
Gruppo Toscana Aeroporti



BILANCIO 2020

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 2020	12
7.1 SCENARIO MACROECONOMICO E DEL SETTORE DEL TRASPORTO AEREO.....	12
• Iniziative operative del Gruppo TA in risposta al Covid-19.....	12
7.2 ANDAMENTO DEL TRAFFICO DEL SISTEMA AEROPORTUALE TOSCANO	13
• 7.1 Andamento del traffico dello scalo di Pisa (Aeroporto Galileo Galilei).....	16
• 7.2 Andamento del traffico dello scalo di Firenze (Aeroporto Amerigo Vespucci).....	20
8. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI NELL'ANNO 2020.....	23
9. RISULTATI DELLA GESTIONE DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI.....	25
• 9.1 Conto Economico Consolidato	25
• 9.2 Situazione Patrimoniale Finanziaria Consolidata.....	30
• 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.....	36
12. SICUREZZA SUL LAVORO.....	37
Mantenimento della certificazione ISO 45001:2018	38
Prove di emergenza ed evacuazione	39
13. NORMATIVA SULLA SICUREZZA INFORMATICA E LA PRIVACY EX REGOLAMENTO UE 2016/679	39
14. RICERCA E SVILUPPO	40
15. RAPPORTI CON SOCIETÀ DEL GRUPPO E PARTI CORRELATE	40
16. PRINCIPALI INFORMAZIONI SULLA CAPOGRUPPO, SULLE SOCIETÀ CONTROLLATE E SUI RAPPORTI INTERCORSI.....	43
• 16.1 Toscana Aeroporti SpA	43
• 16.2 Parcheggi Peretola Srl.....	43
• 16.3 Toscana Aeroporti Engineering Srl.....	45

• 16.4 Jet Fuel Srl.....	47
• 16.5 Toscana Aeroporti Handling S.r.l.	48
• 16.6 Vola S.r.l.....	50
17. PRINCIPALI RISCHI ED INCERTEZZE CUI IL GRUPPO E' ESPOSTO.....	50
18. EVENTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO IL 31 DICEMBRE 2020.....	54
19. PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE.....	55
20. PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO.....	56
BILANCIO CONSOLIDATO - SCHEMI AL 31.12.2020.....	57
NOTE ILLUSTRATIVE AL BILANCIO CONSOLIDATO 31.12.2020.....	62
ALLEGATI BILANCIO CONSOLIDATO AL 31.12.2020.....	122
ATTESTAZIONE DEL BILANCIO CONSOLIDATO 2020.....	129
RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE INDIPENDENTE.....	130
BILANCIO D'ESERCIZIO - SCHEMI AL 31.12.2020.....	138
NOTE ILLUSTRATIVE AL BILANCIO D'ESERCIZIO 31.12.2020.....	143
ALLEGATI AL BILANCIO D'ESERCIZIO 2020.....	197
ATTESTAZIONE DEL BILANCIO D'ESERCIZIO 2020.....	203
RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE INDIPENDENTE.....	204
RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE.....	212

Signori Azionisti,

la Relazione sulla Gestione al Bilancio Consolidato di Toscana Aeroporti S.p.a. (di seguito anche "TA", o la "Capogruppo", o la "Società") e delle sue controllate (di seguito Gruppo TA) e al Progetto di Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2020, approvati dal Consiglio di Amministrazione dell'11 marzo 2021, 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 2020 e dopo la data del 31 dicembre 2020.

I dati finanziari di seguito esposti e commentati sono stati predisposti sulla base del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2020 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 2020 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 2020 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 del 10 marzo 2020, partecipano, direttamente o indirettamente, in misura superiore al 5% al capitale sociale sottoscritto di Toscana Aeroporti S.p.A. 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

Si ricorda che il patto parasociale sottoscritto tra Corporación America Italia S.p.A. e SO.G.IM. S.p.A. ha cessato ogni suo effetto in data 15 aprile 2020 per scadenza del termine di durata. Tale patto era stato sottoscritto inizialmente in data 16 aprile 2014, modificato e integrato in data 13 maggio 2015, rinnovato in data 10 aprile 2017, ed aveva a oggetto complessivamente n. 12.669.561 azioni ordinarie di TA, 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 CAI 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.).

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..

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 2020:

Principali dati di mercato	2020	2019
Capitale Sociale	€ 30.709.743,90	€ 30.709.743,90
Numero azioni	18.611.966	18.611.966
Prezzo apertura	€ 17,35	€ 14,15
Prezzo minimo	€ 9,60	€ 13,70
Prezzo massimo	€ 18,65	€ 18,20
Prezzo a fine esercizio	€ 13,70	€ 17,40
Prezzo medio	€ 13,89	€ 15,99
Volumi medi	1.363	1.480
Capitalizzazione di Borsa a fine esercizio	€ 255,0 M	€ 323,8 M

Andamento TYA / FTSE MIB anno 2020



L'andamento del prezzo del titolo Toscana Aeroporti nel corso del 2020 è stato contraddistinto da una fase discendente a partire dalla seconda metà di febbraio in concomitanza con il primo Decreto del Presidente del Consiglio (DPCM) relativo alle misure restrittive e alle limitazioni agli spostamenti in Italia per il contenimento della diffusione del virus SARS-CoV-2 (di seguito anche Covid-19 o Coronavirus). In seguito il titolo TYA, dopo aver raggiunto il 18 marzo 2020 il suo minimo storico dalla data di costituzione della Società pari a 9,6 euro per azione, ha iniziato un graduale recupero sul prezzo chiudendo il 2020 a 13,7 euro per azione.

Il valore del titolo all'11 marzo 2021 è pari a 13,4 euro per azioni.

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 S.p.a. 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

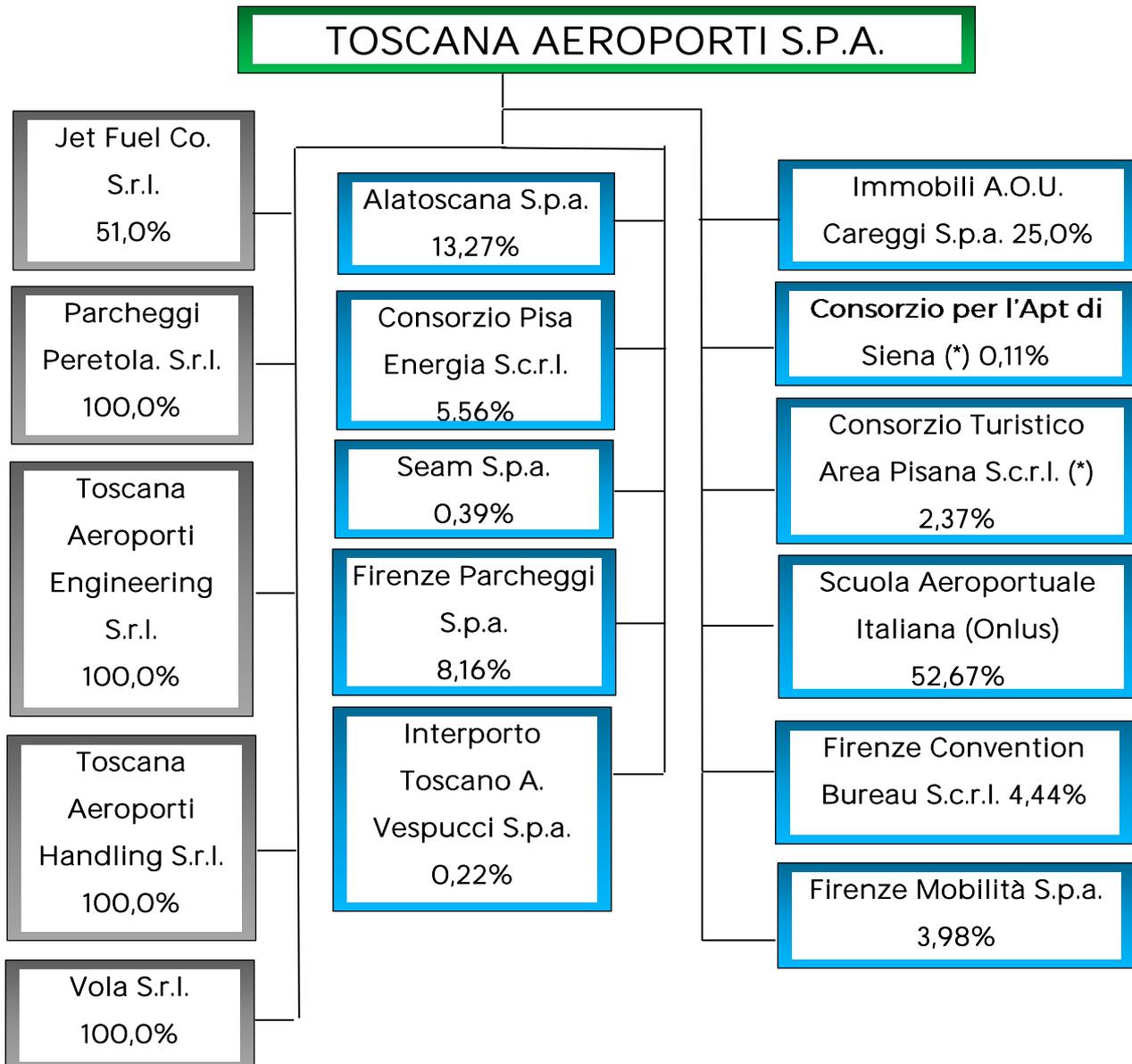
Dati legali della Capogruppo

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

Sede della società: Firenze, Via del Termine n. 11 - Codice Fiscale: 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.

■ 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	107.576	Capogruppo
Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.	Firenze	80	510	100,00
Parcheggi Peretola S.r.l.	Firenze	50	2.253	100,00
Toscana Aeroporti Handling S.r.l.	Firenze	1.150	(1.924)	100,00
Vola S.r.l.	Firenze	200	(51)	100,00
Jet Fuel Co. S.r.l.	Pisa	150	333	51,00

Consolidamento a Patrimonio Netto²

Società	Sede	Capitale Sociale (€/000)	Patrimonio Netto (€/000)	%
Immobili A.O.U. Careggi S.p.a.	Firenze	200	1.186	25,00
Alatoscana S.p.a.	M. di Campo	2.910	2.822	13,27

5. COMPOSIZIONE ORGANI SOCIALI

Consiglio di Amministrazione

Marco CARRAI

Roberto NALDI³

Vittorio FANTI

Stefano BOTTAI⁴

Pierfrancesco PACINI

Cecilia CARRIQUIRY⁵

Elisabetta FABRI

Giovanni Battista BONADIO

Anna GIRELLO

Niccolò MANETTI

Iacopo MAZZEI

Saverio PANERAI

Ana Cristina SCHIRINIAN

Carica ricoperta

Presidente

Amministratore Delegato

Consigliere Delegato

Vice Presidente

Vice Presidente

Consigliere

Consigliere

Consigliere

Consigliere

Consigliere

Consigliere

Consigliere

Consigliere

¹ Dati al 31 dicembre 2020.

² Dati al 31 dicembre 2019.

³ A far data dal 29 maggio 2020.

⁴ A far data dal 29 maggio 2020.

⁵ A far data dal 29 maggio 2020.

Silvia BOCCI

Consigliere

Giorgio DE LORENZI

Consigliere

Collegio Sindacale

Carica ricoperta

Michele MOLINO¹

Presidente

Silvia BRESCIANI

Sindaco effettivo

Roberto GIACINTI

Sindaco effettivo

Antonio MARTINI

Sindaco effettivo

Raffaella FANTINI²

Sindaco effettivo

Segretario Consiglio di Amministrazione

Nico ILLIBERI³

Organismo di Vigilanza

Carica ricoperta

Edoardo MARRONI

Presidente

Michele GIORDANO

Componente

Nico ILLIBERI

Componente

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

Marco GIALLETTI⁴

Società di Revisione

PricewaterhouseCoopers S.p.a.

6. HIGHLIGHTS

<p>Risultati economico-finanziari consolidati al 31 dicembre 2020</p>	<p>Ricavi pari a 60.987 migliaia di euro, in calo di 69.254 migliaia di euro (-53,2%) rispetto a 130.241 migliaia di euro del Gruppo TA al 31 dicembre 2019.</p> <p>Ricavi operativi pari a 40.440 migliaia di euro, in calo di 79.219 migliaia di euro (-66,2%) rispetto a 119.659 migliaia di euro del Gruppo TA al 31 dicembre 2019.</p> <p>M.O.L. negativo per 801 migliaia di euro, in calo di 38.897 migliaia di euro (-102,1%) rispetto a 38.096 migliaia di euro del Gruppo TA del 2019.</p> <p>Risultato Operativo negativo per 14.649 migliaia di euro, in calo di 37.904 migliaia di euro (-163%) rispetto al risultato operativo positivo di 23.254 migliaia di euro del Gruppo TA del 2019.</p>
--	--

¹ A far data dall'11 settembre 2020.

² A far data dall'11 settembre 2020.

³ Dirigente aziendale con la qualifica di Direttore Area Legale e Compliance.

⁴ Dirigente aziendale con la qualifica di Direttore Amministrazione, Finanza e Controllo.

	<p>Risultato ante imposte negativo per 15.886 migliaia di euro rispetto ad un risultato ante imposte di 21.721 migliaia di euro del Gruppo TA del 2019.</p> <p>Risultato netto di periodo del Gruppo pari ad una perdita di 12.470 migliaia di euro contro un utile di periodo del Gruppo di 14.149 migliaia di euro del 2019.</p> <p>Indebitamento Netto pari a 77.327 migliaia di euro al 31 dicembre 2020, rispetto a 33.077 migliaia di euro al 31 dicembre 2019.</p>
<p>Investimenti del Gruppo 2020</p>	<p>Nel 2020 sono stati effettuati investimenti per complessivi 11.951 migliaia di euro, di cui circa 2 milioni di euro per l'acquisto di beni strumentali (autoveicoli, impianti e macchinari operativi); 9.174 migliaia di euro di immobilizzazioni immateriali (principalmente relative ai diritti di concessione) tra cui 2,76 milioni di euro per l'adeguamento BHS e nastri bagagli dei due aeroporti; 2,06 milioni di euro per il sistema di trattamento ed accumulo delle acque di prima pioggia presso lo scalo fiorentino; 1,02 milioni di euro per l'ampliamento del terminal passeggeri di Pisa (fase 1); 915 migliaia di euro per studi e progettazioni inerenti lo sviluppo del Master Plan aeroportuale dello scalo di Firenze; 725 mila euro gli impianti fissi GPU sottobordo presso lo scalo di Pisa e 518 mila euro la pensilina per i mezzi deicing presso lo scalo di Firenze.</p>
<p>Il traffico</p>	<p>A causa della diffusione del Coronavirus in tutto il pianeta a partire dalla fine di febbraio 2020 e delle restrizioni sempre più stringenti imposte dai vari Governi nel tentativo di arginare la sua diffusione, complessivamente nel 2020 il Sistema Aeroportuale Toscano ha trasportato circa 1,985 milioni di passeggeri, registrando un calo del -76,0% nella componente passeggeri, del -61,8% nella componente movimenti e del -64,9% nella componente tonnellaggio. Cresce invece il traffico merce e posta del +2,2%.</p> <p>Nel corso del 2020, a causa della pandemia, sono stati cancellati complessivamente sui due scali circa 47.700 voli.</p> <p>Toscana Aeroporti stima una perdita legata al Covid-19 di circa 6,6 milioni di passeggeri (di cui circa 4,1 milioni su Pisa e 2,5 milioni su Firenze).</p>
<p>Evoluzione della gestione</p>	<p>L'esercizio 2020 ha visto pertanto gli effetti dell'epidemia Coronavirus sull'economia mondiale, sulle reti globali di trasporto ed in particolare sul trasporto aereo e, ancor di più per l'Italia, sul turismo domestico e internazionale.</p> <p>Considerata la continua evoluzione del fenomeno, visto il protrarsi dei risultati negativi dei primi due mesi del 2021 (-93,9% in termini di passeggeri rispetto allo stesso periodo del 2020), dovuti anche alla chiusura dello scalo di Firenze dal 5 febbraio 2021 per lavori straordinari sulla pista di volo, si prevede che l'impatto sui risultati economico finanziari del 2021 sia ancora negativo, nonostante la graduale ripresa dell'operatività attesa nella seconda parte dell'anno per effetto degli elementi mitigativi sulla diffusione del virus come la campagna vaccinale in corso, i cui effetti potrebbero d'altra parte essere posti in discussione dalle varianti del virus medesimo.</p>

7. PROFILO DELL'ESERCIZIO 2020

7.1 SCENARIO MACROECONOMICO E DEL SETTORE DEL TRASPORTO AEREO

L'andamento dell'economia globale resta fortemente condizionato dalla pandemia di Covid-19, infatti dopo un recupero superiore alle attese nei mesi estivi, nel quarto trimestre del 2020 si registra un nuovo rallentamento dovuto alla nuova ondata pandemica, soprattutto nei paesi avanzati. Tuttavia le prospettive economiche internazionali sono in **graduale miglioramento, sebbene caratterizzate da elevata incertezza**, per l'avvio delle campagne di vaccinazione in molti paesi.

In Italia la crescita registrata nei mesi estivi è stata superiore alle attese confermando una **significativa capacità di recupero dell'economia italiana**. Tuttavia nel quarto trimestre dell'anno il PIL italiano è tornato a diminuire (-2%) con il riaccutizzarsi della pandemia. Il PIL stimato del 2020 dovrebbe comunque assestarsi in calo dell'8,9%.

ACI Europe, l'associazione che rappresenta oltre 500 aeroporti in 45 paesi europei, ha comunicato il traffico passeggeri europeo del 2020 in diminuzione del 70,4% rispetto al 2019 e tornato ai livelli del 1995.

Il traffico aereo negli aeroporti italiani, secondo i dati diramati da Assaeroporti, con 52,9 milioni di passeggeri ha subito una contrazione del 72,6% nel 2020 rispetto al 2019. In diminuzione sia i movimenti aerei (-57,3%) che il settore cargo (-23,7%).

Iniziative operative del Gruppo TA in risposta al Covid-19

Il Gruppo TA nel corso del 2020, a seguito dell'emergenza sanitaria, ha adottato una serie di misure aggiuntive, tenendo conto delle indicazioni ministeriali e agli orientamenti ENAC emanati dalla fine di aprile 2020 in poi, quando, con la graduale eliminazione delle restrizioni ai movimenti sul territorio nazionale, è stato possibile riprendere le operazioni nei due aeroporti.

In particolare, TA ha implementato un protocollo di sicurezza specifico (Airport triage) che prevede, su base volontaria, la possibilità per i passeggeri in partenza di sottoporsi – prima dell'ingresso in aeroporto – a un test sierologico veloce. Inoltre, prima dell'ingresso nell'aerostazione, i passeggeri in partenza – ai quali vengono offerti guanti, mascherine e gel sanificante – accedono a un portale per la sanificazione personale, irrorato da una nebbiolina di perossido di idrogeno. Le misure di contrasto al Covid-19 adottate da TA per realizzare degli scali il più possibile "Covid safe" dove i passeggeri possano viaggiare nella più assoluta sicurezza e serenità, hanno inoltre ricevuto l'attestazione di verifica da parte dell'ente di certificazione SGS Italia.

Nel dettaglio le principali misure adottate da TA nei due scali toscani sono state:

- per evitare l'affollamento sugli autobus durante l'imbarco, è stato deciso di lasciare il passeggero a piedi per raggiungere l'aeromobile quando possibile. A questo proposito, TA ha allestito un nuovo gate d'imbarco all'aeroporto di Firenze per aumentare lo spazio disponibile per la gestione delle operazioni di imbarco e consentire l'imbarco con tale modalità;
- per il mantenimento delle distanze sociali è stato allestito un banco di imbarco collegato ad una vasta area di pre-imbarco nella zona dove si trovavano le sedute per i passeggeri in attesa di salire a bordo;
- l'airport triage si aggiunge a tutte quelle misure fornite dagli organismi competenti per ridurre il rischio di contagio Covid-19 e comprende una serie di azioni per garantire la massima sicurezza della salute dei passeggeri. In particolare, è stata creata un'area di

"trriage aeroportuale" pre-screening all'ingresso del terminal in cui sono state attivate ulteriori misure (misurazione temperatura per i passeggeri in partenza e all'arrivo), oltre alle attività già prescritte ENAC. L'area del "trriage aeroportuale" pre-screening è operativa all'aeroporto di Firenze dal 5 settembre 2020 ed è stata attivata all'aeroporto di Pisa il 23 settembre 2020;

- solo i passeggeri in possesso di una carta d'imbarco valida possono accedere al terminal (ad eccezione dei passeggeri a mobilità ridotta e dei minori che possono essere accompagnati da una persona, tuttavia, sempre soggetti al controllo sanitario);
- un adesivo di controllo viene consegnato al passeggero dal personale di controllo solo dopo aver superato tutte le procedure di preselezione (controllo della temperatura, passaggio sotto l'arco di sanificazione e questionario sintomatologico) e viene richiesto da un operatore aggiuntivo situato all'ingresso del terminal per essere ammesso all'interno;
- tutte le persone che accedono al terminal attraversano gli archi di sanificazione che, spruzzando liquido igienizzante ipoallergenico, garantiscono un livello più elevato di sicurezza per passeggeri e operatori aeroportuali. Gli archi, dotati di un termo-scanner, consentono anche la misurazione della temperatura corporea durante il passaggio;
- i passeggeri possono richiedere un test sierologico nel triage aeroportuale che consenta di verificare la presenza di anticorpi IgG e/o IgM verso il virus. Ove necessario (casi di test sierologici positivi) all'interno del triage è stata allestita un'area "Covid-19" dedicata per isolare i casi sospetti e dove è possibile eseguire il tampone laringofaringeo. La possibilità di eseguire il test sierologico è stata estesa anche agli operatori aeroportuali e ai dipendenti del gruppo Toscana Aeroporti, che possono periodicamente sostenere il test con l'obiettivo di garantire il massimo livello di sicurezza sanitaria all'interno dell'aeroporto;
- per i passeggeri in arrivo da paesi per i quali è previsto l'isolamento volontario e la quarantena dai decreti ministeriali, è stato organizzato un servizio di trasporto mediante auto speciali appositamente attrezzate. Questo servizio ha effettivamente evitato l'uso del trasporto pubblico e limitato i contatti con terzi, riducendo così il potenziale rischio di contagio;
- un questionario sintomatologico viene proposto a tutti i passeggeri in partenza in forma anonima che fornisce, oltre alle informazioni minime relative al viaggio (compagnia, destinazione, residente o meno in Italia), 6 brevi domande per comprendere lo stato di salute e acquisire informazioni anamnestiche. Inoltre il personale sanitario che esegue questa importante fase di screening, consiglia il test sierologico in casi ritenuti a rischio.
- è stato messo in operatività, sia presso il terminal passeggeri dell'aeroporto di Firenze che presso quello di Pisa, un robot che esegue alcune operazioni di sanificazione in totale autonomia. Il robot rilascia nell'aria un liquido igienizzante e, durante le ore di chiusura dell'aeroporto, può disinfettare aree specifiche del terminal più critiche grazie alle speciali luci UV.

7.2 ANDAMENTO DEL TRAFFICO DEL SISTEMA AEROPORTUALE TOSCANO

Toscana Aeroporti ha consuntivato nel corso del 2020 circa 1,98 milioni di passeggeri, registrando un calo del -76% a fronte di una riduzione dei movimenti commerciali passeggeri del -61,8%.

I dati del 2020 sono influenzati dagli effetti derivanti dalla pandemia mondiale Covid-19 che ha portato:

- Alla chiusura dello scalo di Firenze dal 14 marzo 2020 al 3 maggio 2020 (DM 112 del 12 marzo 2020) che ha visto limitate le operazioni sul Vespucci ad attività di voli di Stato e relativi ad emergenze, incluse quelle sanitarie;
- Al quasi totale annullamento delle operazioni su Pisa dal 14 marzo 2020 a fine maggio 2020. Sono stati operati infatti nel periodo soltanto: 1 volo Alitalia per Roma Fiumicino e i voli cargo del courier DHL.
- Alla ripresa delle operazioni commerciali sugli scali da fine maggio 2020 (con i primi voli in continuità territoriale verso l'Isola d'Elba ad opera di Silver Air). Su Firenze assistiamo sin dai primi di giugno 2020 alla ripresa dei voli commerciali dei principali vettori sullo scalo, mentre su Pisa tale ripresa è avvenuta a partire dalla seconda metà di giugno 2020.
- Alla rimodulazione delle operazioni da parte delle compagnie aeree su entrambi gli scali con notevoli riduzioni rispetto a quanto programmato, con una nuova forte riduzione a partire da ottobre. A partire da metà settembre 2020, infatti, si assiste ad un nuovo incremento dei casi di positività al Covid-19, sia in Italia che nel mondo. I nuovi lockdown e i coprifuoco previsti in nazioni quali ad esempio Spagna, Regno Unito e Francia, hanno portato le compagnie aeree a rivedere la loro programmazione invernale riducendo le frequenze e le destinazioni soprattutto internazionali operate sia su Pisa che su Firenze.
- Alla forte contrazione del fattore di riempimento dei voli operati che vede nel corso del 2020 un calo di oltre 22 punti percentuali. Nel solo terzo trimestre (luglio-settembre) la riduzione del fattore di riempimento sui voli operati è di 28,5 punti percentuali (86,9% il Load factor consuntivato nel 2019 e 58,4% il fattore di riempimento nel medesimo periodo 2020). Nel corso dell'ultimo trimestre (ottobre-dicembre) la riduzione del fattore di riempimento sui voli operati è di 37 punti percentuali (81,4% il Load factor consuntivato nel 2019 e 44,4% il fattore di riempimento nel medesimo periodo 2020).

Nella tabella di seguito riportata si evidenzia l'andamento del traffico 2020, suddiviso per trimestri, con un bimestre chiuso in positivo e con un marzo-dicembre dove si manifestano gli effetti della pandemia Covid19.

Toscana Aeroporti - Traffico Mensilizzato Gennaio - Dicembre 2020					
Scalo	Mese	2020	2019	VAR. 2020/19	VAR.% 2020/19
TA	gen	480.816	460.725	20.091	4,4%
TA	feb	434.023	430.132	3.891	0,9%
TOT Gennaio-Febbraio		914.839	890.857	23.982	2,7%
TA	mar	90.813	532.312	-441.499	-82,9%
TOT Gennaio-Marzo		1.005.652	1.423.169	-417.517	-29,3%
TA	apr	592	737.981	-737.389	-99,9%
TA	mag	1.441	785.782	-784.341	-99,8%
TA	giu	21.549	841.983	-820.434	-97,4%
TOT Aprile-Giugno		23.582	2.365.746	-2.342.164	-99,0%
TA	lug	185.447	891.732	-706.285	-79,2%
TA	ago	293.930	905.069	-611.139	-67,5%
TA	set	243.060	865.173	-622.113	-71,9%
TOT Luglio-Settembre		722.437	2.661.974	-1.939.537	-72,9%
TA	ott	147.707	774.476	-626.769	-80,9%
TA	nov	40.170	519.076	-478.906	-92,3%
TA	dic	45.005	517.350	-472.345	-91,3%
TOT Ottobre-Dicembre		232.882	1.810.902	-1.578.020	-87,1%
TOT Gennaio-Dicembre		1.984.553	8.261.791	-6.277.238	-76,0%

Nel bimestre gennaio-febbraio gli aeroporti toscani erano cresciuti rispetto al 2019, consuntivando progressivamente un +2,7% rispetto al medesimo periodo 2019. Il trend positivo è stato poi assorbito dalla sospensione e cancellazione delle attività che hanno portato alla chiusura del primo trimestre con un calo del -29,3%.

Il secondo trimestre, in pieno effetto Covid-19, registra una variazione negativa del -99% mentre il terzo trimestre, che ha visto la ripresa parziale delle operazioni sugli scali di Firenze e Pisa, registra una riduzione complessiva del 72,9%. L'ultimo trimestre, con la nuova ondata COVID-19 e le nuove restrizioni sugli spostamenti nazionali ed internazionali, registra un peggioramento con una contrazione dell'87,1%.

Di seguito il traffico di Toscana Aeroporti al 31 dicembre 2020 distinto nelle sue differenti componenti ed il relativo scostamento con il medesimo periodo 2019.

TRAFFICO TOSCANA AEROPORTI				
	Progr. al 31.12.20	Progr. al 31.12.19	VAR. 2020/19	VAR. % 2020/19
Passeggeri commerciali	1.973.817	8.239.232	-6.265.415	-76,0%
Nazionali (Linea + Charter)	663.818	1.796.886	-1.133.068	-63,1%
Internazionali (Linea + Charter)	1.309.999	6.442.346	-5.132.347	-79,7%
Passeggeri Aviazione Generale	10.736	22.559	-11.823	-52,4%
TOTALE PASSEGGERI	1.984.553	8.261.791	-6.277.238	-76,0%
	Progr. al 31.12.20	Progr. al 31.12.19	VAR. 2020/19	VAR. % 2020/19
Movimenti Commerciali	23.464	67.164	-43.700	-65,1%
Nazionali (Linea + Charter)	7.030	14.031	-7.001	-49,9%
Internazionali (Linea + Charter)	14.642	51.452	-36.810	-71,5%
Cargo	1.792	1.681	111	6,6%
Movimenti Aviazione Generale	6.694	11.787	-5.093	-43,2%
TOTALE MOVIMENTI	30.158	78.951	-48.793	-61,8%
	Progr. al 31.12.20	Progr. al 31.12.19	VAR. 2020/19	VAR. % 2020/19
Tonnellaggio Commerciale	1.453.527	4.185.519	-2.731.992	-65,3%
Nazionali (Linea + Charter)	409.940	839.208	-429.268	-51,2%
Internazionali (Linea + Charter)	902.055	3.217.150	-2.315.095	-72,0%
Cargo	141.532	129.161	12.371	9,6%
Tonnellaggio Aviazione Generale	77.997	176.894	-98.897	-55,9%
TOTALE TONNELLAGGIO	1.531.524	4.362.413	-2.830.889	-64,9%
	Progr. al 31.12.20	Progr. al 31.12.19	VAR. 2020/19	VAR. % 2020/19
Merce via aerea (Kg)	12.819.236	12.743.904	75.332	0,6%
Merce via superficie (Kg)	616.605	379.495	237.110	62,5%
Posta (Kg)	31.557	60.458	-28.901	-47,8%
TOTALE MERCE E POSTA	13.467.398	13.183.856	283.541	2,2%
	Progr. al 31.12.20	Progr. al 31.12.19	VAR. 2020/19	VAR. % 2020/19
TOTALE UNITA' DI TRAFFICO	2.119.227	8.393.630	-6.274.403	-74,8%

Toscana Aeroporti stima che nel periodo siano stati cancellati circa 47.700 movimenti per una perdita di circa 6,6 milioni di passeggeri.

Il traffico merci e posta registra nel corso del 2020 una crescita complessiva del +2,2% rispetto al 2019 (in controtendenza al traffico nazionale che registra un calo del -23,7% - fonte Assaeroporti) derivante da:

- una sostanziale stabilità del traffico via aerea (+0,6% pari a +75.332 kg);
- una crescita del traffico via superficie (+62,5% pari a +237.110 kg);
- una riduzione della posta trasportata sui voli passeggeri (-24,8% pari a -28.901 Kg).

Il traffico merce e posta ha solo parzialmente risentito della pandemia.

Su Pisa infatti sia FedEx che DHL hanno mantenuto la propria operatività limitando la sospensione delle operazioni al minimo (FedEx ha sospeso le operazioni sullo scalo dal 31 marzo 2020 e le ha riprese con regolarità dal 22 giugno 2020 mentre DHL ha ridotto le

operazioni soltanto su maggio ed ha incrementato la propria attività nel periodo pre-Natalizio (9 novembre - 23 dicembre). In aggiunta si ricorda la presenza di 16 voli charter all cargo per il trasporto di materiale sanitario derivante dall'emergenza Covid-19 per un totale di circa 425 tons di merce. Relativamente al traffico merce via superficie da evidenziare su Firenze la crescita legata al trasporto di dispositivi medici legati alla pandemia Covid-19.

L'impatto dell'emergenza Coronavirus ha effetti sull'intero sistema aeroportuale italiano. Di seguito l'andamento degli aeroporti italiani che registrano un calo medio del traffico passeggeri -72,6% nel 2020.

Gennaio-Dicembre 2020			
N.	Aeroporto	Passeggeri	%
	Milano (Sistema)	13.349.031	-73,0
	Roma (Sistema)	11.452.116	-76,8
	Venezia (Sistema)	3.263.367	-78,0
1	Catania	3.654.457	-64,3
2	Napoli	2.779.946	-74,4
3	Palermo	2.701.519	-61,5
4	Bologna	2.506.258	-73,4
5	Cagliari	1.767.890	-62,8
6	Bari	1.703.130	-69,3
7	Torino	1.407.375	-64,4
8	Pisa	1.315.066	-75,6
9	Verona	1.040.555	-71,4
10	Olbia	1.023.964	-65,6
11	Brindisi	1.016.571	-62,3
12	Lamezia Terme	961.718	-67,7
13	Firenze	669.487	-76,7
14	Alghero	536.716	-61,4
15	Genova	401.149	-73,9
	TOTALI	52.904.726	-72,6

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

Il prospetto che segue riporta l'andamento del traffico gennaio-dicembre 2020 con relativo confronto sul 2019, suddiviso nelle sue diverse componenti:

TRAFFICO AEROPORTO DI PISA				
	Progr. al 31.12.20	Progr. al 31.12.19	VAR. 2020/19	VAR.% 2020/19
Passeggeri commerciali	1.309.154	5.377.531	-4.068.377	-75,7%
Nazionali (Linea + Charter)	548.834	1.417.247	-868.413	-61,3%
Internazionali (Linea + Charter)	760.320	3.960.284	-3.199.964	-80,8%
Passeggeri Aviazione Generale	5.912	10.027	-4.115	-41,0%
TOTALE PASSEGGERI	1.315.066	5.387.558	-4.072.492	-75,6%
	Progr. al 31.12.20	Progr. al 31.12.19	VAR. 2020/19	VAR.% 2020/19
Movimenti Commerciali	13.530	37.969	-24.439	-64,4%
Nazionali (Linea + Charter)	4.938	10.205	-5.267	-51,6%
Internazionali (Linea + Charter)	6.800	26.083	-19.283	-73,9%
Cargo	1.792	1.681	111	6,6%
Movimenti Aviazione Generale	3.220	4.846	-1.626	-33,6%
TOTALE MOVIMENTI	16.750	42.815	-26.065	-60,9%
	Progr. al 31.12.20	Progr. al 31.12.19	VAR. 2020/19	VAR.% 2020/19
Tonnellaggio Commerciale	915.828	2.547.760	-1.631.932	-64,1%
Nazionali (Linea + Charter)	303.360	614.456	-311.096	-50,6%
Internazionali (Linea + Charter)	470.936	1.804.143	-1.333.207	-73,9%
Cargo	141.532	129.161	12.371	9,6%
Tonnellaggio Aviazione Generale	44.825	85.862	-41.037	-47,8%
TOTALE TONNELLAGGIO	960.653	2.633.622	-1.672.969	-63,52%
	Progr. al 31.12.20	Progr. al 31.12.19	VAR. 2020/19	VAR.% 2020/19
Merce via aerea (Kg)	12.810.913	12.688.808	122.105	1,0%
Merce via superficie (Kg)	153.413	255.907	-102.495	-40,1%
Posta (Kg)	31.552	60.441	-28.889	-47,8%
TOTALE MERCE E POSTA	12.995.878	13.005.156	-9.279	-0,1%
	Progr. al 31.12.20	Progr. al 31.12.19	VAR. 2020/19	VAR.% 2020/19
TOTALE UNITA' DI TRAFFICO	1.445.025	5.517.610	-4.072.585	-73,8%

Nel corso 2020 sono transitati dall'aeroporto di Pisa 1.315.066 passeggeri, registrando un calo del -75,6% rispetto al 2019 (con una riduzione di oltre 4 milioni di passeggeri), a fronte di una riduzione dei movimenti commerciali passeggeri del -67,7%.

Di seguito si riporta il traffico mensilizzato dell'aeroporto di Pisa, distinto per trimestri:

Aeroporto di Pisa - Traffico Mensilizzato Gennaio - Dicembre 2020					
Scalo	Mese	2020	2019	VAR. 2020/19	VAR.% 2020/19
PSA	gen	295.676	288.569	7.107	2,5%
PSA	feb	265.782	275.797	-10.015	-3,6%
TOT Gennaio-Febbraio		561.458	564.366	-2.908	-0,5%
PSA	mar	58.023	329.614	-271.591	-82,4%
TOT Gennaio-Marzo		619.481	893.980	-274.499	-30,7%
PSA	apr	592	485.081	-484.489	-99,9%
PSA	mag	1.382	515.094	-513.712	-99,7%
PSA	giu	10.003	555.404	-545.401	-98,2%
TOT Aprile-Giugno		11.977	1.555.579	-1.543.602	-99,2%
PSA	lug	131.997	607.609	-475.612	-78,3%
PSA	ago	219.500	627.066	-407.566	-65,0%
PSA	set	170.305	571.407	-401.102	-70,2%
TOT Luglio-Settembre		521.802	1.806.082	-1.284.280	-71,1%
PSA	ott	103.006	489.048	-386.042	-78,9%
PSA	nov	28.271	313.456	-285.185	-91,0%
PSA	dic	30.529	329.413	-298.884	-90,7%
TOT Ottobre-Dicembre		161.806	1.131.917	-970.111	-85,7%
TOT Gennaio-Dicembre		1.315.066	5.387.558	-4.072.492	-75,6%

Come in precedenza già evidenziato, da fine maggio sono ripresi sullo scalo di Pisa i voli in **continuità territoriale verso l'Isola d'Elba ad opera di Silver Air**. La ripresa dei principali vettori sullo scalo è avvenuta a partire dalla seconda metà di giugno.

Di seguito vettori e destinazioni operanti sul Galilei.

- **Alitalia**: la compagnia di bandiera che ha continuato ad operare per tutto il periodo di lockdown l'unico volo commerciale passeggeri dall'aeroporto di Pisa su Roma Fiumicino sospende le operazioni su Pisa a partire da luglio 2020.
- **SilverAir**: la compagnia ceca che effettua i collegamenti in continuità territoriale con l'isola d'Elba ha ripreso le operazioni dal 29 maggio 2020 con quattro frequenze settimanali, mentre da novembre opera due voli settimanali.
- **Transavia**: la low cost olandese è tornata ad operare dal 18 giugno 2020 n. 4 frequenze settimanali per Amsterdam incrementando fino ad 8 frequenze settimanali in altissima stagione estiva. In novembre e dicembre il vettore ha operato un volo settimanale per la capitale olandese.
- **Ryanair**: la compagnia irlandese ha ripreso le operazioni a partire dal 21 giugno 2020 sui voli nazionali per Bari, Catania e Palermo. In luglio 2020 sono ripartiti progressivamente tutti i voli nazionali (Alghero, Brindisi, Cagliari, Comiso, Lamezia Terme e Trapani) e sono incrementate le frequenze sui voli già operativi da giugno. Sono ripartiti anche i voli internazionali verso 31 destinazioni, raggiungendo così una copertura di network pari a 40 destinazioni totali, anche se con forti riduzioni in termini di numero frequenze operate rispetto alla stagione estiva 2019. In novembre e dicembre ha operato un **totale di 14 destinazioni (contro le 29 operate nell'inverno 2019)** di cui 7 nazionali.
- **Wizzair**: il vettore ha ripreso ad operare dal 23 giugno 2020 con 2 frequenze settimanali su Bucarest Otopeni ed apre la nuova destinazione Tirana (2 voli settimanali). Da ottobre ha proseguito ad operare la sola rotta albanese con 1 volo settimanale.
- **Albawings**: dal 23 giugno 2020 sono ripresi i collegamenti da/per Tirana (3/4 frequenze settimanali). Da ottobre la compagnia albanese ha proseguito le operazioni scendendo a 2 voli settimanali.
- **AirArabia**: riprende le operazioni su Casablanca (due frequenze settimanali) a partire dal 16 luglio 2020. Nella stagione invernale il vettore ha mantenuto il collegamento con 1 volo settimanale.
- **British Airways**: ha ripreso le operazioni da luglio 2020 su Londra Heathrow con incremento progressivo delle frequenze fino ad operare 11 frequenze settimanali. Il volo è stato **sospeso con l'inizio della stagione invernale**.
- **Jet2.com**: ha operato da metà luglio 2020 una frequenza settimanale su East Midlands, Manchester e Newcastle.
- **SAS**: ha operato tra luglio e agosto 2020 n. 1 frequenza settimanale per Copenaghen.
- **easyJet**: ha ripreso le operazioni progressivamente a partire da luglio 2020 su tutte le destinazioni operate sullo scalo (Berlino Schoenfeld, Manchester, Londra Luton, Parigi Orly, Londra Gatwick e Bristol), ma con forti riduzioni in termini di frequenze operate rispetto alla stagione estiva 2019. Nella stagione invernale i voli sono stati sospesi ad eccezione di alcuni voli verso Londra Gatwick durante il periodo natalizio.
- **Volotea**: ha operato nel periodo luglio-settembre 2020 n. 2 frequenze settimanali verso la nuova destinazione Olbia. Non sono ripresi invece i voli internazionali verso Nantes e Bordeaux.
- **Vueling**: ha ripreso le operazioni su Barcellona (2 frequenze settimanali) da giugno 2020 che sono proseguite anche in novembre e dicembre 2020.

- **AirAlbania:** dal 13 luglio 2020 è operativo il nuovo collegamento da parte del vettore albanese verso Tirana con 2 frequenze settimanali. Dopo una breve sospensione dalla fine di ottobre, il vettore è tornato ad operare i due voli settimanali a partire dal 26 novembre.

Il fattore di riempimento dei voli operati nel periodo giugno-settembre è stato pari al 62,1% in calo del 27,4% rispetto al medesimo periodo del 2019 (89,5% il valore 2019), mentre nel periodo ottobre-dicembre, con la nuova ondata Covid-19 e le nuove restrizioni agli spostamenti si è assistito ad un'ulteriore riduzione del Load Factor ("LF") che è pari nel periodo 2020 al 48% contro l'85,6% del medesimo periodo 2019 (-37,6%).

Complessivamente, nel periodo compreso tra giugno (inizio ripresa operazioni) 2020 e dicembre 2020, si è assistito ad una riduzione dei posti offerti di linea del -70% a cui corrisponde un calo passeggeri di periodo dell'80% ed una riduzione del fattore di riempimento del 34,3%.

Traffico Linea passeggeri suddiviso per nazione

Nel corso del 2020 sono stati 21 i mercati regolarmente collegati con l'aeroporto di Pisa con voli di linea.

Il mercato internazionale rappresenta il 57,9% del traffico totale di linea passeggeri dell'Aeroporto Galilei, mentre quello domestico il 42,1%.

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 2020 e la variazione, sia in termini assoluti che percentuali, rispetto al 2019.

I dati sono ovviamente influenzati dall'effetto Coronavirus.

Traffico pax di linea	2020	2019	Var.	Var. %	% on TOT
Italia	546.109	1.408.108	-861.999	-61,2%	42,1%
Regno Unito	229.802	1.098.566	-868.764	-79,1%	17,7%
Spagna	116.297	534.919	-418.622	-78,3%	9,0%
Paesi Bassi	64.896	280.824	-215.928	-76,9%	5,0%
Belgio	54.804	203.938	-149.134	-73,1%	4,2%
Albania	49.798	161.513	-111.715	-69,2%	3,8%
Francia	44.619	288.911	-244.292	-84,6%	3,4%
Germania	32.226	359.356	-327.130	-91,0%	2,5%
Marocco	22.778	80.725	-57.947	-71,8%	1,8%
Russia	19.857	134.259	-114.402	-85,2%	1,53%
Romania	19.696	50.735	-31.039	-61,2%	1,52%
Polonia	14.408	85.101	-70.693	-83,1%	1,11%
Irlanda	12.982	82.641	-69.659	-84,3%	1,00%
Qatar	11.941	65.851	-53.910	-81,9%	0,92%
Malta	11.797	46.399	-34.602	-74,6%	0,91%
Repubblica Ceca	10.698	54.254	-43.556	-80,3%	0,82%
Portogallo	10.691	54.883	-44.192	-80,5%	0,8%
Ungheria	9.466	48.259	-38.793	-80,4%	0,73%
Danimarca	5.983	55.985	-50.002	-89,3%	0,46%
Grecia	4.546	46.365	-41.819	-90,2%	0,35%
Svezia	3.981	72.816	-68.835	-94,5%	0,31%
Austria		38.394	-38.394	-100,0%	0,00%
Finlandia		10.431	-10.431	-100,0%	0,00%
Norvegia		45.017	-45.017	-100,0%	0,00%
Turchia		22.906	-22.906	-100,0%	0,00%
TOTALE	1.297.375	5.331.156	-4.033.781	-75,7%	100,0%

Traffico Merci e Posta

Il traffico cargo ha solo parzialmente risentito della presenza del virus. Se FedEx ha infatti temporaneamente sospeso le operazioni sullo scalo dal 31 marzo 2020 e riprese poi con regolarità dal 22 giugno 2020, DHL ha mantenuto invece la propria operatività, riducendo al minimo le cancellazioni, avvenute solo su maggio e incrementando la propria attività fino a 4 voli giornalieri nel periodo pre-natalizio (9 novembre - 23 dicembre). In aggiunta si ricorda la presenza di 16 voli charter all cargo per il trasporto di materiale sanitario derivante dall'emergenza Covid-19 per un totale di circa 425 tons di merce. Nel 2020 il totale traffico cargo e posta registra una sostanziale stabilità (-0,1%). Ad una crescita del +1% del traffico all cargo si registra un calo di oltre il -40% del traffico merce via superficie e su voli misti.

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

TRAFFICO AEROPORTO DI FIRENZE				
	Progr. al 31.12.20	Progr. al 31.12.19	VAR. 2020/19	VAR. % 2020/19
Passeggeri commerciali	664.663	2.861.701	-2.197.038	-76,8%
Nazionali (Linea + Charter)	114.984	379.639	-264.655	-69,7%
Internazionali (Linea + Charter)	549.679	2.482.062	-1.932.383	-77,9%
Passeggeri Aviazione Generale	4.824	12.532	-7.708	-61,5%
TOTALE PASSEGGERI	669.487	2.874.233	-2.204.746	-76,7%
	Progr. al 31.12.20	Progr. al 31.12.19	VAR. 2020/19	VAR. % 2020/19
Movimenti Commerciali	9.934	29.195	-19.261	-66,0%
Nazionali (Linea + Charter)	2.092	3.826	-1.734	-45,3%
Internazionali (Linea + Charter)	7.842	25.369	-17.527	-69,1%
Movimenti Aviazione Generale	3.474	6.941	-3.467	-49,9%
TOTALE MOVIMENTI	13.408	36.136	-22.728	-62,9%
	Progr. al 31.12.20	Progr. al 31.12.19	VAR. 2020/19	VAR. % 2020/19
Tonnellaggio Commerciale	537.699	1.637.759	-1.100.060	-67,2%
Nazionali (Linea + Charter)	106.580	224.752	-118.172	-52,6%
Internazionali (Linea + Charter)	431.119	1.413.007	-981.888	-69,5%
Tonnellaggio Aviazione Generale	33.172	91.032	-57.860	-63,6%
TOTALE TONNELLAGGIO	570.871	1.728.791	-1.157.920	-66,98%
	Progr. al 31.12.20	Progr. al 31.12.19	VAR. 2020/19	VAR. % 2020/19
Merce via aerea (Kg)	8.323	55.096	-46.773	-84,9%
Merce via superficie (Kg)	463.192	123.587	339.605	274,8%
Posta (Kg)	5	17	-12	-70,6%
TOTALE MERCE E POSTA	471.520	178.700	292.820	163,9%
	Progr. al 31.12.20	Progr. al 31.12.19	VAR. 2020/19	VAR. % 2020/19
TOTALE UNITA' DI TRAFFICO	674.202	2.876.020	-2.201.818	-76,6%

Il prospetto sopra esposto riporta l'andamento del traffico del 2020 con il relativo confronto sul 2019, suddiviso nelle sue diverse componenti

Nel 2020 sono transitati dall'aeroporto di Firenze 669.487 passeggeri, registrando un calo -76,7% rispetto al medesimo periodo 2019 (con una riduzione di circa 2,2 milioni di passeggeri) a fronte di una riduzione dei movimenti commerciali del -66%.

Di seguito si riporta il traffico mensilizzato dell'aeroporto di Firenze, distinto per trimestri:

Aeroporto di Firenze - Traffico Mensilizzato Gennaio - Dicembre 2020					
Scalo	Mese	2020	2019	VAR. 2020/19	VAR.% 2020/19
FLR	gen	185.140	172.156	12.984	7,5%
FLR	feb	168.241	154.335	13.906	9,0%
TOT Gennaio-Febbraio		353.381	326.491	26.890	8,2%
FLR	mar	32.790	202.698	-169.908	-83,8%
TOT Gennaio-Marzo		386.171	529.189	-143.018	-27,0%
FLR	apr	0	252.900	-252.900	-100,0%
FLR	mag	59	270.688	-270.629	-100,0%
FLR	giu	11.546	286.579	-275.033	-96,0%
TOT Aprile-Giugno		11.605	810.167	-798.562	-98,6%
FLR	lug	53.450	284.123	-230.673	-81,2%
FLR	ago	74.430	278.003	-203.573	-73,2%
FLR	set	72.755	293.766	-221.011	-75,2%
TOT Luglio-Settembre		200.635	855.892	-655.257	-76,6%
FLR	ott	44.701	285.428	-240.727	-84,3%
FLR	nov	11.899	205.620	-193.721	-94,2%
FLR	dic	14.476	187.937	-173.461	-92,3%
TOT Ottobre-Dicembre		71.076	678.985	-607.909	-89,5%
TOT Gennaio-Dicembre		669.487	2.874.233	-2.204.746	-76,7%

Come in precedenza già evidenziato, da fine maggio si assiste alla ripresa dei voli sullo scalo di Firenze.

Di seguito i vettori destinazioni operanti sul Vespucci.

- **SilverAir**: la compagnia ceca che effettua i collegamenti in continuità territoriale con l'isola d'Elba ha ripreso le operazioni dal 26 maggio 2020 operando nella stagione estiva fino a 4 frequenze settimanali e 1 nella stagione invernale.
- **KLM**: dal 1° giugno 2020 il vettore olandese è tornato operativo con un volo giornaliero per Amsterdam con incremento delle operazioni nei mesi successivi (11 frequenze a luglio 2020 e fino a 19 ad agosto e settembre). Nella stagione invernale è proseguito il collegamento con 11 frequenze settimanali
- **AirFrance**: il vettore è tornato ad operare dal 4 giugno 2020 il collegamento con Parigi Charles de Gaulle incrementando le operazioni fino a raggiungere da agosto e settembre 2020 i 3 voli giornalieri. Ha proseguito nella stagione invernale con 3-4 voli settimanali.
- **AirDolomiti**: ha iniziato ad operare da giugno 2020 le nuove destinazioni nazionali: Bari e Cagliari (4 frequenze settimanali solo stagione estiva), Catania e Palermo (4 frequenze settimanali solo stagione estiva e prosecuzione con un massimo di 3 voli settimanali nella stagione invernale).
AirDolomiti/Lufthansa: ha ripreso le operazioni su Monaco con 3 frequenze settimanali da metà giugno 2020 fino ad operare 10 frequenze settimanali in piena stagione estiva. Da luglio 2020 è stato operativo anche il volo per Francoforte con 3 frequenze settimanali con incremento fino 9 voli settimanali (settembre/ottobre). Entrambi i voli internazionali in novembre e dicembre hanno visto ridurre le frequenze operate.
- **Luxair**: dal 15 giugno 2020 nuovo vettore e nuovo collegamento stagionale per l'aeroporto di Firenze da/per Lussemburgo (2 frequenze settimanali) operativo fino ad inizio novembre 2020.

- **Swiss:** dal 18 giugno 2020 è tornata operativa con due voli settimanali per Zurigo che sono incrementati fino ad un massimo di 6 nei mesi successivi. Sono scesi a 2 i collegamenti settimanali nella stagione invernale.
- **Albawings:** torna operativa con due voli settimanali per Tirana dal 22 giugno 2020. Il volo è stato **sospeso dal 9 novembre 2020 per l'intera stagione invernale.**
- **Alitalia:** è tornata ad operare a partire da luglio 2020 un volo giornaliero per Roma Fiumicino, **sospeso con l'arrivo della stagione invernale.**
- **BlueAir:** è tornata operativa da luglio su Bucarest Otopeni con un massimo di 3 frequenze settimanali. Il volo è stato sospeso nella stagione invernale.
- **British Airways:** è tornata ad operare da luglio 2020 su Londra City incrementando le frequenze fino a 13 voli settimanali. Il volo è stato sospeso nella stagione invernale.
- **Austrian Airlines:** ha operato da luglio il volo stagionale su Vienna (fino a 4 frequenze settimanali in alta stagione).
- **Brussels Airlines:** ha operato solo nel periodo luglio-settembre 2020 fino ad un massimo di 3 frequenze settimanali su Bruxelles.
- **TAP:** è tornata operativa solo per settembre ed ottobre 2020 con un massimo di 3 frequenze settimanali.
- **Vueling Airlines:** la compagnia spagnola è tornata ad operare, basando un A319 a partire dal 13 luglio, fino a 28 voli settimanali in agosto sia sul mercato nazionale che internazionale (9 destinazioni totali); in novembre e dicembre 2020 ha operato su 6 destinazioni (di cui 2 nazionali, Catania e Palermo).

Il fattore di riempimento dei voli operati nel periodo giugno-settembre 2020 è pari al 49,8% in calo del 32,5% rispetto al medesimo periodo del 2019 (82,3% il valore 2019), mentre nel periodo ottobre – dicembre, con la nuova ondata Covid-19 e le nuove restrizioni agli spostamenti si assiste **ad un'ulteriore riduzione del LF che è pari nel periodo 2020 al 38% contro il 75,4% del medesimo periodo 2019 (-37,4%).**

Complessivamente, nel periodo compreso tra giugno 2020 (inizio ripresa operazioni) e dicembre 2020, si è assistito ad una riduzione dei posti offerti di linea del -73,6% a cui corrisponde un calo passeggeri di periodo dell'**84,6%** ed una riduzione del fattore di riempimento del 33,4%.

Traffico Linea passeggeri suddiviso per nazione

Nel corso del 2020 sono stati 14 i mercati regolarmente **collegati con l'aeroporto di Firenze** con voli di linea. Da sottolineare la presenza del nuovo mercato Lussemburgo, grazie **all'apertura del nuovo collegamento bisettimanale ad opera di Luxair a partire dal 15 giugno** fino ad inizio novembre.

Il mercato **internazionale rappresenta l'82,8%** del traffico totale di linea passeggeri dell'**Aeroporto Vespucci**, mentre quello domestico il 17,2%.

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 2020 e la variazione, sia in termini assoluti che percentuali, rispetto al 2019.**

I dati sono ovviamente influenzati dall'effetto Coronavirus.

Traffico pax di linea	2020	2019	Var.	Var. %	% on TOT
Francia	146.752	583.073	-436.321	-74,8%	22,1%
Italia	114.357	378.792	-264.435	-69,8%	17,2%
Germania	98.856	512.895	-414.039	-80,7%	14,9%
Paesi Bassi	75815	268556	-192.741	-71,8%	11,4%
Spagna	66.493	352.658	-286.165	-81,1%	10,0%
Regno Unito	59.213	223.221	-164.008	-73,5%	8,9%
Svizzera	37599	183321	-145.722	-79,5%	5,7%
Albania	14.681	43.431	-28.750	-66,20%	2,2%
Austria	13.731	52.979	-39.248	-74,1%	2,1%
Portogallo	12238	77189	-64.951	-84,1%	1,8%
Romania	8.717	47.288	-38.571	-81,6%	1,3%
Belgio	6.986	73.072	-66.086	-90,4%	1,1%
Repubblica Ceca	4.853	11.713	-6.860	-58,6%	0,7%
Lussemburgo	2.827	0	2.827	100,0%	0,4%
Danimarca	0	32.398	-32.398	-100,0%	0,0%
Grecia	0	9.847	-9.847	-100,0%	0,0%
Israele	0	6032	-6.032	-100,0%	0,0%
Moldavia	0	3.522	-3.522	-100,0%	0,0%
TOTALE	663.118	2.859.987	-2.196.869	-76,8%	100,0%

Traffico Merci e Posta

Di rilievo, nel corso del 2020, è il traffico merce via superficie, in crescita del 274,8% sul 2019 (pari a 339.605 kg) dovuta al trasporto di dispositivi medici legati alla pandemia COVID-19.

8. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI NELL'ANNO 2020

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 riguardante il procedimento relativo al Masterplan dell'Aeroporto di Firenze.

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 12 marzo 2020 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al fine di contrastare la diffusione del Covid-19 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, incluso l'aeroporto di Pisa (ove l'operatività è stata comunque fortemente ridotta); conseguentemente, a partire dal 14 marzo 2020 e fino al 3 maggio 2020 l'aeroporto di

Firenze ha visto limitate le proprie operazioni ad attività di cargo, posta, voli di Stato e relativi ad emergenze, incluse quelle sanitarie.

In data 20 aprile 2020 Corporación America Italia S.p.A. e SO.G.IM. S.p.A., hanno comunicato che il patto parasociale relativo alle azioni ordinarie di Toscana Aeroporti S.p.A., tra di essi sottoscritto in data 16 aprile 2014, ha cessato ogni suo effetto in data 15 aprile 2020 per scadenza del termine di durata.

In data 23 aprile 2020 l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, per favorire la ripresa del trasporto aereo, duramente colpito dalla grave crisi dovuta alla situazione di emergenza epidemiologica da Covid-19, in accordo con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha disposto la sospensione del versamento dei canoni relativi alle concessioni aeroportuali, in scadenza nel mese di luglio. Per il 2020 il pagamento è stato commisurato al traffico effettivamente registrato nel corso dell'anno e dovrà essere effettuato in una unica soluzione entro il 31 gennaio 2021. Il provvedimento rientra tra le varie iniziative assunte dall'ENAC a sostegno dell'economia del settore dell'aviazione civile nazionale, delle sue imprese e dei lavoratori.

In data 15 maggio 2020 l'Assemblea degli Azionisti ha accolto la proposta del Consiglio di Amministrazione del 31 marzo 2020 di non distribuire alcun dividendo, accantonando l'utile dell'esercizio 2019, pari a 13.554.635 euro, a riserva legale per 677.732 euro e a riserva straordinaria per 12.876.903 euro. Tale proposta, adottata dal Consiglio di Amministrazione secondo un approccio prudenziale al fine di tutelare la solidità patrimoniale della Società e del Gruppo Toscana Aeroporti alla luce dell'epidemia Covid-19 ed in discontinuità con la prassi adottata a partire dalla nascita di Toscana Aeroporti (dal 2015 payout sempre pari al 95%), è stata accolta con senso di responsabilità da parte degli Azionisti.

In data 29 maggio 2020 il Consiglio di Amministrazione di TA informa che l'Amministratore Delegato, Gina Giani, ha deciso, per ragioni strettamente personali, di rassegnare le dimissioni da tutti gli incarichi ricoperti nella Società e nelle Aziende da essa partecipate, con effetto a partire da venerdì 29 maggio 2020.

In data 29 maggio 2020 il Consiglio di Amministrazione di TA informa che ha nominato il Consigliere Roberto Naldi quale nuovo Amministratore Delegato della Società, attribuendogli i relativi poteri.

In data 16 luglio 2020 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con delibera n. 136/2020, ha approvato i nuovi modelli di regolazione dei diritti aeroportuali.

In data 17 luglio 2020, in considerazione del calo del traffico negli aeroporti italiani derivante dall'emergenza epidemiologica da Covid-19 e dalle misure di contenimento del contagio adottate dallo Stato e dalle Regioni, al fine di contenere i conseguenti effetti economici, è stata prorogata di due anni la durata delle concessioni per la gestione e lo sviluppo dell'attività aeroportuale in corso alla data di entrata in vigore della legge n. 77 del 17 luglio 2020, che ha convertito con modificazioni l'articolo 202, comma 1-bis del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34.

In data 26 ottobre 2020, al fine di concorrere al potenziamento del sistema aeroportuale toscano, agevolare l'economia regionale e affrontare le criticità di mercato conseguenti all'emergenza Covid-19, il Consiglio Regionale ha approvato la Legge Regionale n. 75 del 4 agosto 2020 dove all'articolo 7 è previsto un contributo al sistema aeroportuale, successivamente inquadrato più dettagliatamente con la Legge Regionale del 3 dicembre

2020, n. 95 “Sovvenzione diretta alla società Toscana Aeroporti S.p.a”. Tale contributo regionale è stato soggetto ad approvazione della Comunità europea in tema di aiuti di stato, la quale in data 2 marzo 2021 ha confermato la compatibilità di tale contributo alle previsioni del Trattato sul funzionamento dell’Unione Europea.

In data 30 ottobre 2020 la Capogruppo TA ha stato sottoscritto il contratto di finanziamento con un pool di primari istituti finanziari costituito da Intesa Sanpaolo e BNL-Gruppo BNP Paribas per un importo complessivo di 85 milioni di euro assistito dalle garanzie SACE in base a quanto previsto nel Decreto Legge n. 23/2020 (c.d. “Decreto Liquidità”) nell’ambito del programma Garanzia Italia. Il finanziamento, che ha una durata di sei anni, consente alla Società ed alle sue controllate di rafforzare i livelli di liquidità necessari per le attività aziendali ed a sostenere gli investimenti previsti nei siti aeroportuali di Firenze e Pisa. L’erogazione di tali somme è avvenuta in novembre 2020.

In data 30 dicembre 2020 è stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale la legge 30 dicembre 2020, n. 178 recante “Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023” (cd. Legge di Bilancio 2021), entrata in vigore il 1 gennaio 2021. Essa contiene due nuove specifiche misure a sostegno del settore aeroportuale:

- i. la prima prevede l’istituzione presso il MIT di un fondo con una dotazione di 500 milioni di euro (di cui 450 milioni di euro destinati alle società di gestione aeroportuale e i restanti 50 milioni di euro agli handlers) per la compensazione dei danni subiti a causa del Covid-19;
- ii. la seconda garantisce le prestazioni integrative del “Fondo di solidarietà per il settore del trasporto aereo e del sistema aeroportuale” anche ai trattamenti di integrazione salariale in deroga, richiesti dalle imprese del trasporto aereo e di gestione aeroportuale per 12 settimane, nel periodo compreso tra il 1° gennaio e il 30 giugno 2021.

9. RISULTATI DELLA GESTIONE DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI

9.1 Conto Economico Consolidato

A causa della repentina diffusione del Coronavirus in tutto il pianeta a partire dall’inizio del 2020 e delle restrizioni sempre più stringenti imposte dai governi, nel 2020 il Sistema Aeroportuale Toscano ha trasportato circa 2 milioni di passeggeri, registrando una variazione complessiva del -76% nella componente passeggeri, del -62% nella componente movimenti, del -65% nella componente tonnellaggio e del +2,2% nella componente merce e posta rispetto ai dati aggregati di passeggeri, movimenti, tonnellaggio e degli scali di Pisa e Firenze del 2019.

Si riassumono di seguito i dati economici consolidati del 2020 comparati con quelli del 2019.

GRUPPO TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Dati in migliaia di euro	2020	2019	Var. Ass. 2020/2019	Var. %
RICAVI				
Ricavi operativi				
Ricavi aviation	30.371	97.445	-67.074	-68,8%
Ricavi non aviation	14.666	34.939	-20.273	-58,0%
Oneri Sviluppo network	-4.597	-12.725	8.128	-63,9%
Totale ricavi operativi	40.440	119.659	-79.219	-66,2%
Altri ricavi	11.559	2.185	9.373	428,9%
Ricavi per servizi di costruzione	8.988	8.396	592	7,0%
TOTALE RICAVI (A)	60.987	130.241	-69.254	-53,2%
COSTI				
Costi operativi				
Materiali di consumo	896	1.411	-515	-36,5%
Costi del personale	26.239	42.567	-16.328	-38,4%
Costi per servizi	21.726	34.237	-12.511	-36,5%
Oneri diversi di gestione	2.800	2.584	216	8,4%
Canoni aeroportuali	2.192	4.470	-2.278	-51,0%
Totale costi operativi	53.853	85.269	-31.416	-36,8%
Costi per servizi di costruzione	7.935	6.876	1.059	15,4%
TOTALE COSTI (B)	61.788	92.145	-30.357	-32,9%
MARGINE OPERATIVO LORDO (A-B)	-801	38.096	-38.897	n.s.
Incid.% su ricavi totali	-1,3%	29,3%		
Incid.% su ricavi operativi	-2,0%	31,8%		
Ammortamenti e svalutazioni	10.444	11.195	-751	-6,7%
Acc. f.do rischi e ripristini	1.736	3.062	-1.326	-43,3%
Riprese di valore (svalutazioni) nette di crediti commerciali ed altri crediti	1.668	585	1.083	185,2%
RISULTATO OPERATIVO	-14.649	23.254	-37.904	n.s.
Incid.% su ricavi totali	-24,0%	17,9%		
Incid.% su ricavi operativi	-36,2%	19,4%		
GESTIONE FINANZIARIA				
Proventi finanziari	8	26	-18	-68,0%
Oneri finanziari	-1.347	-1.591	244	-15,3%
Utile (perdita) da partecipazioni	101	32	70	220,5%
TOTALE GESTIONE FINANZIARIA	-1.237	-1.533	296	-19,3%
UTILE (PERDITA) PRIMA DELLE IMPOSTE	-15.886	21.721	-37.608	n.s.
Imposte di periodo	3.289	-7.330	10.619	n.s.
UTILE (PERDITA) DI PERIODO	-12.598	14.391	-26.989	n.s.
Perdita (utile) di periodo di pertinenza di Terzi	128	-242	370	n.s.
UTILE (PERDITA) DI PERIODO DEL GRUPPO	-12.470	14.149	-26.618	n.s.
Utile (perdita) per azione (€)	-0,670	0,760	-1,4302	n.s.

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 abbreviato 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.

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

RICAVI

I ricavi totali consolidati, in calo del -53,2%, sono passati da 130,2 milioni di euro del 2019 a 61 milioni di euro del 2020. Tale variazione è il risultato del decremento di 79,2 milioni di euro dei ricavi operativi (in calo del -66,2%) per effetto della pandemia e del contemporaneo incremento di 9,4 milioni degli altri ricavi (derivati principalmente da un contributo regionale di 10 milioni di euro¹) e di 592 migliaia 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 circa 8,1 milioni di euro rispetto al 2019.

RICAVI OPERATIVI

I ricavi operativi consolidati del 2020 ammontano a 40,4 milioni di euro, in calo del -66,2% rispetto al 2019.

Ricavi "Aviation"

I ricavi "Aviation" del 2020 ammontano a 30,4 milioni di euro, in calo del -68,8% rispetto al 2019, quando erano pari a 97,4 milioni di euro.

In particolare, i ricavi derivanti dai diritti, corrispettivi e tasse aeroportuali hanno registrato un decremento del -69,7% conseguenza diretta del minor traffico gestito nel 2020 (-74,8% di unità di traffico) rispetto al 2019.

I ricavi di Handling per 30,2 milioni di euro registrano un calo del -66,4% per la stessa motivazione legata al minor traffico gestito nel 2020 rispetto al 2019.

Ricavi "Non Aviation"

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

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

Nel 2020 i ricavi derivanti dalle attività in sub-concessione rappresentano il 69,2% dei ricavi operativi "Non Aviation", mentre quelli derivanti dalle attività in gestione diretta il restante 30,8%. Nel 2019 queste percentuali erano pari, rispettivamente, al 59,8% ed al 40,2%.

¹ Al fine di concorrere al potenziamento del sistema aeroportuale toscano, agevolare l'economia regionale e affrontare le criticità di mercato conseguenti all'emergenza Covid-19, nel 2020 il Consiglio Regionale ha approvato la Legge n. 77/2020 che ha previsto un contributo a favore di Toscana Aeroporti S.p.a. a titolo di sovvenzione diretta rispetto al danno subito nel 2020 a seguito del Covid-19.

Il dato progressivo al 31 dicembre 2019 dei ricavi “Non Aviation” è pari a 14,7 milioni di euro, in calo del 58% rispetto al 2019 quando erano pari a 34,9 milioni di euro.

Conseguenza della pandemia tutte le attività non aviation hanno avuto risultati negativi nel 2020 in esame fra cui, in particolare, autonoleggi (-3.681 migliaia di euro, -56%), Retail (-3.225 migliaia di euro, -54%), Sale Vip (-2.987 migliaia di euro, -88%), Food (-2.890 migliaia di euro, -72%).

Oneri Sviluppo Network

Gli oneri di sviluppo network al 31 dicembre 2020 ammontano a 4,6 milioni di euro in diminuzione di 8.128 migliaia di euro (-64%) rispetto al 31 dicembre 2019 quando erano pari a 12,7 milioni di euro.

ALTRI RICAVI

Il dato progressivo al 31 dicembre 2020 degli “Altri ricavi” è pari a 11.559 migliaia di euro, in aumento rispetto al 2019 quando erano pari a 2.185 migliaia di euro. La differenza di circa 9,4 milioni di euro deriva sostanzialmente dalla rilevazione del contributo di 10 milioni di euro che la Regione Toscana ha riconosciuto a favore della Capogruppo al fine di **concorrere al potenziamento del sistema aeroportuale toscano, agevolare l'economia regionale e affrontare le criticità di mercato conseguenti all'emergenza Covid-19.**

RICAVI PER SERVIZI DI COSTRUZIONE

Nel 2020 i ricavi per servizi di costruzione ammontano a circa 9 milioni di euro, in aumento rispetto al dato del 2019 di 592 migliaia di euro (+7%) **per effetto dell'andamento degli investimenti del Gruppo.**

COSTI

Nel 2020 i costi totali ammontano a 61,8 milioni di euro, in calo del 32,9% rispetto al 2019, quando erano pari a 92,1 milioni di euro. Questo risultato è stato determinato dal calo dei costi operativi del 36,8% (passati da 85,3 milioni nel 2019 a 53,9 milioni di euro nel 2020) e dal contemporaneo incremento dei costi per servizi di costruzione per circa +1,1 milioni di euro.

COSTI OPERATIVI

I Costi operativi del 2020, pari a 53,9 milioni di euro, si decrementano del 36,8% rispetto agli 85,3 milioni di euro consuntivati nel 2019.

I “**Materiali di consumo**” del 2020 in esame sono pari a 896 migliaia di euro in calo di 515 migliaia di euro rispetto al 2019. Il decremento è dovuto principalmente a carburanti (-433 migliaia di euro) e vestiario (-180 migliaia di euro) **parzialmente attenuato dall'acquisto di materiali di protezione individuali (c.d. DPI) e di sanificazione degli ambienti conseguenti all'emergenza sanitaria (+201 migliaia di euro).**

Il “**Costo del personale**” del Gruppo del 2020 è pari a 26,2 milioni di euro, in decremento di 16,3 milioni di euro rispetto al 2019 (-38,4%). La riduzione degli organici del Gruppo (-10,1%) legata al minor traffico gestito a seguito della pandemia Covid-19 e **l'uscita di alcuni dirigenti aziendali, nonché l'attivazione della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria a partire da fine marzo 2020,** hanno contribuito al contenimento dei costi variabili ed al minor costo complessivo del lavoro del 2020 rispetto al 2019.

I “**Costi per servizi**” del 2020 sono pari a 21,7 milioni di euro, in calo del 36,5% rispetto al 2019 quando erano pari a 34,2 milioni di euro (-12.511 migliaia di euro). Il calo dei costi del periodo

in esame è principalmente legato a decrementi di costi per servizi operativi (-6,1 milioni di euro, principalmente facchinaggio, pulizie, vigilanza, gestione parcheggi e servizi di shuttle bus), comunicazione (-1.508 migliaia di euro), prestazioni professionali (-309 migliaia di euro), servizi di manutenzione (-1.550 migliaia di euro), utenze (-1.125 migliaia di euro) e servizi per il personale (-778 migliaia di euro, fra cui mensa e formazione) legati sostanzialmente al minor traffico gestito nell'esercizio.

Nel 2020 gli "Oneri diversi di gestione" ammontano a 2,8 milioni di euro, in aumento di 216 migliaia di euro (+8,4%) rispetto al 2019. L'aumento è la risultante di un rilevante indennizzo pari ad 1,3 milioni di euro **consuntivato nell'anno da parte** di una società controllata a seguito della cessazione anticipata di un contratto di fornitura pluriennale, parzialmente attenuato dai minori costi amministrativi (-484 migliaia di euro), imposte e tasse (-290 migliaia di euro) e associazioni ad enti e istituti vari (-167 migliaia di euro).

I "Canoni aeroportuali" del 2020 ammontano a 2,19 milioni di euro, in calo del 51% rispetto ai 4,47 milioni di euro del 2019. La variazione in calo deriva dal minore traffico consuntivato nel 2020 rispetto al 2019 (-76% in termini di passeggeri pari a circa -4,3 milioni di euro di canone), parzialmente attenuata del rilascio del fondo rischi connesso al contezioso sul servizio antincendio dei Vigili del Fuoco in aeroporto per 2 milioni di euro rilevato nel 2019. Al netto di tale effetto il canone è in calo del 66,1%.

COSTI PER SERVIZI DI COSTRUZIONE

I "Costi per servizi di costruzione" del 2020 sono pari a circa 7,94 milioni di euro, in aumento rispetto al 2019 di 1.059 migliaia di euro per le stesse motivazioni indicate a commento della corrispondente voce di ricavo.

RISULTATI DI ESERCIZIO

L'EBITDA (Margine Operativo Lordo) del 2020 risulta **negativo per 801 migliaia di euro** registrando un calo di circa **38,9 milioni di euro** rispetto al 2019 quando era pari a 38,1 milioni di euro.

Gli "ammortamenti e svalutazioni", pari a 10,4 milioni di euro del 2020, registrano un calo di 994 migliaia di euro rispetto all'analogo periodo 2019. Ciò è conseguente principalmente ai minori accantonamenti al Fondo di ripristino per 360 migliaia di euro ed al Fondo rischi per 966 migliaia di euro parzialmente attenuato del maggior accantonamento al fondo svalutazione crediti per 1.083 migliaia di euro.

L'EBIT (Risultato Operativo) del 2020 risulta **negativo per (14,6) milioni di euro** registrando un calo di 37,9 milioni di euro sul 2019 quando era pari a 23.254 migliaia di euro.

La gestione finanziaria passa da un valore negativo di 1.533 migliaia di euro del 2019 ad un valore negativo di 1.237 migliaia di euro del 2020. La variazione di 296 migliaia di euro è principalmente conseguente a maggiori interessi bancari (+205 migliaia di euro) ed a minori oneri finanziari **generati dall'attualizzazione del fondo di ripristino** (-386 migliaia di euro).

Il Risultato ante imposte (PBT) del 2020 si attesta su una **perdita di circa (15,9) milioni di euro** facendo registrare un calo di 37,6 milioni di euro rispetto al 2019 quando era positivo per 21,7 milioni di euro.

La voce imposte di periodo accoglie principalmente l'iscrizione della fiscalità anticipata relativa alle perdite fiscali consuntivate nell'esercizio, rilevata avendo valutato la recuperabilità delle relative attività fiscali alla luce di futuri imponibili fiscali risultanti dai piani economico-finanziari delle società del Gruppo.

Pertanto, alla luce di quanto esposto, il 2020 si chiude con una **Risultato netto di esercizio di Gruppo negativo pari a (12,5) milioni di euro**, in diminuzione di 26,6 milioni di euro rispetto a quanto registrato nel 2019 quando era positivo per 14,1 milioni di euro.

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 2020 ed al 31 dicembre 2019.

ATTIVO	31.12.2020	31.12.2019	VARIAZIONE
ATTIVITA' NON CORRENTI			
Attività immateriali	177.760	174.880	2.880
Immobili, impianti e macchinari	29.476	30.310	-835
Diritti d'uso	4.542	4.619	-78
Partecipazioni in altre imprese	2.945	2.945	0
Partecipazioni in imprese collegate	613	570	44
Altre attività finanziarie	3.202	3.220	-18
Crediti commerciali esigibili oltre l'anno	272	308	-36
Attività fiscali differite	4.986	1.717	3.269
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI	223.796	218.569	5.227
ATTIVITA' CORRENTI			
Crediti commerciali	13.180	17.525	-4.345
Attività fiscali per imposte correnti	1.026	280	746
Altri crediti tributari	3.194	1.497	1.697
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	14.402	10.014	4.388
Cassa e mezzi equivalenti	76.344	19.863	56.481
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI	108.146	49.179	58.967
TOTALE ATTIVO	331.942	267.749	64.193

La variazione del totale attivo, in aumento di 64,2 milioni di euro rispetto al totale attivo del 31 dicembre 2019, **deriva principalmente dall'incremento delle attività correnti (+59 milioni di euro)** ed in minore parte dalle attività non correnti (+5,2 milioni di euro).

In particolare, le attività non correnti si incrementano per la variazione positiva delle attività immateriali e materiali conseguenza degli investimenti **d'esercizio** al netto degli ammortamenti (+2 milioni di euro) e **per l'incremento delle attività fiscali differite (+3,3 milioni di euro)**, quest'ultimo dovuto principalmente alla rilevazione **dell'effetto sulle perdite fiscali conseguite nell'esercizio**.

Nelle attività correnti ha inciso principalmente l'aumento di liquidità (+56,5 milioni di euro) derivante dal finanziamento bancario di 85 milioni di euro ricevuto nell'ultimo trimestre dell'esercizio 2020.

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	31.12.2020	31.12.2019	VARIAZIONE
TOTALE PATRIMONIO NETTO	106.769	119.518	-12.749
PASSIVITA' NON CORRENTI			
Fondi rischi e oneri	2.016	2.458	-442
Fondi di ripristino e sostituzione	13.920	17.834	-3.914
Fondi benefici ai dipendenti	5.736	5.767	-32
Passività finanziarie scadenti oltre un anno	103.014	23.352	79.662
Passività finanziarie per diritti d'uso oltre un anno	4.132	4.239	-106
Altri debiti esigibili oltre l'anno	368	338	29
TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI	129.185	53.988	75.197
PASSIVITA' CORRENTI			
Passività finanziarie scadenti entro un anno	46.026	24.940	21.087
Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno	499	410	89
Passività fiscali per imposte correnti	5	2.174	-2.168
Altri debiti tributari	9.706	11.987	-2.281
Debiti Commerciali	23.968	31.643	-7.674
Debiti verso Istituti previdenziali	1.322	2.611	-1.290
Altri debiti esigibili entro l'anno	6.219	12.568	-6.349
Fondi di ripristino e sostituzione (quota corrente)	8.242	7.911	331
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI	95.988	94.243	1.745
TOTALE PASSIVITA'	225.173	148.231	76.942
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO	331.942	267.749	64.193

Il Patrimonio Netto registra un decremento di circa 12,7 milioni di euro dovuto sostanzialmente alla rilevazione della perdita d'esercizio per 12,5 milioni di euro.

Tra le Passività non correnti si segnala l'importante incremento delle passività finanziarie (+79,7 milioni di euro) per effetto della sottoscrizione di un contratto di finanziamento con un pool di primari istituti finanziari (Intesa Sanpaolo e BNL-Gruppo BNP Paribas) per un importo complessivo di 85 milioni di euro assistito dalle garanzie SACE in base a quanto previsto nel "Decreto Liquidità nell'ambito del programma Garanzia Italia.

Tra le passività correnti (+1,7 milioni di euro) si segnala l'accensione di finanziamenti bancari a breve termine (+21 milioni di euro), la riduzione dei debiti commerciali (-7,7 milioni di euro) e degli altri debiti esigibili entro l'anno (-6,3 milioni di euro).

CAPITALE INVESTITO

Di seguito il prospetto di raffronto tra i dati sintetici del Capitale Investito al 31 dicembre 2020 ed al 31 dicembre 2019, seguito dai principali commenti alle variazioni registrate.

Valori in Euro/000	CONSOLIDATO 31.12.2020	CONSOLIDATO 31.12.2019	Var. Ass. 2020/2019
ATTIVITA' IMMOBILIZZATE	223.796	218.569	5.227
CAPITALE CIRCOLANTE NETTO	-17.660	-39.577	21.917
PASSIVITA' A MEDIO LUNGO TERMINE	-22.039	-26.398	4.358
CAPITALE INVESTITO	184.097	152.595	31.502
PATRIMONIO NETTO	106.769	119.518	-12.749
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO	77.327	33.077	44.251

Le attività immobilizzate registrano un incremento di 5,2 milioni di euro sostanzialmente riconducibile all'incremento delle attività immateriali (+2,9 milioni di euro) per effetto degli investimenti di esercizio al netto degli ammortamenti ed all'incremento delle attività fiscali differite rilevate sulle perdite fiscali dell'esercizio.

Il capitale circolante netto, negativo per 17,7 milioni di euro al 31 dicembre 2020, si riduce di 21,9 milioni di euro al 31 dicembre 2020 per effetto del decremento dei debiti tributari (-4,4), degli altri debiti commerciali (-7,7 milioni di euro) e degli altri debiti esigibili entro l'anno (-6,3 milioni di euro).

Le passività non finanziarie a medio lungo termine sono diminuite per la riclassifica a breve del Fondo di ripristino e sostituzione a scadenza entro l'esercizio successivo (-3,9 milioni di euro).

Per effetto di quanto detto sopra, il Capitale investito del Gruppo TA al 31 dicembre 2020 si incrementa di 31,5 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2019, con un saldo di 184,1 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 nell'esercizio in esame.

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO (importi in migliaia di Euro)		
<i>migliaia di euro</i>	FY 2020	FY 2019
ATTIVITA' OPERATIVA		
Risultato netto di periodo	(12.598)	14.391
<i>Rettifiche per:</i>		
- Ammortamenti attività materiali, immateriali e diritti d'uso	10.444	11.195
- Variazione fondo rischi e oneri	(442)	(1.705)
- Variazione netta dei fondi per benefici ai dipendenti	(317)	(418)
- Variazione netta del fondo di ripristino	(4.021)	(526)
- Oneri finanziari diritti d'uso	137	107
- Altri Oneri (Proventi) finanziari, netti	1.201	1.457
- Variazione netta imposte (anticipate)/differite	(3.222)	571
- Imposte di competenza dell'esercizio	(67)	6.759
- (Incremento)/decremento nei crediti commerciali	4.381	1.510
- (Incremento)/decremento in altri crediti correnti	(6.060)	(297)
- Incremento/(decremento) nei debiti verso fornitori	(7.674)	3.034
- Incremento/(decremento) in altri debiti correnti	(9.890)	(173)
Flusso di cassa delle attività operative	(28.127)	35.905
- Oneri finanziari pagati	(819)	(462)
- Imposte sul reddito pagate	(2.847)	(5.865)
Flusso di cassa netto generato dalle attività operative	(31.793)	29.578
ATTIVITA' D' INVESTIMENTO		
- Investimenti in attività materiali	(2.777)	(6.951)
- Disinvestimenti in attività materiali	6	0
- Investimenti in attività immateriali	(9.174)	(9.055)
- Disinvestimenti in partecipazioni e altre attività finanziarie	(44)	14
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di investimento	(11.988)	(15.992)
ATTIVITA' FINANZIARIE		
- Dividendi corrisposti	0	(13.188)
- Accensione finanziamenti a breve/lungo termine	105.543	18.500
- (Rimborso) finanziamenti a breve/lungo termine	(4.660)	(12.666)
- (Rimborso) Passività finanziarie per diritti d'uso	(621)	(639)
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di finanziamento	100.263	(7.993)
Incremento / (decremento) netto disp. liq.tà mezzi equivalenti	56.481	5.593
Disp. Liquide e mezzi equivalenti all'inizio del periodo	19.863	14.270
Disp. Liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo	76.344	19.863

Al 31 dicembre 2020 la disponibilità monetaria risulta positiva per 76,3 milioni di euro con un incremento di 56,5 milioni di euro rispetto alla disponibilità monetaria presente al 31 dicembre 2019 quando era pari a circa 19,9 milioni di euro.

Tra le voci del Rendiconto Finanziario Consolidato al 31 dicembre 2020, si evidenziano in particolare:

- il maggior assorbimento di cassa della gestione operativa dovuto alle conseguenze dell'epidemia Covid-19 per circa 32 milioni di euro;
- investimenti per circa 12 milioni di euro in infrastrutture aeroportuali;
- il rimborso in linea capitale di circa 4,7 milioni di euro a valere sui finanziamenti a medio lungo termine stipulati dal Gruppo;
- l'accensione di finanziamenti a breve e lungo termine da parte di TA per 106 milioni di euro, in previsione della necessità di affrontare un periodo assorbimento di liquidità causata dagli effetti sul capitale circolante conseguenti alla pandemia in corso.

Si ricorda che, al fine di tutelare la solidità patrimoniale e finanziaria della Società, il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo, con delibera del 31 marzo 2020 aveva 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.

9.4 Posizione Finanziaria Netta Consolidata

A completamento delle informazioni sopra esposte, si riporta in appresso la Posizione Finanziaria Netta consolidata al 31 dicembre 2020 e al 31 dicembre 2019, in ottemperanza a quanto previsto dalla comunicazione CONSOB n. 6064293 del 28 luglio 2006.

INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CONSOLIDATO			
<i>migliaia di euro</i>	31.12.2020	31.12.2019	Var. Ass.
A. Cassa e banche	76.344	19.863	56.481
B. Altre disponibilità liquide	-	-	-
C. Titoli detenuti per la negoziazione	-	-	-
D. Liquidità (A) + (B) + (C)	76.344	19.863	56.481
E. Crediti finanziari correnti	-	-	-
F. Debiti bancari correnti	41.042	20.010	21.032
G. Parte corrente dell'indebitamento non corrente	4.985	4.930	54
H. Altri debiti finanziari correnti vs società di leasing	499	410	89
I. Indebitamento finanziario corrente (F) + (G) + (H)	46.525	25.349	21.176
J. Indebitamento finanziario corrente netto (I) - (E) - (D)	(29.818)	5.486	(35.305)
K. Debiti bancari non correnti	103.014	23.352	79.662
L. Obbligazioni emesse	-	-	-
M. Altri debiti non correnti verso società di leasing	4.132	4.239	106
N. Indebitamento finanziario non corrente (K) + (L) + (M)	107.146	27.590	79.555
O. Indebitamento finanziario netto (J) + (N) (P.F.N.)	77.327	33.077	44.251

Al 31 dicembre 2020, i debiti bancari correnti (legati all'utilizzo di affidamenti a breve termine) sono pari a 41 milioni di euro, la quota corrente dell'indebitamento a medio lungo

termine del Gruppo TA è pari a circa 5 milioni di euro e gli altri debiti correnti per leasing pari a 499 migliaia di euro.

A questi si aggiungono i Debiti bancari non correnti per un importo di circa 103 milioni di euro, principalmente quale quota non corrente dei tre finanziamenti in essere finalizzati alla realizzazione degli investimenti previsti nel piano industriale del Gruppo ed in previsione della necessità di affrontare un periodo assorbimento di liquidità causata dagli effetti sul capitale circolante conseguenti alla pandemia in corso. Si segnalano infine altri debiti non correnti per leasing pari a 4,1 milioni di euro.

Al 31 dicembre 2020 la liquidità del Gruppo è pari a 76,3 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 Intesa San Paolo-MPS.

Al 31 dicembre 2020 la Capogruppo ha ottenuto specifici waivers in relazione alla misurazione dei parametri finanziari previsti dai rispettivi contratti al 31 dicembre 2020.

L'indebitamento finanziario netto consolidato pertanto, alla data di chiusura del 31 dicembre 2020, risulta pari a **circa 77,3 milioni di euro**, in incremento di circa 44,3 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2019.

Al 31 dicembre 2020 il **rapporto Debt/Equity** (quoziente di indebitamento finanziario) è pari a **0,72** (0,28 al 31 dicembre 2019).

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).

Segnaliamo che gli indici di redditività del 2020 sono influenzati dai risultati negativi dell'anno, per cui il confronto con il 2019 è poco significativo.

Gli indici di redditività	31.12.2020 Consolidato	31.12.2019 Consolidato
ROE Risultato netto / Patrimonio netto	-11,68%	11,84%
ROE lordo Utile ante imposte / Patrimonio netto	-14,88%	18,17%
ROI Risultato operativo / Capitale Investito Netto (1)	-7,96%	15,24%
ROS Risultato operativo / Ricavi (2)	-24,02%	17,85%
RAPPORTO ONERI FINANZIARI SU RICAVI Oneri finanziari/Ricavi (2)	2,21%	1,22%
RAPPORTO EBITDA SU ONERI FINANZIARI EBITDA/Oneri finanziari	-0,6	23,9

Gli indici patrimoniali	31.12.2020 Consolidato	31.12.2019 Consolidato
QUOZIENTE DI DISPONIBILITA' Attività correnti / Passività correnti	1,13	0,52
QUOZIENTE DI INDEBITAMENTO FINANZIARIO Indebitamento (PFN) / Patrimonio netto	0,72	0,28
RAPPORTO INDEBITAMENTO FINANZIARIO SU EBITDA Indebitamento (PFN) / EBITDA	-96,51	0,87
QUOZIENTE PRIMARIO DI STRUTTURA Patrimonio netto / Attività non correnti	0,48	0,55

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 del 2020 ammontano a circa 12 milioni di euro, di cui 9,2 milioni di euro relativi ad immobilizzazioni immateriali e 2,8 milioni di euro ad immobilizzazioni materiali, come dettagliato nella tabella seguente.

Valori espressi in Euro/000	Scalo	Sub-tot	Sub-tot	Sub-tot	TOTALE
Investimenti Toscana Aeroporti 31.12.2020					11.951
A) Immobilizzazioni Immateriali					9.174
- software			99		
- Altre Immobilizzazioni			4		
- diritti di concessione			400		
Impianto continuita' - centrale Ups 1	FLR	115			
Ampliamento magazzino doganale DHL	PSA	72			
Servizi Igienici area arrivi extraschengen	FLR	68			
Adeg. e miglior.imp.depuraz.acque reflue	FLR	62			
- Immob. in corso			8.582		
Adeguamento BHS e nastri bagagli	PSA/FLR	2.763			
Sist. trattam.-accumulo acque di prima pioggia	FLR	2.055			
Ampliamento terminal passeggeri (fase 1)	PSA	1.021			
Sviluppo Master Plan 2014-2029	FLR	915			
Realizzaz. impianti fissi GPU sottobordo 400 hz	PSA	725			
Riprotezione pensilina de-icing	FLR	518			
Nuova pensilina mezzi di rampa	FLR	208			
- software in corso:			89		
B) Immobilizzazioni Materiali					2.777
- terreni e fabbricati			160		
Rifacimento Palagio degli Spini	FLR	123			
- autoveicoli			76		
- Impianti e macchinari			901		
Nuova spazzatrice Apron	PSA	285			
Ambulift - Aviogei Thunderlift 4000	FLR	251			
Apparati ETD rilevatori di tracce di esplosivo	PSA/FLR	116			
- Immob. in corso			1.199		
Radiogene EDS Standard 3	PSA/FLR	1.032			
- altri beni			440		
Attrezzature screening triage	PSA/FLR	156			
Macchine elettroniche (HW)	PSA/FLR	119			
Mobili e arredi	PSA/FLR	91			

Gli investimenti in **Immobilizzazioni immateriali** hanno riguardato principalmente 2,76 milioni di euro per l'adeguamento BHS e nastri bagagli dei due aeroporti; 2,06 milioni di euro per il sistema di trattamento ed accumulo delle acque di prima pioggia presso lo scalo fiorentino; 1,02 milioni di euro per l'ampliamento del terminal passeggeri di Pisa (fase 1); 816 migliaia di euro per progettazioni inerenti lo sviluppo del Master Plan aeroportuale dello scalo di Firenze; 725 mila euro gli impianti fissi GPU sottobordo presso lo scalo di Pisa e 518 mila euro la pensilina per i mezzi deicing presso lo scalo di Firenze.

Gli investimenti in **Immobilizzazioni materiali** hanno riguardato principalmente l'acquisto di beni strumentali (autoveicoli, impianti e macchinari operativi) per circa 2 milioni di euro ed attrezzature sanitarie per il controllo del Covid-19 per 156 migliaia di euro.

11. LE RISORSE UMANE

Gli organici del Gruppo

A partire dal mese di marzo 2020 le società del Gruppo TA hanno attivato azioni ordinarie e straordinarie volte, per quanto possibile, alla flessibilizzazione e variabilizzazione dei costi del lavoro, ed alla tutela occupazionale e salariale in un momento di fortissima contrazione dei movimenti e del traffico.

Ad esempio, sono stati attivati: il blocco degli straordinari e del lavoro supplementare per le aree non operative ed il contenimento di quello eventualmente necessario nelle attività operative di presidio; la diminuzione temporanea, in condivisione con enti di controllo, del **livello dei presidi operativi e, quindi, degli organici in turno**; l'assegnazione di ferie pregresse 2019 ed anticipazione delle ferie 2020 ed il temporaneo blocco delle assunzioni in aree operative, non operative e di staff.

Inoltre, a ciò si è aggiunta l'attivazione della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (CIGS) per 12 mesi a partire da fine marzo 2020 in TA e TAH ed inizio aprile in Jet Fuel. Per TAE è stata attivato il cd. Fondo di Integrazione Salariale, nei limiti consentiti dalla normativa applicabile, ed infine, per il personale con meno di 90 giorni di anzianità di servizio, è stata richiesta la Cassa Integrazione in Deroga.

Si ricorda che la CIGS si applica a partire dal termine dello smaltimento delle ore di **Ferie/ROL arretrate del singolo dipendente e che non influenza l'andamento degli EFT**, ma lo sviluppo e consuntivo dei costi del personale.

Nel 2020 l'organico medio dei dipendenti del Gruppo TA è pari a 702,1 EFT, registrando un decremento in termini assoluti di 78,4 EFT (-10,1%), rispetto allo stesso periodo del 2019. **Tale variazione è legata all'andamento del traffico gestito dai due aeroporti a seguito della pandemia Covid-19.**

L'organico medio dei dipendenti di TA è pari a 329,1 EFT registrando un decremento in termini assoluti di 7,0 EFT (-2,1%), rispetto allo stesso periodo del 2019, mentre TAH risulta avere un organico di 354 EFT in diminuzione di 71,5 EFT (-16,8%).

Il numero dei dipendenti della controllata Jet Fuel è diminuito di 2,7 EFT attestandosi a 10,89 EFT al 31.12.2020

La controllata TAE ha incrementato il suo organico avvalendosi così di un organico totale di 7,39 EFT.

Dal mese di marzo 2020 la società Vola s.r.l., operante nel campo della ristorazione, è entrata a far parte del Gruppo, con un dipendente gestito con CIG in Deroga.

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

tabella EFT	2020	2019	Var.	Var. %
Toscana Aeroporti	329,1	336,1	-7,0	-2,1%
Toscana Aeroporti Handling	354,0	425,4	-71,5	-16,8%
Jet Fuel	10,83	12,96	-2,1	-16,4%
TAE	7,39	6,00	1,4	23,1%
VOLA	0,81	0,00	0,8	n.s.
Gruppo	702,1	780,6	-78,4	-10,1%

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

La riduzione degli organici del Gruppo legata al minor traffico gestito a seguito della pandemia Covid-19 e l'uscita di alcuni dirigenti aziendali, nonché l'attivazione della Cassa Integrazione a partire da fine marzo 2020, hanno contribuito alla riduzione dei costi fissi ed al contenimento dei costi variabili e, quindi, al minor costo complessivo del 2020 rispetto all'analogo periodo del 2019.

Formazione e Addestramento Tecnico

Nonostante la situazione pandemica, le prescrizioni anticontagio e l'applicazione degli ammortizzatori sociali che hanno reso impossibile la fruizione di corsi in aula, il Gruppo ha erogato un totale di 12.761 ore di cui il 44% fruito da personale femminile e il 56% da personale maschile, ricorrendo alla modalità e-learning tramite piattaforma aziendale e all'organizzazione di corsi in videoconferenza. Rispetto al 2019 sono stati erogate 12.594 ore in meno in ragione dello scenario sopra descritto per l'anno 2020.

12. SICUREZZA SUL LAVORO

Nel corso del 2020 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.

A partire dalla fine di Gennaio 2020, l'attività di SPP, per tutte e tre le società, è stata fortemente caratterizzata dalla emergenza pandemica Covid-19.

Tale straordinaria attività di prevenzione, presidio e gestione del rischio biologico ha comportato uno stravolgimento delle priorità e degli obiettivi che erano stati individuati e pianificati a fine 2019.

Lo sforzo primario della Funzione è stato quello di interfacciarsi con gli Enti preposti (USMAF, ASL, Medicina del Lavoro, ecc.) e di supportare - durante la fase più critica - tutte le Funzioni operative nella continuità delle attività aeroportuali, garantendo la «compliance» con i vari DPCM e le condizioni tecnico-normative per la piena ripresa delle attività dal mese di giugno.

Sono stati elaborati i «Protocolli Anticontagio Covid-19», che sono stati successivamente inviati in Regione entro il mese di maggio e certificati da SGS Italia in luglio 2020.

Di seguito si riportano le principali attività svolte al fine di contenere la diffusione del virus nei luoghi di lavoro:

- Implementazione delle misure di sicurezza per la mitigazione del rischio di diffusione **del virus all'interno degli ambienti di lavoro con «Infosicurezza»**, volte a formare ed informare il personale sui comportamenti e buone prassi dall'inizio della fase pandemica;
- Implementazione di cartellonistica, annunci vocali, distanziamenti, nuovo lay-out, smartwork, plexiglass protettivi, ecc.;
- Protocollo Anticontagio Covid-19 presentato in Regione entro il 31 maggio 2020 come richiesto da Ordinanza Regionale;
- Certificazione del Protocollo Anticontagio Covid-19 da parte di SGS Italia (luglio);
- Effettuati ad oggi n° 5 Comitati di Controllo (Azienda, OOSS e RLS) ai sensi del DPCM 26.3.2020;
- Adeguamento piani di pulizia e sanificazione ambienti di lavoro;
- Attivato il **Progetto «Triage» in ingresso all'aerostazione di Pisa e Firenze anche per il Personale Aeroportuale (Progetto aeroporto sicuro)**;
- Costante approvvigionamento, distribuzione e gestione DPI e presidi Covid-19 (mascherine, gel, salviette igienizzanti);
- Gestione «day by day» delle casistiche riguardanti personale e utenti.

Per ciascuna società sono dunque presenti:

- Datore di Lavoro;
- Dirigenti delegati per la sicurezza (solo in TA);
- RSPP;
- Servizio Prevenzione e Protezione (per le controllate TAH e TAE attività in service fornita da TA);
- Struttura per la sorveglianza sanitaria (Medico Competente, ecc.);
- Addetti per la gestione delle emergenze.

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

Sono presenti, inoltre, RLS di ciascuna società su ogni sito che vengono coinvolti dal SPP e che partecipano attivamente a sopralluoghi, alla segnalazione di eventi o aspetti da monitorare, alla valutazione dei rischi e alle misure di prevenzione connesse e alle riunioni periodiche (ex art. 35 D.Lgs.81/08).

Il Servizio di Prevenzione e Protezione eroga direttamente formazione a tutto il personale (Lavoratori, Preposti e dirigenti) ai sensi del D.Lgs 81/08 e dei relativi Accordi Stato Regioni.

Mantenimento della certificazione ISO 45001:2018

Nel mese di dicembre 2020, TA e TAH, hanno sostenuto l'audit da parte dell'Ente di verifica DNV di mantenimento della certificazione per la ISO 45001:2018; l'audit ha avuto esito positivo e il certificato è in fase di rilascio. L'applicazione di tale modello consente alle società di essere **“compliant”** relativamente a quanto previsto dall'art 16 comma 3 e dall'art. 30 del D.Lgs. 81/08, ovvero adottare e attuare un modello di verifica sui compiti del Datore di Lavoro e dei delegati, con importanti ricadute positive sugli aspetti della responsabilità

amministrativa delle società per i reati inerenti la sicurezza sul lavoro previsti dal Modello Organizzativo Gestionale D.lgs. 231/2001.

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

Nel mese di novembre 2020 sono state organizzate in sinergia da TA e TAH ed effettuate nei due scali, le annuali prove di gestione dell'emergenza ed evacuazione disposta dal D.M. 10/03/98, in collaborazione con i Vigili del Fuoco ed il Servizio di Prevenzione e Protezione della Polizia di Frontiera Aerea e relativamente al sito di Pisa con la società controllata del gruppo Jet Fuel.

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

1. Scalo aeroportuale di Pisa (24 novembre–principio incendio check-in A);
2. Scalo aeroportuale di Firenze (24 novembre–scenario principio d'incendio check-in).

Entrambe le esercitazioni sono state svolte in conformità alle attuali vigenti disposizioni di legge nel rispetto de rischio da contagio Covid-19.

Infortuni

Si registra una significativa riduzione della numerosità degli infortuni e dei relativi giorni di assenza sia per TA che per TAH a causa dell'impatto che la crisi pandemica ha provocato al settore aeronautico.

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 2020.

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

Il DL 9 febbraio 2012 n. 5 (convertito dalla legge n. 35 del 4 aprile 2012) ha modificato alcune disposizioni in materia di misure minime di sicurezza sopprimendo in particolare il Documento Programmatico di Sicurezza. L'abolizione dell'obbligo di redazione del DPS non solleva tuttavia dall'attuazione di tutti gli altri adempimenti privacy previsti dalla legislazione.

Toscana Aeroporti, al fine di garantire il corretto trattamento dei dati personali ed la compliance normativa in materia privacy, ha adeguato la propria struttura alle prescrizioni contenute nel Regolamento UE 2016/679 (relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati) e nel D. Lgs. 196/2003 (c.d. Codice Privacy) integrato con le modifiche introdotte dal D Lgs. n. 101 del 1 agosto 2018.

14. RICERCA E SVILUPPO

La pandemia da Covid-19 ha determinato la necessità di rispondere celermente alle nuove esigenze aziendali in termini di lavoro da remoto ed il rinvio di alcuni investimenti ed attività progettuali inizialmente **pianificati all'interno del Piano strategico ICT 2019 – 2021**. Gli investimenti tecnologici, il miglioramento dei processi, la standardizzazione, **l'integrazione ed il consolidamento attuati negli anni precedenti sui sistemi informativi**, hanno consentito di rispondere rapidamente alle nuove esigenze aziendali scaturite dalla pandemia, capitalizzando il lavoro fatto nel passato e sfruttando la scalabilità ottenuta grazie a precedenti interventi.

Oltre alla gestione dell'emergenza Covid-19, l'anno 2020 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 2020, Toscana Aeroporti ha:

- Avviato la realizzazione di un servizio NOC (Network Operation Centre) interno e personalizzato, al fine di monitorare la rete informatica e gli apparati attestati su di essa, **con l'obiettivo di rilevare potenziali eventi di cybersecurity riguardanti la disponibilità dei servizi di rete.**
- Uniformato contrattualmente il servizio telefonia mobile (adeguamento tecnico per innalzamento efficienza e delle capacità del servizio di telefonia mobile, nonché per introdurre dei saving sui costi del servizio).
- **Intrapreso un percorso finalizzato all'adozione di un sistema di gestione della sicurezza delle informazioni che include aspetti relativi alla sicurezza logica, fisica ed organizzativa, con l'obiettivo di adeguare ove necessario i sistemi informativi aziendali e verificare la rispondenza degli stessi allo standard ISO 27001 per il futuro ottenimento della certificazione.**
- **Attivato un software per l'utilizzo di Kanban Board digitali, al fine di migliorare le performance dei team con uno strumento per la gestione visiva delle attività progettuali.**
- Implementato ulteriori strumenti per la tracciatura delle attività degli Amministratori di Sistema, in ottemperanza alle direttive del gruppo Corporacion America Airports.
- Avviato il progetto di sostituzione del proxy aziendale (adeguamento tecnico di sicurezza per l'accesso ad Internet dalle postazioni di lavoro degli scali).
- **Adeguato l'infrastruttura RDBMS mediante il consolidamento dei database aziendali.**
- **Esteso allo scalo di Firenze l'applicativo per la gestione del Cargo nell'ottica di un'eventuale futura attivazione.**

15. RAPPORTI CON SOCIETÀ DEL GRUPPO E PARTI CORRELATE

I ricavi, i costi, i crediti e i debiti al 31 dicembre 2020 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. Le informazioni sui rapporti con parti

correlate, ivi incluse quelle richieste dalla comunicazione Consob del 28 luglio 2006 n. DEM/6664293.

Alla data del 31 dicembre 2020 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 (invariata rispetto al 31 dicembre 2019) 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 2020 TA ha in essere un contratto con la collegata riguardante lo svolgimento in service delle attività di staff per un valore di periodo pari a circa 31,5 migliaia di euro ed ha registrato un corrispettivo variabile sui ricavi per un valore di 98,6 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 2019); la maggioranza azionaria è detenuta dalla Regione Toscana (51,05%) e dalla CCIAA di Maremma e Tirreno (34,36%).

Alla data del 31 dicembre 2020 è in essere un 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 2020:

- 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 2020 pari a 85,1 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 2020 pari a 139 migliaia di euro di ricavi;
- ricavi aviation per circa 135 migliaia di euro per la fatturazione di diritti, tasse aeroportuali e handling inerenti all'**aviazione generale dello scalo di Pisa e circa 1 migliaia di euro relativo all'erogazione di servizi extra-handling a richiesta.**

Inoltre, sono presenti al 31 dicembre 2020 ulteriori ricavi per circa 16 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 2020 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 233 migliaia di euro per la fatturazione di diritti, tasse aeroportuali, **handling ed infrastrutture centralizzate inerenti l'aviazione generale dello scalo di Firenze**, 9 migliaia di euro per i medesimi servizi prestati presso lo scalo di Pisa e per

circa 4 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 2020 pari a 33 migliaia di euro di ricavi per TA;
- ricavi non aviation per 31,6 migliaia di euro al 31 dicembre 2020, 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 2020 ulteriori ricavi per circa 3,6 migliaia di euro verso tale parte correlata, relativi al riaddebito di servizi comuni oltre che per le tessere parcheggi e permessi aeroportuali dei due scali.

- Delifly S.r.l.

TA concede in subconcessione a Delifly S.r.l. (parte correlata per il tramite di SO.G.IM. S.p.a.) 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 2020 pari a 38,5 migliaia di euro).

Infine, il Gruppo ha maturato nei confronti di Delifly S.r.l. ulteriori ricavi per circa 8 migliaia 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 2020 pari a 20 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 2020 di 13 migliaia di euro di ricavi.

Infine, il Gruppo, nel corso dei primi nove mesi del 2020, ha maturato nei confronti di ICCAB S.r.l. ulteriori ricavi per circa 7 migliaia di euro relativi al riaddebito di servizi comuni dei due scali.

- Corporacion America Italia S.p.a.

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.

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 2020 TA non ha debito IRES verso la controllante CAI, per effetto della perdita fiscale consuntivata nel periodo.

Si precisa, infine, che nel 2020 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 sindaco Roberto Giacinti con 6.345 azioni;
- il consigliere Saverio Panerai con 2.403 azioni.

16. PRINCIPALI INFORMAZIONI SULLA CAPOGRUPPO, SULLE SOCIETA' 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 2020 comparati con i valori del 2019, si rimanda a quanto descritto nelle Note Illustrative al Bilancio d'esercizio.

16.2 Parcheggi Peretola Srl

La società Parcheggi Peretola S.r.l. è entrata a far parte del Gruppo TA nel 2015 a seguito dell'incorporazione di A.d.F. 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	2.020	2.019	Var. Ass.	VAR.%
RICAVI				
Ricavi non aviation	564	1.874	-1.310	-69,9%
Altri ricavi e proventi	71	176	-105	-59,5%
TOTALE RICAVI (A)	636	2.051	-1.415	-69,0%
COSTI				
Materiali di consumo	0,0	2,9	-3	n.s.
Costi per servizi	248	770	-522	-67,8%
Oneri diversi di gestione	1.356	61	1.295	n.s.
TOTALE COSTI (B)	1.605	834	770	92,4%
MARGINE OPERATIVO LORDO (A-B)	-969	1.216	-2.185	n.s.
Incid.% su ricavi totali	-152%	59%		
Ammortamenti e svalutazioni	56	112	-56	-49,9%
RISULTATO OPERATIVO	-1.025	1.104	-2.129	n.s.
Incid.% su ricavi totali	-161%	54%		
UTILE (PERDITA) PRIMA DELLE IMPOSTE	-1.025	1.104	-2.129	n.s.
Imposte di periodo	252	-316	568	n.s.
UTILE (PERDITA) DI PERIODO	-773	788	-1.561	n.s.

I valori economici del 2020 rilevano un valore della produzione pari a 636 migliaia di euro, in decremento di 1.415 migliaia di euro (-69%) rispetto al 2019 principalmente riconducibili al crollo del traffico passeggeri transitati nel 2020 dall'Aeroporto di Firenze (-76,7% rispetto al 2019) in conseguenza della pandemia da Covid-19.

Dal lato costi, pari a 1.605 migliaia di euro al 31 dicembre 2020, la componente più importante è rappresentata **dall'indennizzo riconosciuto** ad un fornitore per la risoluzione anticipata di un contratto pluriennale relativo al servizio di gestione e manutenzione dei parcheggi. 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 2020 è stato negativo per 969 migliaia di euro, in decremento di 2.185 migliaia di euro ed una perdita di esercizio pari a 733 migliaia di euro.

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA (importi in Euro/000)		
ATTIVO	31.12.2020	31.12.2019
ATTIVITA' NON CORRENTI	2.192	1.995
ATTIVITA' CORRENTI	1.467	1.315
TOTALE ATTIVO	3.658	3.310
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	31.12.2020	31.12.2019
PATRIMONIO NETTO	2.253	3.026
PASSIVITA' CORRENTI	1.405	284
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO	3.658	3.310

Parcheggi Peretola ha una Posizione Finanziaria Netta al 31 dicembre 2020 positiva per 1.022 migliaia di euro (1.013 migliaia di euro al 31 dicembre 2019).

16.3 Toscana Aeroporti Engineering Srl

Toscana Aeroporti Engineering Srl (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 2020 sono pari a 11);
2. personale interno (al 31 dicembre 2020 è pari a 6 dipendenti);
3. società di servizi esterne specializzate.

In continuazione con lo scorso esercizio 2020, 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 1 - (Pisa);
- realizzazione impianti fissi GPU sottobordo 400 hz (Pisa);
- riprotezione pensilina de-icing (Firenze);
- realizzazione impianti fissi GPU sottobordo 400hz (Firenze);
- ampliamento magazzino doganale DHL (Pisa);
- miglioramento impianto di depurazione acque reflue (Firenze).

Al 31 dicembre 2020 la società ha 6 dipendenti diretti e, in continuazione con l'anno 2019, 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. Ai soli fini del Bilancio consolidato semestrale abbreviato, le informazioni finanziarie della controllata sono state rettificate per tenere conto degli impatti derivanti dall'applicazione dei principi contabili internazionali.

T. A. ENGINEERING - CONTO ECONOMICO

Dati in migliaia di euro	2020	2019	Var. Ass.	VAR. %
RICAVI				
Altri ricavi e proventi	2.569	3.714	-1.145	-31%
TOTALE RICAVI (A)	2.569	3.714	-1.145	-31%
COSTI				
Materiali di consumo	0,0	0,0	0,0	n.s.
Costi del personale	332	411	-79	-19%
Costi per servizi	2.078	3.054	-976	-32%
Oneri diversi di gestione	2	5	-3	-56%
TOTALE COSTI (B)	2.412	3.470	-1.057	-30%
MARGINE OPERATIVO LORDO (A-B)	156	244	-88	-36%
Incid.% su ricavi totali	6,1%	6,6%		
Ammortamenti e svalutazioni	38	58	-21	-35%
RISULTATO OPERATIVO	118	186	-67	-36%
Incid.% su ricavi totali	4,6%	5,0%		
GESTIONE FINANZIARIA	0,0	-1,9	1,9	n.s.
UTILE (PERDITA) ANTE IMPOSTE	118	184	-65	-36%
Imposte di periodo	-39	-59	19	-33%
UTILE (PERDITA) DI PERIODO	79	125	-46	-37%

I ricavi del 2020, pari a 2.569 migliaia di euro rappresentano la competenza di esercizio dei progetti commissionati da TA come sopra meglio descritto.

I costi totali del 2020 sono pari a 2.412 migliaia di euro fra cui le voci principali sono rappresentate dal costo del personale interno per 332 migliaia di euro, i costi esterni per studi e progettazioni pari a 1.505 migliaia di euro e dal costo del personale distaccato da TA per 403 migliaia di euro.

Il MOL di periodo è pari a 156 migliaia di euro ed un risultato netto di esercizio pari ad un utile di 79 migliaia di euro.

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA (importi in Euro/000)

ATTIVO	31.12.2020	31.12.2019
ATTIVITA' NON CORRENTI	54	88
ATTIVITA' CORRENTI	3.521	2.748
TOTALE ATTIVO	3.575	2.836
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	31.12.2020	31.12.2019
PATRIMONIO NETTO	521	442
PASSIVITA' MEDIO LUNGO TERMINE	46	49
PASSIVITA' CORRENTI	3.009	2.346
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO	3.575	2.836

TAE ha una Posizione Finanziaria Netta al 31 dicembre 2020 positiva per 76 migliaia di euro (207 migliaia di euro al 31 dicembre 2019).

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 2020 sono transitati nel deposito 33.486 metri cubi di carburante avio registrando una minore gestione di volumi pari al 67,8% rispetto ai 104.132 metri cubi del 2019. La società ha effettuato servizi di into-plane per 25.345 metri cubi di carburante registrando un calo del 63,4% rispetto ai 69.159 metri cubi del 2019. La variazione negativa è stata determinata dal minore traffico transitato presso lo scalo di Pisa a causa dell'emergenza sanitaria da Covid-19 (-60,9% di movimenti e -63,5% di tonnellaggio rispetto al 2019).

Al 31 dicembre 2020, Jet Fuel ha in corso un contratto di sub-concessione con TA per la gestione del deposito carburanti centralizzato per un valore complessivo nel 2020 di 209 migliaia di euro (canone aeroportuale di JF), fornitura utenze per circa 9 migliaia di euro ed altri servizi (permessi aeroportuali, parcheggi, etc.) per un valore di circa 1 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	2020	2019	Var. Ass.	Var.%
RICAVI				
Ricavi aviation	899	2.564	-1.665	-64,9%
Altri ricavi e proventi	18	15	3	22,9%
TOTALE RICAVI (A)	918	2.579	-1.662	-64,4%
COSTI				
Materiali di consumo	32	63	-30	-48,4%
Costi del personale	544	842	-297	-35,3%
Costi per servizi	251	298	-47	-15,8%
Oneri diversi di gestione	20	20	0	0,6%
Canoni aeroportuali	209	704	-495	-70,3%
TOTALE COSTI (B)	1.057	1.927	-870	-45,2%
MARGINE OPERATIVO LORDO (A-B)	- 139	652	-791	n.s.
Incid.% su ricavi totali	-15%	25%		
Ammortamenti e svalutazioni	139	130	8	6,2%
RISULTATO OPERATIVO	- 278	521	-799	n.s.
Incid.% su ricavi totali	-30%	20%		
Gestione finanziaria	- 6	8	2	-22,8%
UTILE (PERDITA) ANTE IMPOSTE	- 284	513	-797	n.s.
Imposte di esercizio	94	147	242	n.s.
UTILE (PERDITA) DI ESERCIZIO	- 190	366	-556	n.s.

I ricavi totali del 2020 di Jet Fuel (Aviation) sono pari a 918 migliaia di euro (2.579 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) e riguardano principalmente il servizio di stoccaggio carburante per 475 migliaia di euro e per 382 migliaia di euro il servizio di *into-plane*.

I costi principali del 2020 sono pari a 1.057 migliaia di euro (1.927 migliaia di euro nel 2019) e sono rappresentati dal costo del personale (544 migliaia di euro), canone di sub-concessione aeroportuale (209 migliaia di euro), manutenzioni e carburante autobotti (42 migliaia di euro), prestazioni professionali (65 migliaia di euro) e assicurazioni industriali (78 migliaia di euro).

Di conseguenza il risultato del 2020 registra un MOL negativo pari a 139 migliaia di euro (positivo per 652 migliaia di euro nel 2019) ed una perdita di esercizio di 190 migliaia di euro, rispetto all'utile registrato nel 2019 pari a 366 migliaia di euro.

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA (importi in Euro/000)		
ATTIVO	31.12.2020	31.12.2019
ATTIVITA' NON CORRENTI	955	993
ATTIVITA' CORRENTI	443	675
TOTALE ATTIVO	1.398	1.667
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	31.12.2020	31.12.2019
PATRIMONIO NETTO	395	585
PASSIVITA' MEDIO LUNGO TERMINE	610	593
PASSIVITA' CORRENTI	393	489
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO	1.398	1.667

Jet Fuel ha una Posizione Finanziaria Netta negativa al 31 dicembre 2020 per 325 migliaia di euro (261 migliaia di euro al 31 dicembre 2019).

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 2019, 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 2020 TAH ha gestito complessivamente nei due scali 22.522 movimenti di aviazione commerciale, pari al 90,8% di quota di mercato (98,4% nel 2019 con 66.855 movimenti). La variazione del -66,3% è legata come per le altre società del Gruppo al crollo del traffico sui due scali toscani conseguente all'emergenza sanitaria da Covid-19.

Sui singoli scali la quota di mercato 2020 sul traffico di aviazione commerciale è pari al 86,7% sullo scalo di Pisa (97,7% nel 2019) ed al 99,8% sullo scalo di Firenze (100% nel 2019).

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.

TOSCANA AEROPORTI HANDLING - CONTO ECONOMICO

Dati in migliaia di euro	2020	2019	Var. Ass.	Var.%
RICAVI				
Ricavi operativi				
Ricavi aviation	9.608	28.990	-19.382	-66,9%
Ricavi non aviation	37	161	-125	-77,3%
Totale ricavi operativi	9.645	29.151	-19.507	-66,9%
Altri ricavi e proventi	687	1.423	-736	-51,7%
TOTALE RICAVI (A)	10.332	30.575	-20.243	-66,2%
COSTI				
Materiali di consumo	176	493	-317	-64,2%
Costi del personale	9.686	20.655	-10.969	-53,1%
Costi per servizi	4.104	6.669	-2.564	-38,5%
Oneri diversi di gestione	148	590	-441	-74,9%
TOTALE COSTI (B)	14.114	28.406	-14.291	-50,3%
MARGINE OPERATIVO LORDO (A-B)	-3.782	2.169	-5.951	n.s.
Incid.% su ricavi totali	-36,6%	7,1%		
Incid.% su ricavi operativi	-39,2%	7,4%		
Ammortamenti e svalutazioni	678	797	-119	-14,9%
Acc. f.do rischi e ripristini	200	400	-200	-50,0%
Riprese di valore (svalutazioni) nette di crediti commerciali ed altri crediti	30	218	-188	-86,2%
RISULTATO OPERATIVO	-4.691	754	-5.444	n.s.
Incid.% su ricavi totali	-45,4%	2,5%		
Incid.% su ricavi operativi	-48,6%	2,6%		
TOTALE GESTIONE FINANZIARIA	-4,16	0,08	-4,24	n.s.
UTILE (PERDITA) PRIMA DELLE IMPOSTE	-4.695	754	-5.449	n.s.
Imposte di periodo	1.106	-306	1.412	n.s.
UTILE (PERDITA) DI PERIODO	-3.589	448	-4.037	n.s.

I ricavi principali del 2020 riguardano per 9,6 milioni di euro i servizi di handling e per 687 migliaia di euro altri ricavi e proventi legati sostanzialmente all'addebito a TA dei servizi operativi richiesti.

I costi principali del 2020 sono rappresentati dal costo del personale (9,7 milioni di euro) e dal costo per servizi esterni (4,1 milioni di euro).

Il MOL registrato nel periodo è negativo per 3.782 migliaia di euro e la perdita di esercizio registrata dalla società nel 2020 è pari a circa 3,6 milioni 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	31.12.2020	31.12.2019
ATTIVITA' NON CORRENTI	3.076	2.474
ATTIVITA' CORRENTI	6.615	9.742
TOTALE ATTIVO	9.691	12.217
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	31.12.2020	31.12.2019
PATRIMONIO NETTO	-1.695	1.894
PASSIVITA' MEDIO LUNGO TERMINE	8.495	3.628
PASSIVITA' CORRENTI	2.891	6.695
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO	9.691	12.217

TAH ha una Posizione Finanziaria Netta al 31 dicembre 2020 negativa per 1.040 migliaia di euro (4.433 migliaia di euro al 31 dicembre 2019).

Si segnala che dal un punto di vista patrimoniale la Società ha deciso di avvalersi del comma 266 della Legge di Bilancio che ha sospeso alcune norme del Codice civile, consentendo la copertura delle perdite relative **all'esercizio 2020 entro** i 5 anni successivi, ovvero entro il 31 dicembre 2025.

La nuova disposizione interviene direttamente sull'art. 6 del DL 23/2020 che sospendeva le disposizioni del c.c. fino al 31 dicembre 2020 (per un anno) e lo sostituisce.

In dettaglio, per le perdite emerse nell'esercizio in corso alla data del 31 dicembre 2020 non si applicano gli articoli 2446, commi 2 e 3, 2477, 2482-bis, commi 4, 5 e 6 e 2482-ter e non opera la causa di scioglimento della società per riduzione o perdita del capitale sociale di cui agli art. 2484, comma 1, n. 4) e 2545-duodecies (in sostanza sono sospese le norme che riguardano la riduzione del capitale per perdite (art. 2446 e 2482-bis) e la riduzione del capitale sociale al di sotto del minimo legale (art. 2447 e 2482-ter).

In ogni caso, la capogruppo TA **ha deliberato l'intenzione e l'impegno irrevocabile da parte della stessa a continuare a finanziare e sostenere patrimonialmente TAH, al fine di assicurare sia l'adempimento delle sue obbligazioni sia la sua regolare prosecuzione e continuità di impresa.**

16.6 Vola S.r.l.

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

La nuova società, ancora non operativa, gestirà le attività di ristorazione e bar negli attuali spazi landside dell'aeroporto di Firenze.

Nel 2020 la società non ha registrato ricavi mentre ha consuntivato costi per 23 migliaia di euro. Di conseguenza registra una perdita pari a 17 migliaia di euro.

Vola ha una Posizione Finanziaria Netta al 31 dicembre 2020 negativa per 241 migliaia di euro.

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 DOVUTI ANCHE ALLA PANDEMIA DA COVID-19

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. In generale, le **tensioni internazionali, la stretta del credito, l'alto tasso di disoccupazione, la flessione del reddito disponibile delle famiglie in termini reali ed il conseguente calo dei consumi, così come eventi quali la diffusione dell'epidemia Covid-19,** stanno determinando un rallentamento della domanda di trasporto aereo. Qualora la situazione di debolezza dell'economia dovesse persistere, non si può escludere che tale contesto comporti il

permanere di impatti negativi sulla situazione economica e finanziaria della Società e del Gruppo,

Con particolare riferimento alla pandemia Covid-19, tenuto conto della situazione attuale **relativa alla diffusione del virus sia in Italia sia all'estero, dell'andamento del numero dei contagi che ad oggi non vede (almeno in Italia) ancora una riduzione significativa dei soggetti colpiti, auspicando tuttavia che le campagne di vaccinazione avviate a fine 2020 confermino la loro efficacia, permane tutt'ora un'incertezza relativa alla durata ed all'espansione geografica di tale emergenza sanitaria, nonché ai futuri impatti che questa potrà avere sull'andamento del traffico aereo e sui risultati economici della Società e del Gruppo.**

Tali effetti potrebbero essere, infatti, conseguenza del mantenimento di misure restrittive **alla circolazione delle persone all'interno di ciascun Paese o tra i diversi Paesi ed aree geografiche, delle criticità e degli impatti di tipo economico su molteplici settori di business, e infine anche dell'impatto "psicologico" che l'emergenza ha comportato sulla propensione degli individui a viaggiare in aereo ed altresì il possibile mantenimento o l'ulteriore inasprimento di misure a tutela della salute (c.d. "distanziamento sociale") che potrebbero anche determinare anche la riduzione della capacità dell'infrastruttura aeroportuale e dei velivoli rispetto alla situazione "ante Covid-19".**

Il persistere, in un orizzonte temporale di medio-lungo termine, di un livello di traffico **inferiore rispetto a quello consuntivato nel periodo "ante Covid-19" potrebbe quindi rendere necessario rivedere, anche in modo sostanziale, il modello di business ed il piano di sviluppo infrastrutturale degli scali di Firenze e di Pisa.**

In ogni caso si fa presente come autorevoli studi di settore testimonino un ritorno atteso ad un traffico pari ai livelli ante-covid-19 a partire dal 2024, anche grazie alla politica di vaccinazione in corso a livello mondiale.

Per ulteriori approfondimenti si rinvia ai paragrafi "Rischio liquidità" ed "Impatti dell'epidemia Covid-19" delle Note Illustrative.

- 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 2019 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 2019), 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 2020 i ricavi generati dall'attività di handling sono pari al 16,6% sul totale dei ricavi (19,5% 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.

¹ Assistenza bagagli ed operazioni di pista.

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 TA.

Tali effetti inoltre sono stati amplificati dall'andamento del mercato di riferimento significativamente in calo a causa della pandemia Covid-19. Pertanto, il Gruppo risulta ancor più impegnato nel prendere tutte le contromisure possibili a livello manageriale per limitare le perdite e traghettare la Società di Handling TAH verso l'auspicata ripresa del mercato.

- 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 alla futura evoluzione della pandemia Covid-19, nonché a contenziosi connessi all'iter autorizzativo e/o realizzativo delle varie opere, con conseguenti possibili effetti negativi sull'ammontare delle tariffe applicabili e sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

Inoltre, si fa presente come in data 16 luglio 2020, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti "ART" abbia pubblicato i nuovi modelli tariffari che, per le ragioni suddette, potranno trovare applicazione nel gruppo TA solo a partire dal 2023. Sono in corso approfondimenti da parte di TA, insieme alla associazione di categoria, per comprendere eventuali impatti inerenti tali nuovi Modelli e calmarne eventuali rischi in vista della futura applicazione.

- 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, 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 e di salvaguardia di elementi salariali di secondo livello.

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, utilizzata anche negli anni 2019 e 2020.

A partire dal mese di marzo 2020, in conseguenza dell'epidemia Covid-19 e delle conseguenti limitazioni operative dei due aeroporti, le società del Gruppo TA hanno attivato azioni ordinarie e soprattutto straordinarie volte – per quanto possibile, – alla flessibilizzazione e variabilizzazione dei costi del lavoro, come ad esempio il blocco degli straordinari e del lavoro supplementare per la aree non operative e contenimento di quello eventualmente necessario nelle attività operative di presidio e/o emergenza; si è inoltre provveduto a diminuire, – in condivisione con enti di controllo – il livello dei presidi operativi e, quindi, degli organici in turno; ad assegnare ferie pregresse 2019 ed anticipare le ferie 2020, nonché a bloccare temporaneamente le assunzioni in aree operative, non operative e di staff.

In conseguenza del perdurare della pandemia e delle prospettive di contrazione del traffico, alle azioni suddette si è aggiunta la tempestiva attivazione della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria per 12 mesi a partire da fine marzo 2020 in TA e TAH ed inizio aprile 2020 in Jet Fuel. Per TAE è stata attivato il cd. Fondo di Integrazione Salariale per 9 settimane a partire da fine marzo. Infine, per il personale con meno di 90 giorni di anzianità di servizio, è stata richiesta la Cassa Integrazione in Deroga di 9 settimane a partire dal 1 maggio 2020.

Tali strumenti sono stati utilizzati fino a dicembre 2020 e, alla data di pubblicazione del presente bilancio, sono in corso procedure di rinnovo degli strumenti di ammortizzatori sociali.

Infine, la Capogruppo mantiene periodiche relazioni con le Organizzazioni Sindacali, finalizzate al continuo e costruttivo coinvolgimento e confronto, nonché con le istituzioni governative affinché vi sia un prolungamento delle misure di cui sopra per tutta la durata degli effetti pandemici, in modo da tutelare per quanto possibile i livelli occupazionali.

- RISCHI CONNESSI ALL'EVOLUZIONE DEL TRAFFICO AEREO E 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 negativo sul raggiungimento degli obiettivi di traffico ed economici di TA.

A causa dell'emergenza Coronavirus e delle relative normative di sicurezza nazionale applicate negli aeroporti, fra cui la chiusura dell'aeroporto di Firenze a partire dal 14 marzo 2020 fino al 3 maggio 2020 e il quasi totale annullamento delle operazioni su Pisa, il Gruppo TA ha registrato circa 2 milioni di passeggeri rispetto a i circa 8,3 milioni registrati nel 2019. L'incidenza totale dei primi tre vettori è del 63,9%. In particolare, l'incidenza del primo di essi è pari al 48,4% mentre quelli del secondo e del terzo sono pari rispettivamente al 9,4% e 6,0%.

Il Gruppo sta lavorando con i principali vettori per creare le basi di una ripartenza in sicurezza del traffico presso gli scali da esso gestiti, facendo anche leva su 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.

Inoltre, l'attrattiva del mercato di riferimento nel quale il Gruppo opera rappresenta, insieme al costante consolidamento dei rapporti con i vettori principali, la chiave di ripartenza su cui il Gruppo ritiene che il rischio traffico causato dall'epidemia possa essere considerato comunque circoscritto nel tempo.

Il Gruppo inoltre monitora costantemente la situazione della compagnia di bandiera Alitalia, attualmente in amministrazione straordinaria, nonché le possibili ricadute del potenziale effetto Brexit, con riferimento al quale ancora oggi è difficile prevederne le ripercussioni economiche e sociali specificatamente sul trasporto aereo.

- 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. 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. La Società ha recentemente finalizzato un processo di assessment e di valutazione del potenziale del personale finalizzato, tra l'altro, all'individuazione delle persone con caratteristiche idonee a ricoprire ruoli di general management. Inoltre, anche a seguito delle dimissioni del precedente Amministratore Delegato, ha provveduto alla rivisitazione e ridefinizione della propria organizzazione aziendale che ha consentito la razionalizzazione della struttura e lo sviluppo di forme di coordinamento orizzontali.

- 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. A tal riguardo, si precisa che la Società si è dotata di un sistema di gestione ambientale (SGA) certificato da parte di un ente terzo di conformità allo standard ISO 14001 su entrambi gli scali di Pisa e Firenze.

- 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 2020

A causa del perdurare dell'emergenza sanitaria e delle restrizioni alla mobilità delle persone, il trasporto aereo è stato negativamente condizionato da tale scenario anche i primi mesi del 2021.

Con l'avvio della campagna vaccinale, che ha visto sul finire del 2020 la consegna anche su Pisa dei primi vaccini anti Covid-19 con voli cargo DHL, Toscana Aeroporti auspica di poter presto uscire dall'emergenza sanitaria e ritornare a viaggiare sicuri.

Per completezza, si segnalano di seguito i principali avvenimenti intervenuti successivamente al 31 dicembre 2020.

In data 26 gennaio 2021 Toscana Aeroporti S.p.A. informa che ha sottoscritto l'accordo per l'acquisizione del 51% di Cemes Aeroporti S.r.l., società di recente costituzione attiva nel settore delle costruzioni, che ha assunto contestualmente la denominazione sociale di Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. (TAC).

In data 2 marzo 2021 la Commissione europea ha comunicato la conformità rispetto alle previsioni del trattato sul funzionamento dell'Unione Europea del contributo di 10 milioni

di euro stanziato dalla Regione Toscana con la legge regionale 4 agosto 2020, n. 75 "Interventi normativi collegati alla legge di assestamento del bilancio di previsione 2020 – 2022" e con la legge regionale 3 dicembre 2020, n. 95 "Sovvenzione diretta alla Società Toscana Aeroporti S.p.a."

Principali novità operative dell'Aeroporto di Firenze:

- **Lavori manutenzione:** La pista dell'aeroporto Vespucci, nell'ambito del programma di manutenzione periodica delle infrastrutture di volo, è stata chiusa al traffico aereo dal 1° febbraio 2021 fino ai primi giorni di aprile 2021 per consentire i lavori di rifacimento della pavimentazione della pista, delle strip di sicurezza, inclusi segnaletica orizzontale e dispositivi luminosi, nel rispetto delle norme di certificazione EASA. Nel corso del periodo oggetto non potrà partire o atterrare nessun volo presso lo scalo di Firenze.
- **EgoAirways:** già prenotabili sul sito della compagnia (www.egoairways.com) i nuovi collegamenti nazionali operativi dallo scalo di Firenze dalla prossima stagione estiva: Bari, Brindisi, Lamezia Terme e Catania.

Principali novità operative dell'Aeroporto di Pisa:

- **S7:** riprenderà a marzo il collegamento diretto verso Mosca Domodedovo. I voli sono già in vendita sul sito della compagnia aerea.
- **WizzAir:** il vettore ungherese ha annunciato e messo in vendita a partire da giugno i nuovi collegamenti verso Palermo, Brindisi e Bari.

19. PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE

Nel corso del 2020 il sistema Aeroportuale Toscano ha registrato un traffico totale di circa 2 milioni di passeggeri (-76% rispetto al 2019). 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 drastico a causa del coronavirus a partire da marzo 2020, con un calo di traffico passeggeri nel periodo marzo-dicembre 2020 del -85,5%.

L'esercizio 2020 ha visto pertanto gli effetti dell'epidemia Coronavirus sull'economia mondiale, sulle reti globali di trasporto ed in particolare sul trasporto aereo e, ancor di più per l'Italia, sul turismo domestico e internazionale.

Considerata la continua evoluzione del fenomeno, visto il protrarsi dei risultati negativi dei primi due mesi del 2021 (-93,9% in termini di passeggeri rispetto allo stesso periodo del 2020), dovuti anche alla chiusura dello scalo di Firenze dal 5 febbraio 2021 per lavori straordinari sulla pista di volo, si prevede che l'impatto sui risultati economico finanziari del 2021 sia ancora negativo, nonostante la graduale ripresa dell'operatività attesa nella seconda parte dell'anno per effetto degli elementi mitigativi sulla diffusione del virus come la campagna vaccinale in corso, i cui effetti potrebbero d'altra parte essere posti in discussioni dalle varianti del virus medesimo.

Toscana Aeroporti, ha intrapreso e continuerà ad implementare 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 nei prossimi mesi si possa proseguire il percorso di ripresa.

20. PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO

Proponiamo che **la perdita d'esercizio di 7.845.389 euro** sia coperta mediante utilizzo della riserva statutaria straordinaria di pari importo.

Signori Azionisti,

Vi invitiamo ad approvare il Bilancio d'esercizio 2020 di Toscana Aeroporti S.p.a. redatto sulla base dei criteri indicati nelle relative Note Illustrative.

Per il Consiglio di Amministrazione
Il Presidente
(Marco Carrai)

BILANCIO CONSOLIDATO – SCHEMI AL 31.12.2020

GRUPPO TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Dati in migliaia di euro	N o t e	2020	Di cui Parti Correlate	2019	Di cui Parti Correlate
RICAVI					
Ricavi operativi	1-2	40.440	840	119.659	1.590
Altri ricavi	3	11.559	231	2.185	136
Ricavi per servizi di costruzione	4	8.988	0	8.396	0
TOTALE RICAVI (A)		60.987	1.071	130.241	1.726
COSTI					
Costi operativi					
Materiali di consumo	5	896	0	1.411	0
Costi del personale	6	26.239	0	42.567	0
Costi per servizi	7	21.726	0	34.237	0
Oneri diversi di gestione	8	2.800	0	2.584	0
Canoni aeroportuali	9	2.192	0	4.470	0
Totale costi operativi		53.853	0	85.269	0
Costi per servizi di costruzione	10	7.935		6.876	
TOTALE COSTI (B)		61.788	0	92.145	0
MARGINE OPERATIVO LORDO (A-B)		-801	1.071	38.096	1.726
Ammortamenti e svalutazioni	11	10.444	0	11.195	0
Acc. f.do rischi e ripristini	12	1.736	0	3.062	0
Riprese di valore (svalutazioni) nette di crediti commerciali ed altri crediti	13	1.668	0	585	0
RISULTATO OPERATIVO		-14.649	1.071	23.254	1.726
GESTIONE FINANZIARIA					
Proventi finanziari	14	8	0	26	0
Oneri finanziari	15	-1.347	0	-1.591	0
Utile (perdita) da partecipazioni	16	101	0	32	0
TOTALE GESTIONE FINANZIARIA		-1.237	0	-1.533	0
UTILE (PERDITA) PRIMA DELLE IMPOSTE		-15.886	1.071	21.721	1.726
Imposte di periodo	17	3.289	-101	-7.330	-99
UTILE (PERDITA) DI PERIODO		-12.598	971	14.391	1.627
Perdita (utile) di periodo di pertinenza di Terzi	18	128		-242	
UTILE (PERDITA) DI PERIODO DEL GRUPPO		-12.470	971	14.149	1.627
Utile (perdita) per azione (€)	19	(0,6700)		0,7602	
Utile (perdita) diluito per azione (€)		(0,6700)		0,7602	

GRUPPO TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECON. COMPLESSIVO CONSOLIDATO

Dati in migliaia di euro	N o t e	2020	2019
UTILE (PERDITA) DI PERIODO (A)		-12.598	14.391
<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	40	-151	-212
Totale Altri utili/(perdite) complessivi, al netto dell'effetto fiscale (B)		-151	-212
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI PERIODO (A) + (B)		-12.749	14.178
Perdita (utile) complessiva di periodo di pertinenza di Terzi	38	140	-230
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI PERIODO DEL GRUPPO		-12.609	13.949

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA (importi in Euro/000)

ATTIVO	Note	31.12.2020	31.12.2019
ATTIVITA' NON CORRENTI			
Attività immateriali	20	177.760	174.880
Immobili, impianti e macchinari	21	29.476	30.310
Diritti d'uso	22	4.542	4.619
Partecipazioni in altre imprese	23	2.945	2.945
Partecipazioni in imprese collegate	24	613	570
Altre attività finanziarie	25	3.202	3.220
Crediti commerciali esigibili oltre l'anno	26	272	308
Attività fiscali differite	27	4.986	1.717
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI		223.796	218.569
ATTIVITA' CORRENTI			
Crediti commerciali	28	13.180	17.525
<i>di cui verso parti correlate</i>		<i>787</i>	<i>576</i>
Attività fiscali per imposte correnti	29	1.026	280
Altri crediti tributari	30	3.194	1.497
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	31	14.402	10.014
Cassa e mezzi equivalenti	32	76.344	19.863
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI		108.146	49.179
TOTALE ATTIVO		331.942	267.749
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	Note	31.12.2020	31.12.2019
CAPITALE E RISERVE			
Capitale	33	30.710	30.710
Riserve di capitale	34	87.678	74.124
Riserva rettifiche IAS	35	-3.229	-3.229
Utili (perdite) portati a nuovo	36	3.858	3.403
Utile (perdita) di periodo del Gruppo	37	-12.470	14.149
TOTALE PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO		106.547	119.156
Patrimonio Netto di Terzi	38	222	361
TOTALE PATRIMONIO NETTO		106.769	119.518
PASSIVITA' NON CORRENTI			
Fondi rischi e oneri	39	2.016	2.458
Fondi di ripristino e sostituzione	40	13.920	17.834
Fondi benefici ai dipendenti	41	5.736	5.767
Passività finanziarie scadenti oltre un anno	42	103.014	23.352
Passività finanziarie per diritti d'uso oltre un anno	43	4.132	4.239
Altri debiti esigibili oltre l'anno	44	368	338
TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI		129.185	53.988
PASSIVITA' CORRENTI			
Passività finanziarie scadenti entro un anno	42	46.026	24.940
Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno	43	499	410
Passività fiscali per imposte correnti	45	5	2.174
<i>di cui verso parti correlate</i>		<i>0</i>	<i>1.473</i>
Altri debiti tributari	46	9.706	11.987
Debiti Commerciali	47	23.968	31.643
Debiti verso Istituti previdenziali	48	1.322	2.611
Altri debiti esigibili entro l'anno	49	6.219	12.568
Fondi di ripristino e sostituzione (quota corrente)	40	8.242	7.911
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI		95.988	94.243
TOTALE PASSIVITA'		225.173	148.231
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO		331.942	267.749

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

	CAPITALE SOCIALE	RISERVA DA SOVRAPPREZZO AZIONI	RISERVA LEGALE	RISERVE STATUTARIE / STRAORDINARIE	ALTRE RISERVE	RISERVA RETTIFICHE IAS	TOTALE RISERVE DI RISULTATO	TOTALE PN DI GRUPPO	PN DI TERZI	TOTALE PATRIMONIO NETTO
PN al 31 dicembre 2018	30.710	18.941	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	-	-	-
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	4.691	25.906	24.585	(3.229)	17.552	119.156	361	119.518
UTILE (PERDITA) NETTO DI PERIODO	-	-	-	-	-	-	(12.470)	(12.470)	(128)	(12.598)
ALTRI COMPON. DI C/ECON COMPLESSIVO	-	-	-	-	-	-	(139)	(139)	(11)	(151)
TOTALE UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA	-	-	-	-	-	-	(12.609)	(12.609)	(140)	(12.749)
DESTINAZIONE UTILE	-	-	678	12.877	-	-	(13.555)	0	0	0
TOTALE MOVIMENTI RILEVATI DIRETTAMENTE A PN	-	-	678	12.877	-	-	(13.555)	-	0	-
PN al 31 dicembre 2020	30.710	18.941	5.369	38.783	24.585	(3.229)	(8.612)	106.547	222	106.769

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO (importi in migliaia di Euro)

<i>migliaia di euro</i>	FY 2020	FY 2019
ATTIVITA' OPERATIVA		
Risultato netto di periodo	(12.598)	14.391
<i>Rettifiche per:</i>		
- Ammortamenti attività materiali, immateriali e diritti d'uso	10.444	11.195
- Variazione fondo rischi e oneri	(442)	(1.705)
- Variazione netta dei fondi per benefici ai dipendenti	(317)	(418)
- Variazione netta del fondo di ripristino	(4.021)	(526)
- Oneri finanziari diritti d'uso	137	107
- Altri Oneri (Proventi) finanziari, netti	1.201	1.457
- Variazione netta imposte (anticipate)/differite	(3.222)	571
- Imposte di competenza dell'esercizio	(67)	6.759
- (Incremento)/decremento nei crediti commerciali	4.381	1.510
- (Incremento)/decremento in altri crediti correnti	(6.060)	(297)
- Incremento/(decremento) nei debiti verso fornitori	(7.674)	3.034
- Incremento/(decremento) in altri debiti correnti	(9.890)	(173)
Flusso di cassa delle attività operative	(28.127)	35.905
- Oneri finanziari pagati	(819)	(462)
- Imposte sul reddito pagate	(2.847)	(5.865)
Flusso di cassa netto generato dalle attività operative	(31.793)	29.578
ATTIVITA' D' INVESTIMENTO		
- Investimenti in attività materiali	(2.777)	(6.951)
- Disinvestimenti in attività materiali	6	0
- Investimenti in attività immateriali	(9.174)	(9.055)
- Disinvestimenti in partecipazioni e altre attività finanziarie	(44)	14
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di investimento	(11.988)	(15.992)
ATTIVITA' FINANZIARIE		
- Dividendi corrisposti	0	(13.188)
- Accensione finanziamenti a breve/lungo termine	105.543	18.500
- (Rimborso) finanziamenti a breve/lungo termine	(4.660)	(12.666)
- (Rimborso) Passività finanziarie per diritti d'uso	(621)	(639)
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di finanziamento	100.263	(7.993)
Incremento / (decremento) netto disp. liq.tà mezzi equivalenti	56.481	5.593
Disp. Liquide e mezzi equivalenti all'inizio del periodo	19.863	14.270
Disp. Liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo	76.344	19.863

NOTE ILLUSTRATIVE AL BILANCIO CONSOLIDATO 31.12.2020

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..

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, controllo esercitato da Corporacion America Italia S.p.a.. Pertanto, trattandosi di *"business combination involving entities under common control"*, operazioni esplicitamente escluse dall'ambito di applicazione del principio contabile internazionale IFRS 3 "Aggregazioni aziendali", 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 "Principi contabili, cambiamenti nelle stime ed errori", 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 2020 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 2020, si rimanda allo specifico paragrafo della Relazione sulla gestione.

La struttura del Gruppo non è variata rispetto al 31 dicembre 2019.

STRUTTURA E CONTENUTO DEI PROSPETTI CONTABILI

Il Bilancio consolidato 2020 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").

IMPATTI DELL'EPIDEMIA COVID-19

A fine gennaio 2020, l'Organizzazione Mondiale della Sanità ha dichiarato l'esistenza del fenomeno di emergenza internazionale legato alla diffusione del virus SARS-CoV-2 (di seguito anche Covid-19 o Coronavirus); **dall'inizio di marzo 2020, sono state adottate** in Italia misure sempre più stringenti volte a contrastare la diffusione del virus ed a tutelare la salute, coinvolgendo dapprima alcune zone del nord e progressivamente anche il resto della penisola.

In tale scenario, con specifico riferimento al settore dei trasporti, in data 12 marzo 2020, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha decretato con provvedimento n. 112 (con proroga intervenuta con decreto n. 153 del 12 aprile 2020) che i servizi aeroportuali fossero **ristretti ad uno specifico elenco di scali, incluso l'aeroporto di Pisa (ove l'operatività è stata comunque fortemente ridotta)**; conseguentemente, a partire dal 14 marzo 2020 e fino al 3 maggio 2020 **l'aeroporto di Firenze ha visto limitate le proprie operazioni ad attività di cargo, posta, voli di Stato e relativi ad emergenze, incluse quelle sanitarie.**

La contrazione complessiva di traffico sui due scali nel 2020 rispetto all'anno precedente dovuta prima alle cancellazioni e successivamente anche alla limitazione delle operazioni imposta dal Governo è stata di circa 6,3 milioni di passeggeri. Nel 2020 il Sistema Aeroportuale Toscano ha trasportato circa 2 milioni di passeggeri, registrando una variazione complessiva del -76% nella componente passeggeri, del -61,8% nella componente movimenti, del -64,9% nella componente tonnellaggio e del +2,2% nella componente merce e posta rispetto ai dati aggregati di passeggeri, movimenti, tonnellaggio e merci & posta degli scali di Pisa e Firenze del 2019. Per effetto della riduzione della domanda di traffico, gli impatti sui risultati dell'esercizio sono stati fortemente negativi, determinando **nell'anno 2020 una perdita di Gruppo pari a circa 12,5 milioni di euro.** Con riferimento al riepilogo degli effetti dalla pandemia sul **risultato dell'esercizio**, si veda quanto riportato al paragrafo "Sintesi degli impatti dell'epidemia Covid-19 sul conto economico" delle presenti Note Illustrative.

Tale scenario ha determinato un assorbimento di liquidità della gestione operativa a cui il Gruppo ha fatto fronte con l'utilizzo degli affidamenti disponibili per un importo pari a 21 milioni di euro e, come dettagliato nel prosieguo, con la sottoscrizione del finanziamento di 85 milioni di euro assistito da garanzia SACE ai sensi del Decreto Legge n. 23/2020 (c.d. "Decreto Liquidità").

Con riferimento alle iniziative attivate nel 2020 a seguito della diffusione dell'epidemia, data la riduzione dei passeggeri, il Gruppo 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 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 necessarie 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 per la totalità del personale in forza** con il mantenimento dei servizi minimi operativi e la riduzione delle attività dei dipendenti amministrativi. Tale misura sarà in utilizzabile fino a marzo 2021.

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 ulteriori iniziative con i fornitori.

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 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.

TA, dopo una puntuale analisi dei fabbisogni finanziari definiti sulla base delle aggiornate previsioni di traffico e delle azioni sopra descritte, ha inoltre identificato eventuali misure aggiuntive volte a consentire il rispetto da parte del Gruppo delle obbligazioni assunte, quali la rimodulazione delle tempistiche degli interventi sulle infrastrutture di carattere non urgente.

Inoltre, nel 2020 la Società ha ottenuto da Intesa Sanpaolo e MPS Capital Services specifici *waivers* sulla misurazione dei parametri finanziari al 31 dicembre 2020 previsti dai rispettivi contratti finanziamento sottoscritti dalla Capogruppo con gli istituti in questione, con debiti residui al 31 dicembre 2020 rispettivamente pari a 20 milioni di euro (scadenza 2027) e 2,8 milioni di euro (scadenza 2022).

A seguito della fine del periodo di c.d. lock-down, in Italia nella stagione estiva 2020 si era assistito ad una progressiva ripresa delle operazioni: in aggiunta ad un seppur lieve, ma incoraggiante, incremento delle attività aviation, anche la maggior parte degli esercizi commerciali presenti nei due scali aveva riaperto le proprie attività, così come erano stati riattivati i servizi di trasporto su gomma e su rotaia per raggiungere i due aeroporti; avevano riaperto inoltre la quasi totalità dei parcheggi ed autonoleggi con offerte promozionali particolarmente vantaggiose.

Ciononostante, i volumi di traffico dal mese di ottobre 2020 sono stati via via azzerati dalle compagnie aeree con il progredire della seconda ondata di contagi in tutti i paesi europei con la conseguente chiusura quasi completa di tutte le attività commerciali. Anche il gennaio e febbraio 2021 il livello di operatività degli scali di Firenze e di Pisa è stato estremamente limitato.

In tale contesto, considerate le significative perdite subite dalla Società e dal Gruppo, in data 26 ottobre 2020 la Regione Toscana, con la legge regionale 4 agosto 2020, n. 75 "Interventi normativi collegati alla legge di assestamento del bilancio di previsione 2020 - 2022", e con la legge regionale 3 dicembre 2020, n. 95 "Sovvenzione diretta alla società Toscana Aeroporti S.p.a." ha riconosciuto a Toscana Aeroporti una sovvenzione diretta rispetto al danno subito nel 2020 a seguito del Covid-19 per un importo massimo di 10 milioni di euro, **previa notifica alla Commissione europea a cui spetta l'adozione della decisione di compatibilità ai sensi dell'art. 108 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea.** A tal proposito si segnala che in data 2 marzo 2021 la Commissione europea ha

confermato la compatibilità di tale contributo alle previsioni del trattato di funzionamento dell'Unione Europea; ad oggi si è in attesa dell'erogazione delle somme stanziata dalla Regione Toscana.

Inoltre, come evidenziato in precedenza, in data 30 ottobre 2020 Toscana Aeroporti ha sottoscritto un importante contratto di finanziamento con un pool di primari istituti finanziari costituito da Intesa Sanpaolo e BNL-Gruppo BNP Paribas per un importo complessivo di 85 milioni di euro assistito dalle garanzie SACE in base a quanto previsto dal "Decreto Liquidità" nell'ambito del programma Garanzia Italia. Il finanziamento, che ha una durata di 6 anni e preammortamento di 24 mesi, consente alla Società di rafforzare i livelli di liquidità necessari per le attività aziendali ed a sostenere gli investimenti previsti nei siti aeroportuali di Firenze e Pisa.

Alla luce delle informazioni ed ipotesi formulate anche sulla base di fonti esterne, quali studi esterni dei principali operatori del settore, il recupero dei livelli di traffico "ante Covid-19" non avverrebbe prima del 2024, tempistiche che comunque potrebbero essere influenzate in funzione dell'efficacia delle campagne di vaccinazione e di un'eventuale recrudescenza dei contagi.

Con riferimento ad un orizzonte di breve-medio periodo, stante le suddette ipotesi di ripresa dei livelli di traffico sviluppate anche sulla base di fonti esterne, quali studi dei principali operatori del settore, anche per il 2021 e per il 2022 i volumi risulterebbero ancora non paragonabili con quelli consuntivati precedentemente alla pandemia, conseguentemente la Società ed il Gruppo hanno confermato anche per il 2021 gli interventi individuati nel corso del 2020 a valle del manifestarsi dell'emergenza sanitaria volti al contenimento dei costi e salvaguardia della liquidità, 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.

La direzione ha quindi stimato che, pur considerando un livello di traffico atteso per l'esercizio 2021 significativamente inferiore rispetto alla situazione "ante Covid-19", seppur in lieve ripresa rispetto a quello consuntivato nel 2020, l'implementazione delle sopra descritte misure di contenimento dei costi, la liquidità acquisita nel corso del 2020 tramite i finanziamenti a breve termine e grazie a quella derivante dal finanziamento assistito da garanzia SACE, potranno consentire al Gruppo di adempiere nel breve periodo alle obbligazioni assunte e di continuare ad operare come un'entità in funzionamento in un futuro prevedibile.

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" (di seguito anche "OIC"), 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 2020 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 "Aggregazioni aziendali" 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 2020.

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 "Impatti dell'epidemia Covid-19" delle presenti note illustrative, fatte le dovute valutazioni sulla base del quadro informativo disponibile, pur essendo tutt'ora presenti fattori di incertezza circa le tempistiche con le quali l'emergenza potrà essere considerata definitivamente superata - e auspicando che tale emergenza possa rientrare in funzione delle misure di contenimento adottate da governi e autorità competenti, nonché dell'efficacia della campagna di vaccinazione - 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, con riferimento al bilancio

al 31 dicembre 2020, né un fattore di incertezza sulla capacità dell'impresa di continuare ad operare come un'entità in funzionamento.

Attività Immateriali

Un contratto di concessione ricade nell'ambito dell'IFRIC 12 "Accordi per servizi in concessione" se il soggetto pubblico concedente detiene il "controllo" dell'infrastruttura o di una porzione della stessa; il "controllo" si considera in capo al soggetto concedente se quest'ultimo: controlla o regola quali servizi devono essere erogati dal concessionario, a chi devono essere forniti ed a quale prezzo; e controlla, attraverso la proprietà, il diritto del beneficio o in altro modo, qualsiasi interesse residuale nell'infrastruttura al termine dell'accordo.

I Diritti di concessione rappresentano il diritto del Concessionario ad utilizzare il bene (in concessione in considerazione dei costi sostenuti per la progettazione e costruzione del bene con obbligo di restituzione al termine della concessione. La rilevazione dei Diritti di Concessione avviene secondo **c.d. metodo dell'attività immateriale** ove siamo in presenza del diritto della concessionaria ad addebitare una tariffa agli utilizzatori del servizio pubblico che ella rende con l'uso dell'infrastruttura.

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 "Accordi per servizi in concessione".

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:

- 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 verificano 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 "Attività immateriali", 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 dicembre 2048 per l'aeroporto di Pisa, scadenza febbraio 2045 per l'aeroporto di Firenze, termini prorogati di 24 mesi per effetto della legge n. 77 del 17 luglio 2020).**

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 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 (c.d. "*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 non finanziarie 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)

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.

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.

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 FVTOCI); (iii) attività finanziarie valutate al fair value con imputazione degli effetti a conto economico (di seguito anche FVTPL).

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 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).

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 (c.d. 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 (c.d. 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 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 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 del Gruppo 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, manutenzione programmata e ripristino 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 "Accordi per servizi in concessione" 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 e 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 esistenti tra il valore di attività e passività ed il loro valore fiscale. Le imposte 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 di carico delle attività fiscali differite è rivisto ad ogni data di bilancio e ridotto nella misura in cui non sia più probabile l'esistenza di sufficienti redditi imponibili, tali da consentire in tutto o in parte il recupero di tali attività.

Le imposte differite sono determinate in base alle aliquote fiscali che ci si attende vengano applicate nel periodo in cui tali differimenti si realizzeranno, considerando le aliquote in vigore o quelle di nota successiva emanazione. Le imposte differite sono imputate direttamente al conto economico, ad eccezione di quelle relative a voci rilevate direttamente a conto economico complessivo, nel qual caso anche le relative imposte differite sono anch'esse imputate a conto economico complessivo.

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 previsto dall'IFRS 15 "Ricavi provenienti da contratti con clienti", 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 "Leasing".

- 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 sono ragionevolmente certi il rispetto delle condizioni previste ai fini dell'erogazione degli stessi e il titolo al loro incasso; 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 sono ragionevolmente certi il rispetto delle condizioni previste ai fini dell'erogazione degli stessi e 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.

Criteria 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 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 e sostituzione 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.

Recuperabilità delle attività fiscali differite

Il Gruppo ha attività per imposte anticipate su differenze temporanee deducibili e benefici fiscali teorici per perdite riportabili a nuovo. Nella determinazione della stima del valore recuperabile il Gruppo ha preso in considerazione le risultanze del piano aziendale in **coerenza con quelle utilizzate ai fini dei test d'impairment**. Le imposte anticipate nette così stanziata si riferiscono a differenze temporanee e perdite fiscali che, in misura significativa, possono essere recuperate in un arco di tempo indefinito, quindi compatibile **con un contesto in cui l'uscita dalla situazione attuale di difficoltà** e incertezze e la ripresa economica dovesse prolungarsi oltre un orizzonte temporale di breve / medio termine.

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 "Strumenti finanziari" 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.

PRINCIPI DI RECENTE EMISSIONE

Nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni applicati dal 1° gennaio 2020

Alla data della presente Relazione gli organi competenti dell'Unione Europea hanno approvato l'adozione dei seguenti principi contabili ed emendamenti applicati dalla Società e dal Gruppo al 1° gennaio 2020.

- Nel mese di ottobre 2019 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti all'IFRS 3 che modificano la definizione di "business" nell'ambito delle operazioni di acquisizioni di imprese o gruppi di attività. L'applicazione delle modifiche ha efficacia a partire dal 1° gennaio 2020 e non ha comportato effetti significativi sul bilancio al 31 dicembre 2020.
- Nel mese di ottobre 2019 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti ai principi IAS 1 e IAS 8 fornendo chiarimenti in merito alla definizione di "*material information*". L'applicazione delle modifiche ha efficacia a partire dal 1° gennaio 2020 e non ha comportato effetti significativi sul bilancio al 31 dicembre 2020.
- Nel mese di settembre 2019 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti all'IFRS 9, IAS 39 e IFRS 7 fornendo chiarimenti alla luce della riforma sui tassi di interesse interbancari. L'applicazione delle modifiche ha efficacia a partire dal 1° gennaio 2020 e non ha comportato effetti significativi sul bilancio al 31 dicembre 2020.
- Nel mese di maggio 2020 lo IASB ha pubblicato un emendamento all'IFRS 16 che fornisce un espediente pratico per la valutazione dei contratti di leasing, nel caso in cui a seguito del Covid-19 siano stati rinegoziati i canoni. Il locatario può scegliere di contabilizzare la concessione come un canone variabile nel periodo in cui viene riconosciuto un pagamento inferiore. La Società ed il Gruppo e hanno adottato tale espediente pratico, per i relativi dettagli si veda quanto riportato al paragrafo "Passività finanziarie per diritti d'uso delle presenti note illustrative".

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni non ancora applicabili

Alla data della presente Relazione gli organi competenti dell'Unione Europea hanno approvato l'adozione dei seguenti principi contabili ed emendamenti non ancora applicabili dal Gruppo.

- 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 a partire dagli esercizi che hanno inizio il, o dopo il, 1° gennaio 2023.
- Nel mese di gennaio 2020 lo IASB ha pubblicato un emendamento al principio IAS 1 "Presentazione del bilancio" che fornisce chiarimenti sulla classificazione delle passività tra correnti e non correnti. L'emendamento è applicabile con decorrenza dal 1° gennaio 2022.
- Nel mese di maggio 2020 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti in riferimento all'IFRS 3, allo IAS 16 ed allo IAS 37. Inoltre, sono state pubblicate alcune modifiche all'IFRS 1, all'IFRS 9, allo IAS 41 e agli esempi illustrativi allegati all'IFRS 16. Tali modifiche saranno applicabili con decorrenza 1° gennaio 2022.
- Nel mese di agosto 2020 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti ai principi IFRS 7, IFRS 4 e IFRS 16. Gli emendamenti saranno applicabili con decorrenza dal 1° gennaio 2021.

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

PRINCIPALI RISCHI DI NATURA FINANZIARIA

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

1) Rischio di credito

Gli effetti della crisi conseguente all'epidemia da Covid-19 e del 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 in essere sulle posizioni creditizie sorte tra il 2016 ed il 30 settembre 2019 **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 suddetto, opera con massimale e franchigia. La Capogruppo ha inoltre affidato ad una società esterna il recupero di crediti insoluti di lunga durata.

La crisi economico-finanziaria in atto causata dalla riduzione del traffico ha aumentato il rischio di credito per la generale carenza di liquidità delle imprese del settore; per fronteggiare tali difficoltà il Gruppo ha opportunamente tenuto conto del maggior rischio **nell'accantonamento al fondo svalutazione crediti**, determinato anche in funzione delle specifiche situazioni di solvibilità delle controparti; il Gruppo continuerà a monitorare e adeguare **le valutazioni circa l'andamento dei clienti** anche in funzione **dell'andamento dei prossimi mesi e dei tempi della ripresa**.

Ad oggi non si sono tuttavia registrate criticità specifiche significative.

2) Rischio di liquidità

Alla data del 31 dicembre 2020, il Gruppo ha una Posizione Finanziaria Netta negativa per 77,3 milioni di euro (33,1 milioni al 31 dicembre 2019). Essa è la risultante di una PFN corrente positiva di 46,5 milioni di euro (25,3 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) ed una PFN non corrente negativa pari a 107,1 milioni di euro (27,6 milioni di euro al 31 dicembre 2019). L'**indebitamento non corrente** include due finanziamenti (con scadenza, rispettivamente, nel 2027 e nel 2022) concessi alla Capogruppo da Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (BIIS - Gruppo Intesa San Paolo) e MPS Capital Services ai fini dello sviluppo infrastrutturale dei due scali.

Tali contratti di finanziamento dalla Capogruppo con Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo e MPS Capital Services prevedono **tassi d'interesse parametrati all'EURIBOR a tre mesi e sei mesi** ed alcuni impegni tra i quali il rispetto di **covenants finanziari**, quali Posizione Finanziaria Netta/EBITDA e Posizione Finanziaria Netta/Patrimonio Netto, secondo le definizioni concordate con le controparti finanziatrici e misurati al 30 giugno ed al 31 dicembre di ogni esercizio. Per due i finanziamenti in questione la Capogruppo ha

ottenuto entro la fine dell'esercizio 2020 specifici waiver sulla misurazione dei parametri finanziari previsti da contratto al 31 dicembre 2020.

Ai suddetti finanziamenti si è aggiunto il finanziamento sottoscritto in data 30 ottobre 2020 con un pool di primari istituti finanziari costituito da Intesa Sanpaolo e BNL-Gruppo BNP Paribas per un importo complessivo di 85 milioni di euro assistito dalle garanzie SACE in base a quanto previsto dal Decreto Liquidità per un importo pari al 90% delle somme erogate in linea capitale, oltre interessi e oneri accessori (di seguito anche "finanziamento SACE").

Il finanziamento SACE è stato erogato in data 6 novembre 2020 ed ha una durata di 6 anni con preammortamento di 24 mesi (prima rata in scadenza nel dicembre 2022); tale contratto prevede inoltre il rispetto di un parametro finanziario, da misurarsi in occasione del bilancio consolidato annuale, rappresentato dal valore della Posizione Finanziaria Netta Consolidata, così come definita convenzionalmente nel contratto stesso, non superiore a 100 milioni di euro. Al 31 dicembre 2020 detto parametro finanziario risulta rispettato.

Secondo le previsioni del contratto di finanziamento SACE e del Decreto Liquidità, tale linea di credito è utilizzabile per sostenere le esigenze di liquidità del Gruppo in relazione **al pagamento dei costi del personale, dei canoni di locazione o di affitto di ramo d'azienda**, degli investimenti e del capitale circolante; il tasso di interesse applicato è parametrato **all'EURIBOR maggiorato di un margine**. Inoltre, il contratto prevede commissioni annuali calcolate in relazione alla componente di finanziamento garantita SACE sulla quota capitale erogata e non rimborsata, con percentuale fissa crescente lungo la durata del finanziamento.

Si segnalano per completezza due finanziamenti a medio lungo termine da nominali 500 migliaia di euro erogati dal gruppo Banco Popolare di Milano nel 2017 e nel 2018 alla **controllata Jet Fuel per sostenere l'acquisto di quattro avio-rifornitori necessari per le attività di into-plane presso l'aeroporto di Pisa**.

Inoltre, il Gruppo fa ricorso a finanziamenti bancari di breve periodo a tasso fisso volti a soddisfare esigenze di breve termine.

Con specifico riferimento agli effetti dell'epidemia legata alla diffusione del Coronavirus, stante le limitazioni ai servizi aeroportuali subite, visto il significativo impatto sui risultati economico finanziari del 2020, e nonostante le aspettative di una graduale ripresa **dell'operatività dei due aeroporti**, è ragionevole ipotizzare anche per i prossimi dodici mesi, **un appesantimento dell'indebitamento bancario della Società e del Gruppo ed una contrazione della liquidità**, rispetto ai dati al 31 dicembre 2020.

A tal proposito si segnala che, pur tenendo presente la stagionalità del business, già nei primi 6 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, aveva incrementato il ricorso a finanziamenti a breve termine rispetto allo stesso periodo del 2019 (21 milioni di euro i prestiti accessi nei primi sei mesi del 2020 contro 18 milioni di euro al 30 giugno 2019). **L'ammontare degli affidamenti a revoca del Gruppo disponibili al 31 dicembre 2020 è pari a 13,5 milioni di euro**.

Si ricorda che in questo contesto, al fine di tutelare la solidità patrimoniale e finanziaria della Società, il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo, con delibera del 31 marzo 2020 aveva 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.

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 contratti di servizi non strategici e altre iniziative con

fornitori, rimodulazione delle tempistiche degli investimenti, interlocuzioni con l'Ente concedente, ecc.), unitamente alla presentazione della domanda di accesso alle forme di credito garantito dal sopra citato Decreto Liquidità, concretizzata con la sottoscrizione del suddetto finanziamento SACE.

Sulla base delle ipotesi effettuate, la direzione ha stimato che, pur considerando un livello di traffico atteso per l'esercizio 2021 significativamente inferiore rispetto alla situazione "ante Covid-19", seppur in lieve ripresa a quello consuntivato nel 2020, l'implementazione delle sopra descritte misure di contenimento dei costi, la liquidità acquisita nel corso del 2020 tramite i finanziamenti a breve termine e grazie a quella derivante da suddetto finanziamento assistito da garanzia SACE, potranno consentire al Gruppo di adempiere nel breve periodo alle obbligazioni assunte e di continuare ad operare come un'entità in funzionamento in un futuro prevedibile.

A tal fine, sono state effettuate analisi di sensitività, ipotizzando un'ulteriore riduzione dei flussi di cassa in entrata rispetto allo scenario base.

In tale contesto, considerata l'aspettativa anche per il 2021 di un livello di traffico e dei ricavi significativamente inferiore rispetto ai livelli "ante Covid-19", la Società ed il Gruppo andranno ragionevolmente incontro ad un livello di marginalità tale da comportare anche nell'esercizio 2021 il mancato rispetto dei parametri finanziari previsti dai contratti finanziamenti sottoscritti prima del 2020, ossia: finanziamento sottoscritto con MPS Capital Services in scadenza nel 2022 e debito residuo al 31 dicembre 2020 pari a 2,8 milioni di euro (di cui 1,8 milioni di euro entro i prossimi dodici mesi); finanziamento sottoscritto con BISS - Gruppo Intesa Sanpaolo in scadenza nel 2027 e debito residuo al 31 dicembre 2020 pari a 20 milioni di euro (di cui 2,8 milioni di euro entro i prossimi dodici mesi).

Anche in questo caso, la Società ed il Gruppo, come già avvenuto nel corso dell'esercizio 2020 in riferimento ai suddetti finanziamenti, avvieranno tempestivamente le opportune interlocuzioni con gli istituti di credito interessati al fine di ottenere specifici waivers sulla misurazione dei parametri finanziari al 31 dicembre 2021. In ogni caso, sulla base delle ipotesi di ripresa del traffico formulate per i prossimi dodici mesi e la situazione della liquidità attesa alla fine dell'esercizio 2021 anche in funzione delle misure di contenimento dei costi programmate, la Società ed il Gruppo sarebbero in grado di adempiere ad una eventuale richiesta di rimborso anticipato del debito residuo a tale data.

Quanto al rispetto ai parametri finanziari previsti dal finanziamento SACE, sulla base delle previsioni economico finanziarie per l'esercizio 2021 formulate nello scenario base con gli assunti sopra descritti, non si rileverebbero problematiche in merito alla relativa conformità.

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 2020 a 77,3 milioni di euro (33,1 milioni di euro al 31 dicembre 2019) ed il quoziente d'indebitamento finanziario (PFN/Patrimonio Netto) pari a 0,72 (0,28 al 31 dicembre 2019), confermano la solidità finanziaria del Gruppo.

Sulla base dell'indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2020, 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 circa +/-1.500 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 circa +650 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 -600 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)	Avlation		Non Avlation		Poste non allocate (Corporate)		Totale	
	31/12/2020	31/12/2019	31/12/2020	31/12/2019	31/12/2020	31/12/2019	31/12/2020	31/12/2019
Gruppo TA - Conto economico								
Ricavi operativi e altri ricavi	29.349	96.323	10.562	22.665	12.089	2.856	51.999	121.844
di cui Pisa	16.643	54.055	5.036	8.382	5.836	1.649	27.515	64.086
di cui Firenze	12.706	42.268	5.525	14.283	6.253	1.208	24.484	57.759
Ricavi per serv. costruz.	8.354	6.452	299	506	334	1.439	8.988	8.398
di cui Pisa	3.994	2.779	98	413	0	0	4.092	3.192
di cui Firenze	4.360	3.673	202	93	334	1.439	4.896	5.205
Totale Ricavi di settore	37.703	102.775	10.861	23.171	12.423	4.296	60.987	130.242
Costi operativi (*)	36.716	62.911	5.345	4.690	11.793	17.668	53.853	85.269
di cui Pisa	21.696	37.043	1.988	2.583	5.781	7.936	29.465	47.563
di cui Firenze	15.020	25.867	3.357	2.107	6.011	9.732	24.387	37.706
Costi per serv. costruz.	7.363	5.285	269	414	303	1.178	7.935	6.877
di cui Pisa	3.554	2.276	87	338	0	0	3.641	2.614
di cui Firenze	3.809	3.008	183	76	303	1.178	4.294	4.263
Ammort.ti e accanton.ti	7.574	8.453	1.505	1.739	4.769	4.648	13.848	14.841
di cui Pisa	3.963	4.383	953	1.105	-19	2.263	4.897	7.751
di cui Firenze	3.611	4.072	553	634	4.788	2.385	8.951	7.091
Risultato operativo	-13.950	26.125	3.741	16.329	-4.441	-19.199	-14.649	23.255
di cui Pisa	-8.577	13.131	2.106	4.769	73	-8.552	-6.397	9.348
di cui Firenze	-5.373	12.995	1.635	11.560	-4.514	-10.649	-8.252	13.906
Gestione finanziaria	0	0	0	0	-1.237	-1.533	-1.237	-1.533
Rls. ante imposte	-13.950	26.125	3.741	16.329	-5.678	-20.733	-15.886	21.722
Imposte di esercizio	0	0	0	0	3.289	-7.331	3.289	-7.331
Rls. netto di esercizio	-13.950	26.125	3.741	16.329	-2.390	-28.063	-12.598	14.391
Perdita (utile) di Terzi	128	-242	0	0	0	0	128	-242
Rls. netto di Gruppo	-13.822	25.883	3.741	16.329	-2.390	-28.063	-12.470	14.149
Gruppo TA - Situazione patrimoniale-finanziaria								
Attività correnti	15.152	26.801	4.925	6.230	88.069	16.149	108.146	49.179
Attività non correnti	141.909	144.430	39.450	48.590	42.437	25.550	223.796	218.570
Gruppo TA - Altre informazioni								
Investimenti	10.807	10.789	711	3.046	434	2.169	11.951	16.004

(*) Fra cui Canoni aeroportuali pari ad € 2.192 migliaia nel 2020 (€ 4.470 migliaia nel 2019).

Informazioni in merito ai principali clienti

Nel corso del 2020 TA ha registrato circa 2 milioni passeggeri. L'incidenza totale dei primi tre vettori è del 63,9%. In particolare, l'incidenza del primo di essi è pari al 48,4% (Ryanair) mentre quelli del secondo e del terzo sono pari rispettivamente al 9,4% (Vueling) e 6,0% (Air France).

NOTE ALLE PRINCIPALI VOCI DI BILANCIO CONSOLIDATO 31 DICEMBRE 2020: CONTO ECONOMICO

SINTESI DEGLI IMPATTI DELL'EPIDEMIA COVID-19 SUL CONTO ECONOMICO

Si segnala in premessa che le differenze fra i due esercizi in esame di seguito esposti, sia in valore assoluto sia in percentuale, sono principalmente dovute alla contrazione del traffico, dei ricavi e delle misure di contenimento dei costi conseguenti all'emergenza sanitaria nazionale e mondiale derivante dalla pandemia da Covid-19 che ha fortemente colpito il settore aeroportuale come ampiamente riportato nella Relazione sulla gestione.

In particolare, i principali impatti sul conto economico 2020 sono stati i seguenti:

1. Il crollo del traffico aereo nel 2020 (-76% di passeggeri rispetto al 2019 pari a circa -6,3 milioni);
2. Il conseguente crollo dei ricavi operativi, che hanno evidenziato una riduzione per un ammontare pari a -79,2 milioni di euro (-66%) conseguenza dell'andamento del traffico;
3. Le azioni di contenimento dei costi sull'anno che il Gruppo ha messo in campo a partire dal mese di aprile (CIGS, revisione contratti di fornitura di beni e servizi, etc.), conseguendo una riduzione pari a 31,4 milioni di euro sul 2020 (-37%) rispetto al 2019;
4. I costi addizionali sostenuti nel 2020 per materiali e servizi aggiuntivi in conseguenza dell'emergenza pari a circa 850 migliaia di euro.
5. La rilevazione di un contributo di 10 milioni di euro riconosciuto alla Capogruppo TA da parte della Regione Toscana (ex Legge Regionale n. 95/2020) per il sostegno del sistema aeroportuale toscano.

RICAVI

I ricavi totali consolidati, in calo del 53,2%, sono passati da 130,2 milioni di euro del 31 dicembre 2019 a circa 61 milioni di euro al 31 dicembre 2020. Tale variazione è il risultato del decremento di 79,2 milioni di euro dei ricavi operativi e del contemporaneo aumento di 9,4 milioni di euro di altri ricavi e proventi e di 592 migliaia di euro dei ricavi per servizi di costruzione.

Dati in migliaia di euro	2020	2019	Var. Ass. 2020/2019	Var.%
RICAVI				
Ricavi operativi				
Ricavi aviation	30.371	97.445	-67.074	-68,8%
Ricavi non aviation	14.666	34.939	-20.273	-58,0%
Oneri Sviluppo network	-4.597	-12.725	8.128	-63,9%
Totale ricavi operativi	40.440	119.659	-79.219	-66,2%
Altri ricavi	11.559	2.185	9.373	428,9%
Ricavi per servizi di costruzione	8.988	8.396	592	7,0%
TOTALE RICAVI (A)	60.987	130.241	-69.254	-53,2%

I ricavi operativi consolidati al 31 dicembre 2020 ammontano a 40,4 milioni di euro, in calo del 66,2% rispetto al 31 dicembre 2019. 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 2020 ammontano a 30,4 milioni di euro, in calo del 68,8% rispetto al 31 dicembre 2019, quando erano pari a 97,4 milioni di euro.

Nel prospetto che segue sono riportate le voci che compongono i ricavi operativi "Aviation" al 31 dicembre 2020 e le variazioni, sia in termini assoluti che in termini percentuali, rispetto al 31 dicembre 2019:

Dati in migliaia di euro	2020	2019	Var. Ass. 2020/2019	Var. %
RICAVI AVIATION				
Diritti imbarco passeggeri	7.465	30.218	-22.753	-75,3%
Diritti approdo/partenza	5.888	16.454	-10.566	-64,2%
Diritti sosta	1.587	1.312	275	21,0%
Diritti assistenza PRM	1.202	4.246	-3.044	-71,7%
Diritti cargo	323	424	-101	-23,8%
Corrispettivi sicurezza passeggero	2.125	8.463	-6.338	-74,9%
Corrispettivi sicurezza bagaglio	716	3.586	-2.870	-80,0%
Handling	10.148	30.212	-20.064	-66,4%
Infrastrutture centralizzate	916	2.530	-1.614	-63,8%
TOTALE RICAVI AVIATION	30.371	97.445	-67.074	-68,8%
Incid.% su Ricavi op. lordo Oneri Sviluppo Network	67,4%	73,6%		

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 2020, i ricavi "Non Aviation" sono pari a 14,7 milioni di euro, in calo del 58% rispetto al 31 dicembre 2019 quando erano pari a 34,9 milioni di euro.

Il prospetto che segue illustra il dettaglio dei Ricavi operativi non aviation del 2020 e del 2019:

Dati in migliaia di euro	2020	2019	Var. Ass. 2020/2019	Var. %
RICAVI NON AVIATION				
Parcheggi	1.846	6.999	-5.153	-73,6%
Food	1.130	4.021	-2.890	-71,9%
Retail	2.747	5.971	-3.225	-54,0%
Pubblicità	1.746	2.432	-686	-28,2%
Real Estate	1.766	1.792	-25	-1,4%
Autonoleggi	2.890	6.571	-3.681	-56,0%
Altre subconcessioni	1.619	2.551	-932	-36,5%
Sale Vip	414	3.401	-2.987	-87,8%
Biglietteria aerea	164	715	-551	-77,1%
Agenzia cargo	344	486	-142	-29,2%
TOTALE RICAVI NON AVIATION	14.666	34.939	-20.273	-58,0%
Incid.% su Ricavi op. lordo Oneri Sviluppo Network	32,6%	26,4%		

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

Oneri Sviluppo Network

La Gruppo 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 2020 ammontano a 4,6 milioni di euro in diminuzione di 8,1 milioni di euro (-63,9%) rispetto al 2019 quando erano pari a 12,7 milioni di euro. La variazione è sostanzialmente in linea con la riduzione del traffico gestito nell'anno e con l'andamento dei ricavi Aviation.

3. Altri ricavi

Il prospetto che segue illustra il dettaglio degli "altri ricavi" del 2020 ed in quelli del 2019:

Dati in migliaia di euro	2020	2019	Var. Ass. 2020/2019	Var. %
ALTRI RICAVI				
Indennizzi	10.121	247	9.874	3992,3%
Services e consulenze	121	178	-56	-31,7%
Addebiti utenze ed altri	1.220	1.682	-463	-27,5%
Minori	97	78	18	23,3%
TOTALE ALTRI RICAVI	11.559	2.185	9.373	428,9%
Incid.% su Ricavi	19,0%	1,7%		

In particolare, si segnala che negli indennizzi sono consuntivati i seguenti contributi a fondo perduto conseguenti all'emergenza sanitaria da parte dello Stato/ Regioni:

- 10 milioni di euro riconosciuto alla Capogruppo TA da parte della Regione Toscana (L.R. 75/2020 e L.R. 95/2020); si ricorda, come evidenziato nei precedenti paragrafi delle presenti note illustrative, che in data 26 ottobre 2020 e 3 dicembre 2020 la Regione Toscana, ha riconosciuto a Toscana Aeroporti una sovvenzione diretta rispetto al danno subito nel 2020 a seguito del Covid-19 per un importo massimo di 10 milioni di euro, previa notifica alla Commissione europea a cui spetta l'adozione della decisione di compatibilità ai sensi dell'art. 108 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE). A tal proposito si segnala che in data 2 marzo 2021 la Commissione europea ha confermato la compatibilità di tale contributo alle previsioni del TFUE; ad oggi si è in attesa dell'erogazione delle somme stanziare dalla Regione Toscana. Si evidenzia che l'ammontare del contributo riconosciuto dalla Regione Toscana è soggetto a eventuale verifica da parte della stessa Commissione europea con riferimento al rapporto dello stesso rispetto al danno subito dalla Capogruppo nel 2020 a seguito del Covid-19.
- 20 migliaia di euro alla controllata Parcheggi Peretola da parte dell'Agenzia delle Entrate (c.d. "Decreto Rilancio");
- 15 migliaia di euro alla controllata Jet Fuel da parte dell'Agenzia delle Entrate (c.d. "Decreto Rilancio").

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 2020 i ricavi per servizi di costruzione ammontano a circa 9 milioni di euro, a fronte degli 8,4 milioni di euro al 31 dicembre 2019 (+7%).

Per maggiori dettagli si rinvia a quanto esposto in Relazione sulla gestione 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	2020	2019	Var. Ass. 2020/2019	Var. %
Ricavi non rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRS15 (*)	11.778	22.791	-11.013	-48,3%
Ricavi "over time"	39.174	107.450	-68.276	-63,5%
Ricavi "point in time"	0	0	0	n.s.
Indennizzi	10.035	0	10.035	n.s.
TOTALE RICAVI	60.987	130.241	-69.254	-53,2%

(*) 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 non rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRS 15 con distinzione tra la componente di ricavo fissa da contratto e quella variabile, dovuta a indici e tassi o ad altre variabili.

Il dettaglio dei ricavi sotto riportati si riferisce 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.

Dati in migliaia di euro	2020	2019	Var. Ass. 2020/2019	Var. %
Fisso	2.429	3.206	-777	-24,2%
Variabile che dipende da un indice o tasso	8.685	18.916	-10.232	-54,1%
Variabile che non dipende da un indice o tasso	664	668	-4	-0,6%
Totale ricavi non rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRS15	11.778	22.791	-11.013	-48,3%

Si fornisce di seguito la stima dei pagamenti minimi attesi da subconcessioni (leasing operativi in cui il gruppo opera come locatore) per i prossimi esercizi.

Dati in migliaia di euro	2020	2019
Entro l'anno	12.872	15.637
Compreso fra 1 e 2 anni	7.391	13.655
Compreso fra 2 e 3 anni	5.411	6.409
Compreso fra 3 e 4 anni	2.620	2.969
Compreso fra 4 e 5 anni	1.957	234
Oltre 5 anni	980	50
Totale	31.232	38.954

COSTI

Al 31 dicembre 2020, i costi totali ammontano a 61,8 milioni di euro, in calo del 32,9% rispetto al 31 dicembre 2019, quando erano pari a 92,1 milioni di euro. Questo risultato è stato determinato dal calo dei costi operativi del -36,8% (passati da 85,3 milioni nel 2019 a 53,9 milioni nel 2020) e dal contemporaneo aumento dei costi per servizi di costruzione passati da 6,9 milioni nel 2019 a 7,9 milioni di euro nel 2020 (+15,4%).

Dati in migliaia di euro	2020	2019	Var. Ass. 2020/2019	Var.%
COSTI				
Costi operativi				
Materiali di consumo	896	1.411	-515	-36,5%
Costi del personale	26.239	42.567	-16.328	-38,4%
Costi per servizi	21.726	34.237	-12.511	-36,5%
Oneri diversi di gestione	2.800	2.584	216	8,4%
Canoni aeroportuali	2.192	4.470	-2.278	-51,0%
Totale costi operativi	53.853	85.269	-31.416	-36,8%
Costi per servizi di costruzione	7.935	6.876	1.059	15,4%
TOTALE COSTI (B)	61.788	92.145	-30.357	-32,9%

COSTI OPERATIVI

I Costi operativi, pari a 53,9 milioni di euro, si decrementano del 36,8% rispetto agli 85,3 milioni di euro consuntivati nel 2019.

5. Materiali di consumo

Tale voce si riferisce ai costi per materiali di consumo che ammontano a 896 migliaia di euro (1.411 migliaia di euro nel 2019). In particolare, sono costituiti dalle seguenti voci.

Dati in migliaia di euro	2020	2019	Var. Ass. 2020/2019	Var. % 2020/2019
MATERIALI DI CONSUMO				
Cancelleria	15	42	-26	-62,9%
Carburanti, lubrificanti	328	761	-433	-56,9%
Materiali per parcheggi auto	12	12	0	0,0%
Altri Materiali di consumo	201	0	201	n.s.
Serv. Contr. sicurezza (mat.)	32	66	-35	-52,3%
Vestiario	161	341	-180	-52,7%
Mat. per servizi operativi	147	189	-43	-22,5%
TOTALE MATERIALI DI CONSUMO	896	1.411	-515	-36,5%
Incid.% su Costi operativi	1,7%	1,7%		

La variazione in calo di 515 migliaia di euro è dovuta principalmente ai minori costi per vestiario e carburanti per i mezzi di rampa conseguente al minore traffico gestito nell'esercizio.

Si segnala inoltre che 201 migliaia di euro registrati per l'acquisto di dispositivi di protezione individuale del personale aeroportuale e dei passeggeri sono al netto del contributo di 31 migliaia di euro erogati da Invitalia (ai sensi del D.L. 18/2020).

6. Costi del personale

Il "Costo del personale" del Gruppo nel 2020 è pari a 26,2 milioni di euro, in calo di 16,3 milioni di euro rispetto al dato del 2019 (-38,4%).

La riduzione degli organici del Gruppo (-10,1%) legata al minor traffico gestito a seguito della pandemia Covid-19 e l'uscita di alcuni dirigenti aziendali, nonché l'attivazione della Cassa Integrazione a partire da fine marzo 2020, hanno contribuito al contenimento dei costi variabili ed al minor costo complessivo del lavoro dell'esercizio rispetto al 2019.

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

Dati in migliaia di euro	2020	2019	Var. Ass. 2020/2019	Var. % 2020/2019
COSTI DEL PERSONALE				
Retribuzioni	25.896	41.996	-16.101	-38,3%
<u>di cui:</u>				
Stipendi	14.547	23.819	-9.271	-38,9%
Salari	3.397	6.641	-3.245	-48,9%
Oneri sociali	5.780	8.927	-3.147	-35,3%
TFR	2.172	2.610	-438	-16,8%
altri costi lavoro	343	571	-227	-39,8%
<u>di cui:</u>				
Contributi cral	9	9	-1	-6,4%
Benefits al personale	296	545	-248	-45,6%
Somministrato e varie	38	17	22	131,5%
TOTALE COSTI DEL PERSONALE	26.239	42.567	-16.328	-38,4%
Incid.% su Costi operativi	48,7%	49,9%		

La seguente tabella illustra l'organico medio annuo (espresso in *Equivalent Full Time*) relativo al 2020 e le variazioni rispetto al 2019.

tabella EFT	2020	2019	Var.	Var. %
Toscana Aeroporti	329,1	336,1	-7,0	-2,1%
Toscana Aeroporti Handling	354,0	425,4	-71,5	-16,8%
Jet Fuel	10,83	12,96	-2,1	-16,4%
TAE	7,39	6,00	1,4	23,1%
VOLA	0,81	0,00	0,8	n.s.
Gruppo	702,1	780,6	-78,4	-10,1%

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

La seguente tabella illustra l'organico in essere al 31 dicembre 2020 e le variazioni rispetto al 2019.

n. dipendenti	31 dlc 20	31 dlc 19	Var.	Var. %
Toscana Aeroporti	358	365	-7	-1,9%
Toscana Aeroporti Handling	456	491	-35	-7,1%
Jet Fuel	10	11	-1	-9,1%
TAE	6	6	0	0,0%
VOLA	1	0	1	n.s.
Gruppo	831	873	-42	-4,8%

7. Costi per servizi

Complessivamente i costi per servizi del 2020 e 2019 sono così composti.

Dati in migliaia di euro	2020	2019	Var. Ass. 2020/2019	Var. % 2020/2019
COSTI PER SERVIZI				
Servizi commerciali	71	261	-191	-72,9%
Spese istituzionali	1.209	1.979	-770	-38,9%
Altri servizi	3.627	5.621	-1.994	-35,5%
Servizi per il personale	995	1.773	-778	-43,9%
Servizi di manutenzione	4.446	5.996	-1.550	-25,9%
Utenze	2.840	3.965	-1.125	-28,4%
Servizi operativi	8.539	14.642	-6.103	-41,7%
TOTALE COSTI PER SERVIZI	21.726	34.237	-12.511	-36,5%
Incid.% su Costi operativi	40,3%	40,2%		

I “*servizi commerciali*” per 71 migliaia di euro nel 2020 (261 migliaia di euro nel 2019) comprendono i seguenti costi.

Dati in migliaia di euro	2020	2019	Var. Ass. 2020/2019	Var. % 2020/2019
COSTI PER SERVIZI				
Servizi commerciali	71	261	-191	-72,9%
<u>di cui:</u>				
Provvigioni pubblicità	21	19	3	14,0%
Gestione impianti pubblicità	32	72	-40	-55,7%
Promozioni retail	18	51	-33	-65,2%
Servizio dry cleaning	0	120	-120	-100,0%

Le “*spese istituzionali*” nel 2020 sono state pari a 1,2 milioni di euro (1,98 milioni di euro nel 2019) comprendono principalmente i costi degli organi amministrativi e di controllo.

Dati in migliaia di euro	2020	2019	Var. Ass. 2020/2019	Var. % 2020/2019
COSTI PER SERVIZI				
Spese istituzionali	1.209	1.979	-770	-38,9%
<u>di cui:</u>				
Emolumenti amm.ri	860	1.359	-499	-36,7%
Emolumenti sindaci	205	255	-50	-19,6%
Viaggi trasferte amm.ri	125	317	-192	-60,5%
Legali, notarili, assembleari	19	21	-1	-5,8%
Partecipazione congressi	0	28	-28	-100,0%

Gli “*altri servizi*” per 3,6 milioni di euro (5,6 milioni di euro nel 2019) comprendono principalmente prestazioni professionali, assicurazioni industriali e costi di comunicazione.

Dati in migliaia di euro	2020	2019	Var. Ass. 2020/2019	Var. % 2020/2019
COSTI PER SERVIZI				
Altri servizi	3.627	5.621	-1.994	-35,5%
<u>di cui:</u>				
Prestazioni professionali	2.473	2.782	-309	-11,1%
Assicurazioni industriali	609	734	-125	-17,0%
Comunicazione	532	2.040	-1.508	-73,9%
Altri minori	12	65	-53	-81,2%

Gli *“altri servizi per il personale”* per 995 migliaia di euro (1,8 milioni di euro nel 2019) comprendono principalmente i costi di mensa aziendale, servizio paghe, trasferte e formazione dei dipendenti.

Dati in migliaia di euro	2020	2019	Var. Ass. 2020/2019	Var. % 2020/2019
COSTI PER SERVIZI				
Servizi per il personale	995	1.773	-778	-43,9%
<u>di cui:</u>				
Mensa	576	1.155	-579	-50,1%
Assicurazioni	190	194	-3	-1,7%
Medicina prev. e visite med.	23	49	-26	-53,4%
Formazione	62	105	-43	-40,8%
Selezione personale	19	33	-13	-41,0%
Servizio paghe	85	89	-4	-4,1%
Trasferte	39	149	-110	-73,8%

I *“servizi di manutenzione”* per 4,4 milioni di euro (6 milioni di euro nel 2019) comprendono le manutenzioni ad infrastrutture aeroportuali, impianti, attrezzature ed automezzi.

Dati in migliaia di euro	2020	2019	Var. Ass. 2020/2019	Var. % 2020/2019
COSTI PER SERVIZI				
Servizi di manutenzione	4.446	5.996	-1.550	-25,9%
<u>di cui:</u>				
Man. Attrezz./Automezzi	661	1.185	-524	-44,2%
Manutenzione impianto bhs	668	906	-238	-26,2%
Manutenzione infrastrutture	1.714	2.247	-533	-23,7%
Manutenzione IT	1.403	1.658	-255	-15,4%

I *“servizi per utenze”* per circa 2,8 milioni di euro (4 milioni di euro nel 2019) sono principalmente costituite dai costi per l’energia elettrica, gas, acqua e servizi di telefonia:

Dati in migliaia di euro	2020	2019	Var. Ass. 2020/2019	Var. % 2020/2019
COSTI PER SERVIZI				
Utenze	2.840	3.965	-1.125	-28,4%
<u>di cui:</u>				
Energia elettrica	1.381	1.951	-570	-29,2%
Acqua	215	377	-163	-43,1%
Telefoni	189	193	-4	-1,8%
Cellulari	187	196	-9	-4,5%
Gas	761	982	-221	-22,5%
Minori	107	266	-159,0	-59,8%

I *“servizi operativi”* per 8,5 milioni di euro (14,6 milioni di euro nel 2019) comprendono principalmente i costi esterni di facchinaggio, vigilanza, pulizie, noleggi, pronto soccorso ed altri servizi prettamente legati alla operatività aeroportuale.

Si segnalano nel 2020 costi per i servizi gestione emergenze per 647 migliaia di euro legati ai servizi esterni di controllo sanitario di personale aeroportuale e passeggeri introdotti da TA presso i due scali toscani in conseguenza dell’emergenza sanitaria da Covid-19.

Dati in migliaia di euro	2020	2019	Var. Ass. 2020/2019	Var. % 2020/2019
COSTI PER SERVIZI				
Servizi operativi	8.539	14.642	-6.103	-41,7%
<u>di cui:</u>				
Facchinaggio	1.690	4.195	-2.505	-59,7%
Pulizie aeromobili e mezzi	378	689	-311	-45,1%
Servizio Agenzia/Magazz.	746	180	566	315,3%
Pulizie locali	967	1.405	-438	-31,2%
Assistenza PRM	523	776	-252	-32,5%
Servizio vigilanza	1.822	3.580	-1.758	-49,1%
Centro Servizi	186	279	-93	-33,3%
Collegamento arco az	66	120	-54	-45,2%
Noleggio macch. e attr.	363	396	-33	-8,2%
Gestione parcheggi	218	776	-559	-72,0%
Giardinaggio	90	173	-83	-47,9%
Sala vip	179	792	-613	-77,4%
Servizio pronto soccorso	334	397	-64	-16,0%
Shuttle bus	272	653	-380	-58,3%
Altri servizi operativi	6	231	-225	-97,6%
Servizi gestione emergenze	647	0	647	
Raccolta carrelli	52	0	52	

8. Oneri diversi di gestione

Gli *"oneri diversi di gestione"* per 2,8 milioni di euro (2,6 milioni nel 2019) comprendono principalmente imposte e tasse, associazioni, vari costi di natura amministrativa, costi non ricorrenti ed altri minori.

Dati in migliaia di euro	2020	2019	Var. Ass. 2020/2019	Var. % 2020/2019
ONERI DIVERSI DI GESTIONE				
Pubblicazioni	15	23	-8	-34,6%
Ass.ni enti e istituti vari	348	514	-167	-32,4%
Imposte e tasse	669	959	-290	-30,2%
Rappresentanza	109	156	-47	-30,1%
Vari amministrativi	270	755	-484	-64,2%
Altri	1.389	176	1.212	687,2%
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	2.800	2.584	216	8,4%
Incid.% su Costi operativi	5,2%	3,0%		

Si segnala negli altri minori la presenza di un rilevante indennizzo pari ad 1,3 milioni di euro **consuntivato nell'anno da parte** della società controllata Parcheggi Peretola in conseguenza della risoluzione anticipata di un contratto di fornitura pluriennale. Per ulteriori dettagli si rimanda al paragrafo 16.2 della Relazione sulla gestione.

9. Canoni aeroportuali

I *"canoni aeroportuali"* per 2,2 milioni di euro (4,5 milioni di euro nel 2019) comprendono i canoni per concessione ed il contributo al fondo antincendi.

Dati in migliaia di euro	2020	2019	Var. Ass. 2020/2019	Var. % 2020/2019
CANONI AEROPORTUALI				
Canoni per concessione e sicurezza	1.163	5.239	-4.076	-77,8%
Canone VVF	1.029	1.231	-202	-16,4%
Rilascio Fondo Rischi VVF	0 -	2.000	2.000	-100,0%
TOTALE CANONI AEROPORTUALI	2.192	4.470	-2.278	-51,0%
Incid.% su Costi operativi	4,1%	5,2%		

La variazione in calo deriva dal minore traffico consuntivato nel 2020 rispetto al 2019 (-76% in termini di passeggeri pari a circa -4,3 milioni di euro di canoni) parzialmente attenuato del rilascio del fondo rischi connesso al contenzioso sul servizio antincendio dei Vigili del Fuoco in aeroporto per 2 milioni di euro rilevato nel 2019 in conseguenza dei positivi aggiornamenti sull'evoluzione del contenzioso. Al netto di tale effetto il canone è in calo del 66,1%.

10. Costi per servizi di costruzione

I costi per servizi di costruzione, di un ammontare pari a 7,9 milioni di euro (6,9 milioni di euro al 31 dicembre 2019), sono conseguenti agli investimenti sulle infrastrutture aeroportuali in concessione effettuati nel 2020.

I maggiori costi consuntivati per 1,1 milioni di euro derivano per le stesse motivazioni indicate a commento della corrispondente voce di ricavo.

11. Ammortamenti e svalutazioni

La voce del 2020 ammonta a 10,4 milioni di euro (11,2 milioni di euro nel 2019) ed include ammortamenti attività immateriali per 6,3 milioni di euro (7,1 milioni di euro nel 2019), ammortamenti attività materiali per 3,6 milioni di euro (3,5 milioni di euro nel 2019) e **ammortamento diritti d'uso per 544 migliaia di euro (570 migliaia di euro al 31 dicembre 2019).**

12. Accantonamenti a fondo rischi e ripristini

Tale voce, del valore di 1,7 milioni di euro (3,1 milioni di euro nel 2019), si compone **dell'accantonamento a fondo rischi (157 migliaia di euro) e dell'accantonamento al fondo di ripristino (1,6 milioni di euro) che costituisce la competenza dell'esercizio necessaria per le future spese di manutenzione relative ad attività di ripristino e 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.**

La variazione è principalmente dovuta a minori accantonamenti al Fondo rischi rispetto al 2019 (-966 migliaia di euro pari al -86%).

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

Tale voce ammonta a 1.668 migliaia di euro (585 migliaia di euro nel 2019) e costituisce l'**accantonamento** effettuato al fondo svalutazione crediti.

Dati in migliaia di euro	2020	2019
Acc. f.do svalutazione crediti	1.668	585
Perdite su crediti	-	-
Rilascio fondo svalutazione crediti	-	-
totale	1.668	585

L'accantonamento al fondo del 2020 risente del deterioramento di crediti legati sia a procedure concorsuali in corso di alcuni clienti sia alla situazione di generale mancanza di liquidità legata al crollo del settore del turismo per effetto della emergenza sanitaria.

14. Proventi finanziari

Tale voce ammonta a circa 8 migliaia di euro (26 migliaia di euro nel 2019) ed include principalmente interessi attivi maturati sulle giacenze dei conti correnti bancari (7 migliaia di euro), e proventi attuariali (1 migliaia di euro).

15. Oneri finanziari

Tale voce ammonta a 1.347 migliaia di euro (1.591 migliaia nel 2019) e si compone principalmente di interessi passivi e commissioni sui conti correnti bancari per 684 migliaia (506 migliaia nel 2019), degli oneri finanziari (*interest cost*) su passività a benefici definiti a dipendenti per 87 migliaia di euro (123 migliaia di euro nel 2019), degli oneri finanziari relativi all'attualizzazione del fondo ripristini e sostituzioni per 438 migliaia di euro (859 migliaia di euro nel 2019), dagli oneri finanziari su passività finanziarie per diritti d'uso.

16. Utile (perdita) da partecipazione

Tale voce ammonta a 101 migliaia di euro (32 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) ed include 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.) nonché i dividendi ricevuti dalle stesse.

17. Imposte sul reddito di esercizio

Il saldo attivo evidenziato dalla voce nel 2020 per complessivi 3.289 migliaia di euro (oneri per 7.330 migliaia di euro nel 2019) è principalmente conseguenza della rilevazione della fiscalità anticipata sulle perdite fiscali delle società del Gruppo. In particolare, tale importo include:

- imposte correnti calcolate sul reddito fiscalmente imponibile dell'esercizio 2020 per 32 migliaia di euro delle controllate;
- imposte differite attive per 3.222 migliaia di euro (di cui 1.677 migliaia di euro della Capogruppo TA, 1.106 migliaia di euro di TAH);
- proventi da consolidamento fiscale con la controllante Corporacion America Italia S.p.a. per 101 migliaia di euro.

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 2020, la perdita di esercizio della controllata Jet Fuel, pari a 192 migliaia di euro (utile di 363 migliaia di euro nel 2019), è di pertinenza dei Terzi nella misura del 66,67%, pari di conseguenza a 128 migliaia di euro (utile di 242 migliaia di euro nel 2019).

La perdita complessiva di esercizio di pertinenza di terzi è di 140 migliaia di euro (230 migliaia di euro nel 2019).

19. Utile (perdita) per azione / Utile (perdita) diluito per azione

L'utile (perdita) per azione e l'utile (perdita) diluito per azione del 2020, pari ad euro -0,67 (euro 0,76 nel 2019) è stato calcolato dividendo la perdita di esercizio del Gruppo (12.470 migliaia di euro) per la media ponderata delle azioni ordinarie in circolazione durante il periodo (n. 18.611.966), non essendo presenti fattori diluitivi.

NOTE ALLE PRINCIPALI VOCI DI BILANCIO CONSOLIDATO 31 DICEMBRE 2020: SITUAZIONE PATRIMONIALE- FINANZIARIA

ATTIVITA' NON CORRENTI

Viene esposta di seguito la composizione delle attività non correnti al 31 dicembre 2020 ed il confronto con l'esercizio precedente.

20. Attività immateriali

dati in euro/000	31.12.2020	31.12.2019	VARIAZIONE
Diritti di concessione	149.153	154.220	-5.067
Diritti di brevetto e opere ingegno	358	896	-537
Immobilizzazioni in corso e acconti (immat.)	27.991	19.467	8.523
Altre immobilizzazioni	258	297	-39
Attività immateriali	177.760	174.880	2.880

Oltre a quanto esplicitato in premessa, complessivamente nel 2020 sono stati effettuati investimenti in attività immateriali per circa 9,2 milioni di euro relativi a:

<i>(importi in migliaia di euro)</i>	
Diritti di concessione	400
Immobilizzazioni in corso (Diritti C.)	8.582
Immobilizzazioni in corso (Sw)	89
Software	99
Altre immobilizzazioni	4
Totale	9.174

Per l'analisi di dettaglio degli investimenti effettuati nel 2020 in esame si rimanda a quando riportato al paragrafo 10.

Nel corso del 2020 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 2020 è pari a 149,2 milioni di euro (154,2 milioni di euro al 31 dicembre 2019) e registra un decremento di 5 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.

L'ammontare complessivo dei Diritti di concessione, inclusivo delle relative immobilizzazioni in corso è pari a 177,2 milioni di euro.

Diritti di brevetto industriale

Il valore al 31 dicembre 2020 è pari a 358 migliaia di euro (896 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) e registra un decremento di 538 migliaia di euro per effetto gli ammortamenti di esercizio superiori agli investimenti.

Immobilizzazioni in corso

Il valore al 31 dicembre 2020 è pari a circa 28 milioni di euro (19,5 milioni di euro al 31 dicembre 2019), riferito quasi esclusivamente a diritti di concessione, e registra un incremento di 8,5 milioni di euro per effetto di nuovi investimenti in corso pari a 8,7 milioni di euro, variazione parzialmente compensata dal giroconto alla voce Diritti in concessione per 146 migliaia di euro a seguito della conclusione dei relativi progetti.

Si rammenta come il valore delle immobilizzazioni in corso suddetto comprenda un importo pari a circa 15,4 milioni di euro relativo agli investimenti effettuati ai fini dello sviluppo del Master Plan aeroportuale dello scalo di Firenze, di cui 915 milioni di euro nel 2020.

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.

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, TA 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 delle 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 15,4 milioni di euro. La Società ha altresì proseguito nel 2020 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, le tempistiche per il completamento del nuovo aeroporto risconteranno uno slittamento temporale in funzione dei **tempi di riavvio dell'iter** procedurale; si ricorda tuttavia 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, potendo, inoltre, TA riutilizzare le analisi specialistiche ed opere

progettuali finora sviluppate nell'ambito della nuova procedura di approvazione dell'opera.

Nel corso del 2020 è proseguito il coordinamento con ENAC al fine della definizione del riavvio dell'iter approvativo, anche alla luce delle previsioni del Decreto Legge 76/2020 (c.d. Decreto Semplificazioni) che potrebbero consentire tempistiche autorizzative ridotte rispetto ai termini ordinari.

L'ammontare delle immobilizzazioni in corso relative alla Master Plan dell'aeroporto di Firenze è inoltre stato oggetto di *impairment test* così come illustrato successivamente.

Impairment test dei Diritti di concessione

Al 31 dicembre 2020, per effetto dell'epidemia da Covid-19 e dei conseguenti impatti registrati nel 2020 sullo scenario macroeconomico nazionale ed internazionale, incluso l'andamento del traffico, avendo valutato, ai sensi dello IAS 36 "Riduzione di valore delle attività", tali effetti quali indicatori di perdita di valore, è stato condotto l'*impairment test* sui dati al 31 dicembre 2020, approvato unitamente al piano economico finanziario del Gruppo dal Consiglio di Amministrazione in data 5 marzo 2021, effettuato sia sulla Cash Generating Unit ("CGU") relativa all'aeroporto di Firenze, sia su quella relativa all'aeroporto di Pisa.

Tali CGU includono, oltre ai Diritti di concessione (incluse per l'aeroporto di Firenze le immobilizzazioni in corso per sviluppo del Master Plan), tutti gli altri assets componenti il capitale investito netto dei rispettivi aeroporti identificati dagli amministratori e dedicati allo sviluppo degli scali stessi, sia per quanto concerne il traffico aereo sia per le infrastrutture ed i servizi per i passeggeri.

In particolare, i flussi di cassa previsionali dei due scali stimati lungo la durata residua delle rispettive concessioni (2048 per Pisa e 2045 per Firenze - convenzionalmente definito al 2044 in funzione della scadenza della concessione fissata nel febbraio 2045), avendo recepito per l'aeroporto di Firenze dell'ipotesi di slittamento temporale relativa al completamento del nuovo aeroporto compatibile con i tempi di riavvio dell'iter procedurale, approvati dal Consiglio di Amministrazione della capogruppo TA in data 5 marzo 2021, sono stati aggiornati determinando il valore recuperabile (valore in uso) delle rispettive CGU, confrontato quindi con il relativo valore contabile.

L'orizzonte di riferimento delle previsioni economico-finanziarie (di seguito anche "Piano") tiene quindi in considerazione la proroga di 24 mesi, stabilita dalla legge n. 77 del 17 luglio 2020, della scadenza delle concessioni aeroportuali originariamente con fissate nel 2043 per l'aeroporto di Firenze e nel 2046 per quello di Pisa.

Gli obiettivi e le assunzioni di Piano 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, considerando in particolare la significativa riduzione della domanda per gli anni 2020 e 2021 a causa degli effetti legati al Covid-19.

La definizione dei principali drivers di Piano, con particolare riferimento alle previsioni di sviluppo futuro traffico, si è inoltre basata anche su informazioni esterne, quali studi esterni realizzati da primari operatori del settore. Alla luce delle informazioni acquisite da fonti interne ed esterne, le previsioni di Piano si basano su un traffico passeggeri che avrà recuperato i livelli "ante Covid-19" non prima del 2024, con livelli 2021 ancora significativamente lontani da quelli rilevati precedentemente alla pandemia, ed anche un 2022 ancora sensibilmente al di sotto dei volumi consuntivati nel 2019.

Nel periodo successivo rispetto a quello di recupero dei livelli "ante Covi-19", la crescita dei ricavi è stata definita secondo le seguenti percentuali, anch'esse in linea con le previsioni ricavate da fonti esterne sull'andamento del traffico in un orizzonte di lungo periodo e con l'andamento storico consuntivato:

- tasso di crescita dei ricavi operativi dell'aeroporto di Firenze: CAGR 2024-2045 pari al 3,5%;

- tasso di crescita dei ricavi operativi dell'aeroporto di Pisa: CAGR 2024-2048 pari al 2,8%.
 Ai fini dell'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 le CGU operano: il WACC così determinato è pari al 7,53%.

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 aggiunta, sulla base anche di quanto richiesto nel richiamo di attenzione Consob n. 1/21 del 16 febbraio 2021 e delle raccomandazioni fornite dall'ESMA nel Public Statement "European common enforcement priorities for 2020 annual financial reports", oltre allo scenario base appena commentato e supportato come precedentemente descritto anche da studi esterni, è stato elaborato uno scenario che continui ad essere ulteriormente penalizzato dal perdurare della pandemia. Lo scenario ipotizzato prevede un ulteriore posticipo di due anni della tempistica attesa per il recupero del traffico ai livelli "ante Covid-19", predisposto in particolare applicando anche per gli anni 2021 e 2022 l'EBITDA consuntivato dalle rispettive CGU nel 2020, e ipotizzando di poter conseguire solo nel 2023 i livelli di marginalità previsti dallo scenario base del Piano per il 2021. Nonostante questo ulteriore elemento di forte penalizzazione, anche in tale ipotesi il valore d'uso delle CGU in esame risulta superiore al valore netto contabile per ciascuna di esse.

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, il Gruppo ha effettuato un'ulteriore simulazione volta a definire la riduzione dei ricavi e, per lo stesso ammontare, della marginalità previsti da piano che determinerebbero un valore recuperabile non inferiore rispetto al valore contabile delle CGU: la riduzione di ricavi che, senza nessuna riduzione nell'ammontare dei costi, determinerebbe un valore recuperabile non inferiore al valore contabile della CGU sarebbe pari a circa il 13,2% per l'aeroporto di Firenze e pari a circa 9,6% per l'aeroporto di Pisa.

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	31.12.2020	31.12.2019	VARIAZIONE
Terreni, Fabbricati	17.329	16.789	540
Altri beni	3.135	3.831	-696
Attrez.re ind.li e comm.li	884	999	-115
Impianti e macchinari	6.793	7.895	-1.101
Immobilizzazioni in corso e acconti (mat.)	1.334	796	538
Immobili, impianti e macchinari	29.476	30.310	-835

Complessivamente nel corso dell'esercizio 2020 sono stati effettuati investimenti per circa 2,8 milioni di euro, relativi a:

(importi in migliaia di euro)	
terreni e fabbricati	160
impianti e macchinari	901

attrezzature ind.li e comm.li	1
autoveicoli	76
mobili e arredi	91
hardware	119
Immobilizzazioni in corso	1.199
Totale	2.777

Per l'analisi di dettaglio degli investimenti suddetti effettuati nel 2020 in esame si rimanda a quando riportato in relazione sulla gestione al paragrafo 10.

Nel corso del 2020 non sono state effettuate dismissioni di cespiti per 891 migliaia di euro. La movimentazione degli immobili, impianti e macchinari viene fornita nell'Allegato B.

22. Diritti d'uso

La società ha al 31 dicembre 2020 un valore dei Diritti d'uso è pari 4,54 milioni di euro. Tale voce si compone:

1. **Diritti d'uso su terreni, fabbricati e migliorie** per 4,2 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, mobili e arredi** per 420 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	31.12.2020	31.12.2019
Valori al primo gennaio	4.619	4.806
Acquisizioni	466	550
Dismissioni	0	-165
Ammortamenti	-544	-570
Diritti d'uso alla fine del periodo	4.542	4.619

23. Partecipazioni in altre imprese

Al 31 dicembre 2020, la Capogruppo TA detiene quote ed azioni in altre partecipazioni per 2.945 migliaia di euro (2.945 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), 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;
- **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 valutazione della partecipazione in Firenze Parcheggi S.p.a. è stata effettuata adottando, quale tecnica di valutazione, un approccio che tiene conto dei flussi di cassa futuri attesi (c.d. "discounted cash flow"), sulla base del quale è stato confermato il valore di iscrizione.

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 e Consorzio per l'Aeroporto di Siena sono, alla data del presente Bilancio, in stato di liquidazione.

Al 31 dicembre 2020 non si ravvisano variazioni significative nei fair value delle partecipazioni in altre imprese.

24. Partecipazioni in imprese Collegate

Al 31 dicembre 2020, il valore delle partecipazioni di TA delle società collegate e correlate è pari a 613 migliaia di euro (570 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), come risulta dallo schema seguente:

- Alatoscana per 375 migliaia di euro (374 migliaia di euro al 31 dicembre 2019);
- Immobili AOU Careggi per 239 migliaia di euro (196 migliaia di euro al 31 dicembre 2019).

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	31.12.2020	31.12.2019	VARIAZIONE
Depositi cauzionali	185	202	-18
Crediti verso altri esigibili oltre l'anno	3.017	3.017	0
Altre attività finanziarie	3.202	3.220	-18

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. Il valore al 31 dicembre 2020 è pari a 272 migliaia di euro (308 migliaia di euro al 31 dicembre 2019).

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 4.986 migliaia di euro (1.717 migliaia di euro al 31 dicembre 2019). Tale importo è composto principalmente dagli effetti fiscali rilevati sulle perdite fiscali 2020 della Capogruppo e delle sue principali controllate, sulle differenze temporanee calcolate sui 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 riverteranno.

La recuperabilità delle attività per imposte anticipate relative alle perdite fiscali trova riscontro nella capacità di produrre utili fiscali nei futuri esercizi desumibile così come desumibili dal piano pluriennale approvato dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo in data 5 marzo 2021, tenuto anche conto che la normativa fiscale consente l'utilizzo delle perdite fiscali pregresse lungo un orizzonte temporale illimitato.

ATTIVITA' CORRENTI

Viene esposta di seguito la composizione delle attività correnti al 31 dicembre 2020 ed il confronto con l'esercizio precedente.

28. Crediti commerciali

La voce principale è composta dai crediti verso clienti che al 31 dicembre 2020, al netto del fondo svalutazione crediti, ammontano a 13.180 migliaia di euro (17.525 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), così come da tabella seguente.

	dati in euro/000	31.12.2020	31.12.2019	VARIAZIONE
Toscana Aeroporti		15.711	18.035	-2.324
Toscana Aeroporti Handling		1.403	3.882	-2.479
Parcheggi Peretola		0	8	-8
Jet Fuel		90	171	-80
Crediti verso società collegate		162	288	-126
- Fondo svalutazione crediti		-4.187	-4.859	672
Crediti commerciali		13.180	17.525	-4.345

Il fondo svalutazione crediti commerciali è stato incrementato nell'esercizio mediante un accantonamento di 1.668 migliaia di euro e decrementato per 2.340 migliaia di euro per utilizzo.

	dati in euro/000	31.12.2019	acc.to	utilizzo	31.12.2020
Fondo svalutazione crediti		4.859	1.668	-2.340	4.187

La composizione dei crediti commerciali 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 correnti	17.367	4.927	1.461	1.335	1.206	1.807	6.630
Tasso di perdita atteso		-0,1%	0,0%	-1,0%	-1,9%	-3,2%	-61,7%
Fondo svalutazione crediti	-4.187	-4	0	-13	-22	-59	-4.089
Totale al 31.12.2020	13.180	4.923	1.461	1.323	1.184	1.749	2.541

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 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

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

	dati in euro/000	31.12.2020	31.12.2019	VARIAZIONE
Alatoscana		63	57	6
Immobili AOU Careggi		99	231	-132
Crediti verso società Collegate		162	288	-126

29. Attività fiscali per imposte correnti

Tale voce, pari a 1.026 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 (280 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) si riferisce principalmente a crediti fiscali per imposte correnti, di cui 802 migliaia di euro di TA (relativa a Ires per 605 migliaia di euro ed Irap per 198 migliaia di euro), 101 migliaia di euro di TA verso Corporacion America Italia S.p.a. per il provento derivante dal consolidato fiscale e 82 migliaia di euro di TAH (riferita ad IRAP).

30. Altri crediti tributari

Tale voce pari a circa 3,2 milioni di euro (1,5 milioni di euro al 31 dicembre 2019), è composta principalmente da:

- credito IVA della Capogruppo TA per circa 2 milioni di euro;
- credito IVA delle controllate per 963 migliaia di euro;
- conguagli Irpef dipendenti di TAH per 134 migliaia di euro;
- ART bonus della Capogruppo per 65 migliaia di euro.

31. Crediti verso altri esigibili entro l'anno

dati in euro/000	31.12.2020	31.12.2019	VARIAZIONE
Contributi pubblici (Stato, Regione)	10.035	0	10.035
Cred. vs vettori per addiz.le com.le diritti d'imbarco pax	2.507	7.953	-5.446
Anticipi a fornitori	362	362	0
Risconti attivi	467	418	49
Crediti per incassi biglietterie	140	317	-177
Crediti per incassi generi di monopolio	53	104	-52
Altri crediti minori	838	860	-22
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	14.402	10.014	4.388

La voce Contributi pubblici include il contributo di 10 milioni di euro riconosciuto dalla Regione Toscana a favore della Capogruppo, **descritto precedentemente al paragrafo "Altri ricavi"**.

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 "Altri debiti tributari" delle Passività correnti 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 76.344 migliaia di euro al 31 dicembre 2020 (19.863 migliaia di euro al 31 dicembre 2019). L'aumento di liquidità deriva dal finanziamento bancario di 85 milioni di euro ricevuto nell'ultimo trimestre per far fronte alle esigenze di liquidità per superare il difficile periodo di emergenza sanitaria.

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.

Si segnala inoltre che ai sensi del Decreto Liquidità le disponibilità liquide acquisite con finanziamento SACE sono utilizzabili in relazione al pagamento dei costi del personale, dei canoni di locazione, degli investimenti e del capitale circolante.

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

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'

Il Patrimonio netto registra un decremento di 12,7 milioni di euro per effetto della rilevazione della perdita di esercizio (12,5 milioni di euro).

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

33. Capitale

Al 31 dicembre 2020 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 2020).

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 5.369 migliaia di euro. L'incremento di 678 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2019 deriva principalmente dalla destinazione dell'utile di esercizio 2019 di TA sulla base di quanto deliberato dall'Assemblea dei Soci in data 15 maggio 2020 in sede di approvazione del Bilancio 2019.
- Dalle riserve statutarie per un ammontare di 38.783 migliaia di euro. L'incremento di 12.877 migliaia di euro è conseguente alla destinazione del risultato dell'esercizio 2019, come proposto dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo il 31 marzo 2020 e deliberato dall'Assemblea degli Azionisti della Capogruppo in data 15 maggio 2020.
- 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 di prima applicazione IAS/IFRS (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/IFRS (negativa per 2.618 migliaia di euro) venutasi a creare per effetto dell'applicazione del principio internazionale IFRIC 12 “Accordi per servizi in concessione”, adottato dal 1° gennaio 2011.

36. Utili (perdite) portati a nuovo

Accoglie gli utili portati a nuovo per 3.858 migliaia di euro (3.403 migliaia di euro al 31 dicembre 2019). La variazione deriva dall'allocazione del risultato del 2020 e della valutazione attuariale del ricalcolo del Fondo TFR secondo l'applicazione dello IAS 19 “Benefici per i dipendenti”.

Altri componenti di conto economico complessivo

Al 31 dicembre 2020 il valore è così composto:

SITUAZIONE AL 31.12.2020	UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	TOTALE GRUPPO	PN DI TERZI	TOT ALTRI COMPO NENTI DI C/ECON COMPLE SSIVO
<i>Altri utili/(perdite) complessivi che non saranno successivamente riclassificati a conto economico:</i>				
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI PERIODO DEL GRUPPO	-139	-139	-11	-151

SITUAZIONE AL 31.12.2019	UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	TOTALE GRUPPO	PN DI TERZI	TOT ALTRI COMPO NENTI DI C/ECON COMPLE SSIVO
<i>Altri utili/(perdite) complessivi che non saranno successivamente riclassificati a conto economico:</i>				
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI PERIODO DEL GRUPPO	-200	-200	-12	-212

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

SITUAZIONE AL 31.12.2020	Valore lordo	(Onere)/B eneficio fiscale	Valore Netto
Altri utili/(perdite) complessivi che non saranno successivamente riclassificati a conto economico:	-198	48	-151

SITUAZIONE AL 31.12.2019	Valore lordo	(Onere)/B eneficio fiscale	Valore Netto
Altri utili/(perdite) complessivi che non saranno successivamente riclassificati a conto economico:	-280	67	-212

37. Utile (perdita) di esercizio del Gruppo

Accoglie il risultato di esercizio di pertinenza di TA al 31 dicembre 2020, pari ad una perdita di 12.470 migliaia di euro (utile di 14.149 migliaia di euro al 31 dicembre 2019).

38. Patrimonio Netto di Terzi

Sulla base dei rapporti patrimoniali in essere nel 2020, il Patrimonio Netto di pertinenza dei Terzi nella misura del 66,67% è pari a 222 migliaia di euro (361 migliaia di euro al 31 dicembre 2019). La variazione è dovuta dalla perdita d'esercizio 2020 della controllata Jet Fuel.

PASSIVITA' NON CORRENTI

Viene esposta di seguito la comparazione delle passività non correnti al 31 dicembre 2020 ed il confronto con l'esercizio precedente.

39. Fondi per Rischi ed Oneri

Il Fondo per rischi ed oneri è pari a 2.016 migliaia di euro (2.458 migliaia di euro al 31 dicembre 2019). Di seguito la movimentazione dell'anno.

dati in euro/000	31.12.2019	acc.to	utilizzo	31.12.2020
Fondi rischi e oneri	2.458	161	-603	2.016

Il fondo al 31 dicembre 2020 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 2020";
- 2) 939 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) 328 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 2020".

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 del valore attuale 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 2020 è pari a 22.162 migliaia di euro e si decrementa di 3.583 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2019 per effetto degli utilizzi dell'esercizio compensato parzialmente dall'accantonamento del 2020. Di seguito la relativa movimentazione.

dati in euro/000	31.12.2019	acc.to	utilizzo	on. fin.	31.12.2020
Fondi di ripristino e sostituzione	25.745	1.579	-5.600	438	22.162

Tale fondo, in funzione della stima temporale del suo utilizzo, viene ripartito fra le passività non correnti (13.920 migliaia di euro) e fra le passività correnti (8.242 migliaia di euro).

L'impatto potenziale su tale Fondo in termini di incremento, in conseguenza di un'ipotetica diminuzione di 50 b.p. dei tassi di attualizzazione, sarebbe pari a circa 650 migliaia di euro. Invece, l'impatto potenziale sul Fondo in termini di diminuzione, in conseguenza di un'ipotetica crescita di 50 b.p. dei tassi di attualizzazione, sarebbe pari a circa 600 migliaia di euro.

41. Fondi benefici a dipendenti

La voce accoglie la valutazione del Fondo TFR che è considerato un'obbligazione a benefici definiti da contabilizzare secondo lo IAS 19 "Benefici per i dipendenti".

Per quanto riguarda lo scenario economico-finanziario i parametri utilizzati per le valutazioni dei due collettivi di Pisa e Firenze al 31 dicembre 2020 sono i seguenti:

- tasso annuo tecnico di attualizzazione: 0,39%;
- 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 risulta pari a 5.736 migliaia di euro (5.767 migliaia di euro al 31 dicembre 2019). 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 2019 di 32 migliaia di euro come sotto riportato:

dati in euro/000	31.12.2019	acc.to	on. Fin. las	utilizzo	(utili)/perdite attuariali	31.12.2020
Fondi benefici ai dipendenti	5.767	2	87	-319	198	5.736

La variazione inserita all'interno del conto economico complessivo (-151 migliaia di euro) è pari all'*actuarial loss* di 198 migliaia di euro, che al netto dell'effetto fiscale, ammonta a 47 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 su tale 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	5.463	6.024	5.813	5.655	5.604	5.790

Si riporta infine nella seguente tabella la previsione delle erogazioni del Fondo.
Cash Flows futuri (euro)

Year	Gruppo TA
0 - 1	239.212
1 - 2	310.864
2 - 3	214.193
3 - 4	193.450
4 - 5	205.407
5 - 6	428.454
6 - 7	417.848
7 - 8	428.866
8 - 9	437.513
9 - 10	472.096

42. Passività finanziarie

Di seguito la movimentazione delle Passività finanziarie non correnti e correnti.

dati in euro/000	31/12/2019	Accensione di finanziamenti	Rimborsi	Riclassifiche	Altri movimenti non monetari	31/12/2020
Passività non correnti	23.352	85.000	-	(4.712)	(626)	103.014
Passività finanziarie correnti						
Scoperti bancari (finanz. A breve termine)	20.010	21.000	-	-	32	41.042
Quota corrente dell'indebit.to a m/l termine	4.930		(4.660)	4.712	2	4.984
Totale passività finanziarie correnti	24.940	21.000	(4.660)	4.712	34	46.026
Totale passività finanziarie	48.292	106.000	(4.660)	-	(592)	149.040

La voce Altri movimenti non monetari include principalmente l'effetto della rilevazione iniziale degli oneri di transazione connessi all'accensione del finanziamento SACE e la quota interessi non ancora liquidata di competenza dell'esercizio.

L'importo di 46 milioni di euro relativo alle passività finanziarie correnti in essere al 31 dicembre 2020 si riferisce, per 4.985 migliaia di euro alla quota corrente dell'indebitamento a medio lungo termine relativa ai finanziamenti descritti nel prosieguo della presente nota e per 41 milioni di euro ai finanziamenti a breve termine (c.d. "denaro caldo"), incrementati nell'esercizio per complessivi 21 milioni di euro.

Il decremento delle Passività finanziarie non correnti, pari a 5,3 milioni di euro, si riferisce alla riclassifica a breve delle quote di capitale in scadenza nell'esercizio successivo.

L'importo complessivo delle passività finanziarie non correnti e la relativa quota corrente dell'indebitamento a medio lungo termine si riferisce:

- 1) al contratto di finanziamento sottoscritto in data 30 ottobre 2020 con un pool di primari istituti finanziari costituito da Intesa Sanpaolo e BNL-Gruppo BNP Paribas per un importo complessivo di 85 milioni di euro assistito dalle garanzie SACE in base a quanto previsto dal Decreto Liquidità per un importo pari al 90% delle somme erogate in linea capitale, oltre interessi e oneri accessori (di seguito anche "finanziamento SACE"). Tale finanziamento SACE è stato erogato in data 6 novembre 2020 ed ha una durata di 6 anni con preammortamento di 24 mesi (prima rata in scadenza nel dicembre 2022); tale contratto prevede inoltre il rispetto di un parametro finanziario, da misurarsi in occasione del bilancio consolidato annuale, rappresentato dal valore della Posizione Finanziaria Netta Consolidata, così come definita convenzionalmente nel contratto stesso, non superiore a 100 milioni di euro. Al 31 dicembre 2020 detto parametro finanziario risulta rispettato. Secondo le previsioni del contratto di finanziamento e del Decreto Liquidità, tale linea di credito è utilizzabile per sostenere le esigenze di liquidità del Gruppo in relazione al pagamento dei costi del personale, dei canoni di locazione o di affitto di ramo d'azienda, degli investimenti e del capitale circolante; il tasso di interesse applicato è parametrato all'EURIBOR maggiorato di un margine. Inoltre, il contratto prevede commissioni annuali calcolate in relazione alla componente di finanziamento garantita SACE sulla quota capitale erogata e non rimborsata, con percentuale fissa crescente lungo la durata del finanziamento; si vedano le ulteriori informazioni riportate al paragrafo "Rischio di liquidità" delle presenti note illustrative;
- 2) 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, con importi originari rispettivamente pari a 40

- milioni di euro e 12 milioni di euro. Detti finanziamenti prevedono un tasso d'interesse variabile parametrato all'Euribor a sei mesi oltre uno "spread". Il finanziamento sottoscritto con MPS Capital Services ha scadenza nel giugno 2022 e debito residuo al 31 dicembre 2020 pari a 2,8 milioni di euro (di cui 1,8 milioni di euro entro i prossimi dodici mesi); il finanziamento sottoscritto con BIIS - Gruppo Intesa San Paolo ha scadenza nel settembre 2027 e debito residuo al 31 dicembre 2020 pari a 20 milioni di euro (di cui 2,8 milioni di euro entro i prossimi dodici mesi).
- 3) due finanziamenti accesi nel 2017 e nel 2018 dalla controllata Jet Fuel, con debito residuo al 31 dicembre 2020 pari a 608 migliaia di euro. A tal proposito si segnala che Jet Fuel ha beneficiato della moratoria prevista dal Decreto Liquidità, consentendo alla controllata in questione di posticipare il pagamento delle quote capitale in scadenza nel 2020 per un ammontare complessivo pari a 200 migliaia di euro.

Il debiti finanziari derivanti dai contratti concessi alla Capogruppo da BIIS - Gruppo Intesa San Paolo e MPS Capital Service prevedono 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.

Al 31 dicembre 2020 la Capogruppo, per i finanziamenti concessi da BIIS - Gruppo Intesa San Paolo e MPS Capital Services, ha ottenuto specifici *waivers* sulla misurazione dei parametri finanziari previsti dai rispettivi contratti al 31 dicembre 2020.

Il contratto di finanziamento SACE prevede inoltre il rispetto di un parametro finanziario, da misurarsi in occasione del bilancio consolidato annuale, rappresentato dal valore della Posizione Finanziaria Netta Consolidata, così come definita convenzionalmente nel contratto stesso, non superiore a 100 milioni di euro. Al 31 dicembre 2020 detto parametro finanziario risulta rispettato.

Infine, si evidenzia che, in linea con con le prassi di mercato, i suddetti finanziamenti possono prevedere: impegni di "negative pledge" ai sensi dei quali la società non può creare diritti reali di garanzia o altri vincoli sugli asset aziendali; clausole di "pari passu", in base alle quali i finanziamenti avranno lo stesso grado di priorità nel rimborso rispetto alle altre passività finanziarie, e clausole di "change of control", che si attivano nel caso di perdita del controllo societario da parte dell'azionista di maggioranza; limitazioni alle operazioni straordinarie che la Capogruppo può effettuare.

Di seguito l'evoluzione delle scadenze dei finanziamenti in essere al 31 dicembre 2020.

Dati in migliaia di euro	quota capitale	quota interesse	totale
Entro l'anno	45.924	1.528	47.452
Compreso fra 1 e 2 anni	9.407	1.421	10.827
Compreso fra 2 e 3 anni	24.271	1.552	25.823
Compreso fra 3 e 4 anni	24.169	1.061	25.231
Compreso fra 4 e 5 anni	24.118	515	24.633
Compreso fra 5 e 6 anni	18.805	115	18.920
Oltre 6 anni	2.868	21	2.889
Totale	149.562	6.214	155.776

Al 31 dicembre 2020 sono quindi 21,8 milioni di euro le Passività finanziarie non correnti con scadenza oltre cinque anni.

Di seguito il dettaglio degli affidamenti bancari al 31 dicembre 2020.

dati in euro/000	31.12.2020	31.12.2019	VAR.
Fidi accordati	57.450	68.550	-11.100
<i>di cui TA</i>	<i>57.150</i>	<i>68.250</i>	<i>-11.100</i>
<i>di cui controllate</i>	<i>300</i>	<i>300</i>	<i>-</i>
Fidi utilizzati	41.000	20.000	21.000
<i>Utilizzato %</i>	<i>71%</i>	<i>29%</i>	
Fidi residui	16.450	48.550	-32.100

I fidi residui al 31 dicembre 2020 includono affidamenti a revoca per 13.450 migliaia di euro.

Di seguito si espongono le passività finanziarie in essere al 31 dicembre 2020 distinte tra quelle soggette a tasso di interesse fisso e quelle a tasso di interesse variabile.

Istituto bancario	Scadenza	tipo di interesse	tasso di interesse	debito al 31 dicembre
MONTE DEI PASCHI DI SIENA	giugno 2022	variabile	Euribor 6 mesi + 250 b.p.	2.863.678
INTESA SAN PAOLO - I tranche	settembre 2027	variabile	Euribor 6 mesi + 96 b.p.	8.699.009
INTESA SAN PAOLO - II tranche	settembre 2027	variabile	Euribor 6 mesi + 180 b.p.	11.487.671
I mutuo Jet Fuel	giugno 2023	variabile	Euribor 3 mesi + 110 b.p.	255.413
II mutuo Jet Fuel	giugno 2024	variabile	Euribor 3 mesi + 110 b.p.	352.994
ISP-SACE	settembre 2026	variabile	Euribor 3 mesi + 115 b.p.	84.339.485
BPM	gennaio 2021	fisso	0,30%	1.503.017
Banca Intesa San Paolo	febbraio2021	fisso	0,15%	2.002.541
Banca Intesa San Paolo	febbraio2021	fisso	0,15%	2.002.541
Banca Intesa San Paolo	febbraio2021	fisso	0,15%	2.002.541
Banca Intesa San Paolo	marzo 2021	fisso	0,20%	5.008.033
BNL	aprile 2021	fisso	0,50%	2.508.367
BNL	aprile 2021	fisso	0,50%	2.508.607
Unicredit	marzo 2021	fisso	0,30%	2.500.205
Unicredit	marzo 2021	fisso	0,30%	2.500.164
Unicredit	marzo 2021	fisso	0,30%	1.000.066
Unicredit	marzo 2021	fisso	0,30%	2.500.205
Unicredit	febbraio2021	fisso	0,30%	1.000.344
CREDEM	febbraio2021	fisso	0,09%	4.000.128
MPS	febbraio2021	fisso	0,20%	10.005.041
totale				149.040.048

Di seguito si espongono i finanziamenti al 31 dicembre 2020 al loro valore nozionale ed al *fair value*.

istituto bancario	società	nozionale	fair value
Intesa San Paolo	TA	20.076	20.116
Monte dei Paschi di Siena	TA	2.880	2.911
Intesa San Paolo - SACE	TA	85.000	85.967
Banco Popolare di Milano	Jet Fuel	606	600
Finanziamenti a breve ("denaro caldo")	TA	41.000	41.042
	Totale	149.562	150.636

La **Posizione Finanziaria Netta** al 31 dicembre 2020, 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>	31.12.2020	31.12.2019	Var. Ass.
A. Cassa e banche	76.344	19.863	56.481
B. Altre disponibilità liquide	-	-	-
C. Titoli detenuti per la negoziazione	-	-	-
D. Liquidità (A) + (B) + (C)	76.344	19.863	56.481
E. Crediti finanziari correnti	-	-	-
F. Debiti bancari correnti	41.042	20.010	21.032
G. Parte corrente dell'indebitamento non corrente	4.985	4.930	54
H. Altri debiti finanziari correnti vs società di leasing	499	410	89
I. Indebitamento finanziario corrente (F) + (G) + (H)	46.525	25.349	21.176
J. Indebitamento finanziario corrente netto (I) - (E) - (D)	(29.818)	5.486	(35.305)
K. Debiti bancari non correnti	103.014	23.352	79.662
L. Obbligazioni emesse	-	-	-
M. Altri debiti non correnti verso società di leasing	4.132	4.239	106
N. Indebitamento finanziario non corrente (K) + (L) + (M)	107.146	27.590	79.555
O. Indebitamento finanziario netto (J) + (N) (P.F.N.)	77.327	33.077	44.251

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

Al 31 dicembre 2020 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 4,1 milioni di euro classificate tra le passività non correnti e 0,5 milioni di euro tra le passività correnti.

dati in euro/000	31.12.2020	31.12.2019
Passività finanziarie scadenti oltre un anno	4.132	4.239
Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno	499	410
Totale	4.631	4.648

Di seguito la movimentazione dell'anno. Si segnala che il Gruppo ha adottato l'espedito pratico introdotto dall'emendamento all'IFRS 16 "Leasing" per la valutazione dei contratti di leasing, applicabile nel caso in cui a seguito del Covid-19 siano stati rinegoziati i canoni. Il Gruppo, quale locatario, ha scelto di contabilizzare la concessione come un canone variabile nel periodo in cui viene riconosciuto un pagamento inferiore: l'ammontare di tali minori pagamenti pari a 195 migliaia di euro è incluso nella riga "Pagamenti / altre riduzioni" della tabella seguente.

dati in euro/000	31.12.2020	31.12.2019
Valori al primo gennaio	4.648	4.796
Acquisizioni	466	550
Dismissioni	0	-165
Pagamento / altre riduzioni	-621	-639
Oneri finanziari	137	107
Passività finanziarie per diritti d'uso alla fine del periodo	4.631	4.648

I contratti di leasing non prevedono covenant.

Di seguito la maturazione della passività finanziaria.

< 1 anno	664
1-2 anni	589
2-3 anni	529
3-4 anni	471
4-5 anni	457
5-6 anni	425
oltre 6 anni	2.391
totale	5.525

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 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 per i contratti stipulati negli anni 2019 e precedenti:

- 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.

Di seguito i tassi utilizzati per i contratti stipulati nel 2020:

- 0,69% per i contratti di noleggio autoveicoli;
- 1,67% per i contratti di affitto a lungo termine;
- 1,10% 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 368 migliaia di euro (338 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) 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 debiti finanziari con scadenza superiore ai 5 anni, per il cui dettaglio si rimanda a quanto già esposto nell'ambito della nota 42 Passività finanziarie e della nota 43 Passività finanziarie per diritti d'uso.

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 5 migliaia di euro (2.174 al 31 dicembre 2019) è composta dalle imposte correnti (IRES, IRAP) a carico di una società del Gruppo calcolata sui risultati ante imposte consuntivati nel 2020 se positivi.

Si segnala che il saldo al 31 dicembre 2019 è comprensivo del debito, pari a 1.473 migliaia di euro, che TA aveva verso la controllante Corporacion America Italia come conseguenza del contratto di consolidato fiscale.

46. Altri debiti tributari

L'ammontare complessivo di 9.706 migliaia di euro (11.987 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) è così composto:

dati in euro/000	31.12.2020	31.12.2019	VARIAZIONE
Erario c/addiz.le com.le diritti d'imbarco pax	8.312	10.761	-2.449
Erario c/Irpef dipendenti ed autonomi	1.016	656	361
Erario c/magg.ne diritti A/P voli privati	246	251	-5
Imposte locali	132	131	1
Erario c/Iva	0	189	-189
Altri debiti tributari	9.706	11.987	-2.281

In particolare, il debito verso l'Erario per l'addizionale comunale sui diritti d'imbarco è diminuito per effetto delle medesime dinamiche associate al calo dei crediti verso altri esigibili entro l'anno.

47. Debiti commerciali

I debiti verso fornitori ammontano a 24 milioni di euro (31,1 milioni di euro al 31 dicembre 2019) e registrano un calo di 7,1 migliaia di euro.

48. Debiti verso Istituti Previdenziali

Tale voce comprende i debiti verso gli Istituti previdenziali (INPS, INAIL) per un valore pari a 1.322 migliaia di euro (2.611 migliaia di euro al 31 dicembre 2019).

49. Altri debiti esigibili entro l'anno

Gli altri debiti entro l'anno sono pari a 6,2 milioni di euro (12,6 milioni di euro al 31 dicembre 2019) e sono rappresentati dalle seguenti voci di debito.

dati in euro/000	31.12.2020	31.12.2019	VARIAZIONE
Dipendenti/collaboratori c/competenze	1.363	5.048	-3.685
Canoni concessori	1.204	2.619	-1.415
Risconti passivi	634	1.190	-556
Servizio antincendio	1.002	1.061	-59
Incassi biglietteria aerea/bus/treno	479	554	-75
Organi istituz. c/competenze	164	705	-542
Acconti (vettori)	684	489	194
Altri debiti minori	689	901	-212
Altri debiti esigibili entro l'anno	6.219	12.568	-6.349

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 2020 gli impegni e garanzie sono composte da 15.498 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	31.12.2020	31.12.2019	VARIAZIONE
Fidejussioni di terzi a favore del Gruppo	15.498	16.341	-843
Fidejussioni a terzi per conto del Gruppo	10.925	10.925	0

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 2020 (dati in 000/euro)	Attività valutate al fair value	Attività valutate al costo ammortizzato	Totale
Attività			
Crediti commerciali	-	13.452	13.452
Altre attività finanziarie	2.945		2.945
Altri crediti	-	16.952	16.952
Cassa e mezzi equivalenti	-	76.344	76.344
Totale	2.945	106.748	109.693

31 dicembre 2020 (dati in 000/euro)	Passività valutate al fair value	Attività valutate al costo ammortizzato	Totale
Passività			
Passività finanziarie	-	149.040	149.040
Passività finanziarie per diritti d'uso	-	4.631	4.631
Debiti commerciali ed altre passività	-	28.558	28.558
Totale	-	182.229	182.229

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. 142/2019 art.1, comma 125)

Ai sensi della suddetta legge, il Gruppo TA nel corso del 2020 ha rilevato proventi per i seguenti contributi.

	dati in euro	Capogruppo	Controllate
Contributo Regione Toscana (L.R. 59/2020)		10.000.000	
Contributo a fondo perduto (D.L. n. 34/2020, convertito in L. 77/2020)			35.208
Rimborso Invitalia spese dotazioni Covid (D.L. 18/2020)		30.924	
Credito d'imposta investimenti in beni strumentali nuovi (Legge 160/2019)		39.094	
Credito d'imposta sanificazione (D.L. n. 34/2020, convertito in L. 77/2020)		28.297	1.556

Informazioni sulle voci principali del Fondo rischi e oneri al 31 dicembre 2020

1. Fondo rischi connessi al contezioso 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.

A questa si aggiungono altre positive sentenze intervenute nel 2019 tra cui la sentenza della Corte di Cassazione a Sezioni Unite del 1° febbraio 2019 n. 3162/19 e la sentenza della Commissione Tributaria Provinciale di Roma del 2 aprile 2019 n. 4874/8/19.

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 via generale Toscana Aeroporti ha già conseguito due sentenze definitive di annullamento delle annualità 2009 e 2014 e una sentenza di secondo grado di annullamento delle annualità 2007, 2008 e 2010, in relazione alla quale pende il suddetto ricorso di legittimità instaurato dalle Amministrazioni innanzi la Corte di Cassazione. Potrà inoltre essere validamente portata avanti l'impugnazione dell'annualità 2012. Per quanto attiene le ulteriori otto annualità Toscana Aeroporti ha instaurato apposite azioni di accertamento negativo innanzi al Giudice civile (cioè si è chiesto al giudice di accertare la non debenza di tali annualità e somme mai formalmente richieste).

In tale contesto complessivo, il fondo rischi stanziato in bilancio al 31 dicembre 2020, 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 (938 migliaia di euro)

La Capogruppo TA al 31 dicembre 2020 evidenzia un fondo rischi di 115 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 2020 ha un fondo rischi di 824 migliaia di euro, di cui 218 migliaia di euro legate a contenziosi di natura giuslavoristica e 605 migliaia di euro relativi alla stima delle passività derivanti dal mancato rinnovo del CCNL (scaduto, per la parte economica, il 30 giugno 2017).

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 con rischio di soccombenza "possibile"

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 perso in giudizio di primo grado e fatto ricorso in giudizio di appello con 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 2020 e il patrimonio netto al 31 dicembre 2020 di Gruppo (quota attribuibile al Gruppo) con gli analoghi valori della Capogruppo.

Descrizione	Patrimonio Netto al 31.12.2020	Risultato Netto Esercizio 2020
PN e risultato della Capogruppo TA Spa	107.576	(7.845)
PN e risultato delle società controllate di pertinenza del Gruppo	899	(4.614)
Elisione del valore di carico delle partecipazioni	(4.338)	-
Risultato società consolidate a PN	233	44
Elisione dividendi infragruppo	-	-
Differenza di consolidamento (Diritti di concessione) al netto dell'effetto fiscale	2.285	(49)
Altre scritture di consolidamento minori	(109)	(5)
PN e risultato di pertinenza del Gruppo	106.547	(12.469)
PN e risultato di pertinenza di Terzi	222	(128)
PN e risultato di pertinenza del Gruppo e di Terzi	106.769	(12.597)

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 2020, 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 2020 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 2020.

Eventi ed operazioni significative non ricorrenti

Ai sensi della Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 si segnala che nell'esercizio 2020 la Capogruppo TA ha rilevato quale provento il contributo di 10 milioni di euro riconosciuto alla Società dalla Regione Toscana quale sovvenzione diretta rispetto al danno subito nel 2020 a seguito del Covid-19.

Eventi di rilievo avvenuti dopo il 31 dicembre 2020

A causa del perdurare dell'emergenza sanitaria e dell'inasprirsi delle restrizioni alla mobilità delle persone, anche i primi mesi del 2021 saranno negativamente condizionati per il trasporto aereo. In particolare, il traffico passeggeri consuntivato a tutto febbraio 2021 è pari a circa 56 mila, contro circa 915 mila del medesimo periodo dell'anno precedente (-94% circa), situazione in cui ancora non si era risentito delle conseguenze dell'epidemia da Covid-19.

La pista dell'aeroporto Vespucci, nell'ambito del programma di manutenzione periodica delle infrastrutture di volo, è chiusa al traffico aereo dal 1° febbraio al 4 aprile per lavori di rifacimento della pavimentazione della pista, delle strip di sicurezza, inclusi segnaletica orizzontale e dispositivi luminosi, nel rispetto delle norme di certificazione EASA.

In data 26 gennaio 2021 la Capogruppo TA ha sottoscritto l'accordo per l'acquisizione del 51% di Cemes Aeroporti S.r.l., società di recente costituzione attiva nel settore delle costruzioni, che assume contestualmente la denominazione sociale di Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. (TAC).

In data 2 marzo 2021 la Commissione europea ha comunicato la conformità rispetto alle previsioni del trattato sul funzionamento dell'Unione Europea del contributo di 10 milioni di euro stanziato dalla Regione Toscana.

Autorizzazione alla pubblicazione

Questo documento è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 11 marzo 2021 e messo a disposizione nei termini di legge su autorizzazione del Presidente.

Per il Consiglio di Amministrazione
Il Presidente
(Marco Carrai)

ALLEGATI BILANCIO CONSOLIDATO AL 31.12.2020

ALLEGATO A
PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELLE ATTIVITA' IMMATERIALI NEL 2020
(importi in migliaia di Euro)

	DIRITTI DI CONCESSIONE	DIRITTI BREVETTO E UTILIZZO OPERE INGEGNO	IMMOBILNI IN CORSO	ALTRE IMMOB.NI	TOTALE
Costo storico	205.026	15.168	19.467	1.391	241.053
Fondo ammortamento	- 50.806	- 14.273	-	- 1.094	- 66.172
A - Valore al 31-12-19	154.220	896	19.467	297	174.880
<i>VARIAZIONI DI PERIODO</i>					
Acquisti	400	99	8.671	4	9.174
Riclassifiche	117	32	(146)	-	4
Altre movimentazioni	(111)	-	(2)	1	111
Ammortamenti e svalutazioni	(5.584)	(669)	(2)	(43)	6.298,1
Altre movimentazioni del fondo	111	0	2	(1)	111
B - Saldo variazioni	(5.067)	(537)	8.523	(39)	2.880
Costo storico	205.432	15.300	27.991	1.396	250.119
Fondo ammortamento	(56.279)	(14.942)	-	(1.138)	- 72.359
Valore al 31.12.2020 (A+B)	149.153	358	27.991	258	177.760

ALLEGATO B
PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELLE ATTIVITA' MATERIALI NEL 2020
(importi in migliaia di Euro)

	TERRENI, FABBRICATI	IMPIANTI E MACCHINARI	ATTREZ.RE IND.LI E COMMLI	IMMOB. IN CORSO	ALTRI BENI	TOTALE
Costo storico	24.624	39.695	1.692	796	18.835	85.643
Fondo ammortamento	(7.835)	(31.801)	(693)	0	(15.004)	(55.333)
A - Valore al 31-12-19	16.789	7.895	999	796	3.831	30.310
<i>VARIAZIONI DI PERIODO</i>						
Acquisti	160	956	4	1.199	458	2.777
Riclassifiche	658	0	0	(661)	0	(4)
Disinvestimenti	0	(866)	0	0	(25)	(891)
Altre movimentazioni	9	0	0	0	0	9
Ammortamenti e svalutazioni	(277)	(2.051)	(120)	0	(1.153)	(3.602)
Storno fondi amm. anni prec.	0	860	0	0	25	885
Altre movimentazioni del fondo	(9)	0	0	0	0	(9)
B - Saldo variazioni	540	(1.101)	(115)	538	(696)	(835)
Costo storico	25.451	39.785	1.697	1.334	19.268	87.534
Fondo ammortamento	(8.122)	(32.992)	(813)	0	(16.133)	(58.059)
Valore al 31-12-2020 (A+B)	17.329	6.793	884	1.334	3.135	29.476

ALLEGATO C

RAPPORTI CON LE PARTI CORRELATE

voce di bilancio	31 DICEMBRE 2020			31 DICEMBRE 2019		
	valori in €/000	incidenza % su voce di bilancio	voce di bilancio (€/000)	valori in €/000	incidenza % su voce di bilancio	voce di bilancio (€/000)
Società collegate						
<i>Immobili A.O.U. Careggi Spa</i>						
Partecipazioni in imprese Collegate	239,1	38,97%	613	195,7	34,35%	570
Crediti commerciali	98,6	0,75%	13.180	104,9	36,43%	288
Ricavi non aviation	98,6	0,67%	14.666	126,2	0,36%	34.939
Altri ricavi e proventi	31,5	0,27%	11.559	36,0	1,65%	2.185
<i>Alatoscana Spa</i>						
Partecipazioni in imprese Collegate	374,4	61,03%	613	374,1	65,65%	570
Crediti verso società collegate	63,2	0,48%	13.180	56,9	19,75%	288
Altri ricavi e proventi	63,2	0,55%	11.559	63,2	2,89%	2.185
Altre parti correlate						
<i>Delta Aerotaxi srl</i>						
Ricavi aviation	134,9	0,44%	30.371	288,9	0,30%	97.445
Ricavi non aviation	224,2	1,53%	14.666	250,9	0,72%	34.939
Altri ricavi e proventi	17,3	0,15%	11.559	18,4	0,84%	2.185
Crediti commerciali	395,5	3,00%	13.180	290,9	1,69%	17.237
Crediti comm. esigibili oltre l'anno	109,5	40,26%	272	166,5	1,66%	10.014
<i>Corporate Air Services srl</i>						
Ricavi aviation	246,2	0,81%	30.371	699,9	0,72%	97.445
Ricavi non aviation	64,575	0,44%	14.666	75,4	0,22%	34.939
Altri ricavi e proventi	3,6	0,03%	11.559	3,8	0,18%	2.185
Crediti commerciali	71,6	0,54%	13.180	50,6	0,29%	17.237
<i>Delifly srl</i>						
Ricavi non aviation	38,5	0,26%	14.666	32,3	0,09%	34.939
Altri ricavi e proventi	7,7	0,07%	11.559	1,0	0,04%	2.185
Crediti commerciali	38,5	0,29%	13.180	28,8	0,17%	17.237
<i>ICCAB srl</i>						
Ricavi non aviation	33,3	0,23%	14.666	116,6	0,33%	34.939
Altri ricavi e proventi	7,0	0,06%	11.559	13,1	0,60%	2.185
Crediti verso i clienti	118,6	0,90%	13.180	42,8	0,25%	17.237
<i>Corporacion America Italia srl</i>						
Crediti commerciali	0,9	0,01%	13.180	0,9	0,01%	17.237
Passività fiscali per imposte correnti	-	0,00%	1.002	1.473,5	12,20%	12.079
Imposte di periodo	100,8	-3,07%	- 3.289	99,1	1,35%	7.330

ALLEGATO D
PROSPETTO DI MOVIMENTAZIONE DELLE IMPOSTE DIFFERITE E ANTICIPATE
ED EFFETTI CONSEGUENTI
(importi in migliaia di Euro)

VOCI		IMPOSTE ANTICIPATE / DIFFERITE 31/12/2019		RIASSORBIMENTI ANNO 2020		INCREMENTI ANNO 2020		IMPOSTE ANTICIPATE / DIFFERITE 31/12/2020	
		IMPONIBILE	IMPOSTA	IMPONIBILE	IMPOSTA	IMPONIBILE	IMPOSTA	IMPONIBILE	IMPOSTA
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI E ALTRI CREDITI	ires	5.207.622	1.249.829	2.337.557	561.014	1.560.441	374.506	4.430.506	1.063.321
IFRIC12 / FONDI DI RIPRISTINO E MANUTENZIONI ECCEDENTI	ires / irap	1.415.600	458.147	1.959.480	570.601	1.571.550	457.635	1.027.670	345.181
ACTUARIAL GAIN / LOSS (O.C.I.)	ires	804.173	193.002	-	-	198.398	47.616	1.002.571	240.617
VARIE MINORI	ires / irap	417.835	120.553	590.656	171.999	343.399	99.998	170.578	48.552
RISCHI E ONERI FUTURI	ires / irap	2.076.363	526.533	647.810	155.474	200.000	48.000	1.628.553	419.058
DIFFERENZE APPLICAZIONI IAS TFR	ires	234.982	56.396	-	-	84.434	20.264	319.416	76.660
CONSOLIDAMENTO PARCHEGGI PERETOLA	ires / irap	- 3.354.856	- 980.355	- 69.988	- 20.171	-	-	- 3.284.868	- 960.184
ALTRE DIFFERENZE	ires / irap	401.869	92.383	1.484	356	308.225	73.974	708.610	166.000
PERDITE FISCALI	ires	-	-	-	-	14.944.204	3.586.609	14.944.204	3.586.609
Totale complessivo		7.203.588	1.716.486	5.467.000	1.439.274	19.210.652	4.708.602	20.947.240	4.985.815

ALLEGATO E
PROSPETTO DI RICONCiliaZIONE TRA RISULTATO D'ESERCIZIO E
IMPONIBILE FISCALE
(importi in migliaia di Euro)

	Gruppo TA		Gruppo TA	
	31/12/2020		31/12/2019	
	IRES	IRAP*	IRES	IRAP*
Risultato ante Imposte civilistico	- 15.886	14.316	21.721	69.468
Aliquota ordinaria applicabile	24,00%	5,12%	24,00%	5,12%
Onere fiscale teorico	- 3.813	730	5.213	3.473
Principali variazioni a titolo definitivo				
- dividendi incassati (95% esente)	- 55		- 790	
- deduzioni analitiche e forfetarie da IRAP	-		- 216	
- a.c.e.	-		- 257	
- costo del lavoro del personale dipendente a tempo indeterminato		- 22.543		- 38.178
- altro oneri costo del lavoro deducibili		- 1.423		- 2.165
Variazioni definitive diverse (saldo)	1.082	1.555	1.951	- 103
Variazioni temporanee diverse (saldo)	- 83	- 5.609	- 3.094	- 1.676
Imponibile fiscale	- 14.942	- 8.319	19.315	27.346
Imposte correnti	-	-	4.636	1.367
Imposte anticipate su perdite fiscali recuperabili in anni successivi	- 3.586	-	-	-
Addizionale Ires 35% Concessionari	-	-	605	-
Imposte differite/anticipate	283	184	660	86
Proventi da consolidamento	- 99		- 99	
Altri effetti minori	- 50	- 20	59	17
Imposte totali iscritte in bilancio	- 3.452	164	5.860	1.470

* L'aliquota IRAP prevalente è del 5,12%, per la capogruppo
 Le altre società applicano diverse aliquote in relazione ai codici ATECO di appartenenza

ALLEGATO F
CORRISPETTIVI COMPETENZA ESERCIZIO 2020 PER I SERVIZI DI REVISIONE
(ART.149 DUODECIES DEL REGOLAMENTO EMITTENTI CONSOB)

tipologia di servizi	soggetto che ha erogato il servizio	destinatario	Note	Compensi 2020 (€)
Revisione contabile	PwC SpA	Capogruppo TA SpA	(1)	94.000
	PwC SpA	Società controllate	(2)	32.800
Servizi di attestazione	PwC SpA	Capogruppo TA SpA	(3)	91.500
	PwC SpA	Capogruppo TA SpA	(4)	12.700
	PwC SpA	Capogruppo TA SpA	(5)	19.000
totale				<u>250.000</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 Toscana Aeroporti Handling Srl, Parcheggi Peretola Srl, 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 2020.

ATTESTAZIONE DEL BILANCIO CONSOLIDATO 2020 AI SENSI DELL'ART. 81-TER DEL REGOLAMENTO CONSOB N. 11971 DEL 14 MAGGIO 1999 E SUCCESSIVE MODIFICHE E INTEGRAZIONI

1. I sottoscritti Roberto Naldi (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, commi 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 2020.

2. Si attesta, inoltre, che il Bilancio consolidato dell'esercizio 2020:

- 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, 11 marzo 2021

Per il Consiglio di amministrazione

L'Amministratore Delegato

Roberto Naldi

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 2020

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 2020, 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 2020, 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° 38/2005.

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: Milano 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 779631 Fax 02 7796240 Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 I.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese Milano Monza Brianza Lodi 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: Ancona 60121 Via Sandro Totti 1 Tel. 071 232311 - Bari 70122 Via Abate Gamma 72 Tel. 080 5740211 - Bergamo 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 292661 - Bologna 40126 Via Angelo Finelli 8 Tel. 051 6186211 - Brescia 25121 Viale Duse d'Aosta 28 Tel. 030 3697501 - Catania 95129 Corso Italia 302 Tel. 095 7532311 - Firenze 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482811 - Genova 16121 Piazza Piccolpiera 9 Tel. 010 29041 - Napoli 80121 Via del Mille 16 Tel. 081 26181 - Padova 35138 Via Vicoenza 4 Tel. 049 873481 - Palermo 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 349737 - Parma 43121 Viale Tanara 20/A Tel. 0521 375911 - Pescara 66127 Piazza Ettore Troilo 6 Tel. 085 4545711 - Roma 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 579251 - Torino 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011 556771 - Trento 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - Treviso 31100 Viale Felissenti 90 Tel. 0422 696911 - Trieste 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 040 3480781 - Udine 33100 Via Posevle 43 Tel. 0432 25789 - Varese 21100 Via Albuzzi 43 Tel. 0332 285039 - Verona 37135 Via Francia 21/C Tel. 045 8283001 - Vicenza 36100 Piazza Pontefelando 9 Tel. 0444 393311

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

Diritti di concessione capitalizzati

Note illustrative al bilancio consolidato al 31 dicembre 2020: nota 20 "Attività immateriali". Relazione sulla gestione: paragrafo 10 "Gli investimenti del gruppo".

Nel bilancio consolidato al 31 dicembre 2020 sono iscritti diritti di concessione per un valore pari a 177,2 milioni di Euro, di cui 28 milioni di Euro di immobilizzazioni in corso, che complessivamente rappresentano il 53,4 per cento dell'attivo del Gruppo.

Considerata la rilevanza della voce 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 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. *cash 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

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 e all'esistenza di benefici economici futuri derivanti dall'investimento e alla verifica di eventuali indicatori di perdita di valore.

A tal fine abbiamo verificato la ragionevolezza delle assunzioni utilizzate dagli amministratori per la stima dei flussi di cassa attesi lungo l'orizzonte temporale di riferimento e risultanti dai Piani pluriennali. Abbiamo altresì controllato l'accuratezza matematica dei conteggi predisposti dalla direzione.

Abbiamo inoltre ripercorso le modalità di costruzione del tasso di sconto dei flussi finanziari derivanti dai Piani pluriennali approvati dagli amministratori della Società, unitamente alla verifica dell'eventuale perdita di valore (c.d.

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 del 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.

impairment test), in data 5 marzo 2021.

Abbiamo inoltre analizzato gli scenari alternativi predisposti dagli amministratori (c.d. *sensitivity analysis*) nel contesto di incertezza conseguente all'emergenza 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.

Le procedure di revisione svolte hanno compreso anche il coinvolgimento degli esperti in valutazioni appartenenti alla rete PwC.

Le nostre verifiche hanno, infine, incluso 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 al 31 dicembre 2020: 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 2020"

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 2020 ammonta rispettivamente a 2 milioni di Euro e 22,2 milioni di Euro, che rappresentano rispettivamente lo 0,6 per cento ed il 6,7 per cento 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" e dal principio contabile internazionale "IAS 37 - Accantonamenti, passività e attività potenziali" adottati dall'Unione Europea, abbiamo rivolto una

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 2020. 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 esterni che supportano il Gruppo nella valutazione dei fondi rischi ed oneri abbiamo inoltre proceduto all'invio delle lettere di richiesta



specifica attenzione alla verifica delle passività in questione. di informazioni agli stessi ed analizzato le risposte pervenute.

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. 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.

Impatti dell'epidemia Covid-19

Note illustrative al bilancio consolidato al 31 dicembre 2020: paragrafi "Impatti dell'epidemia Covid-19", "Rischio di liquidità" e "Sintesi degli impatti dell'epidemia Covid-19 sul conto economico"

Il settore del trasporto aereo è stato significativamente impattato dall'epidemia da Covid-19, emergenza che ha determinato una rilevante contrazione del traffico aereo presso l'Aeroporto di Firenze e quello di Pisa, con una conseguente riduzione dei ricavi e della marginalità dell'esercizio ed un assorbimento di liquidità da parte della gestione operativa.

In tale contesto, la direzione ha valutato l'impatto che gli effetti dell'epidemia da Covid-19 potranno avere sulla capacità del Gruppo di adempiere alle obbligazioni assunte ed operare come un'entità in funzionamento, anche tramite l'ipotesi di scenari alternativi che tengano conto di una contrazione dei flussi di cassa in entrata.

Considerato l'uso di stime a cui ha fatto ricorso la direzione per valutare gli impatti dell'epidemia da Covid-19 sul Gruppo, abbiamo rivolto una specifica attenzione alle valutazioni effettuate dagli amministratori.

Abbiamo esaminato le valutazioni effettuate dalla direzione e le azioni intraprese dagli amministratori della Società, oltre alle ulteriori iniziative previste alla data, in risposta alla pandemia da Covid-19 ed ai conseguenti effetti in termini economico-finanziari.

Abbiamo acquisito elementi probativi circa i rapporti in essere con il sistema bancario, acquisendo ed analizzando la documentazione e le clausole contrattuali, la situazione degli affidamenti e della liquidità, anche attraverso l'ottenimento di dati ed informazioni direttamente dagli istituti di credito.

Abbiamo verificato la ragionevolezza delle assunzioni utilizzate dagli amministratori per la stima dei flussi di cassa e risultanti dai Piani pluriennali, controllando inoltre l'accuratezza matematica dei conteggi predisposti dalla direzione, tenendo conto anche delle procedure di revisione descritte in precedenza nell'ambito dell'Aspetto chiave "Diritti di concessione capitalizzati".

Abbiamo inoltre analizzato le analisi di sensitività predisposte dagli amministratori nel contesto di incertezza conseguente all'emergenza sanitaria da Coronavirus.

Nell'ambito delle procedure di revisione svolte abbiamo altresì effettuato colloqui con la direzione e con gli organi di *governance*.

Le nostre verifiche hanno, infine, incluso l'analisi delle note illustrative al bilancio consolidato per valutare l'adeguatezza e completezza dell'informativa connessa.

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 n° 39/2010 e dell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs n° 58/1998

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 2020, 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 n° 58/1998, con il bilancio consolidato del gruppo Toscana Aeroporti al 31 dicembre 2020 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 2020 e sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'articolo 14, comma 2, lettera e), del DLgs n° 39/2010, 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

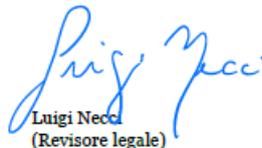
Gli amministratori della Toscana Aeroporti SpA sono responsabili per la predisposizione della dichiarazione non finanziaria ai sensi del DLgs 30 dicembre 2016, n° 254.

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, 22 aprile 2021

PricewaterhouseCoopers SpA



Luigi Necci
(Revisore legale)

BILANCIO D'ESERCIZIO – SCHEMI AL 31.12.2020

TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECONOMICO D'ESERCIZIO

Dati in migliaia di euro	N o t e	2020	Di cui Parti Correlate	2019	Di cui Parti Correlate
RICAVI					
Ricavi operativi	1-2	29.851	840	87.111	1.590
Altri ricavi	3	12.764	231	3.908	136
Ricavi per servizi di costruzione	4	8.988	0	8.396	0
TOTALE RICAVI (A)		51.603	1.071	99.415	1.726
COSTI					
Costi operativi					
Materiali di consumo	5	778	0	1.017	0
Costi del personale	6	15.711	0	20.745	0
Costi per servizi	7	18.678	0	29.324	0
Oneri diversi di gestione	8	1.259	0	1.896	0
Canoni aeroportuali	9	2.192	0	4.469	0
Totale costi operativi		38.618	0	57.451	0
Costi per servizi di costruzione	10	8.769		8.157	
TOTALE COSTI (B)		47.387	0	65.608	0
MARGINE OPERATIVO LORDO (A-B)		4.216	1.071	33.807	1.726
Ammortamenti e svalutazioni	11	9.463	0	10.045	0
Acc. f.do rischi e ripristini	12	1.532	0	2.658	0
Riprese di valore (svalutazioni) nette di crediti commerciali ed altri crediti	13	1.638	0	367	0
RISULTATO OPERATIVO		-8.417	1.071	20.738	1.726
GESTIONE FINANZIARIA					
Proventi finanziari	14	13	0	26	0
Oneri finanziari	15	-1.275	0	-1.497	0
Utile (perdita) da partecipazioni	16	58	0	832	0
TOTALE GESTIONE FINANZIARIA		-1.205	0	-640	0
UTILE (PERDITA) PRIMA DELLE IMPOSTE		-9.622	1.071	20.098	1.726
Imposte di periodo	17	1.776	-101	-6.544	-99
UTILE (PERDITA) DI PERIODO		-7.845	971	13.555	1.627
Utile (perdita) per azione (€)	18	(0,4215)		0,7283	
Utile (perdita) diluito per azione (€)		(0,4215)		0,7283	

TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECON. D'ESERCIZIO COMPLESSIVO

Dati in migliaia di euro	N o t e	2020	2019
UTILE (PERDITA) DI PERIODO (A)		-7.845	13.555
<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	40	-24	-112
Totale Altri utili/(perdite) complessivi, al netto dell'effetto fiscale (B)		-24	-112
UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI PERIODO (A) + (B)		-7.870	13.443

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA D'ESERCIZIO (importi in Euro/000)			
ATTIVO	Note	31.12.2020	31.12.2019
ATTIVITA' NON CORRENTI			
Attività immateriali	19	172.463	169.519
Immobili, impianti e macchinari	20	26.942	27.096
Diritti d'uso	21	4.615	4.736
Partecipazioni in altre imprese	22	2.945	2.945
Partecipazioni in imprese Controllate	23	4.338	4.338
Partecipazioni in imprese collegate	24	380	380
Altre attività finanziarie	25	8.611	3.218
Crediti commerciali esigibili oltre l'anno	26	272	308
<i>di cui verso parti correlate</i>		<i>109</i>	<i>167</i>
Attività fiscali differite	27	3.965	2.266
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI		224.532	214.808
ATTIVITA' CORRENTI			
Crediti commerciali	28	15.608	16.757
<i>di cui verso parti correlate</i>		<i>787</i>	<i>576</i>
Attività fiscali per imposte correnti	29	903	198
Altri crediti tributari	30	2.083	121
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	31	14.202	9.841
Cassa e mezzi equivalenti	32	70.763	13.665
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI		103.559	40.582
TOTALE ATTIVO		328.091	255.390
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	Note	31.12.2020	31.12.2019
CAPITALE E RISERVE			
Capitale	33	30.710	30.710
Riserve di capitale	34	87.678	74.124
Riserva rettifiche IAS	35	-3.229	-3.229
Utili (perdite) portati a nuovo	36	262	329
Utile (perdita) di esercizio	37	-7.845	13.555
TOTALE PATRIMONIO NETTO		107.576	115.488
PASSIVITA' NON CORRENTI			
Fondi rischi e oneri	38	1.005	1.450
Fondi di ripristino e sostituzione	39	13.920	17.834
Fondi benefici ai dipendenti	40	2.529	2.547
Passività finanziarie scadenti oltre un anno	41	102.607	22.945
Passività finanziarie per diritti d'uso oltre un anno	42	4.202	4.346
Altri debiti esigibili oltre l'anno	43	365	338
TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI		124.627	49.460
PASSIVITA' CORRENTI			
Passività finanziarie scadenti entro un anno	41	45.825	24.740
Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno	42	505	419
Passività fiscali per imposte correnti	44	0	2.078
<i>di cui verso parti correlate</i>		<i>0</i>	<i>1.473</i>
Altri debiti tributari	45	9.693	11.776
Debiti Commerciali	46	24.686	32.289
Debiti verso Istituti previdenziali	47	1.328	1.256
Altri debiti esigibili entro l'anno	48	5.610	9.972
Fondi di ripristino e sostituzione (quota corrente)	39	8.242	7.911
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI		95.888	90.442
TOTALE PASSIVITA'		220.515	139.902
TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO		328.091	255.390

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DI PATRIMONIO NETTO D'ESERCIZIO
(importi in migliaia di Euro)

	CAPITALE SOCIALE	RISERVA DA SOVRAPPREZZO AZIONI	RISERVA LEGALE	RISERVE STATUTARIE / STRAORDINARIE	ALTRE RISERVE	RISERVA RETTIFICHE IAS	TOTALE RISERVE DI RISULTATO	TOTALE PATRIMONIO NETTO
PN al 31 dicembre 2018	30.710	18.941	4.003	25.876	24.585	(3.229)	14.188	115.073
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	-
DIVIDENDI	-	-	-	-	-	-	(13.028)	(13.028)
TOTALE MOVIMENTI RILEVATI DIRETTAMENTE A PN	-	-	688	31	-	-	(13.746)	(13.028)
PN al 31 dicembre 2019	30.710	18.941	4.691	25.907	24.585	(3.229)	13.884	115.489
UTILE (PERDITA) NETTO DI PERIODO	-	-	-	-	-	-	(7.845)	(7.845)
ALTRI COMPON. DI C/ECON COMPLESSIVO	-	-	-	-	-	-	(67)	(67)
TOTALE UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA	-	-	-	-	-	-	(7.912)	(7.912)
DESTINAZIONE UTILE	-	-	678	12.877	-	-	(13.555)	0
TOTALE MOVIMENTI RILEVATI DIRETTAMENTE A PN	-	-	678	12.877	-	-	(13.555)	-
PN al 31 dicembre 2020	30.710	18.941	5.368	38.784	24.585	(3.229)	- 7.583	107.576

RENDICONTO FINANZIARIO (importi in migliaia di Euro)

<i>migliaia di euro</i>	FY 2020	FY 2019
ATTIVITA' OPERATIVA		
Risultato netto di periodo	(7.845)	13.555
<i>Rettifiche per:</i>		
- Ammortamenti attività materiali, immateriali e diritti d'uso	9.463	10.045
- Variazione fondo rischi e oneri	(444)	(2.074)
- Variazione netta dei fondi per benefici ai dipendenti	(125)	(92)
- Variazione netta del fondo di ripristino	(4.021)	(526)
- Oneri finanziari diritti d'uso	140	110
- Altri Oneri (Proventi) finanziari, netti	1.122	1.362
- Variazione netta imposte (anticipate)/differite	(1.677)	746
- Imposte di competenza dell'esercizio	(99)	5.798
- (Incremento)/decremento nei crediti commerciali	1.185	(1.037)
- (Incremento)/decremento in altri crediti correnti	(11.703)	755
- Incremento/(decremento) nei debiti verso fornitori	(7.602)	3.131
- Incremento/(decremento) in altri debiti correnti	(6.348)	880
Flusso di cassa delle attività operative	(27.956)	32.653
- Oneri finanziari pagati	(814)	(453)
- Imposte sul reddito pagate	(2.684)	(4.634)
Flusso di cassa netto generato dalle attività operative	(31.454)	27.566
ATTIVITA' D' INVESTIMENTO		
- Investimenti in attività materiali	(2.614)	(6.453)
- Disinvestimenti in attività materiali	1	0
- Investimenti in attività immateriali	(9.096)	(9.031)
- Investimenti in partecipazioni e altre attività finanziarie	0	(212)
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di investimento	(11.709)	(15.697)
ATTIVITA' FINANZIARIE		
- Dividendi corrisposti	0	(13.028)
- Accensione finanziamenti a breve/lungo termine	105.543	18.500
- (Rimborso) finanziamenti a breve/lungo termine	(4.660)	(12.468)
- (Rimborso) Passività finanziarie per diritti d'uso	(622)	(659)
Flusso di cassa netto generato (assorbito) dalle attività di finanziamento	100.261	(7.655)
Incremento / (decremento) netto disp. liq. Mezzi equivalenti	57.098	4.213
Disp. Liquide e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	13.665	9.452
Disp. Liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo	70.763	13.665

NOTE ILLUSTRATIVE AL BILANCIO D'ESERCIZIO 31.12.2020

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 America 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 2020 di TA è affidata alla società PricewaterhouseCoopers S.p.a..

STRUTTURA E CONTENUTO DEI PROSPETTI CONTABILI

Il Bilancio 2020 di 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").

IMPATTI DELL'EPIDEMIA COVID-19

A fine gennaio 2020, l'Organizzazione Mondiale della Sanità ha dichiarato l'esistenza del fenomeno di emergenza internazionale legato alla diffusione del virus SARS-CoV-2 (di seguito anche Covid-19 o Coronavirus). In Italia, dall'inizio di marzo 2020, sono state adottate misure sempre più stringenti volte a contrastare la diffusione del virus ed a tutelare la salute, coinvolgendo dapprima alcune zone del nord e progressivamente anche il resto della penisola.

In tale scenario, con specifico riferimento al settore dei trasporti, in data 12 marzo 2020, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha decretato con provvedimento n. 112 (con proroga intervenuta con decreto n. 153 del 12 aprile 2020) che i servizi aeroportuali fossero ristretti ad uno specifico elenco di scali, che ha incluso l'aeroporto di Pisa (ove l'operatività

è stata comunque fortemente ridotta); conseguentemente, a partire dal 14 marzo 2020 e fino al 3 maggio 2020 l'aeroporto di Firenze ha visto limitate le proprie operazioni ad attività di cargo, posta, voli di Stato e relativi ad emergenze, incluse quelle sanitarie.

La contrazione complessiva di traffico sui due scali nel 2020 rispetto all'anno precedente dovuta prima alle cancellazioni e successivamente anche alla limitazione delle operazioni imposta dal Governo è stata di circa 6,3 milioni di passeggeri. Nel 2020 il Sistema Aeroportuale Toscano ha trasportato circa **2 milioni di passeggeri**, registrando una variazione complessiva del **-76%** nella componente passeggeri, del -61,8% nella componente movimenti, del -64,9% nella componente tonnellaggio e del +2,2% nella componente merce e posta rispetto ai dati aggregati di passeggeri, movimenti, tonnellaggio e merci & posta degli scali di Pisa e Firenze del 2019. Per effetto della riduzione della domanda di traffico, gli impatti sui risultati dell'esercizio sono stati fortemente negativi, determinando nel 2020 una perdita della Società pari a 7,8 milioni di euro.

Con riferimento al riepilogo degli effetti dalla pandemia sul risultato dell'esercizio, si veda quanto riportato al paragrafo "Sintesi degli impatti dell'epidemia Covid-19 sul conto economico" delle presenti Note Illustrative.

Tale scenario ha determinato un assorbimento di liquidità della gestione operativa a cui il Gruppo ha fatto fronte con l'utilizzo degli affidamenti disponibili per un importo pari a 21 milioni di euro e, come dettagliato nel prosieguo, con la sottoscrizione del finanziamento di 85 milioni di euro assistito da garanzia SACE ai sensi del Decreto Legge n. 23/2020 (c.d. "Decreto Liquidità").

Con riferimento alle iniziative attivate nel 2020 a seguito della diffusione dell'epidemia, data la riduzione dei passeggeri, il Gruppo 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 del 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 necessarie 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 per la totalità del personale in forza con il mantenimento dei servizi minimi operativi e la riduzione delle attività dei dipendenti amministrativi. Tale misura sarà in utilizzabile fino a marzo 2021.

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 ulteriori iniziative con i fornitori.

Inoltre, 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. TA, dopo una puntuale analisi dei fabbisogni finanziari definiti sulla base delle aggiornate previsioni di traffico e delle azioni sopra descritte, ha inoltre identificato eventuali misure aggiuntive volte a consentire il rispetto da parte del Gruppo delle obbligazioni assunte, quali la rimodulazione delle tempistiche degli interventi sulle infrastrutture di carattere non urgente.

Inoltre, nel 2020 la Società ha ottenuto da Intesa Sanpaolo e MPS Capital Services specifici *waivers* sulla misurazione dei parametri finanziari al 31 dicembre 2020 previsti dai rispettivi contratti finanziamento sottoscritti dalla Capogruppo con gli istituti in questione, con

debiti residui al 31 dicembre 2020 rispettivamente pari a 20 milioni di euro (scadenza 2027) e 2,8 milioni di euro (scadenza 2022).

A seguito della fine del periodo di c.d. lock-down, in Italia nella stagione estiva 2020 si era assistito ad una progressiva ripresa delle operazioni: in aggiunta ad un seppur lieve ma incoraggiante incremento delle attività aviation, anche la maggior parte degli esercizi commerciali presenti nei due scali aveva riaperto le proprie attività, così come erano stati riattivati i servizi di trasporto su gomma e su rotaia per raggiungere i due aeroporti; avevano riaperto inoltre la quasi totalità dei parcheggi ed autonoleggi con offerte promozionali particolarmente vantaggiose.

Ciononostante, i volumi di traffico dal mese di ottobre 2020 sono stati via via azzerati dalle compagnie aeree con il progredire della seconda ondata di contagi in tutti i paesi europei con la conseguente chiusura quasi completa di tutte le attività commerciali. Anche il gennaio e febbraio 2021 il livello di operatività degli scali di Firenze e di Pisa è stato estremamente limitato.

In tale contesto, considerate le significative perdite subite dalla Società e dal Gruppo, in data 26 ottobre 2020 la Regione Toscana, con la legge regionale 4 agosto 2020, n. 75 "Interventi normativi collegati alla legge di assestamento del bilancio di previsione 2020 – 2022", e con la legge regionale 3 dicembre 2020, n. 95 "Sovvenzione diretta alla società Toscana Aeroporti S.p.a." ha riconosciuto a Toscana Aeroporti una sovvenzione diretta rispetto al danno subito nel 2020 a seguito del Covid-19 per un importo massimo di 10 milioni di euro, previa notifica alla Commissione europea a cui spetta l'adozione della decisione di compatibilità ai sensi dell'art. 108 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea. A tal proposito si segnala che in data 2 marzo 2021 la Commissione europea ha confermato la compatibilità di tale contributo alle previsioni del trattato di funzionamento dell'Unione Europea; ad oggi si è in attesa dell'erogazione delle somme stanziata dalla Regione Toscana.

Inoltre, come evidenziato in precedenza, in data 30 ottobre 2020 Toscana Aeroporti ha sottoscritto un importante contratto di finanziamento con un pool di primari istituti finanziari costituito da Intesa Sanpaolo e BNL-Gruppo BNP Paribas per un importo complessivo di 85 milioni di euro assistito dalle garanzie SACE in base a quanto previsto dal "Decreto Liquidità" nell'ambito del programma Garanzia Italia. Il finanziamento, che ha una durata di 6 anni e preammortamento di 24 mesi, consente alla Società di rafforzare i livelli di liquidità necessari per le attività aziendali ed a sostenere gli investimenti previsti nei siti aeroportuali di Firenze e Pisa.

Alla luce delle informazioni ed ipotesi formulate anche sulla base di fonti esterne, quali studi esterni dei principali operatori del settore, il recupero dei livelli di traffico "ante Covid-19" non avverrebbe prima del 2024, tempistiche che comunque potrebbero essere influenzate in funzione dell'efficacia delle campagne di vaccinazione e di un'eventuale recrudescenza dei contagi.

Con riferimento ad un orizzonte di breve-medio periodo, stante le suddette ipotesi di ripresa dei livelli di traffico sviluppate anche sulla base di fonti esterne, quali studi dei principali operatori del settore, anche per il 2021 e per il 2022 i volumi risulterebbero ancora non paragonabili con quelli consuntivati precedentemente alla pandemia, conseguentemente la Società ed il Gruppo hanno confermato anche per il 2021 gli interventi individuati nel corso del 2020 a valle del manifestarsi dell'emergenza sanitaria volti al contenimento dei costi e salvaguardia della liquidità, 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.

La direzione ha quindi stimato che, pur considerando un livello di traffico atteso per l'esercizio 2021 significativamente inferiore rispetto alla situazione "ante Covid-19", seppur in lieve ripresa rispetto a quello consuntivato nel 2020, l'implementazione delle sopra

descritte misure di contenimento dei costi, la liquidità acquisita nel corso del 2020 tramite i finanziamenti a breve termine e grazie a quella derivante dal finanziamento assistito da garanzia SACE, potranno consentire alla Società ed al Gruppo di adempiere nel breve periodo alle obbligazioni assunte e di continuare ad operare come un'entità in funzionamento in un futuro prevedibile.

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", (di seguito anche "OCI"), 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 2020.

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 2020" 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, con riferimento al bilancio al 31 dicembre 2020, 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:

- 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 verificano 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 2048 per l'aeroporto di Pisa, scadenza 2045 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 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, TA rivede il valore contabile delle proprie attività non finanziarie 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)

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 esporle 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.

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 rilavata 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.

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 FVTOCI); (iii) attività finanziarie valutate al fair value con imputazione degli effetti a conto economico (di seguito anche FVTPL).

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 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).

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 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 e 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 previsto 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 (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 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.

Recuperabilità delle attività fiscali differite

Il Gruppo ha attività per imposte anticipate su differenze temporanee deducibili e benefici fiscali teorici per perdite riportabili a nuovo. Nella determinazione della stima del valore recuperabile Toscana Aeroporti ha preso in considerazione le risultanze del piano aziendale in coerenza con quelle utilizzate ai **fini dei test d'impairment**. Le imposte anticipate nette così stanziate si riferiscono a differenze temporanee e perdite fiscali che, in misura significativa, possono essere recuperate in un arco di tempo indefinito, quindi compatibile con un contesto in cui **l'uscita dalla situazione attuale di difficoltà e incertezze** e la ripresa economica dovesse prolungarsi oltre un orizzonte temporale di breve / medio termine.

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.

PRINCIPI DI RECENTE EMISSIONE

Nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni applicati dal 1° gennaio 2020

Alla data della presente Relazione gli organi competenti dell'Unione Europea hanno approvato l'adozione dei seguenti principi contabili ed emendamenti applicati dalla Società al 1° gennaio 2020.

- Nel mese di ottobre 2019 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti all'IFRS 3 che modificano la definizione di "business" nell'ambito delle operazioni di acquisizioni di imprese o gruppi di attività. L'applicazione delle modifiche ha efficacia a partire dal 1° gennaio 2020 e non ha comportato effetti significativi sul bilancio al 31 dicembre 2020.
- Nel mese di ottobre 2019 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti ai principi IAS 1 e IAS 8 fornendo chiarimenti in merito alla definizione di "*material information*". L'applicazione delle modifiche ha efficacia a partire dal 1° gennaio 2020 e non ha comportato effetti significativi sul bilancio al 31 dicembre 2020.
- Nel mese di settembre 2019 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti all'IFRS 9, IAS 39 e IFRS 7 fornendo chiarimenti alla luce della riforma sui tassi di interesse interbancari. L'applicazione delle modifiche ha efficacia a partire dal 1° gennaio 2020 e non ha comportato effetti significativi sul bilancio al 31 dicembre 2020.
- Nel mese di maggio 2020 lo IASB ha pubblicato un emendamento all'IFRS 16 che fornisce un espediente pratico per la valutazione dei contratti di leasing, nel caso in cui a seguito del Covid-19 siano stati rinegoziati i canoni. Il locatario può scegliere di contabilizzare la concessione come un canone variabile nel periodo in cui viene riconosciuto un pagamento inferiore. La Società ha adottato tale espediente pratico, per i relativi dettagli si veda quanto riportato al paragrafo "Passività finanziarie per diritti d'uso delle presenti note illustrative".

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni non ancora applicabili

Alla data della presente Relazione gli organi competenti dell'Unione Europea hanno approvato l'adozione dei seguenti principi contabili ed emendamenti non ancora applicabili dalla Società.

- 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 a partire dagli esercizi che hanno inizio il, o dopo il, 1° gennaio 2023.
- Nel mese di gennaio 2020 lo IASB ha pubblicato un emendamento al principio IAS 1 "Presentazione del bilancio" che fornisce chiarimenti sulla classificazione delle passività tra correnti e non correnti. L'emendamento è applicabile con decorrenza dal 1° gennaio 2022.
- Nel mese di maggio 2020 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti in riferimento all'IFRS 3, allo IAS 16 ed allo IAS 37. Inoltre, sono state pubblicate alcune modifiche all'IFRS 1, all'IFRS 9, allo IAS 41 e agli esempi illustrativi allegati all'IFRS 16. Tali modifiche saranno applicabili con decorrenza 1° gennaio 2022.
- Nel mese di agosto 2020 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti ai principi IFRS 7, IFRS 4 e IFRS 16. Gli emendamenti saranno applicabili con decorrenza dal 1° gennaio 2021.

TA adotterà tali nuovi principi, emendamenti ed interpretazioni, sulla base della data di applicazione prevista, e ne valuterà i potenziali impatti, quanto 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 conseguente all'epidemia da Covid-19 e del conseguente impatto recessivo sull'economia dei principali Paesi industrializzati hanno negli ultimi anni prodotto delle conseguenze negative sui bilanci delle compagnie aeree, principali clienti della Società. 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 TA ha in essere sulle posizioni creditizie sorte tra il 2016 ed il 30 settembre 2019 **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 e opera con massimale e franchigia. La Società ha inoltre affidato ad una società esterna il recupero di crediti insoluti di lunga durata.

La crisi economico-finanziaria in atto causata dalla riduzione del traffico ha aumentato il rischio di credito per la generale carenza di liquidità delle imprese del settore; per fronteggiare tali difficoltà TA ha opportunamente tenuto conto del maggior rischio **nell'accantonamento al fondo svalutazione crediti**, determinato anche in funzione delle specifiche situazioni di solvibilità delle controparti; TA continuerà a monitorare e adeguare **le valutazioni circa l'andamento dei clienti anche in funzione dell'andamento dei prossimi mesi e dei tempi della ripresa**.

Ad oggi non si sono tuttavia registrate criticità specifiche significative.

2) Rischio di liquidità

Alla data del 31 dicembre 2020, TA ha una Posizione Finanziaria Netta negativa per 82,4 milioni di euro (38,8 milioni al 31 dicembre 2019). Essa è la risultante di una PFN corrente positiva di 46,3 milioni di euro (25,2 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) ed una PFN non corrente negativa pari a 107,1 milioni di euro (27,6 milioni di euro al 31 dicembre 2019). **L'indebitamento non corrente include** due finanziamenti (con scadenza rispettivamente nel 2027 e nel 2022) concessi alla Società da Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (BIIS - Gruppo Intesa San Paolo) e MPS Capital Services ai fini dello sviluppo infrastrutturale dei due scali.

Tali contratti di finanziamento con Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo e MPS Capital Services **prevedono tassi d'interesse parametrati all'EURIBOR a tre mesi e sei mesi** ed alcuni impegni tra i quali il rispetto di *covenants* finanziari, quali Posizione Finanziaria Netta/EBITDA e Posizione Finanziaria Netta/Patrimonio Netto, secondo le definizioni concordate con le controparti finanziatrici e misurati al 30 giugno ed al 31 dicembre di ogni esercizio. Per due i finanziamenti in questione la Società ha ottenuto entro la fine **dell'esercizio 2020 specifici waiver** sulla misurazione dei parametri finanziari previsti da contratto al 31 dicembre 2020.

Ai suddetti finanziamenti si è aggiunto il finanziamento SACE sottoscritto in data 30 ottobre 2020 con un pool di primari istituti finanziari costituito da Intesa Sanpaolo e BNL-Gruppo BNP Paribas per un importo complessivo di 85 milioni di euro assistito dalle

garanzie SACE in base a quanto previsto dal Decreto Liquidità per un importo pari al 90% delle somme erogate in linea capitale, oltre interessi e oneri accessori (di seguito anche "finanziamento SACE").

Il finanziamento SACE è stato erogato in data 6 novembre 2020 ed ha una durata di 6 anni con preammortamento di 24 mesi (prima rata in scadenza nel dicembre 2022); tale contratto prevede inoltre il rispetto di un parametro finanziario, da misurarsi in occasione del bilancio consolidato annuale, rappresentato dal valore della Posizione Finanziaria Netta Consolidata, così come definita convenzionalmente nel contratto stesso, non superiore a 100 milioni di euro. Al 31 dicembre 2020 detto parametro finanziario risulta rispettato.

Secondo le previsioni del contratto di finanziamento, tale linea di credito è utilizzabile per sostenere le esigenze di liquidità della Società in relazione al pagamento dei costi del personale, dei canoni di locazione o di affitto di ramo d'azienda, degli investimenti e del capitale circolante; il tasso di interesse applicato è parametrato all'EURIBOR maggiorato di un margine. Inoltre, il contratto prevede commissioni annuali calcolate in relazione alla componente di finanziamento garantita SACE sulla quota capitale erogata e non rimborsata, con percentuale fissa crescente lungo la durata del finanziamento.

Inoltre, TA fa ricorso a finanziamenti bancari di breve periodo a tasso fisso volti a soddisfare esigenze di breve termine.

Con specifico riferimento agli effetti dell'epidemia legata alla diffusione del Coronavirus, stante le limitazioni ai servizi aeroportuali subite, visto il significativo impatto sui risultati economico finanziari del 2020, e nonostante le aspettative di una graduale ripresa dell'operatività dei due aeroporti, è ragionevole ipotizzare anche per i prossimi dodici mesi, un appesantimento dell'indebitamento bancario della Società ed una contrazione della liquidità, rispetto ai dati al 31 dicembre 2020.

A tal proposito si segnala che, pur tenendo presente la stagionalità del business, già nei primi 6 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, aveva incrementato il ricorso a finanziamenti a breve termine rispetto allo stesso periodo del 2019 (21 milioni di euro i prestiti accessi nei primi sei mesi del 2020 contro 18 milioni di euro al 30 giugno 2019). **Stante tali utilizzi, l'ammontare degli affidamenti a revoca della Società disponibili al 31 dicembre 2020 è pari a circa 13,1 milioni di euro.**

Si ricorda che, in questo contesto, al fine di tutelare la solidità patrimoniale e finanziaria della Società, il Consiglio di Amministrazione, con delibera del 31 marzo 2020 aveva 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.

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 contratti di servizi non strategici e altre iniziative con fornitori, rimodulazione delle tempistiche degli investimenti, interlocuzioni con l'Ente concedente, ecc.), unitamente alla presentazione della domanda di accesso alle forme di credito garantito dal sopra citato Decreto Liquidità, concretizzata con la sottoscrizione del suddetto finanziamento SACE.

Sulla base delle ipotesi effettuate, la direzione ha stimato che, pur considerando un livello di traffico atteso per l'esercizio 2021 significativamente inferiore rispetto alla situazione "ante Covid-19", seppur in lieve ripresala ripresa a quello consuntivato nel 2020, l'implementazione delle sopra descritte misure di contenimento dei costi, la liquidità

acquisita nel corso del 2020 tramite i finanziamenti a breve termine e grazie a quella derivante da suddetto finanziamento assistito da garanzia SACE, potranno consentire alla Società di adempiere nel breve periodo alle obbligazioni assunte e di continuare ad operare come un'entità in funzionamento in un futuro prevedibile.

A tal fine, sono state effettuate analisi di sensitività, ipotizzando un'ulteriore riduzione dei flussi di cassa in entrata rispetto allo scenario base.

In tale contesto, considerata l'aspettativa anche per il 2021 di un livello di traffico e dei ricavi significativamente inferiore rispetto ai livelli "ante Covid-19", la Società andrà ragionevolmente incontro ad un livello di marginalità tale da comportare anche nell'esercizio 2021 il mancato rispetto dei parametri finanziari previsti dai contratti finanziamenti sottoscritti prima del 2020, ossia: finanziamento sottoscritto con MPS Capital Services in scadenza nel 2022 e debito residuo al 31 dicembre 2020 pari a 2,8 milioni di euro (di cui 1,8 milioni di euro entro i prossimi dodici mesi); finanziamento sottoscritto con BUIS - Gruppo Intesa Sanpaolo in scadenza nel 2027 e debito residuo al 31 dicembre 2020 pari a 20 milioni di euro (di cui 2,8 milioni di euro entro i prossimi dodici mesi).

Anche in questo caso, la Società, come già avvenuto nel corso dell'esercizio 2020 in riferimento ai suddetti finanziamenti, avvieranno tempestivamente le opportune interlocuzioni con gli istituti di credito interessati al fine di ottenere specifici *waivers* sulla misurazione dei parametri finanziari al 31 dicembre 2021. In ogni caso, che sulla base delle ipotesi di ripresa del traffico formulate per i prossimi dodici mesi e la situazione della liquidità attesa alla fine dell'esercizio 2021 anche in funzione delle misure di contenimento dei costi programmate, la Società sarebbe in grado di adempiere ad una eventuale richiesta di rimborso anticipato del debito residuo a tale data.

Quanto al rispetto ai parametri finanziari previsti dal finanziamento SACE, sulla base delle previsioni economico finanziarie per l'esercizio 2021 formulate nello scenario base con gli assunti sopra descritti, non si rileverebbero problematiche in merito alla relativa conformità.

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 della Società, influenzando indirettamente i costi e i rendimenti delle operazioni di finanziamento e d'investimento.

L'Indebitamento Finanziario Netto pari al 31 dicembre 2020 a 82,4 milioni di euro (38,9 milioni di euro al 31 dicembre 2019) ed il quoziente d'indebitamento finanziario (PFN/Patrimonio Netto) pari a 0,77 (0,34 al 31 dicembre 2019), confermano la solidità finanziaria della Società.

Sulla base dell'indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2020, 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 +/-750 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 +650 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 -600 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)	Avliation		Non Avliation		Poste non allocate (Corporate)		Totale	
<i>TA - Conto economico</i>	<u>31/12/2020</u>	<u>31/12/2019</u>	<u>31/12/2020</u>	<u>31/12/2019</u>	<u>31/12/2020</u>	<u>31/12/2019</u>	<u>31/12/2020</u>	<u>31/12/2019</u>
Ricavi operativi	20.099	66.653	10.010	20.797	12.506	3.570	42.615	91.020
<i>di cui Pisa</i>	11.408	37.469	5.036	8.382	6.068	1.848	22.512	47.699
<i>di cui Firenze</i>	8.690	29.183	4.973	12.415	6.439	1.722	20.103	43.320
Ricavi per serv. costruz.	8.354	6.452	299	506	334	1.439	8.988	8.397
<i>di cui Pisa</i>	3.994	2.779	98	413	0	0	4.092	3.192
<i>di cui Firenze</i>	4.360	3.673	202	93	334	1.439	4.896	5.205
Totale Ricavi di settore	28.452	73.105	10.309	21.303	12.841	5.008	51.603	99.416
Costi operativi (*)	23.585	36.075	3.471	4.015	11.562	17.361	38.618	57.451
<i>di cui Pisa</i>	14.159	21.729	1.988	2.583	5.653	7.851	21.800	32.163
<i>di cui Firenze</i>	9.426	14.346	1.483	1.432	5.909	9.510	16.818	25.288
Costi per serv. costruz.	8.137	6.269	298	491	334	1.398	8.769	8.157
<i>di cui Pisa</i>	3.928	2.700	96	401	0	0	4.024	3.101
<i>di cui Firenze</i>	4.209	3.569	202	90	334	1.398	4.745	5.056
Ammort.ti e accanton.ti	6.518	6.907	1.395	1.572	4.720	4.590	12.632	13.069
<i>di cui Pisa</i>	3.377	3.601	953	1.105	-46	2.248	4.283	6.954
<i>di cui Firenze</i>	3.141	3.306	442	467	4.766	2.343	8.349	6.115
Risultato operativo	-9.787	23.854	5.146	15.225	-3.775	-18.341	-8.417	20.738
<i>di cui Pisa</i>	-6.061	12.218	2.097	4.705	461	-8.251	-3.503	8.672
<i>di cui Firenze</i>	-3.726	11.636	3.048	10.519	-4.236	-10.091	-4.914	12.064
Gestione finanziaria	0	0	0	0	-1.205	-640	-1.205	-640
Ris. ante imposte	-9.787	23.854	5.146	15.225	-4.980	-18.981	-9.622	20.098
Imposte di esercizio	0	0	0	0	1.776	-6.544	1.776	-6.543
Ris. netto di esercizio	-9.787	23.854	5.146	15.225	-3.204	-25.524	-7.845	13.555
TA - Situazione patrimoniale-finanziaria	<u>31/12/2020</u>	<u>31/12/2019</u>	<u>31/12/2020</u>	<u>31/12/2019</u>	<u>31/12/2020</u>	<u>31/12/2019</u>	<u>31/12/2020</u>	<u>31/12/2019</u>
Attività correnti	10.506	16.384	3.590	4.915	89.463	19.283	103.559	40.582
Attività non correnti	144.153	141.642	38.184	47.614	42.195	25.552	224.532	214.808
TA - Altre informazioni	<u>31/12/2020</u>	<u>31/12/2019</u>	<u>31/12/2020</u>	<u>31/12/2019</u>	<u>31/12/2020</u>	<u>31/12/2019</u>	<u>31/12/2020</u>	<u>31/12/2019</u>
Investimenti	10.610	10.299	666	3.046	433	2.140	11.710	15.484

(*) Fra cui Canoni aeroportuali pari ad 2.192 migliaia nel 2020 (€ 4.469 migliaia nel 2019).

Informazioni in merito ai principali clienti

Nel corso del 2020 TA ha registrato circa 2 milioni passeggeri. L'incidenza totale dei primi tre vettori è del 63,9%. In particolare, l'incidenza del primo di essi è pari al 48,4% (Ryanair) mentre quelli del secondo e del terzo sono pari rispettivamente al 9,4% (Vueling) e 6,0% (Air France).

NOTE ALLE PRINCIPALI VOCI DI BILANCIO D'ESERCIZIO

31 DICEMBRE 2020: CONTO ECONOMICO

SINTESI DEGLI IMPATTI DELL'EPIDEMIA COVID-19 SUL CONTO ECONOMICO

Si segnala in premessa che le differenze fra i due esercizi in esame di seguito esposti, sia in valore assoluto sia in percentuale, sono principalmente dovute alla contrazione del traffico, dei ricavi e delle misure di contenimento dei costi conseguenti all'emergenza sanitaria nazionale e mondiale derivante dalla pandemia da Covid-19 che ha fortemente colpito il settore aeroportuale come ampiamente riportato nella Relazione sulla gestione.

In particolare, si segnala:

1. Il crollo del traffico aereo nel 2020 (-76% di passeggeri rispetto al 2019 pari a circa -6,3 milioni);
2. Il conseguente crollo dei ricavi operativi, pari a 29,9 milioni di euro del 2020, rispetto al 2019 pari a 87,1 milioni di euro (-66%) **conseguenza dell'andamento del traffico**;
3. Le azioni di contenimento dei costi sull'anno che il Gruppo ha messo in campo a partire dal mese di aprile (CIGS, revisione contratti di fornitura di beni e servizi, etc.), conseguendo una riduzione pari a 31,4 milioni di euro sul 2020 (-37%) rispetto al 2019;
4. I costi addizionali sostenuti nel 2020 per materiali e servizi aggiuntivi in **conseguenza dell'emergenza pari a circa 860 migliaia di euro**;
5. Un contributo di 10 milioni di euro alla Capogruppo TA da parte della Regione Toscana (ex legge regionale n. 95/2020) per il sostegno del sistema aeroportuale toscano.

RICAVI

I ricavi totali d'esercizio, in calo del 48,1%, sono passati da 99,4 milioni di euro del 31 dicembre 2019 a 51,6 milioni di euro al 31 dicembre 2020. Tale variazione è il risultato della diminuzione di 57,3 milioni di euro dei ricavi operativi e dal contemporaneo incremento di 8,9 milioni di euro di altri ricavi e proventi e di 592 migliaia di euro dei ricavi per servizi di costruzione.

Dati in migliaia di euro	2020	2019	Var. Ass. 2020/2019	Var.%
RICAVI				
Ricavi operativi				
Ricavi aviation	20.099	66.618	-46.519	-69,8%
Ricavi non aviation	14.349	33.218	-18.869	-56,8%
Oneri Sviluppo network	-4.597	-12.725	8.128	-63,9%
Totale ricavi operativi	29.851	87.111	-57.260	-65,7%
Altri ricavi	12.764	3.908	8.856	226,6%
Ricavi per servizi di costruzione	8.988	8.396	592	7,0%
TOTALE RICAVI (A)	51.603	99.415	-47.813	-48,1%

1. Ricavi Aviation

I ricavi "Aviation" al 31 dicembre 2020 ammontano a 20 milioni di euro, in calo del 69,8% rispetto al 31 dicembre 2019, quando erano pari a 66,7 milioni di euro.

Nel prospetto che segue sono riportate le voci che compongono i ricavi operativi "Aviation" al 31 dicembre 2020 e le variazioni, sia in termini assoluti che in termini percentuali, rispetto al 31 dicembre 2019:

Dati in migliaia di euro	31 Dic 2020	31 Dic 2019	Var. Ass. 2020/2019	Var. %
RICAVI AVIATION				
Diritti imbarco passeggeri	7.465	30.218	-22.753	-75,3%
Diritti approdo e partenza	5.888	16.454	-10.566	-64,2%
Diritti sosta	1.587	1.312	275	21,0%
Diritti assistenza PRM	1.202	4.246	-3.044	-71,7%
Diritti cargo	323	424	-101	-23,8%
Corrispettivi sicurezza passeggero	2.125	8.463	-6.338	-74,9%
Corrispettivi sicurezza bagaglio	716	3.586	-2.870	-80,0%
Handling	142	158	-16	-10,2%
Infrastrutture centralizzate	650	1.758	-1.107	-63,0%
TOTALE RICAVI AVIATION	20.099	66.618	-46.519	-69,8%
Incid.% su Ricavi op. lordo Oneri Sviluppo Network	58,3%	66,7%		

2. Ricavi Non Aviation

Al 31 dicembre 2020, i ricavi "Non Aviation" sono pari a 14,3 milioni di euro, in calo del 56,8% rispetto al 31 dicembre 2019 quando erano pari a 33,2 milioni di euro.

Il prospetto che segue illustra il dettaglio dei Ricavi operativi non aviation del 2020 e del 2019:

Dati in migliaia di euro	31 Dic 2020	31 Dic 2019	Var. Ass. 2020/2019	Var. %
RICAVI NON AVIATION				
Parcheggi	1.379	5.211	-3.832	-73,5%
Food	1.130	4.021	-2.890	-71,9%
Retail	2.747	5.971	-3.225	-54,0%
Pubblicità	1.715	2.394	-680	-28,4%
Real Estate	1.984	2.053	-68	-3,3%
Autonoleggi	2.890	6.571	-3.681	-56,0%
Altre subconcessioni	1.619	2.551	-932	-36,5%
Sala Vip	414	3.401	-2.987	-87,8%
Biglietteria aerea	127	558	-431	-77,2%
Agenzia cargo	344	487	-142	-29,2%
TOTALE RICAVI NON AVIATION	14.349	33.218	-18.869	-56,8%
Incid.% su Ricavi op. lordo Oneri Sviluppo Network	41,7%	33,3%		

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 2020 ammontano a 4,6 milioni di euro in diminuzione di 592 migliaia di euro (-63,9%) rispetto al 2019 quando erano pari a 12,7 milioni di euro.

La variazione è sostanzialmente in linea con la riduzione del traffico consuntivata nel corso dell'anno.

3. Altri ricavi

Il prospetto che segue illustra il dettaglio degli "altri ricavi e proventi" del 2020 ed in quelli del 2019:

Dati in migliaia di euro	31 Dic 2020	31 Dic 2019	Var. Ass. 2020/2019	Var. %
ALTRI RICAVI				
Indennizzi	10.049	210	9.839	4693,2%
Services e consulenze	402	462	-59	-12,8%
Addebiti utenze ed altri	2.216	3.159	-942	-29,8%
Minori	97	78	18	23,3%
TOTALE ALTRI RICAVI	12.764	3.908	8.856	226,6%
Incid.% su Ricavi	24,7%	3,9%		

In particolare, si segnala che negli indennizzi è consuntivato il contributo pari a 10 milioni di euro a fondo perduto conseguente all'emergenza sanitaria da parte della Regione Toscana (L.R. 75/2020 e L.R. 95/2020). Si ricorda, che in data 26 ottobre 2020 e 3 dicembre 2020 la Regione Toscana ha riconosciuto a Toscana Aeroporti una sovvenzione diretta rispetto al danno subito nel 2020 a seguito del Covid-19 al fine di concorrere al potenziamento del sistema aeroportuale toscano, agevolare l'economia regionale e affrontare le criticità di mercato conseguenti all'emergenza Covid-19.

4. Ricavi per servizi di costruzione

Al 31 dicembre 2020 i ricavi per servizi di costruzione ammontano a 9 milioni di euro, a fronte dei 8,4 milioni di euro al 31 dicembre 2019.

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 adempite in un determinato momento ("point in time") piuttosto che nel corso del tempo ("over time").

Dati in migliaia di euro	2020	2019	Var. Ass. 2020/2019	Var. %
Ricavi non rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRS15 (*)	11.965	23.014	-11.049	-48,0%
Ricavi "over time"	29.638	76.401	-46.763	-61,2%
Ricavi "point in time"	0	0	0	n.s.
Indennizzi	10.000	-	10.000	n.s.
TOTALE RICAVI	51.603	99.415	-47.812	-48,1%

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	2020	2019	Var. Ass. 2020/2019	Var. %
Fisso	2.429	3.206	-777	-24,2%
Variabile che dipende da un indice o tasso	8.685	19.140	-10.455	-54,6%
Variabile che non dipende da un indice o tasso	851	668	183	27,4%
Totale ricavi non rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRS15	11.965	23.014	-11.049	-48,0%

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	2020	2019
Entro l'anno	12.872	15.724
Compreso fra 1 e 2 anni	7.391	13.655
Compreso fra 2 e 3 anni	5.411	6.409
Compreso fra 3 e 4 anni	2.620	2.969
Compreso fra 4 e 5 anni	1.957	234
Oltre 5 anni	980	50
Totale	31.232	39.041

COSTI

Al 31 dicembre 2020, i costi totali ammontano a 47,4 milioni di euro, in calo del 27,8% rispetto al 31 dicembre 2019, quando erano pari a 65,8 milioni di euro. Questo risultato è stato determinato dalla diminuzione dei costi operativi del -32,8% (passati da 57,5 milioni nel 2019 a 38,6 milioni nel 2020) e dall'**aumento** dei costi per servizi di costruzione passati da 8,2 milioni nel 2019 a 8,8 milioni di euro nel 2020 (+7,5%).

Dati in migliaia di euro	2020	2019	Var. Ass. 2020/2019	Var. %
COSTI				
Costi operativi				
Materiali di consumo	778	1.017	-239	-23,5%
Costi del personale	15.711	20.745	-5.034	-24,3%
Costi per servizi	18.678	29.324	-10.646	-36,3%
Oneri diversi di gestione	1.259	1.896	-637	-33,6%
Canoni aeroportuali	2.192	4.469	-2.278	-51,0%
Totale costi operativi	38.618	57.451	-18.833	-32,8%
Costi per servizi di costruzione	8.769	8.157	612	7,5%
TOTALE COSTI (B)	47.387	65.608	-18.221	-27,8%

COSTI OPERATIVI

I Costi operativi, pari a 38,6 milioni di euro, si decrementano del 32,8% rispetto ai 57,5 milioni di euro consuntivati nel 2019.

5. Materiali di consumo

Tale voce si riferisce ai costi per materiali di consumo che ammontano a 778 migliaia di euro (1.017 migliaia di euro nel 2019). In particolare sono costituiti dalle seguenti voci.

Dati in migliaia di euro	2020	2019	Var. Ass. 2020/2019	Var. % 2020/2019
Cancelleria	12	31	-19	-61,3%
Carburanti, lubrificanti	307	697	-390	-56,0%
Materiali per parcheggi auto	12	9	3	31,9%
Altri Materiali di consumo	200	0	200	
Serv. Contr. sicurezza (mat.)	32	66	-35	-52,3%
Vestiario	109	99	10	10,1%
Mat. per servizi operativi	105	114	-9	-7,6%
TOTALE MATERIALI DI CONSUMO	778	1.017	-239	-23,5%
Incid. % su Costi operativi	2,0%	1,8%		

6. Costi del personale

Il "Costo del personale" di TA registrato nel 2020 è pari a 15,7 milioni di euro, in calo di 5 milioni di euro rispetto al 2019 (-24,3%). La riduzione degli organici della Società (-2,1%) legata al minor traffico gestito a seguito della pandemia Covid-19 e l'uscita di alcuni dirigenti aziendali, nonché l'attivazione della Cassa Integrazione a partire da fine marzo, hanno contribuito al contenimento dei costi variabili ed al minor costo complessivo del lavoro del 2020 rispetto al 2019.

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

Dati in migliaia di euro	2020	2019	Var. Ass. 2020/2019	Var. % 2020/2019
COSTI DEL PERSONALE				
Retribuzioni	15.512	20.419	-4.907	-24,0%
<u>di cui:</u>				
Stipendi	9.989	13.522	-3.533	-26,1%
Salari	969	1.315	-346	-26,3%
Oneri sociali	3.361	4.283	-922	-21,5%
TFR	1.193	1.299	-106	-8,2%
altri costi lavoro	199	325	-126	-38,8%
<u>di cui:</u>				
Contributi cral	4	5	0	-7,8%
Benefits al personale	174	309	-135	-43,7%
Somministrato e varie	21	12	9	82,3%
TOTALE COSTI DEL PERSONALE	15.711	20.745	-5.034	-24,3%
Incid.% su Costi operativi	40,7%	36,1%		

La seguente tabella illustra l'**organico medio** annuo (espresso in *Equivalent Full Time*) relativo al 2020 e le variazioni rispetto al 2019.

EFT Medi	2020	2019	Var.	Var %
Dirigenti	14,2	14,2	- 0,1	-1%
Impiegati	279,8	286,3	- 6,5	-2%
Operai	35,1	35,6	- 0,5	-1%
TOSCANA AEROPORTI	329,1	336,1	- 7,0	-2%

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 2020 e 2019 sono così composti.

Dati in migliaia di euro	2020	2019	Var. Ass. 2020/2019	Var. % 2020/2019
COSTI PER SERVIZI				
Servizi commerciali	76	266	-190	-71,3%
Spese istituzionali	1.114	1.877	-763	-40,6%
Altri servizi	3.142	5.594	-2.452	-43,8%
Servizi per il personale	642	1.004	-363	-36,1%
Servizi di manutenzione	3.966	5.063	-1.097	-21,7%
Utenze	2.821	3.936	-1.116	-28,3%
Servizi operativi	6.917	11.583	-4.666	-40,3%
TOTALE COSTI PER SERVIZI	18.678	29.324	-10.646	-36,3%
Incid.% su Costi operativi	48,4%	51,0%		

I "*servizi commerciali*" per 76 migliaia di euro nel 2020 (266 migliaia di euro nel 2019) comprendono i seguenti costi.

Dati in migliaia di euro	2020	2019	Var. Ass. 2020/2019	Var. % 2020/2019
COSTI PER SERVIZI				
Servizi commerciali	76	266	-190	-71,3%
<u>di cui:</u>				
Provvigioni pubblicità	27	23	4	15,7%
Gestione impianti pubblicità	32	72	-40	-55,7%
Promozioni retail	18	51	-33	-65,2%
Servizio dry cleaning	0	120	-120	-100,0%

Le “*spese istituzionali*” nel 2020 sono state pari a 1,1 milioni di euro (1,88 milioni di euro nel 2019) comprendono principalmente i costi degli organi amministrativi e di controllo.

Dati in migliaia di euro	2020	2019	Var. Ass. 2020/2019	Var. % 2020/2019
COSTI PER SERVIZI				
Spese istituzionali	1.114	1.877	-763	-40,6%
<u>di cui:</u>				
Emolumenti amm.ri	777	1.274	-497	-39,0%
Emolumenti sindaci	195	245	-50	-20,5%
Viaggi trasferte amm.ri	126	313	-187	-59,7%
Legali, notarili, assembleari	16	18	-2	-8,9%
Partecipazione congressi	0	28	-28	-100,0%

Gli “*altri servizi*” per 3,1 milioni di euro (5,6 milioni di euro nel 2019) comprendono principalmente prestazioni professionali, assicurazioni industriali e costi di comunicazione.

Dati in migliaia di euro	2020	2019	Var. Ass. 2020/2019	Var. % 2020/2019
COSTI PER SERVIZI				
Altri servizi	3.142	5.594	-2.452	-43,8%
<u>di cui:</u>		0		
Prestazioni professionali	2.187	2.944	-757	-25,7%
Assicurazioni industriali	412	549	-137	-25,0%
Comunicazione	531	2.039	-1.508	-74,0%
Altri minori	12	62	-50	-80,3%

Gli “*altri servizi per il personale*” per 642 migliaia di euro (1 milioni di euro nel 2019) comprendono principalmente i costi di mensa aziendale, servizio paghe, trasferte e formazione dei dipendenti.

Dati in migliaia di euro	2020	2019	Var. Ass. 2020/2019	Var. % 2020/2019
COSTI PER SERVIZI				
Servizi per il personale	642	1.004	-363	-36,1%
<u>di cui:</u>				
Mensa	333	569	-235	-41,4%
Assicurazioni	164	172	-8	-4,5%
Medicina prev. e visite med.	17	12	5	46,0%
Formazione	34	78	-43	-56,0%
Selezione personale	19	19	0	2,3%
Servizio paghe	35	35	0	0,0%
Trasferte	39	121	-82	-67,8%

I “*servizi di manutenzione*” per ,4 milioni di euro (5,1 milioni di euro nel 2019) comprendono le manutenzioni ad infrastrutture aeroportuali, impianti, attrezzature ed automezzi.

Dati in migliaia di euro	2020	2019	Var. Ass. 2020/2019	Var. % 2020/2019
COSTI PER SERVIZI				
Servizi di manutenzione	3.966	5.063	-1.097	-21,7%
<u>di cui:</u>				
Man. Attrezz./Automezz.	262	347	-85	-24,5%
Manutenzione impianto bhs	668	906	-238	-26,2%
Manutenzione infrastrutture	1.697	2.233	-536	-24,0%
Manutenzione IT	1.338	1.576	-238	-15,1%

I “*servizi per utenze*” per 2,8 milioni di euro (3,9 milioni di euro nel 2019) sono principalmente costituite dai costi per l’energia elettrica, gas, acqua e servizi di telefonia:

Dati in migliaia di euro	2020	2019	Var. Ass. 2020/2019	Var. % 2020/2019
COSTI PER SERVIZI				
Utenze	2.821	3.936	-1.116	-28,3%
<u>di cui:</u>				
Energia elettrica	1.369	1.933	-565	-29,2%
Acqua	213	372	-159	-42,7%
Telefoni	185	190	-5	-2,6%
Cellulari	187	195	-8	-4,0%
Gas	761	982	-221	-22,5%
Minori	105	264	-158,6	-60,1%

I “*servizi operativi*” per 6,9 milioni di euro (11,58 milioni di euro nel 2019) comprendono principalmente i costi esterni di facchinaggio, vigilanza, pulizie, noleggi, pronto soccorso ed altri servizi prettamente legati alla operatività aeroportuale.

Si segnalano nel 2020 costi per i servizi gestione emergenze per 862 migliaia di euro, legati ai servizi esterni di controllo sanitario di personale aeroportuale e passeggeri introdotto da TA presso i due scali toscani legato all’emergenza sanitaria da Covid-19.

Dati in migliaia di euro	2020	2019	Var. Ass. 2020/2019	Var. % 2020/2019
COSTI PER SERVIZI				
Servizi operativi	6.917	11.583	-4.666	-40,3%
<u>di cui:</u>				
Facchinaggio	322	1.499	-1.177	-78,5%
Pulizie aeromobili e mezzi	27	0	27	
Servizio Agenzia/Magazz.	785	206	579	281,6%
Pulizie locali	926	1.383	-457	-33,1%
Assistenza PRM	769	1.460	-691	-47,3%
Servizio vigilanza	1.822	3.580	-1.758	-49,1%
Centro Servizi	186	279	-93	-33,3%
Collegamento arco az	47	120	-73	-60,8%
Noleggio macch. e attr.	99	234	-135	-57,6%
Gestione parcheggi	97	284	-187	-65,8%
Giardinaggio	79	126	-46	-37,0%
Sala vip	179	792	-613	-77,4%
Servizio pronto soccorso	334	397	-63	-15,9%
Shuttle bus	272	653	-380	-58,3%
Altri servizi operativi	59	571	-512	-89,7%
Servizi gestione emergenze	862	0	862	
Raccolta carrelli	52	0	52	

8. Oneri diversi di gestione

Gli "oneri diversi di gestione" per 1,26 milioni di euro (1,9 milioni nel 2019) comprendono principalmente imposte e tasse, associazioni, vari costi di natura amministrativa, costi non ricorrenti ed altri minori.

Dati in migliaia di euro	2020	2019	Var. Ass. 2020/2019	Var. % 2020/2019
ONERI DIVERSI DI GESTIONE				
Pubblicazioni	9	16	-7	-42,9%
Ass.ni enti e istituti vari	332	494	-162	-32,9%
Imposte e tasse	585	816	-231	-28,3%
Rappresentanza	105	154	-49	-31,9%
Vari amministrativi	149	276	-126	-45,8%
Altri minori	79	140	-61	-43,8%
TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE	1.259	1.896	-637	-33,6%
Incid.% su Costi operativi	3,3%	3,3%		

9. Canoni aeroportuali

I "canoni aeroportuali" per 2,2 milioni di euro (4,5 milioni di euro nel 2019) comprendono i canoni per concessione ed il contributo al fondo antincendi.

Dati in migliaia di euro	2020	2019	Var. Ass. 2020/2019	Var. % 2020/2019
CANONI AEROPORTUALI				
Canoni per concessione e sicurezza	1.163	5.239	-4.076	-77,8%
Canone VVF	1.029	1.231	-202	-16,4%
Rilascio Fondo Rischi VVF	0	2.000	2.000	-100,0%
TOTALE CANONI AEROPORTUALI	2.192	4.469	-2.278	-51,0%
Incid.% su Costi operativi	5,7%	7,8%		

La variazione in calo deriva dal minore traffico consuntivato nel 2020 rispetto al 2019 (-76% in termini di passeggeri pari a circa -4,3 milioni di euro di canoni) parzialmente attenuato

del rilascio del fondo rischi connesso al contenzioso sul servizio antincendio dei Vigili del Fuoco in aeroporto per 2 milioni di euro rilevato nel 2019. In conseguenza dei positivi aggiornamenti circa l'evoluzione del contenzioso, al netto di tale effetto, il canone è in calo del 66,1%.

10. Costi per servizi di costruzione

I costi per servizi di costruzione, di un ammontare pari a 8,8 milioni di euro (8,2 milioni di euro al 31 dicembre 2019), sono conseguenti agli investimenti sulle infrastrutture aeroportuali in concessione effettuati nel 2020. I maggiori costi consuntivati per 612 migliaia di euro derivano per le stesse motivazioni indicate a commento della corrispondente voce di ricavo.

11. Ammortamenti e svalutazioni

La voce del 2020 ammonta a 9,5 milioni di euro (10 milioni di euro nel 2019). Essa include ammortamenti di attività immateriali per 6,15 milioni di euro (6,86 milioni di euro nel 2019), ammortamenti materiali per 2,77 milioni di euro (2,47 milioni di euro nel 2019) e ammortamento diritti d'uso per 544 migliaia di euro (589 nel 2019).

12. Accantonamenti a fondo rischi e ripristini

Tale voce, del valore di 1,53 milioni di euro (2,66 milioni di euro nel 2019), si compone di un rilascio di fondo rischi (-47 migliaia di euro) e dell'accantonamento al fondo di ripristino (1,64 milioni di euro) che costituisce la competenza dell'esercizio necessaria per le future spese di manutenzione relative ad attività di ripristino e 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 1.668 migliaia di euro (367 migliaia di euro nel 2019) e costituisce l'accantonamento effettuato al fondo svalutazione crediti.

Dati in migliaia di euro	2020	2019
Acc. f.do svalutazione crediti	1.668	367
Perdite su crediti	-	-
totale	1.668	367

14. Proventi finanziari

Tale voce ammonta a circa 13 migliaia di euro (26 migliaia di euro nel 2019) ed include principalmente interessi attivi (10,6 migliaia di euro) su conti correnti e finanziamenti intercompany.

15. Oneri finanziari

Tale voce ammonta a 1.275 migliaia di euro (1.497 migliaia nel 2019) e si compone principalmente di interessi passivi e commissioni sui conti correnti bancari per 677 migliaia, degli oneri finanziari (*interest cost*) su passività a benefici definiti a dipendenti per 19 migliaia di euro, degli oneri finanziari relativi all'attualizzazione del fondo ripristini e sostituzioni per 438 migliaia di euro, dagli interessi derivanti dall'IFRS16 per 140 migliaia di euro.

16. Utile (perdita) da partecipazione

Tale voce ammonta a 58 migliaia di euro (832 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) e si riferisce ai dividendi delle società collegate ricevute nel corso del 2020.

17. Imposte sul reddito di esercizio

Il saldo attivo evidenziato dalla voce nel 2020 per complessivi 1.776 migliaia di euro (onere per 6.544 migliaia di euro nel 2019) è principalmente conseguenza della rilevazione dell'effetto fiscale sulla perdita fiscale consuntivata nell'anno da TA.

In particolare:

- imposte anticipate/differite per 1.677 migliaia di euro;
- proventi da consolidamento fiscale con la controllante CAI per 101 migliaia di euro.

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

18. Utile (perdita) per azione / Utile (perdita) diluito per azione

L'utile per azione e l'utile diluito per azione del 2020, pari ad euro -0,422 (euro 0,728 nel 2019) è stato calcolato dividendo la perdita d'esercizio (7.845.389 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 2020: SITUAZIONE PATRIMONIALE- FINANZIARIA

ATTIVITA' NON CORRENTI

Viene esposta di seguito la composizione delle attività non correnti al 31 dicembre 2020 ed il confronto con l'esercizio precedente.

19. Attività immateriali

dati in euro/000	31.12.2020	31.12.2019	VARIAZIONE
Diritti di concessione	143.954	148.910	-4.956
Diritti di brevetto e opere ingegno	345	877	-533
Immobilizzazioni in corso e acconti (immat.)	27.928	19.467	8.460
Altre immobilizzazioni	237	265	-28
Attività immateriali	172.463	169.519	2.944

Nel 2020 sono stati effettuati investimenti in attività immateriali per 9,1 milioni di euro relativi a:

<i>(importi in migliaia di euro)</i>	
Diritti di concessione	400
Immobilizzazioni in corso (Diritti C.)	8.582
Immobilizzazioni in corso (Sw)	26
Software	87
Altre immobilizzazioni	1
Totale	9.096

Per l'analisi di dettaglio degli investimenti suddetti effettuati nel 2020 in esame si rimanda a quando riportato al paragrafo 10.

Nel corso del 2020 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 2020 è pari a circa 144 milioni di euro (148,9 milioni di euro al 31 dicembre 2019) e registra un decremento di circa 5 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.

L'ammontare complessivo dei Diritti di concessione, inclusivo delle relative immobilizzazioni in corso è pari a 171,9 milioni di euro.

Diritti di brevetto industriale

Il valore al 31 dicembre 2020 è pari a 345 migliaia di euro (877 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) e registra un decremento di 533 migliaia di euro per effetto gli ammortamenti di esercizio superiori agli investimenti.

Immobilizzazioni in corso

Il valore al 31 dicembre 2020 è pari a 27,9 milioni di euro (19,5 milioni di euro al 31 dicembre 2019), riferito quasi esclusivamente a diritti di concessione, e registra un incremento di 8,5 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 ed alla Nota 20 delle note illustrative al bilancio consolidato.

Impairment test dei Diritti di concessione

Al 31 dicembre 2020, per effetto dell'epidemia da Covid-19 e dei conseguenti impatti registrati nel 2020 sullo scenario macroeconomico nazionale ed internazionale, incluso l'andamento del traffico, avendo valutato, ai sensi dello IAS 36 "Riduzione di valore delle attività", tali effetti quali indicatori di perdita di valore, è stato condotto l'*impairment test* sui dati al 31 dicembre 2020, approvato unitamente al piano economico finanziario di TA dal Consiglio di Amministrazione in data 5 marzo 2021, effettuato sia sulla Cash Generating Unit ("CGU") relativa all'aeroporto di Firenze, sia su quella relativa all'aeroporto di Pisa.

Tali CGU includono, oltre ai Diritti di concessione (incluse per l'aeroporto di Firenze le immobilizzazioni in corso per sviluppo del Master Plan), tutti gli altri assets componenti il capitale investito netto dei rispettivi aeroporti identificati dagli amministratori e dedicati allo sviluppo degli scali stessi, sia per quanto concerne il traffico aereo sia per le infrastrutture ed i servizi per i passeggeri.

In particolare, i flussi di cassa previsionali dei due scali stimati lungo la durata residua delle rispettive concessioni (2048 per Pisa e 2045 per Firenze - convenzionalmente definito al 2044 in funzione della scadenza della concessione fissata nel febbraio 2045), avendo recepito per l'aeroporto di Firenze dell'ipotesi di slittamento temporale relativa al completamento del nuovo aeroporto compatibile con i tempi di riavvio dell'iter procedurale, approvati dal Consiglio di Amministrazione di TA in data 5 marzo 2021, sono stati aggiornati determinando il valore recuperabile (valore in uso) delle rispettive CGU, confrontato quindi con il relativo valore contabile.

L'orizzonte di riferimento delle previsioni economico-finanziarie (di seguito anche "Piano") tiene quindi in considerazione la proroga di 24 mesi, stabilita dalla legge n. 77 del 17 luglio 2020, della scadenza delle concessioni aeroportuali originariamente con fissate nel 2043 per l'aeroporto di Firenze e nel 2046 per quello di Pisa.

Gli obiettivi e le assunzioni di Piano 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, considerando in particolare la significativa riduzione della domanda per gli anni 2020 e 2021 a causa degli effetti legati al Covid-19.

La definizione dei principali drivers di Piano, con particolare riferimento alle previsioni di sviluppo futuro traffico, si è inoltre basata anche su informazioni esterne, quali studi esterni realizzati da primari operatori del settore. Alla luce delle informazioni acquisite da fonti interne ed esterne, le previsioni di Piano si basano su un traffico passeggeri che avrà recuperato i livelli "ante Covid-19" non prima del 2024, con livelli 2021 ancora significativamente lontani da quelli rilevati precedentemente alla pandemia, ed anche un 2022 ancora sensibilmente al di sotto dei volumi consuntivati nel 2019.

Nel periodo successivo rispetto a quello di recupero dei livelli "ante Covi-19", la crescita dei ricavi è stata definita secondo le seguenti percentuali, anch'esse in linea con le previsioni ricavate da fonti esterne sull'andamento del traffico in un orizzonte di lungo periodo e con l'andamento storico consuntivato:

- tasso di crescita dei ricavi operativi dell'aeroporto di Firenze: CAGR 2024-2045 pari al 3,4%;
- tasso di crescita dei ricavi operativi dell'aeroporto di Pisa: CAGR 2024-2048 pari al 2,8%.

Ai fini dell'aggiornamento dei flussi di cassa, TA 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 le CGU operano: il WACC così determinato è pari al 7,53%.

TA 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 aggiunta, sulla base anche di quanto richiesto nel richiamo di attenzione Consob n. 1/21 del 16 febbraio 2021 e delle raccomandazioni fornite dall'ESMA nel Public Statement "European common enforcement priorities for 2020 annual financial reports", oltre allo scenario base appena commentato e supportato come precedentemente descritto anche da studi esterni, è stato elaborato uno scenario che continui ad essere ulteriormente penalizzato dal perdurare della pandemia. Lo scenario ipotizzato prevede un ulteriore posticipo di due anni della tempistica attesa per il recupero del traffico ai livelli "ante Covid-19", predisposto in particolare applicando anche per gli anni 2021 e 2022 l'EBITDA consuntivato dalle rispettive CGU nel 2020, e ipotizzando di poter conseguire solo nel 2023 i livelli di marginalità previsti dallo scenario base del Piano per il 2021. Nonostante questo ulteriore elemento di forte penalizzazione, anche in tale ipotesi il valore d'uso delle CGU in esame risulta superiore al valore netto contabile per ciascuna di esse.

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, TA ha effettuato un'ulteriore simulazione volta a definire la riduzione dei ricavi e, per lo stesso ammontare, della marginalità previsti da piano che determinerebbero un valore recuperabile non inferiore rispetto al valore contabile delle CGU: la riduzione di ricavi che, senza nessuna riduzione nell'ammontare dei costi, determinerebbe un valore recuperabile non inferiore al valore contabile della CGU sarebbe pari a circa il 13,9% per l'aeroporto di Firenze e pari a circa 9,9% per l'aeroporto di Pisa.

Considerato che il valore recuperabile si è determinato sulla base di stime, TA 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; TA monitorerà costantemente tali fattori e l'esistenza di perdite di valore.

20. Immobili, impianti e macchinari

dati in euro/000	31.12.2020	31.12.2019	VARIAZIONE
Terreni, Fabbricati	17.329	16.789	540
Altri beni	2.966	3.689	-723
Attrez.re ind.li e comm.li	113	122	-9
Impianti e macchinari	5.200	5.704	-503
Immobilizzazioni in corso e acconti (mat.)	1.334	793	541
Immobili, impianti e macchinari	26.942	27.096	-154

Complessivamente nel corso dell'esercizio 2020 sono stati effettuati investimenti per circa 2,6 milioni di euro, relativi a:

(importi in migliaia di euro)	
terreni e fabbricati	160
impianti e macchinari	839
attrezzature ind.li e comm.li	0
autoveicoli	51
mobili e arredi	287

hardware	78
Immobilizzazioni in corso	1.199
Totale	2.614

Per l'analisi di dettaglio degli investimenti suddetti effettuati nel 2020 in esame si rimanda a quando riportato in relazione sulla gestione al paragrafo 10.

Nel corso del 2020 sono state effettuate dismissioni di cespiti per € 465 migliaia di euro. La movimentazione degli immobili, impianti e macchinari viene fornita nell'Allegato B.

21. Diritti d'uso

La società ha al 31 dicembre 2020 un valore dei Diritti d'uso è pari 4,6 milioni di euro. Tale voce si compone:

1. **Diritti d'uso su parcheggi** per 4,2 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 388 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	31.12.2020	31.12.2019
Valori al primo gennaio		4.736	4.806
Acquisizioni		423	537
Dismissioni		0	-17
Ammortamenti		-544	-589
Diritti d'uso alla fine del periodo		4.615	4.736

22. Partecipazioni in altre imprese

Al 31 dicembre 2020, TA detiene quote ed azioni in altre partecipazioni per 2.945 migliaia di euro (2.945 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), 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;
- **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 e Consorzio per l'Aeroporto di Siena sono, alla data del presente Bilancio, in stato di liquidazione.

Al 31 dicembre 2020 non si ravvisano variazioni significative nei fair value delle partecipazioni in altre imprese.

23. Partecipazioni in imprese Controllate

Al 31 dicembre 2020, il valore delle partecipazioni di TA delle società controllate è pari a 4.338 migliaia di euro (4.338 migliaia di euro al 31 dicembre 2019), come risulta dallo schema seguente.

dati in euro/000	31.12.2020	31.12.2019	VARIAZIONE
Parcheggi Peretola	3.251	3.251	0
Toscana Aeroporti Handling	750	750	0
Vola	200	200	0
Toscana Aeroporti Engineering	80	80	0
Jet Fuel	57	57	0
totale	4.338	4.338	0

Per le informazioni di dettaglio relative alle suddette partecipazioni si veda quanto riportato al paragrafo 16 “Principali informazioni sulla Capogruppo, sulle società controllate e sui rapporti intercorsi”, della Relazione sulla Gestione.

Con riferimento alla partecipazione nella controllata Parcheggi Peretola S.r.l., si ricorda che la società in questione ha conseguito nel 2020 una perdita quasi esclusivamente per effetto della risoluzione anticipata di un contratto di fornitura pluriennale; al netto di tale effetto e nonostante la drastica diminuzione dei ricavi conseguente alla riduzione del **traffico presso l'aeroporto di Firenze, la partecipata avrebbe chiuso l'esercizio in sostanziale pareggio**. Conseguentemente, considerati la struttura dei costi della società controllata, i risultati conseguiti nei precedenti esercizi e le ipotesi di ripresa del traffico (così come **illustrate nell'ambito dell'impairment test sui diritti di concessione**), **non sono stati rilevate perdite di valore sulla partecipazione in questione, pertanto nessuna svalutazione è stata riflessa nei dati al 31 dicembre 2020.**

Quanto alla partecipazione in Toscana Aeroporti Handling Srl, alla luce delle significative **perdite conseguite nell'esercizio** dalla controllata, la Capogruppo TA ha sottoposto il valore della partecipazione in questione a test di impairment come di seguito descritto.

In applicazione della metodologia prevista dallo IAS 36 la Società ha verificato la recuperabilità dei valori iscritti confrontando il valore contabile con il valore recuperabile (valore d'uso). Tale valore recuperabile è rappresentato dal valore attuale dei flussi finanziari futuri che si stimano deriveranno dall'uso continuativo dei beni e dal valore terminale attribuibile alle Società.

Le principali ipotesi utilizzate dalla Società per la determinazione dei flussi finanziari futuri, e del conseguente valore recuperabile (valore in uso) fanno riferimento:

- all'ipotesi di flussi finanziari previsionali relativi ad un orizzonte temporale 2021-2024 desumibili dai dati previsionali relativi a Toscana Aeroporti Handling S.r.l., approvati dal CdA della Capogruppo TA unitamente al test di impairment in data 5 marzo 2021; gli assunti alla base dei suddetti dati previsionali sono i medesimi di quelli utilizzati **nell'ambito dell'impairment test sui diritti di concessione;**
- a un tasso di sconto (WACC) pari al 7,53%;
- oltre al periodo esplicito di piano è stato stimato un tasso di crescita (g rate) pari al 1,3%.

In particolare, per l'attualizzazione dei flussi di cassa, è stato 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 partecipazione opera. Nel modello di attualizzazione dei flussi di cassa futuri, alla fine del periodo di proiezione dei flussi di cassa è inserito un valore terminale per riflettere il valore residuo che ogni cash generating unit (CGU) dovrebbe generare. Il valore terminale rappresenta il valore attuale, **all'ultimo anno della proiezione, di tutti i flussi di cassa successivi calcolati come rendita perpetua**, ed è stato determinato utilizzando un tasso di crescita (g rate), per riflettere le potenzialità di crescita di future.

Le analisi condotte non hanno portato ad evidenziare perdite di valore, pertanto nessuna svalutazione è stata riflessa nei dati al 31 dicembre 2020.

Inoltre, anche sulla base delle indicazioni contenute nel documento congiunto di Banca d'Italia, Consob e Isvap n. 2 del 6 febbraio 2009, la Capogruppo-TA ha provveduto ad elaborare l'analisi di sensitività sui risultati del test rispetto alla variazione degli assunti di base (utilizzo del tasso di crescita nell'elaborazione del valore terminale e il tasso di sconto) che condizionano il valore d'uso della CGU. Anche nel caso di una variazione positiva o negativa dell'1% del WACC e del g-rate utilizzato le analisi non porterebbero ad evidenziare perdite di valore. In tutti i casi elaborati il valore attuale dei flussi di cassa attesi generati dalla CGU risulta superiore al valore netto contabile sottoposto a test di impairment.

Data la perdita conseguita dalla partecipata, si evidenzia che la Capogruppo TA ha **deliberato l'intenzione e l'impegno irrevocabile da parte della stessa a continuare a finanziare e sostenere patrimonialmente TAH, al fine di assicurare sia l'adempimento delle sue obbligazioni sia la sua regolare prosecuzione e continuità di impresa.**

Inoltre, è stato condotto un test di impairment sulla partecipazione nella controllata Vola S.r.l., **basato sui dati previsionali della controllata approvati, unitamente all'impairment test** in questione, dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo in data 5 marzo 2021; i flussi di cassa attesi sono stati attualizzati ad un tasso di sconto pari al 7,53%, valutando anche la recuperabilità del finanziamento concesso dalla Capogruppo. Sono inoltre state condotte **analisi di sensitività considerando un incremento del WACC dell'1% e lo slittamento delle tempistiche di ripresa di due anni**, constatando che in entrambi i casi elaborati il valore attuale dei flussi di cassa attesi generati risulta superiore al valore netto contabile sottoposto a test di impairment. Le analisi condotte non hanno portato ad evidenziare perdite di valore pertanto nessuna svalutazione è stata riflessa nei dati al 31 dicembre 2020.

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

24. Partecipazioni in imprese Collegate

Al 31 dicembre 2020, 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 2019), come risulta dal dettaglio seguente:

- Alatoscana per 330 migliaia di euro (330 migliaia di euro al 31 dicembre 2019);
- Immobili AOU Careggi per 50 migliaia di euro (50 migliaia di euro al 31 dicembre 2019).

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	31.12.2020	31.12.2019	VARIAZIONE
Depositi cauzionali	183	201	-18
Crediti finanziari esigibili oltre l'anno	5.411	0	5.411
Crediti verso altri esigibili oltre l'anno	3.017	3.017	0
Altre attività finanziarie	8.611	3.218	5.393

Crediti finanziari esigibili oltre l'anno

Il nuovo credito finanziario al 31 dicembre 2020 deriva da due finanziamenti fruttiferi verso controllate per la quota parte a lungo termine come da schema seguente.

dati in euro/000	31.12.2020	31.12.2019	VARIAZIONE
T.A. HANDLING	5.030	0	5.030
VOLA	381	0	381
Crediti finanziari esigibili oltre l'anno	5.411	0	5.411

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 2019 in sede di sottoscrizione del contratto preliminare relativo all'acquisizione da NIT – Nuove Iniziative Toscane S.r.l. (società immobiliare controllata dal TA Unipol) di un'area sita nella cosiddetta "Piana di Castello" nei pressi dell'aeroporto di Firenze ai fini dello sviluppo del Master Plan.

Depositi cauzionali

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

26. Crediti commerciali esigibili oltre l'anno

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

27. Attività fiscali differite

Tale importo (3.965 migliaia di euro al 31 dicembre 2020) è composto principalmente dagli effetti fiscali rilevati sulle perdite fiscali del 2020 della Società, 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.

La recuperabilità delle attività per imposte anticipate relative alle perdite fiscali trova riscontro nella capacità di produrre utili fiscali nei futuri esercizi desumibile così come desumibili dal piano pluriennale approvato dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo in data 5 marzo 2021, tenuto anche conto che la normativa fiscale consente l'utilizzo delle perdite fiscali pregresse lungo un orizzonte temporale illimitato.

ATTIVITA' CORRENTI

Di seguito viene esposta la composizione delle attività correnti al 31 dicembre 2020 ed il confronto con l'esercizio precedente.

28. Crediti commerciali

La voce principale è composta dai crediti verso clienti della Società che al 31 dicembre 2020, al netto del fondo svalutazione crediti, ammontano a 15.608 migliaia di euro (16.757 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) così come da tabella seguente.

dati in euro/000	31.12.2020	31.12.2019	VARIAZIONE
Credit verso clienti	15.711	18.035	-2.324
Crediti verso società controllate	3.656	3.057	599
Crediti verso società collegate	162	288	-126
- Fondo svalutazione crediti	-3.921	-4.623	702
Crediti commerciali	15.608	16.757	-1.149

Il fondo svalutazione crediti commerciali è stato incrementato nell'esercizio mediante un accantonamento di 1.638 migliaia di euro e decrementato per 2.340 migliaia di euro per utilizzo.

	31.12.2019	acc.to	utilizzi	31.12.2020
Fondo svalutazione crediti	4.623	1.638	-2.340	3.921

La composizione dei crediti verso clienti 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 correnti	15.711	4.255	1.122	1.256	1.154	1.673	6.252
Tasso di perdita atteso		-0,1%	0,0%	-1,0%	-1,9%	-3,4%	-61,2%
Fondo svalutazione crediti	-3.921	-4	0	-12	-22	-57	-3.826
Totale al 31.12.2020	11.790	4.251	1.122	1.244	1.132	1.616	2.426

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 correnti	18.035	3.268	5.717	959	-2	1.566	6.526
Tasso di perdita atteso		-1,5%	-1,1%	-10,9%	-10,9%	-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

Nei crediti commerciali sono inclusi anche i crediti verso le società Collegate riportati nello schema seguente.

dati in euro/000	31.12.2020	31.12.2019	VARIAZIONE
Alatoscana	63	57	6
Immobili AOU Careggi	99	231	-132
Crediti verso società Collegate	162	288	-126

Nei crediti commerciali sono inclusi anche i crediti verso le società Controllate riportati nello schema seguente.

dati in euro/000	31.12.2020	31.12.2019	VARIAZIONE
Toscana Aeroporti Handling	1.748	1.578	170
Toscana Aeroporti Engineering	1.848	1.421	427
Parcheggi Peretola	15	13	1
Jet Fuel	45	45	0
Vola	0	0	0
Crediti verso società Controllate	3.656	3.057	599

29. Attività fiscali per imposte correnti

Tale voce pari a 903 migliaia di euro (198 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) si riferisce a crediti fiscali per imposte correnti per 802 migliaia di euro (di cui Ires per 605 migliaia di euro ed Irap per 198 migliaia di euro) e crediti per 101 migliaia di euro verso CAI per il provento derivante dal consolidato fiscale.

30. Altri crediti tributari

La voce è composta principalmente dal credito IVA per 1.957 migliaia di euro e da credito ART bonus per 65 migliaia di euro.

31. Crediti verso altri esigibili entro l'anno

dati in euro/000	31.12.2020	31.12.2019	VARIAZIONE
Contributi pubblici (Stato, Regione)	10.000	0	10.000
Cred. vs vettori addiz. com. diritti d'imb. pax	2.507	7.953	-5.446
Anticipi a fornitori	362	362	0
Risconti attivi	467	418	49
Crediti per incassi biglietterie	140	317	-177
Crediti per incassi generi di monopolio	53	104	-52
Altri crediti	673	687	-14
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	14.202	9.841	4.361

Fra i contributi pubblici si segnala un contributo di 10 milioni di euro che la Regione Toscana ha stanziato a favore della Società al fine di concorrere al potenziamento del sistema aeroportuale toscano, agevolare l'economia regionale e affrontare le criticità di mercato conseguenti all'emergenza Covid-19.

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 70.763 migliaia di euro (13.665 migliaia di euro al 31 dicembre 2019). L'aumento di liquidità deriva dal finanziamento bancario di 85 milioni di euro ricevuto nell'ultimo trimestre per far fronte alle esigenze di liquidità per superare il difficile periodo di emergenza sanitaria.

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.

Si segnala inoltre che ai sensi del Decreto Liquidità le disponibilità liquide acquisite con finanziamento SACE sono utilizzabili in relazione al pagamento dei costi del personale, dei canoni di locazione, degli investimenti e del capitale circolante.

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

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'

Il Patrimonio netto registra un decremento di 7.912 migliaia di euro per effetto della rilevazione della perdita di esercizio (-7.845 migliaia di euro).

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

33. Capitale

Al 31 dicembre 2020 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 2019).

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:

	Valore lordo	(Onere)/Beneficio fiscale	Valore Netto
2020			
- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale	-32	8	-24
2019			
- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale	-147	35	-112

37. Utile (perdita) di esercizio

Accoglie il risultato di esercizio di TA al 31 dicembre 2020, pari ad una perdita di (7.845) migliaia di euro (13.555 migliaia di euro al 31 dicembre 2019).

PASSIVITA' NON CORRENTI

Viene esposta di seguito la composizione delle passività non correnti al 31 dicembre 2020 confrontata con l'esercizio precedente.

38. Fondi per Rischi ed Oneri

Il Fondo per rischi ed oneri è pari a 1.005 migliaia di euro (1.450 migliaia di euro al 31 dicembre 2019). Di seguito la movimentazione dell'anno.

	dati in euro/000	31.12.2019	acc.to	utilizzo	31.12.2020
Fondi rischi e oneri		1.450	-43	-401	1.005

Il fondo al 31 dicembre 2020 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 2020";
- 115 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;
- 328 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 2020".

Gli importi accantonati dalla Società a fronte dei potenziali rischi derivanti dai contenziosi in essere risultano congrui in relazione al prevedibile esito delle controversie.

39. Fondi di ripristino e sostituzione

Tale Fondo (valutato secondo la miglior stima del valore attuale 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 2020 è pari a 22.162 migliaia di euro e si decrementa di 3.583 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2019 per effetto degli utilizzi dell'esercizio compensato parzialmente dall'accantonamento del 2020. Di seguito la relativa movimentazione.

dati in euro/000	31.12.2019	acc.to	utilizzo	on. fin.	31.12.2020
Fondi di ripristino e sostituzione	25.745	1.579	-5.600	438	22.162

Tale fondo, in funzione della stima temporale del suo utilizzo, viene ripartito fra le passività non correnti (13.920 migliaia di euro) e fra le passività correnti (8.242 migliaia di euro).

L'impatto potenziale su tale Fondo in termini di incremento, in conseguenza di un'ipotetica diminuzione di 50 b.p. su base annua dei tassi di attualizzazione, sarebbe pari a circa +650 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 attualizzazione, sarebbe pari a circa -600 migliaia di euro.

40. Fondi benefici a dipendenti

Come indicato in precedenza, il TFR è considerato un'obbligazione a benefici definiti da contabilizzare secondo lo IAS 19 "Benefici per dipendenti".

Per quanto riguarda lo scenario economico-finanziario i parametri utilizzati per le valutazioni dei due collettivi di Pisa e Firenze al 31 dicembre 2020 sono i seguenti:

- tasso annuo tecnico di attualizzazione: 0,39%;
- 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, conformemente a quanto previsto dallo IAS 19, risulta pari a 2.529 migliaia di euro (2.547 migliaia di euro al 31 dicembre 2019). 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 2019 di 18 migliaia di euro come sotto riportato:

dati in euro/000	31.12.2019	acc.to	on. Fin. Ias	utilizzo	(utili)/perdite attuariali	31.12.2020
Fondi benefici ai dipendenti	2.547	0	19	-125	88	2.529

La variazione inserita all'interno del conto economico complessivo (-24 migliaia di euro) è pari all'*actuarial loss* di 32 migliaia di euro, al netto dell'effetto fiscale, pari a 8 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 %
TA	2.403	2.665	2.568	2.491	2.472	2.556

Si riporta infine nella seguente tabella la previsione delle erogazioni del Fondo.

Cash Flows futuri (euro)

Year	TA
0 - 1	84.676
1 - 2	180.261
2 - 3	88.199
3 - 4	95.458
4 - 5	49.510
5 - 6	161.695
6 - 7	86.286
7 - 8	131.168
8 - 9	178.036
9 - 10	280.744

41. Passività finanziarie

Di seguito la movimentazione delle Passività finanziarie non correnti e correnti.

dati in euro/000	31/12/2019	Accensione di finanziamenti	Rimborsi	Riclassifiche	Altri movimenti non monetari	31/12/2020
Passività non correnti	22.945	85.000	-	(4.712)	(626)	102.607
Passività finanziarie correnti						
Scoperti bancari (finanz. A breve termine)	20.010	21.000	-	-	32	41.042
Quota corrente dell'indebit.to a m/l termine	4.730		(4.660)	4.712		4.782
Totale passività finanziarie correnti	24.740	21.000	(4.660)	4.712	32	45.824
Totale passività finanziarie	47.685	106.000	(4.660)	-	(594)	148.431

La voce Altri movimenti non monetari include principalmente l'effetto della rilevazione iniziale degli oneri di transazione connessi all'accensione del finanziamento SACE e la quota interessi non ancora liquidata di competenza dell'esercizio.

L'importo di 45,8 milioni di euro relativo alle passività finanziarie correnti in essere al 31 dicembre 2020 si riferisce, per 4.783 migliaia di euro alla quota corrente dell'indebitamento a medio lungo termine relativa ai finanziamenti descritti nel prosieguo della presente nota e per 41 milioni di euro ai finanziamenti a breve termine (c.d. "denaro caldo"), incrementati nell'esercizio per complessivi 21 milioni di euro.

Il decremento delle Passività finanziarie non correnti, pari a 5,3 milioni di euro, si riferisce alla riclassifica a breve delle quote di capitale in scadenza nell'esercizio successivo.

Al 31 dicembre 2020 sono 21,7 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 principalmente a:

- 1) un contratto di finanziamento con un pool di primari istituti finanziari costituito da Intesa Sanpaolo e BNL-TA BNP Paribas per un importo complessivo di 85 milioni di euro assistito dalle garanzie SACE in base a quanto previsto nel Decreto Legge n. 23/2020 (c.d. "Decreto Liquidità") nell'ambito del programma Garanzia Italia. Il finanziamento, che ha una durata di sei anni, consente alla Società di rafforzare i livelli di liquidità necessari per le attività aziendali ed a sostenere gli investimenti previsti nei siti aeroportuali di Firenze e Pisa;
- 2) due finanziamenti a lungo termine concessi dalla Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (BIIS - TA 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 Società per il finanziamento da 40 milioni di euro e 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 a TA 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.

Al 31 dicembre 2020 la Società, per i finanziamenti a medio lungo termine concessi da Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (BIIS - TA Intesa San Paolo) e MPS Capital Services, ha ottenuto le covenant holiday sulla misurazione dei parametri finanziari previsti da contratto al 31 dicembre 2020. Inoltre, il TA fa ricorso a finanziamenti bancari di breve periodo volti a soddisfare esigenze di breve termine.

Di seguito l'evoluzione delle scadenze dei finanziamenti in essere al 31 dicembre 2020.

Dati in migliaia di euro	quota capitale	quota interesse	totale
Entro l'anno	45.724	1.522	47.246
Compreso fra 1 e 2 anni	9.204	1.417	10.621
Compreso fra 2 e 3 anni	24.118	1.550	25.668
Compreso fra 3 e 4 anni	24.118	1.061	25.179
Compreso fra 4 e 5 anni	24.118	515	24.633
Compreso fra 5 e 6 anni	18.805	115	18.920
Oltre 6 anni	2.868	21	2.889
Totale	148.956	6.202	155.157

Di seguito si espongono le passività finanziarie in essere al 31 dicembre 2020 distinte tra quelle soggette a tasso di interesse fisso e quelle a tasso di interesse variabile.

Istituto bancario	Scadenza	tipo di interesse	tasso di interesse	debito al 31 dicembre
MONTE DEI PASCHI DI SIENA	giugno 2022	variabile	Euribor 6 mesi + 250 b.p.	2.863.678
INTESA SAN PAOLO - I tranche	settembre 2027	variabile	Euribor 6 mesi + 96 b.p.	8.699.009
INTESA SAN PAOLO - II tranche	settembre 2027	variabile	Euribor 6 mesi + 180 b.p.	11.487.671
ISP-SACE	settembre 2026	variabile	Euribor 3 mesi + 115 b.p.	84.339.485
BPM	gennaio 2021	fisso	0,30%	1.503.017
Banca Intesa San Paolo	febbraio2021	fisso	0,15%	2.002.541
Banca Intesa San Paolo	febbraio2021	fisso	0,15%	2.002.541
Banca Intesa San Paolo	febbraio2021	fisso	0,15%	2.002.541
Banca Intesa San Paolo	marzo 2021	fisso	0,20%	5.008.033
BNL	aprile 2021	fisso	0,50%	2.508.367
BNL	aprile 2021	fisso	0,50%	2.508.607
Unicredit	marzo 2021	fisso	0,30%	2.500.205
Unicredit	marzo 2021	fisso	0,30%	2.500.164
Unicredit	marzo 2021	fisso	0,30%	1.000.066
Unicredit	marzo 2021	fisso	0,30%	2.500.205
Unicredit	febbraio2021	fisso	0,30%	1.000.344
CREDEM	febbraio2021	fisso	0,09%	4.000.128
MPS	febbraio2021	fisso	0,20%	10.005.041
			totale	148.431.642

Di seguito il dettaglio degli affidamenti bancari al 31 dicembre 2020.

dati in euro/000	31.12.2020	31.12.2019	VAR.
Fidi accordati	57.150	68.250	-11.100
<i>di cui TA</i>	<i>57.150</i>	<i>68.250</i>	<i>-11.100</i>
Fidi utilizzati	41.000	20.000	21.000
<i>Utilizzato %</i>	<i>72%</i>	<i>29%</i>	

Di seguito si espongono i finanziamenti bancari al 31 dicembre 2020 al loro valore nozionale ed al *fair value*.

istituto bancario	società	nozionale	fair value
Intesa San Paolo	TA	20.076	20.116
Monte dei Paschi di Siena	TA	2.880	2.911
Intesa San Paolo - SACE	TA	85.000	85.967
Finanziamenti a breve ("denaro caldo")	TA	41.000	41.042
	Totale	148.956	150.036

La **Posizione Finanziaria Netta** al 31 dicembre 2020, 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			
<i>migliaia di euro</i>	31.12.2020	31.12.2019	Var. Ass.
A. Cassa e banche	70.763	13.665	57.098
B. Altre disponibilità liquide	-	-	-
C. Titoli detenuti per la negoziazione	-	-	-
D. Liquidità (A) + (B) + (C)	70.763	13.665	57.098
E. Crediti finanziari correnti	-	-	-
F. Debiti bancari correnti	41.042	20.010	21.032
G. Parte corrente dell'indebitamento non corrente	4.783	4.730	52
H. Altri debiti finanziari correnti vs società di leasing	505	419	86
I. Indebitamento finanziario corrente (F) + (G) + (H)	46.330	25.159	21.170
J. Indebitamento finanziario corrente netto (I) - (E) - (D)	(24.433)	11.494	(35.928)
K. Debiti bancari non correnti	102.607	22.945	79.662
L. Obbligazioni emesse	-	-	-
M. Altri debiti non correnti verso società di leasing	4.202	4.346	145
N. Indebitamento finanziario non corrente (K) + (L) + (M)	106.809	27.292	79.517
O. Indebitamento finanziario netto (J) + (N) (P.F.N.)	82.375	38.786	43.589

Si rimanda ai commenti in Relazione sulla gestione ed al "Rendiconto Finanziario" per una più approfondita analisi dell'andamento della stessa.

42. Passività finanziarie per diritti d'uso

Al 31 dicembre 2020 le Passività finanziarie per diritti d'uso, calcolate attualizzando il valore dei canoni di leasing a scadere, sono pari a 4,7 milioni di euro, di cui 4,2 milioni di euro classificate tra le passività non correnti e 505 migliaia di euro tra le passività correnti. I contatti di leasing non prevedono covenant.

Di seguito la movimentazione dell'anno. Si segnala che Toscana Aeroporti ha adottato l'espedito pratico introdotto dall'emendamento all'IFRS 16 "Leasing" per la valutazione dei contratti di leasing, applicabile nel caso in cui a seguito del Covid-19 siano stati rinegoziati i canoni. Il TA, quale locatario, ha scelto di contabilizzare la concessione come un canone variabile nel periodo in cui viene riconosciuto un pagamento inferiore: l'ammontare di tali minori pagamenti pari a 195 migliaia di euro è incluso nella riga "Pagamenti / altre riduzioni" della tabella seguente.

dati in euro/000	31.12.2020	31.12.2019
Valori al primo gennaio	4.766	4.796
Acquisizioni	423	537
Dismissioni	0	-17
Pagamento / altre riduzioni	-622	-659
Oneri finanziari	140	110
Passività finanziarie per diritti d'uso alla fine del periodo	4.707	4.766

Di seguito la maturazione della passività finanziaria.

	€/000
< 1 anno	673
1-2 anni	605
2-3 anni	544
3-4 anni	489
4-5 anni	478
5-6 anni	425
oltre 6 anni	2.391
totale	5.605

I tassi di interesse marginale definiti dalla Società 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 di TA, 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 per i contratti stipulati negli anni 2019 e precedenti:

- 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.

Di seguito i tassi utilizzati per i contratti stipulati nel 2020:

- 0,69% per i contratti di noleggio autoveicoli;
- 1,67% per i contratti di affitto a lungo termine;
- 1,10% per i contratti di affitto a breve-medio termine.

43. Altri debiti esigibili oltre l'anno

I debiti oltre l'esercizio successivo sono pari a 365 migliaia di euro (338 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) 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 41 Passività finanziarie.

PASSIVITA' CORRENTI

Viene esposta di seguito la movimentazione delle passività correnti avvenuta nel corso del periodo costituita dalle seguenti categorie.

44. Passività fiscali per imposte correnti

La voce pari a zero (2.078 al 31 dicembre 2019) è composta dalle imposte correnti (relative ad IRES) a carico di TA calcolate sui risultati ante imposte se positivi.

45. Altri debiti tributari

L'ammontare complessivo di 9.693 migliaia di euro (11.776 migliaia di euro al 31 dicembre 2019) è così composto:

dati in euro/000	31.12.2020	31.12.2019	VARIAZIONE
Erario c/addiz.le com.le diritti d'imbarco pax	8.312	10.761	-2.449
Erario c/Irpef dipendenti ed autonomi	1.003	442	561
Erario c/magg.ne diritti A/P voli privati	246	251	-5
Imposte locali	132	141	-9
Erario c/Iva	0	181	-181
Altri debiti tributari	9.693	11.776	-2.083

In particolare il debito verso l'Erario per l'addizionale comunale sui diritti d'imbarco è diminuito per effetto delle medesime dinamiche associate al calo dei crediti verso altri esigibili entro l'anno.

46. Debiti commerciali

I debiti verso fornitori al 31 dicembre 2020 ammontano a 24,7 milioni di euro (32,3 milioni di euro al 31 dicembre 2019) e registrano un calo di 7,6 migliaia di euro.

47. Debiti verso Istituti Previdenziali

Tale voce comprende i debiti verso gli Istituti previdenziali (INPS, INAIL) per un valore al 31 dicembre 2019 pari a 1.328 migliaia di euro (1.256 migliaia di euro al 31 dicembre 2019).

48. Altri debiti esigibili entro l'anno

Gli altri debiti entro l'anno al 31 dicembre 2020 sono pari a 5,6 milioni di euro (10 milioni di euro al 31 dicembre 2019) e sono rappresentati dalle seguenti voci di debito.

dati in euro/000	31.12.2020	31.12.2019	VARIAZIONE
Dipendenti/collaboratori c/competenze	972	2.757	-1.786
Canoni concessori	1.204	2.619	-1.415
Risconti passivi	634	1.185	-551
Servizio antincendio	1.002	1.061	-59
Incassi biglietteria aerea/bus/treno	479	554	-75
Organi istituz. c/competenze	131	697	-566
Acconti (vettori)	655	406	249
Altri debiti minori	533	692	-159
Altri debiti esigibili entro l'anno	5.610	9.972	-4.362

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 2020 gli impegni e garanzie sono composte da 15,5 milioni di euro di fidejussioni di Terzi a favore di TA e di 10,8 milioni di euro per fidejussioni prestate da Terzi per conto di TA.

dati in euro/000	31.12.2020	31.12.2019	VARIAZIONE
Fidejussioni di terzi a favore della Società	15.498	16.341	-843
Fidejussioni a terzi per conto della Società	10.833	10.833	0

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 2020 (dati in 000/euro)	Attività valutate al fair value	Attività valutate al costo ammortizzato	Totale
Attività			
Crediti commerciali	-	15.880	15.880
Altre attività finanziarie	2.945		2.945
Altri crediti	-	22.163	22.163
Cassa e mezzi equivalenti	-	70.763	70.763
Totale	2.945	108.806	111.751

31 dicembre 2020 (dati in 000/euro)	Attività valutate al fair value	Attività valutate al costo ammortizzato	Totale
Attività			
Passività finanziarie	-	148.432	148.432
Passività finanziarie per diritti d'uso	-	4.707	4.707
Debiti commerciali ed altre passività	-	29.055	29.055
Totale	-	182.193	182.193

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. 142/2019 art.1, comma 125)

Ai sensi della suddetta legge, il TA TA nel corso del 2020 ha rilevato proventi per i seguenti contributi.

dati in euro	€
Contributo Regione Toscana (L.R. 59/2020)	10.000.000
Rimborso Invitalia spese dotazioni Covid (D.L. 18/2020)	30.924
Credito d'imposta investimenti in beni strumentali nuovi (Legge 160/2019)	39.094
Credito d'imposta sanificazione (D.L. n. 34/2020, convertito in L. 77/2020)	28.297

Informazioni sulle voci principali del Fondo rischi e oneri al 31 dicembre 2020

Per una dettagliata descrizione dei contenziosi 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 2020, 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 accaduti nel corso del 2020.

Eventi ed operazioni significative non ricorrenti

Ai sensi della Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 si precisa che nell'esercizio 2020 la Regione Toscana ha stanziato un contributo di 10 milioni a favore della Società al fine di concorrere al potenziamento del sistema aeroportuale toscano, agevolare l'economia regionale e affrontare le criticità di mercato conseguenti all'emergenza Covid-19.

Eventi di rilievo avvenuti dopo il 31 dicembre 2020

La pista dell'aeroporto Vespucci, nell'ambito del programma di manutenzione periodica delle infrastrutture di volo, è chiusa al traffico aereo dal 1° febbraio al 4 aprile per lavori di rifacimento della pavimentazione della pista, delle strip di sicurezza, inclusi segnaletica orizzontale e dispositivi luminosi, nel rispetto delle norme di certificazione EASA.

A gennaio 2021 la Capogruppo TA informa che ha sottoscritto l'accordo per l'acquisizione del 51% di Cemes Aeroporti S.r.l., società di recente costituzione attiva nel settore delle

costruzioni, che assume contestualmente la denominazione sociale di Toscana Aeroporti Costruzioni S.r.l. (TAC).

A causa del perdurare dell'emergenza sanitaria e dell'inasprirsi delle restrizioni alla mobilità delle persone, anche i primi mesi del 2021 saranno negativamente condizionati per il trasporto aereo.

Con l'avvio della campagna vaccinale, che ha visto sul finire del 2020 la consegna anche su Pisa dei primi vaccini anti COVID-19 con voli cargo DHL, Toscana Aeroporti auspica di poter presto uscire dall'emergenza sanitaria e ritornare a viaggiare sicuri.

I primi di marzo 2021 la Commissione europea ha comunicato la conformità rispetto alle previsioni del trattato sul funzionamento dell'Unione Europea del contributo di 10 milioni di euro stanziato dalla Regione Toscana.

Proposta di destinazione del risultato d'esercizio

Proponiamo che **la perdita d'esercizio di 7.845.389 euro** sia coperta mediante utilizzo della riserva statutaria straordinaria di pari importo.

Autorizzazione alla pubblicazione

Questo documento è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 11 marzo 2021 e messo a disposizione nei termini di legge su autorizzazione del Presidente.

Per il Consiglio di Amministrazione
Il Presidente
(Marco Carrai)

ALLEGATI AL BILANCIO D'ESERCIZIO 2020

ALLEGATO A
PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELLE ATTIVITA' IMMATERIALI NEL 2020
 (importi in migliaia di Euro)

	DIRITTI DI CONCESSIONE	DIRITTI BREVETTO E UTILIZZO OPERE INGEGNO	IMMOBILNI IN CORSO	ALTRE IMMOB.NI	TOTALE
Costo storico	199.716	14.948	19.467	1.306	235.437
Fondo ammortamento	- 50.806	- 14.071	-	- 1.041	- 65.918
A - Valore al 31-12-19	148.910	877	19.467	265	169.519
<i>VARIAZIONI DI ESERCIZIO</i>					
Acquisti	400	87	8.608	1	9.096
Riclassifiche	117	29	(146)	-	0
Altre movimentazioni	-	-	(2)	-	2
Ammortamenti e svalutazioni	(5.473)	(649)	(2)	(29)	- 6.152,0
Altre movimentazioni del fondo	-	-	2	-	2
B - Saldo variazioni	(4.956)	(533)	8.460	(28)	2.944
Costo storico	200.233	15.064	27.928	1.307	244.531
Fondo ammortamento	(56.279)	(14.720)	-	(1.070)	- 72.070
Valore al 31.12.2020 (A+B)	143.954	345	27.928	237	172.463

ALLEGATO B
PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELLE ATTIVITA' MATERIALI NEL 2020
(importi in migliaia di Euro)

	TERRENI, FABBRICATI	IMPIANTI E MACCHINAR I	ATTREZ.RE INDLI E COMMLI	IMMOB. IN CORSO	ALTRI BENI	TOTALE
Costo storico	24.624	23.186	587	793	18.121	67.310
Fondo ammortamento	(7.835)	(17.482)	(465)	0	(14.432)	(40.214)
A - Valore al 31-12-19	16.789	5.704	122	793	3.689	27.096
<i>VARIAZIONI DI ESERCIZIO</i>						
Acquisti	160	890	0	1.199	365	2.614
Riclassifiche	658	0	0	(658)	0	0
Disinvestimenti	0	(440)	0	0	(25)	(465)
Altre movimentazioni	9	0	0	0	0	9
Ammortamenti e svalutazioni	(277)	(1.392)	(9)	0	(1.088)	(2.767)
Storno fondi amm. anni prec.	0	439	0	0	25	464
Altre movimentazioni del fondo	(9)	0	0	0	0	(9)
B - Saldo variazioni	540	(503)	(9)	541	(723)	(154)
Costo storico	25.451	23.635	587	1.334	18.461	69.468
Fondo ammortamento	(8.122)	(18.435)	(474)	0	(15.495)	(42.526)
Valore al 31-12-2020 (A+B)	17.329	5.200	113	1.334	2.966	26.942

ALLEGATO C
PATRIMONIO NETTO AL 31.12.2020: 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 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	5.368	B	5.368		
Riserva straordinaria statutaria	38.784	A, B, C	38.784		
RISERVA RETTIFICHE IAS (***)	(3.229)				
Utill (perdite) a nuovo	262				
Utile (perdita) dell'esercizio	(7.845)	A, B, C	(7.845)		
Totale	107.576		79.833		

di cui:

<i>Quota non distribuibile</i>	<i>48.895</i>
<i>Residua quota distribuibile</i>	<i>30.938</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.

ALLEGATO D
PROSPETTO DI MOVIMENTAZIONE DELLE IMPOSTE DIFFERITE E ANTICIPATE
ED EFFETTI CONSEGUENTI (importi in migliaia di Euro)

VOCI		IMPOSTE ANTICIPATE / DIFFERITE 31/12/2019		RIASSORBIMENTI ANNO 2020		INCREMENTI ANNO 2020		IMPOSTE ANTICIPATE / DIFFERITE 31/12/2020	
		IMPONIBILE	IMPOSTA	IMPONIBILE	IMPOSTA	IMPONIBILE	IMPOSTA	IMPONIBILE	IMPOSTA
FONDO SVALUTAZIONE CREDITI E ALTRI CREDITI	ires	5.010.296	1.202.471	2.337.557	561.014	1.540.203	369.649	4.212.942	1.011.106
IFRIC12 / FONDI DI RIPRISTINO E MANUTENZIONI ECCEDENTI	ires / irap	1.415.600	458.147	1.959.480	570.601	1.571.550	457.635	1.027.670	345.181
ACTUARIAL GAIN / LOSS (O.C.I.)	ires	597.175	143.323	-	-	87.895	21.095	685.070	164.417
VARIE MINORI	ires / irap	383.843	110.097	564.790	164.467	361.985	86.876	181.038	32.506
RISCHI E ONERI FUTURI	ires / irap	1.116.075	296.064	439.760	105.542	-	-	676.315	190.522
DIFFERENZE APPLICAZIONI IAS TFR	ires	234.982	56.396	-	-	84.434	20.264	319.416	76.660
PERDITE FISCALI	ires	-	-	-	-	8.933.985	2.144.156	8.933.985	2.144.156
Totale complessivo		8.757.971	2.266.497	5.301.588	1.401.623	12.580.053	3.099.676	16.036.436	3.964.550

ALLEGATO E
PROSPETTO DI RICONCILIAZIONE TRA RISULTATO D'ESERCIZIO E
IMPONIBILE FISCALE (importi in migliaia di Euro)

	T.A. S.p.A.		T.A. S.p.A.	
	31/12/2020		31/12/2019	
	IRES	IRAP	IRES	IRAP
Risultato ante Imposte civilistico	- 9.622	10.464	20.098	44.507
Aliquota ordinaria applicabile	24,00%	5,12%	24,00%	5,12%
Onere fiscale teorico	- 2.309	536	4.824	2.279
Principali variazioni a titolo definitivo				
- dividendi incassati (95% esente)	- 55		- 790	
- deduzioni analitiche e forfettarie da IRAP	-		- 216	
- a.c.e.	-		- 257	
- costo del lavoro del personale dipendente a tempo indeterminato		- 14.229		- 19.590
- altro oneri costo del lavoro deducibili		- 500		- 756
Variazioni definitive diverse (saldo)	825	1.555	1.534	- 103
Variazioni temporanee diverse (saldo)	- 83	- 5.609	- 3.094	- 1.676
Imponibile fiscale	- 8.934	- 8.319	17.276	22.383
Imposte correnti	-	-	4.146	1.146
Imposte anticipate su perdite fiscali recuperabili in anni successivi	- 2.144	-	-	-
Addizionale Ires 3,5% Concessionari	-	-	605	-
Imposte differite/anticipate	283	184	660	86
Proventi da consolidamento	- 99		- 99	
Imposte totali iscritte in bilancio	- 1.960	184	5.312	1.232

ATTESTAZIONE DEL BILANCIO D'ESERCIZIO 2020 AI SENSI DELL'ART. 81-TER DEL REGOLAMENTO CONSOB N. 11971 DEL 14 MAGGIO 1999 E SUCCESSIVE MODIFICHE E INTEGRAZIONI

1. I sottoscritti Roberto Naldi (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, commi 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 2020.

2. Si attesta, inoltre, che il Bilancio d'esercizio 2020:

- 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, 11 marzo 2021

Per il Consiglio di amministrazione

L'Amministratore Delegato

Roberto Naldi

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 2020

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 2020, 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 2020, 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° 38/2005.

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

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale: **Milano** 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 7785240 Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 I.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese Milano Monza **Milano** 20122 Via Abate Giunna 72 Tel. 080 3640211 - **Bergamo** 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 229661 - **Bologna** 40126 Via Angelo Finelli 8 Tel. 051 6186211 - **Brescia** 25121 Viale Doca d'Aosta 28 Tel. 030 3697501 - **Catania** 95129 Corso Italia 302 Tel. 095 7532311 - **Firenze** 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482811 - **Genova** 16121 Piazza Piccapietra 9 Tel. 010 29041 - **Napoli** 80121 Via del Mille 16 Tel. 081 36181 - **Padova** 35138 Via Venezia 4 Tel. 049 873481 - **Palermo** 00141 Via Marinese Ugo 50 Tel. 091 349737 - **Parma** 43121 Viale Tanara 20/A Tel. 0521 275011 - **Pescara** 65127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 085 4545711 - **Roma** 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 570251 - **Torino** 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011 556771 - **Trento** 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - **Treviso** 31100 Viale Felisetti 90 Tel. 0422 666011 - **Trieste** 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 040 3480781 - **Udine** 33100 Via Possolle 43 Tel. 0432 25789 - **Varese** 21100 Via Albuzzi 43 Tel. 0332 285039 - **Verona** 37135 Via Francia 21/C Tel. 045 8263001 - **Vicenza** 36100 Piazza Pontelandolfo 9 Tel. 0444 393311

www.pwc.com/it



dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio d'esercizio nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

Aspetti chiave	Procedure di revisione in risposta agli aspetti chiave
Diritti di concessione capitalizzati	
<p><i>Note illustrative al bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2020: nota 19 "Attività immateriali". Relazione sulla gestione: paragrafo 10 "Gli investimenti del gruppo".</i></p>	<p>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.</p>
<p>Nel bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2020 sono iscritti diritti di concessione per un valore pari a 171,9 milioni di Euro, di cui 27,9 milioni di Euro relativi a immobilizzazioni in corso, che complessivamente rappresentano il 52,4 per cento dell'attivo della Società.</p>	<p>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.</p>
<p>Considerata la rilevanza della voce 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 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.</p>	
<p>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.</p>	<p>A tal fine abbiamo verificato la ragionevolezza delle assunzioni utilizzate dagli amministratori per la stima dei flussi di cassa attesi lungo l'orizzonte temporale di riferimento e risultanti dai Piani pluriennali. Abbiamo altresì controllato l'accuratezza matematica dei conteggi predisposti dalla direzione.</p>
<p>Per la determinazione del valore recuperabile delle singole unità generatrici di cassa (c.d. <i>cash generating unit - CGU</i>) 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. <i>discounted cash flows</i>): 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</p>	<p>Abbiamo inoltre ripercorso le modalità di costruzione del tasso di sconto dei flussi finanziari derivanti dai Piani pluriennali approvati dagli amministratori della Società, unitamente alla verifica dell'eventuale perdita di valore (c.d. <i>impairment test</i>), in data 5 marzo 2021.</p> <p>Abbiamo inoltre analizzato gli scenari alternativi predisposti dagli amministratori (c.d. <i>sensitivity analysis</i>) nel contesto di incertezza conseguente</p>

<p>CGU è stato confrontato con il suo valore di bilancio, corrispondente alla somma delle attività e passività attribuibili alla CGU.</p>	<p>all'emergenza sanitaria da Coronavirus.</p>
<p>Inoltre, anche in considerazione del 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.</p>	<p>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.</p>
	<p>Le procedure di revisione svolte hanno compreso anche il coinvolgimento degli esperti in valutazioni appartenenti alla rete PwC.</p>
	<p>Le nostre verifiche hanno, infine, incluso l'analisi delle note illustrative al bilancio d'esercizio per valutare l'adeguatezza e completezza dell'informativa connessa.</p>

Valutazione dei fondi rischi ed oneri e dei fondi di ripristino e sostituzione

<p><i>Note illustrative al bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2020: nota 38 "Fondi rischi ed oneri", nota 39 "Fondi di ripristino e sostituzione" e paragrafo "Informazioni sulle voci principali del Fondo rischi e oneri al 31 dicembre 2020"</i></p>	<p>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 2020. 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.</p>
<p>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 2020 ammonta rispettivamente a 1 milione di Euro e 22,2 milioni di Euro, che rappresentano rispettivamente lo 0,3 per cento ed il 6,8 per cento del passivo della Società.</p>	<p>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 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.</p>
<p>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 internazionale "IAS 37 - Accantonamenti, passività e attività potenziali" adottati dall'Unione Europea, abbiamo rivolto una specifica attenzione alla verifica delle passività in questione.</p>	<p>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</p>
<p>Le principali analisi svolte dalla direzione hanno riguardato la verifica delle obbligazioni in corso, la stima della probabilità di dovervi</p>	

<p>adempiere e la stima del relativo ammontare.</p>	<p>l'ufficio legale interno, con i responsabili del controllo di gestione, con i responsabili tecnici interni e con professionisti esterni.</p>
---	---

Impatti dell'epidemia Covid-19

Note illustrative al bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2020: paragrafi "Impatti dell'epidemia Covid-19", "Rischio di liquidità" e "Sintesi degli impatti dell'epidemia Covid-19 sul conto economico"

Il settore del trasporto aereo è stato significativamente impattato dall'epidemia da Covid-19, emergenza che ha determinato una rilevante contrazione del traffico aereo presso l'Aeroporto di Firenze e quello di Pisa, con una conseguente riduzione dei ricavi e della marginalità dell'esercizio ed un assorbimento di liquidità da parte della gestione operativa.

In tale contesto, la direzione ha valutato l'impatto che gli effetti dell'epidemia da Covid-19 potranno avere sulla capacità della Società di adempiere alle obbligazioni assunte ed operare come un'entità in funzionamento, anche tramite l'ipotesi di scenari alternativi che tengano conto di una contrazione dei flussi di cassa in entrata.

Considerato l'uso di stime a cui ha fatto ricorso la direzione per valutare gli impatti dell'epidemia da Covid-19 sulla Società, abbiamo rivolto una specifica attenzione alle valutazioni effettuate dagli amministratori.

Abbiamo esaminato le valutazioni effettuate dalla direzione e le azioni intraprese dagli amministratori della Società, oltre alle ulteriori iniziative previste alla data, in risposta alla pandemia da Covid-19 ed ai conseguenti effetti in termini economico-finanziari. Abbiamo acquisito elementi probativi circa i rapporti in essere con il sistema bancario, acquisendo ed analizzando la documentazione e le clausole contrattuali, la situazione degli affidamenti e della liquidità, anche attraverso l'ottenimento di dati ed informazioni direttamente dagli istituti di credito. Abbiamo verificato la ragionevolezza delle assunzioni utilizzate dagli amministratori per la stima dei flussi di cassa e risultanti dai Piani pluriennali, controllando inoltre l'accuratezza matematica dei conteggi predisposti dalla direzione, tenendo conto anche delle procedure di revisione descritte in precedenza nell'ambito dell'Aspetto chiave "Diritti di concessione capitalizzati". Abbiamo inoltre analizzato le analisi di sensitività predisposte dagli amministratori nel contesto di incertezza conseguente all'emergenza sanitaria da Coronavirus.

Nell'ambito delle procedure di revisione svolte abbiamo altresì effettuato colloqui con la direzione e con gli organi di *governance*.

Le nostre verifiche hanno, infine, incluso l'analisi delle note illustrative al bilancio d'esercizio per valutare l'adeguatezza e completezza dell'informativa connessa.

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 n° 39/2010 e dell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs n° 58/1998

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 2020, 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,



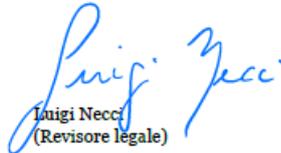
del DLgs n° 58/1998, con il bilancio d'esercizio della Toscana Aeroporti SpA al 31 dicembre 2020 e sulla conformità delle stesse alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

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 2020 e sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'articolo 14, comma 2, lettera e), del DLgs n° 39/2010, 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, 22 aprile 2021

PricewaterhouseCoopers SpA



Luigi Necci
(Revisore legale)

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 2020
E BILANCIO CONSOLIDATO 2020
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 2020 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 15 maggio 2020, si è costituito in data 15 giugno 2020 con la designazione da parte del Ministero dell'Economia e Finanze del suo Presidente e terminerà il proprio mandato con l'Assemblea di approvazione del bilancio al 31 dicembre 2022.

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, in occasione della nuova composizione, è stata trasmessa al Consiglio di Amministrazione (CdA) della seduta del 16 luglio 2020; successivamente confermata e trasmessa al CdA nella seduta dell'11 marzo 2021.

L'attività svolta dal collegio sindacale è stata condizionata dalla diffusione del virus Covid -19, rendendo necessario, per la maggior parte dell'anno, il ricorso all'utilizzo di sistemi di collegamento a distanza per lo svolgimento delle riunioni, in modo da non penalizzare l'attività di vigilanza. Con riferimento all'emergenza sanitaria in corso il Collegio Sindacale ha sistematicamente vigilato circa l'adozione da parte della società degli opportuni presidi a tutela della salute e sicurezza dei lavoratori. Inoltre nel corso del 2020 ha intensificato, con riferimento a tale aspetto, i flussi informativi con la direzione aziendale

e con la società di Revisione come richiesto dal richiamo di attenzione 1/21 del 16/02/2021 di CONSOB.

Sulla base delle informazioni ricevute, della documentazione acquisita e delle verifiche espletate si evidenzia quanto segue:

Operazioni di particolare rilevanza

La vostra società nel 2020 ha operato in un contesto fortemente condizionato dall'emergenza sanitaria determinata dalla diffusione della pandemia da Covid – 19.

In proposito si rinvia a quanto è stato esaurientemente riportato nell'apposito paragrafo della Relazione sulla Gestione al Bilancio 2020. Tra i principali fatti di rilievo accaduti nel 2020 si richiamano:

- In data 12 marzo 2020 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al fine di contrastare la diffusione dell'epidemia da Covid 19 e tutelare la salute dei lavoratori, ha emesso il provv. n. 112, poi prorogato con provv. 153 del 12 aprile 2020, che ha ridotto fortemente l'operatività degli aeroporti di Pisa e Firenze.
- A partire da fine marzo è stata attivata la Cassa Integrazione Guadagni straordinaria.
- In data 20 aprile 2020 i soci Corporacion America Italia s.p.a. e SO.G.IM s.p.a. hanno comunicato che il patto parasociale relativo alle azioni ordinarie di T.A. s.p.a. tra di essi sottoscritto in data 16 aprile 2014, ha cessato ogni suo effetto in data 15 aprile 2020 per scadenza del termine di durata.
- In data 23 aprile 2020 l'ENAC, per favorire la ripresa del trasporto aereo, ha disposto la sospensione del versamento dei canoni relativi alle concessioni aeroportuali in scadenza a luglio 2020; il relativo pagamento è stato rinviato allo scorso gennaio 2021 e l'importo è stato commisurato al traffico effettivamente registrato nel 2020.
- In data 15 maggio 2020, in sede di approvazione del bilancio 2019, l'Assemblea degli Azionisti ha accolto la proposta del Consiglio di Amministrazione di non distribuire alcun dividendo ed accantonare l'utile dell'esercizio 2019 pari ad €. 13.554.635 a riserve, secondo un approccio prudentiale al fine di tutelare la solidità patrimoniale della società e del Gruppo T.A. alla luce dell'epidemia in corso.
- In data 25 maggio 2020 il Consiglio di Amministrazione ha informato che l'Amministratore Delegato Gina Giani, per ragioni personali, ha rassegnato le proprie dimissioni da tutti gli incarichi ricoperti nella Società e sue partecipate a partire dal 29 maggio 2020; in tale data il Consiglio di Amministrazione ha nominato quale nuovo Amministratore Delegato il Consigliere Roberto Naldi e, per cooptazione, Cecilia Carriquiry quale Consigliere non esecutivo.
- In considerazione del calo di traffico negli aeroporti italiani derivante dall'emergenza pandemica da Covid 19, è stata prorogata di due anni la durata delle concessioni per la gestione e sviluppo delle attività aeroportuali.
- Il Consiglio Regionale della Toscana, con Legge 4 agosto 2020 n. 75 ha previsto un contributo al sistema aeroportuale da assoggettare ad approvazione della Comunità europea in tema di aiuti stato, che è stato inserito tra i proventi dell'esercizio. In data 2 marzo 2021 Toscana Aeroporti ha ricevuto il via libera della Commissione Europea
- In data 26 ottobre 2020 il CdA di T.A. ha deliberato la richiesta di finanziamento con un gruppo di primari istituti bancari costituito da Intesasanpaolo e BNL-Gruppo BNP Paribas per un importo complessivo di €. 85 milioni assistito da garanzia SACE in base a quanto previsto dal Decreto Legge 23/2020. Il finanziamento ha durata di sei anni; l'erogazione è avvenuta nel mese di novembre 2020.

- In data 18 dicembre 2020 il CdA di T.A. s.p.a. ha deliberato il mandato all'amministratore delegato per l'acquisizione del 51% di "Cemes Aeroporti s.r.l.", poi denominata Toscana Aeroporti Costruzioni srl società di costruzioni da dedicare allo sviluppo infrastrutturale programmato per gli scali di Firenze e Pisa avendo già ricevuto parere favorevole da parte di ANAC rispetto alla possibilità di costruzione in house delle opere. L'accordo per l'acquisizione è stato sottoscritto il 26 gennaio 2021.

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 e, in particolare, nell'attuale e nella precedente composizione, si è riunito nel corso del 2020 n. 14 volte ed ha partecipato a n. 1 Assemblea dei Soci, n. 13 Consigli di Amministrazione, n. 1 Comitato Esecutivo, n. 2 Comitati Nomine e Remunerazioni, n. 7 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 propria attenzione, che le operazioni deliberate e poste in essere sono conformi alla legge e allo statuto e non appaiono manifestamente 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 2020.

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.

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.

Il Collegio ha parimenti monitorato l'attività svolta dal responsabile della funzione di *Internal Audit*, in applicazione a quanto previsto dal Piano di Audit 2020 approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 5 febbraio 2020 con proposta esaminata dal Comitato controllo e rischi nella seduta del 4 febbraio 2020 ed aggiornato con delibera del CdA del 16 luglio 2020 con proposta esaminata dal Comitato controllo e rischi nella seduta del 1° luglio 2020, 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 il *risk-assessment* si dà atto che l'attuale 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 nelle sedute del 20 dicembre 2017 e del 6 agosto 2019. Nelle sedute del 4 agosto 2020 e 11 marzo 2021, il CdA ha preso atto che l'Organismo di Vigilanza, rispettivamente nel periodo del primo semestre 2020 e secondo semestre 2020, sulla base e nei limiti delle attività condotte e delle informazioni ricevute, ha rilevato che non sono emersi indici di anomalia, fatti censurabili, e non conformità tali da far ritenere la violazione del Modello 231 adottato dalla Società.

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 (ERM) le cui risultanze sono state approvate, con parere favorevole del Comitato controllo e Rischi, dal CdA in data 19 dicembre 2019; in data 18 dicembre 2020 il CdA, previo parere positivo del Comitato controllo e Rischi in pari data, ha approvato l'aggiornamento del Risk Assessment quale processo correlato all'ERM.

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 2020, 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 94.000 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; euro 91.500 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; 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 2020.

Le controllate Toscana Aeroporti Handling Srl, Jet Fuel Srl e Parcheggi Peretola Srl hanno corrisposto a PwC S.p.A. per incarichi aventi ad oggetto servizi di revisione compensi per euro 32.800.

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 11 marzo 2021 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 remunerazione

Il Collegio Sindacale ha verificato i processi aziendali che hanno condotto alla definizione delle politiche di remunerazione della Società con particolare riferimento ai criteri di remunerazione dell'Amministratore Delegato e dei Dirigenti con responsabilità strategica fornendo, ove richiesto dalle norme di legge, i relativi pareri. Il Consiglio di Amministrazione del 11 marzo 2021, su proposta del Comitato Nomine e Remunerazione, ha provveduto ad approvare la "Relazione Annuale sulla Remunerazione", predisposta ai sensi dell'articolo 123-ter del TUF e in ottemperanza alle previsioni dell'articolo 6 del Codice di Autodisciplina.

Politiche di diversità

Ferma restando la conformità a quanto previsto dalla normativa applicabile, la Società non ha ritenuto di adottare nel corso del 2020 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.

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.

Verifica di valore delle attività

Con riferimento all'eventuale riduzione di valore delle attività, cosiddetto *impairment test*, di cui al principio contabile IAS 36, il Consiglio di Amministrazione, nella seduta del 5 marzo 2021 e quindi prima dell'approvazione del progetto di bilancio, ha approvato i criteri alla base della determinazione delle procedure di impairment e gli *impairment test* condotti da Toscana Aeroporti a livello di bilancio consolidato ed a livello di bilancio d'esercizio relativi alla Cash Generating Unit Aeroporto di Firenze e Aeroporto di Pisa.

I risultati della procedura seguita hanno confermato la recuperabilità delle attività.

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 2020, 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 2020 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.

Proposte in ordine al bilancio di esercizio e al bilancio consolidato

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 2020, approvati dal Consiglio di Amministrazione in data 11 marzo 2021. 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 2020, approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 11 marzo 2021.

La Società di Revisione ha emesso in data 22 aprile 2021 le relazioni sui bilanci della Società e del Gruppo e sul bilancio consolidato 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 e le informazioni della 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 2020.

La società di revisione ha, altresì, prodotto in data 22 aprile 2021 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 31/12/2020.

Per i profili di propria competenza il Collegio dichiara che non esistono motivi ostativi all'approvazione del bilancio di esercizio e delle relative proposte di delibera formulate dal Consiglio di Amministrazione.

Si precisa infine che il CdA, riunitosi in data 01/04/2021, ha proceduto alla revoca della convocazione dell'Assemblea Ordinaria degli Azionisti originariamente prevista per il 29/30 Aprile 2021 fissando per il giorno 18 maggio 2021 ore 11.00 in prima convocazione, ovvero per il 19 maggio 2021 stesso orario in seconda convocazione, la nuova data dell'Assemblea Ordinaria degli Azionisti per l'approvazione del bilancio 2020 e per la modifica dello Statuto.

Conclusioni e proposta all'Assemblea

Tutto ciò premesso, il Collegio Sindacale, considerato il contenuto delle relazioni redatte dalla società di revisione, preso atto delle attestazioni rilasciate congiuntamente dall'Amministratore Delegato e dal Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari, ritiene che non sussistano ragioni ostative per l'approvazione da parte dell'Assemblea del progetto di bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 unitamente alla proposta di copertura della perdita di esercizio di Euro 7.845.389, tramite l'utilizzo della riserva statutaria disponibile, così come indicato dal Consiglio di Amministrazione.

Firenze, 22 aprile 2021

IL COLLEGIO SINDACALE

Dott. Michele Molino, Presidente

Dott.ssa Silvia Bresciani, sindaco effettivo

Dott.ssa Raffaella Fantini, sindaco effettivo

Prof. Roberto Giacinti, sindaco effettivo

Dott. Antonio Martini, sindaco effettivo