

---

## Gruppo Toscana Aeroporti

---



### RELAZIONE FINANZIARIA SEMESTRALE AL 30 GIUGNO 2015

Il presente fascicolo è disponibile nella sezione Investor Relations del sito internet di Toscana Aeroporti all'indirizzo [www.toscana-aeroporti.com](http://www.toscana-aeroporti.com)

**Toscana Aeroporti S.p.a.**

Via del Termine, 11 – 50127 Firenze - [www.toscana-aeroporti.com](http://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. L'AZIONARIATO DELLA CAPOGRUPPO .....	5
3. FUSIONE PER INCORPORAZIONE DI AEROPORTO DI FIRENZE S.P.A. ....	7
4. DATI ECONOMICI E PATRIMONIALI PRO-FORMA DELL'INCORPORANTE AL 31 DICEMBRE 2014 ED AL 30 GIUGNO 2014 .....	7
5. ANDAMENTO DEL TITOLO .....	11
6. MACROSTRUTTURA SOCIETARIA DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI .....	12
7. COMPOSIZIONE ORGANI SOCIALI .....	13
8. HIGHLIGHTS .....	14
9. ANDAMENTO DEL TRAFFICO DEL SISTEMA AEROPORTUALE TOSCANO .....	16
• 9.1. Andamento del traffico dello scalo di Pisa (Aeroporto Galileo Galilei) .....	19
• 9.2 Andamento del traffico dello scalo di Firenze (Aeroporto Amerigo Vespucci).....	24
10. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI NEL PRIMO SEMESTRE DELL'ANNO .....	27
11. RISULTATI DELLA GESTIONE DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI .....	29
• 11.1 Conto Economico Consolidato.....	29
• 11.2 Situazione Patrimoniale Finanziaria Consolidata .....	34
• 11.3 Analisi dei flussi finanziari .....	37
• 11.4 Posizione Finanziaria Netta Consolidata.....	39
12. GLI INVESTIMENTI DEL GRUPPO .....	41
13. LE RISORSE UMANE .....	43
14. RAPPORTI CON SOCIETÀ DEL GRUPPO E PARTI CORRELATE .....	44
15. PRINCIPALI INFORMAZIONI SULLE SOCIETA' CONTROLLATE .....	47
• 15.1 Parcheggi Peretola.....	47
• 15.2 Toscana Aeroporti Engineering.....	48
• 15.3 Jet Fuel.....	49

16. PRINCIPALI RISCHI ED INCERTEZZE CUI IL GRUPPO E' ESPOSTO .....	50
17. EVENTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO IL 30 GIUGNO 2015 .....	54
18. PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE .....	55
BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO – SCHEMI AL 30.06.2015 ....	57
NOTE ILLUSTRAZIONE AL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO AL 30.06.2015 .....	64
ALLEGATI AL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO 2015 .....	111
ATTESTAZIONE DEL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO .....	115

**Signori azionisti,**

La relazione finanziaria semestrale consolidata al 30 giugno 2015, approvata dal Consiglio di Amministrazione del 28 agosto 2015, è stata redatta ai sensi del D. Lgs. 58/1998 e successive modifiche, nonché del Regolamento emittenti emanato dalla Consob.

La presente relazione finanziaria semestrale consolidata è composta dalla relazione sulla gestione, che contiene le osservazioni degli Amministratori sull'andamento della gestione e sull'evoluzione dell'attività nel corso del 2015 e dal Bilancio consolidato semestrale abbreviato.

I criteri di valutazione e di misurazione adottati nella formulazione del Bilancio consolidato semestrale abbreviato incluso nella relazione finanziaria semestrale consolidata al 30 giugno 2015 sono quelli stabiliti dagli International Financial Reporting Standard (IFRS) emanati dall'International Accounting Standard Board (IASB) e adottati dalla commissione Europea secondo la procedura di cui all'art.16 del Regolamento europeo n. 1606/2002 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 19 luglio 2002, con particolare riferimento allo IAS 34 relativo ai bilanci intermedi. Tali principi contabili sono i medesimi applicati per la redazione del Bilancio consolidato al 31 dicembre 2014.

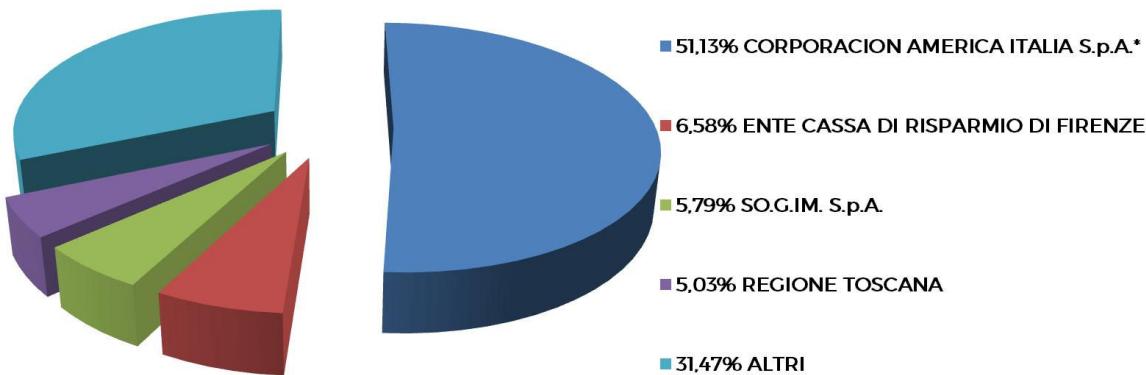
L'attività di revisione contabile limitata del Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2015 è stata effettuata dalla società PricewaterhouseCoopers S.p.a..

I dati contabili al 30 giugno 2015 includono, con il metodo integrale, i dati della Capogruppo Toscana Aeroporti S.p.a. e quelli delle società controllate Parcheggi Peretola S.r.l. e Jet Fuel Co. S.r.l. (di seguito Jet Fuel).

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l., controllata al 100%, non è consolidata in quanto non ancora operativa alla data del 30 giugno 2015.

## **1. COMPOSIZIONE CAPITALE SOCIALE DELLA CAPOGRUPPO**

Si riporta di seguito il prospetto riepilogativo nominativo dei soggetti che alla data del 28 agosto 2015, partecipano, direttamente o indirettamente, in misura superiore al 5% al capitale sociale di Toscana Aeroporti S.p.a. di seguito anche "TA", o la "Capogruppo", sottoscritto rappresentato da azioni con diritto di voto, secondo le risultanze del Libro dei Soci, integrate dalle comunicazioni ex art. 120, D.Lgs. 58/1998.



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

Il capitale sociale di Toscana Aeroporti S.p.a. è pari a 30.709.743,90 euro, interamente versato e sottoscritto, rappresentato da n. 18.611.966 azioni ordinarie del valore nominale di 1,65 euro cadauna.

Si ricorda che a seguito stipula dell'atto di fusione per incorporazione di Aeroporto di Firenze S.p.a. (di seguito "AdF") avvenuta in data 11 maggio 2015, la cui operazione è descritta nel prosieguo del presente documento, TA (già Società Aeroporto Toscano Galileo Galilei S.p.a. - in breve "SAT") ha aumentato il capitale sociale per un importo complessivo di nominali 14.440.743,90 euro, mediante emissione di n. 8.751.966 azioni a servizio del concambio.

Si evidenzia che la totalità delle azioni di TA di proprietà di Corporacion America Italia S.p.a. sono state sottoposte a pegno fino al dicembre 2019 a garanzia del prestito obbligazionario emesso dal socio in questione.

## 2. L'AZIONARIATO DELLA CAPOGRUPPO

### Cariche sociali

In data 15 luglio 2015 l'Assemblea degli azionisti di Toscana Aeroporti S.p.a. ha nominato il Consiglio di Amministrazione, i cui quindici componenti rimarranno in carica per tre esercizi (fino all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2017). L'Assemblea ha, inoltre, nominato Marco Carrai Presidente del Consiglio di Amministrazione.

In pari data, il Consiglio di Amministrazione, presieduto dal neo Presidente Marco Carrai, ha nominato Gina Giani Amministratore Delegato, Roberto Naldi e Pierfrancesco Pacini Vice Presidenti della Società.

Al Vice Presidente Roberto Naldi sono stati attribuiti poteri, deleghe e responsabilità in materia di indirizzo e di piani strategici della Società. In virtù di tali poteri il Vice Presidente Naldi è da considerarsi esecutivo.

Al consigliere Vittorio Fanti sono stati attribuiti poteri, deleghe e responsabilità in materia di progetti speciali individuati dal Consiglio ivi incluso il progetto afferente la realizzazione della nuova pista e della nuova aerostazione

dell'aeroporto di Firenze. In virtù di tali poteri il consigliere Vittorio Fanti è da considerarsi esecutivo.

Il Consiglio di Amministrazione ha inoltre provveduto alla costituzione del Comitato Esecutivo composto dal Presidente Marco Carrai (Presidente del Comitato), dall'Amministratore Delegato Gina Giani, dai Vice Presidenti Roberto Naldi e Pierfrancesco Pacini, dal Consigliere Delegato Vittorio Fanti e dai consiglieri Martin Francisco Antranik Eurnekian Bonnarens e Iacopo Mazzei.

Il Consiglio di Amministrazione ha, inoltre, costituito i seguenti Comitati:

- Comitato Controllo e Rischi, composto dai Consiglieri Stefano Bottai, Anna Girello e Iacopo Mazzei;
- Comitato Nomine e Remunerazione, composto dai Consiglieri Stefano Bottai, Elisabetta Fabri e Pierfrancesco Pacini.

Sempre in data 15 luglio 2015 il Consiglio di Amministrazione ha individuato quale Amministratore incaricato del sistema di controllo interno e di gestione dei rischi il Presidente Marco Carrai.

Il Consiglio di Amministrazione, ha inoltre deliberato – previo parere favorevole del Collegio Sindacale – di nominare Marco Gialletti quale Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari.

Per la composizione degli organi sociali si rimanda al paragrafo 7 della presente Relazione.

#### I patti parasociali

In data 16 aprile 2014 Corporacion America Italia S.r.l.. (oggi S.p.a.) e SO.G.IM. S.p.a. (che ha preventivamente esercitato il proprio diritto di recesso dal patto parasociale con la Regione Toscana) hanno stipulato un patto parasociale in virtù del quale Corporacion America Italia S.p.a. è in grado di esercitare un'influenza dominante sulla Società AdF (oggi incorporata in Toscana Aeroporti S.p.a.). Il patto ha una durata di tre anni, rinnovabile alla scadenza.

In data 13 maggio 2015 è stato stipulato un *addendum* al patto parasociale originario tra Corporacion America Italia S.p.a. e SO.G.IM. S.p.a. al fine di adeguarlo alla luce della fusione, il cui atto è stato stipulato in data 11 maggio 2015 ed avente efficacia 1 giugno 2015.

Infine, si rende noto che, a seguito della nomina del CdA di Toscana Aeroporti S.p.a. da parte dell'Assemblea degli azionisti tenutasi il 15 luglio 2015, il patto parasociale stipulato in data 23 giugno 2015 tra Ente Cassa di Risparmio di Firenze, Regione Toscana, Provincia di Pisa, Fondazione Pisa, C.C.I.A.A. di Firenze, Comune di Pisa, C.C.I.A.A. di Pisa, è automaticamente decaduto.

Maggiori dettagli e contenuti sono disponibili sul sito istituzionale della società al seguente indirizzo: [www.toscana-aeroporti.com](http://www.toscana-aeroporti.com).

### **3. FUSIONE PER INCORPORAZIONE DI AEROPORTO DI FIRENZE S.P.A.**

La Fusione rientra nel quadro del disegno industriale e strategico già reso noto al mercato con il comunicato stampa congiunto diffuso da SAT ed AdF in data 16 ottobre 2014, volto alla realizzazione dell'integrazione tra SAT e AdF, e rispetta le prescrizioni del Piano Nazionale degli Aeroporti in tema di unico gestore per gli aeroporti di Firenze e Pisa al fine di garantire agli stessi la qualifica di aeroporti di interesse nazionale strategico.

L'obiettivo strategico è quello di costituire il sistema aeroportuale toscano "best in class" e di divenire uno dei principali poli aeroportuali italiani. Il progetto d'integrazione è finalizzato a massimizzare lo sviluppo coordinato dell'Aeroporto Galilei di Pisa e dell'Aeroporto Vespucci di Firenze attraverso l'ampliamento dell'offerta delle destinazioni raggiungibili dai due scali, l'aumento dei posti offerti sulle singole rotte, l'aumento del numero di compagnie aeree operanti nel sistema grazie all'adeguamento delle infrastrutture aeroportuali ai volumi di traffico previsti dai Piani di Sviluppo Aeroportuali (PSA) dei due aeroporti.

Alla data di efficacia della Fusione (1° giugno 2015) SAT ha mutato la propria denominazione sociale in "Toscana Aeroporti S.p.a.", società quotata con sede legale a Firenze, il cui capitale sociale è detenuto al 51,13% da Corporacion America Italia S.p.a..

Per ulteriori dettagli in merito all'operazione di fusione per incorporazione di AdF si rinvia al paragrafo "Fusione per incorporazione di Aeroporto di Firenze S.p.a." nelle note illustrative.

### **4. DATI ECONOMICI E PATRIMONIALI PRO-FORMA DELL'INCORPORANTE AL 31 DICEMBRE 2014 ED AL 30 GIUGNO 2014**

Ai fini di una migliore rappresentazione delle dinamiche gestionali del Gruppo TA, si riportano di seguito i dati pro-forma dell'incorporante al 31 dicembre 2014 (inclusi nel Documento Informativo Equivalente del 22 maggio 2015) ed al 30 giugno 2014 (inclusi nel Documento Informativo Equivalente del 23 dicembre 2014).

I dati pro-forma sono stati redatti con la finalità di presentare gli effetti della operazione di Fusione sulla situazione patrimoniale, finanziaria ed economica del Gruppo SAT (oggi Toscana Aeroporti) come se tale operazione fosse avvenuta nel periodo a cui si riferiscono i dati pro-forma presentati, secondo i criteri e le modalità previste dalla raccomandazione Consob n. DEM 1052803 del 5 luglio 2001 e secondo le modalità di redazione previste nel documento tecnico allegato alla stessa (c.d. Documento Informativo Equivalente).

Pertanto:

- a) con riferimento alla situazione patrimoniale-finanziaria, le rettifiche pro-forma sono state apportate assumendo che la Fusione si sia perfezionata il 31 dicembre 2014;

- b) con riferimento al conto economico, le rettifiche pro-forma sono state apportate assumendo che la Fusione si sia perfezionata all'inizio del periodo cui si riferisce il conto economico stesso (1 gennaio 2014);
- c) con riferimento al rendiconto finanziario, le rettifiche pro-forma sono state apportate assumendo che la Fusione si sia perfezionata all'inizio del periodo cui si riferisce il rendiconto finanziario stesso (1 gennaio 2014);
- d) conseguentemente, in considerazione delle diverse finalità dei dati pro-forma rispetto a quelli di un Bilancio consolidato semestrale abbreviato, ed avendo riguardo al fatto che gli effetti sono calcolati con un diverso riferimento temporale per la rappresentazione della situazione patrimoniale-finanziaria, del conto economico e dei flussi finanziari, la situazione patrimoniale-finanziaria, il conto economico consolidato pro-forma ed il rendiconto finanziario pro-forma devono essere letti ed interpretati separatamente senza ricercare collegamenti o corrispondenze contabili tra i documenti;
- e) le rettifiche pro-forma hanno preso in considerazione e rappresentato gli effetti patrimoniali, economici e finanziari di entità significativa che sono direttamente correlati all'operazione per la quale sono richiesti i dati pro-forma;
- f) le rettifiche pro-forma apportate sono confortate da evidenze oggettive ed indipendentemente verificabili;
- g) le rettifiche pro-forma sono state determinate rispettando i criteri di valutazione ed i principi contabili internazionali IAS/IFRS, omologati dalla Commissione Europea;
- h) le rettifiche pro-forma sono state determinate, per quanto possibile, utilizzando modalità e criteri sostanzialmente coerenti con quelli adottati in sede di redazione del primo bilancio successivo alla Fusione, in cui sono riflessi gli effetti della Fusione;

Ne consegue che, nonostante il rispetto dei criteri generali enunciati in precedenza, permangono dei limiti intrinseci nella natura stessa dei dati pro-forma, in quanto si tratta di rappresentazioni basate su assunzioni. Pertanto, esse non sono da ritenersi rappresentative dei risultati che si sarebbero ottenuti qualora le operazioni considerate nella redazione dei dati pro-forma fossero realmente avvenute alla data presa a riferimento. I dati pro-forma riproducono una situazione ipotetica e non intendono pertanto raffigurare in alcun modo una situazione patrimoniale ed economica attuale o prospettica di Toscana Aeroporti.

I Prospetti Consolidati Pro-Forma includono:

- A) i dati storici relativi al Bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo SAT al 30 giugno 2014 e quelli relativi al Bilancio consolidato annuale del Gruppo SAT al 31 dicembre 2014, redatti secondo i principi contabili internazionali IAS/IFRS;
- B) i dati storici relativi al Bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo AdF al 30 giugno 2014 e quelli relativi al Bilancio consolidato annuale del Gruppo AdF al 31 dicembre 2014, redatti secondo i principi contabili internazionali IAS/IFRS;
- C) l'aggregazione (somma) dei dati relativi al Gruppo SAT e al Gruppo AdF al 30 giugno 2014 ed al 31 dicembre 2014;

- D) le rettifiche pro-forma per riflettere l'operazione di Fusione;  
 E) i dati consolidati pro-forma del Gruppo SAT al 30 giugno 2014 ed al 31 dicembre 2014 ottenuti sommando ai dati aggregati le rettifiche pro-forma.

Di seguito i prospetti di Conto economico consolidato pro-forma al 30 giugno 2014 e di Stato patrimoniale consolidato pro-forma dell'Emittente per il Bilancio chiuso al 31 dicembre 2014.

(migliaia di euro)

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO PRO-FORMA AL 30 GIUGNO 2014	Gruppo SAT	Gruppo AdF	Aggregato	Rettifiche Pro-Forma	Gruppo SAT Pro-forma
	(A)	(B)	(C) = (A)+(B)	(D)	(E) = (C) + (D)
Ricavi operati Aviation	21.597	14.052	<b>35.649</b>	-	<b>35.649</b>
Ricavi operati Non Aviation	7.488	5.004	<b>12.492</b>	-	<b>12.492</b>
Ricavi per servizi di costruzione	1.563	2.146	<b>3.709</b>	-	<b>3.709</b>
Altri ricavi operativi	788	493	<b>1.281</b>	-	<b>1.281</b>
<b>TOTALE RICAVI (A)</b>	<b>31.437</b>	<b>21.695</b>	<b>53.132</b>	-	<b>53.132</b>
Costi per materie prime, suss. di consumo e di merci	(538)	(1.180)	<b>(1.718)</b>	-	<b>(1.718)</b>
Costi del personale	(10.980)	(7.496)	<b>(18.476)</b>	-	<b>(18.476)</b>
Costi per servizi	(11.907)	(5.996)	<b>(17.903)</b>	-	<b>(17.903)</b>
Costi per servizi di costruzione	(1.488)	(2.044)	<b>(3.532)</b>	-	<b>(3.532)</b>
Altre spese operative	(2.021)	(739)	<b>(2.760)</b>	-	<b>(2.760)</b>
<b>TOTALE COSTI (B)</b>	<b>(26.935)</b>	<b>(17.455)</b>	<b>(44.390)</b>	-	<b>(44.390)</b>
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO (A-B)</b>	<b>4.502</b>	<b>4.240</b>	<b>8.742</b>	-	<b>8.742</b>
Ammortamenti	(2.041)	(1.722)	<b>(3.763)</b>	-	<b>(3.763)</b>
Accantonamenti a fondo rischi ed oneri	(773)	(963)	<b>(1.736)</b>	-	<b>(1.736)</b>
Accantonamenti e svalutazioni	(58)	(29)	<b>(87)</b>	-	<b>(87)</b>
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>	<b>1.629</b>	<b>1.526</b>	<b>3.155</b>	-	<b>3.155</b>
Proventi finanziari	110	838	<b>948</b>	(830)	<b>118</b>
Oneri finanziari	(430)	(511)	<b>(941)</b>	-	<b>(941)</b>
<b>TOTALE GESTIONE FINANZIARIA</b>	<b>(319)</b>	<b>327</b>	<b>8</b>	<b>(830)</b>	<b>(822)</b>
<b>UTILE (PERDITA) PRIMA DELLE IMPOSTE</b>	<b>1.310</b>	<b>1.853</b>	<b>3.163</b>	<b>(830)</b>	<b>2.333</b>
Imposte di periodo	(647)	(655)	<b>(1.302)</b>	11	<b>(1.291)</b>
<b>UTILE (PERDITA) DI PERIODO</b>	<b>663</b>	<b>1.198</b>	<b>1.861</b>	<b>(819)</b>	<b>1.042</b>
Perdita (utile) di periodo di pertinenza di Terzi	(19)	0	<b>(19)</b>	-	<b>(19)</b>
<b>UTILE (PERDITA) DI PERIODO DEL GRUPPO</b>	<b>644</b>	<b>1.198</b>	<b>1.842</b>	<b>(819)</b>	<b>1.023</b>

(migliaia di euro)

**SITUAZIONE PATRIMONIALE -  
FINANZIARIA CONSOLIDATA PRO -  
FORMA AL 31 DICEMBRE 2014**

	Gruppo SAT	Gruppo AdF	Aggrega- to	Rettifi- che Pro- Forma	Gruppo SAT Pro- forma
	(A)	(B)	(C) = (A)+(B)	(D)	(E) = (C) + (D)
Diritti di concessione	67.695	65.245	<b>132.940</b>	0	<b>132.940</b>
Brevetti e immobilizzazioni in corso	8.165	197	<b>8.362</b>	0	<b>8.362</b>
<b>Totale attività immateriali</b>	<b>75.860</b>	<b>65.442</b>	<b>141.302</b>	<b>0</b>	<b>141.302</b>
					0
Terreni e fabbricati, immobili impianti e macchinari	21.064	5.490	<b>26.554</b>	0	<b>26.554</b>
<b>Totale attività materiali</b>	<b>21.064</b>	<b>5.490</b>	<b>26.554</b>	<b>0</b>	<b>26.554</b>
Partecipazioni in altre imprese	1.791	87	<b>1.878</b>	(1.723)	<b>155</b>
Partecipazioni in imprese Collegate	482	0	<b>482</b>	0	<b>482</b>
<b>Totale partecipazioni</b>	<b>2.273</b>	<b>87</b>	<b>2.360</b>	<b>(1.723)</b>	<b>637</b>
Crediti vari e altre attività non correnti	3.488	298	<b>3.786</b>	315	<b>4.101</b>
<b>Totale altre attività non correnti</b>	<b>3.488</b>	<b>298</b>	<b>3.786</b>	<b>315</b>	<b>4.101</b>
<b>Totale attività non correnti</b>	<b>102.685</b>	<b>71.317</b>	<b>174.002</b>	<b>(1.408)</b>	<b>172.594</b>
Rimanenze	0	0	<b>0</b>	0	<b>0</b>
Crediti verso clienti	13.727	6.548	<b>20.275</b>	0	<b>20.275</b>
Altri crediti	3.683	7.759	<b>11.442</b>	(789)	<b>10.653</b>
Cassa e mezzi equivalenti	25.091	11.754	<b>36.845</b>	0	<b>36.845</b>
<b>Totale attività correnti</b>	<b>42.501</b>	<b>26.061</b>	<b>68.562</b>	<b>(789)</b>	<b>67.773</b>
<b>TOTALE ATTIVITA'</b>	<b>145.185</b>	<b>97.378</b>	<b>242.563</b>	<b>(2.197)</b>	<b>240.367</b>
<b>Patrimonio netto del Gruppo</b>	<b>66.598</b>	<b>44.210</b>	<b>110.808</b>	<b>(2.375)</b>	<b>108.434</b>
Patrimonio netto di Terzi	138	0	<b>138</b>	0	<b>138</b>
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO</b>	<b>66.736</b>	<b>44.210</b>	<b>110.946</b>	<b>(2.375)</b>	<b>108.571</b>
TFR e altri fondi relativi al personale	4.207	2.962	<b>7.169</b>	0	<b>7.169</b>
Fondi rischi e oneri (compreso ripristino e sostituzione)	10.554	8.758	<b>19.312</b>	0	<b>19.312</b>
Passività fiscali differite	0	476	<b>476</b>	0	<b>476</b>
Passività finanziarie non correnti	24.700	10.623	<b>35.323</b>	0	<b>35.323</b>
Altri debiti esigibili oltre l'anno	1.839	0	<b>1.839</b>	0	<b>1.839</b>
<b>Totale passività medio lungo termine</b>	<b>41.300</b>	<b>22.819</b>	<b>64.119</b>	<b>0</b>	<b>64.119</b>
Scoperti bancari e finanziari	2.068	11.908	<b>13.976</b>	0	<b>13.976</b>
Debiti verso fornitori	17.142	6.628	<b>23.770</b>	0	<b>23.770</b>
Fondi di ripristino e sostituzione	1.758	1.188	<b>2.946</b>	0	<b>2.946</b>
Altri debiti	16.182	10.625	<b>26.807</b>	178	<b>26.985</b>
<b>Totale passività correnti</b>	<b>37.150</b>	<b>30.349</b>	<b>67.499</b>	<b>178</b>	<b>67.677</b>
<b>TOTALE PASSIVITA'</b>	<b>78.450</b>	<b>53.168</b>	<b>131.618</b>	<b>178</b>	<b>131.796</b>
<b>TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO</b>	<b>145.185</b>	<b>97.378</b>	<b>242.563</b>	<b>(2.197)</b>	<b>240.367</b>

Le rettifiche pro-forma riportate nei prospetti contabili pro-forma esposti in precedenza riguardano:

- l'elisione dei rapporti infragruppo tra il Gruppo SAT ed il Gruppo AdF afferenti i dividendi distribuiti e percepiti reciprocamente nel corso dell'esercizio 2014 dall'Incorporanda e dall'Incorporante;
- l'eliminazione dal conto economico della plusvalenza realizzata da AdF a seguito della vendita della partecipazione detenuta in SAT in quanto simulata come transazione su azioni proprie con conseguente contabilizzazione diretta a patrimonio netto in accordo allo IAS 32;
- l'elisione della partecipazione detenuta da SAT in AdF in contropartita al Patrimonio Netto a seguito della fusione per incorporazione di AdF in SAT;
- i costi per aumento di capitale connessi all'operazione di Fusione e relativi ai compensi riconosciuti ai consulenti che hanno assistito l'Incorporanda e l'Incorporante nella realizzazione dell'operazione al netto dei relativi effetti fiscali<sup>1</sup>.

Per maggiori dettagli si rimanda al Documento Informativo Equivalente pubblicato sul sito della società.

## 5. ANDAMENTO DEL TITOLO

Il titolo Toscana Aeroporti è quotato dal 1° giugno 2015 sul Mercato Telematico Azionario organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.a..

Al 30 giugno 2015 il titolo Toscana Aeroporti quotava € 15,90 presso il listino segmento Standard (Classe 1).

---

<sup>1</sup> Si tratta dell'importo stimato totale alla data della redazione dei prospetti pro-forma. Il dato consuntivo, al netto dell'effetto fiscale, è pari a 738 migliaia di euro).

## 6. MACROSTRUTTURA SOCIETARIA DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI

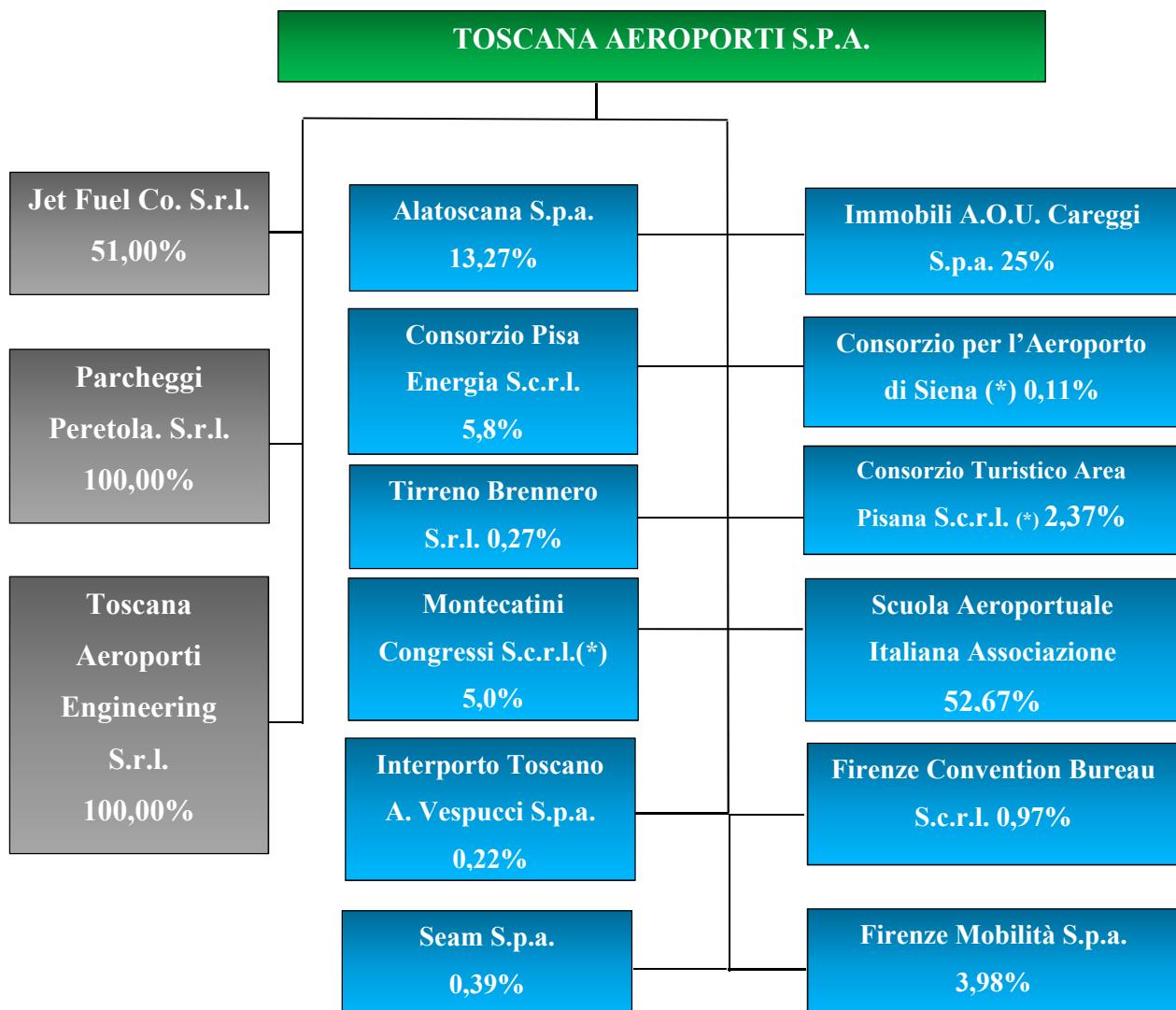
### Dati legali della Capogruppo

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 - Repertorio Economico

Amministrativo: FI n.637708 - Capitale sociale interamente versato: Euro 30.709.743,90.



█ **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.. Ai fini del consolidamento, si segnala che Toscana Aeroporti detiene 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. Toscana Aeroporti Engineering S.r.l. alla data del 30 giugno 2015 non è operativa. Per i dettagli delle considerazioni sull'area di consolidamento si rinvia allo specifico paragrafo delle note illustrate.

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

### *Consolidamento Integrale*

Società	Sede	Capitale Sociale(€)	Patrimonio Netto (€/000)	%
Toscana Aeroporti S.p.a.	Firenze	30.709.743,90	105.412	Capogruppo
Parcheggi Peretola S.r.l.	Firenze	50.000,00	2.238	100,00
Jet Fuel Co. S.r.l.	Pisa	150.000,00	213	51,00

### *Consolidamento a Patrimonio Netto*

Società	Sede	Capitale Sociale(€)	Patrimonio Netto (€/000)	%
Immobili A.O.U. Careggi S.p.a.	Firenze	200.000,00	463	25,00
Alatoscana S.p.a.	M.di Campo (Li)	2.910.366,20	2.839	13,27

## 7. COMPOSIZIONE ORGANI SOCIALI

### Consiglio di Amministrazione

Marco CARRAI	Presidente
Gina GIANI <sup>1</sup>	Amministratore Delegato
Roberto NALDI	Vice Presidente Esecutivo
Pierfrancesco PACINI	Vice Presidente
Vittorio FANTI	Consigliere Delegato
Leonardo BASSILICHI	Consigliere
Giovanni Battista BONADIO	Consigliere
Stefano BOTTAI	Consigliere
Martin Francisco Antranik EURNEKIAN BONNARENS	Consigliere
Elisabetta FABRI	Consigliere
Anna GIRELLO	Consigliere
Iacopo MAZZEI	Consigliere
Angela NOBILE	Consigliere
Saverio PANERAI	Consigliere
Ana Cristina SCHIRINIAN	Consigliere

<sup>1</sup> Dirigente aziendale con la qualifica di Direttore Generale.

### Collegio Sindacale

Loredana DURANO	Presidente <sup>1</sup>
Silvia BRESCIANI	Sindaco effettivo
Tania FROSALI	Sindaco effettivo
Roberto GIACINTI	Sindaco effettivo
Antonio MARTINI	Sindaco effettivo

### Segretario Consiglio di Amministrazione

Nico ILLIBERI

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

Marco GIALETTI

### Società di Revisione

PricewaterhouseCoopers S.p.a.

## 8. HIGHLIGHTS

<b>Operazione di Fusione per incorporazione</b>	Con l'avvenuta fusione per incorporazione di Aeroporto di Firenze S.p.a. in SAT S.p.a. le operazioni della Società incorporata sono state imputate al bilancio di SAT ai fini contabili e fiscali a decorrere dal 1° gennaio 2015. Si fa presente, quindi, che tutti gli scostamenti dei valori dei due semestri fra il Gruppo Toscana Aeroporti al 30 giugno 2015 ed il Gruppo SAT al 30 giugno 2014 sono poco rappresentativi in quanto influenzati dall'operazione in questione.
<b>Risultati Economici consolidati al 30 giugno 2015</b>	<p><b>Ricavi</b> pari a 63.242 migliaia di euro, in aumento di 31.805 migliaia di euro rispetto a 31.437 migliaia di euro del Gruppo SAT al 30 giugno 2014.</p> <p><b>M.O.L.</b> pari a 10.005 migliaia di euro, in incremento di 5.503 migliaia di euro rispetto a 4.502 migliaia di euro del Gruppo SAT al 30 giugno 2014.</p> <p><b>Risultato Operativo</b> pari a 4.152 migliaia di euro, in incremento di 2.523 migliaia di euro rispetto al risultato di 1.629 migliaia di euro del Gruppo SAT al 30 giugno 2014.</p> <p><b>Risultato ante imposte</b> pari a 4.980 migliaia di euro, in aumento di 3.671 migliaia di euro rispetto al risultato di 1.310 migliaia di euro del Gruppo SAT al 30 giugno 2014.</p>

<sup>1</sup> Dimissioni rassegnate in data 30 luglio 2015.

	<p><b>Utile di periodo del Gruppo</b> pari a 3.368 migliaia di euro, al netto delle imposte di competenza, contro un utile di esercizio di 644 migliaia di euro del Gruppo SAT al 30 giugno 2014, in incremento di 2.725 migliaia di euro.</p> <p><b>Indebitamento Netto</b> pari a 32.523 migliaia di euro al 30 giugno 2015, rispetto a 1.677 migliaia di euro del Gruppo SAT al 31 dicembre 2014.</p>
<b>Investimenti al 30 giugno 2015</b>	Al 30 giugno 2015 sono stati effettuati investimenti per complessivi 11.947 migliaia di euro, di cui 9.403 migliaia di euro effettuati per l'adeguamento ed il potenziamento delle infrastrutture di volo dello scalo di Pisa.
<b>Il traffico</b>	<p>Nel semestre in esame il Sistema Aeroportuale Toscano ha trasportato 3,3 milioni di passeggeri, registrando una crescita complessiva del 7,3% nella componente passeggeri e del 2,9% nella componente movimenti rispetto ai passeggeri aggregati degli scali di Pisa e Firenze del primo semestre 2014.</p> <p>Nel primo semestre 2015 il Sistema Aeroportuale Toscano si conferma il 4° Sistema Aeroportuale Italiano, per numero di passeggeri.</p>
<b>L'Azionariato della Capogruppo</b>	<p>In data 13 maggio 2015 è stato stipulato un <i>addendum</i> al patto parasociale originario tra Corporacion America Italia S.p.a. e SO.G.IM. S.p.a. al fine di adeguarlo alla luce della fusione, il cui atto è stato stipulato in data 11 maggio 2015 ed avente efficacia 1 giugno 2015.</p> <p>Infine, si rende noto che, a seguito della nomina del CdA di Toscana Aeroporti S.p.a. da parte dell'Assemblea degli azionisti tenutasi il 15 luglio 2015, il patto parasociale stipulato in data 23 giugno 2015 tra Ente Cassa di Risparmio di Firenze, Regione Toscana, Provincia di Pisa, Fondazione Pisa, C.C.I.A.A. di Firenze, Comune di Pisa, C.C.I.A.A. di Pisa, è automaticamente decaduto.</p>
<b>Cariche sociali</b>	<p>In data 15 luglio 2015 l'Assemblea degli azionisti di Toscana Aeroporti S.p.a. ha nominato il Consiglio di Amministrazione. L'Assemblea ha, inoltre, nominato Marco Carrai Presidente del Consiglio di Amministrazione. In pari data il Consiglio di Amministrazione ha nominato Gina Giani Amministratore Delegato, Roberto Naldi e Pierfrancesco Pacini Vice Presidenti del Consiglio di Amministrazione, Vittorio Fanti Consigliere Delegato ai progetti speciali.</p> <p>In pari data il Consiglio di Amministrazione ha, inoltre, costituito il Comitato Esecutivo.</p> <p>In data 30 luglio 2015 il Presidente del Collegio sindacale, Durano Loredana, ha rassegnato le proprie dimissioni.</p>
<b>Evoluzione della</b>	Nel semestre in esame il Sistema Aeroportuale Toscano ha

<b>gestione</b>	<p>trasportato 3,3 milioni di passeggeri, registrando una crescita complessiva del 7,3% nella componente passeggeri a fronte di una media annuale del 3,7%.</p> <p>I dati di traffico progressivi al 31 luglio 2015, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, sono in aumento del 6% nella componente passeggeri.</p> <p>Per quanto sopra esposto, considerato che il primo semestre è di norma influenzato negativamente dalla bassa stagionalità del business, è plausibile prevedere per il Gruppo Toscana Aeroporti un secondo semestre caratterizzato da tassi di crescita positivi e da risultati in linea con l'andamento del traffico.</p>
-----------------	--

## 9. ANDAMENTO DEL TRAFFICO DEL SISTEMA AEROPORTUALE TOSCANO

Il sistema aeroportuale toscano ha trasportato nel semestre 3,3 milioni di passeggeri registrando una crescita complessiva del 7,3%, pari a + 225.955 passeggeri trasportati.

Di seguito, in dettaglio, le diverse componenti del traffico per il periodo gennaio-giugno:

TRAFFICO TOSCANA AEROPORTI				
	30.06.15	30.06.14	VAR. 2015/14	VAR.% 2015/14
<b>Passeggeri commerciali</b>	<b>3.307.774</b>	<b>3.081.792</b>	<b>225.982</b>	<b>7,3%</b>
Nazionali (Linea + Charter)	869.627	815.188	54.439	6,7%
Internazionali (Linea + Charter)	2.438.147	2.266.604	171.543	7,6%
<b>Passeggeri Aviazione Generale</b>	<b>8.753</b>	<b>8.780</b>	<b>-27</b>	<b>-0,3%</b>
<b>TOTALE PASSEGGERI</b>	<b>3.316.527</b>	<b>3.090.572</b>	<b>225.955</b>	<b>7,3%</b>
	<b>30.06.15</b>	<b>30.06.14</b>	<b>VAR. 2015/14</b>	<b>VAR.% 2015/14</b>
<b>Movimenti Commerciali</b>	<b>29.978</b>	<b>28.771</b>	<b>1.207</b>	<b>4,2%</b>
Nazionali (Linea + Charter)	7.615	7.343	272	3,7%
Internazionali (Linea + Charter)	21.890	21.093	797	3,8%
Cargo	473	335	138	41,2%
<b>Movimenti Aviazione Generale</b>	<b>4.712</b>	<b>4.956</b>	<b>-244</b>	<b>-4,9%</b>
<b>TOTALE MOVIMENTI</b>	<b>34.690</b>	<b>33.727</b>	<b>963</b>	<b>2,9%</b>
	<b>30.06.15</b>	<b>30.06.14</b>	<b>VAR. 2015/14</b>	<b>VAR.% 2015/14</b>
<b>Tonnellaggio Commerciale</b>	<b>1.752.661</b>	<b>1.688.526</b>	<b>64.135</b>	<b>3,8%</b>
Nazionali (Linea + Charter)	432.925	454.882	-21.957	-4,8%
Internazionali (Linea + Charter)	1.280.764	1.211.332	69.432	5,7%
Cargo	38.972	22.312	16.660	74,7%
<b>Tonnellaggio Aviazione Generale</b>	<b>62.418</b>	<b>60.501</b>	<b>1.917</b>	<b>3,2%</b>
<b>TOTALE TONNELLAGGIO</b>	<b>1.815.079</b>	<b>1.749.027</b>	<b>66.052</b>	<b>3,78%</b>
	<b>30.06.15</b>	<b>30.06.14</b>	<b>VAR. 2015/14</b>	<b>VAR.% 2015/14</b>
Merce via aerea (Kg)	4.303.469	2.567.823	1.735.646	67,6%
Merce via superficie (Kg)	254.392	294.654	-40.262	-13,7%
Posta (Kg)	44.048	49.081	-5.033	-10,3%
<b>TOTALE MERCE E POSTA</b>	<b>4.601.909</b>	<b>2.911.558</b>	<b>1.690.351</b>	<b>58,1%</b>
	<b>30.06.15</b>	<b>30.06.14</b>	<b>VAR. 2015/14</b>	<b>VAR.% 2015/14</b>
<b>TOTALE UNITA' DI TRAFFICO</b>	<b>3.362.546</b>	<b>3.119.688</b>	<b>242.859</b>	<b>7,8%</b>

Il dato consuntivato è superiore a quanto registrato dal sistema aeroportuale nazionale\* che si attesta al + 4,9% come si evince nella tabella successiva.

N.	Aeroporto	Passeggeri	%
	Roma (Sistema)	21.401.592	7,5
	Milano (Sistema)	18.192.454	4,4
1	Venezia	3.941.031	1,3
2	Catania	3.272.192	-1,5
3	Bologna	3.171.039	2,3
4	Napoli	2.821.433	6,1
5	Pisa	2.169.082	6,8
6	Palermo	2.136.959	4,7
7	Bari	1.846.462	10,3
8	Torino	1.814.733	7,1
9	Cagliari	1.583.890	3,0
10	Firenze	1.147.445	8,3
11	Treviso	1.146.333	10,2
12	Verona	1.134.826	-8,9
13	Brindisi	1.046.060	4,7
14	Lamezia Terme	1.034.055	-1,6
15	Alghero	737.893	9,3
<b>Sistema Aeroportuale Italiano</b>		72.206.770	4,9

<b>Sistema Aeroportuale Toscano (FLR/PSA)</b>	3.316.527	7,3
---	-----------	-----

Nel primo semestre 2015 il Sistema Aeroportuale Toscano si conferma il 4° Sistema Aeroportuale Italiano, per numero di passeggeri.

Nello stesso periodo, gli aeroporti toscani sono stati collegati con 94 destinazioni di cui 13 nazionali e 81 internazionali, (18 operate in entrambi gli scali) e sono stati serviti da 36 compagnie aeree (di cui 6 operanti in entrambi gli scali), 21 Iata e 15 Low Cost.

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

**N. destinazioni servite Gennaio-Giugno 2015 - Sistema Aeroprotuale Toscano**

<b>destinazioni nazionali:</b>		23	Birmingham*	47	Glasgow PIK	71	Nantes
1	Alghero	24	Bordeaux	48	Goteborg	72	New Castle
2	Bari	25	Bristol	49	Helsinki	73	New York JFK
3	Brindisi	26	Bruxelles	50	Ibiza	74	Oslo
4	Cagliari	27	Bruxelles CRL	51	Istanbul	75	Parigi BVA
5	Catania	28	Bucharest	52	Kefalonia	76	Parigi CDG
6	Comiso	29	Budapest	53	Kos	77	Parigi ORY
7	Crotone	30	Chania	54	Las Palmas	78	Praga
8	Lamezia T.	31	Colonia/Bonn	55	Leeds-Bradford	79	Riga
9	Is. D'Elba (M. Campo)	32	Copenaghen	56	Lione	80	Rodi
10	Olbia	33	Cork	57	Lisbona	81	Salonicco
11	Palermo	34	Cracovia	58	Liverpool	82	Santorini
12	Roma FCO	35	Danzica	59	Londra LCY	83	Siviglia
13	Trapani	36	Dublino	60	Londra LOW	84	Spalato
<b>destinazioni internazionali:</b>		37	Dusseldorf	61	Londra LHR	85	Stoccarda
14	Amburgo	38	Dusseldorf NRN	62	Londra LTN	86	Stoccolma ARN
15	Amsterdam	39	East Midlands	63	Londra STN	87	Stoccolma NYO
16	Atene	40	Edimburgo	64	Madrid	88	Tel Aviv
17	Barcellona	41	Eindhoven	65	Malta	89	Tenerife
18	Barcellona GRO	42	Fez	66	Manchester	90	Tirana
19	Belfast	43	Francoforte	67	Marrakech	91	Valencia
20	Berlino SXF	44	Francoforte HHN	68	Mikonos	92	Varsavia
21	Berlino TXL	45	Fuerteventura	69	Monaco	93	Vienna
22	Billund	46	Ginevra	70	Mosca	94	Zurigo

**Compagnie Aeree operanti Gennaio-Giugno 2015  
Sistema Aeroportuale Toscano\*\***

1	Aegean Airlines	19	Germanwings
2	Air Baltic	20	Hop!
3	Air Berlin	21	Iberia
4	Air Dolomiti	22	Jet2.com
5	Air France	23	KLM
6	Alitalia	24	Meridiana
7	Arkia Airlines	25	Lufthansa
8	Austrian Airlines	26	Niki
9	Blue Panorama	27	Norwegian Air S.
10	BlueAir	28	Ryanair
11	British Airways	29	SAS
12	Brussels Airlines	30	Silver Air
13	City Jet	31	Swiss
14	Delta Air Lines	32	Transavia
15	easyJet	33	Turkish Airline
16	Etihad Regional	34	Volotea
17	Finnair	35	Vueling Airline
18	Flybe*	36	Wizz Air

\* La compagnia aerea FlyBe ha operato fino al 28 marzo 2015 il collegamento Firenze- Birmingham-con sei frequenze settimanali

\*\* Le compagnie aeree sono esposte in ordine alfabetico

## 9.1. Andamento del traffico dello scalo di Pisa (Aeroporto Galileo Galilei)

Il prospetto che segue riporta l'andamento del traffico nel primo semestre del 2015 e del 2014, suddiviso nelle sue diverse componenti:

TRAFFICO AEROPORTO DI PISA				
	30.06.15	30.06.14	VAR. 2015/14	VAR.% 2015/14
<b>Passeggeri commerciali</b>	<b>2.165.958</b>	<b>2.028.420</b>	<b>137.538</b>	<b>6,8%</b>
Nazionali (Linea + Charter)	693.722	620.550	73.172	11,8%
Internazionali (Linea + Charter)	1.472.236	1.407.870	64.366	4,6%
<b>Passeggeri Aviazione Generale</b>	<b>3.124</b>	<b>3.086</b>	<b>38</b>	<b>1,2%</b>
<b>TOTALE PASSEGGERI</b>	<b>2.169.082</b>	<b>2.031.506</b>	<b>137.576</b>	<b>6,8%</b>
	<b>30.06.15</b>	<b>30.06.14</b>	<b>VAR. 2015/14</b>	<b>VAR.% 2015/14</b>
<b>Movimenti Commerciali</b>	<b>16.574</b>	<b>15.977</b>	<b>597</b>	<b>3,7%</b>
Nazionali (Linea + Charter)	5.725	5.216	509	9,8%
Internazionali (Linea + Charter)	10.376	10.426	-50	-0,5%
Cargo	473	335	138	41,2%
<b>Movimenti Aviazione Generale</b>	<b>1.480</b>	<b>1.509</b>	<b>-29</b>	<b>-1,9%</b>
<b>TOTALE MOVIMENTI</b>	<b>18.054</b>	<b>17.486</b>	<b>568</b>	<b>3,2%</b>
	<b>30.06.15</b>	<b>30.06.14</b>	<b>VAR. 2015/14</b>	<b>VAR.% 2015/14</b>
<b>Tonnellaggio Commerciale</b>	<b>1.074.587</b>	<b>1.042.412</b>	<b>32.175</b>	<b>3,1%</b>
Nazionali (Linea + Charter)	328.558	325.970	2.588	0,8%
Internazionali (Linea + Charter)	707.057	694.130	12.927	1,9%
Cargo	38.972	22.312	16.660	74,7%
<b>Tonnellaggio Aviazione Generale</b>	<b>24.419</b>	<b>23.213</b>	<b>1.206</b>	<b>5,2%</b>
<b>TOTALE TONNELLAGGIO</b>	<b>1.099.006</b>	<b>1.065.625</b>	<b>33.381</b>	<b>3,13%</b>
	<b>30.06.15</b>	<b>30.06.14</b>	<b>VAR. 2015/14</b>	<b>VAR.% 2015/14</b>
Merce via aerea (Kg)	4.264.561	2.501.012	1.763.549	70,5%
Merce via superficie (Kg)	167.076	201.507	-34.431	-17,1%
Posta (Kg)	44.048	49.081	-5.033	-10,3%
<b>TOTALE MERCE E POSTA</b>	<b>4.475.685</b>	<b>2.751.600</b>	<b>1.724.085</b>	<b>62,7%</b>
	<b>30.06.15</b>	<b>30.06.14</b>	<b>VAR. 2015/14</b>	<b>VAR.% 2015/14</b>
<b>TOTALE UNITA' DI TRAFFICO</b>	<b>2.213.839</b>	<b>2.059.022</b>	<b>154.817</b>	<b>7,5%</b>

Nei primi sei mesi del 2015 sono transitati dall'aeroporto di Pisa 2.169.082 passeggeri, in aumento del 6,8% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Pisa si conferma così al 10° posto tra gli Aeroporti Italiani per numero di passeggeri.

Tali risultati sono stati sostenuti prevalentemente dal positivo andamento del fattore di riempimento dei voli di linea (*Load Factor*), in miglioramento rispetto a ciascun mese del primo semestre 2014 (si veda tabella successiva). Al termine dei primi sei mesi del 2015, il *Load Factor* è pari all'80,12%, in aumento di 3,3 punti percentuali rispetto al primo semestre del 2014 (76,84%). A fronte di una crescita dei posti offerti (capacità) del +2,9% è corrisposta una crescita più che proporzionale dei posti occupati (passeggeri trasportati) pari al +7,3%.

Il traffico di linea è complessivamente aumentato del 7,2% (+144.938 passeggeri) rispetto allo stesso periodo del 2014. Questo per l'incremento registrato sia dal traffico di linea nazionale (+12,3%, pari a +75.851 passeggeri) che da quello internazionale (+5,0%, pari a +69.087 passeggeri).

Il traffico passeggeri dei voli dirottati, incluso nel traffico commerciale, rappresenta lo 0,7% del traffico totale (pari a 15.106 passeggeri, +1% rispetto allo stesso periodo 2014). La quota proveniente da Firenze rappresenta circa il 73%.

Rispetto al primo semestre del 2014, il traffico charter ha registrato un calo del 38,0%, (-7.400 passeggeri), dovuto principalmente alla sospensione dei voli *outgoing* verso l'Egitto e la Tunisia e dei voli *incoming* dalla Russia a causa degli accadimenti socio-politici di tali Paesi che hanno caratterizzato il periodo.

Il traffico dei voli di Aviazione Generale nel primo semestre 2015 è sostanzialmente in linea con quanto registrato nel medesimo periodo 2014.

Di seguito i principali fattori che hanno determinato l'andamento del traffico di linea passeggeri dell'aeroporto Galilei di Pisa nel primo semestre del 2015:

- **Ryanair:** piena operatività dei voli quadri settimanali per Comiso e Crotone, del volo per Lisbona (non attivi nel primo trimestre 2014) che passa da 2 a 3 frequenze nella stagione estiva, nonché all'incremento delle frequenze settimanali per Palermo (da 11 a 14), Tenerife (passata da 1 a 3) e Madrid (da 6 a 7). Nella stagione estiva 2015<sup>1</sup> Ryanair collega l'aeroporto di Pisa con 46 destinazioni, operando una media di oltre 30 voli al giorno.
- **Turkish Airlines:** piena operatività del collegamento diretto Pisa-Istanbul inaugurato il 26 giugno 2014 che incrementa le operazioni passando, a partire da aprile, da 4 a 5 frequenze settimanali.
- **Transavia France:** piena operatività del volo operato su Parigi Orly (con AB320-178 posti o B737-189 posti) a partire dal 13 aprile 2014 e che compensa parzialmente le operazioni di AirFrance su Parigi Charles de Gaulle (2 voli giornalieri operati con CRJ-700 da 72 posti) presenti sino al 29 marzo 2014.
- **Alitalia:** il vettore ha incrementato le frequenze settimanali per Roma Fiumicino (passate da 21 a 24), operate con aeromobili ATR-72 da 68 posti, ed ha proseguito sotto il proprio brand i collegamenti per Catania, Praga e Tirana, effettuati da Air One fino al 30 settembre 2014. Da aprile è tornato operativo il collegamento stagionale per Berlino Tegel (3 frequenze settimanali), mentre in alta stagione sono ripresi i collegamenti verso Olbia (4 frequenze settimanali), e Mosca Sheremetyevo (2 frequenze settimanali).
- **Volotea:** il vettore spagnolo opera voli per Bordeaux, Nantes (2 frequenze settimanali) e Atene (2 frequenze settimanali da fine maggio a fine settembre).

---

<sup>1</sup> La stagione estiva ("Summer") 2015 corrisponde al periodo 29 marzo 2015 –24 ottobre 2015.

- **easyJet**: il vettore inglese opera a partire da aprile 2 freq/sett per Amburgo, mentre a partire dal 23 maggio opera 2 freq/sett per Manchester. Le due nuove destinazioni vanno ad aggiungersi a quelle operate dalla compagnia aerea su Pisa (Parigi Orly, Londra Gatwick, Bristol, Berlino Schoenefeld e Londra Luton).
- **Delta Air Lines**: confermato dal 16 giugno il volo diretto per New York (4 freq/sett per tutto giugno e dal 1 al 7 settembre e 6 freq/sett in luglio ed agosto).
- **Air Baltic**: opera il nuovo volo per Riga (2 freq/sett dal 13 giugno al 13 settembre).
- **Aegean Airlines**: la compagnia aerea greca opera a partire dal 26 giugno e fino al 28 settembre 2 frequenze settimanali per Atene.
- Si ricorda inoltre la ripresa dei voli stagionali operati da: **Finnair** (Helsinki, fino a 2 freq/sett), **SAS** (Stoccolma, Copenaghen, Oslo, fino a 2 freq/sett), **Norwegian Air Shuttle** (Stoccolma, Copenaghen, Oslo, fino a 3 freq/sett), **Germanwings** (Colonia/Bonn, 5 freq/sett) e **Jet2.com** (Manchester fino a 6 freq/sett; Belfast, East Midland e Leeds-Bradford 1 freq/sett e New Castle 2 freq/sett)

Nei primi sei mesi del 2015 l'aeroporto di Pisa è stato collegato con 79 destinazioni operate da 20 compagnie aeree di cui 10 IATA e 10 LC.

N. destinazioni servite Gennaio-Giugno 2015 - Aeroporto di Pisa								
destinazioni nazionali:		19	Belfast	39	Fez	59	Manchester	
1		Alghero	20	Berlino SXF	40	Francoforte HHN	60	Marrakech
2		Bari	21	Berlino TXL	41	Fuerteventura	61	Monaco
3		Brindisi	22	Billund	42	Glasgow PIK	62	Mosca
4		Cagliari	23	Bordeaux	43	Goteborg	63	Nantes
5		Catania	24	Bristol	44	Helsinki	64	New Castle
6		Comiso	25	Bruxelles CRL	45	Ibiza	65	New York JFK
7		Crotone	26	Bucharest	46	Istanbul	66	Oslo
8		Lamezia T.	27	Budapest	47	Kefalonia	67	Parigi BVA
9		Is. D'Elba (M. Campo)	28	Chania	48	Kos	68	Parigi ORY
10		Olbia	29	Colonia/Bonn	49	Las Palmas	69	Praga
11		Palermo	30	Copenaghen	50	Leeds-Bradford	70	Riga
12		Roma FCO	31	Cork	51	Lisbona	71	Rodi
13		Trapani	32	Cracovia	52	Liverpool	72	Salonicco
destinazioni internazionali:		33	Danzica	53	Londra LGW	73	Siviglia	
14		Amburgo	34	Dublino	54	Londra LHR	74	Stoccolma ARN
15		Amsterdam	35	Dusseldorf NRN	55	Londra LTN	75	Stoccolma NYO
16		Atene	36	East Midlands	56	Londra STN	76	Tenerife
17		Barcellona	37	Edimburgo	57	Madrid	77	Tirana
18		Barcellona GRO	38	Eindhoven	58	Malta	78	Valencia
						79	Varsavia	

**Compagnie Aeree operanti Gennaio-Giugno 2015  
Aeroporto di Pisa\***

1	Aegean Airlines	11	Lufthansa
2	Air Baltic	12	Norwegian Air S.
3	Alitalia	13	Ryanair
4	Blue Panorama	14	SAS
5	British Airways	15	Silver Air
6	Delta Air Lines	16	Transavia
7	easyJet	17	Turkish Airline
8	Finnair	18	Volotea
9	Germanwings	19	Vueling
10	Jet2.com	20	Wizz air

\* Le compagnie aeree sono elencate in ordine alfabetico

**Traffico Linea passeggeri suddiviso per nazione**

Nel primo semestre 2015 sono stati 25 i mercati regolarmente collegati con l'aeroporto di Pisa con voli di linea.

Il mercato internazionale rappresenta il 67,8% del traffico totale di linea passeggeri dell'Aeroporto Galilei, mentre quello domestico il 32,2%.

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 primo semestre 2015 e la variazione, sia in termini assoluti che percentuali, rispetto allo stesso periodo del 2014:

Traffico pax di linea	2015	2014	Var	Var %	% on TOT
Italia	693.269	617.418	75.851	12,3%	32,2%
Gran Bretagna	390.945	404.663	-13.718	-3,4%	18,2%
Spagna	253.970	228.986	24.984	10,9%	11,8%
Francia	161.551	164.317	-2.766	-1,7%	7,5%
Germania	124.719	122.255	2.464	2,0%	5,8%
Paesi Bassi	104.456	91.446	13.010	14,2%	4,8%
Belgio	75.668	72.062	3.606	5,0%	3,5%
Albania	63.663	59.883	3.780	6,3%	3,0%
Marocco	38.653	39.280	-627	-1,6%	1,8%
Polonia	25.682	23.070	2.612	11,3%	1,2%
Romania	25.529	23.845	1.684	7,1%	1,2%
Irlanda	25.061	21.734	3.327	15,3%	1,2%
Portogallo	24.770	7.672	17.098	222,9%	1,2%
Svezia	24.002	21.212	2.790	13,2%	1,1%
Malta	21.561	16.977	4.584	27,0%	1,0%
Ungheria	19.867	15.888	3.979	25,0%	0,9%
Turchia	18.870	633	18.237	2881,0%	0,9%
Danimarca	18.227	15.429	2.798	18,1%	0,8%
Grecia	15.449	16.241	-792	-4,9%	0,7%
Rep. Ceca	9.783	15.691	-5.908	-37,7%	0,5%
Norvegia	8.729	17.906	-9.177	-51,3%	0,4%
Russia	3.083	4.239	-1.156	-27,3%	0,1%
U.S.A.	2.764	4.284	-1.520	-35,5%	0,1%
Finlandia	646	603	43	7,1%	0,0%
Lettonia	575	0	575	-	0,0%
Altri	2.373	3.193	-820	-25,7%	0,1%
<b>TOTALE</b>	<b>2.153.865</b>	<b>2.008.927</b>	<b>144.938</b>	<b>7,2%</b>	<b>100,0%</b>

Nel primo semestre 2015 il traffico domestico ha registrato una crescita del 12,3% rispetto allo stesso periodo del 2014. Tale risultato è principalmente da ascriversi alla piena operatività dei voli Ryanair su Comiso e Crotone (non attivi nel primo trimestre 2014) ed al già citato incremento delle frequenze settimanali su Palermo.

Il mercato britannico, che si conferma primo tra i mercati esteri (390.945 passeggeri; 18,2% sul totale mercati) registra un calo del 3,4% rispetto allo stesso periodo 2014. Questo a causa della riduzione effettuata ad opera di British Airways su Londra Gatwick (8 frequenze settimanali contro i 2 voli giornalieri dello scorso anno) e della cancellazione dei voli da/per Bournemouth e Leeds-Bradford ad opera di Ryanair.

In crescita dell' 11,8% anche il mercato spagnolo (253.970 passeggeri transitati nel periodo). Tale risultato è dovuto ai già citati incrementi di frequenze settimanali su Madrid e Tenerife.

Il mercato Francia è sostanzialmente in linea con il primo semestre 2014 (-1,7%) le nuove operazioni su Nantes e Bordeaux in aggiunta alle operazioni di Transavia France su Parigi Orly, controbilanciano in parte la cancellazione delle operazioni di Air France su Parigi Charles De Gaulle.

In crescita, grazie ai collegamenti Ryanair per Lisbona e Turkish Airlines per Istanbul anche i mercati Portogallo (+17.978 passeggeri) e Turchia (+18.237 passeggeri). Si ricorda che i voli hanno iniziato ad operare rispettivamente nell'aprile 2014 e nel giugno 2014.

#### Traffico Merci e Posta

I dati di traffico cargo registrati nel primo semestre 2015 dall'aeroporto di Pisa evidenziano una crescita del +62,7% (pari a 1.724.085 Kg di merce e posta trasportati). Tale risultato è dovuto principalmente alla:

- **ripresa delle operazioni su Pisa di DHL.** Dal 2 aprile 2014 il vettore courier ha iniziato nuovamente ad operare sull'Aeroporto di Pisa, collegandolo direttamente al suo Hub di Lipsia.
- **operazione di 9 voli charter "all cargo"** con Boeing 747 nel semestre (contro i 3 del medesimo periodo 2014) destinazione Jeddah utilizzati per esportare oltre 900.000 Kg di marmo in Arabia Saudita.

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

TRAFFICO AEROPORTO DI FIRENZE				
	30.06.15	30.06.14	VAR. 2015/14	VAR.% 2015/14
<b>Passeggeri commerciali</b>	<b>1.141.816</b>	<b>1.053.372</b>	<b>88.444</b>	<b>8,4%</b>
Nazionali (Linea + Charter)	175.905	194.638	-18.733	-9,6%
Internazionali (Linea + Charter)	965.911	858.734	107.177	12,5%
<b>Passeggeri Aviazione Generale</b>	<b>5.629</b>	<b>5.694</b>	<b>-65</b>	<b>-1,1%</b>
<b>TOTALE PASSEGGERI</b>	<b>1.147.445</b>	<b>1.059.066</b>	<b>88.379</b>	<b>8,3%</b>
	<b>30.06.15</b>	<b>30.06.14</b>	<b>VAR. 2015/14</b>	<b>VAR.% 2015/14</b>
<b>Movimenti Commerciali</b>	<b>13.404</b>	<b>12.794</b>	<b>610</b>	<b>4,8%</b>
Nazionali (Linea + Charter)	1.890	2.127	-237	-11,1%
Internazionali (Linea + Charter)	11.514	10.667	847	7,9%
<b>Movimenti Aviazione Generale</b>	<b>3.232</b>	<b>3.447</b>	<b>-215</b>	<b>-6,2%</b>
<b>TOTALE MOVIMENTI</b>	<b>16.636</b>	<b>16.241</b>	<b>395</b>	<b>2,4%</b>
	<b>30.06.15</b>	<b>30.06.14</b>	<b>VAR. 2015/14</b>	<b>VAR.% 2015/14</b>
<b>Tonnellaggio Commerciale</b>	<b>678.074</b>	<b>646.114</b>	<b>31.960</b>	<b>4,9%</b>
Nazionali (Linea + Charter)	104.367	128.912	-24.545	-19,0%
Internazionali (Linea + Charter)	573.707	517.202	56.505	10,9%
<b>Tonnellaggio Aviazione Generale</b>	<b>37.999</b>	<b>37.288</b>	<b>711</b>	<b>1,9%</b>
<b>TOTALE TONNELLAGGIO</b>	<b>716.073</b>	<b>683.402</b>	<b>32.671</b>	<b>4,78%</b>
	<b>30.06.15</b>	<b>30.06.14</b>	<b>VAR. 2015/14</b>	<b>VAR.% 2015/14</b>
Merce via aerea (Kg)	38.908	66.811	-27.903	-41,8%
Merce via superficie (Kg)	87.316	93.147	-5.831	-6,3%
<b>TOTALE MERCE E POSTA</b>	<b>126.224</b>	<b>159.958</b>	<b>-33.734</b>	<b>-21,1%</b>
	<b>30.06.15</b>	<b>30.06.14</b>	<b>VAR. 2015/14</b>	<b>VAR.% 2015/14</b>
<b>TOTALE UNITA' DI TRAFFICO</b>	<b>1.148.707</b>	<b>1.060.666</b>	<b>88.042</b>	<b>8,3%</b>

Nei primi sei mesi del 2015 l'aeroporto di Firenze ha registrato **1.147.445** passeggeri, con un incremento dell'**8,3%** (+88.379 passeggeri) rispetto allo stesso periodo del 2014. Il **traffico passeggeri** per **ciascuno dei mesi** presi in considerazione si è attestato su livelli da **record per lo scalo**.

Tali risultati sono stati determinati dall'**incremento** dei **movimenti** di linea (+**4,7%**) e dei **posti offerti** di linea (+**4,2%**), con un incremento più che proporzionale dei passeggeri grazie anche all'aumento del **load factor** (+**3,0%**) che passa dal 74,5% del 2014 al 77,5% del 2015.

Si riportano di seguito i principali fattori che hanno determinato i record di traffico al 30 giugno 2015.

- **Iberia**: a partire dal 1 aprile 2015, il vettore ha attivato il collegamento per Madrid con 6 frequenze settimanali operato con A319 da 141 posti;
- **Arkia Airlines**: la compagnia aerea israeliana ha inaugurato il 29 marzo 2015 il collegamento per Tel Aviv con due frequenze settimanali operato con E190 da 110 posti;
- **Alitalia**: a partire da giugno il vettore ha incrementato la capacità sullo scalo reintroducendo gli AB319 da 138 posti al posto degli E175 da 88 posti;

- **Blue Air:** il vettore rumeno, a partire dal 20 marzo 2015, ha aperto il collegamento per Bucarest con 3 frequenze settimanali con B737-500 da 141 posti;
- **Blue Panorama:** la compagnia aerea ha inaugurato il 29 marzo 2015 la rotta per Tirana con 4 frequenze settimanali operata con ATR 72 da 64 posti;
- **Swiss Airlines:** a partire dal 30 marzo 2015, ha attivato il collegamento quadrisettimanale per Ginevra con DashQ-400 da 76 posti;
- **Vueling:** piena operatività del secondo A319 basato a Firenze che offre 16 destinazioni, inclusa Olbia inaugurata il 22 giugno 2015 con 2 frequenze settimanali;
- **KLM:** a partire dal 29 marzo 2015, ha incrementato le frequenze per Amsterdam passando da 3 a 4 voli giornalieri operati con E190 da 100 posti;
- **British Airways Cityflyer:** piena operatività del collegamento per Londra City inaugurato il 27 marzo 2014 passando da 4 a 6 frequenze settimanali;
- **Brussels Airlines:** a partire dalla stagione estiva, ha incrementato le frequenze per Brussels passando da 10 a 11 collegamenti settimanali operati con RJ100 da 97 posti;
- **Air France:** piena operatività dell' A318 da 131 posti per i 5 collegamenti giornalieri per Parigi CDG durante la stagione invernale e 6 durante la stagione estiva.

I collegamenti con voli di linea durante i primi sei mesi del 2015 sono stati 33 operati da 22 compagnie aeree:

N. destinazioni servite Gennaio-Giugno 2015 Aeroporto di Firenze		
<b>destinazioni nazionali:</b>	16	Francoforte
1	Bari	17
2	Cagliari	18
3	Catania	19
4	Is. D'Elba (M. Campo)	20
5	Olbia	21
6	Palermo	22
7	Roma FCO	23
<b>destinazioni internazionali:</b>	24	Mykonos
8	Amsterdam	25
9	Barcellona	26
10	Berlino TXL	27
11	Birmingham*	28
12	Bruxelles	29
13	Bucarest	30
14	Copenaghen	31
15	Dusseldorf	32
		Zurigo
		33

Compagnie Aeree operanti Gennaio-Giugno 2015 Aeroporto di Firenze*			
1	Air Berlin	12	Etihad Regional
2	Air Dolomiti	13	Flybe**
3	Air France	14	Hop!
4	Alitalia	15	Iberia
5	Arkia	16	KLM
6	Austrian Airlines	17	Lufthansa
7	Blue Air	18	Meridiana
8	Blue Panorama	19	Niki
9	British Airways	20	Silver Air
10	Brussels Airlines	21	Swiss Airlines
11	Cityjet	22	Vueling

\* Le compagnie aeree sono elencate in ordine alfabetico

\*\* La compagnia aerea FlyBe ha operato fino al 28 marzo 2015 il collegamento Firenze- Birmingham con sei frequenze settimanali

### Traffico di Linea Passeggeri suddiviso per Nazione

Nei primi sei mesi del 2015, il traffico internazionale ha costituito l'84,6% del traffico totale dei passeggeri. L'aeroporto di Firenze è collegato con 14 nazioni.

Traffico pax di linea	2015	2014	Var	Var %	% on TOT
Germania	272.541	271.145	1.396	0,5%	23,9%
Francia	268.340	236.050	32.290	13,7%	23,6%
Italia	175.173	194.174	-19.001	-9,8%	15,4%
Svizzera	94.187	87.025	7.162	8,2%	8,3%
Gran Bretagna	91.368	77.617	13.751	17,7%	8,0%
Paesi Bassi	87.756	69.404	18.352	26,4%	7,7%
Spagna	82.688	62.201	20.487	32,9%	7,3%
Austria	22.535	25.469	-2.934	-11,5%	2,0%
Belgio	21.196	20.072	1.124	5,6%	1,9%
Danimarca	7.751	7.111	640	9,0%	0,7%
Romania	7.451		7.451		0,7%
Albania	3.742		3.742		0,3%
Israele	2.204		2.204		0,2%
Grecia	1.228	1.058	170	16,1%	0,1%
Altri	394		394		0,0%
Croazia	306		306		0,0%
<b>TOTALE</b>	<b>1.138.860</b>	<b>1.051.326</b>	<b>87.534</b>	<b>8,3%</b>	<b>100,0%</b>

Come si osserva dalla tabella sopra, il mercato tedesco si conferma il mercato principale con 272.541 passeggeri sostanzialmente in linea con i dati registrati nel primo semestre del 2014.

In crescita del 13,7% il mercato francese grazie alla maggiore capacità offerta da parte di Air France (con l'introduzione dell'aeromobile AB318 da 138 posti) ed all'incremento di frequenze per Parigi Orly da parte di Vueling.

Il mercato italiano (175.173 passeggeri) registra un decremento del 9,8% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno a causa della cancellazione dei collegamenti per Palermo e Catania da parte di Volotea.

Il mercato Gran Bretagna risulta essere in crescita del 17,7% (91.368 passeggeri) grazie alla piena operatività del collegamento operato da British Airways Cityflyer per Londra City inaugurato nella stagione estiva del 2014 e ad un crescita del fattore di riempimento dei voli operati da Cityjet.

Da evidenziare le crescite registrate dal mercato Paesi Bassi e Spagna grazie ai già citati incrementi di frequenze ad opera di KLM su Amsterdam ed all'avvio delle operazioni ad opera di Iberia su Madrid.

## **10. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI NEL PRIMO SEMESTRE DELL'ANNO**

### **Lo sviluppo infrastrutturale dell'Aeroporto di Firenze**

Il Master Plan 2014-2029, elaborato coerentemente con il Piano Nazionale degli Aeroporti approvato dal Consiglio dei Ministri nella riunione del 30 settembre 2014 che inserisce l'aeroporto di Firenze tra gli aeroporti strategici nella core network europea, è stato approvato in linea tecnica da ENAC in data 3 novembre 2014. Il Master Plan 2014-2029 è soggetto 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 Valutazione di Impatto Ambientale del Piano in oggetto 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.

Il Master Plan 2014-2029 prevede la riqualificazione dell'attuale scalo aeroportuale di Firenze, con realizzazione della nuova pista di volo e dei relativi raccordi e piazzali aeromobili, la realizzazione del nuovo Terminal Passeggeri, della viabilità di accesso e dei parcheggi, la realizzazione in area Ovest dell'area logistica, oltre alle opere propedeutiche necessarie alla realizzazione del nuovo sistema aeroportuale.

Il Master Plan ed i relativi approfondimenti progettuali, corredata dello Studio di Impatto Ambientale, della Relazione di Incidenza, della Relazione Paesaggistica, della Valutazione di Impatto Sanitario e della Sintesi non Tecnica sono attualmente disponibili per la libera consultazione sul Portale delle Valutazioni Ambientali del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

Ai sensi di legge, i termini entro i quali è possibile presentare le osservazioni sono scaduti il 23 maggio 2015.

La Commissione Tecnica presso il Ministero dell'Ambiente provvede all'istruttoria tecnica di competenza, esaminando le osservazioni pervenute da parte del pubblico ed i pareri delle altre amministrazioni e soggetti coinvolti.

Successivamente sulla base del parere espresso dalla Commissione Tecnica, dei pareri del Ministero per i beni e le attività culturali, della Regione, nonché delle determinazioni delle altre amministrazioni/soggetti competenti in materia ambientale e delle osservazioni del pubblico, la Direzione per le valutazioni Ambientali provvede a predisporre la bozza di provvedimento di VIA.

La Direzione per le valutazioni ambientali, sulla base delle specifiche indicazioni della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale, ha richiesto ad ENAC, in data 21 luglio 2015, di predisporre alcune integrazioni alla documentazione presentata entro 45 giorni. A tal riguardo il Gestore, per conto di ENAC, sta ultimando la preparazione degli elaborati integrativi, che saranno trasmessi nei primi giorni di settembre 2015 in accordo con i tempi richiesti.

A far data dal deposito della documentazione integrativa presso tutte le Amministrazioni ed i soggetti coinvolti, sono previsti 60 giorni per le consultazioni e la presentazione di osservazioni da parte del pubblico. Il provvedimento di VIA è emesso entro 90 giorni dalla scadenza del termine previsto per la presentazione delle osservazioni.

### **Lavori per l'adeguamento e il potenziamento delle infrastrutture di volo (piste e raccordi) dell'aeroporto e per la mitigazione dell'impatto acustico sulla città di Pisa**

Il 27 marzo 2015 è stata inaugurata la riapertura della pista principale dell'Aeroporto Galileo Galilei di Pisa. I lavori ultimati alla data del presente documento hanno riguardato la riqualificazione della pavimentazione della pista principale e la realizzazione di un nuovo raccordo tra la pista principale e quella secondaria. Quest'ultimo intervento ha consentito l'anticipo della corsa al decollo degli aeromobili e la conseguente riduzione dell'impatto acustico sulla città di Pisa. Il piano degli interventi ha anche riguardato l'adeguamento impiantistico e delle luci pista (AVL) che consentono il miglioramento dell'operatività dello scalo in condizioni di bassa visibilità ed il passaggio della categoria operativa della pista principale da CAT I a CAT II. I lavori non hanno condizionato la continuità operativa dell'aeroporto, che è stata garantita tramite l'utilizzo della pista di volo secondaria. Entro la fine del 2015 è prevista l'ultimazione complessiva degli interventi con il completamento degli interventi per l'adeguamento della portanza delle superfici di sicurezza (Strip e R.E.S.A.) con l'obiettivo di raggiungere la categoria IIIB. L'investimento complessivo ammonta a circa Euro 19 milioni.

### **Livelli tariffari 2015-2018 dell'Aeroporto Galilei – Approvazione da parte dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART)**

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), con delibera n. 22 del 12 marzo 2015, ha autorizzato l'aeroporto di Pisa ad applicare, a partire dal 16 aprile 2015, i nuovi livelli dei diritti regolamentati per l'anno 2015. Il modello tariffario prevede per gli anni 2016-2018 l'aggiornamento, attraverso consultazioni annuali con gli utenti aeroportuali, dei diritti regolamentati determinati sulla base dei consuntivi annuali di traffico, investimenti ed indicatori di qualità ed ambiente.

### **Livelli tariffari 2015-2018 dell'Aeroporto Vespucci – Approvazione da parte dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART)**

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), con delibera n. 35 del 7 maggio 2015, ha autorizzato lo scalo di Firenze ad applicare, a partire dal 26 maggio 2015, i nuovi livelli dei diritti regolamentati per l'anno 2015. Come per lo scalo di Pisa, il

modello tariffario prevede per gli anni 2016-2018 l'aggiornamento, attraverso consultazioni annuali con gli utenti aeroportuali, dei diritti regolamentati determinati sulla base dei consuntivi annuali di traffico, investimenti ed indicatori di qualità ed ambiente.

## 11. RISULTATI DELLA GESTIONE DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI

### PREMESSA

Come riportato nel prosieguo del presente documento al paragrafo “Fusione per incorporazione di Aeroporto di Firenze S.p.a.”, con il perfezionamento dell’operazione in questione le operazioni della società incorporata sono state imputate al bilancio di TA ai fini contabili e fiscali a decorrere dal 1° gennaio 2015. Si fa presente, quindi, che tutti gli scostamenti dei valori dei due semestri fra il Gruppo Toscana Aeroporti al 30 giugno 2015 ed il Gruppo TA (già Gruppo SAT) al 30 giugno 2014 sono poco rappresentativi in quanto influenzati dall’operazione in questione.

Pertanto, per il dettaglio delle voci di conto economico si rimanda a quanto descritto nelle Note Illustrative.

### 11.1 Conto Economico Consolidato

Di seguito il prospetto di raffronto tra i dati del Conto Economico Consolidato del primo semestre 2015 e del primo semestre 2014.

**GRUPPO TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO**

Dati in migliaia di euro	I SEM 2015	I SEM 2014 (1)	Var. Ass. 2015/2014
<b>RICAVI</b>			
Ricavi aviation	38.182	21.581	16.601
Ricavi non aviation	11.454	7.488	3.966
Ricavi per servizi di costruzione	10.724	1.563	9.161
Altri ricavi e proventi	2.882	804	2.078
<b>TOTALE RICAVI (A)</b>	<b>63.242</b>	<b>31.437</b>	<b>31.805</b>
<b>COSTI</b>			
Materiali di consumo	610	381	228
Costi del personale	19.374	10.976	8.398
Costi per servizi	20.000	12.038	7.962
Oneri diversi di gestione	919	379	539
Canoni aeroportuali	2.122	1.673	449
Costi per servizi di costruzione	10.213	1.488	8.725
<b>TOTALE COSTI (B)</b>	<b>53.237</b>	<b>26.935</b>	<b>26.302</b>
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO (A-B)</b>	<b>10.005</b>	<b>4.502</b>	<b>5.503</b>
Incid.% su ricavi totali	15,8%	14,3%	
Ammortamenti e svalutazioni	4.000	2.041	1.958
Acc. f.do rischi e ripristini	1.774	773	1.001
Acc. f.do svalutazione crediti	79	58	22
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>	<b>4.152</b>	<b>1.629</b>	<b>2.523</b>
Incid.% su ricavi totali	6,6%	5,2%	
<b>GESTIONE FINANZIARIA</b>			
Proventi finanziari	1.695	110	1.585
Oneri finanziari	-878	-430	-448
Utile (perdita) da partecipazioni	10	0	10
<b>TOTALE GESTIONE FINANZIARIA</b>	<b>828</b>	<b>-319</b>	<b>1.148</b>
<b>UTILE (PERDITA) PRIMA DELLE IMPOSTE</b>	<b>4.980</b>	<b>1.310</b>	<b>3.671</b>
Imposte di periodo	-1.605	-647	-958
<b>UTILE (PERDITA) DI PERIODO</b>	<b>3.375</b>	<b>663</b>	<b>2.712</b>
Perdita (utile) di periodo di pertinenza di Terzi	-7	-19	13
<b>UTILE (PERDITA) DI PERIODO DEL GRUPPO</b>	<b>3.368</b>	<b>644</b>	<b>2.725</b>
Utile per azione (€)	0,298	0,065	0,232

**Note:**

(1) Si segnala che, al fine di offrire al lettore una maggiore comparabilità delle informazioni riportate nel bilancio consolidato di Toscana Aeroporti al 30 giugno 2015, la presentazione di alcuni dati relativi al 30 giugno 2014 è stata modificata. Le variazioni apportate sono illustrate in un'apposita tabella riepilogativa nelle Note Illustrative a cui si rimanda. Tali modifiche sono ritenute dalla Società non significative.

Ai sensi di quanto richiesto dalla Comunicazione Consob DEM/6064293 del 28 luglio 2006, si precisa che i dati sintetici di conto economico riportati sono agevolmente riconciliabili con quelli indicati nei prospetti di bilancio.

Inoltre, in accordo con la Raccomandazione CESR/05-178b sugli indicatori alternativi di performance, TA presenta nell'ambito della relazione finanziaria

semestrale sulla gestione, in aggiunta alle grandezze finanziarie previste dagli IFRS, alcune grandezze derivate da queste ultime, ancorchè 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 all'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.

L'**EBITDA** (Margine Operativo Lordo) del primo semestre 2015 ammonta a 10 milioni di euro.

L'**EBIT** al 30 giugno 2015 si attesta a 4,2 milioni di euro.

Il **Risultato ante imposte** del primo semestre del 2015 è pari a 5 milioni di euro.

Infine il primo semestre 2015 si chiude con un **Risultato netto di periodo di Gruppo** pari a 3.368 migliaia di euro, **in miglioramento di 2.725 migliaia di euro** rispetto a quanto registrato nel primo semestre 2014. Tale risultato di periodo è influenzato anche dall'incorporazione delle voci di conto economico di AdF (si veda a tal proposito il conto economico gestionale successivamente illustrato).

\* \* \*

### Comparazione dei risultati economici al 30 giugno 2015 con i dati economici Pro-forma al 30 giugno 2014.

Per offrire al lettore una migliore comprensione dei prospetti sopra esposti ed una migliore comparabilità dei dati, si riporta di seguito il prospetto di Conto Economico Gestionale al 30 giugno 2015, con evidenza dei valori economici al 30 giugno 2015 comparati con i valori Pro-forma al 30 giugno 2014 come da Documento Equivalente.

In ogni caso, per un dettaglio dei saldi di conto economico al 30 giugno 2015, si rimanda a quanto descritto nelle Note Illustrative.

Dati in migliaia di euro	I SEM 2014		Var. Ass. 2015/2014	VAR.%		
	I SEM 2015	PRO- FORMA				
<b>RICAVI</b>						
<b>Ricavi operativi</b>						
Ricavi aviation	38.182	35.649	2.533	7,1%		
Ricavi non aviation	11.454	12.492	-1.038	-8,3%		
Altri ricavi e proventi	2.882	1.281	1.601	124,9%		
<b>Totale ricavi operativi</b>	<b>52.518</b>	<b>49.423</b>	<b>3.095</b>	<b>6,3%</b>		
Ricavi per servizi di costruzione	10.724	3.709	7.015	189,2%		
<b>TOTALE RICAVI (A)</b>	<b>63.242</b>	<b>53.132</b>	<b>10.110</b>	<b>19,0%</b>		
<b>COSTI</b>						
<b>Costi operativi</b>						
Materiali di consumo	610	1.718	-1.109	-64,5%		
Costi del personale	19.374	18.476	898	4,9%		
Costi per servizi	20.000	17.903	2.097	11,7%		
Oneri diversi di gestione	919	910	8	0,9%		
Canoni aeroportuali	2.122	1.850	272	14,7%		
<b>Totale costi operativi</b>	<b>43.024</b>	<b>40.858</b>	<b>2.166</b>	<b>5,3%</b>		
Costi per servizi di costruzione	10.213	3.532	6.681	189,1%		
<b>TOTALE COSTI (B)</b>	<b>53.237</b>	<b>44.390</b>	<b>8.847</b>	<b>19,9%</b>		
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO (A-B)</b>						
Incid.% su ricavi totali	10.005	8.742	1.263	14,5%		
Incid.% su ricavi operativi	15,8%	16,5%				
	19,1%	17,7%				
Ammortamenti e svalutazioni	4.000	3.763	236	6,3%		
Acc. f.do rischi e ripristini	1.774	1.736	38	2,2%		
Acc. f.do svalutazione crediti	79	87	-7	-8,6%		
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>	<b>4.152</b>	<b>3.155</b>	<b>997</b>	<b>31,6%</b>		
Incid.% su ricavi totali	6,6%	5,9%				
<b>GESTIONE FINANZIARIA</b>						
Proventi finanziari	1.695	118	1.577	1332,1%		
Oneri finanziari	-878	-941	63	-6,7%		
Utile (perdita) da partecipazioni	10	0	10	n.s.		
<b>TOTALE GESTIONE FINANZIARIA</b>	<b>828</b>	<b>-822</b>	<b>1.651</b>	<b>n.s.</b>		
<b>UTILE (PERDITA) PRIMA DELLE IMPOSTE</b>	<b>4.980</b>	<b>2.333</b>	<b>2.648</b>	<b>113,5%</b>		
Imposte di periodo	-1.605	-1.291	-315	24,4%		
<b>UTILE (PERDITA) DI PERIODO</b>	<b>3.375</b>	<b>1.042</b>	<b>2.333</b>	<b>223,8%</b>		
Perdita (utile) di periodo di pertinenza di Terzi	-7	-19	13	-65,6%		
<b>UTILE (PERDITA) DI PERIODO DEL GRUPPO</b>	<b>3.368</b>	<b>1.023</b>	<b>2.345</b>	<b>229,3%</b>		

Il totale dei ricavi al 30 giugno 2015 si incrementa di 10,1 milioni di euro rispetto al primo semestre 2014, pari ad un +19%.

In particolare, al 30 giugno 2015 si registra un incremento del 7,1% dei ricavi operativi Aviation, principalmente a seguito della crescita del traffico aereo aggregato (+7,8% in termini di WLU fra i due semestri), ed un calo dei ricavi Non Aviation dell'8,3% per effetto principale dei mancati ricavi diretti derivanti dalla subconcessione dei negozi a gestione diretta dello scalo di Firenze (ARC) a far data dal 1 ottobre 2014.

L'incremento dei ricavi per servizi di costruzione è dovuto principalmente ai maggiori investimenti su beni in concessione effettuati sullo scalo di Pisa nel corso del periodo in esame (pista e raccordi per un valore di 9,4 milioni di euro). Si rammenta come tale componente di ricavo corrisponda ai costi sostenuti per lavori in concessione e maggiorati di un mark-up del 5%, rappresentativo della remunerazione dei costi interni per l'attività di coordinamento generale dell'esecuzione dei lavori svolta dal Gruppo secondo quanto previsto dall'IFRIC12 ed abbia come contropartita l'iscrizione dei Beni in concessione (ai sensi dello IAS11) tra le Attività Immateriali, sui quali il Gruppo non detiene il controllo, ma ha l'onere di effettuazione delle manutenzioni ordinarie e straordinarie secondo la Concessione di gestione totale dei due scali.

Gli altri ricavi operativi risentono nel primo semestre 2015 di maggiori sopravvenienze attive rispetto al primo semestre 2014. Tale voce accoglie infatti per circa 1,9 milioni di euro il rilascio a conto economico del Fondo Rischi e lo storno di passività non più esigibili rilevate a seguito dell'aggiornamento delle stime. In particolare si riscontrano rilasci per 0,9 milioni di euro registrati come conseguenza degli aggiornamenti intervenuti nell'iter processuale relativo alla controversia "Servizio Antincendio" del VVF. per i cui dettagli si rinvia alle Note Illustrative.

Il totale dei costi al 30 giugno 2015 è pari a 53,2 milioni di euro e si incrementa di 8,8 milioni di euro rispetto al primo semestre 2014, pari ad un +19,9%.

La riduzione di 1,1 milioni di euro dei costi per materie prime e materiali di consumo e merci deriva principalmente da un minor approvvigionamento di merci da destinare alla vendita in quanto, a far data dal 1° ottobre 2014, la società incorporata ha ceduto in subconcessione la gestione diretta dei negozi ARC (Airport Retail Corner) ad un primario operatore nazionale specializzato nella gestione dei negozi in regime di Duty Free, con l'obiettivo di migliorarne i margini di profitto.

La variazione dei costi del personale, pari a +0,9 milioni di euro, deriva principalmente dall'impatto sulle retribuzioni del personale dipendente a seguito del rinnovo CCNL ed, in misura minore, dai maggiori organici del Gruppo.

La variazione dei costi per servizi, pari a 2,1 milioni di euro, deriva principalmente da maggiori costi di marketing support, servizi operativi esterni e prestazioni professionali legate allo start-up di Toscana Aeroporti.

L'incremento dei costi per servizi di costruzione è legato, come per la corrispondente voce di ricavo precedentemente descritta, ai maggiori investimenti sostenuti sullo scalo di Pisa.

Le altre spese operative si incrementano di 0,3 milioni di euro principalmente per effetto dell'aumento dei canoni concessori a seguito del maggior traffico consuntivato nel semestre.

Per quanto sopra il Margine Operativo Lordo del Gruppo, pari a 10 milioni di euro al 30 giugno 2015, registra un incremento di circa 1,3 milioni di euro (+14,5%).

Gli ammortamenti si incrementano di 0,2 milioni di euro per effetto dei maggiori investimenti sostenuti dal Gruppo nel periodo in esame.

Di conseguenza, il Risultato Operativo del Gruppo, pari a 4,2 milioni di euro al 30 giugno 2015, registra un incremento di circa 1 milione di euro (+31,6%).

La gestione finanziaria mostra un saldo positivo di circa 1,7 milioni di euro, derivante principalmente dalla vendita delle azioni detenute da parte della Società ex SAT nella società AdF, pari all'1,42% del C.S., qualificata come *available for sale* e valutata al fair value. Tale vendita è intervenuta prima della data di stipula dell'atto di fusione nonché della data di efficacia della fusione ed ha generato nel primo semestre 2015 un provento finanziario di circa 1,6 milioni di euro completamente realizzato verso terzi. Considerato che la cessione della partecipazione in questione è avvenuta prima della stipula dell'atto di fusione e della data di efficacia della stessa ed è inoltre stata effettuata verso soggetti terzi diversi anche dal socio di riferimento (Corporacion America Italia S.p.a.), gli amministratori hanno rilevato l'importo della plusvalenza a conto economico.

Premesso tutto quanto sopra esposto, l'Utile ante imposte passa da 2,3 milioni di euro a 5 milioni di euro, registrando un incremento del +113,5%.

Le imposte di periodo sono calcolate, come previsto dallo IAS 34 e IAS 12, applicando la miglior stima dell'aliquota media ponderata attesa di fine esercizio. Il tax rate del primo semestre 2015, pari al 32,2%, risulta inferiore al 55,3% del primo semestre 2014 per effetto dello sgravio fiscale introdotto dalla Finanziaria 2015 in tema di deducibilità dell'Irap e dal fatto che il provento finanziario generato dalla vendita delle azioni ex AdF è assoggettato ad un minor carico fiscale (regime c.d. "Pex").

Il risultato netto di periodo del Gruppo, infine, registra un incremento di 2,3 milioni di euro (+229,3%) passando da 1 milione di euro a circa 3,4 milioni di euro, inclusivo del provento finanziario, pari a circa 1,6 milioni di euro, conseguente la cessione della partecipazione detenuta da SAT in AdF. Al netto di tale provento, l'Utile di periodo del Gruppo registra un incremento del 75,2%.

## 11.2 Situazione Patrimoniale Finanziaria Consolidata

### PREMESSA

Con l'avvenuta fusione per incorporazione di Aeroporto di Firenze S.p.a. in SAT S.p.a. le operazioni della Società incorporata sono state imputate al bilancio di SAT ai fini contabili e fiscali a decorrere dal 1° gennaio 2015. Si fa presente, quindi, che tutti gli scostamenti dei valori patrimoniali fra il Gruppo Toscana Aeroporti al 30 giugno 2015 ed il Gruppo SAT al 31 dicembre 2014 siano poco rappresentativi in quanto influenzati dall'operazione in questione.

Pertanto, per il dettaglio delle voci patrimoniali si rimanda a quanto descritto nelle Note Illustrative.

Di seguito il prospetto di raffronto tra i dati della **Situazione Patrimoniale Finanziaria Consolidata** al 30 giugno 2015 ed al 31 dicembre 2014. Per offrire al lettore una migliore comprensione del prospetto sotto esposto ed una migliore comparabilità dei dati, si riporta di seguito anche la colonna della Situazione

Patrimoniale Finanziaria Consolidata **Pro-forma** riclassificata al 31 dicembre 2014 come da Documento Equivalente<sup>1</sup>.

<b>SIT. PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA</b>		<b>(importi in Euro/000)</b>		
<b>ATTIVO</b>		<b>30.06.2015</b>	<b>31.12.2014</b>	<b>VARIAZIONE</b>
				<b>31.12.2014 PRO-FORMA</b>
<b>ATTIVITA' NON CORRENTI</b>				
- Attività immateriali		149.805	75.860	73.945
- Attività materiali		26.113	21.064	5.049
- Partecipazioni		726	2.273	-1.547
- Attività finanziarie		3.230	2.298	932
- Imposte anticipate recuperabili oltre l'anno		2.276	2.032	244
<b>TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI</b>		<b>182.150</b>	<b>103.526</b>	<b>78.624</b>
<b>TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI</b>		<b>182.150</b>	<b>103.526</b>	<b>78.624</b>
<b>ATTIVITA' CORRENTI</b>				
- Crediti verso i clienti		27.945	13.727	14.218
- Crediti verso imprese collegate		325	364	-39
- Crediti tributari		4.293	300	3.993
- Crediti verso altri esigibili entro l'anno		2.744	2.177	567
- Cassa e mezzi equivalenti		25.111	25.091	20
<b>TOTALE ATTIVITA' CORRENTI</b>		<b>60.418</b>	<b>41.659</b>	<b>18.759</b>
<b>TOTALE ATTIVO</b>		<b>242.568</b>	<b>145.185</b>	<b>97.383</b>
<b>PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'</b>				
		<b>30.06.2015</b>	<b>31.12.2014</b>	<b>VARIAZIONE</b>
				<b>31.12.2014 PRO-FORMA</b>
<b>CAPITALE E RISERVE</b>				
- Patrimonio netto di Gruppo		105.311	66.598	38.713
- Patrimonio netto di Terzi		101	138	-37
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO</b>		<b>105.412</b>	<b>66.736</b>	<b>38.676</b>
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO</b>		<b>105.412</b>	<b>66.736</b>	<b>38.676</b>
<b>PASSIVITA' MEDIO LUNGO TERMINE</b>				
- Fondi rischi e oneri		1.968	33	1.934
- Fondi di ripristino e sostituzione		17.096	10.520	6.576
- TFR e altri fondi relativi al personale		6.638	4.207	2.431
- Passività finanziarie		42.687	24.700	17.987
- Altri debiti esigibili oltre l'anno		1.839	1.839	0
<b>TOTALE PASSIVITA' MEDIO LUNGO TERMINE</b>		<b>70.228</b>	<b>41.300</b>	<b>28.928</b>
<b>TOTALE PASSIVITA' MEDIO LUNGO TERMINE</b>		<b>70.228</b>	<b>41.300</b>	<b>28.928</b>
<b>PASSIVITA' CORRENTI</b>				
- Scoperti bancari		10.535	0	10.535
- Finanziamenti		4.412	2.068	2.344
- Debiti tributari		10.045	5.887	4.158
- Debiti commerciali e diversi		41.938	29.195	12.743
<b>TOTALE PASSIVITA' CORRENTI</b>		<b>66.929</b>	<b>37.150</b>	<b>29.779</b>
<b>TOTALE PASSIVITA'</b>		<b>66.929</b>	<b>37.150</b>	<b>29.779</b>
<b>TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO</b>		<b>242.568</b>	<b>145.185</b>	<b>97.383</b>
<b>TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO</b>		<b>242.568</b>	<b>145.185</b>	<b>97.383</b>
<b>TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO</b>		<b>242.568</b>	<b>145.185</b>	<b>97.383</b>

<sup>1</sup> Rispetto al prospetto pubblicato nel Documento Equivalente esposto nell'apposito paragrafo, sono stati effettuati degli accorpamenti di voci ed un maggior dettaglio di voci patrimoniali. Inoltre, è stata riclassificata la voce "Passività fiscali differite" per 476 migliaia di euro nella voce "Crediti vari ed altre attività non correnti" con il segno opposto. Di conseguenza i Totali patrimoniali differiscono dallo schema del Documento equivalente per effetto di tale compensazione.

La variazione del totale attivo, in aumento di 97,4 milioni di euro rispetto al totale attivo del Gruppo SAT al 31 dicembre 2014, deriva principalmente dall'incorporazione delle voci componenti l'Attivo patrimoniale ex AdF. Fra le attività non correnti si segnala la variazione positiva derivante dagli investimenti del Gruppo effettuati nel corso del primo semestre, pari a circa 12 milioni di euro, e il decremento della voce Partecipazioni, per circa 1,5 milioni di euro, per effetto derivante dalla vendita delle azioni detenute da parte della Società ex SAT nella società AdF prima della data di efficacia della fusione.

Si segnala inoltre che, all'interno delle attività correnti, la voce cassa e mezzi equivalenti mostra, a livello di Gruppo, un valore al 30 giugno 2015 sostanzialmente in linea con quanto registrato al 31 dicembre 2014 dalla società incorporante, nonostante gli investimenti di periodo effettuati nel corso del semestre in esame e la distribuzione dei dividendi di circa 6,8 milioni di euro.

Passività e Patrimonio netto si incrementano di 97,4 milioni di euro, come per le voci dell'Attivo Patrimoniale, per effetto dell'incorporazione delle voci componenti le Passività e di Patrimonio netto ex AdF.

In particolare, il Patrimonio netto registra un incremento di 38,7 milioni di euro, per il combinato effetto della riduzione della riserva *fair value*, a seguito della vendita delle azioni AdF (per circa 1,6 milioni di euro), e dell'apporto del capitale netto di fusione conseguente l'incorporazione del Gruppo AdF (per circa 41,3 milioni di euro). Quest'ultimo importo è riscontrabile nel Prospetto di movimentazione del Patrimonio netto consolidato come somma della voce "Aumento di capitale a servizio della fusione per incorporazione di AdF" per 14,4 milioni di euro e della voce "Altri movimenti derivanti dalla fusione per incorporazione di AdF" per 26,9 milioni di euro, equivalente al Patrimonio netto del Gruppo AdF al 31 dicembre 2014 pari a 44,2 milioni di euro al netto dei Dividendi erogati prima della stipula dell'atto di fusione per 2,9 milioni di euro.

Inoltre, a seguito dell'aumento di capitale rilevato in SAT a completamento dell'incorporazione di AdF, si registra la riduzione delle riserve per 738 migliaia di euro conseguente l'imputazione a Patrimonio netto dei costi qualificati come spese a servizio dell'aumento di capitale conseguente l'operazione di fusione. Per ulteriori dettagli, si rimanda al "Prospetto delle variazioni di Patrimonio Netto".

Tra le Passività a medio lungo termine si segnala l'incremento delle voci passività finanziarie per circa 18 milioni di euro derivante sia dal finanziamento acquisito dalla società incorporata per circa 9,2 milioni di euro, sia dall'ulteriore movimentazione della società incorporante per 8,8 milioni di euro. Tale voce include i due finanziamenti a medio lungo termine che prevedono un'apertura di credito per un importo massimo complessivo pari a 60 milioni di euro, di cui 20 milioni di euro acquisiti a seguito dell'incorporazione di AdF, finalizzata alla realizzazione degli investimenti previsti nel piano industriale del Gruppo.

A seguito dell'incorporazione delle voci patrimoniali ex AdF, il totale delle passività correnti al 30 giugno 2015 registra un incremento di circa 29,8 milioni di euro.

Si evidenzia, inoltre, che l'importo della voce scoperti bancari di 10,5 milioni di euro è relativo alle linee di credito concesse a breve termine al Gruppo TA e che la

voce finanziamenti, per complessivi 4,4 milioni di euro, accoglie la quota corrente dell'indebitamento a medio lungo termine del Gruppo TA.

### CAPITALE INVESTITO

Di seguito il prospetto di raffronto tra i dati sintetici del Capitale Investito al 30 giugno 2015 ed al 31 dicembre 2014, seguito dai principali commenti alle variazioni registrate.

Valori in Euro/000	CONSOLIDATO 30.06.2015	CONSOLIDATO 31.12.2014	Var. Ass. 2015/2014
ATTIVITA' IMMOBILIZZATE	182.150	103.526	78.624
CAPITALE CIRCOLANTE NETTO	-16.676	-18.514	1.839
PASSIVITA' A MEDIO LUNGO TERMINE	-27.540	-16.599	-10.941
<b>CAPITALE INVESTITO</b>	<b>137.934</b>	<b>68.413</b>	<b>69.522</b>
PATRIMONIO NETTO	105.412	66.736	38.676
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO	32.523	1.677	30.846

Le attività immobilizzate registrano un incremento di 78,6 milioni di euro sostanzialmente riconducibile all'incorporazione delle voci patrimoniali ex AdF ed agli investimenti effettuati nel corso del periodo in esame per complessivi 12 milioni di euro, tra cui l'adeguamento ed il potenziamento delle infrastrutture di volo dello scalo di Pisa (piste e raccordi) per circa 9,4 milioni di euro.

Il capitale circolante netto, di circa 16,7 milioni di euro al 30 giugno 2015, si riduce di 1,8 milioni di euro per effetto dell'incorporazione del capitale circolante netto ex AdF e della stagionalità del business.

Le passività non finanziarie a medio lungo termine incrementano di circa 10,9 milioni di euro per effetto principale dell'aumento della parte non corrente del Fondo di ripristino e sostituzione (6,6 milioni di euro), del Fondo rischi (1,9 milioni di euro) e del Fondo TFR (2,4 milioni di euro) in seguito all'incorporazione del capitale circolante netto ex AdF.

Per effetto di quanto detto sopra, il Capitale investito del Gruppo TA al 30 giugno 2015 si incrementa di 69,5 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2014, con un saldo al 30 giugno 2015 di circa 138 milioni di euro.

### 11.3 Analisi dei flussi finanziari

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

Come si evince, al 30 giugno 2015 la disponibilità monetaria risulta positiva per 25,1 milioni di euro. Tale dato risulta influenzato dall'incorporazione delle voci di bilancio ex AdF e dalle attività di gestione e di investimento del primo semestre 2015.

	<b>I SEM 2015</b>	<b>I SEM 2014</b>
<b>A- Disponibilità monetarie nette iniziali (°)</b>	<b>36.845</b>	<b>12.559</b>
<b>B- Flusso monetario da attività di esercizio</b>		
Risultato netto di periodo (°°)	3.375	663
Ammortamenti immobilizzazioni immateriali	2.439	1.139
Ammortamenti immobilizzazioni materiali	1.560	902
Movimentazione fondo indennità di fine rapporto		
accantonamento	52	75
utili/perdita attuariale	(363)	0
(pagamenti)	(220)	(143)
(Incremento) decremento dei crediti commerciali e diversi	(5.128)	(6.710)
(Incremento) decremento delle imposte anticipate e differite	(669)	(56)
Incremento (decremento) dei debiti verso fornitori ed altri	(4.470)	(7.380)
Incremento (decremento) dei debiti tributari (°°°)	2.380	1.474
Proventi da cessione partecipazione	(1.638)	0
Movimentazione fondo di ripristino e sostituzione		
accantonamento	2.020	957
utilizzo	(622)	(287)
Movimentazione fondi oneri e rischi		
accantonamento	6	58
utilizzo	(1.676)	(77)
<b>Totale (B)</b>	<b>(2.954)</b>	<b>(9.387)</b>
<b>C- Flusso monetario da/(per) attività di investimento</b>		
(Inv.) in attività materiali dell'attivo non corrente	(1.192)	(459)
Disinvestimenti/riclassifiche in attività materiali dell'attivo non corr.	118	0
(Investimenti) in attività immateriali dell'attivo non corrente	(10.873)	(1.625)
Prezzo di realizzo da cessione di Partecipazioni in altre imprese	1.766	0
(Investimenti) in titoli ed altre attività finanziarie	(69)	2.187
<b>Totale (C)</b>	<b>(10.250)</b>	<b>103</b>
<b>D- Flusso monetario da/(per) attività finanziarie</b>		
Accensione di passività finanziarie a medio/lungo termine	10.000	11.412
Rimborso di passività finanziarie a medio/lungo termine	(1.700)	(852)
Distribuzione dividendi (°°°°)	(6.830)	(887)
<b>Totale (D)</b>	<b>1.470</b>	<b>9.673</b>
<b>E- Flusso monetario di esercizio (B+C+D)</b>	<b>(11.734)</b>	<b>388</b>
<b>F- Disponibilità monetarie nette finali (A+E)</b>	<b>25.111</b>	<b>12.947</b>

(°) Il saldo delle disponibilità iniziali include il saldo all'1.1.2015 del Gruppo AdF pari a 11.754 migliaia di euro.

(°°) Il risultato di periodo include interessi passivi per € 575 migliaia (€ 446 migliaia nel primo semestre 2014)

(°°°) Le imposte pagate nel primo semestre 2015 sono pari a € 2.017 migliaia (€ 1.026 migliaia nel primo semestre 2014)

(°°°°) Di cui dividendi ex AdF pari a 2.945 migliaia di euro.

Tra le voci del Rendiconto Finanziario Consolidato al 30 giugno 2015, si evidenziano in particolare:

- 1,77 milioni di euro relativo al prezzo di realizzo da cessione della partecipazione in AdF – Aeroporto di Firenze, pari al 1,42% del capitale sociale, con la conseguente vendita di n. 128.599 azioni perfezionata in data 6 maggio 2015, che ha determinato un provento finanziario pari a 1,6 milioni di euro;
- Il rimborso in linea capitale di 1,7 milioni di euro a valere sui finanziamenti a medio lungo termine stipulati dal Gruppo;
- Il tiraggio di 10 milioni di euro a valere sul finanziamento a medio lungo termine di 40 milioni di euro, per far fronte agli investimenti effettuati nel corso del semestre in esame sullo scalo di Pisa;
- Nel mese di maggio 2015 sono stati distribuiti dividendi per complessivi 6,8 milioni di euro relativi al risultato conseguito al 31 dicembre 2014 dalla società incorporante, per 3,9 milioni di euro, e dalla società incorporata per 2,9 milioni di euro;
- Nel primo semestre 2015 sono stati investiti circa 12 milioni di euro in infrastrutture aeroportuali, fra cui 9,4 milioni per il potenziamento delle infrastrutture di volo dello scalo di Pisa.

#### 11.4 Posizione Finanziaria Netta Consolidata

A completamento delle informazioni sopra esposte, si riporta in appresso la Posizione Finanziaria Netta consolidata al 30 giugno 2015 e al 31 dicembre 2014, in ottemperanza a quanto previsto dalla comunicazione CONSOB prot. n°6064293 del 28 luglio 2006.

Per offrire al lettore una migliore comprensione del prospetto sotto esposti ed una migliore comparabilità dei dati, si riporta di seguito anche la colonna della Posizione Finanziaria Netta Consolidata **Pro-forma** al 31 dicembre 2014 come da Documento Equivalente.

migliaia di euro	30.06.2015 Consolidato	31.12.2014 Consolidato	Var. Ass. 2015/2014	31.12.2014 pro-forma
A. Cassa e banche	25.111	25.091	20	36.845
B. Altre disponibilità liquide	-	-	-	-
C. Titoli detenuti per la negoziazione	-	-	-	-
<b>D. Liquidità (A) + (B) + (C)</b>	<b>25.111</b>	<b>25.091</b>	<b>20</b>	<b>36.845</b>
<b>E. Crediti finanziari correnti</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
F. Debiti bancari correnti	10.535	-	10.535	10.500
G. Parte corrente dell'indebitamento non corrente	4.412	2.068	2.344	3.476
H. Altri debiti finanziari correnti vs società d leasing	-	-	-	-
<b>I. Indebitamento finanziario corrente (F) + (G) + (H)</b>	<b>14.946</b>	<b>2.068</b>	<b>12.878</b>	<b>13.976</b>
<b>J. Indebitamento finanziario corrente netto (I) - (E) - (D)</b>	<b>(10.165)</b>	<b>(23.023)</b>	<b>12.859</b>	<b>(22.869)</b>
K. Debiti bancari non correnti	42.687	24.700	17.987	35.323
L. Obbligazioni emesse	-	-	-	-
M. Altri debiti non correnti verso società di leasing	-	-	-	-
<b>N. Indebitamento finanziario non corrente (K) + (L) + (M)</b>	<b>42.687</b>	<b>24.700</b>	<b>17.987</b>	<b>35.323</b>
<b>O. Indebitamento finanziario netto (J) + (N) (P.F.N.)</b>	<b>32.523</b>	<b>1.677</b>	<b>30.846</b>	<b>12.454</b>

Le voci riportate nella posizione finanziaria netta risentono dell'incorporazione dei valori patrimoniali ex AdF.

Si segnala la presenza, al 30 giugno 2015, di debiti bancari correnti pari a 10.535 migliaia di euro, relativi alle linee di credito concesse a breve termine alla società incorporata. Inoltre, tra i crediti finanziari correnti, si segnala la quota corrente dell'indebitamento a medio lungo termine del Gruppo TA per complessivi 4,4 milioni di euro.

A questi si aggiungono i Debiti bancari non correnti per un importo di 42,7 milioni di euro, quale quota non corrente dei due finanziamenti in essere che prevedono un'apertura di credito, per un importo massimo complessivo pari a 60 milioni di euro, finalizzata alla realizzazione degli investimenti previsti nel piano industriale del Gruppo. Si rammenta come, al 30 giugno 2015, la società incorporante abbia effettuato tiraggi per 10 milioni di euro ad esaurimento della disponibilità di 40 milioni di euro prevista dal contratto di finanziamento. Inoltre, nel corso del semestre in esame, si evidenziano rimborsi delle quote capitali come stabilito dai due contratti di finanziamento in essere, per complessivi 1,7 milioni di euro.

Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo "Passività finanziarie" della Nota illustrativa al bilancio semestrale.

Si segnala che la voce cassa e banche accoglie:

a) 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;

b) un importo di circa 2,2 milioni di euro, incassati dalla incorporata AdF in data 18 marzo 2013 dal Ministero dei Trasporti, a seguito della sentenza n. 2403/2012, a titolo di risarcimento dei danni patiti per il mancato adeguamento dei diritti negli anni 1999-2005, oltre a rivalutazione monetaria e interessi di legge. Con atto di citazione in appello l'Avvocatura Generale dello Stato ha d'altra parte citato AdF (oggi TA) innanzi alla Corte di Appello di Roma, chiedendo, in riforma della sentenza impugnata del Tribunale di Roma n. 2403/2012, la dichiarazione del difetto di giurisdizione del Giudice Ordinario e l'accertamento che nulla è dovuto dal Ministero appellante a titolo risarcitorio per mancato aggiornamento dei diritti aeroportuali. Pertanto l'importo di cui sopra, secondo quanto previsto dai principi contabili internazionali (IAS 37), non ha avuto né avrà impatti sul conto economico del Gruppo fino all'ultimo grado di giudizio. In ogni caso, nell'ottica del principio di prudenza cui viene costantemente orientata la gestione, lo stesso importo è stato integralmente depositato su un conto di deposito separato, sul quale maturano interessi che vengono a loro volta ivi reinvestiti, e non verrà utilizzato fino alla definitiva assegnazione alla Capogruppo con l'ultimo grado di giudizio.

L'indebitamento finanziario netto consolidato pertanto, alla data di chiusura del 30 giugno 2015, risulta pari a 32,5 milioni di euro, in incremento di 30,8 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2014. Tale incremento è sostanzialmente riconducibile all'incorporazione dei valori patrimoniale ex AdF ed all'ulteriore tiraggio del mutuo da parte della società incorporante.

Si segnala infine che l'Indebitamento Finanziario Consolidato al 30 giugno 2015, se paragonato allo stesso dato al 31 dicembre 2014 (Pro-forma), evidenzia un incremento di circa 20 milioni di euro dovuto principalmente alla distribuzione dei dividendi ed all'attività di investimento di periodo come precedentemente esposto.

## 12. GLI INVESTIMENTI DEL GRUPPO

**Gli investimenti di Gruppo al termine dei primi sei mesi del 2015 ammontano a 11,9 milioni di euro**, di cui 10,87 milioni di euro relativi ad immobilizzazioni immateriali ed 1,07 milioni di euro ad immobilizzazioni materiali.

Gli investimenti in **Immobilizzazioni immateriali** hanno riguardato principalmente i diritti di concessione a seguito fondamentalmente degli investimenti per il potenziamento delle aree di manovra dello scalo di Pisa (9,4 milioni di euro).

L'incremento delle immobilizzazioni in corso deriva soprattutto dallo sviluppo del Master plan aeroportuale dello scalo di Firenze (559 migliaia di euro) e dai lavori

di ampliamento dei piazzali aeromobili dello scalo fiorentino (431 migliaia di euro).

Gli investimenti in **immobilizzazioni materiali** hanno riguardato principalmente gli interventi dello scalo di Pisa sulle aree inerenti la delocalizzazione del Borgo Cariola (380 migliaia di euro) e l'acquisto di autoveicoli e mezzi di rampa (302 migliaia di euro), la realizzazione di nuovi impianti pubblicitari (38 migliaia di euro) e l'acquisto di hardware (44 migliaia di euro).

Secondo quanto previsto dall'art. 10 della L. 72/83, il Gruppo informa che nel primo semestre 2015 non ha provveduto ad alcuna rivalutazione degli *asset* ai sensi di leggi speciali.

La seguente tabella riporta il dettaglio degli investimenti del Gruppo TA al 30 giugno 2015:

Valori espressi in Euro/000	Sub-tot	Sub-tot	Sub-tot	Totale
<b>Totale Investimenti di Gruppo al 30.06.2015</b>				<b>11.947</b>
<b>A) Immobilizzazioni Immateriali</b>				<b>10.873</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- software</li> <li>- diritti di concessione</li> </ul>				
interventi di potenziamento aree di manovra apt PSA	9.403	121	9.547	
Interventi commerciali vari	70			
riqualifica hangar S52/hall arrivi	37			
altri minori	38			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- immob. in corso</li> </ul>				
sviluppo masterplan apt FLR 2017-2029	559	1.205		
ampliamento piazzali aeromobili apt FLR	431			
nuovo modulo terminal passeggeri apt FLR	139			
nuovo Terminal est lotto 1 (arrivi) apt PSA	21			
altri minori	55			
<b>B) Immobilizzazioni Materiali</b>				<b>1.074</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- terreni e fabbricati (°)</li> </ul>				
delocalizzazione Borgo Cariola apt PSA	223	385		
Interventi aree via cariola (edificio rent a car)	157			
altri minori	5			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- autoveicoli</li> </ul>				
spazzatrice	20	59		
riqualifica mezzi di rampa	23			
autovetture	16			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- attrezzature ind.li e comm.li</li> </ul>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>- impianti e macchinari</li> </ul>				
ETDS security	39			
nastri semeventi	110			
dollies	67			
sollevatore	67			
nuove aree passeggeri	39			
impianti pubblicitari	38			
casse automatiche parcheggi	28			
riqualifica mezzi di rampa	16			
sala vip	26			
altri minori	22			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- immob. in corso</li> </ul>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>- altri beni</li> </ul>				
macchine elettroniche (HW)	44	77		
mobili e arredi	36	79		

(°) Terreni e fabbricati di proprietà Toscana Aeroporti.

## 13. LE RISORSE UMANE

### PREMESSA

Con l'avvenuta fusione per incorporazione di Aeroporto di Firenze S.p.a. in SAT S.p.a. le operazioni della Società incorporata sono state imputate al bilancio di SAT ai fini contabili, a decorrere dal 1° gennaio 2015. Si segnala, quindi, che tutti gli scostamenti dei valori fra il Gruppo Toscana Aeroporti al 30 giugno 2015 ed il Gruppo SAT al 31 dicembre 2014 sono poco rappresentativi in quanto influenzati dall'operazione in questione.

### Gli organici del Gruppo

La seguente tabella illustra l'**organico medio** annuo (espresso in *Equivalent Full Time*) relativo al primo semestre 2015 e le variazioni rispetto allo stesso periodo del 2014:

	1°sem. 2015	1°sem. 2014	Δ+/-	Δ%	Di cui Pisa	Di cui Firenze
Dirigenti	10,5	9,0	+1,5	+16,7%	-	+1,5
Impiegati	491,0	286,2	+204,8	+71,6%	+5,9	+198,9
Operai	191,8	94,7	+97,1	+102,5%	+2,5	+94,6
<b>TOSCANA AEROPORTI</b>	<b>693,3</b>	<b>389,9</b>	<b>+303,4</b>	<b>+77,8%</b>	<b>+8,4</b>	<b>+295,0</b>
<b>Jet Fuel</b>	<b>10,0</b>	<b>12,0</b>	<b>-2,0</b>	<b>-16,7%</b>	<b>-2,0</b>	<b>-</b>
<b>Gruppo</b>	<b>703,3</b>	<b>401,9</b>	<b>+301,4</b>	<b>+75,0%</b>	<b>+6,4</b>	<b>+295,0</b>

Nota.: 2 unità a tempo parziale sono considerate 1 unità a tempo pieno.

Nel primo semestre 2015 l'organico medio dei dipendenti **TA** ha registrato un incremento in termini assoluti di 303,4 EFT, rispetto allo stesso periodo del 2014, principalmente per gli effetti descritti in premessa.

Rispetto al 30 giugno 2015, il numero dei dipendenti della controllata **Jet Fuel**, società che gestisce il deposito carburanti avio all'interno dell'aeroporto, ha registrato un decremento di 2 EFT.

Si rammenta invece come la controllata Parcheggi Peretola S.r.l. non abbia personale impiegato direttamente.

Il costo del personale del Gruppo al 30 giugno 2015 è pari a 19,4 milioni di euro, in aumento di 8.398 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Anche tale incremento è principalmente conseguente agli effetti descritti in premessa.

## 14. RAPPORTI CON SOCIETÀ DEL GRUPPO E PARTI CORRELATE

Alla data del 30 giugno 2015 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) – Partecipazione detenuta da TA: 25,00% del capitale sociale (25% al 31 dicembre 2014). Costituita l'11 maggio 2012 fra l'Azienda Ospedaliera Universitaria Careggi (proprietaria al 75%) e SAT. Ha la sua sede legale presso l'Ospedale di Careggi in Firenze ed una sede amministrativa presso l'aeroporto Galilei di Pisa. Al 31 dicembre 2014 la collegata ha un capitale sociale pari a 200 migliaia di euro (interamente versato), ha registrato ricavi per 637 migliaia di euro (356 migliaia di euro nel 2013) ed ha chiuso il bilancio 2014 con un utile di 155 migliaia di euro ed un patrimonio netto di 409 migliaia di euro.

Alla data del 30 giugno 2015 TA ha in essere un contratto con la collegata riguardante lo svolgimento in service delle attività di staff amministrativo /gestionale per un valore complessivo nel primo semestre pari a 45,5 migliaia di euro.

- **Alatoscana S.p.a.** (società che gestisce l'Aeroporto dell'Isola d'Elba) - Partecipazione detenuta da TA: 13,27% (13,27% al 31 dicembre 2014) del capitale sociale. Alatoscana S.p.a. ha registrato ricavi nel 2014 pari a 1,19 milioni di euro (1,09 milioni di euro nel 2013) ed ha chiuso il Bilancio 2014 con un utile netto di 37 migliaia di euro ed un Patrimonio Netto di 2,84 milioni di euro.

Alla data del 30 giugno 2015 TA ha 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 nel primo semestre pari a 20 migliaia di euro.

Al 30 giugno 2015 risultano i seguenti rapporti con società correlate:

### - Delta Aerotaxi S.r.l.

- Un contratto passivo per TA relativo alla manutenzione ordinaria ed alla custodia dell'hangar presso lo scalo di Firenze dato in sub concessione a Delta Aerotaxi, che ha determinato al 30 giugno 2015 costi pari a 17 migliaia di euro.
- Una serie di contratti attivi tra TA e Delta Aerotaxi S.r.l. che prevedono:
  - la sub concessione di uffici, aviorimessa e altre tipologie di locali presso lo scalo di Firenze per un valore al 30 giugno 2015 pari a 66 migliaia di euro di ricavi per TA;
  - la sub concessione di servizi a terzi di "hangaraggio" e manutenzione aeromobili, oltre ad ulteriori servizi accessori svolti presso lo scalo di Firenze, per un ricavo complessivo al 30 giugno 2015 pari a 44 migliaia di euro.

- La sub concessione di uffici ed altre tipologie di locali ubicati presso lo scalo di Pisa, per un valore al 30 giugno 2015 pari a 69 migliaia di euro di ricavi per TA;
- ricavi per 88 migliaia di euro per la fatturazione di diritti e tasse aeroportuali, inerenti l'aviazione generale dello scalo di Pisa e circa 1 migliaio di euro relativo all'erogazione di servizi extra-handling a richiesta;
- Infine, sono presenti in bilancio ulteriori ricavi per circa 3 migliaia di euro verso tale parte correlata, relativi al riaddebito delle utenze 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.**

- Un contratto tra TA e Corporate Air Services S.r.l., società che gestisce l'aviazione generale presso lo scalo di Firenze, subentrata a Delta Aerotaxi S.r.l. a partire dall'11 giugno 2007, nonché indirettamente collegata a TA per il tramite di SO.G.IMP. S.p.a., azionista di TA, che prevede la sub concessione di detta attività per un valore complessivo al 30 giugno 2015 pari a 44 migliaia di euro di ricavi.
- TA ha inoltre maturato nei confronti della parte correlata Corporate Air Services S.r.l., al 30 giugno 2015:
  - ricavi per 223 migliaia di euro per la fatturazione di diritti, tasse aeroportuali, handling ed infrastrutture centralizzate inerenti l'aviazione generale dello scalo di Firenze e per circa 1 migliaio di euro relativo all'erogazione di servizi extra-handling a richiesta e per l'erogazione del liquido de-icing;
  - La sub concessione di uffici ed altre tipologie di locali ubicati presso lo scalo di Pisa, per un valore al 30 giugno 2015 pari a 25 migliaia di euro di ricavi per TA;
  - ricavi per 2 migliaia di euro relativi al riaddebito delle spese di assicurazione per la copertura RCT e delle penali PPR registrate presso lo scalo di Firenze.

#### - **Delifly S.r.l.**

- In data 13 Giugno 2007 AdF (oggi TA) e Delifly S.r.l. (parte correlata per il tramite di SO.G.IMP. S.p.A) hanno stipulato un contratto in virtù del quale AdF (oggi TA) si è impegnata a sub concedere a Delifly dal 1° Settembre 2007 fino al 31 Dicembre 2015 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, per un valore al 30 giugno 2015 di 2 migliaia di euro di ricavi.
- A fronte della sub concessione dell'area sopra indicata e dei relativi servizi di catering, Delifly corrisponde a TA, per tutta la durata del contratto, un importo determinato sulla base del minimo garantito pattuito e del Tariffario dei beni in uso esclusivo in vigore, con un ricavo maturato al 30 giugno 2015 pari a 7 migliaia di euro.
- Infine, il Gruppo ha maturato nei confronti di Delifly S.r.l. ulteriori ricavi per 2 migliaia di euro relativi al riaddebito delle utenze, 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 di TA 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 AdF (oggi TA) abbia sub concesso ad ICCAB fino al 31 dicembre 2015 un locale di circa mq. 40 ubicato presso lo scalo di Firenze che ICCAB utilizza per espletare attività commerciali di vendita, per un valore al 30 giugno 2015 di 25 migliaia di euro di ricavi.

- Un contratto attivo tra AdF (oggi TA) ed ICCAB che prevede la sub concessione di spazi pubblicitari all'interno dell'aeroporto di Firenze, per un valore al 30 giugno 2015 di 18 migliaia di euro di ricavi.
- 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 30 giugno 2015 di 35 migliaia di euro di ricavi.
- Infine, il Gruppo, al 30 giugno 2015, ha maturato nei confronti di ICCAB S.r.l. ulteriori ricavi per 2 migliaia di euro relativi al riaddebito delle utenze.

**- Corporacion America Italia S.p.a.**

- TA ha affidato a tale parte correlata l'incarico di consulenza di natura tecnico-operativa, volto alla messa a disposizione delle conoscenze e metodologie nell'ambito di attività di analisi negli aspetti di pianificazione e sviluppo delle infrastrutture aeroportuali, che ha determinato al 30 giugno 2015 costi pari a circa 29 migliaia di euro.

**- Comune di Firenze**

- Un contratto attivo tra AdF (oggi TA) ed il Comune di Firenze che prevede la subconcessione di un locale ad uso ufficio di mq. 13 ubicato al piano terra landside dello scalo di Firenze, per un valore al 30 giugno 2015 di circa 2 migliaia di euro di ricavi per attività di informazione turistica.

**- A.L.H.A. S.p.a.**

- Un contratto attivo tra AdF (oggi TA) ed A.L.H.A che prevede la subconcessione di un locale ad uso ufficio di mq. 264 ubicato al piano terra landside dello scalo di Firenze, per un valore al 30 giugno 2015 di circa 17 migliaia di euro di ricavi.

**- PisaMo S.p.a.**

- società in-house dell'azionista Comune di Pisa. Alla data del 30 giugno 2015 TA vanta un credito residuo di 427 migliaia di euro (427 migliaia di euro al 31 dicembre 2014) nei confronti della parte correlata. Gli Amministratori ritengono tale credito irrilevante, ai fini dei rischi, in considerazione del fatto che è coperto da un finanziamento europeo già approvato ed in corso di trasferimento a PisaMo tramite il Comune di Pisa.

**- Pacini Editore S.p.a.**

- Pacini Editore S.p.a. è parte correlata di TA in quanto il consigliere di amministrazione di TA Pierfrancesco Pacini esercita un'influenza notevole su Pacini Editore S.p.a., ai sensi del regolamento operazioni con parti correlate adottato dalla Consob. Il credito residuo, pari a 11,3 migliaia di euro al 30 giugno 2015, risulta estinto alla data di approvazione del presente documento.

Si fa presente come i termini che regolano i rapporti con i soggetti identificati quali parti correlate sono definiti in base a contratti stipulati a normali condizioni di mercato. Per ulteriori dettagli si rimanda allo schema "Allegato C" delle note illustrative al presente Bilancio semestrale.

Si precisa, infine, che nei primi sei mesi del 2015 non si sono registrate operazioni atipiche con parti correlate.

## **15. PRINCIPALI INFORMAZIONI SULLE SOCIETA' CONTROLLATE**

### **15.1 Parcheggi Peretola**

Come riportato al paragrafo "Area di consolidamento" delle Note illustrative, la società Parcheggi Peretola S.r.l. è entrata a far parte del Gruppo TA a seguito dell'incorporazione di AdF che ne deteneva il 100% delle quote.

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

Si fa presente che la società controllata redige il bilancio secondo la normativa civilistica in vigore. Ai fini del Bilancio consolidato semestrale abbreviato, il bilancio della controllata è opportunamente rettificato per tenere conto degli impatti derivanti dall'applicazione dei principi contabili internazionali.

I valori economici al 30 giugno 2015 rilevano un valore della produzione pari a 735 migliaia di euro, in incremento di 58 migliaia di euro rispetto al 30 giugno 2014. Il Margine Operativo Lordo (MOL) al 30 giugno 2015 è stato di 435 migliaia di euro, in incremento di 75 migliaia di euro ed un utile netto di periodo pari a 273 migliaia di euro, in incremento di 134 migliaia di euro rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente.

Si fa presente che la società controllata redige il bilancio secondo la normativa civilistica in vigore. Ai soli fini del Bilancio consolidato semestrale abbreviato, il bilancio della controllata è stato rettificato per tenere conto degli impatti derivanti dall'applicazione dei principi contabili internazionali.

Si espone, qui di seguito, il prospetto sintetico di conto economico secondo la normativa civilistica.

### PARCHEGGI PERETOLA - CONTO ECONOMICO

Dati in migliaia di euro	I SEM 2015	I SEM 2014	Var. Ass. 2015/2014
<b>RICAVI</b>			
Ricavi aviation	735	677	58
Altri ricavi e proventi	0	0	0
<b>TOTALE RICAVI (A)</b>	<b>735</b>	<b>677</b>	<b>58</b>
<b>COSTI</b>			
Materiali di consumo	0	0	0
Costi del personale	0	0	0
Costi per servizi	272	289	-17
Oneri diversi di gestione	28	28	0
Canoni aeroportuali			0
<b>TOTALE COSTI (B)</b>	<b>300</b>	<b>317</b>	<b>-17</b>
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO (A-B)</b>	<b>435</b>	<b>360</b>	<b>75</b>
Incid.% su ricavi totali	59,2%	53,2%	
Ammortamenti e svalutazioni	34	34	0
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>	<b>401</b>	<b>326</b>	<b>75</b>
Incid.% su ricavi totali	54,6%	48,2%	
Gestione finanziaria	0	0	0
Gestione straordinaria	-1	-2	1
<b>UTILE (PERDITA) PRIMA DELLE IMPOSTE</b>	<b>400</b>	<b>324</b>	<b>76</b>
Imposte di periodo	-127	-185	58
<b>UTILE (PERDITA) DI PERIODO</b>	<b>273</b>	<b>139</b>	<b>134</b>

Nel conto economico la quota prevalente di ricavi è rappresentata dai parcheggi, iscritti in bilancio tra i ricavi delle vendite e delle prestazioni per 656 migliaia di euro.

Dal lato costi la componente più importante è rappresentata dal costo del servizio di gestione e manutenzione dei parcheggi, effettuate da SCAF S.r.l..

### 15.2 Toscana Aeroporti Engineering

Toscana Aeroporti Engineering S.r.l. è partecipata al 100% dal Gruppo TA ed è stata costituita il 15 gennaio 2015. Essa ha per oggetto sociale la fornitura di servizi di ingegneria e coordinamento della realizzazione di opere aeroportuali da prestarsi, per un periodo non inferiore a tre anni, esclusivamente a favore di TA per lo sviluppo infrastrutturale degli aeroporti di Firenze e Pisa. Alla data del 30 giugno 2015 la società controllata non è operativa e conseguentemente non è stata oggetto di consolidamento.

### 15.3 Jet Fuel

**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 per il primo semestre 2015 e 2014 è stata considerata al 33% tale quota di patrimonio e di risultato come di pertinenza del Gruppo TA.

Costituita il 27 gennaio 2009, ha iniziato la propria attività operativa di stoccaggio e di servizi di into-plane (messa a bordo di carburante avio agli aeromobili) dalla seconda metà del mese di maggio 2013.

Al 31 dicembre 2014, Jet Fuel ha un capitale sociale di 150 migliaia di euro, ha registrato un utile di esercizio pari a 177 migliaia di euro ed un Patrimonio Netto pari a 287 migliaia di euro. Al 30 giugno 2015 Jet Fuel ha in essere un contratto di sub-concessione con TA per la gestione del deposito carburanti centralizzato per un valore complessivo al primo semestre di 276 migliaia di euro ed un contratto di service amministrativo per un valore di 10 migliaia di euro.

Nel corso del primo semestre 2015 sono transitati nel deposito 37.713 metri cubi di carburante avio registrando una minore gestione di volumi pari all'11% rispetto ai 42.337 metri cubi al 30 giugno 2014. La società ha effettuato servizi di into-plane per 29.869 metri cubi di carburante registrando un a riduzione del 7% rispetto ai 32.104 metri cubi al 30 giugno 2014.

Si fa presente che la società controllata redige il bilancio secondo la normativa civilistica in vigore. Ai soli fini del Bilancio consolidato semestrale abbreviato, il bilancio della controllata è stato rettificato per tenere conto degli impatti derivanti dall'applicazione dei principi contabili internazionali.

Si espone, qui di seguito, il prospetto sintetico di conto economico secondo la normativa civilistica.

**JET FUEL - CONTO ECONOMICO**

Dati in migliaia di euro	I SEM 2015	I SEM 2014	Var. Ass. 2015/2014
<b>RICAVI</b>			
Ricavi aviation	943	995	-52
Altri ricavi e proventi	8	11	-3
<b>TOTALE RICAVI (A)</b>	<b>950</b>	<b>1.006</b>	<b>-55</b>
<b>COSTI</b>			
Materiali di consumo	48	41	7
Costi del personale	348	356	-7
Costi per servizi	250	243	7
Oneri diversi di gestione	2	3	-1
Canoni aeroportuali	276	302	-26
<b>TOTALE COSTI (B)</b>	<b>925</b>	<b>945</b>	<b>-20</b>
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO (A-B)</b>	<b>25</b>	<b>60</b>	<b>-35</b>
Incid.% su ricavi totali	2,7%	6,0%	
Ammortamenti e svalutazioni	20	22	-2
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>	<b>5</b>	<b>38</b>	<b>-33</b>
Incid.% su ricavi totali	0,6%	3,8%	
Gestione finanziaria	-2	-1	-1
Gestione straordinaria	-1	0	-1
<b>UTILE (PERDITA) PRIMA DELLE IMPOSTE</b>	<b>2</b>	<b>38</b>	<b>-36</b>
Imposte di periodo	-1	-7	6
<b>UTILE (PERDITA) DI PERIODO</b>	<b>1</b>	<b>31</b>	<b>-30</b>

I ricavi principali del primo semestre 2015 di Jet Fuel (Aviation) riguardano per 535 migliaia di euro (552 migliaia di euro al 30 giugno 2014) il servizio di stoccaggio carburante e per 398 migliaia di euro il servizio di *into-plane* (428 migliaia di euro al 30 giugno 2014). I costi principali del primo semestre 2015 sono rappresentati dal costo del lavoro (348 migliaia di euro), canone di sub-concessione aeroportuale (276 migliaia di euro), noleggio autobotti (85 migliaia di euro), manutenzioni e carburante autobotti (39 migliaia di euro), manutenzione impianto (26 migliaia di euro), assicurazioni industriali (25 migliaia di euro ammortamenti (22 migliaia di euro).

Di conseguenza il risultato di periodo 2015 registra un utile di periodo di 1 migliaia di euro, in deciso calo rispetto all'utile di periodo registrato al 30 giugno 2014 dovuto principalmente ai minori volumi gestiti del deposito e dall'*into-plane* come precedentemente esposto.

**16. 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 OPERATIVI

### Rischi connessi alle condizioni generali dell'economia

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. La congiuntura negativa che ha coinvolto l'economia nazionale ed internazionale, iniziata nella seconda metà del 2008, continua a far sentire i propri effetti anche nei primi mesi del 2015. In particolare, il prezzo del petrolio che diminuisce ma si mantiene su livelli elevati, 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, possono determinare un rallentamento della domanda di trasporto aereo. Qualora la situazione di debolezza dell'economia dovesse persistere, non si può escludere un impatto negativo sulla situazione economica del Gruppo.

In ogni caso il recente andamento del traffico dei due scali, con crescite significative dei passeggeri registrate nel 2013, nel 2014 e confermate nei primi sei mesi del 2015, testimonia come il Gruppo abbia prontamente invertito la tendenza in atto negli ultimi anni in termini di rallentamento dei volumi di traffico, testimonianza di una particolare attrattività del territorio che di per sé mitiga il rischio in questione.

### 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 dallo stesso gestore aeroportuale. L'attività di handling svolta da prestatori terzi di servizi di assistenza a terra diversi da TA operanti sui due scali è attualmente limitata all'attività di aviazione generale.

Al 30 giugno 2015 i ricavi generati dall'attività di handling sono pari al 19,1% sul totale dei ricavi (23% sul totale al netto della voce dei ricavi per servizi di costruzione). Il mercato di riferimento degli operatori che svolgono attività legate alla fornitura dei servizi di handling è tradizionalmente caratterizzato da un'accentuata competitività, nonché da una limitata marginalità in termini di risultati economici.

L'aumento della pressione competitiva, da un lato, e la bassa marginalità connaturata a tali attività, dall'altro, potrebbero inficiare la capacità dei due scali di incrementare i propri ricavi e la propria redditività e ciò potrebbe avere un effetto negativo sull'attività e sulle prospettive di crescita del Gruppo TA, nonché sulla sua situazione economica, patrimoniale e finanziaria.

## RISCHIO NORMATIVO

La Capogruppo, 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. L'eventuale modifica, ad oggi non prevedibile, dell'attuale quadro normativo potrebbe avere un impatto negativo sui risultati economici del Gruppo TA.

L'aeroporto Galileo Galilei è situato a ridosso della città di Pisa, a stretta adiacenza con le urbanizzazioni residenziali confinanti con la zona est del piazzale aeromobili ed in prossimità della testata nord della pista ausiliaria. A tale proposito, in data 19 dicembre 2013 è stato sottoscritto da tutti i soggetti coinvolti<sup>1</sup> l'accordo di programma che ha costituito il presupposto concreto per avviare il processo di delocalizzazione delle abitazioni ubicate in tale zona. Tale accordo prevede che l'ultimazione della delocalizzazione delle abitazioni dovrà avvenire entro un massimo di tre anni. La prima fase di tale processo si è già conclusa con la notifica ai proprietari delle abitazioni delle richieste di adesione alla cessione volontaria. Alla data della presente sono stati sottoscritti oltre la metà dei contratti di cessione degli immobili con i proprietari ed i lavori di demolizione sono in fase avanzata.

Un potenziale fattore di rischio del settore aeroportuale è la costante evoluzione del contesto normativo e regolatorio di riferimento nel quale la Capogruppo, come le altre società di gestione, 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 ed il regime dei corrispettivi dei servizi offerti dalle società di gestione. A tal riguardo si fa presente che sia sull'Aeroporto di Pisa che sull'Aeroporto di Firenze si sono concluse positivamente le istruttorie con la nuova Autorità dei Trasporti per la definizione dei nuovi livelli tariffari per il periodo regolatorio 2015-2018. Infatti l'Aeroporto di Pisa ha iniziato ad applicare le nuove tariffe dal 16 di aprile e l'Aeroporto di Firenze dal 26 di maggio 2015.

## 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 Toscana Aeroporti, sia a Pisa sia a Firenze, non ha subito blocchi significativi del servizio a causa di scioperi e per evitare per quanto possibile il rischio di tali interruzioni la società sta adottando un atteggiamento finalizzato al sano confronto costruttivo con le organizzazioni sindacali. A testimonianza di tale attitudine, è importante menzionare l'avvenuta stipula nel mese di aprile 2015, a valle del confronto (ex art. 47 Legge 428/1990) tra le Società incorporantisi SAT e AdF e le Organizzazioni sindacali, di due accordi specifici relativi alla fusione societaria, ossia un verbale di accordo di esame congiunto e di integrativo aziendale con CGIL-CISL-UGL-UIL ed un verbale di esame congiunto

<sup>1</sup> Accordo di programma stipulato da Toscana Aeroporti S.p.a., Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ministero della Difesa, Ministero dell'economia e delle finanze, l'Ente nazionale per l'Aviazione Civile, la Regione Toscana, la Provincia di Pisa e Comune di Pisa.

con USB. Tali accordi hanno consentito di gestire in maniera efficiente, efficace e senza rischi di scioperi o interruzioni del servizio le fasi di fusione e quelle attualmente in corso di integrazione aziendale.

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

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

Al 30 giugno 2015, TA ha registrato 3.316.527 passeggeri. L'incidenza totale dei primi tre vettori è del 60,3%. In particolare, l'incidenza del primo di essi è pari al 42,8% mentre quelli del secondo e del terzo sono pari rispettivamente al 8,9% ed al 8,6%.

La Capogruppo ha stipulato anche con i suddetti vettori accordi commerciali pluriennali che prevedono l'impegno degli stessi ad effettuare attività di marketing e pubblicitaria, nonché a raggiungere obiettivi prestabiliti di passeggeri e di voli a fronte dell'impegno della Capogruppo a contribuire alle relative spese e ad erogare incentivi di carattere economico al raggiungimento dei predetti obiettivi ("success fees"). Tali accordi prevedono l'applicazione di penali nel caso di cancellazioni che non siano state determinate da cause di forza maggiore.

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

Tuttavia non può escludersi che, nonostante l'implementazione dei predetti rimedi, possa trascorrere un determinato lasso di tempo fra il momento dell'interruzione dei voli e quello della loro sostituzione da parte di altri vettori e che tale interruzione possa comunque avere un impatto sostanzialmente negativo sull'operatività e sui risultati economici della Capogruppo. Allo scopo di minimizzare il rischio di concentrazione del traffico su alcuni vettori, la Capogruppo persegue, pur nel contesto del settore del trasporto aereo caratterizzato da processi di integrazione e di fusione tra vettori, una strategia di diversificazione delle Compagnie Aeree operanti sui due scali.

## RISCHI RELATIVI ALLA DIPENDENZA DA PERSONALE CHIAVE

La Capogruppo ritiene di essersi dotato di una struttura operativa e dirigenziale capace di assicurare continuità nella gestione degli affari sociali. Inoltre, la Capogruppo ha avviato un processo di valorizzazione delle risorse umane in ottica preparatoria all'adozione di un piano di successione. Tuttavia, qualora una o più figure chiave della Capogruppo, quali l'Amministratore Delegato e Direttore Generale ed altri componenti senior del Management, dovessero interrompere la propria collaborazione, si potrebbero avere effetti negativi sulle prospettive,

attività e risultati economici e finanziari della Capogruppo. Inoltre il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo, nella seduta del 4 febbraio 2014, ha approvato una proposta di accordo con il Direttore Generale, con l'obiettivo di fidelizzare ulteriormente tale importante figura strategica aziendale. Tale accordo, con una durata temporale di 36 mesi, prevede l'applicazione di penalità nel caso di dimissioni e contestualmente il riconoscimento di una indennità nel caso di interruzione del rapporto (escluso per la giusta causa) conseguente a decisioni assunte dalla Capogruppo.

## 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.

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

## 17. EVENTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO IL 30 GIUGNO 2015

- In data 15 luglio 2015 si sono tenute l'Assemblea degli azionisti e il Consiglio di Amministrazione di Toscana Aeroporti S.p.a., che hanno nominato i vertici societari e attribuito le relative deleghe. Per maggiori dettagli, si rinvia ai paragrafi "Azionariato della Capogruppo" e "Composizione organi sociali" del presente documento.
- Nel mese di luglio 2015 si è provveduto al rimborso di 6 milioni di euro a valere sui finanziamenti a breve termine di 10,5 milioni di euro per una migliore gestione della liquidità del Gruppo.

### Principali novità operative dell'Aeroporto di Firenze

- Vueling: a partire dal 4 luglio 2015 opera il collegamento settimanale per Tel Aviv.
- British Airways Cityflyer: incrementa su luglio ed agosto le frequenze operate su Londra City passando dalle precedenti 6 a 9.
- KLM: incrementa l'operatività aggiungendo 2 frequenze settimanali ai 2 voli giornalieri programmati nella stagione invernale.
- BlueAir: conferma per la stagione invernale il collegamento trisettimanale verso Bucarest Otopeni.

### Principali novità operative dell'Aeroporto di Pisa

- Delta Air Lines: prosegue ad operare 6 frequenze settimanali nel periodo luglio-agosto.
- Alitalia: prosegue le operazioni su Roma Fiumicino con 24 frequenze settimanali contro le 21 operate nello scorso novembre e dicembre.

- Turkish Airlines: prosegue le operazioni su Istanbul con 5 frequenze settimanali (+1 frequenza settimanale rispetto alla scorsa stagione invernale).

## 18. PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE

Nel semestre in esame il Sistema Aeroportuale Toscano ha trasportato 3,3 milioni di passeggeri, registrando una crescita complessiva **del 7,3%** nella componente passeggeri a fronte di una media annuale **del 3,7%**.

Nel **mese di luglio** il sistema Aeroportuale Toscano ha registrato un traffico totale di 821.148 passeggeri, **in crescita del 1,0% sullo stesso mese 2014**.

**Il dato progressivo dei primi sette mesi dell'anno è in aumento del 6,0%** rispetto allo stesso periodo 2014, per un totale di **oltre 4,1 milioni** di passeggeri complessivamente transitati presso gli scali di Pisa e Firenze da inizio anno.

Tale risultato è stato sostenuto dal positivo andamento del *Load Factor* dei voli di linea, in aumento di 3 punti percentuali rispetto ai primi sette mesi del 2014 (passato dal 77,2% all'80,2% dei primi sette mesi 2015).

### Aeroporto Galileo Galilei di Pisa

Nei primi sette mesi dell'anno (1° gennaio - 31 luglio 2015) sono transitati dall'aeroporto Galilei di Pisa oltre 2,7 milioni di passeggeri, registrando un aumento del 4,6% rispetto allo stesso periodo 2014 (pari a circa +120.000 passeggeri).

L'Aeroporto Galilei di Pisa ha chiuso il mese di luglio con il traffico passeggeri in flessione (-3,1% pari a -18.000 passeggeri circa) rispetto a luglio 2014, per un totale di 560.875 passeggeri transitati. Tale risultato è dovuto sia ad una flessione dell'operatività dei voli charter (-64,2%), in particolare dei voli *outgoing* per la Tunisia ed Egitto e dei voli *incoming* dalla Russia, a causa dei sopraccitati accadimenti socio-politici di tali Paesi, che ad una diversa stagionalità dei voli privilegiando una migliore distribuzione sui 12 mesi rispetto al 2014.

In crescita di 3 punti percentuali il *Load Factor* dei voli di linea, passato dal 78,5% dei primi sette mesi del 2014 all' 81,5% dello stesso periodo del 2015. Anche nel solo mese di luglio il fattore di riempimento ha registrato una crescita, passando dall'85,2% del 2014 all' 87,3% del 2015 (+2,1 punti %)

### Aeroporto Amerigo Vespucci di Firenze

Nei primi sette mesi dell'anno (1° gennaio - 31 luglio 2015) sono transitati dall'aeroporto Vespucci di Firenze oltre 1,4 milioni di passeggeri, registrando una crescita dell' 8,9% rispetto allo stesso periodo 2014.

L'aeroporto Vespucci di Firenze ha chiuso il mese di luglio consuntivando 260.278 passeggeri, in aumento dell'11,3% rispetto allo stesso mese dell'anno passato.

L'aeroporto Vespucci fa segnare così il suo ennesimo record mensile di traffico, il sedicesimo consecutivo.

In crescita anche il *Load Factor*: +4,3 punti % rispetto a luglio 2014 (79,2% nel luglio 2015 a fronte del 74,9% registrato nel luglio 2014) Nel primi sette mesi

dell'anno il fattore di riempimento è pari al 77,8% pari a +3,2 punti % rispetto al medesimo periodo del 2014 (pari al 74,6%).

Per quanto sopra esposto, considerato che il primo semestre è di norma influenzato negativamente dalla bassa stagionalità del business, è plausibile prevedere per il Gruppo Toscana Aeroporti un secondo semestre caratterizzato da tassi di crescita positivi e da risultati in linea con l'andamento del traffico.

\*\*\*

In merito all'informativa richiesta dall'art.40 comma 2 lett. d) del D. Lgs. 127/91, si precisa che Toscana Aeroporti S.p.a. non possiede né ha acquistato o alienato nel corso dei primi sei mesi del 2015 azioni proprie o di Società Controllanti anche tramite società fiduciarie o per interposta persona.

\*\*\*

Il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari, Marco Gialletti, dichiara ai sensi dell'articolo 154-bis, comma 2, del Testo Unico della Finanza, che l'informativa contabile contenuta nel presente documento corrisponde alle risultanze documentali, ai libri ed alle scritture contabili.

\*\*\*

Per il Consiglio di Amministrazione  
**Il Presidente**  
(Marco Carrai)

**BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO –  
SCHEMI AL 30.06.2015**

**GRUPPO TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO**

Dati in migliaia di euro	Note	I SEMESTRE 2015		I SEMESTRE 2014 (1)	
		<b>Totale</b>	Di cui Parti correlate	<b>Totale</b>	Di cui Parti correlate
<b>RICAVI</b>					
Ricavi aviation	1	38.182	423	21.581	
Ricavi non aviation	2	11.454	247	7.488	
Ricavi per servizi di costruzione	3	10.724		1.563	
Altri ricavi e proventi	4	2.882	70	804	68
<b>TOTALE RICAVI (A)</b>		<b>63.242</b>	<b>740</b>	<b>31.437</b>	<b>68</b>
<b>COSTI</b>					
Materiali di consumo	5	610		381	
Costi del personale	6	19.374		10.976	
Costi per servizi	7	20.000	46	12.038	
Oneri diversi di gestione	8	919		379	
Canoni aeroportuali	9	2.122		1.673	
Costi per servizi di costruzione	10	10.213		1.488	
<b>TOTALE COSTI (B)</b>		<b>53.237</b>	<b>46</b>	<b>26.935</b>	<b>0</b>
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO (A-B)</b>					
Ammortamenti e svalutazioni	11	4.000		2.041	
Acc. f.do rischi e ripristini	12	1.774		773	
Acc. f.do svalutazione crediti	13	79		58	
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>		<b>4.152</b>	<b>694</b>	<b>1.629</b>	<b>68</b>
<b>GESTIONE FINANZIARIA</b>					
Proventi finanziari	14	1.695		110	
Oneri finanziari	15	-878		-430	
Utile (perdita) da partecipazioni	16	10		0	
<b>TOTALE GESTIONE FINANZIARIA</b>		<b>828</b>		<b>-319</b>	
<b>UTILE (PERDITA) PRIMA DELLE IMPOSTE</b>					
Imposte di periodo	17	4.980		1.310	
<b>UTILE (PERDITA) DI PERIODO</b>		<b>-1.605</b>		<b>-647</b>	
Perdita (utile) di periodo di pertinenza di Terzi	18	<b>3.375</b>		<b>663</b>	
<b>UTILE (PERDITA) DI PERIODO DEL GRUPPO</b>		<b>-7</b>		<b>-19</b>	
Utile per azione (€)	19	<b>3.368</b>		<b>644</b>	
		0,298		0,065	

(1) Si segnala che, al fine di offrire al lettore una maggiore comparabilità delle informazioni riportate nel bilancio consolidato di Toscana Aeroporti al 30 giugno 2015, la presentazione di alcuni dati relativi al 30 giugno 2014 è stata modificata. Le variazioni apportate sono illustrate in un'apposita tabella riepilogativa nelle Note Illustrative a cui si rimanda. Tali modifiche sono ritenute dalla Società non significative.

**GRUPPO TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CONSOLIDATO**

Dati in migliaia di euro	note	I SEMESTRE	
		2015	2014
<b>UTILE (PERDITA) DI PERIODO (A)</b>		<b>3.375</b>	<b>663</b>
<i>Altri utili/(perdite) complessivi che non saranno successivamente riclassificati a conto economico:</i>			
- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo Trattamento di Fine Rapporto al netto dell'effetto fiscale	46	263	-185
<i>Altri utili/(perdite) complessivi che saranno successivamente riclassificati a conto economico:</i>			
- Utili (perdite) derivanti dalla rideterminazione di attività finanziarie disponibili per la vendita ("available for sale")	24	0	376
<i>Totale Altri utili/(perdite) complessivi, al netto dell'effetto fiscale (B)</i>		<b>263</b>	<b>191</b>
<b>UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI PERIODO (A) + (B)</b>	43	<b>3.638</b>	<b>853</b>
Perdita (utile) complessiva di periodo di pertinenza di Terzi		-13	-18
<b>UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI PERIODO DEL GRUPPO</b>		<b>3.625</b>	<b>836</b>

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

<b>ATTIVO</b>	Note	<b>30.06.2015</b>	<b>31.12.2014 (1)</b>
<b>ATTIVITA' NON CORRENTI</b>			
ATTIVITA' IMMATERIALI			
Diritti di concessione	20	144.850	67.695
Diritti di brevetto industriale	21	343	176
Immobilizzazioni in corso e acconti	22	4.612	7.989
<b>Totale Attività Immateriali</b>		<b>149.805</b>	<b>75.860</b>
ATTIVITA' MATERIALI			
Terreni e fabbricati gratuitamente devolvibili	23	2.313	826
Immobili, impianti e macchinari di proprietà		23.800	20.238
<b>Totale Attività Materiali</b>		<b>26.113</b>	<b>21.064</b>
PARTECIPAZIONI			
Partecipazioni in altre imprese	24	154	1.791
Partecipazioni in imprese Controllate	25	80	0
Partecipazioni in imprese Collegate	26	492	482
<b>Totale Partecipazioni</b>		<b>726</b>	<b>2.273</b>
ATTIVITA' FINANZIARIE			
Depositi cauzionali	27	115	60
Crediti verso altri esigibili oltre l'anno	28	3.115	2.237
<b>Totale Attività Finanziarie</b>		<b>3.230</b>	<b>2.298</b>
Imposte anticipate recuperabili oltre l'anno	29	2.276	2.032
<b>TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI</b>		<b>182.150</b>	<b>103.526</b>
<b>ATTIVITA' CORRENTI</b>			
Rimanenze	30	0	0
CREDITI			
Crediti verso i clienti	31	27.945	13.727
<i>di cui verso parti correlate</i>		906	30
Crediti verso imprese collegate	32	325	364
Crediti tributari	33	4.293	300
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	34	2.744	2.177
<i>di cui verso parti correlate</i>		427	427
<b>Totale Crediti Commerciali e diversi</b>		<b>35.307</b>	<b>16.568</b>
Cassa e mezzi equivalenti	35	25.111	25.091
<b>TOTALE ATTIVITA' CORRENTI</b>		<b>60.418</b>	<b>41.659</b>
<b>TOTALE ATTIVO</b>		<b>242.568</b>	<b>145.185</b>

(1) Si segnala che, al fine di offrire al lettore una maggiore comparabilità delle informazioni riportate nel bilancio consolidato di Toscana Aeroporti al 30 giugno 2015, la presentazione di alcuni dati relativi al 31 dicembre 2014 è stata modificata. In particolare sono state riclassificate le "Imposte anticipate entro l'anno" all'interno delle "Imposte anticipate oltre l'anno" per un valore al 31 dicembre 2014 di 842 migliaia di euro. Tali modifiche sono ritenute dalla Società non significative.

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

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	Note	30.06.2015	31.12.2014 (1)
<b>CAPITALE E RISERVE</b>			
Capitale	36	30.710	16.269
Riserve di capitale	37	72.936	47.656
Riserva rettifiche IAS	38	-4.079	-3.229
Riserva di fair value	39	0	1.595
Utili (perdite) portati a nuovo	40	2.376	107
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO</b>		<b>105.311</b>	<b>66.598</b>
<b>PATRIMONIO NETTO DI TERZI</b>	42	101	138
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO</b>		<b>105.412</b>	<b>66.736</b>
<b>PASSIVITA' MEDIO LUNGO TERMINE</b>			
Fondi rischi e oneri	44	1.968	33
Fondi di ripristino e sostituzione	45	17.096	10.520
TFR e altri fondi relativi al personale	46	6.638	4.207
Passività finanziarie	47	42.687	24.700
Altri debiti esigibili oltre l'anno	48	1.839	1.839
<b>TOTALE PASSIVITA' MEDIO LUNGO TERMINE</b>		<b>70.228</b>	<b>41.300</b>
<b>PASSIVITA' CORRENTI</b>			
Scoperti bancari	49	10.535	0
Finanziamenti	50	4.412	2.068
Debiti tributari	51	10.045	5.887
Debiti verso fornitori	52	22.314	17.018
<i>di cui verso parti correlate</i>		104	24
Debiti verso Istituti previdenziali	53	2.043	1.710
Altri debiti esigibili entro l'anno	54	14.378	8.433
Fondi di ripristino e sostituzione	45	2.924	1.758
Acconti	55	278	276
<b>Totale debiti commerciali e diversi</b>		<b>41.938</b>	<b>29.195</b>
<b>TOTALE PASSIVITA' CORRENTI</b>		<b>66.929</b>	<b>37.150</b>
<b>TOTALE PASSIVITA'</b>		<b>137.156</b>	<b>78.450</b>
<b>TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO</b>		<b>242.568</b>	<b>145.185</b>

(1) Si segnala che, al fine di offrire al lettore una maggiore comparabilità delle informazioni riportate nel bilancio consolidato di Toscana Aeroporti al 30 giugno 2015, la presentazione di alcuni dati relativi al 31 dicembre 2014 è stata modificata. In particolare è stata riclassificata la voce "Scoperti bancari e finanziamenti" in due voci separate. La voce "Scoperti bancari" rappresenta l'utilizzo di affidamenti bancari a breve termine e la voce "Finanziamenti" rappresenta la parte corrente delle "Passività finanziarie". Inoltre sono stati riclassificati 124 migliaia di euro nella voce "altri debiti esigibili entro l'anno" esposti al 31 dicembre 2014 nella voce "Debiti verso fornitori". Tali modifiche sono ritenute dalla Società non significative.

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

CAPITAL E SOCIALE	RISERV A DA SOVRAP REZZO AZIONI	RISERVE DI RIVALUT AZIONE EX LEGGE 413/91	RISER VA LEGA LE	RISERV E STATU TARIE	ALTRE RISERVE	RISERVA RETTIFIC HE IAS	RISERV A DI FAIR VALUE	TOTALE RISERVE DI RISULTAT O	TOTALE PN DI GRUPPO	PN DI TERZI	TOTALE PATRIM ONIO NETTO	
<b>PN al 31 dicembre 2013</b>	<b>16.269</b>	<b>18.941</b>	<b>435</b>	<b>2.207</b>	<b>24.160</b>	<b>66</b>	<b>-3.229</b>	<b>1.106</b>	<b>3.115</b>	<b>63.070</b>	<b>12</b>	<b>63.083</b>
UTILE (PERDITA) NETTO DI ESERCIZIO	-	-	-	-	-	-	-	4.199	<b>4.199</b>	125	<b>4.324</b>	
ALTRI COMON. DI C/ECON COMPLESSIVO	-	-	-	-	-	-	489	-273	<b>216</b>	-	<b>216</b>	
<b>TOTALE UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>489</b>	<b>3.926</b>	<b>4.415</b>	<b>125</b>	<b>4.540</b>	
DESTINAZIONE UTILE	-	-	137	1.711	-	-	-	-1.848	-	-	-	
DIVIDENDI	-	-	-	-	-	-	-	-887	<b>-887</b>	-	<b>-887</b>	
<b>TOTALE MOVIMENTI RILEVATI DIRETTAMENTE A PN</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>137</b>	<b>1.711</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-2.735</b>	<b>-887</b>	<b>0</b>	<b>-887</b>	
<b>PN al 31 dicembre 2014</b>	<b>16.269</b>	<b>18.941</b>	<b>435</b>	<b>2.344</b>	<b>25.871</b>	<b>66</b>	<b>-3.229</b>	<b>1.595</b>	<b>4.306</b>	<b>66.598</b>	<b>138</b>	<b>66.736</b>
UTILE (PERDITA) NETTO DI PERIODO	-	-	-	-	-	-	-	3.368	<b>3.368</b>	7	<b>3.375</b>	
ALTRI COMON. DI C/ECON COMPLESSIVO	-	-	-	-	-	-	0	263	<b>263</b>	7	<b>270</b>	
<b>TOTALE UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>3.637</b>	<b>3.631</b>	<b>13</b>	<b>3.645</b>	
DESTINAZIONE UTILE	-	-	205	5	-	-	-	-210	-	-	-	
DIVIDENDI	-	-	-	-	-	-	-	-3.885	-3.885	-50	-3.935	
RIS. FAIR VALUE DA VENDITA AZIONI ADF	-	-	-	-	-	-	1.595	-	-1.595	-	-1.595	
AUMENTO DI CAPITALE A SERVIZIO DELLA FUSIONE PER INCORPORAZIONE DI ADF	14.441	-	-	-	-	-	-	-	14.441	-	14.441	
ALTRI MOVIMENTI DERIVANTI DALLA FUSIONE PER INCORPORAZIONE DI ADF	-	-	-	-	25.807	-	850	-	1.901	26.859	-	26.859
A RISERVA COSTI PER AUMENTO DI CAPITALE	-	-	-	-	-	738	-	-	0	-738	-	-738
<b>TOTALE MOVIMENTI RILEVATI DIRETTAMENTE A PN</b>	<b>14.441</b>	<b>-</b>	<b>205</b>	<b>5</b>	<b>25.070</b>	<b>-</b>	<b>850</b>	<b>-1.595</b>	<b>-2.193</b>	<b>35.081</b>	<b>-50</b>	<b>35.031</b>
<b>PN al 30 giugno 2015</b>	<b>30.710</b>	<b>18.941</b>	<b>435</b>	<b>2.548</b>	<b>25.876</b>	<b>25.136</b>	<b>-4.079</b>	<b>0</b>	<b>5.744</b>	<b>105.311</b>	<b>101</b>	<b>105.412</b>

**RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO (importi in migliaia di Euro)**

	<b>I SEM 2015</b>	<b>I SEM 2014</b>
<b>A- Disponibilità monetarie nette iniziali (°)</b>	<b>36.845</b>	<b>12.559</b>
<b>B- Flusso monetario da attività di esercizio</b>		
Risultato netto di periodo (°°)	3.375	663
Ammortamenti immobilizzazioni immateriali	2.439	1.139
Ammortamenti immobilizzazioni materiali	1.560	902
Movimentazione fondo indennità di fine rapporto		
accantonamento	52	75
utili/perdita attuariale	(363)	0
(pagamenti)	(220)	(143)
(Incremento) decremento dei crediti commerciali e diversi	(5.128)	(6.710)
(Incremento) decremento delle imposte anticipate e differite	(669)	(56)
Incremento (decremento) dei debiti verso fornitori ed altri	(4.470)	(7.380)
Incremento (decremento) dei debiti tributari (°°°)	2.380	1.474
Proventi da cessione partecipazione	(1.638)	0
Movimentazione fondo di ripristino e sostituzione		
accantonamento	2.020	957
utilizzo	(622)	(287)
Movimentazione fondi oneri e rischi		
accantonamento	6	58
utilizzo	(1.676)	(77)
<b>Totale (B)</b>	<b>(2.954)</b>	<b>(9.387)</b>
<b>C- Flusso monetario da/(per) attività di investimento</b>		
(Inv.) in attività materiali dell'attivo non correnti	(1.192)	(459)
Disinvestimenti/riclassifiche in attività materiali dell'attivo non corr.	118	0
(Investimenti) in attività immateriali dell'attivo non corrente	(10.873)	(1.625)
Prezzo di realizzo da cessione di Partecipazioni in altre imprese	1.766	0
(Investimenti) in titoli ed altre attività finanziarie	(69)	2.187
<b>Totale (C)</b>	<b>(10.250)</b>	<b>103</b>
<b>D- Flusso monetario da/(per) attività finanziarie</b>		
Accensione di passività finanziarie a medio/lungo termine	10.000	11.412
Rimborso di passività finanziarie a medio/lungo termine	(1.700)	(852)
Distribuzione dividendi (°°°°)	(6.830)	(887)
<b>Totale (D)</b>	<b>1.470</b>	<b>9.673</b>
<b>E- Flusso monetario di esercizio (B+C+D)</b>	<b>(11.734)</b>	<b>388</b>
<b>F- Disponibilità monetarie nette finali (A+E)</b>	<b>25.111</b>	<b>12.947</b>

(°) Il saldo delle disponibilità iniziali include il saldo all'1.1.2015 del Gruppo AdF pari a 11.754 migliaia di euro.

(°°) Il risultato di periodo include interessi passivi per € 575 migliaia (€ 446 migliaia nel primo semestre 2014)

(°°°) Le imposte pagate nel primo semestre 2015 sono pari a € 2.017 migliaia (€ 1.026 migliaia nel primo semestre 2014)

(°°°°) Di cui dividendi ex AdF pari a 2.945 migliaia di euro.

**NOTE ILLUSTRATIVE AL BILANCIO CONSOLIDATO  
SEMESTRALE ABBREVIATO AL 30.06.2015**

---

## NOTE ILLUSTRATIVE AL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO AL 30 GIUGNO 2015

---

### 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 (già Società Aeroporto Toscano Galileo Galilei S.p.a.) con sede legale presso l’Ufficio del Registro delle Imprese di Firenze in data 1° giugno 2015, e dalla sue controllate Toscana Aeroporti Engineering s.r.l., Parcheggi Peretola s.r.l. e Jet Fuel Co. s.r.l.. Le principali attività sono descritte nella Relazione sulla gestione.

Il presente Bilancio consolidato semestrale abbreviato 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 limitata del Bilancio consolidato semestrale abbreviato 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 ha un controllo diretto o indiretto quale definito dall’art. 26 del D. Lgs. 127/91, sono state integralmente consolidate.

Per la struttura del Gruppo TA al 30 giugno 2015, si rimanda alla Relazione sulla gestione del presente documento.

L’area di consolidamento risulta integrata rispetto al bilancio consolidato al 31 dicembre 2014 con la Parcheggi Peretola S.r.l., controllata al 31 dicembre 2014 da AdF, a seguito dell’operazione di incorporazione di quest’ultima.

Si precisa inoltre che in data 15 gennaio 2015 è stata costituta la società Toscana Aeroporti Engineering S.r.l., controllata al 100% da TA, avente un capitale sociale pari a 80 migliaia di euro. La società ha come oggetto sociale:

a. il coordinamento della realizzazione di grandi opere aeroportuali ed in particolare di quelle destinate alla costruzione, ristrutturazione, ampliamento e ammodernamento di aeroporti;

b. lo svolgimento di servizi di ingegneria, di progettazione, di direzione lavori.

Si precisa tuttavia che la società è tutt’ora non operativa, pertanto non è stata oggetto di consolidamento.

### STRUTTURA E CONTENUTO DEI PROSPETTI CONTABILI

Il Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2015 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"). Nella predisposizione del presente Bilancio semestrale abbreviato, redatto in applicazione dello IAS 34 - Bilanci intermedi, sono stati applicati gli stessi principi contabili adottati nella redazione del Bilancio consolidato al 31 dicembre 2014, ad eccezione di quanto riportato nel paragrafo "Nuovi Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni applicati dal 1° gennaio 2015". Le informazioni riportate nella presente Relazione Finanziaria semestrale devono essere lette congiuntamente al Bilancio consolidato al 31 dicembre 2014, predisposto in base agli IFRS.

La redazione del bilancio intermedio richiede da parte della direzione l'effettuazione di stime e di assunzioni che hanno effetto sui valori dei ricavi, dei costi, delle attività e delle passività iscritti e sull'informativa relativa ad attività e passività potenziali alla data di chiusura del periodo. Se nel futuro tali stime e assunzioni, effettuate da parte del management, dovessero differire dalle circostanze effettive verrebbero modificate in modo appropriato nell'anno in cui tali circostanze variassero. Per una più ampia descrizione dei processi valutativi più rilevanti per il Gruppo, si rinvia al paragrafo "Uso di stime" del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2014.

Si segnala inoltre che alcuni processi valutativi, in particolare quelli più complessi quale la determinazione di eventuali perdite di valore di attività immobilizzate, sono generalmente effettuati in modo completo solo in sede di redazione del bilancio annuale, allorquando sono disponibili tutte le informazioni eventualmente necessarie, salvo i casi in cui vi siano indicatori che richiedano un'immediata valutazione di eventuali perdite di valore.

Le imposte sul reddito sono riconosciute sulla base della miglior stima dell'aliquota media ponderata attesa per l'intero esercizio.

## INFORMATIVA SULLA STAGIONALITA' DEL SETTORE AEROPORTUALE

A causa della natura ciclica del settore in cui il Gruppo opera generalmente sono attesi ricavi e risultati operativi più elevati nel secondo e terzo trimestre piuttosto che nel primo e quarto trimestre. Le vendite più elevate si concentrano, infatti, nel periodo giugno-settembre, momento di picco delle vacanze estive, in cui si registra il massimo livello di utenza presso le infrastrutture aeroportuali gestite.

## FORMA DEI PROSPETTI CONTABILI

Gli schemi del Bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo TA al 30 giugno 2015 sono stati predisposti sulla base della versione aggiornata dello IAS 1 "Presentazione del Bilancio", omologata con il Regolamento n. 1274/2008 emesso dalla Commissione Europea in data 17 dicembre 2008 ed in vigore dal 1° Gennaio 2009.

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 illustrate. 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: (i) i componenti di reddito (positivi e/o negativi) derivanti da eventi od operazioni il cui accadimento risulta non ricorrente ovvero da quelle operazioni o fatti che non si ripetono frequentemente nel consueto svolgimento dell'attività, (ii) gli effetti dei rapporti con parti correlate. Con riferimento alle operazioni non ricorrenti, la Società interpreta in modo estensivo il concetto di non ricorrente includendo in tale categoria anche gli ammontari relativi a sopravvenienze attive e passive.

### Conto Economico Complessivo

Per rappresentare l'integrazione di informativa sui risultati economici la Società ha optato per la predisposizione di due prospetti separati, il "Prospetto di conto economico", che accoglie il risultato economico dell'esercizio, e il "Prospetto di conto economico complessivo", che include, sia il risultato economico dell'esercizio, sia le variazioni di patrimonio netto afferenti a poste di natura economica che per espressa previsione dei principi contabili internazionali, sono rilevate tra le componenti del patrimonio netto. Dal 1° gennaio 2013 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.

### **Nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni applicati dal 1° gennaio 2015**

A decorrere dal 1° gennaio 2015 sono state applicate alcune modifiche introdotte dai principi contabili internazionali ed interpretazioni, nessuna delle quali tuttavia ha determinato un effetto significativo sui bilanci del Gruppo. Le variazioni principali sono di seguito illustrate:

- IAS 19 Revised "Benefici a dipendenti": le modifiche apportate allo IAS 19 in data 21 novembre 2013 consentono (ma non rendono obbligatoria) la contabilizzazione in diminuzione del "current service cost" del periodo dei contributi corrisposti dai dipendenti o da terze parti, che non siano correlati al numero di anni di servizio, in luogo dell'allocazione di tali contributi lungo l'arco temporale cui il servizio è reso. Tali contributi devono presentare le seguenti condizioni: (i) essere indicati nelle condizioni formali del piano; (ii) essere collegati al servizio svolto dal dipendente; (iii) essere indipendenti dal numero di anni di servizio del dipendente (es. i contributi rappresentano una percentuale fissa della retribuzione, oppure un importo fisso per tutto il periodo di lavoro o correlato all'età del dipendente);

- In data 12 dicembre 2013 lo IASB ha emesso una serie di proposte di modifiche ad alcuni principi contabili, di seguito sintetizzate:

a) IFRS 2 "Pagamenti basati su azioni": l'emendamento chiarisce la definizione di "condizione di maturazione" e separatamente definisce le "condizioni di conseguimento di risultato" e le "condizioni di servizio";

b) IFRS 3 "Aggregazioni di imprese": la modifica chiarisce che un'obbligazione a pagare un corrispettivo in un'aggregazione aziendale, che incontri i requisiti per essere definita come strumento finanziario, è classificata in bilancio come una passività finanziaria sulla base di quanto stabilito dallo IAS 32 "Strumenti finanziari: esposizione nel bilancio"; viene inoltre chiarito che il principio in esame non si applica alle joint ventures e agli accordi a controllo congiunto regolati dall'IFRS 11;

c) IFRS 8 "Settori operativi": il principio è stato modificato in tema di requisiti di informativa richiesti nel caso in cui settori operativi diversi, aventi caratteristiche economiche comuni, siano aggregati;

d) IFRS 13 "Misurazione del fair value": le modifiche chiariscono che l'esenzione che permette ad un'entità di valutare al fair value gruppi di attività e passività finanziarie si applica a tutti i contratti, inclusi quelli non finanziari e che resta

inoltre valida la possibilità di contabilizzare i crediti ed i debiti commerciali a breve termine senza rilevare gli effetti di un'attualizzazione, qualora tali effetti non siano materiali.

- e) IAS 16 "Immobili, impianti e macchinari" e IAS 38 "Attività immateriali": entrambi i principi sono stati modificati per chiarire come il valore recuperabile e la vita utile vengono trattati nel caso in cui l'entità effettui una rivalutazione;
- f) IAS 24 "Informativa di bilancio sulle operazioni con parti correlate": il principio è stato modificato al fine di includere, in qualità di parte correlata, un'entità che fornisca servizi relativi alla gestione del management;
- g) IAS 40 "Investimenti immobiliari": la modifica del principio riguarda l'interazione tra le disposizioni previste dell'IFRS 3 "Aggregazioni di imprese" e quelle del presente principio nei casi in cui l'acquisizione di un immobile sia identificabile come un'aggregazione di imprese.

#### **Principi contabili emendamenti ed interpretazioni non ancora applicabili**

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

- In data 6 maggio 2014 lo IASB ha emesso alcuni emendamenti allo IFRS 11 "Accordi a controllo congiunto: Rilevazione dell'acquisizione di partecipazioni in attività a controllo congiunto", fornendo chiarimenti sulla rilevazione contabile delle acquisizioni di Partecipazioni in attività a controllo congiunto che costituiscono un business. Gli emendamenti sono applicabili in modo retroattivo, per i periodi annuali che avranno inizio il, o dopo il, 1° gennaio 2016. E' consentita l'applicazione anticipata.
- Nel maggio 2014 lo IASB ed il FASB hanno pubblicato congiuntamente il principio IFRS 15 "Ricavi da contratti con i clienti". Tale principio si propone di migliorare l'informativa sui ricavi e la loro comparabilità tra i diversi bilanci. Il nuovo principio è applicabile in modo retroattivo, per i periodi annuali che avranno inizio il, o dopo il, 1° gennaio 2017. E' consentita l'applicazione anticipata.
- In data 12 maggio 2014, lo IASB ha emesso le modifiche allo IAS 16 e allo IAS 38 "Clarification of Acceptable Methods of Depreciation and Amortisation", che considerano inappropriata l'adozione di una metodologia di ammortamento basata sui ricavi. Limitatamente alle attività immateriali, tale indicazione è considerata una presunzione relativa superabile solo al verificarsi di una delle seguenti circostanze: (i) il diritto d'uso di un'attività immateriale è correlato al raggiungimento di una predeterminata soglia di ricavi da produrre; o (ii) quando è dimostrabile che il conseguimento dei ricavi e l'utilizzo dei benefici economici dell'attività siano altamente correlati. Le modifiche sono applicabili a partire dagli esercizi aventi inizio il, o dopo il, 1° gennaio 2016.
- In data 24 luglio 2014, lo IASB ha finalizzato il progetto di revisione del principio contabile in materia di strumenti finanziari con l'emissione della versione completa dell'IFRS 9 "Financial Instruments". In particolare, le nuove disposizioni dell'IFRS 9: (i) modificano il modello di classificazione e valutazione delle attività

finanziarie; (ii) introducono una nuova modalità di svalutazione delle attività finanziarie, che tiene conto delle perdite attese (cd. expected credit losses); e (iii) modificano le disposizioni in materia di hedge accounting. Le disposizioni dell'IFRS 9 sono efficaci a partire dagli esercizi che hanno inizio il, o dopo il, 1° gennaio 2018.

- In data 12 agosto 2014 lo IASB ha pubblicato un emendamento allo IAS 27 Revised "Bilancio separato": tale emendamento applicabile con decorrenza dal 1° gennaio 2016, consente ad un'entità di utilizzare il metodo del Patrimonio netto per contabilizzare nel bilancio separato gli investimenti in società controllate, joint ventures e in imprese collegate.

- Nel mese di settembre 2014, lo IASB ha modificato lo IAS 28 "Partecipazioni in imprese collegate e joint ventures" e l'IFRS 10 - Bilancio Consolidato con l'intento di risolvere una incongruenza nel trattamento della vendita o conferimento di beni tra un investitore e la sua collegata o joint venture. A seguito delle modifiche l'utile o la perdita è rilevato totalmente quando la transazione ha per oggetto un business. Tali modifiche sarebbero applicabili con decorrenza dal 1° gennaio 2016 ma nel gennaio 2015 si è deciso di posticipare tale entrata in vigore in attesa che siano risolte alcune incongruenze con alcuni paragrafi dello IAS 28.

- Modifiche annuali agli IFRS 2012-2014: in data 25 settembre 2014 lo IASB ha pubblicato una serie di emendamenti ad alcuni principi contabili internazionali, applicabili con decorrenza dal 1° gennaio 2016. Le modifiche riguardano:

- (i) IFRS 5 "Attività non correnti possedute per la vendita e attività operative cessate";
- (ii) IFRS 7 "Strumenti finanziari: informazioni integrative";
- (iii) IAS 19 "Benefici a dipendenti";
- (iv) IAS 34 "Bilanci intermedi".

Per quanto riguarda il primo punto, la modifica chiarisce che non si deve ricorrere alla riesposizione dei dati di bilancio qualora una attività o un gruppo di attività disponibili per la vendita venga riclassificata come "detenuta per essere distribuita", o viceversa.

Con riferimento all'IFRS 7, l'emendamento in oggetto stabilisce che qualora un'entità trasferisca un'attività finanziaria a condizioni tali da consentire la "derecognition" dell'attività stessa, viene richiesta l'informativa riguardante il coinvolgimento dell'entità stessa nell'attività trasferita.

La modifica dello IAS 19 proposta, chiarisce che nel determinare il tasso di attualizzazione delle obbligazioni sorte in seguito alla cessazione del rapporto di lavoro, è rilevante la valuta in cui le obbligazioni sono denominate piuttosto che lo Stato in cui esse sorgono.

L'emendamento proposto allo IAS 34 richiede l'indicazione di riferimenti incrociati tra i dati riportati nel bilancio intermedio e l'informativa ad essi associata.

- In data 18 dicembre 2014, lo IASB ha emanato la modifica al principio contabile IAS 1 "Presentazione del bilancio". La modifica al principio in esame, applicabile a decorrere dal 1° gennaio 2016 intende fornire chiarimenti in merito alla

aggregazione o disaggregazione di voci di bilancio qualora il loro importo sia rilevante o "materiale". In particolare, la modifica al principio richiede che non si proceda con l'aggregazione di poste di bilancio con caratteristiche differenti o con la disaggregazione di voci di bilancio che renda difficoltosa l'informativa e la lettura del bilancio stesso. Inoltre, con riferimento all'esposizione della posizione finanziaria di una entità, l'emendamento chiarisce la necessità di disaggregare alcune voci previste dai paragrafi 54 (posizione finanziaria) e 82 (Conto economico) dello IAS 1.

- In data 18 dicembre 2014, lo IASB ha modificato l'IFRS 10 "Bilancio Consolidato", l'IFRS 12 "Informativa sulle partecipazioni in altre entità e lo IAS 28 "Partecipazioni in imprese collegate e joint ventures".

Relativamente al primo punto la modifica chiarisce che l'esenzione della presentazione del bilancio consolidato si applica ad una società controllante a sua volta controllata da una società d'investimento, quando quest'ultima misura tutte le sue controllate al fair value.

Con riferimento all'IFRS 12 la modifica chiarisce che tale principio non si applica alle società d'investimento che predispongono il bilancio valutando tutte le società controllate al fair value.

Per quanto riguarda lo IAS 28 la modifica consente ad una società che non è una società d'investimento e che detiene una partecipazione in società collegate o joint ventures che siano "investment entities" valutate con il metodo del patrimonio netto di mantenere per tale valutazione il fair value applicato dalla società d'investimento con riferimento alle proprie interessenze in società controllate.

Tali modifiche sono applicabili con decorrenza dal 1° gennaio 2016.

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

## FUSIONE PER INCORPORAZIONE DI AEROPORTO DI FIRENZE S.P.A.

La Fusione rientra nel quadro del disegno industriale e strategico già reso noto al mercato con il comunicato stampa congiunto diffuso da SAT ed AdF in data 16 ottobre 2014, volto alla realizzazione dell'integrazione tra SAT e AdF, e rispetta le prescrizioni del Piano Nazionale degli Aeroporti in tema di unico gestore per gli aeroporti di Firenze e Pisa al fine di garantire agli stessi la qualifica di aeroporti di interesse nazionale strategico.

L'obiettivo strategico è quello di costituire il sistema aeroportuale toscano "best in class" e di divenire uno dei principali poli aeroportuali italiani. Il progetto d'integrazione è finalizzato a massimizzare lo sviluppo coordinato dell'Aeroporto G. Galilei di Pisa e dell'Aeroporto A. Vespucci di Firenze attraverso l'ampliamento dell'offerta delle destinazioni raggiungibili dai due scali, l'aumento dei posti offerti sulle singole rotte, l'aumento del numero di compagnie aeree operanti nel sistema grazie all'adeguamento delle infrastrutture

aeroportuali ai volumi di traffico previsti dai Piani di Sviluppo Aeroportuali (PSA) dei due aeroporti.

Il 19 dicembre 2014 i Consigli di Amministrazione di Società Aeroporto Toscano Galileo Galilei S.p.a. (SAT, ora Toscana Aeroporti S.p.a.) e Aeroporto di Firenze S.p.a. (AdF) hanno approvato il progetto di fusione per incorporazione di AdF in SAT e la documentazione propedeutica all'operazione. L'Assemblea Straordinaria degli Azionisti di SAT, riunitasi in data 10 febbraio 2015, ha approvato, in prima convocazione, il progetto di fusione per incorporazione di AdF in SAT. L'Assemblea stessa ha inoltre attribuito al Consiglio di Amministrazione, ai sensi dell'articolo 2443 del codice civile, una delega ad aumentare il capitale sociale con esclusione del diritto di opzione, subordinata all'efficacia della Fusione.

La Fusione assicurerà un'unicità di direzione strategica del Sistema che consentirà di ottenere economie di scala generando così valore da utilizzare per finanziare gli investimenti necessari a sostenere i piani di crescita dei due aeroporti.

Come riportato nel "Documento Informativo relativo alla fusione per incorporazione di Aeroporto di Firenze S.p.a. in Società Aeroporto Toscano Galileo Galilei S.p.a.", entrambe le società erano soggette al comune controllo di Corporacion America Italia S.r.l. (oggi S.p.a.) che con il 53,039% esercitava il controllo di diritto di SAT e, con il 48,983% diretto e l'1,42% indiretto detenuto tramite SAT, era in grado di esercitare il controllo di fatto su AdF, anche in virtù del patto parasociale sottoscritto con SO.G.IM. S.p.a. e comunicato al mercato ai sensi dell'articolo 122 del Testo Unico.

La Fusione si è realizzata mediante un aumento del capitale sociale di SAT con emissione di nuove azioni ordinarie da offrire in concambio agli azionisti di AdF con la conseguente estinzione di AdF in SAT. Il rapporto di cambio è stato fissato nella misura di 0,9687 azioni ordinarie SAT per ogni azione ordinaria di AdF (il "Rapporto di Cambio").

In data 11 maggio 2015 è stato stipulato l'Atto di Fusione il quale ha previsto che la data di decorrenza degli effetti della fusione, ai sensi dell'articolo 2504-bis, secondo comma, del Codice Civile, sia il quinto giorno di borsa aperta successivo alla data in cui sarebbe stata eseguita l'ultima delle iscrizioni dell'atto di fusione di cui all'articolo 2504 del Codice Civile, ossia il 1° giugno 2015.

A partire dalla data di efficacia della fusione, SAT è subentrata in tutti i rapporti giuridici attivi e passivi facenti capo ad AdF, proseguendo in tutti i rapporti anche processuali anteriori alla fusione.

L'atto di fusione ha inoltre previsto che ai fini contabili e fiscali le operazioni della Società Incorporata sia imputate al bilancio di SAT a decorrere dal primo giorno dell'esercizio nel corso del quale sarebbe stata eseguita l'ultima delle iscrizioni di cui all'articolo 2504 del Codice Civile (e, quindi dal 1° gennaio 2015, posto che entrambe le società chiudono il proprio esercizio al 31 dicembre).

Alla data di efficacia della fusione SAT ha aumentato il capitale sociale per un importo complessivo di nominali 14.440.743,90 euro, mediante emissione di n. 8.751.966 azioni, a servizio del concambio e ha mutato la propria denominazione sociale in "Toscana Aeroporti S.p.a.", società quotata con sede legale a Firenze.

Sulla base dei principi contabili IAS/IFRS la Fusione si configura come un'aggregazione aziendale tra entità sotto controllo comune. Pertanto, trattandosi di "*business combination involving entities under common control*", la Fusione è esplicitamente esclusa dall'ambito di applicazione del principio contabile IFRS 3.

Non rinvenendosi negli IFRS specifici principi da applicare alla Fusione, sulla base dello IAS 8.10 il management deve fare ricorso al proprio giudizio per sviluppare ed applicare un trattamento contabile che fornisca un'informativa che sia, al contempo, rilevante ed attendibile. Nella formazione del proprio giudizio, la direzione aziendale deve considerare (i) le disposizioni e le guide applicative contenute negli IFRS, che disciplinano casi simili e correlati, e (ii) le definizioni, i criteri e i concetti contenuti nel c.d. quadro sistematico.

TA, tenendo in considerazione quanto in precedenza esposto, e valutato che l'operazione:

- non comporta una significativa influenza sui flussi di cassa delle imprese oggetto di fusione,
- ha come finalità la riorganizzazione societaria all'interno del Gruppo Corporacion America Italia, tenuto conto anche delle previsioni del Piano Nazionale degli Aeroporti,

ha ritenuto che il trattamento contabile da seguire per rappresentare adeguatamente le finalità dell'operazione di aggregazione aziendale, sia quello di riflettere nel bilancio della società risultante dalla fusione, i valori delle attività e delle passività dell'impresa acquisita ai valori risultanti dal bilancio dell'incorporata.

Con riferimento al dettaglio dei valori oggetto di incorporazione si rinvia al paragrafo "Dati economici e patrimoniali pro-forma dell'incorporante" della relazione sulla gestione. In particolare si segnala come nel prospetto di movimentazione del Patrimonio Netto al 30 giugno 2015 della presente Relazione semestrale sia stato inserito l'effetto complessivo della fusione per incorporazione di AdF, sommando al Patrimonio Netto di Toscana Aeroporti quello del gruppo AdF al 31 dicembre 2014, al netto dei dividendi erogati ante stipula dell'atto di fusione. Per i dettagli si rinvia al paragrafo "Patrimonio Netto e Passività" delle Note illustrative.

## MODIFICHE ALLA PRESENTAZIONE DEI DATI COMPARATIVI

Si evidenzia inoltre che, a seguito dell'operazione in questione sono stati riesposti alcuni dati comparativi relativi al 31 dicembre 2014 e al 30 giugno 2014 rispetto ai dati precedentemente presentati e riferiti alla società SAT, ora TA.

In particolare si è provveduto a:

1. nel conto economico consolidato

- distinguere i ricavi operativi in "Ricavi Aviation" e "Ricavi Non Aviation", come riportato nella tabella seguente (dati in euro/000):

Conto Economico Consolidato	I semestre 2014 post riclassifica	I semestre 2014 ante riclassifica	Variazione
Ricavi Operativi	-	29.085	29.085
Ricavi Aviation	21.581	-	(21.581)
Ricavi Aviation	7.488	-	(7.488)
Ricavi per servizi di costruzione	1.563	1.563	-
Altri ricavi e proventi	804	788	(16)
<b>Totale ricavi</b>	<b>31.436</b>	<b>31.436</b>	-

- armonizzare l'esposizione dei costi nelle categorie sotto riportate, come riportato nella tabella seguente (dati in euro/000):

Conto Economico Consolidato	I semestre 2014 post riclassifica	I semestre 2014 ante riclassifica	Variazione
Materiali di consumo (già Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci)	381	538	157
Costi del personale	10.976	10.980	4
Costi per servizi	12.038	11.907	(130)
Oneri diversi di gestione	379	-	(379)
Canoni aeroportuali	1.673	-	(1.673)
Costi per servizi di costruzione	1.488	1.488	-
Altre spese operative	-	2.021	2.021
<b>Totale costi</b>	<b>26.935</b>	<b>26.935</b>	-

- includere in una unica voce di costo denominata "Ammortamenti e svalutazioni", le svalutazioni delle immobilizzazioni immateriali e materiali.
2. nella situazione patrimoniale finanziaria consolidata a riclassificare le "Imposte anticipate recuperabili entro l'anno" all'interno delle "Imposte anticipate oltre l'anno" per un valore al 31 dicembre 2014 pari a 842 migliaia di euro; inoltre è stata riclassificata la voce "Scoperti bancari e finanziamenti" in due voci separate (dove la voce "Scoperti bancari" rappresenta l'utilizzo di affidamenti bancari a breve termine e la voce "Finanziamenti" rappresenta la parte corrente delle "Passività finanziarie") ed infine sono stati riclassificati 124 migliaia di euro nella voce "altri debiti esigibili entro l'anno" esposti al 31 dicembre 2014 nella voce "Debiti verso fornitori".

La Società ritiene che queste modifiche ai dati relativi al 31 dicembre 2014 e al 30 giugno 2014 non siano significative.

## PRINCIPALI RISCHI DI NATURA FINANZIARIA

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

### **1) Rischio di credito**

Gli effetti della crisi dei mercati finanziari e dal conseguente impatto recessivo sull'economia dei principali Paesi industrializzati hanno negli ultimi anni prodotto delle conseguenze negative sui bilanci delle compagnie aeree, principali clienti del Gruppo. Di qui il rischio di un mancato incasso parziale dei crediti maturati nei confronti dei vettori aerei. Il Gruppo ritiene di aver adeguatamente calmierato tale rischio, grazie al costante monitoraggio delle posizioni creditorie e ricorrendo, in alcuni casi, a tempestive azioni legali a tutela dei medesimi crediti che trovano riflesso nell'accantonamento in bilancio di un apposito fondo svalutazione crediti ritenuto congruo rispetto all'ammontare dei crediti stessi. Sempre con lo scopo di fronteggiare il rischio di credito la Capogruppo richiede di prassi fidejussioni a garanzia (ad esempio ai sub-concessionari) o pre-pagamenti (ad esempio a compagnie aeree non conosciute). A partire da dicembre 2011, la Capogruppo ha stipulato sulle posizioni creditizie ex SAT 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 (polizza in scadenza a fine novembre 2015). Dal gennaio 2012 la Capogruppo ha inoltre affidato ad una società esterna il recupero di crediti insoluti di lunga durata.

### **2) Rischio di liquidità**

Alla data del 30 giugno 2015, il Gruppo ha una Posizione Finanziaria Netta negativa per 32,5 milioni di euro (1,7 milioni al 31 dicembre 2014). Essa è la risultante di una PFN corrente positiva di 10,2 milioni di euro (23 milioni di euro al 31 dicembre 2014) ed una PFN non corrente negativa pari a 42,7 milioni di euro (24,7 milioni di euro al 31 dicembre 2014) relativa a due finanziamenti concessi da Intesa San Paolo e MPS Capital Service che garantiscono alla Capogruppo finanziamenti fino a 60 milioni di euro per importanti investimenti infrastrutturali. I due contratti di finanziamento, con scadenza nel 2022 e nel 2027, prevedono tassi d'interesse parametrati all'EURIBOR a sei mesi ed alcuni impegni tra i quali il rispetto di covenants finanziari per i quali al 30 giugno 2015 non emerge alcun tipo di criticità. I covenants finanziari sono al momento rispettati anche nelle previsioni dell'anno per il secondo semestre 2015. Il Gruppo ritiene che i fondi e le linee di credito a medio lungo termine attualmente disponibili (circa otto milioni di euro), oltre a quelli che saranno generati dall'attività operativa, le consentiranno di soddisfare i propri fabbisogni derivanti dalle attività d'investimento, di gestione del capitale circolante e di rimborso dei debiti alla loro scadenza naturale.

### **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 30 giugno 2015 a 32,5

milioni di euro ed il quoziente d'indebitamento finanziario (PFN/Patrimonio Netto) pari al 30 giugno 2015 a 0,31 (0,03 al 31 dicembre 2014), confermano la solidità finanziaria del Gruppo.

L'impatto potenziale in termini di crescita degli oneri finanziari su base annua collegato all'andamento dei tassi d'interesse, in conseguenza di un'ipotetica crescita di 50 b.p., sarebbe pari a circa 360 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

Dal 1° gennaio 2009 è divenuta obbligatoria l'applicazione dell'IFRS 8 – Settori operativi, che richiede che i settori operativi siano identificati sulla base del sistema di reportistica interno che il management utilizza per allocare le risorse e per valutare le performance.

Sono riportate pertanto di seguito le informazioni relative ai principali settori operativi, secondo quanto previsto dall'IFRS 8. Preliminary 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 costi di Corporate non direttamente attribuibili ai due settori di business quali, ad esempio, 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.

Con l'avvenuta fusione per incorporazione di Aeroporto di Firenze S.p.a. in SAT S.p.a. le operazioni della Società incorporata sono state imputate al bilancio di SAT ai fini contabili e fiscali a decorrere dal 1° gennaio 2015. Si fa presente, quindi, che tutti gli scostamenti dei valori dei due semestri del su esposto schema di sintesi fra il Gruppo Toscana Aeroporti al 30 giugno 2015 ed il Gruppo SAT al 30 giugno 2014 sono poco rappresentativi in quanto influenzati dall'operazione in questione.

(valori in €/000)	Aviation		Non Aviation		Poste non allocate (Corporate)		Totale	
	<u>30-giu-15</u>	<u>30/06/2014</u> €	<u>30-giu-15</u>	<u>30/06/2014</u> €	<u>30-giu-15</u>	<u>30/06/2014</u> €	<u>30-giu-15</u>	<u>30/06/2014</u> €
<b><u>Gruppo TA - Conto economico</u></b>								
Ricavi operativi	38.182	21.581	11.454	7.488	2.882	804	52.518	29.874
di cui Pisa	22.878	21.581	7.459	7.488	1.571	804	31.908	29.874
di cui Firenze	15.304	0	3.996	0	1.311	0	20.610	0
Ricavi per serv. costruz.	10.651	1.485	72	78	0	0	10.724	1.563
di cui Pisa	9.486	1.485	45	78	0	0	9.531	1.563
di cui Firenze	1.166	0	27	0	0	0	1.193	0
<b>Total Ricavi di settore</b>	<b>48.833</b>	<b>23.066</b>	<b>11.526</b>	<b>7.566</b>	<b>2.882</b>	<b>804</b>	<b>63.242</b>	<b>31.437</b>
Costi operativi (**)	22.647	14.484	10.161	7.407	10.215	3.556	43.024	25.447
di cui Pisa	15.470	14.484	8.421	7.407	3.833	3.556	27.723	25.447
di cui Firenze	7.177	0	1.741	0	6.383	0	15.301	0
Costi per serv. costruz.	10.144	1.414	69	74	0	0	10.213	1.488
di cui Pisa	9.034	1.414	43	74	0	0	9.077	1.488
di cui Firenze	1.110	0	26	0	0	0	1.136	0
Ammort.ti e accanton.ti	3.603	2.246	837	425	1.413	202	5.853	2.872
di cui Pisa	2.554	2.246	582	425	282	202	3.419	2.872
di cui Firenze	1.049	0	254	0	1.131	0	2.434	0
<b>Risultato operativo</b>	<b>12.439</b>	<b>4.922</b>	<b>459</b>	<b>-340</b>	<b>-8.746</b>	<b>-2.953</b>	<b>4.152</b>	<b>1.629</b>
Gestione finanziaria	0	0	0	0	828	-319	828	-319
<b>Ris. ante imposte</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4.980</b>	<b>1.310</b>
Imposte di periodo	0	0	0	0	-1.605	-647	-1.605	-647
<b>Ris. netto di periodo</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3.375</b>	<b>663</b>
Perdita (utile) di Terzi	0	0	0	0	-7	-19	-7	-19
<b>Ris. netto di Gruppo</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3.368</b>	<b>644</b>
<b><u>Gruppo TA - Situazione patrimoniale-finanziaria</u></b>								
	<u>30-giu-15</u>	<u>31-dic-14</u>	<u>30-giu-15</u>	<u>31-dic-14</u>	<u>30-giu-15</u>	<u>31-dic-14</u>	<u>30-giu-15</u>	<u>31-dic-14</u>
Attività correnti	20.620	10.356	8.491	4.970	31.307	27.175	60.418	42.501
Attività non correnti	129.444	65.376	45.547	32.278	7.159	5.030	182.150	102.685
<b><u>Gruppo TA - Altre informazioni</u></b>								
	<u>30-giu-15</u>	<u>30/06/2014</u> €	<u>30-giu-15</u>	<u>30/06/2014</u> €	<u>30-giu-15</u>	<u>30/06/2014</u> €	<u>30-giu-15</u>	<u>30/06/2014</u> €
Investimenti	10.661	3.633	317	2.105	1.072	911	12.049	6.650

(\*) Si segnala che, al fine di offrire al lettore una maggiore comparabilità delle informazioni riportate nel bilancio consolidato di Toscana Aeroporti al 30 giugno 2015, la presentazione di alcuni dati relativi al 30 giugno 2014 è stata modificata. In particolare sono stati allocati nella voce "Poste non allocate" 804 migliaia di euro precedentemente allocati per 144 migliaia di euro nell'Aviation e per 660 migliaia di euro nel Non Aviation. Di conseguenza si sono modificati anche i Risultati operativi di settore al 30 giugno 2014. Tali modifiche sono ritenute dalla Società non significative.

(\*\*) Fra cui Canoni aeroportuali pari ad € 2.122 migliaia al 30 giugno 2015 (1.673 migliaia al 30 giugno 2014).

## Informazioni in merito ai principali clienti della Capogruppo TA

Al 30 giugno 2015, TA ha registrato 3.316.527 passeggeri. L'incidenza totale dei primi tre vettori è del 60,3%. In particolare, l'incidenza del primo di essi (Ryanair) è pari al 42,8% mentre quelli del secondo (Alitalia) e del terzo (Vueling) sono pari rispettivamente al 8,9% ed al 8,6%.

## NOTE ALLE PRINCIPALI VOCI DI BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO: CONTO ECONOMICO

### PREMESSA

Con l'avvenuta fusione per incorporazione di Aeroporto di Firenze S.p.a. in SAT S.p.a. le operazioni della Società incorporata sono state imputate al bilancio di SAT ai fini contabili e fiscali a decorrere dal 1° gennaio 2015. Si fa presente, quindi, che tutti gli scostamenti dei valori dei due semestri fra il Gruppo Toscana Aeroporti al 30 giugno 2015 ed il Gruppo SAT al 30 giugno 2014 sono poco rappresentativi in quanto influenzati dall'operazione in questione. Per un confronto tra i dati economici del Gruppo TA al 30 giugno 2015 ed i dati pro-forma del Gruppo TA al 30 giugno 2014 si rimanda alle specifiche considerazioni riportate nel paragrafo "Conto economico consolidato - Comparazione dei risultati economici al 30 giugno 2015 con i dati economici pro-forma al 30 giugno 2014" della relazione sulla gestione.

### VALORE DELLA PRODUZIONE

Complessivamente i ricavi consolidati al 30 giugno 2015 ammontano ad € 63,2 milioni (€ 31,4 milioni al 30 giugno 2014) con una variazione positiva di 31,8 milioni di euro e sono così composti:

Dati in migliaia di euro	I SEM 2015	I SEM 2014	Var. Ass. 2015/2014	VAR.%
<b>RICAVI</b>				
Ricavi aviation	38.182	21.581	16.601	76,9%
Ricavi non aviation	11.454	7.488	3.966	53,0%
Ricavi per servizi di costruzione	10.724	1.563	9.161	586,3%
Altri ricavi e proventi	2.882	804	2.078	258,4%
<b>TOTALE RICAVI (A)</b>	<b>63.242</b>	<b>31.437</b>	<b>31.805</b>	<b>101,2%</b>

#### 1. Ricavi Aviation

Nel prospetto che segue sono riportate le voci che compongono i ricavi "Aviation" al 30 giugno 2015 e le variazioni, sia in termini assoluti che in termini percentuali, rispetto al 30 giugno 2014:

Dati in migliaia di euro	CONSOLIDATO 30.06.2015	CONSOLIDATO 30.06.2014	Var. Ass. 2015/2014	Var. % 2015/2014
<b>RICAVI AVIATION</b>				
Diritti imbarco passeggeri	12.134	7.141	4.993	69,9%
Diritti approdo/partenza	4.751	2.709	2.042	75,4%
Diritti sosta	398	233	164	70,3%
Diritti assistenza PRM	983	394	590	149,8%
Diritti cargo	287	174	113	64,7%
Corrispettivi sicurezza passeggero	3.234	1.992	1.241	62,3%
Corrispettivi sicurezza bagaglio	2.453	1.595	857	53,7%
Handling	12.099	6.791	5.308	78,2%
Infrastrutture centralizzate	1.843	552	1.292	234,2%
<b>TOTALE RICAVI AVIATION</b>	<b>38.182</b>	<b>21.581</b>	<b>16.601</b>	<b>76,9%</b>
Incid.% su Ricavi	60,4%	68,7%		

Oltre a quanto già evidenziato in premessa, si rammenta in questa sede come l'andamento dei **ricavi aviation** sia influenzato dalla crescita complessiva registrata nei volumi di traffico dal sistema aeroportuale toscano nel I semestre 2015, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, nonché dagli incrementi tariffari intervenuti negli scali di Firenze e Pisa rispettivamente a far data dal 26 maggio e dal 16 aprile 2015.

## 2. Ricavi Non Aviation

Al 30 giugno 2015, i ricavi "Non Aviation" sono pari a circa 11,5 milioni di euro.

Le attività "Non Aviation", inerenti alla gestione delle attività immobiliari e commerciali dei due scali, sono svolte:

- i. mediante sub-concessione a terzi (Food, Retail, Real Estate, Autonoleggi ed altre sub-concessioni);
- ii. in regime di gestione diretta (Parcheggi, Pubblicità, Sala Vip, Biglietteria Aerea ed Agenzia cargo).

Nel primo semestre 2015 i ricavi derivanti dalle attività in sub-concessione rappresentano il 60,3% dei ricavi "Non Aviation", mentre quelli derivanti dalle attività in gestione diretta il restante 39,7%. Nel primo semestre 2014 tali percentuali erano pari, rispettivamente, al 62% ed al 38%.

Il prospetto che segue illustra il dettaglio dei ricavi inerenti le attività non aviation svolte nei primi sei mesi del 2015 ed in quelli del 2014:

Dati in migliaia di euro	CONSOLIDATO 30.06.2015	CONSOLIDATO 30.06.2014	Var. Ass. 2015/2014	Var. % 2015/2014
<b>RICAVI NON AVIATION</b>				
Parcheggi	2.646	1.704	942	55,3%
Food	1.205	675	530	78,6%
Retail	2.242	1.260	983	78,0%
Pubblicità	1.064	587	477	81,4%
Real Estate	980	725	255	35,2%
Autonoleggi	1.801	1.542	259	16,8%
Altre subconcessioni	682	440	243	55,2%
Sala Vip	390	124	265	213,6%
Biglietteria aerea	233	239	-6	-2,6%
Agenzia cargo	211	194	17	8,8%
<b>TOTALE RICAVI NON AVIATION</b>	<b>11.454</b>	<b>7.488</b>	<b>3.966</b>	<b>53,0%</b>
Incid.% su Ricavi	18,1%	23,8%		

Oltre a quanto riportato in premessa, le suddette variazioni hanno risentito positivamente dell'andamento del traffico aereo registrato dal sistema aeroportuale toscano nel primo semestre 2015 rispetto all'analogo periodo del 2014.

### 3. Ricavi per servizi di costruzione

Dati in migliaia di euro	CONSOLIDATO 30.06.2015	CONSOLIDATO 30.06.2014	Var. Ass. 2015/2014	Var. % 2015/2014
<b>TOTALE RICAVI SERV. DI COSTRUZIONE</b>	<b>10.724</b>	<b>1.563</b>	<b>9.161</b>	<b>586,3%</b>
Incid.% su Ricavi	17,0%	5,0%		

Nel corso dei primi sei mesi del 2015 i ricavi per servizi di costruzione ammontano ad € 10,7 milioni di euro (€ 1,6 milioni nel primo semestre 2014) e si riferiscono ai ricavi rilevati a fronte dei servizi di costruzione e potenziamento delle infrastrutture aeroportuali (costruzione ed ampliamenti) oggetto delle due concessioni di Pisa e di Firenze.

In particolare, sul 2015 hanno inciso maggiormente gli investimenti per l'adeguamento ed il potenziamento delle infrastrutture di volo (piste e raccordi) sull'aeroporto di Pisa per circa 9,4 milioni di euro.

### 4. Altri ricavi e proventi

Gli altri ricavi e proventi al 30 giugno 2015 ammontano a 2,9 milioni di euro (0,8 milioni di euro al 30 giugno 2014) con una variazione positiva di 2,1 milioni di euro nel dettaglio di seguito evidenziata:

Dati in migliaia di euro	CONSOLIDATO 30.06.2015	CONSOLIDATO 30.06.2014	Var. Ass. 2015/2014	Var. % 2015/2014
<b>ALTRI RICAVI E PROVENTI</b>				
Sopravvenienze attive	2.303	401	1.902	474,4%
Service e consulenze	91	87	4	4,4%
Recuperi di costo	465	293	172	58,6%
Minori	23	23	0	1,0%
<b>TOTALE RICAVI E PROVENTI</b>	<b>2.882</b>	<b>804</b>	<b>2.078</b>	<b>258,4%</b>
Incid.% su Ricavi	4,6%	2,6%		

La voce sopravvenienze attive accoglie per circa 1,9 milioni di euro il rilascio a conto economico del Fondo rischi e lo storno di passività non più esigibili rilevate a seguito dell'aggiornamento delle stime.

In particolare si riscontrano rilasci per 0,9 milioni di euro registrati in conseguenza degli aggiornamenti intervenuti nell'iter processuale relativo alla controversia "Servizio antincendio dei VV.F.". Per ulteriori dettagli si rinvia a quanto successivamente riportato nel paragrafo "Fondi per rischi ed oneri".

## COSTI

Dati in migliaia di euro	CONSOLIDATO 30.06.2015	CONSOLIDATO 30.06.2014	Var. Ass. 2015/2014	Var. % 2015/2014
<b>MATERIALI DI CONSUMO</b>	<b>610</b>	<b>381</b>	<b>228</b>	<b>59,9%</b>
Incid.% su Costi	1,1%	1,4%		
<b>COSTI DEL PERSONALE</b>	<b>19.374</b>	<b>10.976</b>	<b>8.398</b>	<b>76,5%</b>
Incid.% su Costi	36,4%	40,7%		
<b>COSTI PER SERVIZI</b>				
Servizi commerciali	7.030	5.787	1.243	21,5%
Spese istituzionali	571	318	253	79,7%
Altri servizi	2.365	981	1.384	141,1%
Servizi per il personale	896	456	439	96,3%
Servizi di manutenzione	2.600	1.062	1.538	144,9%
Utenze	1.823	892	931	104,5%
Servizi operativi	4.714	2.542	2.173	85,5%
<b>TOTALE COSTI PER SERVIZI</b>	<b>20.000</b>	<b>12.038</b>	<b>7.962</b>	<b>66,1%</b>
Incid.% su Costi	37,6%	44,7%		
<b>ONERI DIVERSI DI GESTIONE</b>	<b>919</b>	<b>379</b>	<b>539</b>	<b>142,1%</b>
Incid.% su Costi	1,7%	1,4%		
<b>CANONI AEROPORTUALI</b>	<b>2.122</b>	<b>1.673</b>	<b>449</b>	<b>26,8%</b>
Incid.% su Costi	4,0%	6,2%		
<b>COSTI PER SERVIZI DI COSTRUZIONE</b>	<b>10.213</b>	<b>1.488</b>	<b>8.725</b>	<b>586,3%</b>
Incid.% su Costi	19,2%	5,5%		
<b>TOTALE COSTI</b>	<b>53.237</b>	<b>26.935</b>	<b>26.302</b>	<b>97,7%</b>
Incid.% su Costi	100,0%	100,0%		

Al 30 giugno 2015, i costi totali ammontano a 53,2 milioni di euro, in aumento di 26,3 milioni di euro rispetto a quanto consuntivato al 30 giugno 2014, quando erano pari a 26,9 milioni di euro, a motivo fondamentalmente di quanto indicato in premessa. Si evidenzia inoltre uno scostamento di 8,7 milioni di euro dovuto

all'incremento della voce costi per servizi di costruzione a seguito in particolare dei maggiori investimenti sulle infrastrutture di volo dello scalo di Pisa.

## 5. Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci.

Tale voce si riferisce ai costi per materiali di consumo che ammontano a 610 migliaia di euro (381 migliaia di euro al 30 giugno 2014). In particolare sono costituiti dalle seguenti voci.

Dati in migliaia di euro	CONSOLIDATO 30.06.2015	CONSOLIDATO 30.06.2014	Var. Ass. 2015/2014	Var. % 2015/2014
<b>MATERIALI DI CONSUMO</b>				
Cancelleria	26	12	13	107,2%
Carburanti, lubrificanti	322	226	96	42,4%
Materiali per parcheggi auto	3	0	3	
Piccoli attrezzi	6	3	3	94,8%
Serv. Contr. sicurezza (mat.)	18	9	8	88,0%
Vestiario	139	78	61	78,6%
Mat. per servizi operativi	97	52	45	85,0%
<b>TOTALE MATERIALI DI CONSUMO</b>	<b>610</b>	<b>381</b>	<b>228</b>	<b>59,9%</b>
Incid.% su Costi	1,1%	1,4%		

## 6. Costi del personale

Il costo del Personale (19,4 milioni di euro al 30 giugno 2015) ha registrato un incremento rispetto al 30 giugno 2014 di 8,4 milioni di euro. La variazione è principalmente conseguente all'incorporazione delle voci di costo ex AdF ed in misura minore dall'aumento degli organici del Gruppo come descritto nell'apposito paragrafo della relazione sulla gestione.

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

Dati in migliaia di euro	CONSOLIDATO 30.06.2015	CONSOLIDATO 30.06.2014	Var. Ass. 2015/2014	Var. % 2015/2014
<b>COSTI DEL PERSONALE</b>				
<b>Retribuzioni</b>	<b>19.229</b>	<b>10.959</b>	<b>8.269</b>	<b>75,5%</b>
<b>altri costi lavoro</b>	<b>145</b>	<b>16</b>	<b>129</b>	<b>794,6%</b>
<u>di cui:</u>				
Contributi cral	5	6	-1	-15,6%
Fondo sociale	4	5	-1	-26,1%
Benefits al personale	25	6	19	349,4%
Sommministrato e varie	112	0	112	
<b>TOTALE COSTI DEL PERSONALE</b>	<b>19.374</b>	<b>10.976</b>	<b>8.398</b>	<b>76,5%</b>
Incid.% su Costi	36,4%	40,7%		

Le retribuzioni includono il costo di salari e stipendi, oneri sociali ed accantonamento al Fondo TFR.

La seguente tabella illustra l'**organico medio** annuo (espresso in *Equivalent Full Time*) relativo al primo semestre 2015 e le variazioni rispetto allo stesso periodo del 2014:

	1°sem. 2015	1°sem. 2014	Δ+/-	Δ%	Di cui Pisa	Di cui Firenze
Dirigenti	10,5	9,0	+1,5	+16,7%	-	+1,5
Impiegati	491,0	286,2	+204,8	+71,6%	+5,9	+198,9
Operai	191,8	94,7	+97,1	+102,5%	+2,5	+94,6
<b>TOSCANA AEROPORTI</b>	<b>693,3</b>	<b>389,9</b>	<b>+303,4</b>	<b>+77,8%</b>	<b>+8,4</b>	<b>+295,0</b>
<b>Jet Fuel</b>	<b>10,0</b>	<b>12,0</b>	<b>-2,0</b>	<b>-16,7%</b>	<b>-2,0</b>	<b>-</b>
<b>Gruppo</b>	<b>703,3</b>	<b>401,9</b>	<b>+301,4</b>	<b>+75,0%</b>	<b>+6,4</b>	<b>+295,0</b>

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 primo semestre 2015 e 2014 sono così composti.

Dati in migliaia di euro	CONSOLIDATO 30.06.2015	CONSOLIDATO 30.06.2014	Var. Ass. 2015/2014	Var. % 2015/2014
<b>COSTI PER SERVIZI</b>				
<b>Servizi commerciali</b>	<b>7.030</b>	<b>5.787</b>	<b>1.243</b>	21,5%
<b>Spese istituzionali</b>	<b>571</b>	<b>318</b>	<b>253</b>	79,7%
<b>Altri servizi</b>	<b>2.365</b>	<b>981</b>	<b>1.384</b>	141,1%
<b>Servizi per il personale</b>	<b>896</b>	<b>456</b>	<b>439</b>	96,3%
<b>Servizi di manutenzione</b>	<b>2.600</b>	<b>1.062</b>	<b>1.538</b>	144,9%
<b>Utenze</b>	<b>1.823</b>	<b>892</b>	<b>931</b>	104,5%
<b>Servizi operativi</b>	<b>4.714</b>	<b>2.542</b>	<b>2.173</b>	85,5%
<b>TOTALE COSTI PER SERVIZI</b>	<b>20.000</b>	<b>12.038</b>	<b>7.962</b>	<b>66,1%</b>
Incid.% su Costi	37,6%	44,7%		

I “servizi commerciali” per 7 milioni di euro, comprendono principalmente i costi di sviluppo network.

Dati in migliaia di euro	CONSOLIDATO 30.06.2015	CONSOLIDATO 30.06.2014	Var. Ass. 2015/2014	Var. % 2015/2014
<b>COSTI PER SERVIZI</b>				
<b>Servizi commerciali</b>	<b>7.030</b>	<b>5.787</b>	<b>1.243</b>	21,5%
<b>di cui:</b>				
Sviluppo Network	6.915	5.724	1.190	20,8%
Provvigioni pubblicità	59	56	2	4,4%
Gestione impianti pubblicità	57	7	50	744,6%

Le “spese istituzionali” per 571 migliaia di euro (318 migliaia di euro al 30 giugno 2014) comprendono principalmente i costi degli organi amministrativi e di controllo.

Dati in migliaia di euro	CONSOLIDATO 30.06.2015	CONSOLIDATO 30.06.2014	Var. Ass. 2015/2014	Var. % 2015/2014
<b>Spese istituzionali</b>	<b>571</b>	<b>318</b>	<b>253</b>	<b>79,7%</b>
<u>di cui:</u>				
Emolumenti amm.ri e sindaci	463	288	175	60,8%
Viaggi trasferte amm.ri	93	14	79	563,3%
Legali, notarili, assembleari	16	16	0	-1,1%

La variazione è principalmente conseguente all'incorporazione delle voci di costo ex AdF.

Gli "altri servizi" per 2,4 milioni di euro (981 migliaia di euro al 30 giugno 2014) comprendono principalmente prestazioni professionali, assicurazioni industriali e costi di comunicazione.

Dati in migliaia di euro	CONSOLIDATO 30.06.2015	CONSOLIDATO 30.06.2014	Var. Ass. 2015/2014	Var. % 2015/2014
<b>COSTI PER SERVIZI</b>				
<b>Altri servizi</b>	<b>2.365</b>	<b>981</b>	<b>1.384</b>	<b>141,1%</b>
<u>di cui:</u>				
Prestazioni professionali	1.269	672	596	88,7%
Assicurazioni industriali	442	273	169	61,7%
Comunicazione	192	28	163	577,0%
Verifiche DNV	13	7	6	91,8%
Start Up "Toscana Aeroporti"	450	0	450	

Le spese di start-up di Toscana Aeroporti riguardano le spese una-tantum per consulenze esterne per l'avvio organizzativo del nuovo sistema aeroportuale toscano.

Gli "altri servizi per il personale" per 896 migliaia di euro (456 migliaia di euro al 30 giugno 2014) comprendono principalmente i costi di mensa aziendale, servizio paghe, trasferte e formazione dei dipendenti.

Dati in migliaia di euro	CONSOLIDATO 30.06.2015	CONSOLIDATO 30.06.2014	Var. Ass. 2015/2014	Var. % 2015/2014
<b>COSTI PER SERVIZI</b>				
<b>Servizi per il personale</b>	<b>896</b>	<b>456</b>	<b>439</b>	<b>96,3%</b>
<u>di cui:</u>				
Mensa	591	303	288	95,3%
Assicurazioni	58	41	18	43,5%
Medicina prev. e visite med.	26	19	7	35,1%
Formazione	60	11	49	437,5%
Selezione personale	5	2	2	119,8%
Servizio paghe	80	47	33	69,8%
Trasferte	76	34	42	126,2%

I "servizi di manutenzione" per 2,6 milioni di euro (1.062 migliaia di euro al 30 giugno 2014) comprendono le manutenzioni ad infrastrutture aeroportuali, impianti, attrezzature ed automezzi.

Dati in migliaia di euro	CONSOLIDATO 30.06.2015	CONSOLIDATO 30.06.2014	Var. Ass. 2015/2014	Var. % 2015/2014
<b>COSTI PER SERVIZI</b>				
<b>Servizi di manutenzione</b>	<b>2.600</b>	<b>1.062</b>	<b>1.538</b>	<b>144,9%</b>
<u>di cui:</u>				
Man. Attrezz./Automezz.	488	236	252	106,9%
Manutenzione impianto bhs	432	246	186	75,5%
Manutenzione infrastrutture	1.227	434	793	182,5%
Manutenzione IT	454	146	308	211,3%

I "servizi per utenze" per 1,8 milioni di euro (892 migliaia di euro al 30 giugno 2014) sono principalmente costituite dai costi per l'energia elettrica, gas, acqua e servizi di telefonia:

Dati in migliaia di euro	CONSOLIDATO 30.06.2015	CONSOLIDATO 30.06.2014	Var. Ass. 2015/2014	Var. % 2015/2014
<b>COSTI PER SERVIZI</b>				
<b>Utenze</b>	<b>1.823</b>	<b>892</b>	<b>931</b>	<b>104,5%</b>
<u>di cui:</u>				
Energia elettrica	754	196	558	284,6%
Acqua	211	92	119	129,9%
Telefoni	103	46	57	123,0%
Cellulari	52	21	32	151,7%
Gas	625	500	124	24,8%
Minori	78	36	41	113,8%

I "servizi operativi" per 4,7 milioni di euro (2,5 milioni di euro al 30 giugno 2014) comprendono principalmente i costi esterni di facchinaggio, vigilanza, pulizie, noleggi, pronto soccorso ed altri servizi prettamente legati alla operatività aeroporuale.

Dati in migliaia di euro	CONSOLIDATO 30.06.2015	CONSOLIDATO 30.06.2014	Var. Ass. 2015/2014	Var. % 2015/2014
<b>COSTI PER SERVIZI</b>				
<b>Servizi operativi</b>	<b>4.714</b>	<b>2.542</b>	<b>2.173</b>	<b>85,5%</b>
<u>di cui:</u>				
Facchinaggio	1.130	719	411	57,2%
Pulizie aeromobili	330	143	188	131,7%
Servizio Agenzia/Magazz.	155	150	5	3,1%
Pulizie locali	543	266	277	103,8%
Assistenza PRM	128	133	-4	-3,2%
Servizio vigilanza	977	241	736	305,6%
Centro Servizi	109	115	-6	-5,0%
Collegamento arco az	162	92	71	77,0%
Noleggio macch. e attr.	334	159	175	110,1%
Gestione parcheggi	236	45	191	419,6%
Giardinaggio	36	34	2	5,5%
Sala vip	157	87	70	80,5%
Servizio pronto soccorso	268	210	59	28,1%
Shuttle bus	147	148	-1	-0,7%

## 8. Oneri diversi di gestione

Gli "oneri diversi di gestione" per 919 migliaia di euro (379 migliaia di euro al 30 giugno 2014) comprendono principalmente imposte e tasse, associazioni, vari costi di natura amministrativa, costi straordinari ed altri minori.

Dati in migliaia di euro	CONSOLIDATO 30.06.2015	CONSOLIDATO 30.06.2014	Var. Ass. 2015/2014	Var. % 2015/2014
Pubblicazioni	11	5	6	116,4%
Ass.ni enti e istituti vari	158	92	65	71,1%
Imposte e tasse	311	154	157	101,6%
Rappresentanza	61	41	21	51,0%
Bolli	12	5	7	160,8%
Costi straordinari	225	12	213	1817,4%
Postali e telegrafici	14	4	10	256,6%
Ribassi e abbuoni	0	0	0	291,2%
Vari amministrativi	126	67	59	88,8%
<b>ONERI DIVERSI DI GESTIONE</b>	<b>919</b>	<b>379</b>	<b>539</b>	<b>142,1%</b>
Incid.% su Costi	1,7%	1,4%		

## 9. Canoni aeroportuali

I "canoni aeroportuali" per 2,1 milioni di euro (1,7 milioni di euro al 30 giugno 2014) comprendono i canoni per concessione ed il contributo al fondo antincendi.

Dati in migliaia di euro	CONSOLIDATO 30.06.2015	CONSOLIDATO 30.06.2014	Var. Ass. 2015/2014	Var. % 2015/2014
<b>CANONI AEROPORTUALI</b>				
Canoni per concessione e sicurezza	1.673	1.285	388	30,2%
Canone VVF	449	388	61	15,7%
<b>TOTALE CANONI AEROPORTUALI</b>	<b>2.122</b>	<b>1.673</b>	<b>449</b>	<b>26,8%</b>
Incid.% su Costi	4,0%	6,2%		

## 10. Costi per servizi di costruzione

I costi per servizi di costruzione, di un ammontare pari a 10,2 milioni di euro (1,5 milioni di euro al 30 giugno 2014), sono conseguenti agli investimenti sulle infrastrutture aeroportuali in concessione effettuati nel primo semestre 2015 e trovano come contropartita la voce dei ricavi per servizi da costruzione maggiorata di un mark-up del 5%. Nel semestre attuale hanno inciso maggiormente gli investimenti per l'adeguamento ed il potenziamento delle infrastrutture di volo (piste e raccordi) dell'aeroporto di Pisa per un importo di circa 9,4 milioni di euro.

Dati in migliaia di euro	CONSOLIDATO 30.06.2015	CONSOLIDATO 30.06.2014	Var. Ass. 2015/2014	Var. % 2015/2014
<b>TOTALE COSTI PER SERVIZI DI COSTRUZIONE</b>	<b>10.213</b>	<b>1.488</b>	<b>8.725</b>	<b>586,3%</b>
Incid.% su Costi	19,2%	5,5%		

## 11. Ammortamenti e svalutazioni

La voce del primo semestre 2015 ammonta a 4 milioni di euro (2 milioni al 30 giugno 2014). Essa è composta da ammortamenti immateriali per 2,4 milioni (1,2

milioni di euro al 30 giugno 2014) e da ammortamenti materiali per 1,6 milioni (0,8 milioni di euro al 30 giugno 2014).

## **12. Accantonamenti a fondo rischi e ripristini**

Tale voce, del valore di 1,8 milioni di euro (773 migliaia al 30 giugno 2014), si compone fondamentalmente dell'accantonamento al fondo di ripristino che, introdotto con l'applicazione del principio contabile IFRIC 12 a partire dall'esercizio 2010, costituisce la competenza dell'esercizio necessaria per le future spese di manutenzione relative ad attività di ripristino/sostituzione dei beni oggetto delle due concessioni da parte di ENAC al fine di mantenere gli stessi in condizioni adeguate.

## **13. Accantonamenti al fondo svalutazione crediti**

Tale voce ammonta a 79 migliaia di euro (58 migliaia al 30 giugno 2014) e costituisce l'accantonamento effettuato al fondo svalutazione crediti sulla base della valutazione sul presumibile valore di realizzo dei crediti in essere al 30 giugno 2015.

## **14. Proventi finanziari**

Tale voce ammonta a 1,7 milioni di euro (110 migliaia di euro al 30 giugno 2014) e si riferisce principalmente al provento per la vendita delle azioni di Aeroporto di Firenze S.p.a. (1,6 milioni di euro). Considerato che la cessione della partecipazione in questione è avvenuta prima della stipula dell'atto di fusione e della data di efficacia della stessa, ed è inoltre stata effettuata verso soggetti terzi diversi anche dal socio di riferimento (Corporacion America Italia S.p.a.), gli amministratori hanno rilevato l'importo della plusvalenza a conto economico.

La voce include inoltre interessi attivi maturati sulle giacenze dei conti correnti bancari (79 migliaia di euro), interessi di mora (14 migliaia di euro) ed altri minori.

## **15. Oneri finanziari**

Tale voce ammonta a 878 migliaia di euro (430 migliaia al 30 giugno 2014) e si compone principalmente di interessi passivi e commissioni sui conti correnti bancari per 574 migliaia (196 migliaia al 30 giugno 2014), degli oneri finanziari (*interest cost*) così come definiti dalla metodologia di rilevazione dello IAS 19 per 36 migliaia di euro (48 migliaia di euro al 30 giugno 2014), degli oneri finanziari relativi all'attualizzazione del fondo ripristini e sostituzioni per 250 migliaia di euro (183 migliaia al 30 giugno 2014).

## **16. Utile (perdita) da partecipazione**

Tale voce ammonta a 10 migliaia di euro (non presente al 30 giugno 2014) ed indica la valutazione a Patrimonio Netto delle partecipazioni in imprese collegate (Immobili A.O.U. Careggi S.p.a. ed Alatoscana S.p.a.).

## **17. Imposte di periodo**

Il carico fiscale del semestre è stato calcolato, come previsto dallo IAS 34 e IAS 12, applicando la miglior stima dell'aliquota media ponderata attesa a fine esercizio. Tale impostazione ha condotto ad un carico fiscale di 1,6 milioni di euro, pari ad un tax rate del 32,2% (49,4% nel primo semestre 2014). La minor tassazione attesa

è principalmente dovuta allo sgravio fiscale introdotto dalla Finanziaria 2015 ed in vigore dal 1 gennaio 2015, in tema di deducibilità dell'Irap, nonché al fatto che il provento finanziario generato dalla vendita delle azioni AdF è assoggettato ad una tassazione separata (c.d. "Pex").

#### **18. Perdita (utile) di periodo di pertinenza di Terzi**

Evidenzia il risultato della controllata Jet Fuel di pertinenza di Terzi. Sulla base dei diritti patrimoniali in essere nel 2015, l'utile di periodo della controllata Jet Fuel, pari a circa 10 migliaia di euro, è di pertinenza dei Terzi nella misura del 66,67%, pari di conseguenza a circa 7 migliaia di euro (19 migliaia di euro nel primo semestre 2014). L'Utile complessivo di periodo di pertinenza di terzi è di 13 migliaia di euro (18 migliaia di euro al 30 giugno 2014).

#### **19. Utile per azione**

L'utile base per azione al 30 giugno 2015, pari ad euro 0,298 (euro 0,065 al 30 giugno 2014) è stato calcolato dividendo l'utile di periodo del Gruppo (3.368 migliaia di euro) per la media ponderata delle azioni ordinarie in circolazione durante il periodo (n. 11.318.661), non essendoci fattori diluitivi.

**NOTE ALLE PRINCIPALI VOCI DI BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO: SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA**

#### **PREMESSA**

Con l'avvenuta fusione per incorporazione di Aeroporto di Firenze S.p.a. le operazioni della Società incorporata sono state imputate al bilancio di SAT ai fini contabili e fiscali a decorrere dal 1° gennaio 2015. Si fa presente, quindi, che tutti gli scostamenti dei valori al 30 giugno 2015 del Gruppo Toscana Aeroporti ed al 31 dicembre 2014 del Gruppo SAT sono poco rappresentativi in quanto influenzati dall'operazione in questione.

#### **ATTIVITA' NON CORRENTI**

Viene esposta di seguito la movimentazione delle attività non correnti avvenuta al 30 giugno 2015.

dati in euro/000	30.06.2015	31.12.2014	VAR.
ATTIVITA' NON CORRENTI	182.150	103.526	78.624

In particolare, tale aggregato risulta costituito dalle seguenti categorie:

#### **Attività immateriali**

dati in euro/000

30.06.2015 31.12.2014 VAR.

ATTIVITA' IMMATERIALI	149.805	75.860	73.945
-----------------------	---------	--------	--------

Oltre a quanto esplicitato in premessa, complessivamente nel primo semestre 2015 sono stati effettuati investimenti in attività immateriali per circa 10,9 milioni, relativi a:

<i>(importi in migliaia di euro)</i>	
diritti di concessione	9.547
immobilizzazioni in corso	1.205
software	121
<b>Totale</b>	<b>10.873</b>

Gli investimenti in immobilizzazioni immateriali hanno principalmente riguardato i diritti di concessione derivanti dal potenziamento delle aree di manovra (9,4 milioni di euro) dell'aeroporto di Pisa. A questi si sono aggiunti gli investimenti in immobilizzazioni immateriali in corso relativi allo sviluppo del Masterplan (559 migliaia di euro), ed all'ampliamento dei piazzali aeromobili dell'aeroporto di Firenze (431 migliaia di euro) ed all'acquisto di software (121 migliaia di euro).

Nel corso del primo semestre 2015 non sono state effettuate dismissioni di cespiti. La movimentazione delle attività immateriali viene fornita nell'Allegato A.

**20. Diritti di concessione:** il valore al 30 giugno 2015 è pari a 144,9 milioni di euro (66,7 milioni di euro al 31 dicembre 2014) e registra un incremento di 78,2 milioni di euro derivante principalmente per quanto esplicitato in premessa e in misura minore per l'effetto combinato degli investimenti e degli ammortamenti di periodo.

**21. Diritti di brevetto industriale:** il valore al 30 giugno 2015 è pari a 343 migliaia di euro (176 migliaia di euro al 31 dicembre 2014) e registra un incremento di 167 migliaia di euro derivante da quanto esplicitato in premessa ed in misura minore per l'effetto combinato dell'acquisto di software e degli ammortamenti del periodo.

**22. Immobilizzazioni in corso e acconti:** il valore al 30 giugno 2015 è pari a 4,6 milioni di euro (7,9 milioni di euro al 31 dicembre 2014) e registra una riduzione di 3,4 milioni di euro per effetto della capitalizzazione a diritti di concessione dell'investimento concluso sulle aree di manovra dell'aeroporto di Pisa, oltre ai nuovi investimenti in corso ed a quanto esplicitato in premessa.

### **23. Attività materiali**

dati in euro/000

30.06.2015 31.12.2014 VAR.

ATTIVITA' MATERIALI	26.113	21.064	5.049
---------------------	--------	--------	-------

Complessivamente nel primo semestre 2015 sono stati effettuati investimenti per circa 1,07 milioni di euro, relativi a:

<i>(importi in migliaia di euro)</i>	
terreni e fabbricati di proprietà	385
impianti e macchinari	451
attrezzature ind.li e comm.li	23
autoveicoli	59
mobili e arredi	36
hardware	44
Immobilizzazioni in corso	77
<b>Totale</b>	<b>1.074</b>

Gli investimenti in immobilizzazioni materiali hanno riguardato principalmente gli interventi sulle aree inerenti la delocalizzazione del Borgo Cariola a Pisa (380 migliaia di euro), autoveicoli e mezzi di rampa (302 migliaia di euro), la realizzazione di nuovi impianti pubblicitari (38 migliaia di euro) e l'acquisto di hardware (44 migliaia di euro).

I valori indicati nello Stato Patrimoniale sono al netto degli ammortamenti calcolati sulla base di aliquote ritenute rappresentative della residua possibilità di utilizzo delle relative immobilizzazioni materiali.

La movimentazione delle attività materiali viene fornita nell'Allegato B.

#### **24. Partecipazioni in altre imprese**

Al 30 giugno 2015, la Capogruppo TA detiene altre partecipazioni, valutate al costo di acquisto, che si riferiscono a:

- I.T. Amerigo Vespucci S.p.a. (0,22 % del capitale): 50,7 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;
- Tirreno Brennero S.r.l. (0,27% del capitale): 654 euro;
- Consorzio Pisa Energia S.c.r.l. (5,8% del capitale): 831 euro;
- Montecatini Congressi S.c.r.l. (5,0% del capitale): 3,5 migliaia euro;
- Consorzio per l'Aeroporto di Siena (0,11% del capitale): 18 migliaia di euro;
- Firenze Convention Bureau S.c.r.l. (0,97% del capitale): 1 migliaia di euro;
- Firenze Mobilità S.p.a. (3,98% del capitale): 55 migliaia di euro;
- Società Esercizio Aeroporto della Maremma S.p.a. (0,39% del capitale): 10 migliaia di euro.

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

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

## 25. Partecipazioni in imprese Controllate

Al 30 giugno 2015, la Capogruppo TA detiene altre partecipazioni, valutate al costo di acquisto per 80 migliaia di euro, che si riferiscono alla sola Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.. Tale società ha per oggetto sociale la fornitura di servizi di ingegneria e coordinamento della realizzazione di opere aeroportuali da prestarsi, per un periodo non inferiore a tre anni, esclusivamente a favore degli aeroporti di Firenze e Pisa. Al 30 giugno 2015 la società non è operativa e pertanto non è stata oggetto di consolidamento.

## 26. Partecipazioni in imprese Collegate

Al 30 giugno 2015, il valore delle partecipazioni di TA delle società collegate e correlate è pari a 492 migliaia di euro (482 migliaia di euro al 31 dicembre 2014), come risulta dallo schema seguente.

dati in euro/000	30.06.2015	31.12.2014	VAR.
Alatoscana Spa	377	377	0
Immobili AOU Careggi Spa	116	105	10
<b>Totale</b>	<b>492</b>	<b>482</b>	<b>10</b>

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.

## Attività finanziarie

### 27. Depositi cauzionali

La voce al 30 giugno 2015 è pari a 115 migliaia di euro (60 migliaia di euro al 31 dicembre 2014). Essi si riferiscono principalmente a depositi cauzionali rilasciati a fornitori di utenze (allacciamenti), tabacchi, fondi cassa ad operatori di biglietteria e parcheggio.

### 28. Crediti verso altri esigibili oltre l'anno

I crediti verso altri sono pari a 3.115 migliaia di euro (2.237 migliaia di euro al 31 dicembre 2014). Il credito deriva da:

- due apposite convenzioni con lo Stato per lavori infrastrutturali (Legge 299/79 e FIO) all'interno dell'aeroporto civile di Pisa (1.160 migliaia di euro). Detti crediti potranno essere oggetto di compensazione con le anticipazioni a tale titolo ricevute dallo Stato, esposte tra le Passività a medio-lungo termine, nei tempi che al momento non sono definibili;

- istanze di rimborso IRES per mancata deduzione dell'Irap relativa al costo del personale per 1.774 migliaia di euro di cui all'art. 2, comma 1, del D.L. n. 201/2011 (convertito in L. n. 214/2011) - “Manovra Monti” - completata dal D.L. n. 16 del

02/03/2013 (c.d. Decreto semplificazioni fiscali convertito, con modificazioni, dalla Legge 26 aprile 2013, n. 44,) che ha statuito la possibilità di far valere le nuove disposizioni in tema di integrale deducibilità con effetto anche sui periodi d'imposta pregressi 2007-2011;

- 181 migliaia di euro relativo al finanziamento concesso alla partecipata Firenze Mobilità S.p.a. a fronte di opere da questa eseguite (da restituirsì non prima che siano trascorsi 4 anni dall'avvenuto collaudo delle opere).

### **29. Imposte anticipate recuperabili oltre l'anno**

Le attività e passività fiscali differite sono esposte al netto quando compensabili nell'ambito della stessa giurisdizione. Il saldo netto è pari a 2.276 migliaia di euro (2.032 migliaia di euro al 31 dicembre 2014). Tale importo è composto principalmente dagli effetti fiscali rilevati sulle differenze temporanee dovute ai fondi tassati (Fondo di ripristino, Fondo svalutazione crediti, etc), ed alla contabilizzazione delle immobilizzazioni immateriali (diritti di concessione) secondo l'IFRIC 12. Si ricorda che il carico fiscale di periodo è calcolato, come previsto dallo IAS 34 e IAS 12, applicando la miglior stima dell'aliquota media ponderata attesa di fine esercizio.

Si fa presente che, nell'ambito della voce in oggetto, è stata effettuata la riclassifica delle imposte anticipate recuperabili entro l'anno, precedentemente riportate nell'apposita voce delle Attività Correnti per 842 migliaia di euro.

### **ATTIVITA' CORRENTI**

Come evidenziato in tabella, le attività correnti ammontano a 60.418 migliaia di euro al 30 giugno 2015 e sono incrementate di 18.759 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2014.

dati in euro/000	30.06.2015	31.12.2014	VAR.
ATTIVITA' CORRENTI	60.418	41.659	18.759

In particolare, le principali variazioni sono relative a:

### **30. Rimanenze**

Non ci sono rimanenze di materie prime, sussidiarie di consumo e di merci.

### **Crediti commerciali e diversi**

Tale voce risulta pari a 35.307 migliaia di euro al 30 giugno 2015 (16.568 migliaia di euro al 31 dicembre 2014) ed è così composta:

### **31. Crediti verso clienti**

I crediti verso clienti al 30 giugno 2015, al netto del fondo svalutazione crediti, ammontano a 27.945 migliaia di euro (13.727 migliaia di euro al 31 dicembre 2014) così come da tabella seguente.

dati in euro/000	30.06.2015	31.12.2014	VAR.
Toscana Aeroporti	31.160	15.654	15.506
Parcheggi Peretola	17	0	17
Jet Fuel	318	273	45
Totale crediti lordi	31.495	15.927	15.567
Fondo Svalutazione	-3.550	-2.200	-1.350
Totale crediti netti	27.945	13.727	14.218

Il fondo svalutazione crediti (interamente della Capogruppo TA) è stato incrementato nel periodo mediante un accantonamento di 79 migliaia di euro e decrementato per 19 migliaia di euro per utilizzo. Di seguito la movimentazione del fondo (dati in migliaia di euro).

dati in euro/000	31.12.2014	apporto da fusione	acc.to	utilizzo	30.06.2015
Fondo Svalutazione	2.200	1.289	79	19	3.550

### ***32. Crediti verso collegate***

La movimentazione di tali crediti (dati in euro/000) è riportata nello schema seguente.

dati in euro/000	30.06.2015	31.12.2014	VAR.
Alatoscana Spa	65	54	11
Immobili AOU Careggi Spa	260	309	-49
Totale	325	364	-39

### ***33. Crediti Tributari***

Tale voce pari a 4.293 migliaia di euro al 30 giugno 2015 (300 migliaia di euro al 31 dicembre 2014) comprende:

- credito IVA della Capogruppo di anni precedenti chiesti a rimborso (anni 2009, 2013, 2014) per 3.456 migliaia di euro;
- credito IVA della Capogruppo dell'esercizio corrente per 642 migliaia di euro;
- credito IVA della controllata Jet Fuel per 190 migliaia di euro;
- altri crediti d'imposta minori per 5 migliaia di euro.

### ***34. Crediti verso altri esigibili entro l'anno***

La voce relativa ai crediti verso altri esigibili entro l'anno risulta così composta (dati espressi in Euro/000):

dati in euro/000

	30.06.2015	31.12.2014	VAR.
Risconti attivi	1.063	499	564
Anticipi a fornitori	651	651	0
Crediti per incassi generi monopolio	297	275	22
Crediti per incassi parcheggi	144	122	23
Risconto attivo per spese a servizio dell'aumento di capitale conseguente l'operazione di fusione	0	378	-378
Altri minori	589	254	336
<b>Total</b>	<b>2.744</b>	<b>2.177</b>	<b>567</b>

La voce “risconti attivi” riguarda principalmente materiali di consumo come il vestiario per le divise aeroportuali (il cui incremento è esclusivamente dovuto alla stagionalità del business), forniture con fatturazione anticipate, contributi associativi, assicurazioni.

Gli “anticipi a fornitori” riguardano principalmente il progetto “People Mover”.

I “crediti per incassi” sono verso i gestori delle attività di vendita dei tabacchi e di gestione degli incassi dei parcheggi (tra cui il servizio telepass).

Il risconto attivo per spese relative all'aumento di capitale al 31 dicembre 2014, includeva i costi sostenuti per gli *advisor* legali e finanziari che hanno supportato la società nell'operazione di fusione per incorporazione di AdF in SAT promossa dal comune azionista di riferimento e che si è perfezionata nel primo semestre dell'esercizio 2015. Tali costi, per complessivi 1.095 migliaia di euro (comprensivi delle spese sostenute nel primo semestre 2015), sono stati riclassificati a riduzione del patrimonio netto per 738 migliaia di euro (al netto degli effetti fiscali) a seguito dell'aumento del capitale stesso di TA per l'incorporazione di AdF.

### 35. Cassa e mezzi equivalenti

dati in euro/000

	30.06.2015	31.12.2014	VAR.
Cassa e mezzi equivalenti	25.111	25.091	20

Per ulteriori approfondimenti si rinvia al rendiconto finanziario.

### PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ

Viene esposta di seguito la variazione del Patrimonio Netto avvenuta nel corso del primo semestre 2015:

dati in euro/000

	30.06.2015	31.12.2014	VAR.
CAPITALE E RISERVE	105.412	66.736	38.676

Il Patrimonio netto registra un incremento di 38,7 milioni di euro, per il combinato effetto della riduzione della riserva fair value, a seguito della vendita delle azioni AdF (per circa 1,6 milioni di euro), e dell'apporto del capitale netto di fusione

conseguente l'incorporazione del Gruppo AdF (per circa 41,3 milioni di euro). Quest'ultimo importo è riscontrabile nel Prospetto di movimentazione del Patrimonio netto consolidato come somma della voce "Aumento di capitale a servizio della fusione per incorporazione di AdF" per 14,4 milioni di euro e della voce "Altri movimenti derivanti dalla fusione per incorporazione di AdF" per 26,9 milioni di euro, equivalente al Patrimonio netto del Gruppo AdF al 31 dicembre 2014 pari a 44,2 milioni di euro al netto dei Dividendi erogati prima della stipula dell'atto di fusione per 2,9 milioni di euro.

Inoltre, a seguito dell'aumento di capitale rilevato in SAT a completamento dell'incorporazione di AdF, si registra la riduzione delle riserve per 738 migliaia di euro conseguente l'imputazione a Patrimonio netto dei costi connessi all'aumento di capitale. Per un maggior dettaglio della movimentazione delle singole voci, si rinvia all'apposito prospetto negli schemi di bilancio.

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

### **36. Capitale**

Al 30 giugno 2015 il capitale sociale, interamente versato, risulta costituito da n. 18.611.966 azioni ordinarie da nominali € 1,65 cadauna (n. 9.860.000 al 31 dicembre 2014). La voce si incrementa in quanto alla data di efficacia della fusione Toscana Aeroporti (già SAT) ha aumentato il capitale sociale per un importo complessivo di nominali 14.440.743,90 euro, mediante emissione di n. 8.751.966 azioni a servizio del concambio.

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

### **37. 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 SAT S.p.a. nel luglio 2007.
- Dalle riserve di rivalutazione che al 30 giugno 2015 sono iscritte per un ammontare complessivo di 435 migliaia di euro costituito dal saldo attivo di rivalutazione monetaria, conseguente all'applicazione della Legge n. 413/91, al netto dell'imposta sostitutiva di 83 migliaia di euro. Tale riserva è in parziale sospensione d'imposta; nessuno stanziamento d'imposta è stato effettuato sulla stessa in quanto non sono previste operazioni che ne possono determinare la tassazione.
- Dalla riserva legale per un importo di 2.548 migliaia di euro. L'incremento di 205 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2014 deriva dalla destinazione dell'utile di esercizio 2014 sulla base di quanto deliberato dall'Assemblea dei Soci in sede di approvazione del Bilancio 2014.
- Dalle riserve statutarie per un ammontare di 25.876 migliaia di euro. L'incremento di 5 migliaia di euro deriva dalla destinazione dell'utile di esercizio 2014 sulla base di quanto deliberato dall'Assemblea dei Soci in sede di approvazione del Bilancio 2014.
- Dalle altre riserve costituite principalmente dalla Riserva derivante dalla fusione per incorporazione di AdF per 25.807 migliaia di euro al netto di 738 migliaia di

euro per le spese di fusione e dai contributi in conto capitale ex art. 55 DPR 917 per un ammontare di 66 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.

### **38. Riserva rettifiche IAS**

Tale riserva accoglie: (i) la riserva IAS (negativa per 711 migliaia di euro) al netto degli impatti fiscali teorici creata alla data del 1/1/2005 in fase di *First Time Adoption*, in modo da accogliere gli impatti a Patrimonio Netto dell'adozione dei Principi Contabili Internazionali; (ii) la riserva IAS (negativa per 2.517 migliaia di euro) venutasi a creare per effetto dell'applicazione del nuovo principio internazionale IFRIC 12 dal 1° gennaio 2011; (iii) la riserva IAS (negativa per 850 migliaia di euro) proveniente dalla società incorporata (ex. AdF).

### **39. Riserva di Fair Value**

Al 30 giugno 2015 non si rilevano importi in tale riserva (1.595 migliaia di euro al 31 dicembre 2014). Tale Riserva è stata chiusa con l'avvenuta vendita della partecipazione in Aeroporto di Firenze S.p.a. perfezionata prima della sottoscrizione dell'atto di fusione nonché dell'efficacia della fusione medesima.

### **40. Utili (perdite) portati a nuovo**

Accoglie gli utili portati a nuovo per 2.376 migliaia di euro (107 migliaia di euro al 31 dicembre 2014). La variazione deriva per 263 migliaia di euro dell'effetto attuariale del ricalcolo del Fondo TFR secondo l'applicazione dello IAS 19 e per 2.007 migliaia di euro dagli utili portati a nuovo provenienti dalla società incorporata.

### **41. Utile (perdita) di periodo del Gruppo**

Accoglie il risultato di periodo di pertinenza del Gruppo TA al 30 giugno 2015, pari a 3.368 migliaia di euro (4.199 migliaia di euro al 31 dicembre 2014).

### **42. Patrimonio Netto di Terzi**

Sulla base dei rapporti patrimoniali in essere nel 2015, il Patrimonio Netto di pertinenza dei Terzi nella misura del 66,67% è pari ad € 101 migliaia (€ 138 migliaia al 31 dicembre 2014). La variazione è dovuta principalmente alla distribuzione dei dividendi della controllata Jet Fuel.

### **43. Altri componenti di conto economico complessivo**

Al 30 giugno 2015 il valore è così composto:

**Altri componenti di conto economico complessivo al 30.06.2015**

SITUAZIONE AL 30.06.2015	RISERVA DI FAIR VALUE	UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	TOTALE GRUPPO	PN DI TERZI	TOT ALTRI COMPONENTI DI C/ECON COMPLESSIVO
<i>Altri utili/(perdite) complessivi che non saranno successivamente riclassificati a conto economico:</i>					
- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo Trattamento di Fine Rapporto al netto dell'effetto fiscale	0	256	256	7	263
<i>Altri utili/(perdite) complessivi che saranno successivamente riclassificati a conto economico:</i>					
- Utili (perdite) derivanti dalla rideterminazione di attività finanziarie disponibili per la vendita ("available for sale")	0	0	0	0	0
<b>UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI PERIODO</b>	<b>0</b>	<b>256</b>	<b>256</b>	<b>7</b>	<b>263</b>

**Altri componenti di conto economico complessivo al 31.12.2014**

SITUAZIONE AL 31.12.2014	RISERVA DI FAIR VALUE	UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	TOTALE GRUPPO	PN DI TERZI	TOT ALTRI COMPONENTI DI C/ECON COMPLESSIVO
<i>Altri utili/(perdite) complessivi che non saranno successivamente riclassificati a conto economico:</i>					
- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo Trattamento di Fine Rapporto al netto dell'effetto fiscale	0	-273	-273	-11	-284
<i>Altri utili/(perdite) complessivi che saranno successivamente riclassificati a conto economico:</i>					
- Utili (perdite) derivanti dalla rideterminazione di attività finanziarie disponibili per la vendita ("available for sale")	489	0	489	0	489
<b>UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI PERIODO</b>	<b>489</b>	<b>-273</b>	<b>216</b>	<b>-11</b>	<b>205</b>

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

**SITUAZIONE AL 30.06.2015**

- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo Trattamento di Fine Rapporto al netto dell'effetto fiscale

	Valore lordo	(Onere)/Beneficio fiscale	Valore Netto
	363	-100	263
	0	0	0
<b>TOTALE</b>	<b>363</b>	<b>-100</b>	<b>263</b>

**SITUAZIONE AL 31.12.2014**

- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo Trattamento di Fine Rapporto al netto dell'effetto fiscale

	Valore lordo	(Onere)/Beneficio fiscale	Valore Netto
	-392	108	-284
	489	0	489
<b>TOTALE</b>	<b>97</b>	<b>108</b>	<b>205</b>

**PASSIVITA' A MEDIO LUNGO TERMINE**

Viene esposta di seguito la movimentazione delle passività a medio lungo termine avvenuta nel corso dell'anno:

dati in euro/000	30.06.2015	31.12.2014	VAR.
PASSIVITA' MEDIO LUNGO TERMINE	70.228	41.300	28.928

In particolare, tale aggregato risulta costituito dalle seguenti categorie:

**44. Fondi per Rischi ed Oneri**

Il Fondo per rischi ed oneri è pari ad € 1.968 migliaia di euro al 30 giugno 2015 (33 migliaia di euro al 31 dicembre 2014). Di seguito la movimentazione del Fondo, la cui variazione è dovuta principalmente all'utilizzo del fondo per l'accordo transattivo chiuso con la società appaltatrice dei lavori di ampliamento del Terminal Passeggeri conclusi nel 2012 (per 1.365 migliaia).

dati in euro/000	31.12.2014	apporto da fusione	acc.to	utilizzo	30.06.2015
Fondi rischi e oneri	33	3.604	6	-1.676	1.968

La composizione di tali fondi (interamente della Capogruppo TA) è la seguente:

- *Fondi di trattamento di quiescenza e obblighi simili*

Accoglie il fondo di circa 33 migliaia di euro (invariato rispetto al 31 dicembre 2014) relativo all'indennità suppletiva di clientela previsto dall'accordo economico collettivo degli agenti e rappresentanti di commercio.

***- Altri (Fondo rischi oneri futuri)***

Il fondo per rischi oneri futuri è pari a 1.935 migliaia di euro (non presente al 31 dicembre 2014) e la variazione è principalmente dovuta al fondo derivante dalla fusione per incorporazione di AdF, composto principalmente (1.430 migliaia di euro) dagli accantonamenti connessi al contenzioso "Servizio antincendio dei VV.F." descritto nel prosieguo. L'importo residuo del Fondo rischi si riferisce alla miglior stima delle passività potenziali correlate ad altri contenziosi minori in essere: i) per 120 migliaia di euro quale miglior stima della passività legata al rischio di erogazione per il raddoppio dei diritti dell'aviazione generale - Art. 2 *duodecies* DL 30 settembre 1994; ii) 302 migliaia di euro quale onere stimato per il rischio di soccombenza a fronte dell'accertamento della Guardia di Finanza avvenuto nel corso del 2003 sulle imposte degli anni precedenti (con riferimento a tale contenzioso AdF ha vinto i primi due gradi di giudizio e la controparte ha proposto appello in Cassazione).

Gli importi accantonati dalla Società a fronte dei suddetti potenziali rischi derivanti dai contenziosi in essere sono ritenuti congrui in relazione al prevedibile esito delle controversie, anche sulla base di pareri di consulenti legali esterni indipendenti.

Relativamente al Servizio antincendio dei VV.F., AdF (oggi TA), congiuntamente ad altre società di gestione, ha avviato apposite azioni sia in sede amministrativa sia tributaria avverso l'ultima nota ENAC del 31 luglio 2009 riportante la ripartizione definitiva del contributo al fondo antincendio dovuto dalle singole società di gestione aeroportuale. In particolare, AdF (oggi TA) risulta essere una delle ventiquattro società di gestione aeroportuale che, sulla base dell'ultima nota ENAC del 31/07/09, sono tenute a corrispondere maggiori importi e dunque hanno un interesse effettivo ed attuale ad impugnare tale provvedimento. La principale finalità dell'azione in sede giurisdizionale instaurata è quella di sollevare il vizio di legittimità costituzionale delle disposizioni del comma 3-bis, di cui all'articolo 4 del DL n. 185/2008, entrato in vigore il 29 gennaio 2009, che ha destinato le risorse del Fondo a finalità del tutto estranee da quelle inizialmente previste dalla Finanziaria 2007. Si ritiene, infatti, che l'eventuale obbligo di contribuzione al Fondo da parte dei gestori aeroportuali si sostanzierebbe in una prestazione patrimoniale imposta in violazione del principio di capacità contributiva sancito dall'articolo 53 della Costituzione, oltre che in palese violazione dei principi di eguaglianza e ragionevolezza sanciti dall'articolo 3 della Costituzione.

Dopo i positivi pronunciamenti del giudice amministrativo (TAR Lazio n. 045588/2013) e del giudice tributario (CTP Roma n. 10137/51/14), è intervenuto anche il primo pronunciamento di un giudice civile che ha integralmente accolto il giudizio instaurato da una società di gestione aeroportuale avverso il decreto ingiuntivo azionato dalle Amministrazioni competenti, ribadendo la natura di tributo di scopo del Fondo Antincendio e la piena ed esclusiva giurisdizione del Giudice Tributario.

Il Tribunale di Firenze ha emesso, in data 16 giugno 2015, la sentenza n 2139/2015, con cui ha accertato la sussistenza del lamentato rapporto di continenza del procedimento monitorio rispetto all'antecedente giudizio pendente innanzi al Tribunale di Roma RG n. 43796/2012. Inoltre, il Tribunale di Firenze ha: i) dichiarato l'incompetenza del Tribunale adito in favore del Tribunale di Roma; ii) dichiarato la nullità del decreto ingiuntivo opposto n. 4412/12 dal valore di Euro 934.309,00 oltre interessi; iii) fissato quale termine per l'eventuale riassunzione del giudizio innanzi il Tribunale di Roma la data del 19 ottobre 2015 (tre mesi); iv) compensato le spese processuali tra le parti.

In data 28 luglio 2015 TA (già AdF), insieme alle altre società di gestione aeroportuale coinvolte, ha notificato alle Amministrazioni competenti il ricorso avverso la nota ENAC 2015 del 29.05.15 con cui l'Ente ha determinato l'ambito soggettivo ed oggettivo di contribuzione al Fondo Antincendio sulla base del traffico aereo registrato nel 2014.

TA ha convenuto in giudizio dinanzi il Tribunale di Roma, il Ministero dell'Interno, il Corpo Nazionale Dei Vigili Del Fuoco, Enac, il Ministero dell'Economia e delle Finanze e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, affinché il predetto Tribunale, accerti e dichiari l'inesistenza di alcun obbligo in capo ad TA di corrispondere il contributo di € 357.702 di compartecipazione al fondo servizi antincendi per l'anno 2013 e condanni il Ministero dell'Interno e il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco e, in subordine, ciascuna Amministrazione convenuta per quanto di competenza, a rifondere alla società attrice le somme eventualmente versate per l'anno 2013.

In data 25 giugno 2015 si è svolta l'udienza di ammissione dei mezzi istruttori all'esito della quale il Giudice si è riservato ogni decisione chiarendo che probabilmente, impregiudicata ogni decisione circa l'istanza formulata da TA ex art. 210 cpc, rinvierà la causa per la precisazione delle conclusioni all'esito della cui udienza valuterà prioritariamente la questione di giurisdizione e quella di legittimità costituzionale.

Per quanto concerne la posizione dell'Aeroporto di Pisa (ex SAT), la società a partire dall'anno 2010 ha regolarmente versato in virtù del riconoscimento in tariffa del suddetto contributo. Per le annualità 2007-2009 la società ha opportunamente stanziato in bilancio il debito complessivo verso l'Erario in attesa della conclusione del ricorso intentato dal Ministero dell'Interno attualmente al primo grado di giudizio (classificato nella voce "Altri debiti esigibili entro l'anno"). Su tale controversia la società è allineata alle eccezioni sollevate dalle altre società di gestione aeroportuale.

TA, sulla base delle positive evoluzioni dei ricorsi suddetti, e con il supporto di pareri di professionisti esterni indipendenti, ha adeguato la stima del Fondo rischi a 1.430 migliaia di euro, rilasciando a conto economico 311 migliaia di euro. Inoltre, per le medesime considerazioni, sono stati portati a sopravvenienza attiva debiti ex AdF relative alle annualità 2007-2009 per circa 567 migliaia di euro.

#### **45. Fondi di ripristino e sostituzione**

Tale Fondo (valutato secondo la miglior stima della spesa richiesta per adempiere l'obbligazione alla data di riferimento del bilancio) accoglie le somme per mantenere e ripristinare le infrastrutture aeroportuali degli Aeroporti 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 30 giugno 2015 è pari a 20.020 migliaia di euro e si incrementa di 7.742 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2014 per effetto dell'incorporazione di AdF, dell'accantonamento del primo semestre 2015 compensato parzialmente dagli utilizzi del periodo. Di seguito la relativa movimentazione.

dati in euro/000	31.12.2014	apporto da fusione	acc.to	utilizzo	30.06.2015
Fondi di ripristino e sostituzione	12.278	6.344	2.020	-622	20.020

Tale fondo, in funzione della stima temporale del suo utilizzo entro l'anno, viene ripartito fra le passività a medio-lungo termine (17.096 migliaia di euro al 30 giugno 2015) e fra le passività correnti (2.924 migliaia di euro al 30 giugno 2015).

#### 46. Trattamento di Fine Rapporto Subordinato

Come indicato in precedenza, il TFR è considerato un'obbligazione a benefici definiti da contabilizzare secondo lo IAS 19 - Benefici a dipendenti. Pertanto, l'ammontare del fondo trattamento di fine rapporto è stato ricalcolato applicando il metodo della proiezione unitaria del credito (cd "Projected Unit Credit Method"), effettuando le valutazioni attuariali alla fine del periodo di riferimento.

L'emendamento allo IAS 19 – Benefici ai dipendenti elimina l'opzione di differire il riconoscimento degli utili e delle perdite attuariali con il metodo del corridoio, richiedendo la presentazione nella situazione patrimoniale e finanziaria del deficit o surplus del fondo nella sua interezza, il riconoscimento separato nel conto economico delle componenti di costo legate alla prestazione lavorativa e gli oneri finanziari netti, e l'iscrizione degli utili e perdite attuariali che derivano dalla rimisurazione in ogni esercizio/periodo della passività e attività tra le voci del conto economico complessivo. Inoltre, il rendimento delle attività incluso tra gli oneri finanziari netti dovrà essere calcolato sulla base del tasso di sconto delle passività e non più del rendimento atteso delle stesse.

Per quanto riguarda lo scenario economico-finanziario i parametri utilizzati per le valutazioni dei due collettivi di Pisa e Firenze al 30 giugno 2015 sono i seguenti:

- tasso annuo tecnico di attualizzazione: 2,06%;
- tasso annuo di inflazione :0,60% per 2015 – 1,2% per il 2016 – 1,5% per il 2017 e 2018 – 2% dal 2019 in poi (2,0% al 31.12.2013);
- tasso annuo incremento TFR: 1,95% per 2015 – 2,4% per il 2016 – 2,625% per il 2017 e 2018 – 3% dal 2019.

In merito al tasso di attualizzazione, è stato preso come riferimento per la valutazione di detto parametro l'indice iBoxx Corporate AA con *duration* 10+ anni; tale *duration* è commisurata alla permanenza media dei due collettivi di lavoratori oggetto di valutazione.

Il personale direttivo della società non beneficia di piani a contribuzione definita. Il valore della passività consolidata, conformemente a quanto previsto dallo IAS 19, risulta pari a 6.638 migliaia di euro al 30 giugno 2015 (4.207 migliaia di euro al 31 dicembre 2014). Tale fondo viene esposto al netto degli anticipi corrisposti e delle liquidazioni erogate nel periodo in esame e presenta un incremento rispetto

al 31 dicembre 2014 di 2.431 migliaia di euro come sotto riportato (espresso in Euro/000):

dati in euro/000	31.12.2014	apporto da fusione	(utili)/perdite attuariali	acc.to	utilizzo	30.06.2015
TFR e altri fondi relativi al personale	4.207	2.962	-363	52	-220	6.638

La variazione inserita all'interno del conto economico complessivo (+263 migliaia di euro) è pari all'*actuarial gain* pari a 363 migliaia di euro, al netto dell'effetto fiscale, pari a 100 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 al variare del tasso di attualizzazione.

Variazione Tasso Attualizzazione	DBO	(30.06.2015) -	Consolidato
0,0%	€	6.637.644	
0,50%	€	6.275.233	
0,10%	€	6.562.719	
-0,10%	€	6.713.841	
-0,50%	€	7.036.000	

Si riporta infine nella seguente tabella la previsione delle erogazioni del Fondo.

	Consolidato
Erogazioni previste nel 1° anno	€ 339.831
Erogazioni previste nel 2° anno	€ 237.290
Erogazioni previste nel 3° anno	€ 447.104
Erogazioni previste nel 4° anno	€ 150.484
Erogazioni previste nel 5° anno	€ 308.302

#### 47. Passività finanziarie

La voce (interamente della Capogruppo TA) risulta pari a 42.687 migliaia di euro (24.700 migliaia di euro al 31 dicembre 2014). Di seguito la movimentazione delle Passività finanziarie non correnti e correnti (nella voce "Finanziamenti"). L'importo

di 4.412 migliaia di euro si riferisce alle quote in scadenza entro i dodici mesi successivi dei finanziamenti a lungo termine indicati in questa sezione.

dati in euro/000	31.12.2014	apporto da fusione	tiraggi	rimborsi	riclass.	30.06.2015
Passività finanziarie non correnti	24.700	10.623	10.000	0	-2.636	42.687
Passività finanziarie correnti	2.068	1.408	0	-1.700	2.636	4.412
<b>Totale</b>	<b>26.768</b>	<b>12.031</b>	<b>10.000</b>	<b>-1.700</b>	<b>0</b>	<b>47.099</b>

L'incremento totale delle Passività finanziarie, pari a 20.331 migliaia di euro, si riferisce per 12 milioni di euro all'incorporazione di AdF, per 10 milioni a tiraggi nel periodo e per 1,7 milioni a restituzioni di quote capitale a scadenza.

Le suddette passività finanziarie si riferiscono a due finanziamenti a lungo termine concessi dalla Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (Gruppo Intesa San Paolo) e MPS Capital Service per supportare i relativi investimenti infrastrutturali. I finanziamenti prevedono la scadenza di rimborso nel giugno 2022 (20 milioni di euro, con un residuo di circa 8 milioni) e settembre 2027 (40 milioni di euro completamente utilizzati) ed un tasso d'interesse parametrato all'Euribor a sei mesi oltre uno "spread". L'ammontare iscritto in bilancio riflette nella sostanza il valore del costo ammortizzato della passività ai sensi di quanto previsto dallo IAS 39.

Il debito finanziario a medio - lungo 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 finanziarie e misurati sui valori di Bilancio della Capogruppo, per il finanziamento da 40 milioni di euro, e del Gruppo, per il finanziamento da 20 milioni di euro.

Si segnala infine come, oltre ai suddetti parametri, il contratto di finanziamento da 20 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 finanziarie.

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.

La Società al 30 giugno 2015 rispetta tutti i parametri sopra menzionati.

#### 48. Altri debiti esigibili oltre l'anno

I debiti oltre l'esercizio successivo (interamente della Capogruppo TA) sono pari a 1.839 migliaia di euro (1.839 migliaia di euro al 31 dicembre 2014).

In particolare:

- 32 migliaia di euro si riferiscono a depositi cauzionali ricevuti dai clienti a garanzia delle prestazioni effettuate nei loro confronti;
- 1.807 migliaia di euro si riferiscono agli anticipi ricevuti dal Ministero dei Trasporti ex L. 299/79 (774 migliaia di euro) e lavori FIO (1.033 migliaia di euro)

che potranno essere oggetto di compensazione con i crediti verso altri esigibili oltre l'anno. Non è possibile, alla data del presente Bilancio, fare una previsione sulle tempistiche di chiusura dell'istruttoria da parte degli organi competenti.

## PASSIVITA' CORRENTI

Viene esposta di seguito la movimentazione delle passività correnti avvenuta nel corso del periodo.

dati in euro/000	30.06.2015	31.12.2014	VAR.
PASSIVITA' CORRENTI	66.929	37.150	29.779

In particolare, tale aggregato risulta costituito dalle seguenti categorie:

### 49. Scoperti bancari

Al 30 giugno 2015 il Gruppo TA ha un indebitamento bancario a breve pari a 10.535 migliaia di euro che si riferisce all'utilizzo degli affidamenti bancari per la gestione corrente. Tali affidamenti sono interamente riferibili a rapporti ex AdF di importo equivalente al 31 dicembre 2014. Essi hanno una durata di tre mesi e tassi di interesse contrattati ad ogni scadenza, con l'applicazione di uno spread sul tasso Euribor di periodo. Attualmente il massimo spread applicato risulta di 75 *basis point* e sui suddetti finanziamenti non esistono *covenant* finanziari.

Infine si rende noto come nel mese di luglio 2015, per una migliore gestione della liquidità di gruppo, ne siano stati rimborsati 6 milioni di euro.

### 50. Finanziamenti

Al 30 giugno 2015 il Gruppo TA ha finanziamenti bancari pari a 4.412 migliaia di euro (2.068 migliaia al 31 dicembre 2014) e si riferiscono esclusivamente alle previsioni di rimborso nell'anno successivo dei finanziamenti a lungo termine (si trovano pertanto indicati anche nella relativa tabella a commento delle passività finanziarie non correnti).

La **Posizione Finanziaria Netta** di al 30 giugno 2015, così come riportata nella Relazione sulla gestione in ossequio alla Delibera Consob prot. n° 6064293 del 28 luglio 2006, risulta dalla seguente tabella:

<i>migliaia di euro</i>	30.06.2015 Consolidato	31.12.2014 Consolidato	Var. Ass. 2015/2014
A. Cassa e banche	25.111	25.091	20
B. Altre disponibilità liquide	-	-	-
C. Titoli detenuti per la negoziazione	-	-	-
<b>D. Liquidità (A) + (B) + (C)</b>	<b>25.111</b>	<b>25.091</b>	<b>20</b>
<b>E. Crediti finanziari correnti</b>	-	-	-
F. Debiti bancari correnti	10.535	-	10.535
G. Parte corrente dell'indebitamento non corrente	4.412	2.068	2.344
H. Altri debiti finanziari correnti vs società d leasing	-	-	-
<b>I. Indebitamento finanziario corrente (F) + (G) + (H)</b>	<b>14.946</b>	<b>2.068</b>	<b>12.878</b>
<b>J. Indebitamento finanziario corrente netto (I) - (E) - (D)</b>	<b>(10.165)</b>	<b>(23.023)</b>	<b>12.859</b>
K. Debiti bancari non correnti	42.687	24.700	17.987
L. Obbligazioni emesse	-	-	-
M. Altri debiti non correnti verso società di leasing	-	-	-
<b>N. Indebitamento finanziario non corrente (K) + (L) + (M)</b>	<b>42.687</b>	<b>24.700</b>	<b>17.987</b>
<b>O. Indebitamento finanziario netto (J) + (N) (P.F.N.)</b>	<b>32.523</b>	<b>1.677</b>	<b>30.846</b>

Si rimanda ai commenti in Relazione sulla gestione ed al "Rendiconto Finanziario" per una più approfondita analisi dell'andamento della stessa.

## 51. Debiti tributari

L'ammontare complessivo di 10.045 migliaia di euro al 30 giugno 2015 (5.887 migliaia di euro al 31 dicembre 2014) è così composto:

dati in euro/000	30.06.2015	31.12.2014	VAR.
Erario c/add.le com.le dir. Imbarco pax	8.791	4.672	4.119
Erario c/ires-irap	250	316	-66
Erario c/irpef dipendenti e autonomi	676	256	420
Erario c/magg. Dir. a/p voli privati	160	155	5
Imposte locali	147	401	-254
Erario c/iva	20	86	-66
<b>Totale</b>	<b>10.045</b>	<b>5.887</b>	<b>4.158</b>

Il debito verso l'Erario per l'addizionale comunale sui diritti di imbarco passeggeri, attualmente pari a 8,8 milioni di euro, istituita dall'art.2, comma 11 della legge 24 dicembre 2003 n. 350 a partire dal 1° giugno 2004, è incrementato di ulteriori 4,1 milioni di euro principalmente in conseguenza dell'incorporazione di AdF e parzialmente per l'incremento di traffico passeggeri consuntivato nel primo semestre 2015 rispetto al traffico aggregato dei due aeroporti del primo semestre 2014.

Anche le altre voci di incremento degli altri debiti tributari derivano principalmente dall'incorporazione di AdF.

### **52. Debiti verso fornitori**

I debiti verso fornitori al 30 giugno 2015 ammontano a 22,3 milioni di euro (17 milioni di euro al 31 dicembre 2014) e registrano un aumento di 5,3 milioni di euro per effetto dell'incorporazione dei debiti verso fornitori di AdF per 6,6 milioni di euro.

### **53. Debiti verso Istituti Previdenziali**

Tale voce comprende i debiti verso gli Istituti previdenziali (INPS, INAIL) per un valore al 30 giugno 2015 pari a 2.043 migliaia di euro (1.710 migliaia di euro al 30 dicembre 2015). La variazione è la risultante degli importi derivanti dall'incorporazione dei debiti di AdF per 1,1 milioni di euro ridotta dal versamento di 768 migliaia di euro nel corso del primo semestre 2015.

### **54. Altri debiti esigibili entro l'anno**

Gli altri debiti entro l'anno al 30 giugno 2015 sono pari a 14,4 milioni di euro (8,4 milioni di euro al 31 dicembre 2014) e sono rappresentati dalle seguenti voci di debito.

dati in euro/000	30.06.2015	31.12.2014	VAR.
Canoni concessori	1.827	1.500	327
Ministero dei Trasporti	2.205	0	2.205
Incassi biglietteria aerea/bus/treno	838	761	77
Dipendenti per competenze maturate	5.699	3.207	2.492
Polizze assicurative e franchigie per danni	84	96	-12
Amm.ri e Sindaci per comp. maturate	213	26	187
Servizio Antincendio	2.250	2.292	-42
Istituti di credito per comp. trimestrali	23	129	-106
Risconti passivi	914	124	790
Altri minori	326	298	28
	14.378	8.433	5.945

In particolare:

- I Canoni concessori si incrementano per effetto del canone aggregato dell'Aeroporto di Firenze a seguito della fusione per incorporazione ed in misura minore per effetto dell'incremento del traffico. Si fa presente che, a far data dal 26 maggio 2015 (partenza nuove tariffe aeroportuali di Firenze),

il Canone concessorio dell'Aeroporto di Firenze non sia più decurtato secondo le disposizioni della Legge 248/2005.

- Il debito verso il Ministero dei Trasporti, pari a 2,2 milioni, deriva da un incasso dell'Aeroporto di Firenze nel 2013 a seguito della positiva sentenza n.2403/2012 a titolo di risarcimento dei danni patiti per il mancato adeguamento dei diritti aeroportuali negli anni 1999-2005, che prudenzialmente non è stato iscritto a conto economico fino all'ultimo grado di giudizio anche alla luce dell'atto di citazione in appello dell'Avvocatura Generale dello Stato.
- Gli incassi di biglietteria si incrementano per effetto del maggior traffico consuntivato nel semestre 2015 rispetto all'analogo periodo del 2014.
- L'incremento delle competenze maturate dai dipendenti e dagli Amministratori e Sindaci è principalmente dovuto all'incorporazione del debito ex AdF.
- Il saldo del debito verso l'Erario per la quota di competenza al 30 giugno 2015 del contributo al Servizio antincendio dei VV.F. introdotto dalla legge finanziaria 2007 è stato assolto da parte della Società. Il debito include anche le somme accantonate nelle more del ricorso pendente instaurato dallo stesso Ministero nei confronti della Società per la riscossione degli arretrati del periodo 2007-2009. Si precisa inoltre che sul contributo al Fondo c.d. antincendi alcune società di gestione aeroportuale (tra cui la ex AdF), uniformemente con quanto concordato in Assaeroporti, hanno presentato appositi ricorsi, sia in sede giurisdizionale sia in sede tributaria, domandando l'annullamento degli atti amministrativi relativi al fondo stesso. Anche alla luce dell'entrata in vigore delle disposizioni del comma 3-bis di cui all'art. 4 del DL 185/2011 che ha destinato le risorse del Fondo a finalità del tutto estranee a quelle della riduzione dei costi del servizio antincendi negli aeroporti. TA, come altre società di gestione aeroportuale, ha al momento accantonato le somme quantificate da ENAC per l'alimentazione del Fondo e vincolato a tale finalità in attesa dell'esito dei pendenti giudizi. TA ritiene che gli importi stanziati a debito siano congrui per la fronteggiare il rischio di eventuale relativo versamento in attesa dell'esito dei pendenti giudizi. Per ulteriori considerazioni si rinvia al paragrafo "Fondi per rischi ed oneri".
- I risconti passivi sono riferiti a fatturazioni anticipate di ricavi non aviation. La variazione è principalmente dovuta alla stagionalità del business.

## 55. *Acconti*

Gli acconti, che ammontano a 278 migliaia di euro (276 migliaia di euro al 31 dicembre 2014), hanno registrato una sostanziale conferma e sono relativi principalmente ad anticipi clienti.

## IMPEGNI E GARANZIE

Al 30 giugno 2015 il totale di impegni e garanzie (relative alla Capogruppo) ammonta ad 21.344 migliaia di euro (17.200 migliaia di euro al 31 dicembre 2014) composte da 13.145 migliaia di euro di fidejussioni di Terzi a favore di TA e di 8.199

migliaia di euro per fidejussioni prestate da Terzi per conto di TA. La variazione è principalmente ascrivibile all'incorporazione di AdF.

dati in euro/000	30.06.2015	31.12.2014	VAR.
Fidej. di Terzi a favore della società	13.145	8.728	4.417
Fidej. a Terzi per conto della società	8.199	8.472	-273
<b>Totale Impegni e Garanzie</b>	<b>21.344</b>	<b>17.200</b>	<b>4.144</b>

Le fideiussioni di terzi prestate a favore di TA (13,1 milioni di euro) 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 TA (8,2 milioni di euro) 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 e di Firenze a garanzia del rispetto dei regolamenti comunali sui lavori di ampliamento delle infrastrutture aeroportuali da parte di TA ed a minori.

## ALTRE INFORMAZIONI

### Compensi agli Amministratori, Sindaci e società di revisione

Per quanto riguarda il dettaglio dei compensi degli amministratori e sindaci 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 il primo semestre 2015, ovvero in operazioni di uguale genere avviate nel corso di precedenti esercizi e non ancora concluse.

Alla data di chiusura del presente Bilancio consolidato semestrale abbreviato, 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 consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2015 per il riepilogo dei principali effetti sul Bilancio stesso delle operazioni effettuate dalla Capogruppo con parti correlate, peraltro di ammontare poco significativo.

### Eventi ed operazioni significative non ricorrenti

Ai sensi della Comunicazione Consob del 28 luglio 2006 si precisa che non sono avvenute operazioni significative non ricorrenti.

### 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 primo semestre 2015.

#### **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 riflette 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.

Nel Bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo TA, tali concetti non sono applicabili in quanto è stata venduta la partecipazione in Aeroporto di Firenze S.p.a. il cui *fair value* (1.723 migliaia di euro al 31 dicembre 2014) era qualificabile come Livello 1, in quanto relativo ad una quotazione ufficiale di Borsa Italiana.

#### **Autorizzazione alla pubblicazione**

Questo documento è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 28 agosto 2015 e messo a disposizione del pubblico in pari data su autorizzazione del Presidente.

Per il Consiglio di Amministrazione  
**Il Presidente**  
(Marco Carrai)

**ALLEGATI AL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE  
ABBREVIATO 2015**

**PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELLE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI NEL PRIMO SEMESTRE 2015 (importi in migliaia di Euro)**

	DIRITTI DI CONCESSIONE	DIRITTI BREVETTO E UTILIZZO OPERE INGEGNO	IMMOBILNI IN CORSO E ACCONTI	<b>TOTALE</b>
Costo storico	81.696	6.680	7.989	<b>96.364</b>
Fondo ammortamento	-14.000	-6.504	0	<b>-20.504</b>
<b>A - Valore al 31-12-14</b>	<b>67.695</b>	<b>176</b>	<b>7.989</b>	<b>75.860</b>
<i><b>VARIAZIONI DI PERIODO</b></i>				
Acquisti	10.912	124	1.205	<b>12.240</b>
Lavori in corso anni prec.	7.331	0	-7.331	<b>0</b>
Disinvestimenti/Decrementi	0	-3	-1.365	<b>-1.368</b>
Costo storico asset derivanti dall'operazione di fusione per incorporazione dell'Aeroporto di Firenze (ex. AdF)	73.501	2.974	4.114	<b>80.589</b>
Fondo ammortamento asset derivanti dall'operazione di fusione per incorporazione dell'Aeroporto di Firenze (ex. AdF)	-12.383	-2.787	0	<b>-15.169</b>
<b>Ammortamenti</b>	<b>-2.206</b>	<b>-142</b>	<b>0</b>	<b>-2.348</b>
<b>B - Saldo variazioni</b>	<b>77.155</b>	<b>167</b>	<b>-3.377</b>	<b>73.945</b>
Costo storico	166.109	9.777	13.308	<b>189.194</b>
Fondo ammortamento	-21.259	-9.435	-8.696	<b>-39.389</b>
<b>Valore al 30-06-15 (A+B)</b>	<b>144.850</b>	<b>343</b>	<b>4.612</b>	<b>149.805</b>

**PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELLE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI NEL PRIMO SEMESTRE 2015 (importi in migliaia di Euro)**

	TERRENI, FABBRICATI E IMPIANTI DI PISTA	IMPIANTI E MACCHINARI	ATTREZ.RE INDLI E COMM.LI	IMMOB. IN CORSO	ALTRI BEN	<b>TOTALE</b>
	gratuit.te devolvibili	di proprietà Società				
Costo storico	4.189	15.250	16.065	677	0	8.850 <b>45.031</b>
Fondo ammortamento	-3.364	-876	-11.636	-489	0	-7.602 <b>-23.967</b>
<b>A - Valore al 31-12-14</b>	<b>826</b>	<b>14.374</b>	<b>4.429</b>	<b>189</b>	<b>0</b>	<b>1.248 <b>21.064</b></b>
<i><b>VARIAZIONI DI PERIODO</b></i>						
Acquisti	211	385	569	23	77	152 <b>1.416</b>
Lavori in corso anni prec.	0	0	0	0	0	0
Disinvestimenti/Decrementi	0	0	-327	0	0	-15 <b>-342</b>
Costo storico asset derivanti dall'operazione di fusione per incorporazione dell'Aeroporto di Firenze (ex AdF)	8.357	509	9.254	301	357	5.644 <b>24.423</b>
Fondo ammortamento asset derivanti dall'operazione di fusione per incorporazione dell'Aeroporto di Firenze (ex AdF)	-6.854	-474	-7.068	-274	0	-4.246 <b>-18.915</b>
Ammortamenti	-226	-73	-826	-20	0	-505 <b>-1.651</b>
Storno fondi amm. anni prec.	0	0	103	0	0	15 <b>118</b>
<b>B - Saldo variazioni</b>	<b>1.488</b>	<b>347</b>	<b>1.705</b>	<b>30</b>	<b>434</b>	<b>1.045 <b>5.049</b></b>
Costo storico	12.757	16.144	25.887	1.001	434	14.646 <b>70.870</b>
Fondo ammortamento	-10.444	-1.423	-19.754	-783	0	-12.353 <b>-44.757</b>
<b>Valore al 30-06-2015 (A+B)</b>	<b>2.313</b>	<b>14.721</b>	<b>6.134</b>	<b>219</b>	<b>434</b>	<b>2.293 <b>26.113</b></b>

## RAPPORTI CON LE PARTI CORRELATE

	30 GIUGNO 2015	30 GIUGNO 2014		
voce di bilancio	valori in €/000	incidenza % su voce di bilancio	valori in €/000	incidenza % su voce di bilancio
<b><u>Società correlate</u></b>				
<i>Immobili A.O.U. Careggi Spa</i>				
Partecipazioni in imprese Collegate	115,9	23,53%	371,0	85,38%
Crediti verso società correlate	260,1	79,99%	81,5	30,91%
Altri ricavi e proventi	45,5	1,58%	20,0	2,54%
<i>Alatoscana Spa</i>				
Partecipazioni in imprese Collegate	376,6	76,47%	44,5	10,23%
Crediti verso società correlate	65,1	20,01%	182,2	69,09%
Altri ricavi e proventi	20,0	0,69%	47,5	6,02%
<b><u>Altre parti correlate</u></b>				
<i>Pisamo Spa (*)</i>				
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	427,0	15,56%	725,7	15,39%
Debiti verso fornitori	23,7	0,11%	-	
<i>Alha - Air Lines Handling Agents Spa</i>				
Ricavi non aviation	17,2	0,15%	-	
Crediti verso i clienti	63,2	0,23%	-	
Debiti verso fornitori	80,5	0,36%	-	
<i>Delta Aerotaxi srl</i>				
Ricavi aviation	199,0	0,52%	-	
Ricavi non aviation	69,0	0,60%	-	
Altri ricavi e proventi	2,7	0,09%	-	
Crediti verso i clienti	631,5	2,26%	-	
Costi per servizi	17,3	0,09%	-	
<i>Corporate Air Services srl</i>				
Ricavi aviation	224,2	0,59%	-	
Ricavi non aviation	69,1	0,60%	-	
Altri ricavi e proventi	1,7	0,06%	-	
Crediti verso i clienti	116,6	0,42%	-	
<i>Delifly srl</i>				
Ricavi non aviation	10,8	0,09%	-	
Crediti verso i clienti	5,4	0,02%	-	
<i>ICCAB srl</i>				
Ricavi non aviation	79,7	0,70%	-	
Crediti verso i clienti	78,2	0,28%	-	
<i>Corporacion America Italia srl</i>				
Costi per servizi	28,9	0,14%	-	
<i>Comune di Firenze</i>				
Ricavi non aviation	1,5	0,01%	-	
Crediti verso i clienti	-	0,00%	-	
<i>Pacini Editore Spa</i>				
Crediti verso i clienti	11,3	0,04%	-	

(\*) Società partecipata al 100% dal Comune di Pisa (socio TA)

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

1. I sottoscritti Gina Giani (Amministratore Delegato) e Marco Gialletti (Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari) di Toscana Aeroporti S.p.a. attestano, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art. 154-bis, 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 semestrale abbreviato al 30 giugno 2015.

2. Si attesta, inoltre, che il Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2015:

- 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, 28 agosto 2015

Per il Consiglio di amministrazione  
**L'Amministratore Delegato**  
Gina Giani

**Il Dirigente Preposto**  
Marco Gialletti

**TOSCANA AEROPORTI SPA**

**RELAZIONE DI REVISIONE CONTABILE LIMITATA SUL  
BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO**

## **RELAZIONE DI REVISIONE CONTABILE LIMITATA SUL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIAUTO**

Agli azionisti della  
Toscana Aeroporti SpA

### **Introduzione**

Abbiamo svolto la revisione contabile limitata dell'allegato bilancio consolidato semestrale abbreviato, costituito dal conto economico consolidato, dal conto economico complessivo consolidato, dalla situazione patrimoniale finanziaria consolidata, dal prospetto delle variazioni di patrimonio netto consolidato, dal rendiconto finanziario consolidato e dalle relative note illustrate della Toscana Aeroporti SpA e controllate (Gruppo Toscana Aeroporti) al 30 giugno 2015. Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infranuuale (IAS 34) adottato dall'Unione Europea. E' nostra la responsabilità di esprimere una conclusione sul bilancio consolidato semestrale abbreviato sulla base della revisione contabile limitata svolta.

### **Portata della revisione contabile limitata**

Il nostro lavoro è stato svolto secondo i criteri per la revisione contabile limitata raccomandati dalla Consob con Delibera n° 10867 del 31 luglio 1997. La revisione contabile limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato consiste nell'effettuare colloqui, prevalentemente con il personale della società responsabile degli aspetti finanziari contabili, analisi di bilancio ed altre procedure di revisione contabile limitata. La portata della revisione contabile limitata è sostanzialmente inferiore rispetto a quella di una revisione contabile completa svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di una revisione contabile completa. Pertanto, non esprimiamo un giudizio sul bilancio consolidato semestrale abbreviato.

### **Conclusioni**

Sulla base della revisione contabile limitata svolta, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che il bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo Toscana Aeroporti al 30 giugno 2015, non sia stato redatto, in tutti gli aspetti significativi, in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infranuuale (IAS 34) adottato dall'Unione Europea.

---

**PricewaterhouseCoopers SpA**

Sede legale e amministrativa: Milano 20149 Via Monte Rosa 91 Tel. 0277851 Fax 027785240 Cap. Soc. Euro 6.890.000,00 i.v., C.F. e P.IVA e Reg. Imp. Milano 12079880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: **Ancona** 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 0512132311 - **Bari** 70122 Via Abate Gimma 72 Tel. 0805640211 - **Bologna** 40126 Via Angelo Finelli 8 Tel. 0516186211 - **Brescia** 25123 Via Borgo Pietro Wührer 23 Tel. 0303697501 - **Catania** 95129 Corso Italia 302 Tel. 0957532311 - **Firenze** 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 0552482811 - **Genova** 16121 Piazza Picciapietra 9 Tel. 01029041 - **Napoli** 80121 Via dei Mille 16 Tel. 08136181 - **Padova** 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049873481 - **Palermo** 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091349737 - **Parma** 43100 Viale Tanara 20/A Tel. 0521275911 - **Roma** 00154 Largo Rochetti 29 Tel. 06570251 - **Torino** 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011556771 - **Trento** 38122 Via Grazioli 73 Tel. 0461237004 - **Treviso** 31100 Viale Felisetti 90 Tel. 0422696911 - **Trieste** 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 0403480781 - **Udine** 33100 Via Poscolle 43 Tel. 043225789 - **Verona** 37135 Via Francia 21/C Tel. 0458263001

[www.pwc.com/it](http://www.pwc.com/it)

### Richiami di informativa

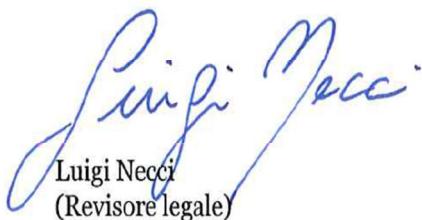
Nel corso del primo semestre dell'anno 2015 la società ha proceduto alla fusione per incorporazione della società Aeroporto di Firenze SpA. Gli effetti dell'operazione sono descritti nelle note illustrate nel capitolo "Fusione per incorporazione di Aeroporto di Firenze SpA". In conseguenza di tale operazione, gli amministratori hanno riesposto alcuni dati comparativi relativi al 31 dicembre 2014 e al 30 giugno 2014 rispetto ai dati precedentemente presentati. Le modalità di rideterminazione dei dati comparativi sono state descritte nelle note illustrate nel capitolo "Modifiche alla presentazione dei dati comparativi".

### Altri aspetti

Il bilancio consolidato semestrale abbreviato per il periodo chiuso al 30 giugno 2014 è stato sottoposto a revisione contabile limitata da parte di un altro revisore che, il 29 agosto 2014, ha espresso delle conclusioni senza modifica sul bilancio consolidato semestrale abbreviato.

Firenze, 28 agosto 2015

PricewaterhouseCoopers SpA



Luigi Necci  
(Revisore legale)