolo 10 del
Regolamento (UE) n° 537/2014

Toscana Aeroporti SpA

Bilancio consolidato al 31 dicembre 2019

Relazione della società di revisione indipendente

ai sensi dell'articolo 14 del DLgs 27 gennaio 2010, n° 39 e dell'articolo 10 del Regolamento (UE) n° 537/2014

Agli azionisti della
Toscana Aeroporti SpA

Relazione sulla revisione contabile del bilancio consolidato

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato del gruppo Toscana Aeroporti (il Gruppo), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria consolidata al 31 dicembre 2019, dal conto economico consolidato, dal conto economico complessivo consolidato, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato, dal rendiconto finanziario consolidato per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo al 31 dicembre 2019, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs n° 38/05.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla società Toscana Aeroporti SpA (la Società) in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale e amministrativa: Milano 20149 Via Monte Rosa 91. Tel. 0277851 Fax 027785240. Cap. Soc. Euro 6.800.000,00 i.v., C.F. e P.IVA e Reg. Imp. Milano 12079880155. Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: **Ancona** 60131 Via Sandro Totti 1. Tel. 0712132311 - **Bari** 70122 Via Abate Gimma 72. Tel. 0805640211 - **Bergamo** 24121 Largo Belotti 5. Tel. 035229601 - **Bologna** 40126 Via Angelo Finelli 8. Tel. 0516186211 - **Brescia** 25121 Viale Duca d'Anza 28. Tel. 03036697501 - **Catania** 95129 Corso Italia 302. Tel. 0957532311 - **Firenze** 50121 Viale Gramsci 15. Tel. 0552482811 - **Genova** 16121 Piazza Piccapietra 9. Tel. 01029041 - **Napoli** 80121 Via dei Mille 16. Tel. 08136181 - **Padova** 35138 Via Vicenza 4. Tel. 049873481 - **Palermo** 90141 Via Marchese Ugo 60. Tel. 091349737 - **Parma** 43121 Viale Tanara 20/A. Tel. 0521275911 - **Pescara** 65127 Piazza Ettore Troilo 8. Tel. 0854545711 - **Roma** 00154 Largo Fochetti 29. Tel. 06570251 - **Torino** 10122 Corso Palestro 10. Tel. 011555771 - **Trento** 38122 Viale della Costituzione 33. Tel. 0461237004 - **Treviso** 31100 Viale Felissent 90. Tel. 0422696911 - **Trieste** 34125 Via Cesare Battisti 18. Tel. 0403480781 - **Udine** 33100 Via Foscolle 43. Tel. 043225789 - **Varese** 21100 Via Albizzati 43. Tel. 0332285039 - **Verona** 37135 Via Francia 21/C. Tel. 0458263001 - **Vicenza** 36100 Piazza Pontelandolfo 9. Tel. 0444393311

www.pwc.com/it

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio consolidato nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

Aspetti chiave	Procedure di revisione in risposta agli aspetti chiave
Capitalizzazione diritti di concessione <i>Note illustrative al bilancio consolidato al 31 dicembre 2019: nota 20 "Attività immateriali". Relazione sulla gestione: paragrafo 10 "Gli investimenti del gruppo".</i> Nel corso dell'esercizio 2019 sono stati capitalizzati costi relativi ad attività immateriali per complessivi 9 milioni di euro che rappresentano il 3,4% dell'attivo del Gruppo, riferiti per 2,3 milioni di euro a diritti di concessione e per 6,1 milioni di euro a immobilizzazioni immateriali in corso, di cui 2,95 milioni di euro riguardanti lo sviluppo del Master Plan aeroportuale dell'Aeroporto di Firenze. Considerata la rilevanza degli investimenti effettuati e l'uso di stime a cui ha fatto ricorso la direzione per la verifica del rispetto dei requisiti richiesti dall'interpretazione dei principi contabili internazionali "IFRIC 12 - Accordi per servizi in concessione" e dai principi contabili internazionali "IAS 38 - Attività immateriali" e "IAS 36 - Riduzione di valore delle attività" adottati dall'Unione Europea, abbiamo rivolto una specifica attenzione alle valutazioni effettuate dagli amministratori. Le stime formulate dagli stessi hanno riguardato principalmente la verifica dell'identificabilità dei costi capitalizzati e l'esistenza di benefici economici futuri derivanti dagli investimenti effettuati e la verifica di eventuali indicatori di perdita di valore. Per la determinazione del valore recuperabile delle singole unità generatrici di cassa (c.d. <i>cash</i>	Abbiamo effettuato la comprensione, valutazione e validazione della procedura di capitalizzazione dei diritti di concessione adottata dal Gruppo. In particolare, è stata svolta la comprensione e la verifica dei controlli rilevanti alla base della capitalizzazione di tali attività immateriali. Abbiamo ottenuto il dettaglio valorizzato dei costi capitalizzati per progetto, analizzando, su base campionaria, gli incrementi ed i decrementi intervenuti nell'esercizio. Nel corso delle nostre verifiche abbiamo posto particolare attenzione al rispetto dei requisiti richiesti dall'interpretazione dei principi contabili internazionali "IFRIC 12 - Accordi per servizi in concessione" e dai principi contabili internazionali "IAS 38 - Attività immateriali" e "IAS 36 - Riduzione di valore delle attività" adottati dall'Unione Europea per la capitalizzazione di tali attività immateriali, con particolare riferimento all'identificabilità dei costi capitalizzati, all'esistenza di benefici economici futuri derivanti dall'investimento, e alla verifica di eventuali indicatori di perdita di valore. A tal fine abbiamo esaminato su base campionaria i piani pluriennali predisposti dalla direzione ed i relativi flussi di cassa futuri stimati, unitamente alla verifica dell'eventuale perdita di valore (c.d. <i>impairment test</i>) sull'Aeroporto di Firenze. Abbiamo inoltre analizzato gli scenari alternativi predisposti dagli amministratori (c.d. <i>sensitivity analysis</i>) nel contesto di incertezza conseguente all'emergenza

generating unit – CGU) alle quali tali diritti di concessione appartengono, la direzione ha calcolato il valore d'uso utilizzando la metodologia del valore attuale dei flussi di cassa futuri (c.d. *discounted cash flows*): il valore d'uso è stato determinato come valore attuale dei flussi di cassa lungo la durata residua della concessione. Il valore recuperabile di ciascuna CGU è stato confrontato con il suo valore di bilancio, corrispondente alla somma delle attività e passività attribuibili alla CGU. Inoltre, anche in considerazione dell'attuale contesto di incertezza conseguente all'emergenza sanitaria da Covid-19 (c.d. *Coronavirus*), gli amministratori hanno ritenuto opportuno ipotizzare scenari alternativi che tengano conto di una possibile contrazione dei ricavi e della redditività derivante da una possibile riduzione della domanda di traffico.

sanitaria da Coronavirus. Nell'ambito delle procedure di revisione svolte abbiamo altresì effettuato colloqui con la direzione e con i responsabili tecnici, finalizzati alla comprensione delle caratteristiche dei progetti. Inoltre, con specifico riferimento alle analisi condotte sugli investimenti relativi allo sviluppo del Master Plan aeroportuale dell'Aeroporto di Firenze e relativo *impairment test*, le procedure di revisione svolte hanno compreso anche il coinvolgimento degli esperti in valutazioni e dei legali appartenenti alla rete PwC. Le nostre verifiche hanno, infine, ricompreso l'analisi delle note illustrative al bilancio consolidato per valutare l'adeguatezza e completezza dell'informativa connessa.

Valutazione dei fondi rischi ed oneri e dei fondi di ripristino e sostituzione

Note illustrative al bilancio consolidato: nota 39 "Fondi rischi e oneri", nota 40 "Fondi di ripristino e sostituzione" e paragrafo "Informazioni sulle voci principali del Fondo rischi e oneri al 31 dicembre 2019"

Il valore dei fondi rischi ed oneri e dei fondi di ripristino e sostituzione iscritti nel passivo della situazione patrimoniale-finanziaria del bilancio consolidato al 31 dicembre 2019 ammonta rispettivamente a 2,5 milioni di euro e 25,7 milioni di euro, che rappresentano rispettivamente l'0,9% ed il 9,6% del passivo del Gruppo.

Data la rilevanza degli importi in questione e l'uso di stime a cui ha fatto ricorso la direzione per la verifica del rispetto dei requisiti richiesti dall'interpretazione dei principi contabili internazionali "IFRIC 12 - Accordi per servizi in concessione" dei principi contabili internazionali e dal principio contabile internazionale "IAS 37 - Accantonamenti, passività e attività potenziali" adottati dall'Unione Europea, abbiamo rivolto una specifica attenzione alla verifica delle

Abbiamo effettuato la comprensione, valutazione e validazione della procedura adottata dal Gruppo ai fini della determinazione degli accantonamenti a fondi rischi ed oneri e a fondi di ripristino e sostituzione e della valutazione circa la congruità delle passività iscritte nel passivo della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2019. In particolare, è stata svolta la comprensione e la verifica dei controlli rilevanti alla base della determinazione di tali accantonamenti e della valutazione della congruità delle passività rilevate. A tal proposito si evidenzia che il Gruppo per le problematiche più significative si avvale del supporto di professionisti esterni indipendenti che aggiornano la direzione circa lo status delle controversie e sui potenziali impatti in bilancio. Abbiamo altresì ottenuto il dettaglio degli importi accantonati, analizzando, su base campionaria, la ragionevolezza delle assunzioni adottate dalla direzione per la quantificazione della passività da rilevare in bilancio. Con riferimento ai professionisti

passività in questione.

Le principali analisi svolte dalla direzione hanno riguardato la verifica delle obbligazioni in corso, la stima della probabilità di dovervi adempiere e la stima del relativo ammontare.

esterni che supportano il Gruppo nella valutazione dei fondi rischi ed oneri abbiamo inoltre proceduto all'invio delle lettere di richiesta di informazioni agli stessi ed analizzato le risposte pervenute. Inoltre, al fine di comprendere le caratteristiche delle controversie in corso e degli interventi di sostituzione e ripristino da effettuare sui beni in concessione, abbiamo effettuato colloqui con la direzione, con l'ufficio legale interno, con i responsabili del controllo di gestione, con i responsabili tecnici interni e con professionisti esterni.

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio consolidato

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs n° 38/05 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità del Gruppo di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio consolidato, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio consolidato a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della capogruppo Toscana Aeroporti SpA o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria del Gruppo.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio consolidato nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base del bilancio consolidato.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio consolidato, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno del Gruppo;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità del Gruppo di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che il Gruppo cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio consolidato nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio consolidato rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione;
- abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati sulle informazioni finanziarie delle imprese o delle differenti attività economiche svolte all'interno del Gruppo per esprimere un giudizio sul bilancio consolidato. Siamo responsabili della direzione, della supervisione e dello svolgimento dell'incarico di revisione contabile del Gruppo. Siamo gli unici responsabili del giudizio di revisione sul bilancio consolidato.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati ad un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di governance anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le relative misure di salvaguardia.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

Altre informazioni comunicate ai sensi dell'articolo 10 del Regolamento (UE) 537/2014

L'assemblea degli azionisti della Toscana Aeroporti SpA ci ha conferito in data 3 novembre 2014 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi dal 31 dicembre 2014 al 31 dicembre 2022.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio consolidato espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al collegio sindacale, nella sua funzione di comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'articolo 11 del citato Regolamento.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio ai sensi dell'articolo 14, comma 2, lettera e), del DLgs 39/10 e dell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/98

Gli amministratori della Toscana Aeroporti SpA sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari del gruppo Toscana Aeroporti al 31 dicembre 2019, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio consolidato e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n° 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/98, con il bilancio consolidato del gruppo Toscana Aeroporti al 31 dicembre 2019 e sulla conformità delle stesse alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sopra richiamate sono coerenti con il bilancio consolidato del gruppo Toscana Aeroporti al 31 dicembre 2019 e sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'articolo 14, comma 2, lettera e), del DLgs 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.



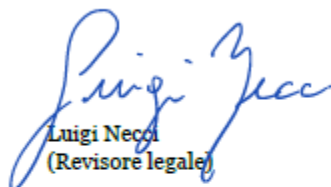
Dichiarazione ai sensi dell'articolo 4 del Regolamento Consob di attuazione del DLgs 30 dicembre 2016, n. 254

Gli amministratori della Toscana Aeroporti SpA sono responsabili per la predisposizione della dichiarazione non finanziaria ai sensi del DLgs 30 dicembre 2016, n.254.
Abbiamo verificato l'avvenuta approvazione da parte degli amministratori della dichiarazione non finanziaria.

Ai sensi dell'articolo 3, comma 10, del DLgs 30 dicembre 2016, n. 254, tale dichiarazione è oggetto di separata attestazione di conformità da parte nostra.

Firenze, 23 aprile 2020

PricewaterhouseCoopers SpA



Luigi Necci
(Revisore legale)

Firmato digitalmente da:LUIGI NECCI
Data:23/04/2020 10:12:31

BILANCIO D'ESERCIZIO – SCHEMI AL 31.12.2019
--

TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECONOMICO SEPARATO

Dati in migliaia di euro	N o t e	31 DIC 2019	Di cui Parti Correlate	31 DIC 2018	Di cui Parti Correlate
RICAVI					
Ricavi operativi	1-2	87.111	1590	93.409	1513
Altri ricavi	3	3.908	136	7.564	139
Ricavi per servizi di costruzione	4	8.396		13.515	
TOTALE RICAVI (A)		99.415	1.726	114.487	1.653
COSTI					
Costi operativi					
Materiali di consumo	5	1.017		1.036	
Costi del personale	6	20.745		31.082	
Costi per servizi	7	29.324		28.376	
Oneri diversi di gestione	8	1.896		1.992	
Canoni aeroportuali	9	4.469		6.506	
Totale costi operativi		57.451	0	68.992	0
Costi per servizi di costruzione	10	8.157		13.341	
TOTALE COSTI (B)		65.608	0	82.333	0
MARGINE OPERATIVO LORDO (A-B)		33.807	1.726	32.155	1.653
Ammortamenti e svalutazioni	11	10.045		9.284	
Acc. f.do rischi e ripristini	12	2.658		2.453	
Riprese di valore (svalutazioni) nette di crediti comerciali ed altri crediti	13	367		329	
RISULTATO OPERATIVO		20.738	1.726	20.088	1.653
GESTIONE FINANZIARIA					
Proventi finanziari	14	26		16	
Oneri finanziari	15	-1.497		-1.294	
Utile (perdita) da partecipazioni	16	832		753	
TOTALE GESTIONE FINANZIARIA		-640	0	-526	0
UTILE (PERDITA) PRIMA DELLE IMPOSTE		20.098	1.726	19.562	1.653
Imposte di periodo	17	-6.544	-99	-5.816	-98
UTILE (PERDITA) DI PERIODO		13.555	1.627	13.746	1.554
Utile per azione (€)	18	0,7283		0,7386	
Utile diluito per azione (€)		0,7283		0,7386	

TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO SEPARATO

Dati in migliaia di euro	N o t e	31 DIC 2019	31 DIC 2018
UTILE (PERDITA) DI PERIODO (A)		13.555	13.746
<i>Altri utili/(perdite) complessivi che non saranno successivamente riclassificati a conto economico:</i>			
- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale	41	-112	241
Totale Altri utili/(perdite) complessivi, al netto dell'effetto fiscale (B)		-112	241
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI PERIODO (A) + (B)		13.443	13.988

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA (importi in Euro/000)

ATTIVO	Note	31.12.2019	31.12.2018
ATTIVITA' NON CORRENTI			
Attività im materiali	20	169.519	167.405
Im mobili, impianti e macchinari	21	27.096	23.181
Diritti d'uso	22	4.736	0
Partecipazioni in altre im prese	23	2.945	2.945
Partecipazioni in im prese controllate	24	4.338	4.138
Partecipazioni in im prese collegate	25	380	380
Altre attività finanziarie	26	3.218	3.206
Crediti com merciali esigibili oltre l'anno	27	308	382
Attività fiscali differite	28	2.266	2.977
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI		214.808	204.614
ATTIVITA' CORRENTI			
Crediti com merciali	29	16.757	15.720
<i>di cui verso parti correlate</i>		<i>414</i>	<i>552</i>
Attività fiscali per im poste correnti	30	198	2
Altri crediti tributari	31	121	1.932
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	32	9.841	8.891
Cassa e mezzi equivalenti	33	13.665	9.452
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI		40.582	35.998
TOTALE ATTIVO		255.390	240.613
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	Note	31.12.2019	31.12.2018
CAPITALE E RISERVE			
Capitale	34	30.710	30.710
Riserve di capitale	35	74.124	73.406
Riserva rettifiche IAS	36	-3.229	-3.229
Utili (perdite) portati a nuovo	37	329	441
Utile (perdita) di esercizio	38	13.555	13.746
TOTALE PATRIMONIO NETTO		115.488	115.074
PASSIVITA' NON CORRENTI			
Fondi rischi e oneri	39	1.450	3.524
Fondi di ripristino e sostituzione	40	17.834	18.939
Fondi benefici ai dipendenti	41	2.547	2.453
Passività finanziarie scadenti oltre un anno	42	22.945	27.558
Passività finanziarie per diritti d'uso oltre un anno	43	4.346	0
Altri debiti esigibili oltre l'anno	44	338	202
TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI		49.460	52.676
PASSIVITA' CORRENTI			
Passività finanziarie scadenti entro un anno	42	24.740	14.059
Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno	43	419	-
Passività fiscali per im poste correnti	45	2.078	1.541
<i>di cui verso parti correlate</i>		<i>1.473</i>	<i>1.571</i>
Altri debiti tributari	46	11.776	9.543
Debiti Com merciali	47	32.289	29.156
<i>di cui verso parti correlate</i>		<i>0</i>	<i>36</i>
Debiti verso Istituti previdenziali	48	1.256	1.499
Altri debiti esigibili entro l'anno	49	9.972	10.591
Fondi di ripristino e sostituzione (quota corrente)	40	7.911	6.473
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI		90.442	72.862
TOTALE PASSIVITA'		139.902	125.538
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO		255.390	240.613

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DI PATRIMONIO NETTO D'ESERCIZIO
(importi in migliaia di Euro)

	CAPITALE SOCIALE	RISERVA AZIONARIA	RISERVA DI RIVALUTAZIONE E EX LEGGE 413/91	RISERVA LEGALE	STATUTARIE	RISERVE ALTERNATIVE	RESERVE FISICALI	RISULTATO TOTALE	TOTALE PN
PN al 31 dicembre 2017	30.710	18.941	0	3.475	25.876	24.586	-3.229	10.610	110.969
UTILE (PERDITA) NETTO DI PERIODO	-	-	-	-	-	-	-	13.746	13.746
ALTRI COMPON. DI C/ECON COMPLESSIVO	-	-	-	-	-	-	-	241	241
TOTALE UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA	-	-	-	-	-	-	-	13.988	13.988
DESTINAZIONE UTILE	-	-		528	-	-	-	-528	0
DIVIDENDI	-	-	-	-	-	-	-	-9.883	-9.883
TOTALE MOVIMENTI RILEVATI DIRETTAMENTE A PN	-	-	-	528	-	-	0	-10.410	-9.883
PN al 31 dicembre 2018	30.710	18.941	0	4.003	25.876	24.585	-3.229	14.188	115.074
UTILE (PERDITA) NETTO DI PERIODO	-	-	-	-	-	-	-	13.555	13.555
ALTRI COMPON. DI C/ECON COMPLESSIVO	-	-	-	-	-	-	-	-112	-112
TOTALE UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA	-	-	-	-	-	-	-	13.443	13.443
DESTINAZIONE UTILE	-	-		687	31	-	-	-718	0
DIVIDENDI	-	-	-	-	-	-	-	-13.028	-13.028
TOTALE MOVIMENTI RILEVATI DIRETTAMENTE A PN	-	-	-	688	31	-	0	-13.746	-13.028
PN al 31 dicembre 2019	30.710	18.941	0	4.691	25.907	24.585	-3.229	13.884	115.489

RENDICONTO FINANZIARIO (importi in migliaia di Euro)

	FY 2019	FY 2018
ATTIVITA' OPERATIVA		
Risultato netto di periodo	13.555	13.746
<i>Rettifiche per:</i>		
- Ammortamenti attività materiali, immateriali e diritti d'uso	10.045	9.284
- Ammortamenti immobilizzazioni immateriali	6.918	6.421
- Ammortamenti immobilizzazioni materiali	2.538	2.864
- Ammortamenti diritti d'uso	589	0
- Variazione fondo rischi e oneri	(2.074)	(434)
- Variazione netta dei fondi per benefici ai dipendenti	(92)	(3.478)
- Variazione netta del fondo di ripristino	(526)	(536)
- Oneri finanziari diritti d'uso	110	0
- Altri Oneri (Proventi) finanziari, netti	1.362	1.335
- Oneri finanziari bancari	491	545
- Oneri finanziari TFR	37	66
- Oneri finanziari f.do ripristino	859	739
- Gestione finanziaria per cambio valuta	1	(2)
- Proventi finanziari (interessi attivi)	(7)	(13)
- Altri Oneri(Proventi) finanziari minori	(19)	0
- Variazione netta imposte (anticipate)/differite	746	432
- Imposte di competenza dell'esercizio	5.798	5.383
- (Incremento)/decremento nei crediti commerciali	(1.037)	13.853
- (Incremento)/decremento in altri crediti correnti	755	(1.258)
- Incremento/(decremento) nei debiti verso fornitori	3.131	(570)
- Incremento/(decremento) in altri debiti correnti	880	(5.459)
<i>Flusso di cassa delle attività operative</i>	<i>32.653</i>	<i>32.299</i>
- Oneri finanziari pagati	(453)	(502)
- Imposte sul reddito pagate	(4.634)	(5.737)
Flusso di cassa netto generato dalle attività operative	27.566	26.060
ATTIVITA' D' INVESTIMENTO		
- Investimenti in attività materiali	(6.453)	(2.932)
- Disinvestimenti in attività materiali	0	3.014
- Investimenti in attività immateriali	(9.031)	(14.375)
- Investimenti in partecipazioni e altre attività finanziarie	(212)	(4.692)
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di investimento	(15.697)	(18.984)
ATTIVITA' FINANZIARIE		
- Dividendi corrisposti	(13.028)	(9.883)
- Accensione finanziamenti a breve/lungo termine	18.500	18.000
- (Rimborso) finanziamenti a breve/lungo termine	(12.468)	(17.840)
- (Rimborso) Passività finanziarie per diritti d'uso	(659)	0
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di finanziamento	(7.655)	(9.723)
Incremento / (decremento) netto disp. liq. Mezzi equivalenti	4.213	(2.647)
Disp. Liquide e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	9.452	12.098
Disp. Liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo	13.665	9.451

NOTE ILLUSTRATIVE AL BILANCIO D'ESERCIZIO 31.12.2019

PREMESSA

Toscana Aeroporti S.p.a. (di seguito anche "Società" o "TA") è una società per azioni con sede legale presso l'Ufficio del Registro delle Imprese di Firenze dal 1° giugno 2015 nata dalla fusione per incorporazione in Società Aeroporto Toscana Galileo Galilei S.p.a. (Aeroporto di Pisa) con Aeroporto di Firenze S.p.a.. Per completezza si ricorda che tale fusione si è configurata come un'aggregazione aziendale tra entità sotto controllo comune, ossia Corporacion Ameria Italia SpA. Pertanto, trattandosi di *"business combination involving entities under common control"*, operazioni esplicitamente escluse dall'ambito di applicazione del principio contabile IFRS 3, la fusione è stata riflessa nel bilancio della società risultante dalla fusione, rilevando i valori delle attività e delle passività dell'impresa acquisita ai valori risultanti dal bilancio dell'incorporata, trattamento contabile tale da consentire al management di fornire un'informativa che fosse, al contempo, rilevante ed attendibile, ai sensi delle alla luce delle previsioni dello IAS 8 par. 10.

Le principali attività sono descritte nella Relazione sulla gestione.

Il presente Bilancio d'esercizio di TA è espresso in Euro (€) in quanto questa è la valuta nella quale sono condotte la maggior parte delle operazioni di TA.

L'attività di revisione contabile del Bilancio d'esercizio 2019 di TA è affidata alla società PricewaterhouseCoopers S.p.a..

STRUTTURA E CONTENUTO DEI PROSPETTI CONTABILI

Il Bilancio consolidato 2019 del Gruppo TA è stato predisposto in conformità ai Principi Contabili Internazionali (IAS/IFRS), in vigore alla data, e messi dall'International Accounting Standards Board e omologati dall'Unione Europea, nonché in conformità ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs n. 38/2005 (Delibera Consob n. 15519 del 27 luglio 2006 recante "Disposizioni in materia di schemi di bilancio", Delibera Consob n. 15520 del 27 luglio 2006 recante "Modifiche e integrazione al Regolamento Emittenti adottato con Delibera n. 11971/99", Comunicazione Consob n. 6064293 del 28 luglio 2006 recante "Informativa societaria richiesta ai sensi dell'art. 114, comma 5, D.Lgs. 58/98"). Si è inoltre tenuto conto delle interpretazioni dell'International Financial Reporting Interpretations Committee ("IFRIC"), precedentemente denominate Standing Interpretations Committee ("SIC").

FORMA DEI PROSPETTI CONTABILI

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

Conto Economico

Il Conto Economico viene presentato nella classificazione per natura, in quanto ritenuta maggiormente significativa ai fini della comprensione del risultato economico della Società.

Inoltre, nel prospetto di conto economico, ai sensi di quanto previsto dalla Delibera Consob n. 15519 del 27 luglio 2006 vengono evidenziati distintamente nelle voci di costo o di ricavo di riferimento gli effetti dei rapporti con parti correlate.

Conto Economico Complessivo

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

Rendiconto Finanziario

Il Rendiconto Finanziario viene presentato suddiviso per aree di formazione dei flussi di cassa. Il prospetto del Rendiconto Finanziario adottato da TA è stato redatto applicando il metodo indiretto. Le disponibilità liquide e i mezzi equivalenti inclusi nel Rendiconto Finanziario comprendono i saldi patrimoniali di tali voci alla data di riferimento. I proventi e i costi relativi a interessi, dividendi ricevuti e imposte sul reddito sono inclusi nei flussi finanziari generati dalla gestione operativa.

Ai sensi di quanto previsto dalla Delibera Consob n. 15519 del 27 luglio 2006 si precisa che all'interno del rendiconto finanziario non vengono evidenziati i flussi finanziari relativi a rapporti con parti correlate, in quanto non significativi.

Prospetto di variazione nei conti del Patrimonio Netto

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

PRINCIPI CONTABILI E CRITERI DI VALUTAZIONE

Di seguito vengono descritti i principi contabili ed i criteri di valutazione adottati nella redazione del Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2019.

Il bilancio è redatto sulla base del principio del costo storico, modificato come richiesto per la valutazione di alcuni strumenti finanziari. Gli Amministratori hanno inoltre valutato l'applicabilità del presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio, concludendo che tale presupposto è adeguato in quanto non sussistono dubbi sulla continuità aziendale.

Con riferimento agli effetti del Coronavirus e le conseguenti iniziative attivate dal management, ampiamente descritti nella relazione sulla gestione ed al paragrafo "Eventi di rilievo avvenuti dopo il 31 dicembre 2019" delle presenti note illustrative, fatte le dovute valutazioni sulla base del quadro informativo disponibile, pur non essendo possibile determinare con un sufficiente grado di affidabilità gli eventuali impatti che possano influenzare l'andamento della Società, l'economia e il settore di riferimento nei prossimi mesi - e auspicando che tale emergenza possa rientrare in funzione delle misure di contenimento previste dai governi, dalle autorità competenti, dalle banche centrali dei Paesi colpiti dalla diffusione del virus - si ritiene che, considerate le contromisure sviluppate

dal management, nonché degli interventi governativi di carattere economico a sostegno di famiglie, lavoratori e imprese, tale circostanza non rappresenti un elemento impattante il processo di stima della Direzione con riferimento al bilancio al 31 dicembre 2019, né un fattore di incertezza sulla capacità dell'impresa di continuare ad operare come un'entità in funzionamento.

Attività Im materiali

I Diritti di concessione rappresentano il diritto del Concessionario ad utilizzare il bene (c.d. metodo dell'attività immateriale) in concessione in considerazione dei costi sostenuti per la progettazione e costruzione del bene con obbligo di restituzione al termine della concessione. I Diritti di concessione sono iscritti in bilancio sulla base del *fair value* (stimato sulla base del costo sostenuto, comprensivo degli oneri finanziari, oltre alla capitalizzazione dei costi interni per l'attività di coordinamento generale dell'esecuzione dei lavori svolta da TA) delle attività im materiali relative alle attività di costruzione ed ampliamento su beni rientranti nell'ambito IFRIC 12.

Se il *fair value* dei servizi ricevuti (in questo caso il diritto a sfruttare l'infrastruttura) non può essere determinato attendibilmente, il ricavo è calcolato sulla base del *fair value* dei servizi forniti (*fair value* dei servizi di costruzione effettuati).

Le attività per servizi di costruzione in corso alla data di chiusura del bilancio sono valutate sulla base dello stato avanzamento lavori e tale valutazione confluisce nella voce di conto economico "Ricavi per servizi di costruzione".

Le attività di ripristino o sostituzione non vengono capitalizzate e confluiscono nella stima del fondo descritto in seguito.

I Diritti di concessione vengono ammortizzati lungo la durata delle singole concessioni, metodo che riflette le modalità con le quali si suppone che i benefici economici futuri del bene saranno utilizzati dal Concessionario. Considerato che l'aeroporto di Pisa è un aeroporto militare aperto al traffico civile, nei Beni in concessione vengono rilevati anche gli investimenti effettuati dalla Capogruppo nelle infrastrutture di volo appartenenti all'Aeronautica Militare (Ministero della Difesa), previsti dai Contratti di Programma sottoscritti con Enac.

Il fondo di ammortamento ed il fondo spese di ripristino o sostituzione, complessivamente considerati, assicurano l'adeguata copertura dei seguenti oneri:

- gratuita devoluzione allo Stato alla scadenza della concessione dei beni gratuitamente devolvibili con vita utile superiore alla durata della concessione;
- ripristino e sostituzione dei componenti soggetti ad usura dei beni in concessione;
- recupero dell'investimento anche in relazione alle nuove opere previste nei piani finanziari.

Qualora si verificassero eventi che facciano presumere una riduzione del valore di tali attività immateriali, la differenza tra il valore di iscrizione ed il relativo "valore recuperabile" è imputata a conto economico.

Un'attività immateriale acquistata o prodotta internamente viene iscritta all'attivo, secondo quanto disposto dallo IAS 38, solo se è identificabile, controllabile ed è prevedibile che generi benefici economici futuri ed il suo costo può essere determinato in modo attendibile.

Le immobilizzazioni immateriali a vita definita sono valutate al costo di acquisto o di produzione al netto degli ammortamenti e delle perdite di valore accumulati. L'ammortamento è parametrato all'esercizio della loro prevista vita utile e inizia quando l'attività è disponibile all'uso.

I criteri di ammortamento adottati per le varie voci delle attività immateriali sono i seguenti:

- diritti di brevetto industriale e utilizzazione opere dell'ingegno: 2 anni;
- oneri pluriennali: 5 anni o con riferimento alla diversa durata utile, se minore;

- diritti di concessione: in base agli anni residui di durata della concessione (scadenza 2046 per l'aeroporto di Pisa, scadenza 2043 per l'aeroporto di Firenze).

La Società ha adottato il mantenimento del costo storico, in alternativa al *fair value*, come criterio di valutazione per le attività im materiali successivamente all'iscrizione iniziale.

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

Nel caso in cui, indipendentemente dall'ammortamento già contabilizzato, risulti una perdita di valore, l'attività viene corrispondentemente svalutata; se in esercizi successivi vengono meno i presupposti della svalutazione, viene ripristinato il valore originario, rettificato dei soli ammortamenti.

I costi di sviluppo sono capitalizzabili a condizione che il costo sia attendibilmente determinabile e che sia dimostrabile che l'attività è in grado di produrre benefici economici futuri.

I costi di ricerca sono imputati a Conto Economico nell'esercizio in cui sono sostenuti.

Non risultano iscritte in bilancio immobilizzazioni im materiali a vita utile indefinita.

Im mobili, impianti, macchinari

Gli immobili, gli impianti e i macchinari sono iscritti al costo di acquisto (in particolare, secondo tale principio, il valore del terreno e quello dei fabbricati che insistono su di esso vengono separati e solo il fabbricato viene assoggettato ad ammortamento) e nel costo sono compresi gli oneri accessori ed i costi diretti e indiretti per la quota ragionevolmente imputabile al bene. Per un bene che ne giustifica la capitalizzazione, il costo include anche gli oneri finanziari che sono direttamente attribuibili all'acquisizione, costruzione o produzione del bene stesso.

Qualora le singole componenti di un'attività materiale complessa risultino caratterizzate da vita utile differente, sono rilevate separatamente per essere ammortizzate coerentemente alla loro durata (*"component approach"*).

I costi sostenuti successivamente all'acquisto sono capitalizzati solo se incrementano i benefici economici futuri insiti nel bene a cui si riferiscono. Tutti gli altri costi sono rilevati a conto economico quando sostenuti. Le immobilizzazioni materiali in corso di esecuzione sono valutate al costo e sono ammortizzate a partire dall'esercizio nel quale entrano in funzione.

Le immobilizzazioni sono sistematicamente ammortizzate in ogni esercizio a quote costanti sulla base di aliquote economico-tecniche determinate in relazione alle residue possibilità di utilizzo dei beni.

Le aliquote applicate sono le seguenti:

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

Gli investimenti sui beni gratuitamente devolvibili, effettuati precedentemente al 1997, sono stati ammortizzati in base al minore tra la durata della concessione e la vita utile dei singoli beni.

I costi di manutenzione aventi natura ordinaria sono addebitati integralmente a conto economico. I costi di manutenzione aventi natura incrementativa sono attribuiti ai cespiti cui si riferiscono ed ammortizzati in relazione alle residue possibilità di utilizzo degli stessi.

Gli utili e le perdite derivanti da cessioni o dismissioni di cespiti sono determinati come differenza fra il ricavo di vendita e il valore netto contabile dell'attività e sono imputati al conto economico dell'esercizio.

Perdite di valore (*Impairment*)

A ogni data di Bilancio, TA rivede il valore contabile delle proprie attività materiali e immateriali per determinare se vi siano indicazioni che queste attività abbiano subito riduzioni di valore. Qualora queste indicazioni esistano, viene stimato l'ammontare recuperabile di tali attività per determinare l'importo dell'eventuale svalutazione (test di "impairment"). Dove non è possibile stimare il valore recuperabile di ogni singola attività, TA effettua la stima del valore recuperabile dell'unità generatrice di flussi finanziari a cui l'attività appartiene.

L'ammontare recuperabile è il maggiore fra il prezzo netto di vendita e il valore d'uso. Nella valutazione del valore d'uso, i flussi di cassa futuri stimati sono scontati al loro valore attuale utilizzando un tasso al lordo delle imposte che riflette le valutazioni correnti del mercato del valore attuale del denaro e dei rischi specifici dell'attività.

Se l'ammontare recuperabile di un'attività (o di un'unità generatrice di flussi finanziari) è stimato essere inferiore rispetto al relativo valore contabile, il valore contabile dell'attività è ridotto al minor valore recuperabile. Una perdita di valore viene subito rilevata nel conto economico.

Per completezza si evidenzia che il Gruppo ha indentificato quali CGU lo scalo di Firenze e lo scalo di Pisa.

Quando una svalutazione non ha più ragione di essere mantenuta il valore contabile dell'attività (o dell'unità generatrice di flussi finanziari) è incrementato al nuovo valore derivante dalla stima del suo valore recuperabile, ma non oltre il valore netto di carico che l'attività avrebbe avuto se non fosse stata effettuata la svalutazione per perdita di valore. Il ripristino del valore è imputato immediatamente al conto economico.

Leasing (per il locatario)

A partire dal 1° gennaio 2019, a seguito della prima applicazione del IFRS 16, la Società riconosce per tutti i contratti di leasing, a eccezione di quelli a breve termine (i.e. contratti di locazione con durata inferiore o uguale a 12 mesi e che non contengono un'opzione di acquisto) e di quelli con attività a modesto valore (cioè aventi un valore unitario inferiore a 5 migliaia di euro), un diritto d'uso alla data di inizio del leasing, che corrisponde alla data in cui l'attività sottostante è disponibile per l'uso.

I canoni di locazione relativi a contratti a breve termine e a basso valore sono rilevati come costi a conto economico a quote costanti lungo la durata del leasing.

I diritti d'uso sono valutati al costo, al netto degli ammortamenti accumulati e delle perdite di valore (*impairment losses*) e rettificati a seguito di ogni rimisurazione delle passività del leasing. Il valore assegnato ai diritti d'uso corrisponde all'ammontare delle passività di leasing rilevate, oltre ai costi diretti iniziali sostenuti, ai canoni di leasing regolati alla data di inizio contratto o precedentemente, ai costi di ripristino, al netto di eventuali incentivi di leasing ricevuti. Il valore attualizzato della passività così determinata incrementa il diritto d'uso del bene sottostante, con contropartita il riconoscimento di un fondo dedicato. A meno che la Società non sia ragionevolmente certo di ottenere la proprietà del bene locato alla fine della durata del leasing, i diritti d'uso sono ammortizzati a quote costanti sulla base della vita utile stimata o della durata del contratto, se inferiore.

La durata del lease è calcolata considerando il periodo non annullabile del leasing, insieme ai periodi coperti da un'opzione di estensione dell'accordo se è ragionevolmente certo che verrà esercitata, o qualsiasi periodo coperto da un'opzione di risoluzione del contratto di locazione, se è ragionevolmente certo non essere esercitato. La Società valuta se sia

ragionevolmente certo esercitare o meno le opzioni di estensione o di risoluzione tenendo conto di tutti i fattori rilevanti che creano un incentivo economico afferente tali decisioni. La passività finanziaria per leasing è rilevata alla data di inizio dell'accordo per un valore complessivo pari al valore attuale dei canoni di leasing da corrispondere nel corso della durata del contratto, scontati utilizzando tassi di interesse marginali (*Incremental borrowing rate* "IBR"), quando il tasso di interesse implicito nel contratto di leasing non è facilmente determinabile. I pagamenti variabili di leasing rimangono contabilizzati a conto economico come costo di competenza del periodo.

L'IFRS 16 richiede da parte del management l'effettuazione di stime e di assunzioni che possono influenzare la valutazione del diritto d'uso e della passività finanziaria per leasing, incluse la determinazione di: contratti in ambito di applicazione delle nuove regole per la misurazione di attività/passività con metodo finanziario; termini del contratto; tasso di interesse utilizzato per l'attualizzazione dei futuri canoni di leasing.

Leasing (per il locatore)

I contratti di leasing che vedono TA come locatore sono classificati leasing come leasing operativo o come leasing finanziario. Rientrano in tale categoria, in particolare, le subconcessioni.

Un leasing è classificato come finanziario se trasferisce, sostanzialmente, tutti i rischi e i benefici connessi alla proprietà di un'attività sottostante. Un leasing è classificato come operativo se, sostanzialmente, non trasferisce tutti i rischi e i benefici derivanti dalla proprietà di un'attività sottostante.

Per i leasing finanziari, alla data di decorrenza la Società rileva nel prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria le attività detenute in leasing finanziario ed esprime come credito ad un valore uguale all'investimento netto nel leasing. L'investimento netto nel leasing è valutato utilizzando il tasso di interesse implicito del leasing.

Per i contratti di leasing operativo, TA deve rilevare i pagamenti dovuti per leasing operativi come proventi con un criterio a quote costanti o secondo un altro criterio sistematico.

I costi, compreso l'ammortamento, sostenuti per realizzare i proventi del leasing come costo.

Attività non correnti detenute per la vendita

Le attività non correnti (e i gruppi di attività in dismissione) classificate come detenute per la vendita sono valutate al minore tra il loro precedente valore di carico e il valore di mercato al netto dei costi di vendita.

Le attività non correnti (e i gruppi di attività in dismissione) sono classificate come detenute per la vendita quando si prevede che il loro valore di carico sarà recuperato mediante un'operazione di cessione anziché il loro utilizzo nell'attività operativa dell'impresa. Questa condizione è rispettata solamente quando la vendita è altamente probabile, l'attività (o il gruppo di attività) è disponibile per un'immediata vendita nelle sue condizioni attuali e la Direzione ha preso un impegno per la vendita, che dovrebbe avvenire entro dodici mesi dalla data di classificazione in questa voce.

Attività finanziarie (incluse le partecipazioni in altre imprese)

La classificazione e la relativa valutazione delle attività finanziarie è effettuata considerando sia il modello di gestione dell'attività finanziaria, sia le caratteristiche contrattuali dei flussi di cassa ottenibili dall'attività. In funzione delle caratteristiche dello strumento e del modello di business adottato per la relativa gestione, si distinguono le seguenti tre categorie:

(i) attività finanziarie valutate al costo ammortizzato; (ii) attività finanziarie valutate al fair value con imputazione degli effetti tra le altre componenti dell'utile complessivo (di

seguito anche OCI); (iii) attività finanziarie valutate al fair value con imputazione degli effetti a conto economico.

L'attività finanziaria è valutata con il metodo del costo ammortizzato qualora entrambe le seguenti condizioni siano soddisfatte:

- il modello di gestione dell'attività finanziaria consiste nella detenzione della stessa con la sola finalità di incassare i relativi flussi finanziari; e
- l'attività finanziaria genera, a date predeterminate contrattualmente, flussi finanziari rappresentativi esclusivamente del rendimento dell'attività finanziaria stessa.

Secondo il metodo del costo ammortizzato il valore di iscrizione iniziale è successivamente rettificato per tener conto dei rimborsi in quota capitale, delle eventuali svalutazioni e dell'ammortamento della differenza tra il valore di rimborso e il valore di iscrizione iniziale. L'ammortamento è effettuato sulla base del tasso di interesse interno effettivo che rappresenta il tasso che rende uguali, al momento della rilevazione iniziale, il valore attuale dei flussi di cassa attesi e il valore di iscrizione iniziale.

I crediti e le altre attività finanziarie valutati al costo ammortizzato sono presentati nello stato patrimoniale al netto del relativo fondo svalutazione.

Le attività finanziarie rappresentative di strumenti di debito il cui modello di business prevede sia la possibilità di incassare i flussi di cassa contrattuali sia la possibilità di realizzare plusvalenze da cessione (cosiddetto business model hold to collect and sell), sono valutate al fair value con imputazione degli effetti a OCI (attività valutate al FVTOCI).

In tal caso sono rilevati a patrimonio netto, tra le altre componenti dell'utile complessivo, le variazioni di fair value dello strumento. L'ammontare cumulato delle variazioni di fair value, imputato nella riserva di patrimonio netto che accoglie le altre componenti dell'utile complessivo, è oggetto di reversal a conto economico all'atto dell'eliminazione contabile dello strumento. Vengono rilevati a conto economico gli interessi attivi calcolati utilizzando il tasso di interesse effettivo, le differenze di cambio e le svalutazioni.

Un'attività finanziaria rappresentativa di uno strumento di debito che non è valutata al costo ammortizzato o al FVTOCI è valutata al fair value con imputazione degli effetti a conto economico (attività valutate al FVTPL).

Partecipazioni in imprese controllate e collegate

Le partecipazioni in imprese controllate (partecipazioni in società nelle quali TA esercita il controllo) e collegate (partecipazioni in società nelle quali TA esercita un'influenza notevole) sono iscritte al costo rettificato in presenza di perdite di valore.

Le partecipazioni sono sottoposte ogni anno o, se necessario, più frequentemente, a verifica circa eventuali perdite di valore. Qualora esistano evidenze che tali partecipazioni abbiano subito una perdita di valore, la stessa è rilevata nel conto economico come svalutazione. Qualora successivamente, la perdita di valore venga meno o si riduca, è rilevata a conto economico un ripristino di valore nei limiti del costo.

Gli amministratori ritengono che il TA eserciti un'influenza notevole in Alatoscana S.p.a. (aeroporto dell'isola d'Elba) anche in presenza di una quota di partecipazione inferiore al 20%. In particolare, tale influenza è determinata dalla composizione della compagine sociale e dalla possibilità di incidere sulle politiche finanziarie ed operative.

Crediti commerciali e diversi

I crediti commerciali e gli altri crediti sono riconosciuti inizialmente al fair value e successivamente valutati in base al metodo del costo ammortizzato, al netto del fondo svalutazione.

TA valuta eventuali impairment/svalutazioni dei crediti adottando una logica di perdita attesa (Expected Loss). Per i crediti commerciali TA adotta un approccio alla valutazione di tipo semplificato (cd. simplified approach) che non richiede la rilevazione delle modifiche periodiche del rischio di credito, quanto piuttosto la contabilizzazione di una

Expected Credit Loss ("ECL") calcolata sull'intera vita del credito (cd. lifetime ECL). In particolare, la policy attuata da TA prevede la stratificazione dei crediti commerciali in categorie sulla base dei giorni di scaduto, definendo lo stanziamento basandosi sull'esperienza storica delle perdite su crediti, rettificata per tener conto di fattori previsionali specifici riferiti ai creditori ed all'ambiente economico.

I crediti commerciali vengono interamente svalutati in assenza di una ragionevole aspettativa di recupero, ovvero in presenza di controparti commerciali inattive.

Il valore contabile dell'attività viene ridotto mediante l'utilizzo di un fondo svalutazione e l'importo della perdita viene rilevato a conto economico.

Quando la riscossione del corrispettivo è differita oltre i normali termini commerciali praticati ai clienti, si procede all'attualizzazione del credito.

Strumenti derivati e contabilizzazione delle operazioni di copertura

Il presente Bilancio d'esercizio non annovera tale fattispecie.

Cassa e mezzi equivalenti

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

Passività finanziarie

Le passività finanziarie includono i debiti finanziari, comprensivi dei debiti per anticipazioni su cessione di crediti, nonché altre passività finanziarie, ivi inclusi gli strumenti finanziari derivati e le passività a fronte delle attività iscritte nell'ambito dei contratti di locazione finanziaria.

Esse comprendono anche i debiti commerciali e quelli di natura varia.

Le passività finanziarie sono rilevate al fair value al netto degli oneri accessori all'operazione. Dopo tale rilevazione iniziale i finanziamenti vengono rilevati con il criterio del costo ammortizzato, calcolato tramite l'applicazione del tasso di interesse effettivo. In caso di rinegoziazione di una passività finanziaria che non qualifica come "estinzione del debito originario", la differenza tra i) il valore contabile della passività ante modifica e ii) il valore attuale dei flussi di cassa del debito modificato, attualizzati al tasso (IRR) originario, è contabilizzata a conto economico.

Fondi rischi e oneri

Il TA rileva fondi rischi e oneri quando ha un'obbligazione, legale o implicita, nei confronti di terzi ed è probabile che si renderà necessario l'impiego di risorse della Società per adempiere l'obbligazione e quando può essere effettuata una stima attendibile dell'ammontare dell'obbligazione stessa.

Le variazioni di stima sono riflesse nel conto economico dell'esercizio in cui la variazione è avvenuta.

Nel caso in cui l'effetto sia rilevante, gli accantonamenti sono calcolati attualizzando i flussi finanziari futuri stimati ad un tasso di attualizzazione al lordo delle imposte tale da riflettere le valutazioni correnti di mercato del valore attuale del denaro e dei rischi specifici connessi alla passività.

Fondi di ripristino e sostituzione

Come descritto in precedenza, in base ai dettami introdotti dall'IFRIC 12 il concessionario non ha i requisiti per iscrivere nel proprio bilancio l'infrastruttura come immobili, impianti e macchinari ed il trattamento contabile degli interventi che sono effettuati

sull'infrastruttura assume diverso rilievo a seconda della loro natura. In particolare, essi si distinguono in due categorie:

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

I primi si riferiscono alle normali manutenzioni ordinarie sull'infrastruttura che sono rilevate a conto economico quando sostenute.

I secondi, considerato che L'IFRIC 12 non prevede l'iscrizione del bene fisico infrastruttura, ma di un diritto, dovranno essere rilevati sulla base dello IAS 37 Accantonamenti, passività e attività potenziali, che impone:

- da un lato, l'imputazione a conto economico di un accantonamento suddiviso tra componente operativa (inclusiva degli eventuali effetti derivanti da variazioni di tasso di attualizzazione) e componente finanziaria,
- dall'altro, la rilevazione di un fondo oneri nello stato patrimoniale.

Il "Fondo di ripristino o sostituzione" coerentemente con gli obblighi previsti dai singoli contratti di concessione, include pertanto la miglior stima del valore attuale degli oneri maturati alla data di chiusura del bilancio per le manutenzioni programmate nei prossimi esercizi e finalizzate ad assicurare la dovuta funzionalità, operatività e sicurezza del corpo dei beni in concessione in base alle informazioni disponibili alla data di formazione del bilancio.

Fondi pensione e benefici ai dipendenti

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

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

Attività fiscali e passività fiscali

Le imposte differite sono determinate sulla base delle differenze temporanee tassabili esistenti tra il valore di attività e passività ed il loro valore fiscale e sono classificate tra le attività non correnti. Le differite attive sono contabilizzate solo nella misura in cui sia probabile l'esistenza di adeguati imponibili fiscali futuri a fronte dei quali utilizzare tale saldo attivo. Il valore delle imposte differite attive riportabile in Bilancio è oggetto di una verifica annuale.

Le imposte differite passive sono determinate in base ad aliquote fiscali che ci si attende vengano applicate nell'esercizio in cui tali differimenti si realizzeranno, considerando le aliquote in vigore o quelle di nota successiva emanazione.

Le attività e le passività fiscali correnti e differite sono compensate quando le imposte sul reddito sono applicate dalla medesima autorità fiscale e quando vi è un diritto legale di compensazione. Le attività e le passività fiscali differite sono determinate con le aliquote fiscali che si prevede saranno applicabili, nell'ordinamento del paese in cui il Gruppo opera, negli esercizi nei quali le differenze temporanee saranno realizzate o estinte.

Riconoscimento dei ricavi

Sulla base del modello in cinque fasi introdotto dall'IFRS 15, TA procede alla rilevazione dei ricavi dopo aver identificato i contratti con i propri clienti e le relative prestazioni da soddisfare (trasferimento di beni e/o servizi), determinato il corrispettivo cui ritiene di avere diritto in cambio del soddisfacimento di ciascuna di tali prestazioni, nonché valutato la modalità di soddisfacimento di tali prestazioni (adempimento in un determinato momento versus adempimento nel corso del tempo).

In particolare, TA procede alla rilevazione dei ricavi solo qualora risultino soddisfatti i seguenti requisiti (cd. requisiti di identificazione del "contratto" con il cliente):

- a) le parti del contratto hanno approvato il contratto (per iscritto, oralmente o nel rispetto di altre pratiche commerciali abituali) e si sono impegnate a adempiere le rispettive obbligazioni; esiste quindi un accordo tra le parti che crea diritti ed obbligazioni esigibili a prescindere dalla forma con la quale tale accordo viene manifestato;
- b) TA può individuare i diritti di ciascuna delle parti per quanto riguarda i beni o servizi da trasferire;
- c) TA può individuare le condizioni di pagamento dei beni o servizi da trasferire;
- d) il contratto ha sostanza commerciale; ed
- e) è probabile che TA riceverà il corrispettivo a cui avrà diritto in cambio dei beni o servizi che saranno trasferiti al cliente.

Qualora i requisiti sopra esposti non risultino soddisfatti, i relativi ricavi vengono riconosciuti quando: (i) TA ha già trasferito il controllo dei beni e/o erogato servizi al cliente e la totalità, o la quasi totalità, del corrispettivo promesso dal cliente è stata ricevuta e non è rimborsabile; o (ii) il contratto è stato sciolto e il corrispettivo che TA ha ricevuto dal cliente non è rimborsabile.

Qualora i requisiti sopra esposti risultino invece soddisfatti, TA applica le regole di riconoscimento di seguito descritte.

Ricavi aviation

TA adempie le proprie obbligazioni di fare in relazione ai diritti aeroportuali mettendo a disposizione dei vettori le infrastrutture aeroportuali per l'atterraggio, il decollo, l'illuminazione e il parcheggio degli aeromobili, l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri e delle merci nonché per l'utilizzo delle infrastrutture centralizzate. Inoltre, in relazione alle attività di handling, TA adempie le proprie obbligazioni di fare prestando servizi di assistenza a terra ai passeggeri e agli aeromobili.

I ricavi derivanti dalle prestazioni dei servizi sopra descritti sono rilevati quando questi sono resi con riferimento allo stato di avanzamento, considerato che TA eroga servizi a vettori e passeggeri lungo un determinato periodo di tempo, in funzione dell'utilizzo dell'infrastruttura.

Ricavi non-aviation

- I ricavi da subconcessione/locazione commerciali e non sono rappresentati dai corrispettivi per la messa a disposizione degli spazi e delle aree commerciali e operative all'interno del sedime aeroportuale e all'esterno. Rientrano in questa categoria le subconcessioni/locazioni con tariffazione commerciale (subconcessioni retail, subconcessioni posti auto, ecc) e con tariffazione amministrata (corrispettivi per l'utilizzo

di beni a uso esclusivo ovvero corrispettivi per l'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali dedicate ai singoli vettori o operatori, come banchi check-in, uffici, locali operativi, ecc.). I ricavi derivanti dalla categoria in questione sono rilevati a quote costanti lungo la durata del contratto e/o in funzione del periodo di maturazione secondo le previsioni contrattuali, come previsto dall'IFRS 16.

- I ricavi da parcheggi sono rappresentati dai corrispettivi per la messa a disposizione dei posti auto all'interno ed all'esterno del sedime aeroportuale sulla base di un tariffario pubblico che viene applicato a tutte le vendite effettuate. TA adempie le proprie obbligazioni di fare in relazione a questo servizio mettendo a disposizione dei propri clienti i posti auto. I ricavi derivanti dalle prestazioni dei servizi in questione sono rilevati quando questi sono resi con riferimento allo stato di avanzamento, considerato che TA eroga i servizi ai clienti lungo un determinato periodo di tempo (periodo della sosta).

Ricavi per servizi di costruzione

I ricavi per servizi di costruzione sono relativi alla valorizzazione dei servizi di costruzione prestati dal

TA a favore dell'Ente concedente per la realizzazione degli investimenti in relazione ai Diritti di Concessione e sono rilevati sulla base del loro fair value. Il fair value del corrispettivo per i servizi di costruzione ed ampliamento dei beni in concessione resi da TA è determinato sulla base del fair value del corrispettivo dei servizi di costruzione ed ampliamento prestati da terzi, degli oneri interni ed esterni di progettazione e dei costi interni sostenuti per l'attività di pianificazione e coordinamento lavori svolta da un'apposita struttura interna. I ricavi in questione sono rilevati quando questi sono resi con riferimento allo stato di avanzamento, considerato che l'Ente concedente simultaneamente riceve e utilizza i benefici derivanti dalla prestazione dell'entità man mano che quest'ultima la effettua.

Altri ricavi

I ricavi per cessione di beni sono rilevati quando il controllo del bene oggetto della transazione è trasferito all'acquirente, ovvero quando il cliente acquisisce la piena capacità di decidere dell'uso del bene nonché di trarne sostanzialmente tutti i benefici.

I ricavi derivanti da altri servizi resi da TA (servizi amministrativi, consulenze, ecc) sono rilevati quando questi sono resi con riferimento allo stato di avanzamento.

I ricavi sono rappresentati al netto di sconti, ivi inclusi, ma non solo, programmi di incentivazione delle vendite e bonus ai clienti, oneri di sviluppo network (qualificati nella fattispecie dei corrispettivi pagati ai clienti disciplinata dall'IFRS 15), nonché delle imposte direttamente connesse alla vendita delle merci o alla prestazione di servizi.

Contributi

I contributi in "conto impianti" sono iscritti in bilancio allorché è certo il titolo al loro incasso e vengono imputati a conto economico in funzione della vita utile del bene a fronte del quale sono erogati.

I contributi in "conto esercizio" sono iscritti in bilancio allorché è certo il titolo all'incasso e sono accreditati a conto economico in relazione ai costi a fronte dei quali sono erogati.

Costi

I costi sono imputati a conto economico quando ne è divenuta certa l'esistenza, è determinabile in modo obiettivo l'ammontare e quando nella sostanza dell'operazione è possibile riscontrare che l'impresa ha sostenuto tali costi in base al principio di competenza.

Oneri finanziari

Gli oneri finanziari sono rilevati per competenza ed includono interessi passivi sui debiti finanziari calcolati usando il metodo dell'interesse effettivo e le differenze di cambio passive. Gli oneri finanziari includono inoltre la componente finanziaria dell'accantonamento annuale al fondo ripristini.

Gli oneri finanziari sostenuti a fronte di investimenti in attività per le quali normalmente trascorre un determinato esercizio di tempo per rendere l'attività pronta per l'uso sono capitalizzati ed ammortizzati lungo la vita utile della classe dei beni cui essi si riferiscono.

Proventi finanziari

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

Dividendi

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

Imposte sul reddito

Le imposte rappresentano la somma delle imposte correnti e differite.

Sono iscritte nella situazione contabile le imposte stanziare sulla base della stima del reddito imponibile determinato in conformità alla legislazione nazionale vigente alla data di chiusura della situazione contabile, tenendo conto delle esenzioni applicabili e dei crediti d'imposta spettanti. Le imposte sul reddito sono rilevate nel conto economico, ad eccezione di quelle relative a voci direttamente addebitate o accreditate a patrimonio netto, nei cui casi l'effetto fiscale è riconosciuto direttamente a patrimonio netto.

Si ricorda che TA ha aderito al Consolidato Fiscale Nazionale ai sensi degli articoli da 117 a 129 del Testo Unico delle Imposte sui Redditi (T.U.I.R.) la cui consolidante è la Corporacion America Italia SpA. La consolidante determina un unico reddito complessivo globale pari alla somma algebrica degli imponibili (reddito o perdita) realizzati dalle singole società che optano per tale modalità di tassazione di gruppo.

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

Criteri di conversione dei valori espressi in valuta

I crediti, i debiti ed eventuali fondi a breve termine, espressi in valuta estera, sono iscritti originariamente in base ai valori di cambio in vigore alla data in cui sono sorti e, qualora esistenti al 31 dicembre, sono opportunamente esposti in bilancio al cambio in vigore alla data di chiusura dell'esercizio, accreditando o addebitando al conto economico gli utili o le perdite di cambio.

Le differenze di cambio hanno natura finanziaria e come tali sono rilevate a conto economico come componenti finanziari di reddito, non essendo legate alla transazione commerciale in senso stretto, ma esprimono le variazioni nel tempo - ad operazione commerciale conclusa - della valuta prescelta nella negoziazione.

Uso di stime

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

Come già indicato in relazione sulla Gestione, in questo contesto si segnala che la situazione causata dall'attuale crisi economica e finanziaria globale ha comportato la necessità di effettuare assunzioni riguardanti l'andamento futuro caratterizzate da una significativa incertezza. Di conseguenza non si può escludere il concretizzarsi, nel prossimo esercizio, di risultati diversi da quanto stimato e che quindi potrebbero richiedere rettifiche anche significative ad oggi ovviamente non prevedibili né stimabili, al valore contabile delle relative voci.

Valore recuperabile delle attività non correnti

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

Fondo di ripristino e sostituzione

A fronte dei beni detenuti in regime di concessione è stato stanziato un apposito fondo necessario per le manutenzioni e gli interventi di rinnovamento che verranno effettuati sui beni in concessione iscritti nell'attivo dello Stato Patrimoniale, che dovranno essere devoluti allo Stato in perfette condizioni di funzionamento al termine della concessione. Il Fondo di ripristino viene annualmente alimentato sulla base di una valutazione tecnica degli stimati oneri futuri relativi alle manutenzioni cicliche necessarie al mantenimento dei beni di cui è prevista la devoluzione gratuita al termine della concessione ed utilizzato in ragione delle manutenzioni effettuate nel corso del periodo. Le stime sono effettuate anche con il supporto di consulenti tecnici esterni.

Imposte correnti

La determinazione della passività per imposte richiede l'utilizzo di valutazioni da parte del management con riferimento a transazioni le cui implicazioni fiscali non sono certe alla data di chiusura del bilancio. TA riconosce le passività che potrebbero derivare da future ispezioni dell'autorità fiscale in base alla stima delle imposte che saranno dovute. Qualora il risultato delle ispezioni sopra indicate fosse diverso da quello stimato dal management, si potrebbero determinare effetti significativi sulle imposte correnti e differite.

Piani pensione e altri benefici successivi al rapporto di lavoro

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

Fondo svalutazione crediti

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

Passività potenziali

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

Nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni applicati dal 1° gennaio 2019

IFRS 16 “Leasing”

Nel mese di gennaio 2016 lo IASB ha pubblicato l'IFRS 16 “Leasing”. Questo nuovo principio ha sostituito lo IAS 17. Il cambiamento principale riguarda la contabilizzazione dei contratti di leasing da parte dei locatari che, in base allo IAS 17, erano tenuti a fare una distinzione tra il leasing finanziario (contabilizzato secondo il metodo finanziario) e il leasing operativo (contabilizzato secondo il metodo patrimoniale). Con l'IFRS 16 il trattamento contabile del leasing operativo è stato equiparato al leasing finanziario. Secondo il nuovo standard, viene riconosciuta un'attività (il diritto di utilizzare l'elemento in leasing) e una passività finanziaria per i futuri pagamenti dei canoni d'affitto. Lo IASB ha previsto l'esenzione opzionale per alcuni contratti di locazione e leasing di basso valore e a breve termine.

Il principio ha quindi influenzato principalmente la contabilizzazione dei leasing operativi che coinvolgono il Gruppo come locatario.

TA ha scelto di utilizzare l'approccio di transizione semplificato (c.d. “modified retrospective approach”) e quindi non ha modificato gli importi comparativi dell'anno precedente alla prima adozione. Le attività iscritte per il diritto d'uso sono misurate per l'ammontare del debito di leasing all'atto dell'adozione, calcolato attualizzando il valore dei canoni di leasing a scadere. Al 31 dicembre 2018, TA aveva impegni di leasing operativo non annullabili per 6,2 milioni di euro, riferiti per circa 0,1 milioni di euro a contratti di locazione a breve termine e per 0,1 milioni di euro a leasing di modesto valore, per i quali TA ha scelto di utilizzare l'esenzione opzionale prevista dallo IASB che consente di rilevare il costo per l'utilizzo dei beni di terzi a quote costanti. Per i restanti impegni di leasing, avendo scelto di utilizzare l'approccio di transizione semplificato, TA al 1° gennaio 2019 ha rilevato attività per il diritto d'uso pari a circa 4,8 milioni di euro e passività per pari importo, calcolate attualizzando il valore dei canoni di leasing a scadere. Con riferimento alle attività che coinvolgono TA come locatore non si sono determinati effetti significativi sul bilancio.

IFRS 9 “Strumenti finanziari”

Nel mese di ottobre 2017, lo IASB ha pubblicato un emendamento al principio IFRS 9 riguardo gli “Elementi di pagamento anticipato con compensazione negativa”. L'emendamento conferma che quando una passività finanziaria contabilizzata al costo ammortizzato viene modificata senza che questo comporti una de-recognition, il relativo utile o la perdita devono essere rilevati immediatamente a conto economico. L'utile o la perdita vengono misurati come differenza fra il precedente flusso finanziario ed il flusso rideterminato in funzione della modifica. Tale emendamento, applicabili con decorrenza dal 1° gennaio 2019, non ha determinato un impatto significativo né sul bilancio né nell'informativa.

IAS 28 “Partecipazioni in società collegate e joint venture”

Nel mese di ottobre 2017 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti allo IAS 28 che forniscono chiarimenti sulle società collegate o joint-venture a cui non applicare l'equity method in base all'applicazione dell'IFRS 9. Tali emendamenti, applicabili con decorrenza dal 1° gennaio 2019, non hanno determinato un impatto significativo né sul bilancio né nell'informativa.

Ciclo annuale di miglioramenti agli IFRS 2015-2017 (IFRS 3, IFRS 11, IAS 12 e IAS 23)

Nel mese di dicembre 2017, lo IASB ha emesso un insieme di modifiche agli IFRS (Annual Improvements to IFRSs 2015-2017 Cycle). Le disposizioni approvate hanno apportato modifiche: (i) al principio IFRS 3 “Aggregazioni aziendali”; (ii) al principio IFRS 11 “Accordi a controllo congiunto”; (iii) al principio IAS 12 “Imposte sul reddito”; (iv) al principio IAS 23 “Oneri finanziari” relativamente al trattamento contabile dei finanziamenti originariamente collegati allo sviluppo di un'attività. Tali emendamenti, applicabili con decorrenza dal 1° gennaio 2019, non hanno determinato un impatto significativo né sul bilancio né nell'informativa.

IAS 19 “Benefici per i dipendenti”

Nel mese di febbraio 2018 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti allo IAS 19 che richiede alle società di rivedere le ipotesi per la determinazione del costo e degli oneri finanziari ad ogni modifica del piano. Tali emendamenti, applicabili con decorrenza dal 1° gennaio 2019, non hanno determinato un impatto significativo né sul bilancio né nell'informativa.

IFRIC 23 “Incertezza sui trattamenti ai fini dell'imposta sul reddito”

Nel mese di giugno 2017 lo IASB ha pubblicato l'interpretazione IFRIC 23, che fornisce indicazioni su come riflettere nella contabilizzazione delle imposte sui redditi, correnti e/o differite, le incertezze sul trattamento fiscale di un determinato fenomeno. L'IFRIC 23 è entrato in vigore il 1° gennaio 2019 e non ha avuto un impatto significativo né sul bilancio né nell'informativa.

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni non ancora applicati

Alla data del presente bilancio, inoltre, gli organi competenti dell'Unione Europea non hanno ancora concluso il processo di omologazione necessario per l'adozione dei seguenti principi contabili ed emendamenti:

- Nel mese di maggio 2017 lo IASB ha emesso il nuovo principio IFRS 17 “Contratti di assicurazione”. Il nuovo principio sostituirà l'IFRS 4 e sarà applicabile con decorrenza dal 1° gennaio 2021.
- Nel mese di ottobre 2018 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti allo IAS 1 ed allo IAS 8 che forniscono chiarimenti circa la definizione di “materialità”. Gli emendamenti saranno applicabili con decorrenza dal 1° gennaio 2020.

- Nel mese di ottobre 2018 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti all' IFRS 3 che modificano la definizione di "business". Gli emendamenti saranno applicabili con decorrenza dal 1° gennaio 2020.
- Nel mese di marzo 2019 lo IASB ha pubblicato la versione rivista del Conceptual Framework for Financial Reporting, con prima applicazione prevista per il 1° gennaio 2020. Le principali modifiche riguardano: un nuovo capitolo in tema di valutazione; migliori definizioni e guidance, in particolare con riferimento alla definizione di passività; chiarimenti di importanti concetti, come stewardship, prudenza e incertezza nelle valutazioni.
- Nel mese di settembre 2019 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti all'IFRS 9, IAS 39 e IFRS 7 che forniscono alcuni rilievi in relazione alla riforma della determinazione dei tassi interbancari. I rilievi riguardano la contabilizzazione delle operazioni di copertura e implicano che la modifica del tasso interbancario (IBOR) non dovrebbe generalmente causare la chiusura contabile delle operazioni di copertura. Comunque, gli effetti di ogni copertura inefficace dovrebbero continuare a transitare a conto economico. Gli emendamenti saranno applicabili con decorrenza dal 1° gennaio 2020.

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

PRINCIPALI RISCHI DI NATURA FINANZIARIA

Si riporta di seguito una descrizione dei principali rischi finanziari e delle azioni mitiganti messe in atto da TA.

1) Rischio di credito

Gli effetti della crisi dei mercati finanziari e dal conseguente impatto recessivo sull'economia dei principali Paesi industrializzati hanno negli ultimi anni prodotto delle conseguenze negative sui bilanci delle compagnie aeree, principali clienti di TA. Di qui il rischio di un mancato incasso parziale dei crediti maturati nei confronti dei vettori aerei.

TA ritiene di aver adeguatamente calmierato tale rischio, grazie al costante monitoraggio delle posizioni creditorie e ricorrendo, in alcuni casi, a tempestive azioni legali a tutela dei medesimi crediti che trovano riflesso nell'accantonamento in bilancio di un apposito fondo svalutazione crediti ritenuto congruo rispetto all'ammontare dei crediti stessi. Sempre con lo scopo di fronteggiare il rischio di credito la Società richiede di prassi fidejussioni a garanzia (ad esempio ai sub-concessionari) o pre-pagamenti (ad esempio a compagnie aeree non conosciute).

Si rammenta che la Società ha stipulato sulle posizioni creditizie un'assicurazione sul credito di tipo "excess of loss" con la quale viene coperto il rischio di mancato incasso di crediti nei casi di procedure concorsuali (insolvenza di diritto) in cui può venirsi a trovare il cliente. L'assicurazione copre il monte crediti della capogruppo riferito al periodo che va dal 2016 al 30 settembre 2019 e opera con massimale e franchigia; a oggi tale polizza è in fase di rinnovo con riferimento ai crediti di nuova maturazione. TA ha inoltre affidato ad una società esterna il recupero di crediti insoluti di lunga durata.

Infine, non si esclude che l'epidemia legata alla diffusione del Coronavirus possa determinare un incremento del rischio di credito per effetto dell'andamento generale del settore, pertanto la direzione monitorerà attentamente l'andamento dei principali clienti,

in particolare vettori aerei, ai fini di mitigare eventuali effetti negativi sul patrimonio e sul risultato.

Si veda inoltre quanto riportato al paragrafo “Crediti commerciali e diversi”.

2) Rischio di liquidità

Alla data del 31 dicembre 2019, TA ha una Posizione Finanziaria Netta negativa per 38,8 milioni di euro (32,2 milioni al 31 dicembre 2018). Essa è la risultante di una PFN corrente negativa di 11,5 milioni di euro (-4,6 milioni di euro al 31 dicembre 2018) ed una PFN non corrente negativa pari a 27,3 milioni di euro (27,6 milioni di euro al 31 dicembre 2018) relativa principalmente a due finanziamenti (con scadenza nel 2022 e nel 2027) concessi alla Capogruppo da Intesa San Paolo e MPS Capital Service ai fini dello sviluppo infrastrutturale dei due scali.

I contratti di finanziamento sottoscritti dal Gruppo, prevedono tassi d'interesse parametrati all'EURIBOR a sei mesi ed alcuni impegni tra i quali il rispetto di *covenants* finanziari per i quali al 31 dicembre 2019 non emerge alcun tipo di criticità. Se necessario, il Gruppo fa ricorso anche a finanziamenti bancari di breve periodo per soddisfare esigenze di breve termine.

Si veda inoltre quanto riportato al paragrafo “Passività finanziarie”.

Con specifico riferimento agli effetti dell'epidemia legata alla diffusione del Coronavirus, descritti più ampiamente al paragrafo “Eventi di rilievo avvenuti dopo il 31 dicembre 2019” delle presenti note illustrative, pur nella difficoltà di formulare previsioni quantitative sui relativi effetti, si può stimare che, stante le limitazioni ai servizi aeroportuali subite da marzo 2020, l'impatto sui risultati economico finanziari del 2020 sia significativo, soprattutto con riferimento al primo semestre dell'anno in questione. In particolare, il perdurare dell'attuale situazione di significativa riduzione di traffico determinerebbe, nel breve periodo, un appesantimento dell'indebitamento bancario della Società e del Gruppo ed una contrazione della liquidità, rispetto ai dati al 31 dicembre 2019. A tal proposito si segnala che, pur tenendo presente la stagionalità del business, già nei primi 3 mesi del 2020 la direzione, al fine di reperire le risorse finanziarie necessarie a coprire i maggiori fabbisogni correnti determinati dalla situazione di emergenza da Coronavirus, ha incrementato il ricorso a finanziamenti a breve termine rispetto allo stesso periodo del 2019 (21 milioni di euro i prestiti accessi nei primi tre mesi del 2020 contro 6 milioni di euro al 31 marzo 2019). Stante tali utilizzi, l'ammontare degli affidamenti a revoca disponibili al 31 marzo 2020 è pari a circa 17 milioni di euro.

Inoltre, al fine di tutelare la solidità patrimoniale e finanziaria della Società, il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo, con delibera del 31 marzo 2020 ha rivisto la proposta di destinazione del risultato dell'esercizio 2019, non prevedendo la distribuzione di alcun dividendo riferito all'esercizio in questione, modificando così la decisione assunta nel corso della riunione del 12 marzo 2020 che aveva previsto dividendi per circa 9,4 milioni di euro. Infine, si fa presente come in data 9 aprile 2020 sia stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il cosiddetto Decreto Liquidità che nella parte prima disciplina le modalità per le imprese di accesso al credito garantito dallo Stato e con procedura semplificata. Toscana Aeroporti ha formulato domanda di accesso a tale credito garantito per quanto applicabile in funzione delle proprie caratteristiche dimensionali.

Si evidenzia come, in risposta agli eventi sopra descritti, il management abbia tempestivamente attivato una serie di specifiche contromisure volte ad adeguare la struttura dei costi alla ridotta domanda di traffico (ricorso all'istituto della Cassa Integrazione Guadagni, interventi sui contatti di servizi non strategici e altre iniziative con fornitori, rimodulazione delle tempistiche degli investimenti, interlocuzioni con l'Ente concedente, ecc.), azioni che, unitamente alla prosecuzione delle interlocuzioni con gli

istituti di credito sulla base anche del sopra citato Decreto Liquidità, consentiranno alla Società e del Gruppo il rispetto delle obbligazioni assunte.

Sulla base delle ipotesi effettuate, la direzione ha quindi stimato che, pur considerando una significativa riduzione della domanda di traffico per l'intero esercizio 2020, l'implementazione delle sopra descritte misure di contenimento dei costi, il ricorso alla liquidità acquisita tramite i finanziamenti a breve termine e le ulteriori linee di credito disponibili anche attraverso il Decreto Liquidità, potranno consentire a Toscana Aeroporti il rispetto delle obbligazioni assunte.

Infine, si segnala che la contrazione del traffico e dei ricavi potrebbe determinare riduzioni di marginalità tali da comportare nell'esercizio 2020 il mancato rispetto dei parametri finanziari sui finanziamenti in essere. Anche in questo caso il Gruppo, al fine di mitigare tale rischio avvierà tempestivamente le opportune interlocuzioni con gli istituti di credito interessati.

3) Rischio di tasso d'interesse

L'esposizione al rischio del tasso d'interesse deriva dalla necessità di finanziare le attività operative, sia industriali sia finanziarie, oltre che di impiegare la liquidità disponibile. La variazione dei tassi d'interesse di mercato può avere un impatto negativo o positivo sul risultato economico di TA, influenzando indirettamente i costi e i rendimenti delle operazioni di finanziamento e d'investimento.

L'Indebitamento Finanziario Netto pari al 31 dicembre 2019 a 38,8 milioni di euro ed il quoziente d'indebitamento finanziario (PFN/Patrimonio Netto) pari al 31 dicembre 2019 a 0,34 (0,28 al 31 dicembre 2018), confermano la solidità finanziaria della Società.

Sulla base dell'indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2019, l'impatto potenziale in termini di crescita/diminuzione degli oneri finanziari su base annua collegato all'andamento dei tassi d'interesse, in conseguenza di un'ipotetica crescita/diminuzione di 100 b.p., sarebbe pari a +/-477 migliaia di euro.

Inoltre, l'impatto potenziale sul Fondo di ripristino in termini di crescita, in conseguenza di un'ipotetica diminuzione di 50 b.p. su base annua dei tassi di interesse, sarebbe pari a +545 migliaia di euro. Invece, l'impatto potenziale sul Fondo in termini di diminuzione, in conseguenza di un'ipotetica crescita di 50 b.p. su base annua dei tassi di interesse, sarebbe pari a circa -582 migliaia di euro.

Non vengono fornite ulteriori analisi di sensitività in quanto ritenute non significative.

4) Rischio di cambio

TA non è soggetto al rischio di mercato derivante dalla fluttuazione dei cambi delle valute perché opera in un contesto prevalentemente europeo in cui le transazioni sono condotte in Euro.

INFORMATIVA PER SETTORI OPERATIVI

Sono riportate di seguito le informazioni relative ai principali settori operativi, secondo quanto previsto dall'IFRS 8. Preliminarmente è importante sottolineare che il tipo di attività svolta da TA non consente di identificare settori di impresa propriamente riferiti ad attività completamente autonome, in relazione alla combinazione mercato/clienti. L'elemento "traffico", infatti, risulta essere, allo stato attuale, condizionante dei risultati di tutte le attività aziendali.

Tuttavia possono essere identificati dei settori rilevanti caratterizzati da un'autonoma natura di prodotti/servizi e processi produttivi per i quali, per le considerazioni su esposte, viene proposta una informativa riconducibile ai dati resi direttamente disponibili attraverso le elaborazioni del sistema di contabilità analitica aziendale utilizzate in azienda dai "Chief Operating Decision Maker" (definizione come da IFRS 8).

Di seguito vengono rappresentate le informazioni attualmente disponibili relative ai principali settori operativi identificati: Aviation, Non Aviation e Corporate.

- **Settore Aviation:** tale settore comprende attività che si svolgono in area "air side" (oltre i varchi di sicurezza) e che rappresentano il core business dell'attività aeroportuale. Queste sono: attività di assistenza a terra ai passeggeri e agli aeromobili (handling), approdo, partenza e sosta degli aeromobili, attività di security e Safety, imbarco e sbarco passeggeri, imbarco e sbarco merci.

I ricavi del settore Aviation sono rappresentati dai corrispettivi dei servizi di assistenza alle compagnie aeree e dai ricavi generati dai diritti aeroportuali quali: diritti di approdo, partenza e sosta, diritti erariali merci, diritti imbarco passeggeri, diritti di security passeggero e bagaglio.

- **Settore Non Aviation:** tale settore comprende attività che normalmente vengono svolte in area "land side" (prima dei varchi di sicurezza) e che non sono direttamente connesse al business Aviation. Queste sono: attività di retail, ristorazione, parcheggi, noleggi auto, pubblicità, biglietteria, sala Vip.

I ricavi del settore Non Aviation sono costituiti dalle royalties sulle attività in sub-concessione, dalla gestione diretta di alcune attività (quali parcheggi, biglietteria e pubblicità) e da canoni di locazione delle sub-concessionarie.

Di seguito si riportano le principali informazioni dei settori sopra descritti, evidenziando nelle poste non allocate (Corporate) ricavi, costi, attivo patrimoniale ed investimenti non attribuibili direttamente ai due segmenti. In particolare le principali tipologie di costi non allocati riguardano il costo del lavoro del personale di staff, le prestazioni professionali, i costi per assicurazioni ed associazioni industriali, quota parte di utenze, manutenzioni ed ammortamenti, i costi amministrativi, gli accantonamenti a fondi rischi, i costi relativi agli organi amministrativi e di controllo.

- **Settore Corporate:** i valori indicati nelle poste non allocate riguardano principalmente ricavi e costi non direttamente attribuibili ai due settori di business quali, ad esempio, gli altri ricavi e proventi, il costo del lavoro del personale di staff, le prestazioni professionali di Direzione, i costi per assicurazioni generali ed associazioni industriali, quota parte di utenze, le manutenzioni generali ed ammortamenti d'infrastrutture non allocabili, i costi amministrativi, gli accantonamenti a fondi rischi, i costi relativi agli organi amministrativi e di controllo, etc.

Informativa per settore di attività: BILANCIO D'ESERCIZIO

(valori in €/000)	Aviation		Non Aviation		Poste non allocate (Corporate)		Totale	
<u>TA - Conto economico</u>	<u>31/12/2019</u>	<u>31/12/2018</u>	<u>31/12/2019</u>	<u>31/12/2018</u>	<u>31/12/2019</u>	<u>31/12/2018</u>	<u>31/12/2019</u>	<u>31/12/2018</u>
Ricavi operativi	66.653	77.071	20.796	16.655	3.570	7.246	91.019	100.973
di cui Pisa	37.469	44.356	8.382	7.048	1.848	1.635	47.699	53.039
di cui Firenze	29.183	32.715	12.415	9.607	1.722	5.611	43.320	47.933
Ricavi per serv. costruz.	6.452	11.578	505	469	1.439	1.467	8.396	13.515
di cui Pisa	2.779	4.397	413	35	0	10	3.192	4.442
di cui Firenze	3.673	7.181	93	435	1.439	1.457	5.205	9.073
Totale Ricavi di settore	73.105	88.649	21.302	17.125	5.008	8.713	99.415	114.487
Costi operativi (*)	36.074	49.147	4.015	4.646	17.361	15.199	57.451	68.992
di cui Pisa	21.729	29.564	2.583	2.801	7.851	7.733	32.163	40.098
di cui Firenze	14.346	19.583	1.432	1.845	9.510	7.466	25.288	28.894
Costi per serv. costruz.	6.269	11.429	491	463	1.398	1.449	8.157	13.341
di cui Pisa	2.700	4.340	401	34	0	10	3.101	4.384
di cui Firenze	3.569	7.089	90	429	1.398	1.439	5.056	8.956
Am mort.ti e accanton.ti	6.907	6.036	1.572	2.007	4.590	4.022	13.069	12.066
di cui Pisa	3.601	3.153	1.105	1.150	2.247	2.299	6.954	6.602
di cui Firenze	3.306	2.883	467	857	2.343	1.724	6.115	5.464
Risultato operativo	23.855	22.037	15.224	10.008	-18.341	-11.957	20.738	20.088
di cui Pisa	12.219	11.695	4.705	3.097	-8.251	-8.396	8.673	6.396
di cui Firenze	11.637	10.342	10.519	6.911	-10.091	-3.560	12.065	13.693
Gestione finanziaria	0	0	0	0	-640	-526	-640	-526
Ris. ante imposte	23.855	22.037	15.224	10.008	-18.981	-12.483	20.098	19.562
Imposte di esercizio	0	0	0	0	-6.544	-5.816	-6.544	-5.816
Ris. netto di esercizio	23.855	22.037	15.224	10.008	-25.525	-18.298	13.555	13.746
<u>TA - Situazione patrimoniale-finanziaria</u>	<u>31/12/2019</u>	<u>31/12/2018</u>	<u>31/12/2019</u>	<u>31/12/2018</u>	<u>31/12/2019</u>	<u>31/12/2018</u>	<u>31/12/2019</u>	<u>31/12/2018</u>
Attività correnti	16.384	10.031	4.915	3.584	19.283	22.383	40.582	35.998
Attività non correnti	141.642	138.216	47.614	41.331	25.552	25.067	214.808	204.614
<u>TA - Altre informazioni</u>	<u>31/12/2019</u>	<u>31/12/2018</u>	<u>31/12/2019</u>	<u>31/12/2018</u>	<u>31/12/2019</u>	<u>31/12/2018</u>	<u>31/12/2019</u>	<u>31/12/2018</u>
Investimenti	10.299	13.640	3.046	1.230	2.140	2.436	15.484	17.306

(*) Fra cui Canoni aeroportuali pari ad € 4.470 migliaia nel 2018 (€ 6.506 migliaia nel 2018).

Informazioni in merito ai principali clienti

Nel corso del 2019 TA ha registrato circa 8,3 milioni passeggeri. L'incidenza totale dei primi tre vettori di linea è del 56,4%. In particolare, l'incidenza del primo di essi è pari al 39,1% (Ryanair) mentre quelli del secondo (Vueling) e del terzo (easyJet) sono rispettivamente pari al 9,7% e al 7,6%.

NOTE ALLE PRINCIPALI VOCI DI BILANCIO D'ESERCIZIO

31 DICEMBRE 2019: CONTO ECONOMICO

PREMESSA

Ottemperando ai nuovi dettati normativi di Enac (societarizzazione obbligatoria per i gestori aeroportuali che svolgono anche attività di handling su aeroporti con traffico passeggeri maggiore ai 2 milioni), in data 1 marzo 2018 è stata costituita la Società Toscana Aeroporti Handling S.r.l. (di seguito anche TAH), controllata al 100% da Toscana Aeroporti, con la finalità di gestire il ramo di azienda Handling e di prepararsi all'ingresso – su entrambi gli scali - di nuovi "ground handler" concorrenti.

Ai fini di tale riorganizzazione, in data 25 giugno 2018 TA aveva conferito il ramo d'azienda handling a favore della sua controllata TAH. La nuova società, operativa dal 1° luglio 2018, ha come oggetto sociale lo svolgimento delle attività ricomprese nei servizi di cui al Decreto Legislativo del 13 gennaio 1999 n. 18, e successive modifiche ed integrazioni. In particolare, TAH svolge per conto dei vettori le attività di assistenza a terra ad aeromobili, passeggeri e merci.

Si fa presente, quindi, che gli scostamenti dei valori dei due esercizi derivanti da ricavi e costi legati alle attività di handling, sono poco rappresentativi in quanto influenzati dall'operazione in questione.

RICAVI

I ricavi totali d'esercizio, in calo del 13,2%, sono passati da 114,5 milioni di euro del 31 dicembre 2018 a 99,4 milioni di euro al 31 dicembre 2019. Tale variazione è il risultato della diminuzione di 6,3 milioni di euro dei ricavi operativi, di 3,7 milioni di euro di altri ricavi e proventi e di 5,1 milioni di euro dei ricavi per servizi di costruzione.

Dati in migliaia di euro	31 DIC 2019	31 DIC 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var.%
RICAVI				
Ricavi operativi				
Ricavi aviation	66.618	77.071	-10.453	-13,6%
Ricavi non aviation	33.218	29.731	3.487	11,7%
Oneri Sviluppo network	-12.725	-13.393	668	-5,0%
Totale ricavi operativi	87.111	93.409	-6.298	-6,7%
Altri ricavi	3.908	7.564	-3.656	-48,3%
Ricavi per servizi di costruzione	8.396	13.515	-5.119	-37,9%
TOTALE RICAVI (A)	99.415	114.487	-15.072	-13,2%

1. Ricavi Aviation

I ricavi "Aviation" al 31 dicembre 2019 ammontano a 66,6 milioni di euro, in calo del 13,6% rispetto al 31 dicembre 2018, quando erano pari a 77,1 milioni di euro.

Nel prospetto che segue sono riportate le voci che compongono i ricavi operativi "Aviation" al 31 dicembre 2019 e le variazioni, sia in termini assoluti che in termini percentuali, rispetto al 31 dicembre 2018:

Dati in migliaia di euro	31 DIC 2019	31 DIC 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var. %
RICAVI AVIATION				
Diritti imbarco passeggeri	30.218	30.410	-192	-0,6%
Diritti approdo/partenza	16.454	15.450	1.004	6,5%
Diritti sosta	1.312	1.106	206	18,7%
Diritti assistenza PRM	4.246	2.681	1.565	58,4%
Diritti cargo	424	547	-123	-22,5%
Corrispettivi sicurezza passeggero	8.463	7.417	1.046	14,1%
Corrispettivi sicurezza bagaglio	3.586	4.372	-786	-18,0%
Handling	158	13.597	-13.439	-98,8%
Infrastrutture centralizzate	1.758	1.491	267	17,9%
TOTALE RICAVI AVIATION	66.618	77.071	-10.453	-13,6%

2. Ricavi Non Aviation

Al 31 dicembre 2019, i ricavi "Non Aviation" sono pari a 33,2 milioni di euro, in aumento dell'11,7% rispetto al 31 dicembre 2018 quando erano pari a 29,7 milioni di euro. Tale incremento conferma i positivi riscontri delle strategie non aviation implementate da TA nonostante il perdurare dei riflessi negativi determinati dal difficile contesto macroeconomico generale che hanno continuato ad incidere negativamente sui consumi anche nel corso del 2019.

Il prospetto che segue illustra il dettaglio dei Ricavi operativi non aviation del 2019 e del 2018:

Dati in migliaia di euro	31 DIC 2019	31 DIC 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var. %
RICAVI NON AVIATION				
Parcheggi	5.211	5.460	-249	-4,6%
Food	4.021	3.511	509	14,5%
Retail	5.971	5.423	549	10,1%
Pubblicità	2.394	2.088	306	14,7%
Real Estate	2.053	2.023	30	1,5%
Autonoleggi	6.571	5.048	1.523	30,2%
Altre subconcessioni	2.551	2.538	13	0,5%
Sale Vip	3.401	2.835	566	20,0%
Biglietteria aerea	558	456	102	22,4%
Agenzia cargo	487	349	138	39,4%
TOTALE RICAVI NON AVIATION	33.218	29.731	3.487	11,7%
Incid.% su Ricavi op. lordo Oneri Sviluppo Network	33,3%	27,8%		

Oneri Sviluppo Network

TA ha come obiettivo principale quello di stimolare lo sviluppo del traffico aereo di linea passeggeri e merci presso gli scali aeroportuali toscani di Pisa (PSA-Galileo Galilei) e Firenze (FLR-Amerigo Vespucci), coerentemente con le caratteristiche del mercato toscano e le infrastrutture aeroportuali, e di incrementare il numero di collegamenti aerei di linea da e per gli aeroporti al fine di sostenere il consolidamento e lo sviluppo dei traffici aerei tali da

contribuire alla crescita economica della società di gestione e soddisfare la domanda del bacino di riferimento di una migliore accessibilità.

A tal fine, TA per perseguire gli obiettivi di cui sopra si avvale di un programma di incentivazione basato su contributi marketing (c.d. oneri di sviluppo network) la cui entità varia in funzione dell'entità dei servizi aerei che i vettori effettuano sullo scalo e di quanto l'operazione sia ritenuta di interesse strategico per lo scalo di riferimento ed il territorio, in considerazione della libera iniziativa imprenditoriale.

Gli oneri di sviluppo network nel 2019 ammontano a 12,7 milioni di euro in diminuzione di 668 migliaia di euro (-5%) rispetto al 2018 quando erano pari a 13,4 milioni di euro.

3. Altri ricavi

Il prospetto che segue illustra il dettaglio degli "altri ricavi e proventi" del 2019 ed in quelli del 2018:

Dati in migliaia di euro	31 DIC 2019	31 DIC 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var. %
ALTRI RICAVI				
Indennizzi	210	4.553	-4.344	-95,4%
Services e consulenze	462	707	-246	-34,7%
Addebiti utenze ed altri	3.159	2.246	913	40,7%
Minori	78	58	21	35,7%
TOTALE ALTRI RICAVI	3.908	7.564	-3.656	-48,3%
Incid.% su Ricavi	3,9%	6,6%		

4. Ricavi per servizi di costruzione

Al 31 dicembre 2019 i ricavi per servizi di costruzione ammontano a 8,4 milioni di euro, a fronte dei 13,5 milioni di euro al 31 dicembre 2018. I minori ricavi consuntivati per 5,1 milioni di euro derivano principalmente dai minori investimenti effettuati sullo Sviluppo del Master Plan di Firenze.

Per maggiori dettagli si rinvia a quanto esposto in Relazione al paragrafo sugli "Investimenti del Gruppo".

Altre informazioni sui ricavi

Si riporta di seguito la distinzione dei ricavi in funzione del fatto che le prestazioni siano adempiute in un determinato momento ("point in time") piuttosto che nel corso del tempo ("over time").

Dati in migliaia di euro	31 DIC 2019	31 DIC 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var. %
Ricavi non rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRS15 (*)	23.014	19.495	3.519	18,1%
Ricavi "over time"	76.401	94.992	-18.591	-19,6%
Ricavi "point in time"	-	-	0	n.s.
TOTALE RICAVI	99.415	114.487	-15.072	-13,2%

(*) Si tratta dei ricavi da contratti di leasing operativo (subconcessioni) nei quali il Gruppo ha il ruolo di locatore.

Si riporta di seguito il dettaglio dei ricavi per leasing operativi con distinzione tra la componente di ricavo fissa da contratto e quella variabile, dovuta a indici e tassi o ad altre variabili.

Dati in migliaia di euro	31 DIC 2019	31 DIC 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var. %
Fisso	3.206	2.937	269	9,2%
Variabile che dipende da un indice o tasso	19.140	15.495	3.644	23,5%
Variabile che non dipende da un indice o tasso	668	1.063	-394	-37,1%
Totale ricavi non rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRS15	23.014	19.495	3.519	18,1%

I ricavi suddetti si riferiscono principalmente a subconcessioni di spazi commerciali (food, retail), spazi pubblicitari ed aree destinate ad attività di autonoleggi. Tali contratti hanno durata pluriennale, in sede di rinnovo dei contratti TA definisce gli aspetti contrattuali alla luce dell'eventuale mutata evoluzione dell'infrastruttura aeroportuale. I pagamenti possono essere mensili o trimestrali; alcuni contratti prevedono anche adeguamenti annuali basati sul fatturato complessivo del cliente. Laddove ritenuto necessario per ridurre il rischio di credito, vengono richieste garanzie bancarie/assicurative per la durata del contratto di locazione.

Si fornisce di seguito la stima dei pagamenti minimi attesi da leasing operativi / subconcessioni per i prossimi esercizi.

Dati in migliaia di euro	31 DIC 2019	31 DIC 2018
Entro l'anno	15.724	13.842
Compreso fra 1 e 2 anni	13.655	11.030
Compreso fra 2 e 3 anni	6.409	9.842
Compreso fra 3 e 4 anni	2.969	4.858
Compreso fra 4 e 5 anni	234	2.437
Oltre 5 anni	50	145
Totale	39.041	42.153

COSTI

Al 31 dicembre 2019, i costi totali ammontano a 65,8 milioni di euro, in calo del 20,3% rispetto al 31 dicembre 2018, quando erano pari a 82,3 milioni di euro. Questo risultato è stato determinato dalla diminuzione dei costi operativi del -16,7% (passati da 69 milioni nel 2018 a 57,5 milioni nel 2019) e dal calo dei costi per servizi di costruzione passati da 13,3 milioni nel 2018 a 8,2 milioni di euro nel 2019 (-38,9%).

Dati in migliaia di euro	31 DIC 2019	31 DIC 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var. %
COSTI				
Costi operativi				
Materiali di consumo	1.017	1.036	-19	-1,8%
Costi del personale	20.745	31.082	-10.337	-33,3%
Costi per servizi	29.324	28.376	947	3,3%
Oneri diversi di gestione	1.896	1.992	-96	-4,8%
Canoni aeroportuali	4.469	6.506	-2.037	-31,3%
Totale costi operativi	57.451	68.992	-11.541	-16,7%
Costi per servizi di costruzione	8.157	13.341	-5.184	-38,9%
TOTALE COSTI (B)	65.608	82.333	-16.725	-20,3%

COSTI OPERATIVI

I Costi operativi, pari a 57,5 milioni di euro, si decrementano del 16,7% rispetto ai 69 milioni di euro consuntivati nel 2018.

5. Materiali di consumo

Tale voce si riferisce ai costi per materiali di consumo che ammontano a 1.017 migliaia di euro (1.036 migliaia di euro nel 2018). In particolare sono costituiti dalle seguenti voci.

Dati in migliaia di euro	31 DIC 2019	31 DIC 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var. % 2019/2018
MATERIALI DI CONSUMO				
Cancelleria	31	48	-17	-34,7%
Carburanti, lubrificanti	697	613	84	13,6%
Materiali per parcheggi auto	9	24	-15	-61,8%
Piccoli attrezzi	0	0	0	-93,1%
Serv. Contr. sicurezza (mat.)	66	59	7	12,4%
Vestiaro	99	156	-56	-36,2%
Mat. per servizi operativi	114	136	-22	-16,0%
TOTALE MATERIALI DI CONSUMO	1.017	1.036	-19	-1,8%
Incid.% su Costi operativi	1,8%	1,5%		

6. Costi del personale

Il "Costo del personale" di TA registrato nel 2019 è pari a 20,7 milioni di euro, in calo di 10,3 milioni di euro rispetto al 2018 (-33,3%). Tale decremento è principalmente dovuto all'uscita del personale conferito a TAH dal 1° di luglio 2018.

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

Dati in migliaia di euro	31 DIC 2019	31 DIC 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var. % 2019/2018
COSTI DEL PERSONALE				
Retribuzioni	20.419	30.919	-10.500	-34,0%
<u>di cui:</u>				
Stipendi	13.522	18.964	-5.442	-28,7%
Salari	1.315	3.762	-2.448	-65,1%
Oneri sociali	4.283	6.422	-2.139	-33,3%
TFR	1.299	1.771	-472	-26,7%
altri costi lavoro	325	163	163	100,2%
<u>di cui:</u>				
Contributi cral	5	7	-3	-36,5%
Fondo sociale	0	8	-8	n.s.
Benefits al personale	309	76	233	305,6%
Som ministrato e varie	12	71	-59	-83,8%
TOTALE COSTI DEL PERSONALE	20.745	31.082	-10.337	-33,3%
Incid.% su Costi operativi	36,1%	45,1%		

La seguente tabella illustra l'**organico medio** annuo (espresso in *Equivalent Full Time*) relativo al 2019 e le variazioni rispetto al 2018. Per una migliore comprensione dell'andamento degli organici nei due periodi alla luce dello scorporo da TA degli organici di handling in TAH, si rimanda a quanto esposto al paragrafo 12 della relazione sulla gestione.

EFT Medi	2019	2018	Var.	Var %
Dirigenti	14,2	11,5	2,7	24%
Impiegati	286,3	421	- 134,7	-32%
Operai	35,6	99,3	- 63,7	-64%
TOSCANA AEROPORTI	336,1	531,8	- 195,7	-37%

Ricordiamo che nella tabella sopraesposta 2 unità a tempo parziale sono considerate 1 unità a tempo pieno.

7. Costi per servizi

Complessivamente i costi per servizi del 2019 e 2018 sono così composti.

Dati in migliaia di euro	31 DIC 2019	31 DIC 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var. % 2019/2018
COSTI PER SERVIZI				
Servizi commerciali	266	265	1	0,4%
Spese istituzionali	1.877	1.829	48	2,6%
Altri servizi	5.594	5.220	374	7,2%
Servizi per il personale	1.004	1.316	-311	-23,7%
Servizi di manutenzione	5.063	5.156	-93	-1,8%
Utenze	3.936	3.165	771	24,4%
Servizi operativi	11.583	11.426	158	1,4%
TOTALE COSTI PER SERVIZI	29.324	28.376	947	3,3%
Incid.% su Costi	51,0%	41,1%		

I “*servizi commerciali*” per 266 migliaia di euro nel 2019 (265 migliaia di euro nel 2018) comprendono i seguenti costi.

Dati in migliaia di euro	31 DIC 2019	31 DIC 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var. % 2019/2018
COSTI PER SERVIZI				
Servizi commerciali	266	265	1	0,4%
<u>di cui:</u>				
Provvigioni pubblicità	23	21	3	12,8%
Gestione impianti pubblicità	72	96	-25	-25,7%
Promozioni retail	51	28	23	82,9%
Servizio dry cleaning	120	120	0	0,0%

Le “*spese istituzionali*” nel 2019 sono state pari a 1,88 milioni di euro (1,83 milioni di euro nel 2018) comprendono principalmente i costi degli organi amministrativi e di controllo.

Dati in migliaia di euro	31 DIC 2019	31 DIC 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var. % 2019/2018
COSTI PER SERVIZI				
Spese istituzionali	1.877	1.829	48	2,6%
<u>di cui:</u>				
Emolumenti am.m.ri	1.274	1.319	-44	-3,4%
Emolumenti sindaci	245	208	36	17,5%
Viaggi trasferte am.m.ri	313	219	94	42,9%
Legali, notarili, assembleari	18	56	-38	-68,3%
Partecipazione congressi	28	27	1	2,4%

Gli “*altri servizi*” per 5,6 milioni di euro (5,2 milioni di euro nel 2018) comprendono principalmente prestazioni professionali, assicurazioni industriali e costi di comunicazione.

Dati in migliaia di euro	31 DIC 2019	31 DIC 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var. % 2019/2018
COSTI PER SERVIZI				
Altri servizi	5.594	5.220	374	7,2%
<u>di cui:</u>				
Prestazioni professionali	2.944	3.013	-69	-2,3%
Assicurazioni industriali	549	666	-117	-17,6%
Comunicazione	2.039	1.454	585	40,2%
Altri minori	62	87	-25	-28,5%

Gli “*altri servizi per il personale*” per 1 milione di euro (1,3 milioni di euro nel 2018) comprendono principalmente i costi di mensa aziendale, servizio paghe, trasferte e formazione dei dipendenti.

Dati in migliaia di euro	31 DIC 2019	31 DIC 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var. % 2019/2018
COSTI PER SERVIZI				
Servizi per il personale	1.004	1.316	-311	-23,7%
<u>di cui:</u>				
Mensa	569	806	-237	-29,5%
Assicurazioni	172	168	4	2,5%
Medicina prev. e visite med.	12	44	-33	-73,8%
Formazione	78	127	-50	-39,1%
Selezione personale	19	34	-15	-44,9%
Servizio paghe	35	50	-15	-30,0%
Trasferte	121	86	35	40,8%

I “*servizi di manutenzione*” per 5,06 milioni di euro (5,16 milioni di euro nel 2018) comprendono le manutenzioni ad infrastrutture aeroportuali, impianti, attrezzature ed automezzi.

Dati in migliaia di euro	31 DIC 2019	31 DIC 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var. % 2019/2018
COSTI PER SERVIZI				
Servizi di manutenzione	5.063	5.156	-93	-1,8%
<u>di cui:</u>				
Man. Attrezz./Automezz.	347	833	-486	-58,4%
Manutenzione impianto bhs	906	902	4	0,4%
Manutenzione infrastrutture	2.233	2.208	25	1,1%
Manutenzione IT	1.576	1.212	364	30,0%

I “*servizi per utenze*” per 3,9 milioni di euro (3,2 milioni di euro nel 2018) sono principalmente costituite dai costi per l'energia elettrica, gas, acqua e servizi di telefonia:

Dati in migliaia di euro	31 DIC 2019	31 DIC 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var. % 2019/2018
COSTI PER SERVIZI				
Utenze	3.936	3.165	771	24,4%
<u>di cui:</u>				
Energia elettrica	1.933	1.664	269	16,2%
Acqua	372	142	230	161,6%
Telefoni	190	179	11	6,3%
Cellulari	195	131	64	48,9%
Gas	982	868	114	13,1%
Minori	264	181	82,5	45,5%

I “*servizi operativi*” per 11,58 milioni di euro (11,43 milioni di euro nel 2018) comprendono principalmente i costi esterni di facchinaggio, vigilanza, pulizie, noleggi, pronto soccorso ed altri servizi prettamente legati alla operatività aeroportuale.

Dati in migliaia di euro	31 DIC 2019	31 DIC 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var. % 2019/2018
COSTI PER SERVIZI				
Servizi operativi	11.583	11.426	158	1,4%
<u>di cui:</u>				
Facchinaggio	1.499	2.597	-1.098	-42,3%
Pulizie aeromobili	0	318	-318	-100,0%
Servizio Agenzia/Magazz.	206	191	14	7,4%
Pulizie locali	1.383	1.059	324	30,6%
Assistenza PRM	1.460	929	531	57,2%
Servizio vigilanza	3.580	2.757	823	29,8%
Centro Servizi	279	223	56	25,2%
Collegamento arco az	120	193	-73	-37,6%
Noleggio macch. e attr.	234	792	-558	-70,5%
Gestione parcheggi	284	263	21	8,0%
Giardinaggio	126	125	1	0,4%
Sala vip	792	563	229	40,6%
Servizio pronto soccorso	397	476	-79	-16,6%
Altri servizi operativi	571	553	17	3,1%
Shuttle bus	653	386	267	69,2%

8. Oneri diversi di gestione

Gli “*oneri diversi di gestione*” per 1,9 milioni di euro (2 milioni nel 2018) comprendono principalmente imposte e tasse, associazioni, vari costi di natura amministrativa, costi non ricorrenti ed altri minori.

Dati in migliaia di euro	31 DIC 2019	31 DIC 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var. % 2019/2018
ONERI DIVERSI DI GESTIONE				
Pubblicazioni	16	11	5	45,7%
Ass.ni enti e istituti vari	494	550	-56	-10,1%
Imposte e tasse	816	539	277	51,5%
Rappresentanza	154	66	88	134,7%
Vari amministrativi	276	484	-209	-43,1%
Altri minori	140	342	-202	-59,1%
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	1.896	1.992	-96	-4,8%
Incid.% su Costi operativi	3,3%	2,9%		

9. Canoni aeroportuali

I *"canoni aeroportuali"* per 4,5 milioni di euro (6,5 milioni di euro nel 2018) comprendono i canoni per concessione ed il contributo al fondo antincendi.

Dati in migliaia di euro	31 DIC 2019	31 DIC 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var. % 2019/2018
CANONI AEROPORTUALI				
Canoni per concessione e sicurezza	5.239	5.219	20	0,4%
Canone VVF	1.231	1.287	-57	-4,4%
Rilascio Fondo Rischi VVF	-2000	-	-2.000	
TOTALE CANONI AEROPORTUALI	4.469	6.506	-2.037	-31,3%
Incid.% su Costi operativi	7,8%	9,4%		

La variazione principale è dovuta all'impatto del rilascio del fondo rischi connesso al contenzioso sul servizio antincendio dei Vigili del Fuoco in aeroporto per 2 milioni di euro¹.

10. Costi per servizi di costruzione

I costi per servizi di costruzione, di un ammontare pari a 8,2 milioni di euro (13,3 milioni di euro al 31 dicembre 2018), sono conseguenti agli investimenti sulle infrastrutture aeroportuali in concessione effettuati nel 2019. I minori costi consuntivati per 5,2 milioni di euro derivano per le stesse motivazioni indicate a commento della corrispondente voce di ricavo.

11. Ammortamenti e svalutazioni

La voce del 2019 ammonta a 10,05 milioni di euro (9,28 milioni di euro nel 2018). Essa include ammortamenti di attività immateriali per 6,92 milioni di euro (6,42 milioni di euro nel 2018), da ammortamenti materiali per 2,54 milioni di euro (2,86 milioni di euro nel 2018) e da ammortamento diritti d'uso per 589 migliaia di euro (zero al 31 dicembre 2018).

12. Accantonamenti a fondo rischi e ripristini

Tale voce, del valore di 2,66 milioni di euro (2,45 milioni di euro nel 2018), si compone dell'accantonamento a fondo rischi (719 migliaia di euro) e dell'accantonamento al fondo di ripristino (1,94 milioni di euro) che costituisce la competenza dell'esercizio necessaria per le future spese di manutenzione relative ad attività di ripristino/sostituzione dei beni oggetto delle due concessioni da parte di ENAC al fine assicurare la dovuta funzionalità, operatività e sicurezza del corpo dei beni in concessione.

13. Riprese di valore (svalutazioni) nette di crediti commerciali ed altri crediti

Tale voce ammonta a 367 migliaia di euro (329 migliaia di euro nel 2018) e costituisce l'accantonamento effettuato al fondo svalutazione crediti.

Dati in migliaia di euro	31 DIC 2019	31 DIC 2018
Acc. f.do svalutazione crediti	367	293
Perdite su crediti	-	36
totale	367	329

14. Proventi finanziari

Tale voce ammonta a circa 26 migliaia di euro (16 migliaia di euro nel 2018) ed include proventi finanziari rilasciati dall'attualizzazione dei crediti a lungo termine (19 migliaia di euro) ed in misura minore da interessi attivi (6,5 migliaia di euro).

¹ In particolare la sentenza n. 2517/19 della Commissione Tributaria Provinciale di Roma, passata in giudicato in data 10 maggio 2019, ha ammesso e approvato l'intera linea di difesa presentata dalla Società negli ultimi anni in relazione al Fondo per la protezione antincendio e, insieme alle altre recenti sentenze della Corte costituzionale e della Corte di cassazione, ha ribaltato il risultato di tutte le controversie esistenti in materia a favore della Società.

15. Oneri finanziari

Tale voce ammonta a 1.497 migliaia di euro (1.294 migliaia nel 2018) e si compone principalmente di interessi passivi e commissioni sui conti correnti bancari per 443 migliaia (501 migliaia nel 2018), costo ammortizzato sui finanziamenti in corso per 48 migliaia di euro), degli oneri finanziari (*interest cost*) su passività a benefici definiti a dipendenti per 37 migliaia di euro (53 migliaia di euro nel 2018), degli oneri finanziari relativi all'attualizzazione del fondo ripristini e sostituzioni per 859 migliaia di euro (740 migliaia nel 2018) e dagli oneri finanziari relativi all'IFRS 16 (leasing) per 110 migliaia di euro.

16. Utile (perdita) da partecipazione

Tale voce ammonta a 832 migliaia di euro (753 migliaia di euro al 31 dicembre 2018) e si riferisce ai dividendi delle società controllate e collegate ricevuti nel corso del 2019.

17. Imposte sul reddito di esercizio

Accoglie imposte per complessivi 6.544 migliaia di euro nel 2018 (5.816 migliaia di euro nel 2018) derivanti da:

- imposte correnti calcolate sul reddito fiscalmente imponibile dell'esercizio 2019 per 5.897 migliaia di euro, di cui 4751 migliaia di euro per oneri da consolidato fiscale (IRES), 1.146 migliaia di euro per IRAP;
- imposte anticipate/differite per 746 migliaia di euro;
- proventi da consolidamento fiscale con la controllante CAI per 99 migliaia di euro.

La stima delle imposte correnti è stata applicata seguendo il criterio guida del c.d. principio di derivazione.

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

18. Utile per azione / Utile diluito per azione

L'utile per azione e l'utile diluito per azione del 2019, pari ad euro 0,728 (euro 0,739 nel 2018) è stato calcolato dividendo l'utile di esercizio (13.554.635 migliaia di euro) per la media ponderata delle azioni ordinarie in circolazione durante il periodo (n.18.611.966), non essendoci fattori diluitivi.

NOTE ALLE PRINCIPALI VOCI DI BILANCIO D'ESERCIZIO 31 DICEMBRE 2018: SITUAZIONE PATRIMONIALE- FINANZIARIA

PREMESSA

In data 25 giugno TA aveva conferito il ramo d'azienda handling a favore della sua controllata TAH. La nuova società, operativa dal 1° luglio 2018, ha come oggetto sociale lo svolgimento delle attività ricomprese nei servizi di cui al Decreto Legislativo del 13 gennaio 1999 n. 18, e successive modifiche ed integrazioni. In particolare svolge per conto dei vettori le attività di assistenza a terra ad aeromobili, passeggeri e merci.

ATTIVITA' NON CORRENTI

Viene esposta di seguito la composizione delle attività non correnti al 31 dicembre 2019 ed il confronto con l'esercizio precedente.

20. Attività im materiali

dati in euro/000	31.12.2019	31.12.2018	VARIAZIONE
Diritti di concessione	148.910	151.792	-2.882
Diritti di brevetto e opere ingegno	877	1.244	-366
Im mobilitazioni in corso e acconti (im mat.)	19.467	14.358	5.109
Altre im mobilitazioni	265	12	253
Attività im materiali	169.519	167.405	2.114

Oltre a quanto esplicitato in premessa, complessivamente nel 2019 sono stati effettuati investimenti in attività im materiali per circa 9 milioni di euro relativi a:

<i>(importi in migliaia di euro)</i>	
Diritti di concessione	2.311
Im mobilitazioni in corso	6.095
Software	625
Altre im mobilitazioni	0
Totale	9.030

Per l'analisi di dettaglio degli investimenti suddetti effettuati nel 2019 in esame si rimanda a quando riportato al paragrafo 10.

Nel corso del 2019 non sono state effettuate dismissioni di cespiti.
La movimentazione delle attività immateriali viene fornita nell'Allegato A.

Diritti di concessione

Il valore al 31 dicembre 2019 è pari a 148,9 milioni di euro (151,8 milioni di euro al 31 dicembre 2018) e registra un decremento di 2,88 milioni di euro derivante principalmente per l'effetto combinato del maggior valore degli ammortamenti rispetto al valore degli investimenti di esercizio. Per ulteriori dettagli si rinvia a quanto riportato nella Relazione sulla gestione al paragrafo 10.

Diritti di brevetto industriale

Il valore al 31 dicembre 2019 è pari a 877 migliaia di euro (1.244 migliaia di euro al 31 dicembre 2018) e registra un decremento di 366 migliaia di euro per effetto gli ammortamenti di esercizio superiori agli investimenti.

Immobilizzazioni in corso

Il valore al 31 dicembre 2019 è pari a 19,5 milioni di euro (14,4 milioni di euro al 31 dicembre 2018) e registra un incremento di 5,1 milioni di euro per effetto degli investimenti dell'anno parzialmente compensati dal completamento di progetti e relativi passaggi a cespiti per i cui dettagli si rimanda a quanto riportato nella Relazione sulla gestione al paragrafo 10 ed alla Nota 20 delle note illustrative al bilancio consolidato.

21. Immobili, impianti e macchinari

dati in euro/000	31.12.2019	31.12.2018	VARIAZIONE
Terreni, Fabbricati	16.789	1.272	15.517
Altri beni	3.689	3.084	605
Attrez.re ind.li e com m.li	122	131	-9
Impianti e macchinari	5.704	18.059	-12.355
Immobilizzazioni in corso e acconti (mat.)	793	635	157
Immobili, impianti e macchinari	27.096	23.181	3.915

Complessivamente nel corso dell'esercizio 2019 sono stati effettuati investimenti per circa 6,5 milioni di euro, relativi a:

<i>(importi in migliaia di euro)</i>	
terreni e fabbricati	1.571
impianti e macchinari	2.619
attrezzature ind.li e com m.li	0
autoveicoli	203
mobili e arredi	178
hardware	1.214
Immobilizzazioni in corso	669
Totale	6.454

Per l'analisi di dettaglio degli investimenti suddetti effettuati nel 2019 in esame si rimanda a quanto riportato in relazione sulla gestione al paragrafo 10.

Nel corso del 2019 non sono state effettuate dismissioni di cespiti.

La movimentazione degli immobili, impianti e macchinari viene fornita nell'Allegato B.

22. Diritti d'uso

La voce in questione è stata rilevata al 1° gennaio 2019 a seguito della prima applicazione del principio IFRS 16 "Leasing" come descritta in precedenza al paragrafo "Nuovi principi contabili, emendamenti e interpretazioni applicabili al 1° gennaio 2019".

Si ricorda a tal proposito che al 31 dicembre 2018, TA aveva impegni di leasing operativo non annullabili per 6,2 milioni di euro. Di questi impegni, circa 0,1 milioni di euro riferiti a contratti di locazione a breve termine e 0,1 milioni di euro a leasing di modesto valore.

Per i restanti impegni di leasing, TA ha rilevato attività per il diritto d'uso pari a circa 4,8 milioni di euro e passività per leasing per 4,8 milioni di euro, calcolate attualizzando il valore dei canoni di leasing a scadere.

La società ha al 31 dicembre 2019 un valore dei Diritti d'uso è pari 4,62 milioni di euro. Tale voce si compone:

3. Diritti d'uso su parcheggi per 4,35 milioni di euro, relativi a contratti a lungo termine per la concessione di aree dedicate a parcheggi auto; la durata dei contratti va dai 9 ai 20 anni;
4. Diritti d'uso su veicoli per 268 migliaia di euro, relativi a contratti a lunga durata per auto aziendali; la durata dei contratti va dai 3 ai 4 anni;

Di seguito la movimentazione dell'anno.

dati in euro/000	31.12.2019
Valori al 01.01.2019 - prima applicazione IFRS 16	4.806
Acquisizioni	537
Dismissioni	-17
Ammortamenti	-589
Diritti d'uso	4.736

23. Partecipazioni in altre imprese

Al 31 dicembre 2019, la Capogruppo TA detiene quote ed azioni in altre partecipazioni per 2.945 migliaia di euro (2.945 migliaia di euro al 31 dicembre 2018), che si riferiscono a:

- I.T. Amerigo Vespucci S.p.a. (0,22 % del capitale): 40,6 migliaia di euro;
- Consorzio Turistico Area Pisana S.c.a.r.l. (2,4% del capitale): 420 euro;
- Scuola Aeroportuale Italiana Onlus (52,7% del capitale): 13,2 migliaia di euro;
- Consorzio Pisa Energia S.c.r.l. (5,26% del capitale): 831 euro;
- Montecatini Congressi S.c.r.l. (5,0% del capitale): 0 euro;
- Consorzio per l'Aeroporto di Siena (0,11% del capitale): 8,5 migliaia di euro;
- Firenze Convention Bureau S.c.r.l. (4,44% del capitale): 6,3 migliaia di euro;
- Firenze Mobilità S.p.a. (3,98% del capitale): 42,5 migliaia di euro;
- Società Esercizio Aeroporto della Maremma S.p.a. (0,39% del capitale): 10,2 migliaia di euro.

- Firenze Parcheggi S.p.A. (8,16% del capitale): 2.823 migliaia di euro

La Scuola Aeroportuale Italiana Onlus è classificata fra le altre imprese in quanto trattasi di Ente senza scopo di lucro.

Il Consorzio Turistico Area Pisana, Montecatini Congressi S.c.r.l. e Consorzio per l'Aeroporto di Siena sono, alla data del presente Bilancio, in stato di liquidazione.

Al 31 dicembre 2019 non si ravvisano variazioni significative nei fair value delle partecipazioni in altre imprese.

24. Partecipazioni in imprese Controllate

Al 31 dicembre 2019, il valore delle partecipazioni di TA delle società controllate è pari a 4.338 migliaia di euro (4.138 migliaia di euro al 31 dicembre 2018), come risulta dallo schema seguente.

dati in euro/000	31.12.2019	31.12.2018	VARIAZIONE
Parcheggi Peretola	3.251	3.251	0
Toscana Aeroporti Handling	750	750	0
Vola	200	0	200
Toscana Aeroporti Engineering	80	80	0
Jet Fuel	57	57	0
Partecipazioni in imprese controllate	4.338	4.138	200

Rispetto al 31 dicembre 2018 nella struttura societaria è entrata a far parte Vola S.r.l., costituita da TA proprietaria al 100%, per la gestione della ristorazione negli aeroporti e che, alla data del presente documento, non è operativa.

Non si ravvisano indicatori di perdite di valore nelle partecipazioni in imprese controllate.

25. Partecipazioni in imprese Collegate

Al 31 dicembre 2019, il valore delle partecipazioni di TA delle società collegate e correlate è pari a 380 migliaia di euro (380 migliaia di euro al 31 dicembre 2018), come risulta dallo schema seguente:

- Alatoscana per 330 migliaia di euro (330 migliaia di euro al 31 dicembre 2018);
- Immobili AOU Careggi per 50 migliaia di euro (500 migliaia di euro al 31 dicembre 2018).

Per ulteriori considerazioni relative alle caratteristiche delle società in questione si rinvia al paragrafo "Rapporti con società collegate e correlate" della relazione sulla gestione.

Non si ravvisano indicatori di perdite di valore nelle partecipazioni in imprese collegate.

26. Altre attività finanziarie

dati in euro/000	31.12.2019	31.12.2018	VARIAZIONE
Depositi cauzionali	201	189	12
Crediti verso altri esigibili oltre l'anno	3.017	3.017	0
Altre attività finanziarie	3.218	3.206	12

Depositi cauzionali

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

Crediti verso altri esigibili oltre l'anno

Il credito deriva principalmente dalla caparra confirmatoria in conto prezzo di 3 milioni di euro versata nel giugno 2018 in sede di sottoscrizione del contratto preliminare relativo all'acquisizione da NIT – Nuove Iniziative Toscane S.r.l. (società immobiliare controllata dal Gruppo Unipol) di un'area sita nella cosiddetta "Piana di Castello" nei pressi dell'aeroporto di Firenze ai fini dello sviluppo del Master Plan;

27. Crediti commerciali esigibili oltre l'anno

Si riferiscono a crediti commerciali relativi a piani di rientro contrattualizzati.

28. Attività fiscali differite

Le attività e passività fiscali differite sono esposte al netto quando compensabili nell'ambito della stessa giurisdizione. Il saldo netto è pari a 2.266 migliaia di euro (2.977 migliaia di euro al 31 dicembre 2018). Tale importo è composto principalmente dagli effetti fiscali rilevati sulle differenze temporanee dovute ai fondi tassati (Fondo di ripristino, Fondo svalutazione crediti, etc), ed alla contabilizzazione delle immobilizzazioni immateriali (diritti di concessione) secondo l'IFRIC 12. Per i dettagli relativi alla composizione della voce e relativa movimentazione, si rinvia all'allegato D.

Le imposte differite e anticipate sono state determinate applicando l'aliquota fiscale in vigore nell'esercizio nel quale le differenze temporanee si riverseranno.

ATTIVITA' CORRENTI

Di seguito viene esposta la composizione delle attività correnti al 31 dicembre 2019 ed il confronto con l'esercizio precedente.

29. Crediti commerciali

La voce principale è composta dai crediti verso clienti delle società del Gruppo che al 31 dicembre 2019, al netto del fondo svalutazione crediti, ammontano a 17.525 migliaia di euro (19.035 migliaia di euro al 31 dicembre 2018) così come da tabella seguente.

dati in euro/000	31.12.2019	31.12.2018	VARIAZIONE
Crediti verso i clienti	18.035	17.978	57
Crediti verso imprese collegate	288	174	114
Crediti verso imprese controllate	3.057	1.867	1.190
- Fondo svalutazione crediti	-4.623	-4.298	-324
Crediti commerciali	16.757	15.720	1.037

Il fondo svalutazione crediti commerciali è stato incrementato nell'esercizio mediante un accantonamento di 367 migliaia di euro e decrementato per 42 migliaia di euro per utilizzo.

dati in euro/000	31.12.2018	acc.to	utilizzo	31.12.2019
Fondo svalutazione crediti	4.298	367	-42	4.623

La composizione dei crediti per fascia di scaduto è dettagliata dalla seguente tabella.

dati in euro/000	Totale globale	crediti a scadere	Crediti scaduti				
			0-30 gg	30-60 gg	60-90 gg	90-180 gg	> 180 gg
Crediti non correnti/correnti	18.035	3.268	5.717	959	-2	1.566	6.526
Tasso di perdita atteso		-15%	-11%	-10,9%	n.s.	-13,4%	-63,6%
Fondo svalutazione crediti	-4.623	-49	-64	-104	-43	-210	-4.153
Totale al 31.12.2019	13.412	3.219	5.653	855	-	45	1.356

dati in euro/000	Totale globale	crediti a scadere	Crediti scaduti				
			0-30 gg	30-60 gg	60-90 gg	90-180 gg	> 180 gg
Crediti non correnti/correnti	17.978	2.453	4.350	1.191	835	1.642	7.508
Tasso di perdita atteso		0,0%	0,0%	-0,7%	-13%	-3,5%	-56,2%
Fondo svalutazione crediti	-4.298	0	0	-8	-11	-57	-4.222
Totale al 31.12.2018	13.679	2.453	4.350	1.182	823	1.585	3.286

Nei crediti commerciali sono inclusi anche i crediti verso le società Collegate riportati nello schema seguente.

dati in euro/000	31.12.2019	31.12.2018	VARIAZIONE
Alatoscana	57	63	-6
Immobili AOU Careggi	231	111	120
Crediti verso società Collegate	288	174	114

Nei crediti commerciali sono inclusi anche i crediti verso le società Controllate riportati nello schema seguente.

dati in euro/000	31.12.2019	31.12.2018	VARIAZIONE
Toscana Aeroporti Handling	1.578	991	587
Toscana Aeroporti Engineering	1.421	755	666
Parcheggi Peretola	13	16	-3
Jet Fuel	45	104	-59
Vola	0	0	0
Crediti verso società Controllate	3.057	1.867	1.190

30. Attività fiscali per imposte correnti

Tale voce pari a 198 migliaia di euro al 31 dicembre 2019 (2 migliaia di euro al 31 dicembre 2018) si riferisce a crediti fiscali relativi ad IRAP.

31. Altri crediti tributari

La voce è composta principalmente dal credito da ART bonus per 119 migliaia di euro.

32. Crediti verso altri esigibili entro l'anno

dati in euro/000	31.12.2019	31.12.2018	VARIAZIONE
Cred. vs vettori per addiz.le com.le diritti d'imbarco pax	7.953	7.184	769
Anticipi a fornitori	362	740	-378
Risconti attivi	418	398	20
Crediti per incassi biglietterie	317	286	31
Crediti per incassi generi di monopolio	104	96	8
Altri crediti minori	687	187	500
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	9.841	8.891	950

Il credito per l'addizionale comunale sui diritti d'imbarco passeggeri, istituita dall'art.2, comma 11 della legge 24 dicembre 2003 n. 350, ha il medesimo andamento nella voce "Debiti tributari" delle Passività correnti (nota n. 46) in quanto l'importo riscosso viene versato allo Stato.

La voce "risconti attivi" riguarda principalmente forniture con fatturazione anticipate, contributi associativi, assicurazioni.

33. Cassa e mezzi equivalenti

Tale voce pari a 13.665 migliaia di euro al 31 dicembre 2019 (9.452 migliaia di euro al 31 dicembre 2018)

Si segnala che la voce cassa e banche accoglie un importo minimo di 1 milione di euro disponibile e depositato su un conto corrente oggetto di pegno costituito a garanzia del Contratto di Finanziamento a medio lungo termine dello scalo di Firenze stipulato con il pool bancario MPS Capital Service.

Per ulteriori approfondimenti si rinvia al rendiconto finanziario commentato nella Relazione sulla Gestione.

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'

Il Patrimonio netto registra un incremento di 414 migliaia di euro per effetto della rilevazione del risultato di esercizio (13,6 milioni di euro migliaia di euro) parzialmente compensato dalla distribuzione dei dividendi (13 milioni di euro).

In particolare, il patrimonio netto risulta costituito dalle seguenti voci:

34. Capitale

Al 31 dicembre 2019 il capitale sociale della capogruppo, interamente versato, risulta costituito da n. 18.611.966 azioni ordinarie senza valore nominale (n. 18.611.966 al 31 dicembre 2018).

Per il dettaglio dei Soci si rimanda allo schema ed al paragrafo "Azionariato della Capogruppo" della relazione sulla gestione.

35. Riserve di capitale

Le riserve di capitale sono costituite:

- Dalla riserva da sovrapprezzo azioni per 18.941 migliaia di euro venutasi a creare con l'aumento di capitale a pagamento in sede di quotazione di Borsa di Società Aeroporto Toscano Galileo Galilei S.p.a. nel luglio 2007.
- Dalla riserva legale per un importo di 4.691 migliaia di euro. L'incremento di 688 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2018 deriva dalla destinazione dell'utile di esercizio 2018 sulla base di quanto deliberato dall'Assemblea dei Soci in data 29 aprile 2019 in sede di approvazione del Bilancio 2018.
- Dalle riserve statutarie per un ammontare di 25.906 migliaia di euro.
- Dalle altre riserve costituite principalmente dalla Riserva derivante dalla fusione per incorporazione di AdF per 24.585 migliaia di euro. Ai sensi del punto 5 del primo comma dell'art. 2426 C.C. si precisa che non ci sono più vincoli sulle riserve disponibili.

36. Riserva rettifiche IAS

Tale riserva negativa per 3.229 migliaia di euro accoglie:

- (i) la riserva IAS (negativa per 711 migliaia di euro) al netto degli impatti fiscali teorici creata alla data del 1° gennaio 2005 in fase di *First Time Adoption*, in modo da accogliere gli impatti a Patrimonio Netto dell'adozione dei Principi Contabili Internazionali;
- (ii) la riserva IAS (negativa per 2.618 migliaia di euro) venutasi a creare per effetto dell'applicazione del nuovo principio internazionale IFRIC 12 dal 1° gennaio 2011.

37. Utili (perdite) portati a nuovo

Accoglie gli utili portati a nuovo per 329 migliaia di euro (441 migliaia di euro al 31 dicembre 2018). La variazione deriva dall'effetto attuariale del ricalcolo del Fondo TFR secondo l'applicazione dello IAS 19.

Altri componenti di conto economico complessivo

Al 31 dicembre 2019 il valore è così composto:

UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	31 DIC 2019	31 DIC 2018
<i>Altri utili/(perdite) complessivi che non saranno successivamente riclassificati a conto economico:</i>		
- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale	-112	241
<i>Altri utili/(perdite) complessivi che saranno successivamente riclassificati a conto economico:</i>		
- Utili (perdite) derivanti dalla rideterminazione di attività finanziarie disponibili per la vendita ("available for sale")	0	0
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI PERIODO	-112	241

L'effetto fiscale relativo agli altri componenti di conto economico complessivo è così composto.

31 DIC 2019

- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale
- Utili (perdite) derivanti dalla rideterminazione di attività finanziarie disponibili per la vendita ("available for sale")

	Valore lordo	(Onere)/Beneficio fiscale	Valore Netto
	-147	35	-112
	0	0	0
TOTALE	-147	35	-112

31 DIC 2018

- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale
- Utili (perdite) derivanti dalla rideterminazione di attività finanziarie disponibili per la vendita ("available for sale")

	Valore lordo	(Onere)/Beneficio fiscale	Valore Netto
	318	-76	241
	0	0	0
TOTALE	318	-76	241

38. Utile (perdita) di esercizio

Accoglie il risultato di esercizio di TA al 31 dicembre 2019, pari a 13.555 migliaia di euro (13.746 migliaia di euro al 31 dicembre 2018).

PASSIVITA' NON CORRENTI

Viene esposta di seguito la composizione delle passività non correnti al 31 dicembre 2019 confrontata con l'esercizio precedente.

39. Fondi per Rischi ed Oneri

Il Fondo per rischi ed oneri è pari a 1.450 migliaia di euro al 31 dicembre 2019 (3.524 migliaia di euro al 31 dicembre 2018). Di seguito la movimentazione dell'anno.

dati in euro/000	31.12.2018	acc.to	utilizzo	31.12.2019
Fondi rischi e oneri	3.524	719	-2.793	1.450

Il fondo al 31 dicembre 2019 è composto principalmente dai seguenti importi:

- 351 migliaia relativo agli accantonamenti connessi al contenzioso "Servizio antincendio dei VV.F." il cui status è descritto al paragrafo "Informazioni sulle voci principali del Fondo rischi e oneri al 31 dicembre 2019";
- 555 migliaia di euro relativi agli accantonamenti connessi al rischio di passività potenziale di natura giuslavoristica meglio descritti nel paragrafo "Altre informazioni";
- 200 migliaia di euro relativi a un contenzioso che vede TA citata in giudizio dall'impresa titolare dell'appalto relativo ai lavori di ampliamento del piazzale ovest dello scalo di Firenze in relazione a problematiche riscontrate in merito all'esecuzione dell'appalto in questione;
- 333 migliaia di euro relativi a contenziosi su imposte locali in relazione alla diversa classificazione delle aree aeroportuali ai fini IMU.

Per ulteriori dettagli si rinvia al paragrafo "Informazioni sulle voci principali del Fondo rischi e oneri al 31 dicembre 2019".

Gli importi accantonati dalla Società a fronte dei potenziali rischi derivanti dai contenziosi in essere risultano congrui in relazione al prevedibile esito delle controversie.

40. Fondi di ripristino e sostituzione

Tale Fondo (valutato secondo la miglior stima della spesa richiesta per adempiere l'obbligazione alla data di riferimento del bilancio) accoglie le somme per mantenere e ripristinare le infrastrutture aeroportuali degli scali di Firenze e di Pisa che la società di gestione dovrà restituire in perfetto stato manutentivo all'Ente concedente alla fine del periodo della concessione. Il valore complessivo al 31 dicembre 2019 è pari a 25.745 migliaia di euro e si incrementa di 333 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2018 per effetto dell'accantonamento del 2019 compensato parzialmente dagli utilizzi dell'esercizio. Di seguito la relativa movimentazione.

dati in euro/000	31.12.2018	acc.to	utilizzo	on. fin.	31.12.2019
Fondi di ripristino e sostituzione	25.412	1.939	-2.464	859	25.745

Tale fondo, in funzione della stima temporale del suo utilizzo, viene ripartito fra le passività non correnti (17.834 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) e fra le passività correnti (7.911 migliaia di euro al 31 dicembre 2019).

Inoltre, l'impatto potenziale sul Fondo di ripristino in termini di crescita, in conseguenza di un'ipotetica diminuzione di 50 b.p. su base annua dei tassi di interesse, sarebbe pari a +545 migliaia di euro. Invece, l'impatto potenziale sul Fondo in termini di diminuzione, in conseguenza di un'ipotetica crescita di 50 b.p. su base annua dei tassi di interesse, sarebbe pari a circa -582 migliaia di euro.

41. Fondi benefici a dipendenti

Come indicato in precedenza, il TFR è considerato un'obbligazione a benefici definiti da contabilizzare secondo lo IAS 19 "Benefici a dipendenti".

Per quanto riguarda lo scenario economico-finanziario i parametri utilizzati per le valutazioni dei due collettivi di Pisa e Firenze al 31 dicembre 2019 sono i seguenti:

- tasso annuo tecnico di attualizzazione: 0,77%;
- tasso annuo di inflazione: 1,00%;
- tasso annuo incremento TFR: 2,25%.

In merito al tasso di attualizzazione, è stato preso come riferimento per la valutazione di detto parametro l'indice iBoxx Eurozone Corporate AA con *duration* 10+; tale *duration* è commisurata alla permanenza media dei due collettivi di lavoratori oggetto di valutazione. Il personale direttivo della società non beneficia di piani a contribuzione definita.

Il valore della passività consolidata, conformemente a quanto previsto dallo IAS 19, risulta pari a 2.547 migliaia di euro al 31 dicembre 2019 (2.453 migliaia di euro al 31 dicembre 2018). Tale fondo viene esposto al netto degli anticipi corrisposti e delle liquidazioni erogate nell'esercizio in esame e presenta un incremento rispetto al 31 dicembre 2018 di 93 migliaia di euro come sotto riportato:

dati in euro/000	31.12.2018	acc.to	utilizzo	(utili)/perdite attuariali	31.12.2019
Fondi benefici ai dipendenti	2.453	37	-91	147	2.547

La variazione inserita all'interno del conto economico complessivo (-112 migliaia di euro) è pari all'*actuarial loss* di 147 migliaia di euro, al netto dell'effetto fiscale, pari a 35 migliaia di euro.

La valutazione dei benefici futuri risente ovviamente di tutte le ipotesi che debbono essere effettuate per la sua individuazione; pertanto, al fine di ottenere la sensibilità che il valore

attuale come sopra determinato presenta rispetto a tali ipotesi, sono stati condotti alcuni test che forniscono la variazione del valore attuale a fronte di una predeterminata variazione di alcune delle ipotesi adottate che maggiormente possono influenzare il valore stesso. Di seguito viene riportata in tabella l'analisi di sensitività del Fondo (dati un euro migliaia).

<i>Toscana Aeroporti</i>						
	Tasso annuo di attualizzazione		Tasso annuo di inflazione		Tasso annuo di turn over	
	+ 0,50 %	- 0,50 %	+ 0,25 %	- 0,25 %	+ 2,50 %	- 2,50 %
Fondo TFR	2.410	2.694	2.589	2.506	2.500	2.569

Si riporta infine nella seguente tabella la previsione delle erogazioni del Fondo.

Cash Flows futuri (euro)

Year	TA
0 - 1	40.577
1 - 2	106.319
2 - 3	162.963
3 - 4	74.765
4 - 5	114.906
5 - 6	34.696
6 - 7	154.555
7 - 8	103.026
8 - 9	127.067
9 - 10	182.133

42. Passività finanziarie

Di seguito la movimentazione delle Passività finanziarie non correnti e correnti.

dati in euro/000	31/12/2018	accensione di	Rimborsi	Altri	31/12/2019
Passività non correnti	27.558			-4612	22.945
Passività finanziarie correnti					
Scoperti bancari (finanz. A breve termine)	9.500	18.500	-8.000	10	20.010
Quota corrente dell'indebit.to a m/l termi	4.559		-4.468	4640	4.730
Totale passività finanziarie correnti	14.059	18.500	-12.468	4.649	24.740
Totale passività finanziarie	41.616	18.500	-12.468	37	47.685

L'importo di 24,7 milioni di euro relativo alle passività finanziarie correnti in essere al 31 dicembre 2019 si riferisce, per 4.730 migliaia di euro alla quota corrente dell'indebitamento a medio lungo termine relativa ai finanziamenti descritti nel prosieguo della presente nota e per 20 milioni di euro al finanziamento a breve termine (c.d. "denaro caldo"), incrementati nell'esercizio per complessivi 18,5 milioni di euro e rimborsati per 8 milioni di euro.

Il decremento delle Passività finanziarie non correnti, pari a 4,6 milioni di euro, si riferisce alla riclassifica a breve delle quote di capitale in scadenza nell'esercizio successivo.

Al 31 dicembre 2019 sono 8,6 milioni di euro le Passività finanziarie non correnti con scadenza oltre cinque anni.

L'importo complessivo delle passività finanziarie non correnti e la relativa quota corrente dell'indebitamento a medio lungo termine si riferisce quindi a due finanziamenti a lungo termine concessi dalla Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (BIIS - Gruppo Intesa San Paolo) e MPS Capital Service per supportare i relativi investimenti infrastrutturali. I

finanziamenti in questione prevedono la scadenza di rimborso nel giugno 2022 (contratto MPS Capital Service completamente utilizzato per 12 milioni di euro) e settembre 2027 (40 milioni di euro sottoscritto con BHS completamente utilizzati) ed un tasso d'interesse parametrato all'Euribor a sei mesi oltre uno "spread".

Il debito finanziario suddetto prevede il rispetto di determinati livelli di indici finanziari definiti contrattualmente quali Posizione Finanziaria Netta/EBITDA e Posizione Finanziaria Netta/Patrimonio Netto, secondo le definizioni concordate con le controparti finanziatrici e misurati sui valori di Bilancio della Capogruppo, per il finanziamento da 40 milioni di euro, e del Gruppo, per il finanziamento da 12 milioni di euro.

Si segnala infine come, oltre ai suddetti parametri, il contratto di finanziamento da 12 milioni di euro preveda che un importo minimo di Euro 1 milione sia disponibile e depositato su un conto corrente oggetto di pegno costituito a garanzia del finanziamento stesso e che non vengano realizzate con soggetti terzi rispetto al Gruppo operazioni straordinarie senza il preventivo consenso scritto delle banche finanziatrici.

Il mancato rispetto dei *covenants* e degli altri impegni contrattuali applicati al finanziamento in questione, qualora non adeguatamente rimediato nei termini concordati, può comportare l'obbligo di rimborso anticipato del relativo debito residuo e/o comportare limitazione nella distribuzione dei dividendi.

La Società al 31 dicembre 2019 rispetta tutti i parametri sopra menzionati.

Di seguito l'evoluzione delle scadenze dei finanziamenti in essere al 31 dicembre 2019.

Dati in migliaia di euro	quota capitale	quota interesse	totale
Entro l'anno	24.660	336	24.996
Compreso fra 1 e 2 anni	4.724	256	4.980
Compreso fra 2 e 3 anni	3.867	184	4.051
Compreso fra 3 e 4 anni	2.868	142	3.010
Compreso fra 4 e 5 anni	2.868	113	2.981
Compreso fra 5 e 6 anni	2.868	82	2.950
Oltre 6 anni	5.750	75	5.825
Totale	47.605	1.188	48.794

Di seguito il dettaglio degli affidamenti bancari al 31 dicembre 2019.

dati in euro/000	31.12.2019	31.12.2018	VAR.
Fidi accordati	68.250	69.250	-1.000
<i>di cui TA</i>	<i>68.250</i>	<i>69.250</i>	<i>-1.000</i>
<i>di cui controllate</i>			<i>0</i>
Fidi utilizzati	20.000	9.500	10.500
<i>Utilizzato %</i>	<i>29%</i>	<i>14%</i>	<i>n.s.</i>

Di seguito si espongono i finanziamenti bancari al 31 dicembre 2019 al loro valore nozionale ed al *fair value*.

Valori in euro/000	31 dicembre 2019	
	nozionale	fair value
TA - MPS	4.672	4.755
TA - INTESA SAN PAOLO	22.943	23.334
TA - FINANZIAMENTI A B/T	20.000	20.000
TOTALE	47.616	48.089

La **Posizione Finanziaria Netta** al 31 dicembre 2019, così come riportata nella Relazione sulla gestione in ossequio alla Delibera Consob prot. n°6064293 del 28 luglio 2006, risulta dalla seguente tabella:

INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CONSOLIDATO			
<i>migliaia di euro</i>	31.12.2019	31.12.2018	Var. Ass.
A. Cassa e banche	13.665	9.452	4.213
B. Altre disponibilità liquide	-	-	-
C. Titoli detenuti per la negoziazione	-	-	-
D. Liquidità (A) + (B) + (C)	13.665	9.452	4.213
E. Crediti finanziari correnti	-	-	-
F. Debiti bancari correnti	20.010	9.501	10.509
G. Parte corrente dell'indebitamento non corrente	4.730	4.558	173
H. Altri debiti finanziari correnti vs società di leasing	419	-	419
I. Indebitamento finanziario corrente (F) + (G) + (H)	25.159	14.059	11.100
J. Indebitamento finanziario corrente netto (I) - (E) - (D)	11.494	4.607	6.888
K. Debiti bancari non correnti	22.945	27.558	(4.612)
L. Obbligazioni emesse	-	-	-
M. Altri debiti non correnti verso società di leasing	4.346	-	4.346
N. Indebitamento finanziario non corrente (K) + (L) + (M)	27.292	27.558	(266)
O. Indebitamento finanziario netto (J) + (N) (P.F.N.)	38.786	32.165	6.621

Si rimanda ai commenti in Relazione sulla gestione ed al "Rendiconto Finanziario" per una più approfondita analisi dell'andamento della stessa.

43. Passività finanziarie per diritti d'uso

La voce in questione è stata rilevata al 1° gennaio 2019 a seguito della prima applicazione del principio IFRS 16 "Leasing", come descritto in precedenza al paragrafo "Nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni applicati dal 1° gennaio 2019".

Al 31 dicembre 2019 le Passività finanziarie per diritti d'uso, calcolate attualizzando il valore dei canoni di leasing a scadere, sono pari a 4,77 milioni di euro, di cui 4,35 milioni di euro classificate tra le passività non correnti e 0,42 milioni di euro tra le passività correnti.

dati in euro/000	31.12.2019
Passività finanziarie scadenti oltre un anno	4.346
Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno	419
Passività finanziarie per diritti d'uso	4.766

I contatti di leasing non prevedono covenant.
Di seguito la movimentazione dell'anno.

dati in euro/000	31.12.2019
Valori al 01.01.2019 - prima applicazione IFRS 16	4.796
Acquisizioni	537
Dismissioni	-17
Pagamento rate di leasing	-659
Oneri finanziari	110
Passività finanziarie per diritti d'uso	4.766

Di seguito la maturazione della passività finanziaria.

	euro/000
<1 anno	617
1-2 anni	576
2-3 anni	509
3-4 anni	465
4-5 anni	455
5-6 anni	466
oltre 6 anni	2.785
totale	5.873

I tassi di interesse marginale definiti dal Gruppo sono rivisti su base ricorrente e applicati a tutti i contratti aventi caratteristiche simili, che sono stati considerati come un unico portafoglio di contratti. I tassi sono determinati a partire dal tasso effettivo medio di indebitamento della Capogruppo, opportunamente rettificato in base a quanto richiesto dalle nuove regole contabili, per simulare un teorico tasso marginale di interesse marginale coerente con i contratti oggetto di valutazione. Gli elementi maggiormente significativi considerati nell'aggiustamento del tasso sono il credit-risk spread di ciascun paese osservabile sul mercato e la diversa durata dei contratti di locazione.

Di seguito i tassi utilizzati:

- 0,94% per i contratti di noleggio autoveicoli;
- 3,40% per i contratti di affitto a lungo termine;
- 2,37% per i contratti di affitto a breve-medio termine.

44. Altri debiti esigibili oltre l'anno

I debiti oltre l'esercizio successivo sono pari a 338 migliaia di euro (202 migliaia di euro al 31 dicembre 2018) e si riferiscono a depositi cauzionali ricevuti dai clienti a garanzia delle prestazioni effettuate nei loro confronti.

Debiti con scadenza superiore a 5 anni

La società ha in essere dei finanziamenti con scadenza superiore ai 5 anni, per il cui dettaglio si rimanda a quanto già esposto nell'ambito della Nota 42 Passività finanziarie.

PASSIVITA' CORRENTI

Viene esposta di seguito la movimentazione delle passività correnti avvenuta nel corso del periodo costituita dalle seguenti categorie.

45. Passività fiscali per imposte correnti

La voce pari a 2.078 migliaia di euro al 31 dicembre 2019 (1.541 al 31 dicembre 2018) è composta dalle imposte correnti (relative ad IRES) a carico di TA calcolate sui risultati ante imposte consuntivati nel 2019.

Si fa presente che tale debito comprende 1.473 migliaia di euro quale saldo IRES da versare alla controllante Corporacion America Italia in conseguenza del contratto in essere di consolidato fiscale. La restante parte, pari a 605 migliaia di euro, è relativa all'addizionale IRES del 3,5% introdotta dall'ultima legge finanziaria dello Stato che non rientra nel consolidato fiscale in quanto il relativo versamento è a carico del concessionario.

46. Altri debiti tributari

L'ammontare complessivo di 11.776 migliaia di euro al 31 dicembre 2019 (9.543 migliaia di euro al 31 dicembre 2018) è così composto:

dati in euro/000	31.12.2019	31.12.2018	VARIAZIONE
Erario c/addiz.le com.le diritti d'imbarco pax	10.761	8.710	2.051
Erario c/Irpef dipendenti ed autonomi	442	477	-35
Erario c/magg.ne diritti A/P voli privati	251	251	0
Imposte locali	141	105	36
Erario c/Iva	181	0	181
Altri debiti tributari	11.776	9.543	2.233

In particolare il debito verso l'Erario per l'addizionale comunale sui diritti d'imbarco è aumentato per effetto delle medesime dinamiche associate all'incremento dei crediti verso altri esigibili entro l'anno.

47. Debiti commerciali

I debiti verso fornitori al 31 dicembre 2019 ammontano a 31,8 milioni di euro (29,2 milioni di euro al 31 dicembre 2018) e registrano un aumento di 2,6 migliaia di euro.

48. Debiti verso Istituti Previdenziali

Tale voce comprende i debiti verso gli Istituti previdenziali (INPS, INAIL) per un valore al 31 dicembre 2019 pari a 1.256 migliaia di euro (1.499 migliaia di euro al 31 dicembre 2018).

49. Altri debiti esigibili entro l'anno

Gli altri debiti entro l'anno al 31 dicembre 2019 sono pari a 9,97 milioni di euro (10,6 milioni di euro al 31 dicembre 2018) e sono rappresentati dalle seguenti voci di debito.

dati in euro/000	31.12.2019	31.12.2018	VARIAZIONE
Dipendenti/collaboratori c/competenze	2.757	2.796	-39
Canoni concessori	2.619	2.669	-50
Risconti passivi	1.185	1.398	-213
Servizio antincendio	1.061	1.090	-29
Incassi biglietteria aerea/bus/treno	554	517	37
Organi istituz. c/competenze	697	610	87
Acconti (vettori)	406	614	-208
Altri debiti minori	692	897	-205
Altri debiti esigibili entro l'anno	9.972	10.591	-620

In particolare:

- Il Servizio antincendio rappresenta il debito verso l'Erario introdotto dalla legge finanziaria 2007. Per ulteriori considerazioni si rinvia all'apposito allegato di dettaglio del "Fondi per rischi ed oneri".
- I risconti passivi sono riferiti principalmente a fatturazioni anticipate di ricavi *non aviation*.

ALTRE INFORMAZIONI

Impegni e Garanzie

Al 31 dicembre 2019 gli impegni e garanzie sono composte da 16.341 migliaia di euro di fidejussioni di Terzi a favore di TA e di 10.925 migliaia di euro per fidejussioni prestate da Terzi per conto di TA.

dati in euro/000	31.12.2019	31.12.2018	VARIAZIONE
Fidejussioni di terzi a favore di TA	16.341	12.164	4.177
Fidejussioni a terzi per conto di TA	10.833	10.137	696

Le fideiussioni di terzi prestate a favore di TA si riferiscono principalmente a fideiussioni prestate a garanzia dei lavori appaltati, al rispetto dei contratti da parte dei sub-concessionari, da parte dei vettori aerei e di altri clienti.

Le fideiussioni prestate a terzi per conto di TA si riferiscono principalmente a fideiussioni prestate all'ENAC a garanzia del pieno ed esatto svolgimento dei compiti previsti dalle due Convenzioni quarantennali sottoscritte al Comune di Pisa ed al Comune di Firenze a garanzia del rispetto dei regolamenti comunali sui lavori di ampliamento delle infrastrutture aeroportuali da parte di TA.

Ripartizione degli strumenti finanziari per categoria di valutazione applicata

31 dicembre 2019 (dati in 000/euro)	Attività valutate al fair value	Attività valutate al costo ammortizzato	Totale
Attività			
Crediti commerciali	-	17.065	17.065
Altre attività finanziarie	2.945		2.945
Altri crediti	-	12.480	12.480
Cassa e mezzi equivalenti	-	13.665	13.665
Totale	2.945	43.210	46.155

31 dicembre 2019 (dati in 000/euro)	Attività valutate al fair value	Attività valutate al costo ammortizzato	Totale
Attività			
Passività finanziarie	-	47.685	47.685
Passività finanziarie per diritti d'uso	-	4.766	4.766
Debiti commerciali ed altre passività	-	38.154	38.154
Totale	-	90.605	90.605

Livelli gerarchici di valutazione del *fair value*

In relazione agli strumenti finanziari rilevati nella situazione patrimoniale-finanziaria al fair value, l'IFRS 7 richiede che tali valori siano classificati sulla base di una gerarchia di livelli che rifletta la significatività degli input utilizzati nella determinazione del *fair value*.

Si distinguono i seguenti livelli:

- Livello 1 – quotazioni rilevate su un mercato attivo per attività o passività oggetto di valutazione;
- Livello 2 – input diversi dai prezzi quotati di cui al punto precedente, che sono osservabili direttamente (prezzi) o indirettamente (derivati dai prezzi) sul mercato;
- Livello 3 – input che non sono basati su dati di mercato osservabili. Le "Attività valutate al fair value" di cui alla tabella precedente rientrano nel livello in questione.

Informazioni relative agli strumenti finanziari

Non sono presenti strumenti finanziari derivati

Informativa in merito a sovvenzioni pubbliche, contributi e altri vantaggi economici ricevuti (ex legge. 142/2018 art.1, comma 125)

Ai sensi della suddetta legge, TA nel corso del 2019 ha ricevuto un contributo pari a 32,5 migliaia di euro come credito di imposta (c.d. Art Bonus)¹.

Informazioni sulle voci principali del Fondo rischi e oneri al 31 dicembre 2019

Per una dettagliata descrizione dei contenuti in essere si rinvia all'analogo paragrafo inserito all'interno delle Note illustrative del Bilancio Consolidato.

Compensi agli Amministratori, Sindaci e Dirigenti con responsabilità strategiche

Per quanto riguarda il relativo dettaglio si rinvia all'apposita tabella della Relazione sulle remunerazioni di cui all'art. 123-ter del D. Lgs. 58/98 (pubblicata sul sito della Società).

Si evidenzia come gli Amministratori ed i Sindaci non abbiano alcun interesse in operazioni straordinarie che siano state effettuate durante l'esercizio 2019, ovvero in operazioni di uguale genere avviate nel corso di precedenti esercizi e non ancora concluse. Alla data di chiusura del presente Bilancio d'esercizio, non sono stati concessi prestiti a favore di membri del Consiglio di Amministrazione o del Collegio Sindacale.

Operazioni atipiche e/o inusuali

Ai sensi della Comunicazione Consob n. 6064293 del 28 luglio 2006, si rende noto che non si sono rilevate operazioni atipiche e/o inusuali accadute nel corso del 2019.

Eventi ed operazioni significative non ricorrenti

Ai sensi della Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 si precisa che nell'esercizio 2019 non sono avvenute operazioni significative non ricorrenti.

Eventi di rilievo avvenuti dopo il 31 dicembre 2019

Come già riportato al paragrafo 18 della relazione sulla gestione nell'esercizio 2020 che alle criticità già previste (Alitalia, Brexit, e blocco 737-800 Max) si aggiunge quella legata all'impatto sul trasporto aereo del "corona virus".

Tale fattore rappresenta un evento intervenuto dopo la data di riferimento del bilancio che, in applicazione del principio contabile IAS 10 "Fatti intervenuti dopo la data di chiusura del bilancio", non comporta delle rettifiche sui saldi al 31 dicembre 2019, in quanto seppur il fenomeno Coronavirus si sia manifestato nella Repubblica Popolare Cinese a ridosso della data di riferimento del bilancio, è solo a partire da fine gennaio 2020 che l'Organizzazione Mondiale della Sanità ha dichiarato l'esistenza di un fenomeno di emergenza internazionale: e sempre a partire da fine gennaio 2020 sono stati diagnosticati casi anche in altri Paesi, tra cui l'Italia. Proprio nel nostro Paese, dall'inizio di marzo 2020 sono state adottate misure sempre più stringenti volte a contrastare la diffusione del virus e tutelare la salute, coinvolgendo dapprima alcune zone del nord e progressivamente anche il resto della penisola. In particolare, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri dell'11 marzo 2020 è stata disposta la chiusura su tutto il territorio nazionale fino al 25 marzo 2020 di tutte le attività di ristorazione e di tutti i negozi, tranne i negozi di prima necessità o di servizi alla persona (alimentari, farmacie, ecc). Tali misure sono successivamente state quasi completamente prorogate fino al 3 maggio 2020. Inoltre, sempre fino al 3 maggio

¹ Credito di imposta pari al 65% delle erogazioni liberali corrisposte a sostegno della cultura da utilizzare - per terzi - in compensazioni con F24 a decorrere dal periodo di imposta successivo a quello dell'erogazione.

2020, sono previste riduzioni dei servizi di trasporto pubblico locale, dei servizi di trasporto via pullman, treno, aereo o nave, nonché tutte le manifestazioni organizzate nonché gli eventi in luogo pubblico o privato, ivi compresi quelli di carattere culturale, ludico, sportivo, religioso e fieristico, anche se svolti in luoghi chiusi ma aperti al pubblico.

Con specifico riferimento al settore dei trasporti, in data 12 marzo 2020 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al fine di contrastare la diffusione del virus e tutelare la salute dei lavoratori, ha decretato con provvedimento n. 112 (con proroga intervenuta con decreto n. 153 del 12 aprile 2020) che l'operatività dei servizi aeroportuali sia ristretta ad uno specifico elenco di scali, che include l'aeroporto di Pisa; conseguentemente, a partire dal 14 marzo 2020 e fino al 3 maggio 2020 l'aeroporto di Firenze vedrà limitate le proprie operazioni ad attività di cargo, posta, voli di Stato e relativi ad emergenze, incluse quelle sanitarie.

La sospensione delle attività dell'aeroporto di Firenze, ha fatto seguito ad un calo dei passeggeri già dalla fine di febbraio: la contrazione complessiva di traffico sui due scali rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente è di circa 417.500 passeggeri (dato al 31 marzo 2020). Le misure di "quarantena", sempre più restrittive anche in altri paesi europei, hanno comportato la cancellazione dei voli fino ad aprile 2020. Ad oggi, non è possibile escludere tuttavia che, in funzione del perdurare dell'epidemia, limitazioni ai servizi aeroportuali e/o ulteriori cancellazioni di voli possano interessare anche i mesi successivi. Al momento sussiste un'incertezza relativa alla durata e all'espansione geografica di tale epidemia, nonché ai conseguenti impatti che tale scenario determinerà sul traffico e sui risultati economici della Società: considerata la continua evoluzione del fenomeno, al momento è difficile formulare previsioni quantitative sui relativi effetti, tuttavia, stante le limitazioni ai servizi aeroportuali e le cancellazioni riscontrate da marzo 2020, è possibile ipotizzare che l'impatto sui risultati economico finanziari del 2020 sia significativo, soprattutto con riferimento al primo semestre dell'anno in questione.

In ogni caso, per contrastare tale situazione, la Società ha tempestivamente predisposto una serie di contromisure volte all'adeguamento dei costi alla ridotta domanda di traffico, tenuto conto anche dei provvedimenti adottati dal governo italiano con decreto legge 17 marzo 2020, n. 18 (c.d. Cura Italia): considerata la struttura dei conto economico della Società, che vede tra le componenti principali il costo per il personale, i primi provvedimenti adottati sono stati volti a mitigare tali oneri e relative uscite finanziarie, ed hanno dapprima riguardato l'utilizzo di periodi di ferie per tutti i lavoratori che non dovessero garantire un presidio presso gli scali. Per il personale amministrativo e di supporto è stato fatto ricorso al telelavoro. Inoltre, previa attivazione delle interlocuzioni con le rappresentanze sindacali al fine di condividere le opportune manovre da adottare, a partire dal 25 marzo 2020 è stato fatto ricorso all'istituto della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria per la totalità del personale in forza con il mantenimento dei servizi minimi operativi e la riduzione delle attività dei dipendenti amministrativi. Tale provvedimento sarà in forza per un massimo di dodici mesi.

Quanto al contenimento dei costi per servizi, la Direzione ha effettuato una prima analisi dei contratti in essere, identificando le fattispecie non strategiche ed attivando eventuali ulteriori iniziative con i fornitori.

La Direzione, dopo una puntuale analisi dei fabbisogni finanziari, aggiornati per effetto della ipotizzata riduzione della domanda di traffico per l'anno 2020 e delle azioni sopra descritte, ha quindi identificato le misure aggiuntive volte a consentire il rispetto da parte della Società delle obbligazioni assunte, quali la rimodulazione delle tempistiche degli interventi sulle infrastrutture di carattere non urgente. A tal proposito si ricorda che, anche in funzione degli obiettivi di investimento, erano già state attivate le interlocuzioni con primari istituti di credito per la definizione della più adeguata struttura finanziaria a supporto dello sviluppo infrastrutturale degli aeroporti di Pisa e Firenze; eventuali nuove

esigenze di liquidità che dovessero nascere da una ulteriore riduzione del traffico atteso a causa del perdurare dell'attuale situazione, verranno considerate nell'ambito di tali interlocuzioni, anche alla luce della pubblicazione del Decreto Liquidità lo scorso 9 aprile 2020, fermo restando un costante dialogo anche con l'Ente concedente.

In tale contesto, al fine di tutelare la solidità patrimoniale e finanziaria della Società, il Consiglio di Amministrazione, con delibera del 31 marzo 2020 ha rivisto e modificato la proposta di destinazione del risultato dell'esercizio 2019, non prevedendo la distribuzione di alcun dividendo riferito all'esercizio in questione, modificando così la decisione assunta nel corso della riunione del 12 marzo 2020 che aveva previsto dividendi per circa 9,4 milioni di euro.

La direzione ha quindi stimato che, pur considerando una significativa riduzione della domanda di traffico per l'intero esercizio 2020, l'implementazione delle sopra descritte misure di contenimento dei costi, il ricorso alla liquidità acquisita tramite i finanziamenti a breve termine e, ove necessario, alle ulteriori eventuali linee di credito disponibili grazie anche all'accesso al Decreto Liquidità, potranno consentire a Toscana Aeroporti di adempiere nel breve periodo alle obbligazioni assunte.

Il tutto, assicurando il mantenimento dei piani di sviluppo infrastrutturali e adeguati livelli di servizio per le operazioni comunque in essere, per consentire a Toscana Aeroporti, superata la situazione di emergenza, di riprendere nel medio periodo lo sviluppo.

Allo stato attuale, fatte le dovute valutazioni sulla base del quadro informativo disponibile, pur non essendo possibile determinare con un sufficiente grado di affidabilità gli eventuali impatti che possano influenzare l'andamento della Società, l'economia e il settore di riferimento nei prossimi mesi - e auspicando che tale emergenza possa rientrare in funzione delle misure di contenimento previste dai governi, dalle autorità competenti, dalle banche centrali dei Paesi colpiti dalla diffusione del virus - si ritiene che, considerate le contromisure sviluppate dal management, nonché gli interventi governativi di carattere economico a sostegno di famiglie, lavoratori e imprese, tale circostanza non rappresenti un elemento impattante il processo di stima della Direzione con riferimento al bilancio al 31 dicembre 2019, né un fattore di incertezza sulla capacità dell'impresa di continuare ad operare come un'entità in funzionamento.

Proposta di destinazione del risultato d'esercizio

Proponiamo che l'**utile netto di esercizio di 13.554.635 euro** sia destinato per:

- **677.732 euro** quale accantonamento a **riserva legale** sulla base delle disposizioni statutarie;
- **12.876.903 euro** quale accantonamento a riserva straordinaria.

Autorizzazione alla pubblicazione

Questo documento è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 21 aprile 2020 e messo a disposizione in data 23 aprile 2020 su autorizzazione del Presidente.

Per il Consiglio di Amministrazione
Il Presidente
(Marco Carrai)

ALLEGATI AL BILANCIO D'ESERCIZIO 2019

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELLE ATTIVITA' IMMATERIALI NEL 2019
(importi in migliaia di Euro)

	DIRITTI DI CONCESSIONE	DIRITTI BREVETTO E UTILIZZO OPERE INGEGNO	IMMOBILNI IN CORSO	ALTRE IMMOB.NI	TOTALE
Costo storico	196.772	14.252	14.358	1.024	226.406
Fondo ammortamento	- 44.980	- 13.008	- -	1.013	- 59.001
A - Valore al 31-12-18	151.792	1.244	14.358	12	167.406
<i>VARIAZIONI DI ESERCIZIO</i>					
Acquisti	2.311	625	6.095	-	9.031
Riclassifiche	633	72	- 987	282	-
Ammortamenti	- 5.826	- 1.063	- -	29	- 6.918
B - Saldo variazioni	- 2.882	- 366	5.109	253	2.113
Costo storico	199.716	14.948	19.467	1.306	235.437
Fondo ammortamento	- 50.806	- 14.071	- -	1.041	- 65.918
Valore al 31-12-2019 (A+B)	148.910	877	19.467	265	169.519

All. A

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELLE ATTIVITA' MATERIALI NEL 2019
(importi in migliaia di Euro)

	TERRENI, FABBRICATI	IMPIANTI E MACCHINAR I	ATTREZZI E IND. E COMM. I	IMMOB. IN CORSO	ALTRI BENI	TOTALE
Costo storico	22.614	20.567	587	635	16.526	60.929
Fondo ammortamento	- 7.573	- 16.278	- 456	-	- 13.442	- 37.749
A - Valore al 31-12-18	15.042	4.289	131	635	3.084	23.181
<i>VARIAZIONI DI ESERCIZIO</i>						
Acquisti	1.571	2.619	-	669	1.595	6.454
Riclassifiche	439	-	-	- 439	-	0
Ammortamenti	- 262	- 1.204	- 9	- 72	- 990	- 2.538
B - Saldo variazioni	1.747	1.415	- 9	158	605	3.915
Costo storico	24.624	23.186	587	793	18.121	67.310
Fondo ammortamento	- 7.835	- 17.482	- 465	-	- 14.432	- 40.214
Valore al 31-12-19 (A+B)	16.789	5.704	122	793	3.689	27.096

PATRIMONIO NETTO AL 31.12.2019: ORIGINE, DISTRIBUIBILITA' E UTILIZZAZIONI PRECEDENTI ESERCIZI (importi in migliaia di Euro)

NATURA	IMPORTO	POSSIBILITA' DI UTILIZZAZIONE (*)	QUOTA DISPONIBILE	RIEPILOGO DELLE UTILIZZAZIONI EFFETTUATE NEI TRE PRECEDENTI ESERCIZI (**)	
				PER COPERTURA PERDITE	PER ALTRE RAGIONI
CAPITALE SOCIALE	30.710				
RISERVE DI CAPITALE:					
Riserva per azioni proprie					
Riserva per azioni o quote di Soc. Controllate					
Riserva da sovrapprezzo azioni	18.941	A, B	18.941		
Altre riserve	24.585	A, B	24.585		
<i>di cui:</i>					
<i>Riserva da avanzo di concambio (incorporazione AdF) (***)</i>	<i>24.084</i>		<i>24.084</i>		
<i>Riserva di rivalutazione ex legge 413/91</i>	<i>435</i>		<i>435</i>		
<i>Altre riserve per contributi in c/capitale ex art. 55 DPR 917</i>	<i>66</i>		<i>66</i>		
RISERVE DI UTILI:					
Riserva legale	4.691	B	4.691		
Riserva straordinaria	25.907	A, B, C	25.907		
Riserva per azioni proprie					
Riserva da utili netti su cambi					
Riserva da valutazione delle partecipazioni con il metodo del Patrimonio Netto					
Riserva da deroghe ex comma 4 dell'art. 2423 c.c.					
RISERVA RETTIFICHE IAS (***)	- 3.229				
RISERVA DI FAIR VALUE	-				
Utili (perdite) a nuovo	329				
Utile (perdita) dell'esercizio	13.555	A, B, C	13.555		
Totale	115.488		87.679		
<i>di cui:</i>					
<i>Quota non distribuibile</i>			<i>48.217</i>		
<i>Residua quota distribuibile</i>			<i>39.461</i>		

(*) Possibilità di utilizzazione:

A = aumento di capitale

B = per copertura perdite

C = distribuzione ai soci

(**) Non sono state effettuate utilizzazioni nei tre esercizi precedenti.

(***) La Riserva IAS proveniente dal PN di AdF, per un importo pari a 1.025 migliaia di euro, non è disponibile come da D.Lgs. 38/2005 art.6.

PROSPETTO DI MOVIMENTAZIONE DELLE IMPOSTE DIFFERITE E ANTICIPATE ED EFFETTI CONSEGUENTI (importi in migliaia di Euro)

VOCI	IMPOSTE ANTICIPATE / DIFFERITE 31/12/2018			RIASSORBIMENTI ANNO 2019			INCREMENTI ANNO 2019			IMPOSTE ANTICIPATE / DIFFERITE 31/12/2019		
SPESA PER AUMENTO DI CAPITALE	231.707	ires	55.609	231.707	ires	55.609	-	ires	-	-	ires	-
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI E ALTRI CREDITI	4.643.476	ires	1.114.434	-	ires	-	366.820	ires	88.037	5.010.296	ires	1.202.471
IFRIC12 / FONDI DI RIPRISTINO E MANUTENZIONI ECCEDENTI	1.952.733	ires / i	614.560	1.612.287	ires / ir	469.498	1.075.155	ires / ir	313.085	1.415.600	ires / i	458.147
ACTUARIAL GAIN / LOSS (O.C.I.)	449.685	ires	107.925	-	ires	-	147.490	ires	35.398	597.175	ires	143.323
VARIE MINORI	403.937	ires / i	115.061	527.426	ires / ir	127.031	507.332	ires / ir	122.067	383.843	ires / i	110.097
RISCHI E ONERI FUTURI	3.428.361	ires / i	953.413	2.725.137	ires / ir	756.433	412.851	ires / ir	99.084	1.116.075	ires / i	296.064
DIFFERENZE APPLICAZIONI IAS	65.495	ires	15.719	-	ires	-	169.487	ires	40.677	234.982	ires	56.396
TFR	11.175.394			5.096.557						8.757.971		
Totale complessivo			2.976.720			1.408.571	2.679.135		698.348			2.266.497

**PROSPETTO DI RICONCiliaZIONE TRA RISULTATO D'ESERCIZIO E
IMPONIBILE FISCALE (importi in migliaia di Euro)**

	31/12/2019		31/12/2018	
	IRES	IRAP	IRES	IRAP
Risultato ante Im poste civilistico	20.098	44.507	19.562	53.738
Aliquota ordinaria applicabile	24,00%	5,12%	24,00%	5,12%
Onere fiscale teorico	4.824	2.279	4.695	2.751
Principali variazioni a titolo definitivo				
- dividendi incassati (95% esente)	- 790		- 715	
- deduzioni analitiche e forfettarie da IRAP	- 216		- 426	
- a.c.e.	- 257		- 292	
- costo del lavoro del personale dipendente a tempo indeterminato		- 19.590		- 27.503
- altro oneri costo del lavoro deducibili		- 756		- 723
Variazioni definitive diverse (saldo)	1.534	- 103	1.730	515
Variazioni temporanee diverse (saldo)	- 3.094	- 1.676	- 1.408	214
Imponibile fiscale	17.276	22.383	18.450	26.241
Im poste correnti	4.146	1.146	4.428	1.344
Im poste d'esercizio precedenti	-		- 185	
Addizionale Ires 3,5% Concessionari	605	-		
Im poste differite	660	86	338	- 10
Proventi da consolidamento	- 99		- 98	
Im poste totali iscritte in bilancio	5.312	1.232	4.482	1.334

All. E

ATTESTAZIONE DEL BILANCIO D'ESERCIZIO 2019 AI SENSI DELL'ART. 81-TER DEL REGOLAMENTO CONSOB N. 11971 DEL 14 MAGGIO 1999 E SUCCESSIVE MODIFICHE E INTEGRAZIONI

1. I sottoscritti Gina Giani (Amministratore Delegato) e Marco Gialletti (Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari) di Toscana Aeroporti S.p.a. attestano, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art. 154-bis, com mi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58:

- l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
- l'effettiva applicazione

delle procedure amministrative e contabili per la formazione del Bilancio d'esercizio 2019.

2. Si attesta, inoltre, che il Bilancio d'esercizio 2019:

- è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002;
- corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
- è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'emittente.

3. La relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione nonché della situazione dell'emittente, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui sono esposti.

Firenze, 21 aprile 2020

Per il Consiglio di amministrazione

L'Amministratore Delegato
Gina Giani

Il Dirigente Preposto
Marco Gialletti

RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE INDIPENDENTE



Relazione della società di revisione indipendente
ai sensi dell'articolo 14 del DLgs 27 gennaio 2010, n° 39 e dell'articolo 10 del
Regolamento (UE) n° 537/2014

Toscana Aeroporti SpA

Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2019

Relazione della società di revisione indipendente

ai sensi dell'articolo 14 del DLgs 27 gennaio 2010, n° 39 e dell'articolo 10 del Regolamento (UE) n° 537/2014

Agli azionisti della Toscana Aeroporti SpA

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della società Toscana Aeroporti SpA (la Società), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2019, dal conto economico, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2019, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs n° 38/05.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Società in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale e amministrativa: Milano 20149 Via Monte Rosa 91 Tel. 0277851 Fax 027785240 Cap. Soc. Euro 6.890.000,00 i.v., C.F. e P.IVA e Reg. Imp. Milano 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: **Ancona** 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 0712132311 - **Bari** 70122 Via Abate Gimma 72 Tel. 0805640211 - **Bergamo** 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035229691 - **Bologna** 40126 Via Angelo Finelli 8 Tel. 0516186211 - **Brescia** 25121 Viale Duca d'Aosta 28 Tel. 0303697501 - **Catania** 95129 Corso Italia 302 Tel. 0957532311 - **Firenze** 50121 Viale Geminio 15 Tel. 0552482811 - **Genova** 16121 Piazza Piccapietra 9 Tel. 01029041 - **Napoli** 80121 Via del Mille 16 Tel. 08126181 - **Padova** 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049873481 - **Palermo** 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091349737 - **Parma** 43121 Viale Tanara 20/A Tel. 0521275911 - **Pescara** 65127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 0854545711 - **Roma** 00151 Largo Fochetti 29 Tel. 06570251 - **Torino** 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011556771 - **Trento** 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461237004 - **Treviso** 31100 Viale Fellissent 90 Tel. 0422696911 - **Trieste** 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 0403480781 - **Udine** 33100 Via Foscolle 43 Tel. 043225789 - **Varese** 21100 Via Albuzzi 43 Tel. 0332285039 - **Verona** 37135 Via Francia 21/C Tel. 0458263001 - **Vicenza** 36100 Piazza Pontelandolfo 9 Tel. 0444393311

www.pwc.com/it

contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio d'esercizio nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

<i>Aspetti chiave</i>	<i>Procedure di revisione in risposta agli aspetti chiave</i>
Capitalizzazione diritti di concessione	
<i>Note illustrative al bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2019: nota 20 "Attività immateriali". Relazione sulla gestione: paragrafo 10 "Gli investimenti del gruppo".</i>	Abbiamo effettuato la comprensione, valutazione e validazione della procedura di capitalizzazione dei diritti di concessione adottata dalla Società. In particolare, è stata svolta la comprensione e la verifica dei controlli rilevanti alla base della capitalizzazione di tali attività immateriali. Abbiamo ottenuto il dettaglio valorizzato dei costi capitalizzati per progetto, analizzando, su base campionaria, gli incrementi ed i decrementi intervenuti nell'esercizio. Nel corso delle nostre verifiche abbiamo posto particolare attenzione al rispetto dei requisiti richiesti dall'interpretazione dei principi contabili internazionali "IFRIC 12 - Accordi per servizi in concessione" e dai principi contabili internazionali "IAS 38 - Attività immateriali" e "IAS 36 - Riduzione di valore delle attività" adottati dall'Unione Europea per la capitalizzazione di tali attività immateriali, con particolare riferimento all'identificabilità dei costi capitalizzati e all'esistenza di benefici economici futuri derivanti dall'investimento e alla verifica di eventuali indicatori di perdita di valore. A tal fine abbiamo esaminato su base campionaria i piani pluriennali predisposti dalla direzione ed i relativi flussi di cassa futuri stimati, unitamente alla verifica dell'eventuale perdita di valore (c.d. <i>impairment test</i>) sull'Aeroporto di Firenze. Abbiamo inoltre analizzato gli scenari alternativi predisposti dagli amministratori (c.d. <i>sensitivity analysis</i>) nel contesto di incertezza conseguente all'emergenza
Nel corso dell'esercizio 2019 sono stati capitalizzati costi relativi ad attività immateriali per complessivi 9 milioni di euro che rappresentano il 3,5% dell'attivo della Società, riferiti per 2,3 milioni di euro a diritti di concessione e per 6,1 milioni di euro a immobilizzazioni immateriali in corso, di cui 2,95 milioni di euro riguardanti lo sviluppo del Master Plan aeroportuale dell'Aeroporto di Firenze.	
Considerata la rilevanza degli investimenti effettuati e l'uso di stime a cui ha fatto ricorso la direzione per la verifica del rispetto dei requisiti richiesti dall'interpretazione dei principi contabili internazionali "IFRIC 12 - Accordi per servizi in concessione" e dai principi contabili internazionali "IAS 38 - Attività immateriali" e "IAS 36 - Riduzione di valore delle attività" adottati dall'Unione Europea, abbiamo rivolto una specifica attenzione alle valutazioni effettuate dagli amministratori.	
Le stime formulate dagli stessi hanno riguardato principalmente la verifica dell'identificabilità dei costi capitalizzati e l'esistenza di benefici economici futuri derivanti dagli investimenti effettuati e la verifica di eventuali indicatori di perdita di valore. Per la determinazione del valore recuperabile delle singole unità generatrici di cassa (c.d. <i>cash</i>	

generating unit – CGU) alle quali tali diritti di concessione appartengono, la direzione ha calcolato il valore d'uso utilizzando la metodologia del valore attuale dei flussi di cassa futuri (c.d. *discounted cash flows*): il valore d'uso è stato determinato come valore attuale dei flussi di cassa lungo la durata residua della concessione. Il valore recuperabile di ciascuna CGU è stato confrontato con il suo valore di bilancio, corrispondente alla somma delle attività e passività attribuibili alla CGU. Inoltre, anche in considerazione dell'attuale contesto di incertezza conseguente all'emergenza sanitaria da Covid-19 (c.d. *Coronavirus*), gli amministratori hanno ritenuto opportuno ipotizzare scenari alternativi che tengano conto di una possibile contrazione dei ricavi e della redditività derivante da una possibile riduzione della domanda di traffico.

sanitaria da Coronavirus.

Nell'ambito delle procedure di revisione svolte abbiamo altresì effettuato colloqui con la direzione e con i responsabili tecnici, finalizzati alla comprensione delle caratteristiche dei progetti.

Inoltre, con specifico riferimento alle analisi condotte sugli investimenti relativi allo sviluppo del Master Plan aeroportuale dell'Aeroporto di Firenze e relativo *impairment test*, le procedure di revisione svolte hanno compreso anche il coinvolgimento degli esperti in valutazioni e dei legali appartenenti alla rete PwC.

Le nostre verifiche hanno, infine, ricompreso l'analisi delle note illustrative al bilancio d'esercizio per valutare l'adeguatezza e completezza dell'informativa connessa.

Valutazione dei fondi rischi ed oneri e dei fondi di ripristino e sostituzione

Note illustrative al bilancio d'esercizio: nota 39 "Fondi rischi ed oneri", nota 40 "Fondi di ripristino e sostituzione" e paragrafo "Informazioni sulle voci principali del Fondo rischi e oneri al 31 dicembre 2019"

Il valore dei fondi rischi ed oneri e dei fondi di ripristino e sostituzione iscritti nel passivo della situazione patrimoniale-finanziaria del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2019 ammonta rispettivamente a 1,45 milioni di euro e 25,7 milioni di euro, che rappresentano rispettivamente il 0,6% ed il 10,1% del passivo della Società.

Data la rilevanza degli importi in questione e l'uso di stime a cui ha fatto ricorso la direzione per la verifica del rispetto dei requisiti richiesti dall'interpretazione dei principi contabili internazionali *"IFRIC 12 - Accordi per servizi in concessione"* e dal principio contabile

Abbiamo effettuato la comprensione, valutazione e validazione della procedura adottata dalla Società ai fini della determinazione degli accantonamenti a fondi rischi ed oneri e a fondi di ripristino e sostituzione e della valutazione circa la congruità delle passività iscritte nel passivo della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2019. In particolare, è stata svolta la comprensione e la verifica dei controlli rilevanti alla base della determinazione di tali accantonamenti e della valutazione della congruità delle passività rilevate. A tal proposito si evidenzia che la Società per le problematiche più significative si avvale del supporto di professionisti esterni indipendenti che aggiornano la direzione circa lo status delle controversie e sui potenziali impatti in bilancio. Abbiamo altresì ottenuto il dettaglio degli

internazionale "IAS 37 - Accantonamenti, passività e attività potenziali" adottati dall'Unione Europea, abbiamo rivolto una specifica attenzione alla verifica delle passività in questione.

Le principali analisi svolte dalla direzione hanno riguardato la verifica delle obbligazioni in corso, la stima della probabilità di dovervi adempiere e la stima del relativo ammontare.

importi accantonati, analizzando, su base campionaria, la ragionevolezza delle assunzioni adottate dalla direzione per la quantificazione della passività da rilevare in bilancio. Con riferimento ai professionisti esterni che supportano la Società nella valutazione dei fondi rischi ed oneri abbiamo inoltre proceduto all'invio delle lettere di richiesta di informazioni agli stessi ed analizzato le risposte pervenute. Inoltre, al fine di comprendere le caratteristiche delle controversie in corso e degli interventi di sostituzione e ripristino da effettuare sui beni in concessione, abbiamo effettuato colloqui con la direzione, con l'ufficio legale interno, con i responsabili del controllo di gestione, con i responsabili tecnici interni e con professionisti esterni.

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio d'esercizio

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs n° 38/05 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;

- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati ad un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di governance anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le relative misure di salvaguardia.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

Altre informazioni comunicate ai sensi dell'articolo 10 del Regolamento (UE) 537/2014

L'assemblea degli azionisti della Toscana Aeroporti SpA ci ha conferito in data 3 novembre 2014 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi dal 31 dicembre 2014 al 31 dicembre 2022.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio d'esercizio espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al collegio sindacale, nella sua funzione di comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'articolo 11 del citato Regolamento.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio ai sensi dell'articolo 14, comma 2, lettera e), del DLgs 39/10 e dell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/98

Gli amministratori della Toscana Aeroporti SpA sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari della Toscana



Aeroporti SpA al 31 dicembre 2019, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la loro conformità alle norme di legge.

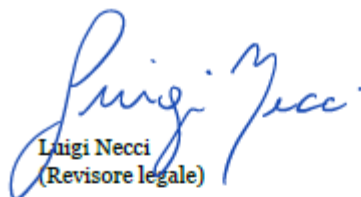
Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n° 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/98, con il bilancio d'esercizio della Toscana Aeroporti SpA al 31 dicembre 2019 e sulla conformità delle stesse alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sopra richiamate sono coerenti con il bilancio d'esercizio della Toscana Aeroporti SpA al 31 dicembre 2019 e sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'articolo 14, comma 2, lettera e), del DLgs 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Firenze, 23 aprile 2020

PricewaterhouseCoopers SpA



Luigi Necci
(Revisore legale)

Firmato digitalmente da: LUIGI NECCI
Data: 23/04/2020 10:11:55

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

Toscana Aeroporti S.p.a.
Via del Termine, 11 – 50127 Firenze
R.E.A. FI-637708 Capitale Sociale 30.709.743,90 i.v.
P.IVA e codice fiscale: 00403110505

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE SUL BILANCIO D'ESERCIZIO 2019 E BILANCIO CONSOLIDATO 2019 ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI (AI SENSI DELL'ART.153 D.LGS.58/1998 E DELL'ART.2429, COMMA 2, DEL C.C.)

All'Assemblea degli azionisti di Toscana Aeroporti S.p.A.

Signori Azionisti,

nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 il Collegio Sindacale ha svolto i propri compiti di vigilanza secondo quanto previsto dalla vigente normativa e nel rispetto dei principi di Comportamento raccomandati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili, nonché delle disposizioni Consob, integrate con le indicazioni contenute nel Codice di Autodisciplina, in materia di controlli societari e di attività del Collegio Sindacale.

Il Collegio Sindacale è stato nominato dall'Assemblea degli Azionisti del 27 Aprile 2017 e termina il proprio mandato con l'Assemblea di approvazione del bilancio al 31 dicembre 2019.

Il Collegio ha verificato, al momento dell'accettazione dell'incarico e successivamente nel corso dello stesso, il possesso da parte dei propri componenti dei requisiti di onorabilità e professionalità, dell'insussistenza di cause di ineleggibilità, incompatibilità e decadenza previste dall'art. 148, comma 3, del d.Lgs. n.58/1998 ed il possesso dei requisiti di indipendenza secondo quanto previsto dagli artt. 2382 e 2399 Codice Civile e dalla Norma Q.1.5, delle "Norme di comportamento del Collegio sindacale per le società quotate" emanate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e dall'art. 8 del Codice di Autodisciplina vigente, al fine di poter svolgere il proprio incarico con obiettività e integrità e in assenza di interessi, non solo economici che ne compromettano l'indipendenza. Il Collegio ha, altresì, svolto il processo di autovalutazione come previsto dalla norma Q.1.1., a seguito del quale non sono state riscontrate né carenze in ordine all'idoneità dei singoli componenti né in ordine all'adeguatezza della composizione dell'organo. La Relazione di autovalutazione è stata trasmessa al Consiglio di Amministrazione nella seduta del 12 marzo 2020.

Sulla base delle informazioni ricevute, della documentazione acquisita e delle verifiche espletate si evidenzia quanto segue:

Operazioni di particolare rilevanza

In proposito si rinvia a quanto è stato esaurientemente riportato nell'apposito paragrafo della Relazione sulla Gestione al Bilancio 2019.

Tra i principali fatti di rilievo avvenuti nel 2019 si richiamano:

- In data 26 gennaio 2019 è stato presentato il progetto di ampliamento del terminal dell'aeroporto di Pisa e delle infrastrutture di volo a esso collegate nell'ambito del Master Plan 2018-2026
- in data 27 maggio 2019 il TAR della Regione Toscana ha emesso sentenza di accoglimento dei ricorsi presentati da alcuni comitati e dai "Comuni della Piana" annullando il decreto legge relativo all'approvazione della VIA per la nuova pista dell'aeroporto di Firenze obbligando a rinnovare il procedimento di VIA al fine di superare le carenze istruttorie rilevate dal TAR; in data 15 luglio 2019 Toscana Aeroporti S.p.A. ha notificato il ricorso presso il Consiglio di Stato contro la sentenza del



TAR del 27 maggio 2019 (come riportato tra i fatti di rilievo intervenuti dopo il 31 dicembre 2019) il Consiglio di Stato in data 13 febbraio 2020 ha respinto il ricorso, in data 20 febbraio 2020 il Consiglio di Amministrazione di Toscana Aeroporti S.p.A. ha deliberato di proseguire con gli atti necessari per portare avanti il procedimento relativo al Masterplan dell'Aeroporto di Firenze);
- l'avvenuta costituzione in data 9 dicembre 2019 di Vola S.r.l. controllata al 100% da Toscana Aeroporti S.p.A. con la finalità di gestire direttamente o indirettamente ogni attività nel campo della ristorazione. Alla data di approvazione del bilancio al 31.12.2019 la società non risultava operativa.

Attività di vigilanza sull'osservanza della legge e dello Statuto

Il Collegio Sindacale ha vigilato sull'osservanza della legge, dell'atto costitutivo e dello statuto ed, in particolare, si è riunito nel corso del 2019, N. 11 volte ed ha partecipato a: N. 1 Assemblea dei Soci; N. 7 Consigli di Amministrazione; N. 6 Comitati Esecutivi; N. 3 Comitati Nomine e Remunerazioni; N. 6 Comitati Controllo e Rischi.

Il Collegio dà atto che sono stati osservati gli obblighi informativi in materia di informazioni regolamentate richieste dalle autorità di vigilanza e che non ha avuto notizia di violazioni o di denunce da parte dei soci.

Attività di vigilanza sul rispetto dei principi di corretta amministrazione

Il Collegio ha ottenuto dagli Amministratori, con periodicità trimestrale, informazioni sull'attività svolta, sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggiore rilievo economico, finanziario e patrimoniale realizzate dalla Società, anche per il tramite delle sue controllate, potendo ragionevolmente assicurare, per quanto sottoposto alla nostra attenzione, che le operazioni deliberate e poste in essere sono conformi alla legge e allo statuto e non appaiono imprudenti, azzardate o in conflitto d'interesse o in contrasto con le delibere assunte dall'Assemblea o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale.

Il Collegio ha, inoltre, acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di propria competenza, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione, innanzitutto attraverso la partecipazione alle riunioni del Consiglio di Amministrazione e dei Comitati e, inoltre, tramite raccolta di informazioni dal Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari, dai responsabili delle funzioni aziendali, nonché tramite il reciproco scambio di dati ed informazioni rilevanti ex art. 150 del D.Lgs. 58/1998 con la Società di Revisione legale. In particolare, per quanto attiene ai processi deliberativi del Consiglio di Amministrazione e del Comitato Esecutivo, il Collegio ha vigilato sulla conformità alla legge e allo statuto sociale riguardo alle scelte gestionali assunte dagli amministratori.

Dalle informazioni ricevute dagli Amministratori e dai colloqui con i rappresentanti della Società di Revisione, non è emersa l'esistenza di operazioni atipiche o inusuali poste in essere nel corso dell'esercizio 2019.

Attività di vigilanza sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo

Dall'attività di vigilanza è emersa l'adeguatezza dell'assetto organizzativo, in termini di struttura, procedure, competenze, responsabilità alla dimensione della Società, alla natura ed alle modalità di perseguimento dell'oggetto sociale ed al suo concreto funzionamento, anche in funzione della rilevazione tempestiva di situazioni di crisi o di perdita della continuità aziendale ed a tale riguardo non abbiamo situazioni particolari da riferire.

Il Collegio ha, altresì, verificato il possesso da parte dei propri componenti dei medesimi requisiti di indipendenza richiesti per gli Amministratori dal Codice di Autodisciplina.

Riferisce, altresì, di aver osservato il funzionamento del Consiglio di Amministrazione e dei Comitati con particolare riguardo ai requisiti previsti per gli amministratori indipendenti, alla determinazione delle remunerazioni, nonché alle responsabilità connesse alle funzioni aziendali.

Attività di vigilanza sull'adeguatezza del sistema di controllo interno

Il Collegio, anche in veste di Comitato per il Controllo interno e la revisione contabile, ha acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di propria competenza, sull'adeguatezza della struttura organizzativa della società e del sistema di controllo interno, anche attraverso la partecipazione alle riunioni del Comitato Controlli e Rischi. Tale organo ha dato puntuale informativa al Consiglio nel corso delle sedute sull'attività svolta illustrando i contenuti delle proprie relazioni semestrali nelle quali ha ritenuto di poter confermare l'adeguatezza del sistema di controllo interno e gestione dei rischi.

Handwritten signatures and initials:
 - Top left: "ps"
 - Middle: "2"
 - Bottom: "9"

Il Collegio ha parimenti monitorato l'attività svolta dal responsabile della funzione di *Internal Audit*, in applicazione a quanto previsto dal Piano di Audit 2019 approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 5 febbraio 2019 con proposta esaminata dal Comitato controllo e rischi nella seduta del 1° febbraio 2019, ascoltandone le osservazioni nel corso delle sedute ed esaminando i contenuti delle relazioni semestrali, nelle quali si evidenzia che il sistema di controllo interno e di gestione dei rischi è ritenuto idoneo.

Il Collegio Sindacale informa che gli scambi di dati e informazioni rilevanti risultano effettuati con i vari Organi di controllo.

Per quanto riguarda l'Organismo di Vigilanza della Società è stato nominato in data 1° giugno 2018 e che con delibera del Consiglio di Amministrazione del 12 maggio 2016 è stato approvato il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ai sensi del Decreto Legislativo n. 231/2001, successivamente aggiornato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 20 dicembre 2017 ed ulteriormente nella seduta del 6 agosto 2019.

Al fine di rafforzare il Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi, nel 2019 è stato, inoltre, finalizzato un progetto di Enterprise Risk Management le cui risultanze sono state approvate, previo parere favorevole del Comitato Controllo e Rischi, dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 19 dicembre 2019.

Attività di vigilanza sull'adeguatezza del sistema amministrativo contabile e sull'attività di revisione legale dei conti

Il Collegio ha vigilato sull'adeguatezza del sistema amministrativo contabile, nonché sull'affidabilità dello stesso a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'ottenimento di informazioni dal Dirigente preposto, dai responsabili delle funzioni competenti, dagli incontri con la Società di revisione e dal rilascio da parte della stessa delle Relazioni al Bilancio di esercizio ed al Bilancio consolidato, dalle quali risulta la conformità ai principi contabili internazionali.

In allegato al bilancio d'esercizio ed al bilancio consolidato, è fornita l'attestazione di cui all'art. 154-bis, comma 5, del TUF sottoscritta dall'Amministratore Delegato e dal Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari.

Il Collegio ha vigilato sull'indipendenza della Società di Revisione ai sensi dell'art. 6 paragrafo 2) lett.a) del Regolamento Europeo 537/2014 e ai sensi del paragrafo 17 dell'ISA Italia 260. Nel corso dell'esercizio 2019, come riportato nell'allegato F al Bilancio Consolidato ai sensi dell'art. 149 - duodecies del Regolamento Emittenti Consob, la Capogruppo Toscana Aeroporti S.p.A. ha corrisposto a PwC S.p.A. i seguenti compensi: euro 76.3000 per incarichi aventi ad oggetto i servizi di revisione contabile; euro 110.900 per l'incarico di revisione contabile dei fascicoli di consolidamento del Gruppo Corporacion America Airports; euro 12.700 per servizi di attestazione dei prospetti contabili di rendicontazione ex Delibera CIPE n.38/2007 alla TA S.p.A.; euro 19.000 per l'incarico di revisione limitata della Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ex D.Lgs. n.254/2016 per l'esercizio 2019 ed euro 26.500 per altri servizi non di revisione. Le controllate Parcheggi Peretola Srl e Jet Fuel Co.Srl hanno corrisposto a PwC S.p.A. per incarichi aventi ad oggetto servizi di revisione compensi per euro 13.800.

Modalità di concreta attuazione delle regole del governo societario

Il Collegio ha vigilato sulle regole di governo societario, dettate dal codice di Autodisciplina delle società quotate a cui la Società ha aderito. Il Consiglio di amministrazione ha approvato in data 12 marzo 2020 la Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari redatta ai sensi dell'art.123-bis del TUF (modello di amministrazione e controllo tradizionale).

Politiche di diversità

Ferma restando la conformità a quanto previsto dalla normativa applicabile, la Società non ha ritenuto di adottare nel corso del 2019 alcuna politica di diversità ex art. 123-bis, comma 2, lett. d-bis) D. Lgs. n. 58/1998, riscontrando che l'attuale composizione dell'organo amministrativo e dell'organo di controllo, costituisca una valida combinazione di professionalità ed in considerazione del fatto che le informative fornite agli amministratori e ai sindaci, per contenuto e frequenza, sono tali da consentire agli stessi di ricevere adeguata conoscenza del settore di attività in cui opera la società, della sua evoluzione nonché dei connessi processi aziendali.

Handwritten signature: cmo file
Handwritten signature: del 26/9

Attività di vigilanza sui rapporti con società controllate e controllanti

Il Collegio ha svolto attività di vigilanza sui rapporti intercorsi con le società controllate e controllanti che sono tempestivamente portati all'attenzione dei Comitati e del Consiglio di Amministrazione, confermando l'adeguatezza delle disposizioni impartite dalla Società alle controllate.

Le caratteristiche delle operazioni infragruppo poste in essere nell'esercizio, i soggetti coinvolti ed i relativi effetti economici sono adeguatamente indicati nelle note di commento al bilancio di esercizio della Società ed al bilancio consolidato, nelle quali sono evidenziati anche i connessi rapporti di credito/debito e di costo/ricavo.

Attività di vigilanza sulle parti correlate

Il Collegio Sindacale ha preso atto in adempimento a quanto previsto dal Regolamento Consob n.17221 del 12 marzo 2010 e successivamente aggiornato con delibera Consob n.19974 del 27 aprile 2017, che la Società ha adottato misure volte ad assicurare che le operazioni poste in essere con le parti correlate, direttamente o per il tramite di società controllate, vengano compiute in modo trasparente e rispettando criteri di correttezza sostanziale e procedurale.

Le operazioni relative alle operazioni infragruppo e con altre parti correlate riferite all'esercizio 2019, sono state esaminate nelle riunioni dei comitati controllo e rischi senza rilevare difformità. Tali poste, compresa l'adesione al consolidato fiscale, sono esaurientemente descritte nel bilancio di esercizio di TA S.p.A. e nel Bilancio consolidato di gruppo.

Omissioni e fatti censurabili rilevati, pareri e iniziative intraprese

Il Collegio non ha ricevuto nel corso dell'esercizio 2019 denunce ai sensi dell'art.2408 del Codice Civile, né sono stati presentati esposti da parte di terzi.

Il Collegio ha reso i pareri specifici richiesti dalle singole disposizioni di legge, compreso il parere in ordine alla remunerazione degli Amministratori (art.2389, comma 3, del codice civile).

Nel corso dell'attività di vigilanza svolta e sulla base delle informazioni ottenute dalla società di Revisione, ai sensi dell'art.150 comma 3 del D. Lgs. 58/1998, anche in occasione dei periodici incontri intrattenuti con la stessa, non sono emersi dati e informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati nella presente Relazione, né sono state rilevate omissioni e/o fatti censurabili e/o irregolarità o, comunque, fatti significativi tali da richiedere menzione.

Osservazioni e proposte in ordine al bilancio di esercizio e al bilancio consolidato

In considerazione della deroga contenuta nell'art.106, comma primo, del D.L. 17 marzo 2020 n. 18, il Consiglio di Amministrazione ha ritenuto necessario procedere alla revoca della convocazione dell'Assemblea Ordinaria degli Azionisti prevista per il 29/30 Aprile 2020 fissando per il giorno 15 maggio 2020 in prima convocazione, ovvero per 16 maggio 2020 in seconda convocazione, la nuova data dell'Assemblea Ordinaria degli Azionisti per l'approvazione del bilancio 2019.

Il progetto di bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 è stato approvato, dall'organo di amministrazione in data 12 marzo 2020 e successivamente in data 21 Aprile 2020 è stata approvata la versione del bilancio 2019 aggiornata con le informazioni relative agli effetti del COVID-19 diffuse con il comunicato stampa del 12 marzo 2020, con il comunicato del 13 marzo (limitazione dell'operatività dell'Aeroporto di Firenze a partire dal 14 marzo 2020), del 25 marzo 2020 (avvio della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria) e del 31 marzo 2020 (modifica della proposta di destinazione dell'utile di esercizio 2019). L'aggiornamento approvato dal CdA nella seduta del 22 Aprile 2020 ha riguardato l'integrazione delle informazioni nella relazione sulla gestione e nelle note illustrative, senza modificare i risultati economici e finanziari approvati nel CdA del 12 marzo 2020. Pertanto, i documenti essenziali che compongono il fascicolo di bilancio 2019 sono stati consegnati al Collegio Sindacale in tempo ragionevolmente utile affinché tale organo predisponesse la presente Relazione in data odierna.

E' stata approfondita anche la tematica della continuità aziendale, per la quale la Società di Revisione, ha formulato nella Relazione di Revisione un giudizio nel senso di appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale.

Nella Relazione sulla Gestione gli Amministratori indicano le motivazioni per cui hanno ritenuto che l'emergenza epidemiologica del COVID-19 non costituisca un fattore di incertezza sulla capacità dell'Impresa di continuare ad operare come un'entità in funzionamento.

Handwritten signatures and initials:
 cps
 4
 [Signature]
 [Signature]
 9

A conferma di ciò, si ricordano le delibere del CdA assunte nel periodo in corso inerenti le attività necessarie per il rafforzamento patrimoniale, in particolare la revoca della distribuzione dei dividendi.

Il Collegio Sindacale ha svolto le necessarie verifiche sull'osservanza delle norme inerenti la formazione del progetto di bilancio di esercizio e del bilancio consolidato al 31 dicembre 2019.

In particolare, si dà atto che il bilancio d'esercizio ed il bilancio consolidato sono stati redatti in conformità ai Principi Contabili Internazionali (IFRS) adottati dall'Unione Europea e che la Società ha applicato in materia di schemi di bilancio e di informativa societaria quanto stabilito dalla CONSOB.

E' stata verificata l'osservanza delle norme di legge inerenti la predisposizione della Relazione sulla gestione nonché, ai sensi del D.Lgs. 254/2016 in attuazione della direttiva UE 2014/95, la predisposizione della Dichiarazione Consolidata di Carattere non Finanziario (DNF) con riferimento all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019, approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 12 marzo 2020.

La Società di Revisione ha omesso in data 23 Aprile 2020 le relazioni sui bilanci della Società e del Gruppo ai sensi degli artt. 14 del D.Lgs. 39/2010 e dell'art. 10 del Regolamento (UE) 537/2014 senza rilievi.

La Società di revisione dichiara che a suo giudizio la Relazione sulla gestione ed alcune specifiche informazioni contenute nella Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sopra richiamate sono coerenti con il bilancio d'esercizio e con il bilancio consolidato del gruppo Toscana Aeroporti al 31 dicembre 2019.

La società di revisione ha, altresì, prodotto al Collegio Sindacale nella veste di Comitato per il controllo interno e la revisione contabile, la Relazione Aggiuntiva di cui all'art. 11 Regolamento UE n. 537/2014 dalla quale si rileva che non sono state riscontrate significative carenze nel sistema di controllo interno in Relazione al processo di informativa finanziaria.

La Società di Revisione ha rilasciato, in base a specifico incarico conferito da Toscana Aeroporti S.p.A., apposita Relazione di conformità al D.Lgs. 254/2016 ed al Regolamento CONSOB n. 20267 della Dichiarazione Consolidata di Carattere non Finanziario (DNF) della Toscana Aeroporti S.p.A. relativamente all'esercizio chiuso al 31/12/2019.

Per i profili di propria competenza il Collegio dichiara che non esistono motivi ostativi all'approvazione del bilancio di esercizio e consolidato e delle relative proposte di delibera formulate dal Consiglio di Amministrazione.

Conclusioni e proposta all'Assemblea

Tutto ciò premesso, il Collegio ritiene che non sussistano ragioni ostativi per l'approvazione da parte dell'Assemblea del progetto di bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 unitamente alla proposta di destinazione dell'utile di euro 13.554.635, così come formulato dal Consiglio di Amministrazione.

Firenze, 23 Aprile 2020

IL COLLEGIO SINDACALE

Dott.ssa Paola Severini, Presidente Collegio Sindacale

Dott.ssa Silvia Bresciani, sindaco effettivo

Dott.ssa Elena Maestri, sindaco effettivo

Dott. Antonio Martini, sindaco effettivo

Prof. Roberto Giacinti, sindaco effettivo

