

---

## Gruppo Toscana Aeroporti

---



### RELAZIONE FINANZIARIA SEMESTRALE AL 30 GIUGNO 2019

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 .....	5
2. TITOLO AZIONARIO TOSCANA AEROPORTI.....	6
3. CORPORATE GOVERNANCE.....	6
4. MACROSTRUTTURA SOCIETARIA DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI .....	6
5. COMPOSIZIONE ORGANI SOCIALI .....	8
6. HIGHLIGHTS .....	9
7. SCENARIO MACROECONOMICO E DEL SETTORE DEL TRASPORTO AEREO .....	11
8. ANDAMENTO DEL TRAFFICO DEL SISTEMA AEROPORTUALE TOSCANO .....	11
8.1 Andamento del traffico dello scalo di Pisa (Aeroporto Galileo Galilei).....	14
8.2 Andamento del traffico dello scalo di Firenze (Aeroporto Amerigo Vespucci) .....	18
9. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI NEI PRIMI SEI MESI DEL 2019.....	22
10. RISULTATI DELLA GESTIONE DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI .....	22
10.1 Conto Economico Consolidato .....	22
10.2 Situazione Patrimoniale Finanziaria Consolidata .....	27
10.3 Analisi dei flussi finanziari .....	29
10.4 Posizione Finanziaria Netta Consolidata .....	31
11. GLI INVESTIMENTI DEL GRUPPO .....	32
12. LE RISORSE UMANE .....	35
13. RAPPORTI CON SOCIETÀ DEL GRUPPO E PARTI CORRELATE .....	36
14. PRINCIPALI INFORMAZIONI SULLE SOCIETÀ CONTROLLATE E SUI RAPPORTI INTERCORSI .....	38
14.1 Parcheggi Peretola S.r.l.....	38
14.2 Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.....	39
14.3 Jet Fuel Co. S.r.l.....	40
14.4 Toscana Aeroporti Handling S.r.l.....	41
15. PRINCIPALI RISCHI ED INCERTEZZE CUI IL GRUPPO E' ESPOSTO .....	41
16. EVENTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO IL 30 GIUGNO 2019 .....	44
17. PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE .....	45

BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO	SCHEMI AL 30.06.2019 .....	46
NOTE ILLUSTRATIVE AL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO AL 30.06.2019.	53	
ALLEGATI AL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO 2019 .....	88	
ATTESTAZIONE DEL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO .....	92	
RELAZIONE DI REVISIONE CONTABILE LIMITATA PWC .....	93	

Signori azionisti,

La Relazione Finanziaria Semestrale consolidata al 30 giugno 2019 (di seguito anche "Relazione Semestrale"), approvata dal Consiglio di Amministrazione del 6 agosto 2019, è stata redatta ai sensi del D.Lgs. 58/1998 e successive modifiche, nonché del Regolamento emittenti emanato dalla Consob.

La Relazione Semestrale è composta dalla relazione sulla gestione, che contiene le osservazioni degli Amministratori sull'andamento della gestione e sull'evoluzione dell'attività nel corso del primo semestre 2019 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 2019 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 utilizzati per la redazione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2018, ad eccezione del principio IFRS 16 "Leasing" adottato dal 1° gennaio 2019, principio pubblicato dallo IASB nel mese di gennaio 2016 che ha sostituito lo IAS 17. Il cambiamento principale riguarda la contabilizzazione dei contratti di leasing da parte dei locatari che, in base allo IAS 17, erano tenuti a fare una distinzione tra il leasing finanziario (contabilizzato secondo il metodo finanziario) e il leasing operativo (contabilizzato secondo il metodo patrimoniale). Con l'IFRS 16 il trattamento contabile del leasing operativo è equiparato al leasing finanziario. Secondo il nuovo standard, viene riconosciuta un'attività (il diritto di utilizzare l'elemento in leasing) e una passività finanziaria per pagare gli affitti. Lo IASB ha previsto l'esenzione opzionale per alcuni contratti di locazione e leasing di basso valore e a breve termine.

Il Gruppo ha applicato lo standard a partire dalla data di adozione obbligatoria, ossia il 1° gennaio 2019, utilizzando l'approccio di transizione semplificato, non modificando gli importi comparativi dell'anno precedente alla prima adozione. Le attività iscritte per il diritto d'uso sono state misurate per l'ammontare del debito di leasing all'atto dell'adozione: al 1° gennaio 2019, il Gruppo ha rilevato attività per il diritto d'uso pari a circa 4,8 milioni di euro ed debiti per passività finanziarie di pari importo; alla data del 30 giugno 2019 le attività per diritti d'uso rilevate sono pari a 4,59 milioni di euro, le passività finanziarie connesse ai diritti d'uso non correnti sono pari a 4,21 milioni di euro e le passività finanziarie correnti pari a 0,4 milioni di euro.

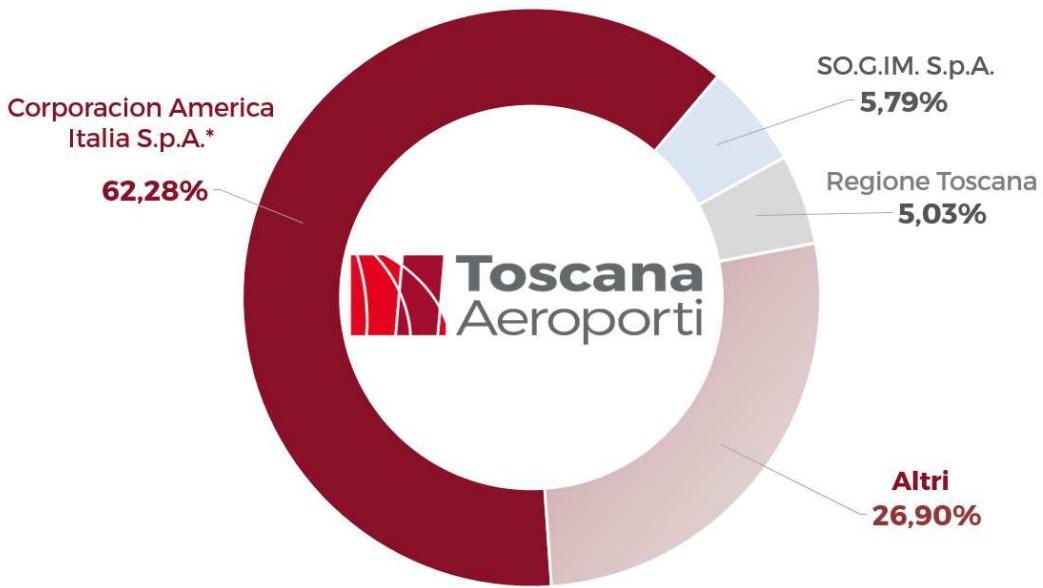
I dati contabili al 30 giugno 2019 includono i dati della Capogruppo Toscana Aeroporti S.p.a. e quelli delle società controllate Toscana Aeroporti Engineering S.r.l. (di seguito TAE), Parcheggi Peretola S.r.l., Toscana Aeroporti Handling S.r.l. (di seguito TAH) e Jet Fuel Co. S.r.l. consolidate con il metodo integrale.

L'attività di revisione contabile limitata del Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2019 è effettuata dalla società PricewaterhouseCoopers S.p.a..

Toscana Aeroporti S.p.a. gestisce l'aeroporto di Pisa G. Galilei e l'aeroporto di Firenze A. Vespucci; il Gruppo cura lo sviluppo dei due scali in termini di traffico aereo, infrastrutture e servizi a vettori di merci e passeggeri.

## 1. COMPOSIZIONE CAPITALE SOCIALE DELLA CAPOGRUPPO

Si riporta di seguito il prospetto riepilogativo dei soggetti che alla data del 5 agosto 2019 partecipano, direttamente o indirettamente, in misura superiore al 5% al capitale sociale sottoscritto di Toscana Aeroporti S.p.A. (di seguito anche "TA" o la "Capogruppo") rappresentato da azioni con diritto di voto, secondo le risultanze del Libro dei Soci, integrate dalle comunicazioni ex art. 120, D.Lgs. 58/1998 e dalle altre informazioni in possesso della Società.



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

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

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

### Patti parasociali

Alla data della presente Relazione è in essere un patto parasociale fra Corporacion America Italia S.p.A. e SO.G. IM. S.p.A. stipulato in data 16 aprile 2014 di durata triennale, oggetto di successivo *addendum* stipulato in data 13 maggio 2015 al fine di adeguarlo in conseguenza dell'efficacia della fusione per incorporazione di AdF - Aeroporto di Firenze S.p.A. in SAT - Società Aeroporto Toscano S.p.A. (oggi Toscana Aeroporti S.p.A.) dal 1° giugno 2015. Tale patto parasociale è stato rinnovato in data 10 aprile 2017 per ulteriori tre anni a decorrere dal 16 aprile 2017, e modificato con un accordo stipulato in data 29 settembre 2017.

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

## 2. TITOLO AZIONARIO TOSCANA AEROPORTI

Il titolo Toscana Aeroporti (Codice ISIN: IT0000214293, ticker Bloomberg: TYA:IM e Reuters: TYA.MI) è quotato sul Mercato Telematico Azionario (MTA) organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A.

Alla data del 28 giugno 2019 (data di chiusura del semestre) la quotazione ufficiale del titolo era pari ad Euro 15,05 per azione per una corrispondente capitalizzazione pari a 280,1 milioni di Euro.

## 3. CORPORATE GOVERNANCE

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

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

La suddetta Relazione è consultabile sul sito internet [www.toscana-aeroporti.com](http://www.toscana-aeroporti.com), sezione “Investor Relations”.

Toscana Aeroporti SpA in quanto Ente di Interesse Pubblico Rilevante (EIPR) redige e presenta, a partire dall’esercizio 2017, la “Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario”, sotto forma di “relazione distinta”, così come previsto dall’art. 5 “Collocazione della dichiarazione e regime di pubblicità” del D.Lgs. 254/2016. Tale dichiarazione è pubblicata con le medesime modalità e tempistiche della Relazione Annuale ed è disponibile sul sito internet della Società.

## 4. MACROSTRUTTURA SOCIETARIA DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI

### Dati legali della Capogruppo

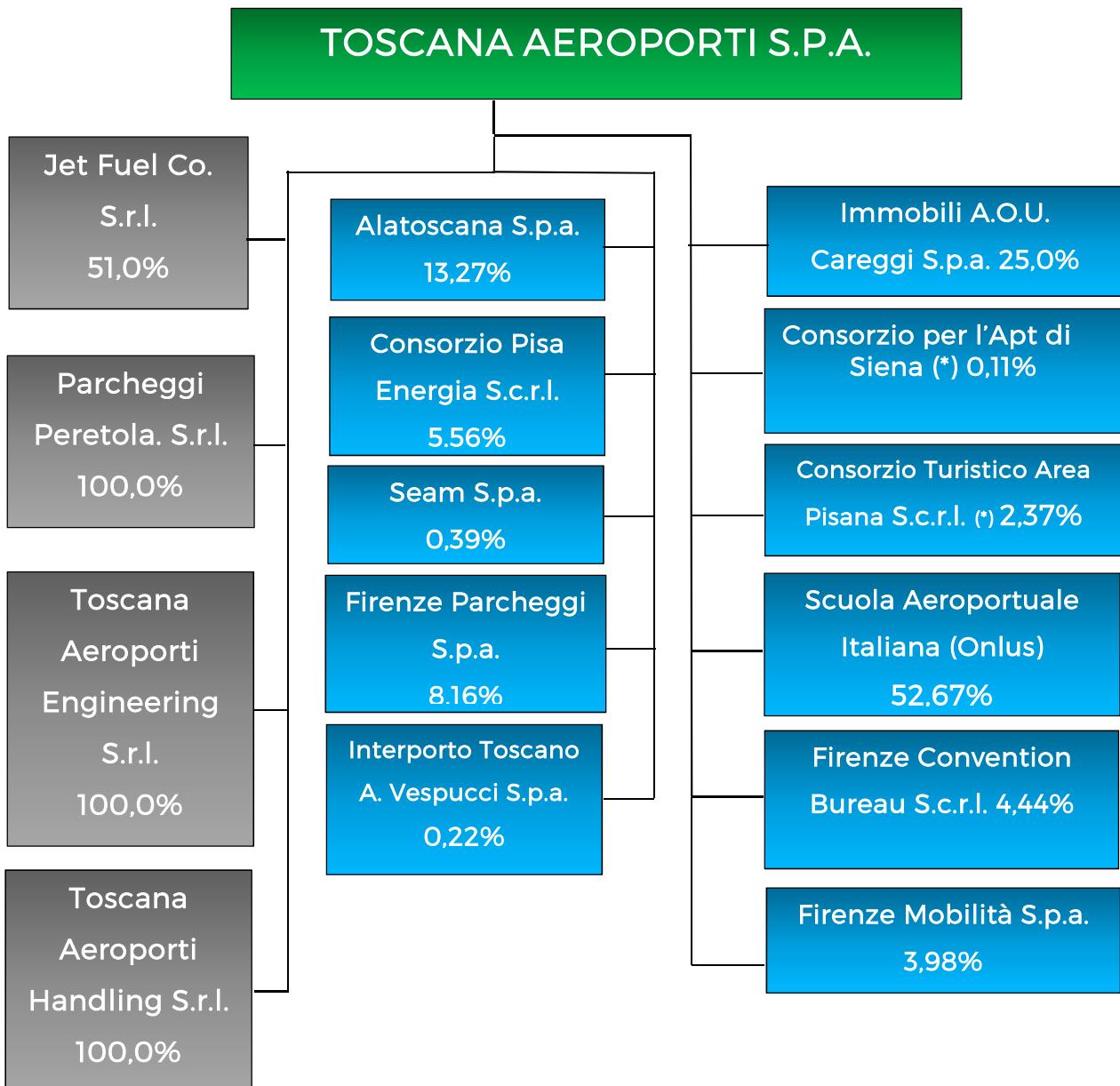
Denominazione: Toscana Aeroporti S.p.a., in breve “TA”.

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

Codice Fiscale: 00403110505.

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

Capitale sociale: € 30.709.743,90 (interamente versato).



## Consolidamento Integrale<sup>1</sup>

Società	Sede	Capitale Sociale (€/1000)	Patrimonio Netto (€/000)	%
Toscana Aeroporti S.p.a.	Firenze	30.710	107.454	Capogruppo
Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.	Firenze	80	419	100,00
Parcheggi Peretola S.r.l.	Firenze	50	2.640	100,00
Toscana Aeroporti Handling S.r.l.	Firenze	750	1.178	100,00
Jet Fuel Co. S.r.l.	Pisa	150	290	51,00

## Consolidamento a Patrimonio Netto<sup>2</sup>

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

## 5. COMPOSIZIONE ORGANI SOCIALI

### Consiglio di Amministrazione

Marco CARRAI	<u>Carica ricoperta</u>
Cina GIANI	Presidente
Roberto NALDI	Amministratore Delegato
Pierfrancesco PACINI	Vice Presidente Esecutivo
Vittorio FANTI	Vice Presidente
Elisabetta FABRI	Consigliere Delegato
Giovanni Battista BONADIO	Consigliere
Stefano BOTTAI	Consigliere
Anna GIRELLO	Consigliere
Niccolò MANETTI	Consigliere
Iacopo MAZZEI	Consigliere
Saverio PANERAI	Consigliere
Ana Cristina SCHIRINIAN	Consigliere
Silvia BOCCI	Consigliere
Giorgio DE LORENZI	Consigliere

### Collegio Sindacale

### Carica ricoperta

<sup>1</sup> Dati al 30 giugno 2019.

<sup>2</sup> Dati al 31 dicembre 2018.

Paola SEVERINI	Presidente
Silvia BRESCIANI	Sindaco effettivo
Roberto GIACINTI	Sindaco effettivo
Elena MAESTRI	Sindaco effettivo
Antonio MARTINI	Sindaco effettivo

#### Segretario Consiglio di Amministrazione

Nico ILLIBERI<sup>1</sup>

#### Organismo di Vigilanza

Edoardo MARRONI

Michele GIORDANO

Nico ILLIBERI

#### Carica ricoperta

Presidente

Componente

Componente

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

Marco GIALETTI<sup>2</sup>

#### Società di Revisione

PricewaterhouseCoopers S.p.a.

## 6. HIGHLIGHTS

<b>Risultati Economici consolidati al 30 giugno 2019</b>	<p><b>Ricavi</b> pari a 58.379 migliaia di euro, in calo di 2.667 migliaia di euro (-4,4%) rispetto a 61.046 migliaia di euro del Gruppo TA al 30 giugno 2018.</p> <p><b>Ricavi operativi</b> pari a 54.083 migliaia di euro, in aumento di 3.467 migliaia di euro (+6,8%) rispetto a 50.616 migliaia di euro del Gruppo TA al 30 giugno 2018.</p> <p><b>M.O.L.</b> pari a 15.625 migliaia di euro, in aumento di 274 migliaia di euro (+1,8%) rispetto a 15.351 migliaia di euro del Gruppo TA del primo semestre 2018.</p> <p>Confrontando i M.O.L. <i>adjusted</i> dei due semestri oggetto di analisi, calcolati rettificando il M.O.L. 2018 dai provetti negli "Altri ricavi" per 3,9 milioni di euro ed il M.O.L. 2019 dai minori costi dei "Canoni Aeroportuali" per 2 milioni di euro, si evidenzia un aumento di 2.196 migliaia di euro, pari ad un +19,2% del dato del primo semestre 2019 rispetto allo stesso periodo del 2018.</p> <p><b>Risultato Operativo</b> pari a 8.855 migliaia di euro, in calo di 593 migliaia di euro rispetto al risultato operativo di 9.448 migliaia di euro del Gruppo TA del primo semestre 2018.</p>
--	---

<sup>1</sup> Dirigente aziendale con la qualifica di Direttore Area Legale e Compliance.

<sup>2</sup> Dirigente aziendale con la qualifica di Direttore Amministrazione, Finanza e Controllo.

	<p><b>Risultato ante imposte</b> pari a 8.089 migliaia di euro rispetto ad un risultato ante imposte di 8.936 migliaia di euro del Gruppo TA del primo semestre 2018.</p> <p><b>Risultato netto di periodo del Gruppo</b> pari ad un utile di 5.282 migliaia di euro contro un utile di periodo del Gruppo di 5.880 migliaia di euro del primo semestre 2018.</p> <p><b>Il Risultato netto di periodo del Gruppo <i>adejusted</i></b> confrontato con lo stesso risultato <i>adjusted</i> del primo semestre 2018, ovvero depurando gli Altri ricavi" per 3,9 milioni di euro nel primo semestre 2018 ed aggiungendo i "Canoni Aeroportuali" per 2 milioni di euro nel primo semestre 2019 al netto dei relativi effetti fiscali (applicando i <i>tax rate</i> di Gruppo del periodo oggetto di analisi), si evidenzia sul primo semestre 2019 un incremento di risultato pari a 676 migliaia di euro sull'analogo periodo 2018 (+20,6%).</p> <p><b>Indebitamento Netto</b> pari a 51.961 migliaia di euro al 30 giugno 2019, rispetto a 28.151 migliaia di euro al 31 dicembre 2018 ed a 40.733 migliaia di euro del primo semestre 2018.</p>
<b>Investimenti al 30 giugno 2019</b>	<p>Al 30 giugno 2019 sono stati effettuati investimenti per complessivi <b>6.781 migliaia di euro</b>, di cui 1.254 migliaia di euro per l'acquisto di beni strumentali (attrezzature, autoveicoli, impianti e macchinari operativi); 2.798 migliaia di euro di immobilizzazioni immateriali tra cui 2.235 migliaia di euro per studi e progettazioni inerenti lo sviluppo del Master Plan aeroportuale dello scalo di Firenze; 294 migliaia di euro relativi all'ampliamento del sistema parcheggi presso l'aeroporto di Pisa e 275 migliaia di euro relativi alla nuova pensilina di collegamento fra il terminal di Firenze e la stazione della tramvia.</p>
<b>Il traffico</b>	<p>Nei primi sei mesi del 2019 il Sistema Aeroportuale Toscano ha trasportato circa <b>3,8 milioni di passeggeri</b>, registrando una variazione complessiva del <b>+0,6%</b> nella componente passeggeri, un aumento del <b>+1,85%</b> nella componente movimenti, un aumento del <b>+1,9%</b> nella componente tonnellaggio e del <b>+12,9%</b> nella componente merce e posta rispetto ai dati aggregati di passeggeri, movimenti e tonnellaggio degli scali di Pisa e Firenze dei primi sei mesi 2018.</p>
<b>Evoluzione della gestione</b>	<p>Nei <b>primi sette mesi del 2019</b> il sistema Aeroportuale Toscano ha registrato un traffico totale di <b>4.680.626</b> passeggeri in <b>calo dello 0,3%</b> rispetto allo stesso periodo del 2018 (lo scalo di Firenze in crescita del +3,4% mentre lo scalo di Pisa registra un calo del -2,1%). Si ritiene comunque che l'attuale programmazione dei voli estivi ed invernali porti il Gruppo Toscana Aeroporti ad un esercizio 2019 caratterizzato da un tasso di crescita positivo rispetto al 2018, anche se permangono la criticità della situazione Alitalia, attualmente in amministrazione straordinaria, nonché dell'evoluzione della "Brexit".</p>

## 7. SCENARIO MACROECONOMICO E DEL SETTORE DEL TRASPORTO AEREO

La crescita economica mondiale è stata caratterizzata da segnali episodici e con tendenze inferiori alle attese sia per quanto riguarda i paesi emergenti sia quelli avanzati. Sono aumentati i rischi al ribasso dell'attività mondiale per effetto dell'inasprimento dei conflitti commerciali tra gli Stati Uniti e la Cina relativi all'accentuazione dell'orientamento protezionistico, del perdurare di tensioni geopolitiche e delle incognite legate ai tempi e alle modalità della Brexit.

In Italia il PIL, dopo un modesto incremento registrato nei primi mesi del 2019, è rimasto stazionario o in lieve diminuzione nel secondo trimestre dell'anno soprattutto per il perdurare delle tensioni commerciali internazionali parzialmente compensate dall'andamento positivo delle attività nei servizi e nelle costruzioni.

Il traffico aereo negli aeroporti italiani, secondo i dati diramati da Assaeroporti, ha raggiunto i 89,6 milioni di passeggeri nei primi 6 mesi del 2019 con una crescita del 5% rispetto allo stesso periodo del 2018. Tale risultato è trainato dalla crescita sia del traffico internazionale (+5,1%) che del traffico domestico (+4,8%). Alla data del 30 giugno 2019 si registra l'aumento dei movimenti aerei (+4,3%) e la flessione del settore cargo (-5,6%).

## 8. ANDAMENTO DEL TRAFFICO DEL SISTEMA AEROPORTUALE TOSCANO

Il Sistema Aeroportuale Toscano ha trasportato nel primo semestre 2019 circa 3,78 milioni di passeggeri registrando una crescita complessiva del +0,6%, pari a + 22.616 passeggeri transitati rispetto al medesimo periodo 2018.

Si ricorda la sempre alta percentuale di cancellazioni/dirottamenti sullo scalo di Firenze (di cui oltre il 52% per avverse condizioni meteo), seppur in riduzione rispetto al medesimo periodo 2018.

Al 30 giugno 2019 i movimenti cancellati e dirottati sono di poco oltre i 400 (-45% rispetto al 2018) per una perdita stimata di circa 40.000 passeggeri (solo in parte dirottati su Pisa). Al netto delle cancellazioni il traffico passeggeri di Toscana Aeroporti sarebbe cresciuto dell'1,4%.

I dati di traffico cargo registrati nel primo semestre 2019 dal Sistema aeroportuale toscano evidenziano una crescita del 12,9% (pari a +740.875 Kg di merce e posta trasportati). Tale risultato è dovuto ai voli aggiuntivi sullo scalo di Pisa effettuati da DHL per rispondere alla crescente richiesta del mercato toscano ed alla presenza di alcuni voli charter "all cargo" per il trasporto turbine Nuovo Pignone e voli umanitari verso l'Africa.

Di seguito, in dettaglio, le diverse componenti del traffico per il periodo gennaio-giugno 2019 con il relativo confronto rispetto allo stesso periodo del 2018:

<b>TRAFFICO TOSCANA AEROPORTI</b>				
	<b>Progr. al 30.06.19</b>	<b>Progr. al 30.06.18</b>	<b>VAR. 2019/18</b>	<b>VAR.% 2019/18</b>
<b>Passeggeri commerciali</b>	<b>3.778.718</b>	<b>3.756.774</b>	<b>21.944</b>	<b>0,6%</b>
Nazionali (Linea + Charter)	866.664	885.597	-18.933	-2,1%
Internazionali (Linea + Charter)	2.912.054	2.871.177	40.877	1,4%
<b>Passeggeri Aviazione Generale</b>	<b>10.202</b>	<b>9.530</b>	<b>672</b>	<b>7,1%</b>
<b>TOTALE PASSEGGERI</b>	<b>3.788.920</b>	<b>3.766.304</b>	<b>22.616</b>	<b>0,6%</b>
	<b>Progr. al 30.06.19</b>	<b>Progr. al 30.06.18</b>	<b>VAR. 2019/18</b>	<b>VAR.% 2019/18</b>
<b>Movimenti Commerciali</b>	<b>31.240</b>	<b>30.920</b>	<b>320</b>	<b>1,0%</b>
Nazionali (Linea + Charter)	6.857	6.924	-67	-1,0%
Internazionali (Linea + Charter)	23.616	23.298	318	1,4%
Cargo	767	698	69	9,9%
<b>Movimenti Aviazione Generale</b>	<b>5.356</b>	<b>5.010</b>	<b>346</b>	<b>6,9%</b>
<b>TOTALE MOVIMENTI</b>	<b>36.596</b>	<b>35.930</b>	<b>666</b>	<b>1,9%</b>
	<b>Progr. al 30.06.19</b>	<b>Progr. al 30.06.18</b>	<b>VAR. 2019/18</b>	<b>VAR.% 2019/18</b>
<b>Tonnellaggio Commerciale</b>	<b>1.937.304</b>	<b>1.907.630</b>	<b>29.674</b>	<b>1,6%</b>
Nazionali (Linea + Charter)	410.272	418.512	-8.240	-2,0%
Internazionali (Linea + Charter)	1469.493	1440.326	29.167	2,0%
Cargo	57.539	48.792	8.747	17,9%
<b>Tonnellaggio Aviazione Generale</b>	<b>76.153</b>	<b>68.535</b>	<b>7.618</b>	<b>11,1%</b>
<b>TOTALE TONNELLAGGIO</b>	<b>2.013.457</b>	<b>1.976.165</b>	<b>37.292</b>	<b>1,9%</b>
	<b>Progr. al 30.06.19</b>	<b>Progr. al 30.06.18</b>	<b>VAR. 2019/18</b>	<b>VAR.% 2019/18</b>
Merce via aerea (Kg)	6.232.971	5.455.333	777.638	14,3%
Merce via superficie (Kg)	234.665	266.014	-31.349	-11,8%
Posta (Kg)	27.791	33.206	-5.415	-16,3%
<b>TOTALE MERCE E POSTA</b>	<b>6.495.427</b>	<b>5.754.552</b>	<b>740.875</b>	<b>12,9%</b>
	<b>Progr. al 30.06.19</b>	<b>Progr. al 30.06.18</b>	<b>VAR. 2019/18</b>	<b>VAR.% 2019/18</b>
<b>TOTALE UNITA' DI TRAFFICO</b>	<b>3.853.874</b>	<b>3.823.850</b>	<b>30.025</b>	<b>0,8%</b>

Di seguito il confronto con il sistema aeroportuale italiano che registra una crescita media nel periodo del 5,0%.

GENNAIO-GIUGNO 2019			
N.	Aeroporto	Passeggeri	%
1	Roma (sistema)	23.438.340	2,0
2	Milano (sistema)	23.369.847	5,9
3	Venezia (Sistema)	6.927.688	5,4
4	Napoli	4.958.049	10,8
5	Catania	4.660.466	4,5
6	Bologna	4.446.457	10,3
7	Palermo	3.191.206	7,5
8	Bari	2.507.914	13,0
9	Pisa	2.449.564	-1,0
10	Cagliari	2.018.426	9,0
11	Torino	2.016.709	-0,8
12	Verona	1.595.840	7,7
13	Firenze	1.339.356	3,7
14	Lamezia Terme	1.294.733	8,5
15	Brindisi	1.202.019	6,4
<b>TOTALI</b>		<b>89.597.066</b>	<b>5,0</b>

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

Nel semestre, gli aeroporti toscani sono stati collegati con 91 destinazioni di cui 11 nazionali e 80 internazionali, (20 operate in entrambi gli scali) e sono stati serviti da 33 compagnie aeree (di cui 8 operanti in entrambi gli scali), 17 Full Service (di seguito anche "FC") e 16 Low Cost (di seguito anche "LC").

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

N. destinazioni servite Gennaio-Giugno 2019 Sistema Aeroportuale Toscano*				
<b>Destinazioni nazionali:</b>				
1	Alghero	30	Colonia - Bonn	61
2	Bari	31	Copenaghen	62
3	Brindisi	32	Cracovia	63
4	Cagliari	33	Danzica	64
5	Catania	34	Doha	65
6	Comiso	35	Dublino	66
7	Lamezia Terme	36	Dusseldorf	67
8	Olbia	37	Dusseldorf (Weeze)	68
9	Palermo	38	EastMidland	69
10	Roma (Fiumicino)	39	Edimburgo	70
11	Trapani	40	Eindoven	71
<b>Destinazioni internazionali:</b>				
12	Amsterdam	41	Francforte (Hahn)	72
13	Anversa	42	Francforte (Main)	73
14	Atene	43	Fez	74
15	Barcellona	44	Fuerteventura	75
16	Barcellona (Girona)	45	Ginevra	76
17	Berlino Schönefeld	46	Goteborg	77
18	Berlino Tegel	47	Glasgow (Prestwick)	78
19	Billund	48	Gran Canaria	79
20	Birmingham	49	Helsinki	80
21	Bordeaux	50	Ibiza	81
22	Bristol	51	Istanbul	82
23	Bruxelles	52	Leeds-Bradford	83
24	Bruxelles (Charleroi)	53	Lisbona	84
25	Bucarest	54	Liverpool	85
26	Budapest	55	Londra (City)	86
27	Casablanca	56	Londra (Gatwick)	87
28	Cefalonia	57	Londra (Heathrow)	88
29	Chisinau	58	Londra (Luton)	89
		59	Londra (Stansted)	90
		60	Madrid	91
				Zurigo

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

\* Le destinazioni e le compagnie aeree sono esposte in ordine alfabetico

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

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

TRAFFICO AEROPORTO DI PISA				
	Progr. al 30.06.19	Progr. al 30.06.18	VAR. 2019/18	VAR.% 2019/18
<b>Passeggeri commerciali</b>	<b>2.445.495</b>	<b>2.471.048</b>	<b>-25.553</b>	<b>-1,0%</b>
Nazionali (Linea + Charter)	682.249	697.116	-14.867	-2,1%
Internazionali (Linea + Charter)	1.763.246	1.773.932	-10.686	-0,6%
<b>Passeggeri Aviazione Generale</b>	<b>4.069</b>	<b>3.696</b>	<b>373</b>	<b>10,1%</b>
<b>TOTALE PASSEGGERI</b>	<b>2.449.564</b>	<b>2.474.744</b>	<b>-25.180</b>	<b>-1,0%</b>
	Progr. al 30.06.19	Progr. al 30.06.18	VAR. 2019/18	VAR.% 2019/18
<b>Movimenti Commerciali</b>	<b>17.587</b>	<b>17.753</b>	<b>-166</b>	<b>-0,9%</b>
Nazionali (Linea + Charter)	4.981	5.044	-63	-1,2%
Internazionali (Linea + Charter)	11.839	12.011	-172	-1,4%
Cargo	767	698	69	9,9%
<b>Movimenti Aviazione Generale</b>	<b>1.992</b>	<b>1.802</b>	<b>190</b>	<b>10,5%</b>
<b>TOTALE MOVIMENTI</b>	<b>19.579</b>	<b>19.555</b>	<b>24</b>	<b>0,1%</b>
	Progr. al 30.06.19	Progr. al 30.06.18	VAR. 2019/18	VAR.% 2019/18
<b>Tonnellaggio Commerciale</b>	<b>1.174.411</b>	<b>1.172.126</b>	<b>2.285</b>	<b>0,2%</b>
Nazionali (Linea + Charter)	300.604	303.037	-2.433	-0,8%
Internazionali (Linea + Charter)	816.268	820.297	-4.029	-0,5%
Cargo	57.539	48.792	8.747	17,9%
<b>Tonnellaggio Aviazione Generale</b>	<b>33.252</b>	<b>30.531</b>	<b>2.721</b>	<b>8,9%</b>
<b>TOTALE TONNELLAGGIO</b>	<b>1.207.663</b>	<b>1.202.657</b>	<b>5.006</b>	<b>0,42%</b>
	Progr. al 30.06.19	Progr. al 30.06.18	VAR. 2019/18	VAR.% 2019/18
Merce via aerea (Kg)	6.198.957	5.410.327	788.630	14,6%
Merce via superficie (Kg)	150.254	177.542	-27.287	-15,4%
Posta (Kg)	27.791	33.005	-5.214	-15,8%
<b>TOTALE MERCE E POSTA</b>	<b>6.377.002</b>	<b>5.620.874</b>	<b>756.129</b>	<b>13,5%</b>
	Progr. al 30.06.19	Progr. al 30.06.18	VAR. 2019/18	VAR.% 2019/18
<b>TOTALE UNITA' DI TRAFFICO</b>	<b>2.513.334</b>	<b>2.530.953</b>	<b>-17.619</b>	<b>-0,7%</b>

Nel periodo gennaio-giugno 2019 sono transitati dall'aeroporto di Pisa circa 2,45 milioni passeggeri, -1,0% rispetto al medesimo periodo 2018.

A fronte di una lieve contrazione dei posti offerti del traffico di linea (-0,5%) si registra un lieve calo del traffico passeggeri di linea del -0,6% rispetto al 2018. il fattore di riempimento risulta stabile nei due periodi (85,6% il fattore di riempimento del primo semestre 2018 e 85,5% il fattore di riempimento 2019).

Il traffico passeggeri dei voli dirottati, incluso nel traffico commerciale, rappresenta lo 0,5% del traffico totale (pari a 12.950 passeggeri, -17,9% rispetto allo stesso periodo 2018). La quota proveniente da Firenze rappresenta circa il 74%.

Il traffico dei voli di Aviazione Generale nel periodo gennaio-giugno 2019 è in crescita (+10,1%) rispetto a quanto registrato nell'anno 2018 (+373 passeggeri).

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

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

giornalieri vengono operati con EMB195 da 120 posti con incremento capacità (Lufthansa operava alterando EMB195 da 120 posti con CRJ da 90 posti).

- **Ernest Airlines:** incremento operazioni su Tirana. Dalle 3/4 frequenze settimanali del primo semestre 2018 all'attuale volo giornaliero.
- **Air Arabia Maroc:** nuovo volo per Casablanca operato da aprile con due frequenze settimanali
- **Norwegian Air Shuttle:** ripresa dei collegamenti estivi per Oslo, Copenaghen e Stoccolma. A questi si aggiunge il nuovo collegamento settimanale per Helsinki operativo da aprile che subentra sulla capitale al posto di Finnair.
- **Pobeda Airlines:** la low cost russa, a causa di problematiche legate ai servizi doganali presso l'aeroporto di San Pietroburgo, ha sospeso, a partire dalla stagione estiva, tutti i collegamenti internazionali per lo scalo russo. Pobeda ha inoltre ridotto le frequenze operate su Mosca Vnukovo (da 7 a 4 settimanali) a causa della mancanza di aeromobili del vettore russo in sostituzione dei B737/800MAX.
- **Ryanair:** traffico in lieve calo per Ryanair; in particolare il vettore ha ridotto il mercato Germania (con la sospensione della rotta per Francoforte Hahn e la riduzione di frequenze su Francoforte Main), riduce il mercato Italia (riduzioni di frequenze su Alghero, Brindisi, Palermo e non ripresa del volo per Crotone - si ricorda la definitiva sospensione del volo per Trapani con la stagione estiva 2019), ed anche le mete turistiche estive. In particolare: il mercato Grecia (con inizio delle operazioni ad agosto e non a giugno come lo scorso anno) e il mercato Spagna (riduzioni su Barcellona, Tenerife, Fuerteventura e Ibiza). E' opportuno ricordare però la piena operatività sul primo semestre 2019 del volo per Vienna (4 frequenze settimanali contro le 3 del 2018 - volo operato da Laudamotion), del nuovo volo per Praga, operativo dalla *winter season* 2018/2019 e del nuovo volo per Bruxelles operativo dalla stagione estiva 2019.
- **easyjet:** traffico in calo su Pisa a causa della sospensione nel 2019 delle rotte per Basilea e Ginevra operative nel corso del 2018.
- **British Airways:** la compagnia aerea inglese concentra le operazioni su Londra Heathrow (sospendendo le operazioni su Londra Gatwick) garantendo così una miglior capacità di connessione con il proprio network globale, riducendo in totale le frequenze operate su Pisa che passano da 22/23 del 2018 (operate su Gatwick e Heathrow) a 18 del 2019 (solo su Heathrow).

Nel primo semestre 2019 l'aeroporto di Pisa è stato collegato con 81 destinazioni di linea operate da 24 compagnie aeree di cui 10 FC (Full Service) e 14 LC (Low Cost).

N. destinazioni servite Gennaio-Giugno 2019 Aeroporto di Pisa*				
<b>Destinazioni nazionali:</b>	27	Cefalonia	55	Londra (Stansted)
1	Alghero	28	Colonia - Bonn	56
2	Bari	29	Copenaghen	57
3	Brindisi	30	Cracovia	58
4	Cagliari	31	Danzica	59
5	Catania	32	Doha	60
6	Comiso	33	Dublino	61
7	Lamezia Terme	34	Dusseldorf	62
8	Olbia	35	Dusseldorf (Weeze)	63
9	Palermo	36	EastMidlands	64
10	Roma (Fiumicino)	37	Edimburgo	65
11	Trapani	38	Eindhoven	66
<b>Destinazioni internazionali</b>	39	Fez	67	Parigi (Beauvais)
12	Amsterdam	40	Francoforte (Main)	68
13	Atene	41	Francoforte (Hahn)	69
14	Barcellona	42	Fuerteventura	70
15	Barcellona (Girona)	43	Goteborg	71
16	Berlino Schönefeld	44	Glasgow (Prestwick)	72
17	Berlino Tegel	45	Gran Canaria	73
18	Birmingham	46	Helsinki	74
19	Bristol	47	Ibiza	75
20	Billund	48	Istanbul	76
21	Bordeaux	49	Leeds-Bradford	77
22	Bruxelles (Charleroi)	50	Lisbona	78
23	Bruxelles (Zavantem)	51	Liverpool	79
24	Bucarest	52	Londra (Gatwick)	80
25	Budapest	53	Londra (Heathrow)	81
26	Casablanca	54	Londra (Luton)	

Compagnie Aeree operanti Gennaio-Giugno 2019 Aeroporto di Pisa*			
1	Aegean Airlines	13	Lufthansa**
2	Aer Lingus	14	Norwegian Air Shuttle
3	Air Arabia Maroc	15	Pobeda Airlines
4	Air Dolomiti**	16	Qatar Airways
5	Albwings	17	Ryanair Limited
6	Alitalia	18	S.A.S
7	Austrian Airlines	19	S7 Airlines
8	British Airways	20	Transavia
9	Easy Jet	21	Turkish Airlines
10	Eurowings	22	Volotea
11	Ernest Airlines	23	Vueling Airlines
12	Jet2.com	24	Wizzair

\* Le compagnie aeree sono esposte in ordine alfabetico

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

#### Traffico Linea passeggeri suddiviso per nazione

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

Il mercato internazionale rappresenta il 72% del traffico totale di linea passeggeri dell'Aeroporto Galilei, mentre quello domestico il 28%.

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 periodo gennaio-giugno 2019 e la variazione, sia in termini assoluti che percentuali, rispetto allo stesso periodo del 2018:

Traffico pax di linea	2019	2018	Var.	Var. %	% on TOT
Italia	678.065	693.777	-15.712	-2,3%	28,0%
Regno unito	487.869	494.249	-6.380	-1,3%	20,1%
Spagna	249.289	264.244	-14.955	-5,7%	10,3%
Germania	165.430	180.293	-14.863	-8,2%	6,8%
Francia	129.590	125.503	4.087	3,3%	5,3%
Paesi Bassi	124.303	119.948	4.355	3,6%	5,1%
Belgio	88.447	74.707	13.740	18,4%	3,7%
Albania	76.794	61.157	15.637	25,6%	3,2%
Russia	64.401	68.740	-4.339	-6,3%	2,7%
Polonia	42.628	36.615	6.013	16,4%	1,8%
Marocco	36.559	28.219	8.340	29,6%	1,5%
Qatar	32.501	33.104	-603	-1,8%	1,3%
Irlanda	28.712	29.254	-542	-1,9%	1,2%
Svezia	28.412	29.159	-747	-2,6%	1,2%
Portogallo	27.151	22.663	4.488	19,8%	1,1%
Repubblica Ceca	26.588	2.076	24.512	1180,7%	1,1%
Ungheria	22.397	26.507	-4.110	-15,5%	0,9%
Malta	22.073	24.275	-2.202	-9,1%	0,9%
Danimarca	21.228	22.197	-969	-4,4%	0,9%
Romania	20.357	18.944	1.413	7,5%	0,8%
Austria	17.682	3.185	14.497	455,2%	0,7%
Norvegia	14.751	15.110	-359	-2,4%	0,6%
Turchia	8.513	8.052	461	5,7%	0,4%
Grecia	4.888	26.343	-21.455	-81,4%	0,2%
Finlandia	4.467	959	3.508	365,8%	0,2%
Bulgaria		9.169	-9.169	-100,0%	0,0%
Svizzera		18.454	-18.454	-100,0%	0,0%
<b>TOTALE</b>	<b>2.423.095</b>	<b>2.436.903</b>	<b>-13.808</b>	<b>-0,6%</b>	<b>100,0%</b>

Nel periodo gennaio-giugno 2019 il traffico domestico ha registrato un calo del 2,3% rispetto al 2018 dovuto principalmente alle riduzioni effettuate da Ryanair su Alghero, Brindisi e Palermo e alla non ripresa del collegamento per Crotone.

Il mercato britannico è il primo tra i mercati esteri (circa 490.000 passeggeri; 20,1% sul totale mercati) e registra un decremento dell'1,3%. Si ricordano, al riguardo, le sopracitate riduzioni ad opera di British Airways che concentra le operazioni su Londra Heathrow operando 18 frequenze settimanali contro le 22/23 del primo semestre 2018. Piena operatività invece di Ryanair su Londra Stansted, che aveva operato riduzioni nel 2018 a causa delle cancellazioni legate alle problematiche, e conseguenti scioperi, dei piloti e del personale di volo. Lievi riduzioni su le altre rotte UK da parte di Ryanair (in particolare Leeds-Bradford) a causa dell'incertezza Brexit di inizio anno che ha portato il vettore ad una rivisitazione della capacità sul mercato britannico.

In calo del 5,7% il mercato spagnolo, che rappresenta il 10,3% sul totale del traffico. Le riduzioni effettuate da Ryanair su Barcellona, Tenerife, Fuerteventura ed Ibiza sono solo parzialmente compensate dagli incrementi effettuati dal vettore su Siviglia (3 frequenze invece di 2 nella stagione invernale).

In calo il mercato Germania del -8,2%. Il volo Ryanair per Francoforte Main, diventato stagionale nel 2019, e la sospensione del volo per Francoforte Hahn a partire dalla stagione estiva, sono stati solo parzialmente compensati dall'incremento di capacità e frequenze effettuato da Airdolomiti su Monaco (2 voli giorno con EMB195 da 120 posti).

Si evidenzia inoltre il calo del mercato greco (-81,4%) dovuto alla ritardata partenza delle rotte stagionali di Rodi, Chania e Corfù, operative solo a partire da agosto 2019.

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

Di rilievo la forte crescita registrata dal mercato ceco grazie alla nuova operazione su Praga di Ryanair (3 frequenze settimanali a partire dalla stagione invernale 2018/2019), del mercato albanese (+25,6%), grazie alle operazioni effettuate da Albawings e Ernest Airlines su Tirana e del mercato belga grazie alla nuova operazione di Ryanair su Bruxelles Zavantem.

Da ricordare inoltre la crescita dei seguenti mercati:

- Marocco (+29,6%) grazie all'incremento operazioni di Ryanair su Marrakech (3 frequenze settimanali invece di 2) ed all'avvio delle operazioni su Casablanca da parte di Air Arabia Maroc;
- Polonia (16,4%) con la prosecuzione delle operazioni di Ryanair su Cracovia e Danzica anche nella stagione invernale 2018/2019;
- Portogallo (+19,8%) con l'incremento delle operazioni su Lisbona (da 2 a 3 frequenze settimanali);
- Austria: (+455,2%) grazie alla piena operatività ed incremento frequenze (da 3 a 4 settimanali) del volo per Vienna effettuato da Ryanair (tramite vettore Laudamotion).

#### Traffico Merci e Posta

I dati di traffico cargo registrati nel primo semestre 2019 dall'aeroporto di Pisa evidenziano una crescita dell'13,5% (pari a +756.129 Kg di merce e posta trasportati). Tale risultato è dovuto ai voli aggiuntivi effettuati da DHL per rispondere alla crescente richiesta del mercato toscano ed alla presenza di alcuni voli charter "all cargo" per il trasporto turbine Nuovo Pignone e voli umanitari verso l'Africa.

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

Il prospetto che segue riporta l'andamento del traffico del periodo gennaio-giugno 2019 con il relativo confronto sullo stesso periodo del 2018, suddiviso nelle sue diverse componenti:

TRAFFICO AEROPORTO DI FIRENZE				
	Progr. al 30.06.19	Progr. al 30.06.18	VAR. 2019/18	VAR.% 2019/18
<b>Passeggeri commerciali</b>	<b>1.333.223</b>	<b>1.285.726</b>	<b>47.497</b>	<b>3,7%</b>
Nazionali (Linea + Charter)	184.415	188.481	-4.066	-2,2%
Internazionali (Linea + Charter)	1.148.808	1.097.245	51.563	4,7%
<b>Passeggeri Aviazione Generale</b>	<b>6.133</b>	<b>5.834</b>	<b>299</b>	<b>5,1%</b>
<b>TOTALE PASSEGGERI</b>	<b>1.339.356</b>	<b>1.291.560</b>	<b>47.796</b>	<b>3,7%</b>
	Progr. al 30.06.19	Progr. al 30.06.18	VAR. 2019/18	VAR.% 2019/18
<b>Movimenti Commerciali</b>	<b>13.653</b>	<b>13.167</b>	<b>486</b>	<b>3,7%</b>
Nazionali (Linea + Charter)	1.876	1.880	-4	-0,2%
Internazionali (Linea + Charter)	11.777	11.287	490	4,3%
<b>Movimenti Aviazione Generale</b>	<b>3.364</b>	<b>3.208</b>	<b>156</b>	<b>4,9%</b>
<b>TOTALE MOVIMENTI</b>	<b>17.017</b>	<b>16.375</b>	<b>642</b>	<b>3,9%</b>
	Progr. al 30.06.19	Progr. al 30.06.18	VAR. 2019/18	VAR.% 2019/18
<b>Tonnellaggio Commerciale</b>	<b>762.893</b>	<b>735.504</b>	<b>27.389</b>	<b>3,7%</b>
Nazionali (Linea + Charter)	109.668	115.475	-5.807	-5,0%
Internazionali (Linea + Charter)	653.225	620.029	33.196	5,4%
<b>Tonnellaggio Aviazione Generale</b>	<b>42.901</b>	<b>38.004</b>	<b>4.897</b>	<b>12,9%</b>
<b>TOTALE TONNELLAGGIO</b>	<b>805.794</b>	<b>773.508</b>	<b>32.286</b>	<b>4,17%</b>
	Progr. al 30.06.19	Progr. al 30.06.18	VAR. 2019/18	VAR.% 2019/18
Merce via aerea (Kg)	34.014	45.006	-10.992	-24,4%
Merce via superficie (Kg)	84.411	88.472	-4.061	-4,6%
Posta (Kg)	0	201	-201	-100,0%
<b>TOTALE MERCE E POSTA</b>	<b>118.425</b>	<b>133.679</b>	<b>-15.254</b>	<b>-11,4%</b>
	Progr. al 30.06.19	Progr. al 30.06.18	VAR. 2019/18	VAR.% 2019/18
<b>TOTALE UNITA' DI TRAFFICO</b>	<b>1.340.540</b>	<b>1.292.897</b>	<b>47.643</b>	<b>3,7%</b>

Nel primo semestre 2019 l'aeroporto di Firenze ha registrato circa 1,34 milioni passeggeri, con un incremento del 3,7% (+47.796 passeggeri) rispetto al medesimo periodo 2018.

A fronte di una crescita dei posti offerti (+4,4%) si registra una crescita del traffico passeggeri (+3,77%). Il fattore di riempimento dei voli di linea registra un calo di 0,5 punti percentuali (79,3% il fattore di riempimento del primo semestre 2018 e 78,8% il fattore di riempimento 2019).

Il traffico dei voli di Aviazione Generale nel periodo gennaio-giugno 2019 è in crescita (+5,1%) rispetto a quanto registrato nel primo semestre del 2018 (+299 passeggeri).

Si riportano di seguito i principali fattori che hanno determinato le variazioni di traffico del 2018:

- **TAP:** piena operatività del collegamento per Lisbona attivo da giugno 2018 che opera nella stagione invernale 9 frequenze settimanali e fino a 10 nella stagione estiva.
- **Iberia:** incremento operazioni su Madrid, da 4 a 7 frequenze settimanali nella stagione invernale e fino a 11 in quella estiva.
- **Air France:** piena operatività del vettore su Parigi Charles de Gaulle. Si ricorda infatti che il primo semestre 2018 era stato caratterizzato da frequenti cancellazioni del vettore per sciopero piloti e personale di volo.
- **Brussels Airlines:** il vettore belga anticipa le operazioni stagionali rispetto al 2018 per Bruxelles riprendendo le operazioni a partire dal 27 febbraio 2019. Incrementa inoltre le operazioni in quella estiva passando da 5 a 7-8 frequenze.

- **Eurowings:** nella stagione invernale 2018 presente il collegamento diretto ad opera del vettore tedesco per Dusseldorf. Il collegamento è ripreso nel 2019 soltanto con l'inizio della stagione estiva.
- **Scandinavian Airlines:** nuovo collegamento per Copenaghen operativo da aprile con 3 frequenze settimanali.
- **CityJet:** sospensione a partire dalla stagione invernale 2018/2019 delle operazioni per Londra City. La destinazione resta comunque nel network dell'aeroporto Vespucci grazie alle operazioni di British Airways.
- **Air Moldova:** il vettore sospende l'operazione su Chișinău da metà maggio (ultimo volo 14 maggio).

Nel primo semestre 2019 l'aeroporto di Firenze è stato collegato con 31 destinazioni di linea operate da 18 compagnie aeree 13 FC (Full Service) e 5 LC (Low Cost).

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

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

\* Le compagnie aeree sono esposte in ordine alfabetico

#### Traffico di Linea Passeggeri suddiviso per Nazione

Nel corso del primo semestre 2019 sono stati 16 i mercati regolarmente collegati con l'aeroporto di Firenze con voli di linea.

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

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

Traffico pax di linea	2019	2018	Var.	Var. %	% on TOT
Francia	281.159	256.570	24.589	9,6%	21,1%
Germania	250.893	260.552	-9.659	-3,7%	18,8%
Italia	184.196	188.239	-4.043	-2,1%	13,8%
Spagna	156.425	142.280	14.145	9,9%	11,7%
Paesi Bassi	125.666	130.197	-4.531	-3,5%	9,4%
Regno Unito	97.127	104.695	-7.568	-7,2%	7,3%
Svizzera	88.666	94.695	-6.029	-6,4%	6,7%
Portogallo	37.156	5.400	31.756	588,1%	2,8%
Belgio	31.768	26.907	4.861	18,1%	2,4%
Romania	22.070	20.328	1.742	8,6%	1,7%
Albania	20.304	23.264	-2.960	-12,7%	1,5%
Austria	17.620	13.701	3.919	28,6%	1,3%
Danimarca	12.206	5.372	6.834	127,2%	0,9%
Moldavia	3.522	6.820	-3.298	-48,4%	0,3%
Israele	2.867	1.911	956	50,03%	0,2%
Grecia	965	3.142	-2.177	-69,3%	0,1%
Croazia		686	-686	-100,00%	0,0%
<b>TOTALE</b>	<b>1.332.610</b>	<b>1.284.759</b>	<b>47.851</b>	<b>586,8%</b>	<b>100,0%</b>

Come si osserva dalla tabella soprastante, il mercato francese è il primo mercato sullo scalo con oltre 280.000 passeggeri in crescita del 9,6% grazie alla piena operatività nel primo semestre 2019 dei voli AirFrance che nel medesimo periodo del 2018 avevano risentito delle cancellazioni effettuate dal vettore a causa degli scioperi piloti e personale di volo.

Il mercato tedesco, secondo mercato internazionale, registra un calo del 3,7% consuntivando oltre 250.000 passeggeri. Il subentro di AirDolomiti su alcune frequenze ha determinato un lieve calo di Load Factor dovuto all'allineamento dei sistemi di prenotazione.

Il mercato italiano (184.196 passeggeri) si conferma terzo mercato in lieve calo rispetto al 2018 (-4.043 passeggeri)

Il mercato spagnolo registra una crescita del 9,9% grazie all'incremento sopraccitato delle operazioni da parte di Iberia su Madrid.

In rilievo la forte crescita registrata dal mercato Portogallo (+31.756 passeggeri) grazie alla nuova operazione TAP su Lisbona operativa da giugno 2018.

In evidenza inoltre la crescita registrata dal mercato Danimarca grazie alla nuova operazione stagionale di Scandinavian Airlines su Copenaghen, con 3 frequenze settimanali a partire da aprile 2019.

Il mercato britannico, in calo del 7,2%, risente della cancellazione delle operazioni su London City di City Jet (sospese con la stagione estiva 2018). La destinazione resta nel network del Vespucci grazie ai voli operati da British Airways.

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

## 9. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI NEI PRIMI SEI MESI DEL 2019

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

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

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

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

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

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

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

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

## 10. RISULTATI DELLA GESTIONE DEL GRUPPO TOSCANA AEROPORTI

### 10.1 Conto Economico Consolidato

---

<sup>1</sup> Assistenza bagagli ed operazioni di pista.

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

### GRUPPO TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Dati in migliaia di euro	I SEM 2019	I SEM 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var.%
<b>RICAVI</b>				
<b>Ricavi operativi</b>				
Ricavi aviation	44.813	43.384	1.429	3,3%
Ricavi non aviation	15.497	14.003	1.493	10,7%
Oneri Sviluppo network	-6.226	-6.771	545	-8,0%
<b>Totale ricavi operativi</b>	<b>54.083</b>	<b>50.616</b>	<b>3.467</b>	<b>6,8%</b>
Altri ricavi	775	4.835	-4.060	-84,0%
Ricavi per servizi di costruzione	3.521	5.595	-2.074	-37,1%
<b>TOTALE RICAVI (A)</b>	<b>58.379</b>	<b>61.046</b>	<b>-2.667</b>	<b>-4,4%</b>
<b>COSTI</b>				
<b>Costi operativi</b>				
Materiali di consumo	568	588	-20	-3,5%
Costi del personale	21.542	21.270	272	1,3%
Costi per servizi	15.943	14.690	1.254	8,5%
Oneri diversi di gestione	1.119	1.235	-115	-9,3%
Canoni aeroportuali	985	2.977	-1.992	-66,9%
<b>Totale costi operativi</b>	<b>40.158</b>	<b>40.760</b>	<b>-602</b>	<b>-1,5%</b>
Costi per servizi di costruzione	2.596	4.935	-2.338	-47,4%
<b>TOTALE COSTI (B)</b>	<b>42.754</b>	<b>45.695</b>	<b>-2.941</b>	<b>-6,4%</b>
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO (A-B)</b>	<b>15.625</b>	<b>15.351</b>	<b>274</b>	<b>1,8%</b>
Incid.% su ricavi totali	26,8%	25,1%		
Incid.% su ricavi operativi	28,9%	30,3%		
Ammortamenti e svalutazioni	5.413	4.864	549	11,3%
Acc. fdo rischi e ripristini	1.278	979	299	30,6%
Riprese di valore (svalutazioni) nette di crediti commerciali ed altri crediti	78	60	18	30,6%
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>	<b>8.855</b>	<b>9.448</b>	<b>-593</b>	<b>-6,3%</b>
Incid.% su ricavi totali	15,2%	15,5%		
Incid.% su ricavi operativi	16,4%	18,7%		
<b>GESTIONE FINANZIARIA</b>				
Proventi finanziari	4	36	-32	-90,1%
Oneri finanziari	-802	-584	-218	37,4%
Utile (perdita) da partecipazioni	32	36	-4	n.s.
<b>TOTALE GESTIONE FINANZIARIA</b>	<b>-767</b>	<b>-512</b>	<b>-254</b>	<b>49,7%</b>
<b>UTILE (PERDITA) PRIMA DELLE IMPOSTE</b>	<b>8.089</b>	<b>8.936</b>	<b>-847</b>	<b>-9,5%</b>
Imposte di periodo	-2.739	-3.019	280	-9,3%
<b>UTILE (PERDITA) DI PERIODO</b>	<b>5.350</b>	<b>5.917</b>	<b>-567</b>	<b>-9,6%</b>
Perdita (utile) di periodo di pertinenza di Terzi	-68	-37	-31	86,1%
<b>UTILE (PERDITA) DI PERIODO DEL GRUPPO</b>	<b>5.282</b>	<b>5.880</b>	<b>-598</b>	<b>-10,2%</b>
Utile per azione (€)	0,284	0,316	-0,0321	-10,2%

In ottemperanza a quanto previsto dalla Comunicazione Consob DEM/6064293 del 28 luglio 2006 e successive modifiche e integrazioni (Comunicazioni Consob n. 0092543 del 3 dicembre 2015 che recepisce gli orientamenti ESMA/2015/1415), si precisa che i dati sintetici di conto economico riportati sono agevolmente riconciliabili con quelli indicati nei prospetti di bilancio. Sugli indicatori alternativi di performance TA presenta, nell'ambito del presente Bilancio Consolidato semestrale abbreviato in aggiunta alle

grandezze finanziarie previste dagli IFRS, alcune grandezze derivate da queste ultime, ancorché non previste dagli IFRS (Non-GAAP Measures).

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

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

Relativamente al risultato intermedio EBITDA (*Earnings Before Interests, Taxes, Depreciation, Amortization*) o Margine Operativo Lordo, si precisa che esso rappresenta l'EBIT al lordo degli ammortamenti e degli accantonamenti.

In termini generali si ricorda che i risultati intermedi indicati nel presente documento non sono definiti come misura contabile nell'ambito dei Principi Contabili IFRS e che, pertanto, i criteri di definizione di tali risultati intermedi potrebbero non essere omogenei con quelli adottati da altre società.

Ai fini di una migliore valutazione dei risultati economici del Gruppo, nella presente Relazione finanziaria semestrale il Gruppo ha ritenuto utile confrontare alcuni risultati intermedi dei due semestri a confronto denominati **“MOL adjusted”** e **“Risultato netto di periodo di Gruppo adjusted”**. Per i dettagli circa la determinazione dei risultati in questione si veda quanto riportato nel proseguito.

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

## RICAVI

I ricavi totali consolidati, in calo del 4,4%, sono passati da 61,0 milioni di euro del primo semestre 2018 a 58,4 milioni di euro del primo semestre 2019. Tale variazione è il risultato dell'incremento di 3,47 milioni di euro dei ricavi operativi (in crescita del 6,8%) e della diminuzione di 4,06 milioni degli altri ricavi e proventi e di 2,07 milioni di euro dei ricavi per servizi di costruzione.

Si segnala che in applicazione del principio contabile IFRS 15 i ricavi operativi sono stati esposti al netto degli oneri di sviluppo network derivanti dai contratti di marketing support; tali oneri evidenziano una riduzione di 0,55 milioni di euro rispetto al primo semestre 2018.

## RICAVI OPERATIVI

I ricavi operativi consolidati del primo semestre 2019 ammontano a 54,08 milioni di euro, in aumento del 6,8% rispetto all'analogo periodo del 2018.

### Ricavi “Aviation”

I ricavi “Aviation” del primo semestre 2019 ammontano a 44,8 milioni di euro, in aumento del 3,3% rispetto all'analogo periodo 2018, quando erano pari a 43,38 milioni di euro.

In particolare, i ricavi derivanti dai diritti, corrispettivi e tasse aeroportuali hanno registrato un incremento del +4,2% conseguenza del maggior traffico gestito nel semestre (+0,6% passeggeri, +1,85% movimenti, +1,9% tonnellaggio) e dal positivo impatto delle tariffe regolamentate sui due scali (+3,1%).

I ricavi di Handling registrano un incremento del +1,3% come conseguenza dell'incremento dei movimenti registrati sui due scali (+1,85%).

### Ricavi “Non Aviation”

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

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

Al 30 giugno 2019 i ricavi derivanti dalle attività in sub-concessione rappresentano il 60,1% dei ricavi operativi “Non Aviation”, mentre quelli derivanti dalle attività in gestione diretta il restante 39,9%. Nel primo semestre 2018 queste percentuali erano pari, rispettivamente, al 58,4% ed al 41,6%.

Il dato progressivo al 30 giugno 2019 dei ricavi “Non Aviation” è pari a 15,5 milioni di euro, in aumento del 10,7% rispetto al primo semestre 2018 quando erano pari a 14 milioni di euro.

L’incremento di 1.493 migliaia di euro, superiore all’incremento del traffico passeggeri registrato nel periodo in esame (+0,6%), conferma i positivi riscontri delle strategie *non aviation* implementate dal Gruppo.

In particolare, hanno avuto ottime *performance* sul semestre in esame i ricavi degli autonoleggi (+735 migliaia di euro, +36,8%), Retail (+405 migliaia di euro, +17,1%), Sale Vip (+272 migliaia di euro, +23,2%), Food (+251 migliaia di euro, +16,5%).

#### Oneri Sviluppo Network

Gli oneri di sviluppo network al 30 giugno 2019 ammontano a 6,23 milioni di euro in diminuzione di 545 migliaia di euro rispetto al 30 giugno 2018 quando erano pari a 6,77 milioni di euro.

#### **ALTRI RICAVI**

Il dato progressivo al 30 giugno 2019 degli “Altri ricavi e proventi” è pari a 775 migliaia di euro, in calo rispetto al primo semestre 2018 quando erano pari a 4,83 milioni di euro. La differenza di circa 4 milioni di euro deriva sostanzialmente dalla presenza nel primo semestre 2018 dei proventi realizzati a seguito della sentenza Ministero dei Trasporti - Toscana Aeroporti per un ammontare pari a 3,9 milioni di euro.

#### **RICAVI PER SERVIZI DI COSTRUZIONE**

Nel primo semestre 2019 i ricavi per servizi di costruzione ammontano a 3,5 milioni di euro, in calo rispetto al dato del primo semestre 2018 di 5,6 milioni di euro (-37,1%) per effetto dell’andamento degli investimenti del Gruppo.

#### **COSTI**

Nel primo semestre 2019 i costi totali ammontano a 42,8 milioni di euro, in calo del 6,4% rispetto all’analogo periodo 2018, quando erano pari a 45,7 milioni di euro. Questo risultato è stato determinato principalmente dal calo dei costi operativi del -1,5% (passati da 40,76 milioni nel primo semestre 2018 a 40,16 milioni di euro nel primo semestre 2019 e dal contemporaneo calo dei costi per servizi di costruzione per 2,34 milioni di euro).

#### **COSTI OPERATIVI**

I Costi operativi del primo semestre 2019, pari a 40,16 milioni di euro, si decrementano dell’1,5% rispetto ai 40,76 milioni di euro consuntivati nell’analogo periodo del 2018.

I “Materiali di consumo” del primo semestre 2019 in esame sono pari a 568 migliaia di euro in calo di 20 migliaia di euro rispetto all’analogo periodo 2018.

Il “Costo del personale” del Gruppo nel primo semestre 2019 è pari a 21,54 milioni di euro, in aumento di 272 migliaia di euro rispetto al dato del primo semestre 2019 (+1,3%).

Tale incremento è principalmente dovuto alla crescita degli organici (+4,3%), correlata sia all'incremento del traffico e quindi delle attività operative che all'aumento dell'incidenza delle voci variabili retributive.

I "Costi per servizi" del primo semestre 2019 sono pari a 15,94 milioni di euro, in aumento dell'8,5% rispetto all'analogo periodo 2018 quando erano pari a 14,69 milioni di euro (+1,25 milioni di euro). L'incremento dei costi del periodo in esame è principalmente legato ad un incrementi di costi per servizi operativi (+354 migliaia di euro), manutenzioni (+333 migliaia di euro) e utenze (+215 migliaia di euro) legati al maggior traffico gestito nel periodo, e ad un incremento dei costi per comunicazione (+421 migliaia di euro).

Nel primo semestre 2019 gli "Oneri diversi di gestione" ammontano a 1,12 milioni di euro, in calo di 115 migliaia di euro (-9,3%) rispetto all'analogo periodo del 2018.

I "Canoni aeroportuali" del primo semestre 2019 ammontano a 985 migliaia di euro, in calo del 66,9% rispetto all'analogo periodo 2018. La variazione principale è dovuta all'impatto del rilascio del fondo rischi connesso al contenzioso sul servizio antincendio dei Vigili del Fuoco in aeroporto per 2 milioni di euro<sup>1</sup>.

### COSTI PER SERVIZI DI COSTRUZIONE

I "Costi per servizi di costruzione" del primo semestre 2019 sono pari a 2,6 milioni di euro, in calo rispetto all'analogo periodo 2018 quando facevano registrare un ammontare di 4,94 milioni di euro.

### RISULTATI DI PERIODO

L'EBITDA (Margine Operativo Lordo – M.O.L.) del primo semestre 2019 ammonta a 15,62 milioni di euro registrando un aumento di 274 migliaia di euro (+1,8%) rispetto al primo semestre 2018 quando era pari a 15,35 milioni di euro.

Come riportato nello schema di sintesi seguente, se si confrontano i M.O.L. *adjusted* dei due semestri oggetto di analisi, calcolati rettificando il M.O.L. dai proventi descritti rispettivamente nel paragrafo "Altri ricavi" (3,9 milioni di euro) per il 2018 e "Canoni Aeroportuali" (2 milioni di euro) per il 2019, si evidenzia uno scostamento di periodo positivo pari a circa 2,2 milioni di euro (+19,2%).

Dati in migliaia di euro	I SEM 2019	I SEM 2018	Var. Ass. 2019/2018		Var.%
			2019/2018	Var.%	
<b>MOL</b>	15.625	15.351	274	1,8%	
<b>Rettifiche</b>	-2.000	-3.922	1.922	-49,0%	
<b>MOL adjusted</b>	<b>13.625</b>	<b>11.429</b>	<b>2.196</b>	<b>19,2%</b>	

Gli "ammortamenti e accantonamenti", pari a 6,77 milioni di euro nel primo semestre 2019, registrano un aumento di 867 migliaia di euro rispetto all'analogo periodo 2018. Ciò è conseguente principalmente ai maggiori ammortamenti (+549 migliaia di euro) ed ai maggiori accantonamenti al fondo ripristini (+287 migliaia di euro).

L'EBIT (Risultato Operativo) del primo semestre 2019 si attesta così a 8,85 milioni di euro registrando un calo di 593 migliaia di euro sul primo semestre 2018 quando era pari a 9,45 milioni di euro.

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

La gestione finanziaria passa da un valore negativo di 512 migliaia di euro del primo semestre 2018 ad un valore negativo di 767 migliaia di euro del primo semestre 2019. La variazione di 254 migliaia di euro è principalmente conseguente a maggiori oneri finanziari calcolati sul fondo di ripristino (+40 migliaia di euro), oneri IFRS16 per 70 migliaia di euro, maggiori interessi per 56 migliaia di euro.

Il Risultato ante imposte (PBT) del primo semestre 2019 si attesta a 8,09 milioni di euro facendo registrare un calo di 847 migliaia di euro rispetto al risultato dell'analogo periodo 2018 quando era pari a 8,94 milioni di euro.

Il carico fiscale del periodo è calcolato sulla base della miglior stima dell'aliquota media ponderata attesa per l'intero esercizio.

Pertanto, alla luce di quanto esposto, il primo semestre 2019 si chiude con un Risultato netto di periodo di Gruppo positivo pari a 5,28 milioni di euro, in calo di 598 migliaia di euro rispetto a quanto registrato nel primo semestre 2018 quando era pari a 5,88 milioni di euro.

Come riportato nello schema di sintesi seguente, dal confronto dei due Risultati netti di periodo del Gruppo *adjusted*, calcolati rettificando i Risultati netti di periodo del Gruppo dai proventi citati in commento al MOL *adjusted* ovvero Altri ricavi" (3,9 milioni di euro) e "Canoni Aeroportuali" (2 milioni di euro), al netto dei relativi effetti fiscali (applicando i *tax rate* di Gruppo del periodo oggetto di analisi), si evidenzia sul primo semestre 2019 un incremento di risultato pari a 676 migliaia di euro sull'analogo periodo 2018 (+20,6%).

Dati in migliaia di euro	I SEM 2019	I SEM 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var.%
<b>UTILE (PERDITA) DI PERIODO DEL GRUPPO</b>	5.282	5.880	-598	-10,2%
Rettifiche	-2.000	-3.922	1.922	-49,0%
<b>Effetto fiscale</b>	677	1.325	-648	-48,9%
<b>UTILE (PERDITA) DI P. DEL GRUPPO <i>adjusted</i></b>	<b>3.959</b>	<b>3.283</b>	<b>676</b>	<b>20,6%</b>

## 10.2 Situazione Patrimoniale Finanziaria Consolidata

Di seguito il prospetto di raffronto tra i dati della **Situazione Patrimoniale Finanziaria Consolidata** del Gruppo TA al 30 giugno 2019 ed al 31 dicembre 2018.

ATTIVO	30.06.2019	31.12.2018	VARIAZIONE
<b>ATTIVITA' NON CORRENTI</b>			
Attività Immateriali	173.309	172.956	353
Immobili, Impianti e macchinari	28.137	26.853	1.284
Diritti d'uso	4.588	0	4.588
Partecipazioni	3.515	3.541	-26
Altre Attività Finanziarie	3.491	3.589	-98
Attività fiscali differite	1.693	2.221	-527
<b>TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI</b>	<b>214.734</b>	<b>209.160</b>	<b>5.574</b>
<b>ATTIVITA' CORRENTI</b>			
CREDITI			
Crediti verso i clienti	28.684	18.861	9.823
Crediti verso imprese Collegate	215	174	42
Crediti tributari	2.271	2.355	-85
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	10.896	9.050	1.846
<b>Totale Crediti Commerciali e diversi</b>	<b>42.066</b>	<b>30.440</b>	<b>11.627</b>
Cassa e mezzi equivalenti	6.653	14.270	-7.617
<b>TOTALE ATTIVITA' CORRENTI</b>	<b>48.719</b>	<b>44.710</b>	<b>4.010</b>
<b>TOTALE ATTIVO</b>	<b>263.453</b>	<b>253.870</b>	<b>9.583</b>
<b>PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'</b>	<b>30.06.2019</b>	<b>31.12.2018</b>	<b>VARIAZIONE</b>
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO</b>	<b>110.318</b>	<b>118.528</b>	<b>-8.210</b>
<b>PASSIVITA' NON CORRENTI</b>			
Fondi rischi e oneri	2.225	4.164	-1.939
Fondi di ripristino e sostituzione	18.527	18.939	-412
Fondi benefici ai dipendenti	5.984	5.782	202
Passività finanziarie scadenti oltre un anno	22.011	28.164	-6.153
Passività finanziarie per diritti d'uso oltre un anno	4.212	0	4.212
Altri debiti esigibili oltre l'anno	248	202	46
<b>TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI</b>	<b>53.207</b>	<b>57.251</b>	<b>-4.044</b>
<b>PASSIVITA' CORRENTI</b>			
Passività finanziarie scadenti entro un anno	36.603	14.256	22.347
Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno	398	0	398
Debiti tributari	12.045	10.985	1.059
Debiti commerciali e diversi	50.883	52.849	-1.967
<b>TOTALE PASSIVITA' CORRENTI</b>	<b>99.928</b>	<b>78.091</b>	<b>21.837</b>
<b>TOTALE PASSIVITA'</b>	<b>153.135</b>	<b>135.342</b>	<b>17.793</b>
<b>TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO</b>	<b>263.453</b>	<b>253.870</b>	<b>9.583</b>

La variazione del totale attivo, in aumento di 9.583 migliaia di euro rispetto al totale attivo del 31 dicembre 2018, deriva dall'incremento delle attività non correnti (+5,57 milioni di euro) e delle attività correnti (+4,01 milioni di euro).

In particolare, le attività non correnti si incrementano per 4,59 milioni di euro per effetto dell'applicazione del nuovo IFRS16 adottato al 1° gennaio 2019 con conseguente rilevazione dei Diritti d'uso, e per la variazione positiva delle attività immateriali e materiali per effetto degli investimenti al netto degli ammortamenti di periodo (+1,64 milioni di euro).

Nelle attività correnti ha inciso principalmente l'aumento dei crediti verso clienti (+9,82 milioni di euro) e degli altri crediti diversi (+1,85 milioni di euro) per effetto della stagionalità del traffico, parzialmente compensata dalla diminuzione di liquidità (-7,62 milioni di euro).

Il Patrimonio Netto registra un decremento di 8,21 milioni di euro principalmente dovuto all'effetto della distribuzione dei dividendi, parzialmente compensata dal risultato di periodo.

Tra le Passività non correnti si segnala la rilevazione al 1° gennaio 2019 delle passività finanziarie per diritti d'uso (4,21 milioni di euro) introdotta con l'applicazione del nuovo IFRS16; si segnala poi il decremento delle passività finanziarie non correnti per circa 6,15 milioni di euro per le riclassifiche più ampiamente descritte alla nota 44 "Passività finanziarie" delle note illustrate. Si segnala inoltre la riduzione di circa 1,94 milioni di euro del fondo rischi ed oneri per effetto del rilascio di fondi rischi per effetto delle recenti positive sentenze sul contezioso sul servizio antincendio dei Vigili del Fuoco in aeroporto (2 milioni di euro).

Tra le passività correnti (+21,8 milioni di euro) si segnala l'accensione di finanziamenti bancari a breve termine (+18,5 milioni di euro), la riclassifica delle passività non correnti per 6,15 milioni di euro e l'aumento dei debiti tributari (+1,06 milioni di euro) parzialmente compensati dalla riduzione dei debiti commerciali (- 1,97 milioni di euro).

### 10.3 Analisi dei flussi finanziari

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

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

<i>migliaia di euro</i>	<b>I SEM 2019</b>	<b>I SEM 2018</b>
<b>ATTIVITA' OPERATIVA</b>		
<b>Risultato netto di periodo</b>	<b>5.350</b>	<b>5.917</b>
<i>Rettifiche per:</i>		
- Ammortamenti	5.413	4.864
- Altri accantonamenti e svalutazioni	25	(221)
- Variazione Fondo rischi e oneri	(1.939)	32
- Variazione netta del TFR e altri fondi	(170)	(327)
- Oneri finanziari di periodo	728	584
- Oneri finanziari diritti d'uso	70	0
- Variazione netta imposte (anticipate)/differite	527	33
- Imposte di periodo	2.212	2.987
<i>Flussi di cassa dell'attività operativa prima delle variazioni di capitale circolante</i>	<b>12.216</b>	<b>13.868</b>
- (Incremento)/decremento nei crediti commerciali	(9.823)	6.245
- (Incremento)/decremento in altri crediti	(1.804)	(3.144)
- Incremento/(decremento) nei debiti verso fornitori	(1.841)	(5.486)
- Incremento/(decremento) in altri debiti	424	(374)
<i>Flussi di cassa dell'attività operativa delle variazioni di capitale circolante</i>	<b>(13.043)</b>	<b>(2.760)</b>
<b>Disponibilità liquide generate dall'attività operativa</b>	<b>(828)</b>	<b>11.108</b>
- Interessi passivi pagati	(233)	(163)
- Imposte pagate	(2.570)	(2.553)
<b>Flusso di cassa delle attività operative</b>	<b>(3.631)</b>	<b>8.392</b>
<b>ATTIVITA' D' INVESTIMENTO</b>		
- Acquisto di attività materiali	(2.950)	(999)
- Cessione di attività materiali	0	50
- Acquisto di attività immateriali	(3.831)	(5.903)
- Partecipazioni e attività finanziarie	124	(3.758)
<b>Disponibilità liq. Generate dall'attività d'investimento</b>	<b>(6.657)</b>	<b>(10.610)</b>
<b>FLUSSO DI CASSA DI GESTIONE</b>	<b>(10.288)</b>	<b>(2.218)</b>
<b>ATTIVITA' FINANZIARIE</b>		
- Dividendi corrisposti	(13.188)	(9.993)
- Accensione finanziamenti a breve/lungo termine	18.500	18.500
- (Rimborso) finanziamenti a breve/lungo termine	(2.333)	(7.219)
- (Rimborso) Passività finanziarie per diritti d'uso	(308)	0
<b>Disponibilità liquide nette derivanti / (impiegate) dall'att. fin.</b>	<b>2.671</b>	<b>1.288</b>
<b>Incremento / (decremento) netto disp. liq. Mezzi equivalenti</b>	<b>(7.617)</b>	<b>(930)</b>
Disp. Liquide e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	14.270	13.360
<b>Disp. Liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo</b>	<b>6.653</b>	<b>12.430</b>

Al 30 giugno 2019 la disponibilità monetaria risulta positiva per circa 6,65 milioni di euro e registra un decremento di circa 7,62 milioni di euro rispetto alla disponibilità monetaria presente al 31 dicembre 2018 di circa 14,27 milioni di euro.

Tra le voci del Rendiconto Finanziario Consolidato al 30 giugno 2019, si evidenziano in particolare le seguenti movimentazioni:

- un assorbimento di cassa da parte del capitale circolante per effetto della stagionalità del business; si ricorda a tal proposito che nel primo semestre 2018 si registrava un minor assorbimento del capitale circolante per effetto del riassorbimento nei primi mesi del 2018 dell'aumento dei crediti rilevati al 31

- dicembre 2017 a seguito dello start-up del nuovo ERP di Gruppo che aveva determinato temporanei ritardi nella fatturazione attiva;
- il rimborso in linea capitale di circa 2,3 milioni di euro a valere sui finanziamenti a medio lungo termine stipulati dal Gruppo;
  - il pagamento dei dividendi per circa 13,2 milioni di euro;
  - investimenti per circa 6,8 milioni di euro;
  - l'accensione di finanziamenti a breve termine (c.d. "denaro caldo") da parte di TA per 18,5 milioni di euro.

#### 10.4 Posizione Finanziaria Netta Consolidata

A completamento delle informazioni sopra esposte, si riporta in appresso la Posizione Finanziaria Netta consolidata al 30 giugno 2019 e al 31 dicembre 2018, in ottemperanza a quanto previsto dalla comunicazione CONSOB n. 6064293 del 28 luglio 2006.

<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CONSOLIDATO</b>				
<i>migliaia di euro</i>	<b>30.06.2019</b>	<b>31.12.2018</b>	<b>Var. Ass.</b>	<b>30.06.2018</b>
A. Cassa e banche	6.653	14.270	(7.617)	12.430
B. Altre disponibilità liquide	-	-	-	-
C. Titoli detenuti per la negoziazione	-	-	-	-
<b>D. Liquidità (A) + (B) + (C)</b>	<b>6.653</b>	<b>14.270</b>	<b>(7.617)</b>	<b>12.430</b>
<b>E. Crediti finanziari correnti</b>	-	-	-	-
F. Debiti bancari correnti	28.005	9.501	18.504	18.000
G. Parte corrente dell'indebitamento non corrente	8.598	4.755	3.843	4.705
H. Altri debiti finanziari correnti vs società di leasing	398	-	398	-
<b>I. Indebitamento finanziario corrente (F) + (G) + (H)</b>	<b>37.001</b>	<b>14.256</b>	<b>22.745</b>	<b>22.705</b>
<b>J. Indebitamento finanziario corrente netto (I) - (E) - (D)</b>	<b>30.348</b>	<b>(13)</b>	<b>30.362</b>	<b>10.275</b>
K. Debiti bancari non correnti	22.011	28.164	(6.153)	30.458
L. Obbligazioni emesse	-	-	-	-
M. Altri debiti non correnti verso società di leasing	4.212	-	4.212	-
<b>N. Indebitamento finanziario non corrente (K) + (L) + (M)</b>	<b>26.223</b>	<b>28.164</b>	<b>(1.941)</b>	<b>30.458</b>
<b>O. Indebitamento finanziario netto (J) + (N) (P.F.N.)</b>	<b>56.571</b>	<b>28.151</b>	<b>28.421</b>	<b>40.733</b>

Al 30 giugno 2019 la liquidità del Gruppo è pari a 6,65 milioni di euro. Si segnala che la voce cassa e banche accoglie un importo minimo di 1 milione di euro disponibile e depositato su un conto corrente oggetto di pegno costituito a garanzia del Contratto di Finanziamento a medio lungo termine dello scalo di Firenze stipulato con il pool bancario di cui MPS Capital Service è capofila. Si ricorda che il debito residuo di quest'ultimo finanziamento, pari a 5,4 milioni di euro, è stato classificato tra le possibilità correnti per effetto del mancato rispetto, seppur minimo, dei livelli dei *covenants* rilevati al 30 giugno 2019 e considerate le opportunità della Società circa l'eventuale rimborso anticipato nel corso dei prossimi 12 mesi.

Al 30 giugno 2019, i debiti bancari correnti sono pari a 28 milioni di euro incrementati rispetto al 31 dicembre 2018 (+10 milioni di euro) per effetto dei fenomeni menzionati nei commenti al Rendiconto finanziario.

Nei debiti bancari non correnti, pari a 22 milioni di euro, è indicata la quota non corrente dei finanziamenti in essere della Capogruppo finalizzati alla realizzazione degli investimenti previsti nel piano industriale del Gruppo.

Infine, dal 1° gennaio 2019 tra le passività finanziarie correnti e non correnti si aggiungono gli “Altri debiti non correnti vs società di leasing” rispettivamente da 0,4 milioni di euro e per 4,2 milioni di euro, a seguito dell’applicazione dal 1° gennaio 2019 del nuovo principio IFRS 16 “Leasing”. Per ulteriori dettagli si rinvia a quanto riportato al paragrafo “Nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni applicabili dal 1° gennaio 2019”.

L’indebitamento finanziario netto consolidato pertanto, alla data di chiusura del 30 giugno 2019, risulta pari a 56,6 milioni di euro, in incremento di 28,4 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2018 quando era pari a 28,2 milioni di euro. Si ricorda che l’indebitamento finanziario netto consolidato al 30 giugno 2018 era pari a 40,7 milioni di euro.

Al 30 giugno 2019 il rapporto Debt/Equity (quoziente di indebitamento finanziario) è pari a 0,51 (0,24 al 31 dicembre 2018) e l’analogo indice al 30 giugno 2018 era pari a 0,37. Si fa presente che il dato al 30 giugno 2019 risente dell’applicazione dal 1° gennaio 2019 del nuovo principio IFRS16 (0,47 al netto di tale effetto).

## 11. GLI INVESTIMENTI DEL GRUPPO

Gli investimenti di Gruppo al termine dei primi sei mesi del 2019 ammontano a **6,78 milioni di euro**, di cui 3,83 milioni di euro relativi ad attività immateriali e 2,95 milioni di euro ad attività materiali.

*Valori espressi in Euro/000*
**Scalo Sub-tot Sub-tot Sub-tot TOTALE**

<b>Totale Investimenti di TA al 30.06.19</b>		<b>6.782</b>			
<b>A) Attività Immateriali</b>		<b>3.831</b>			
- software		<b>291</b>			
- diritti di concessione		<b>712</b>			
ampliamento del sistema parcheggi	PSA	294			
nuovi bagni area imbarchi extraschengen	FLR	132			
videosorveglianza controllo area NordEst	FLR	89			
intervento riprotezione Uffici CdF	FLR	67			
altri minori	PSA-FLR	129			
- immob. in corso		<b>2.798</b>			
sviluppo Master Plan 2014-2029	FLR	2.235			
nuova pensilina Tramvia	FLR	275			
adeguamento BHS EDS allo standard 3	PSA-FLR	85			
riprotezione pensiline mezzi	FLR	46			
interventi Terminal	ALL	102			
altri minori	PSA-FLR	55			
- software in corso:		<b>31</b>			
<b>B) Attività Materiali</b>		<b>2.950</b>			
- terreni e fabbricati		<b>101</b>			
distributore carburanti parcheggio remoto P4	PSA	56			
altri minori	PSA-FLR	45			
- autoveicoli		<b>51</b>			
- attrezzature ind.li e comm.li		<b>39</b>			
- impianti e macchinari		<b>1.215</b>			
acquisto Trattori	PSA	408			
riqualifiche mezzi	PSA-FLR	315			
spazzatrice Aeroportuale Pisa	PSA	314			
ampliamento sistema tendinastro accodamenti passeggeri	PSA	81			
altri minori	PSA-FLR	98			
- immob. in corso		<b>755</b>			
rifacimento / ampliamento area Palagio degli Spini	FLR	643			
interventi parcheggio P4 settore C	PSA	110			
altri minori	PSA-FLR	3			
- altri beni		<b>789</b>			
macchine elettroniche (HW)	PSA-FLR	569			
mobili e arredi	PSA-FLR	185			
altri	PSA-FLR	36			

Gli investimenti in **Attività immateriali** hanno riguardato per 2,24 milioni di euro per studi e progettazioni inerenti lo sviluppo del Master Plan aeroportuale dello scalo di Firenze<sup>1</sup>; 294 migliaia di euro relativi all'ampliamento del sistema parcheggi presso l'aeroporto di Pisa e 275 migliaia di euro relativi alla nuova pensilina di collegamento fra il terminal di Firenze e la stazione della tramvia.

Si ricorda a tal proposito che il Master Plan 2014-2029 per l'Aeroporto di Firenze (di seguito "Master Plan"), che prevede la realizzazione della nuova pista da 2400 metri e del nuovo

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

terminal, è stato approvato in linea tecnica da ENAC in data 3 novembre 2014. Il Master Plan è stato assoggettato alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) ai sensi del D.Lgs n. 152/2006 ed al rilascio della Conformità Urbanistica ai sensi dell'articolo 81 DPR 616/1977. L'iter procedurale di VIA è stato avviato da parte di ENAC in data 24 marzo 2015 presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. Nel corso del 2016 sono continue le attività di supporto tecnico all'istruttoria di VIA ed in data 2 dicembre 2016 la Commissione Tecnica ha rilasciato un parere positivo con prescrizioni. Il 28 dicembre 2017 è stato sottoscritto dal Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, di concerto con il Ministro dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, il decreto di VIA n. 377 per il progetto del nuovo Master Plan 2014-2029 per l'Aeroporto di Firenze, decretando la compatibilità ambientale del progetto. La firma segue la conclusione positiva dei lavori della Commissione Tecnica VIA che, in data 5 dicembre 2017, aveva emanato il parere integrativo per il progetto del nuovo Master Plan (c.d. parere positivo con prescrizioni). In data 7 settembre 2018 sono stati quindi avviati i lavori della Conferenza dei Servizi che nel corso dell'ultima riunione del 6 febbraio 2019 ha dichiarato la Conformità Urbanistica dell'opera (parere favorevole con prescrizioni). In data 16 aprile 2019 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) ha poi firmato il decreto direttoriale che sanciva la conclusione positiva della Conferenza dei Servizi relativa al procedimento del Master Plan.

In tale contesto, nel 2018 alcuni Comitati e "Comuni della Piana" avevano presentato al TAR della Regione Toscana dei ricorsi avverso il decreto di VIA n. 377 del 28 dicembre 2017; la discussione di tali ricorsi è avvenuta nell'udienza del 3 aprile 2019. In data 27 maggio 2019 il TAR ha emesso sentenza di accoglimento di suddetti ricorsi annullando il decreto n. 377, obbligando i convenuti a rinnovare il procedimento di VIA al fine di superare le carenze istruttorie rilevate dal TAR stesso. La sentenza interrompe pertanto le procedure necessarie alla realizzazione dell'intervento malgrado la favorevole conclusione della Conferenza dei Servizi. Stante la sentenza del TAR, in data 15 luglio 2019 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha adottato il provvedimento di sospensione del decreto direttoriale del 16 aprile 2019 con il quale era stata ratificata la conclusione della Conferenza dei Servizi sull'aeroporto di Firenze.

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

Si ricorda che TA ha effettuato fino ad oggi gran parte delle progettazioni relative ai maggiori interventi previsti per la implementazione del Master Plan come approvato da ENAC. La Società ha altresì in corso la prosecuzione delle attività progettuali, giunte ad un livello pressoché definitivo ed esecutivo, collegate alla incorporazione delle prescrizioni come emerse dalla procedura di VIA e di quella di Conformità Urbanistica. Alla luce del livello di dettaglio delle progettazioni eseguite ed in corso fino ad oggi, nonché del quadro di sviluppo territoriale così come definito dalle determinazioni degli Enti locali preposti (Regione, Provincia, Comuni interessati) si ritiene ragionevole che tutte le analisi specialistiche ed opere progettuali finora sviluppate ed iscritte a lavori in corso saranno pienamente utilizzabili anche in caso di esito negativo del ricorso alla sentenza di cui sopra, con avvio di un nuovo iter di approvazione.

Si ricorda che in data 16 febbraio 2017 è stato sottoscritto con ENAC l'accordo quadro di finanziamento delle opere previste da Master Plan (c.d. "Contratto di Programma Quadro - di finanziamento") con il quale vengono confermati gli investimenti a carico del gestore previsti dal suddetto Master Plan dell'Aeroporto di Firenze ed ENAC, assieme al MIT, si obbligano in ordine alla quota parte di finanziamento di propria competenza, necessaria

alla realizzazione del programma degli interventi per un importo complessivo di 150 milioni di euro. La Società si è inoltre attivata con gli istituti di credito ai fini della definizione della più opportuna struttura finanziaria da implementare ai fini della realizzazione dei prossimi investimenti.

Quanto agli investimenti in **Attività materiali**, questi hanno riguardato principalmente l'acquisto e la riqualifica di mezzi di rampa (1.086 migliaia di euro) e la riqualifica/ampliamento dei parcheggi presso l'area Palagio degli Spini (643 migliaia di euro).

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

## 12. LE RISORSE UMANE

Nel primo semestre 2019 l'organico medio dei dipendenti del Gruppo TA è pari a 769,2 EFT registrando un incremento in termini assoluti di 31,5 EFT (+4,3%), rispetto allo stesso periodo del 2018. Tale variazione risente in parte dell'andamento del traffico gestito dai due aeroporti ed in parte della creazione di nuovi reparti nel gestore aeroportuale (ossia TA), in parallelo al conferimento di ramo di azienda handling nella controllata TAH avvenuto lo scorso luglio 2018.

Rispetto al primo semestre 2018 la Capogruppo TA passa da 721,7 eft a 332,5 EFT (-389,1 EFT) per effetto del passaggio del personale di handling alla controllata TAH avvenuto in data 1° luglio 2018.

Per effetto del suddetto scorporo da TA, la controllata TAH registra al 30 giugno 2019 un organico di 418,13 EFT (zero al 30 giugno 2018).

Il numero dei dipendenti della controllata Jet Fuel, società che gestisce il deposito carburanti avio all'interno dell'aeroporto di Pisa, è pari a 12,5 EFT in incremento di 1,5 EFT rispetto all'analogo periodo 2018 (11 EFT).

La controllata TAE al 30 giugno 2019 ha incrementato il suo organico di una unità avvalendosi così di un organico totale di 6,0 EFT (5 EFT al 30 giugno 2019).

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

Tabella EFT del Gruppo TA	1° Sem. 2019	1° Sem. 2018	Var.	Var. %
Gruppo	769,2	737,7	31,5	4,3%

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

Il "Costo del personale" del Gruppo del primo semestre 2019 è pari a 21,54 milioni di euro, in aumento di 272 migliaia di euro rispetto allo stesso periodo 2018 (+1,3%). Tale incremento è principalmente dovuto alla crescita degli organici ed all'operazione di societarizzazione della controllata TAH, avvenuta in base a quanto fissato dalle normative e dalle indicazioni ENAC.

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

I ricavi, i costi, i crediti e i debiti al 30 giugno 2019 verso le società controllanti, controllate e collegate, sono relativi a cessioni di beni o prestazioni di servizi che rientrano nelle normali attività del Gruppo. Le transazioni sono effettuate a normali valori di mercato, in base alle caratteristiche di beni e servizi prestati. Le informazioni sui rapporti con parti correlate, ivi incluse quelle richieste dalla comunicazione Consob del 28 luglio 2006 n. DEM/6664293, sono presentate nelle note illustrate al Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2019.

Alla data del 30 giugno 2019 il Gruppo TA detiene partecipazioni nelle seguenti società correlate:

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

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

Alla data del 30 giugno 2019 TA ha in essere un contratto con la collegata riguardante lo svolgimento in service delle attività di staff per un valore di periodo pari a circa 18 migliaia di euro ed un corrispettivo variabile sui ricavi per un valore di 61 migliaia di euro.

#### - Alatoscana S.p.a.

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

Alla data del 30 giugno 2019 è in corso il contratto con la partecipata, in continuità con i precedenti esercizi, riguardante lo svolgimento in service delle attività di staff per un valore complessivo alla data pari a circa 32 migliaia di euro.

Di seguito i principali rapporti con le altre società correlate al 30 giugno 2019:

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

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

- la sub concessione di locali presso lo scalo di Firenze per un valore al 30 giugno 2019 pari a 97 migliaia di euro di ricavi per TA;
- la sub concessione di uffici ed altre tipologie di locali ubicati presso lo scalo di Pisa, per un valore al 30 giugno 2019 pari a 93 migliaia di euro di ricavi;
- ricavi aviation per 74 migliaia di euro per la fatturazione di diritti, tasse aeroportuali e handling inerenti l'aviazione generale dello scalo di Pisa e circa 1 migliaia di euro relativo all'erogazione di servizi extra-handling a richiesta.

Inoltre, sono presenti al 30 giugno 2019 ulteriori ricavi per circa 5 migliaia di euro verso tale parte correlata, relativi al riaddebito di servizi comuni e delle spese di assicurazione contrattualmente previste, oltre che per le tessere parcheggi e permessi aeroportuali dei due scali.

#### - Corporate Air Services S.r.l.

La Capogruppo al 30 giugno 2019 ha maturato i seguenti rapporti nei confronti della parte correlata Corporate Air Services S.r.l., società che gestisce l'aviazione generale presso lo scalo di Firenze, nonché indirettamente collegata a TA per il tramite di SO.G.IM. S.p.A., azionista di TA:

- ricavi aviation per 377 migliaia di euro per la fatturazione di diritti, tasse aeroportuali, handling ed infrastrutture centralizzate inerenti l'aviazione generale dello scalo di Firenze, 7,5 migliaia di euro per i medesimi servizi prestati presso lo scalo di Pisa e per circa 1 migliaio di euro relativo all'erogazione di servizi extra-handling a richiesta e per l'erogazione del liquido deicing dello scalo fiorentino;
- sub concessione di uffici ed altre tipologie di locali ubicati presso lo scalo di Pisa, per un valore al 30 giugno 2019 pari a 16,5 migliaia di euro di ricavi per TA;
- ricavi non aviation per 22 migliaia di euro al 30 giugno 2019, relativi alla sub-concessione in area air-side di una superficie di 130 metri quadrati presso lo scalo di Firenze.

Inoltre, sono presenti al 30 giugno 2019 ulteriori ricavi per circa 1 migliaia di euro verso tale parte correlata, relativi al riaddebito di servizi comuni e delle spese di assicurazione contrattualmente previste, oltre che per le tessere parcheggi e permessi aeroportuali dei due scali.

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

In data 13 settembre 2007 AdF (oggi TA) e Delifly S.r.l. (parte correlata per il tramite di SO.G.IM. S.p.A) hanno stipulato un contratto in virtù del quale AdF (oggi TA) si è impegnata a sub concedere a Delifly un'area di circa mq. 122 che Delifly utilizza esclusivamente per installarvi un manufatto amovibile, da utilizzare per l'erogazione dei servizi di catering per aviazione generale presso lo scalo di Firenze (ricavi per TA al 30 giugno 2019 pari a 18 migliaia di euro).

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

#### **- ICCAB S.r.l.**

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

Si fa presente come la Capogruppo abbia sub concesso ad ICCAB un locale di circa mq. 40 ubicato presso lo scalo di Firenze che ICCAB utilizza per espletare attività commerciali (ricavi per TA nel primo semestre 2019 pari a 30 migliaia di euro).

Risulta inoltre in essere un contratto attivo che prevede la sub concessione di un locale ubicato in area air side dello scalo di Pisa che ICCAB utilizza per espletare attività commerciali di vendita, per un valore al 30 giugno 2019 di 20 migliaia di euro di ricavi.

Infine, il Gruppo, nel corso del primo semestre 2019, ha maturato nei confronti di ICCAB S.r.l. ulteriori ricavi per circa 1 migliaio di euro relativi al riaddebito di servizi comuni dei due scali.

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

Si segnala che dal 2016 la Capogruppo ha aderito al Consolidato Fiscale Nazionale ai sensi degli articoli da 117 a 129 del Testo Unico delle Imposte sui Redditi (T.U.I.R) la cui consolidante è Corporacion America Italia S.p.a.. La consolidante determina un unico reddito complessivo globale pari alla somma algebrica degli imponibili (reddito o perdita) realizzati dalle singole società che optano per tale modalità di tassazione di gruppo.

La consolidante rileva un credito nei confronti della consolidata pari all'IRES da versare sull'imponibile positivo trasferito da quest'ultima. Invece, nei confronti delle società che

apportano perdite fiscali, la consolidante iscrive un debito pari all'IRES sulla parte di perdita effettivamente utilizzata nella determinazione del reddito complessivo globale. Inoltre, per effetto della partecipazione al Consolidato Fiscale Nazionale, le società possono conferire, ai sensi dell'art. 96 del D.p.r. 917/86, l'eccedenza di interessi passivi resasi indeducibile in capo ad una di esse affinché, fino a concorrenza dell'eccedenza di Reddito Operativo Lordo (i.e. ROL) prodotto nello stesso periodo d'imposta da altri soggetti partecipanti al consolidato, possa essere portata in abbattimento del reddito complessivo di gruppo. Al 30 giugno 2019 TA ha un debito verso la controllante CAI, per effetto dell'IRES maturata sul risultato di periodo, pari a 598 migliaia di euro.

#### **- Comune di Firenze**

Un contratto attivo tra la Capogruppo 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 nel primo semestre 2019 di circa 3 migliaia di euro di ricavi per attività di informazione turistica. Inoltre, fra i costi per servizi della controllata Parcheggi Peretola si registra il ristoro al Comune di Firenze del 7% dei ricavi da parcheggio in forza di un accordo in vigore per un valore al 30 giugno 2019 di 53 migliaia di euro.

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

#### **Partecipazioni dei componenti degli organi di amministrazione e di controllo**

Alla data della presente relazione semestrale si segnalano le seguenti partecipazioni nella Capogruppo TA:

- il sindaco Roberto Giacinti con 3.765 azioni;
- il consigliere Saverio Panerai con 2.403 azioni.

### **14. PRINCIPALI INFORMAZIONI SULLE SOCIETA' CONTROLLATE E SUI RAPPORTI INTERCORSI**

#### **14.1 Parcheggi Peretola S.r.l.**

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

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

I valori economici del primo semestre 2019 rilevano un valore della produzione pari a 1.002 migliaia di euro, in incremento di 72 migliaia di euro rispetto al primo semestre 2018 principalmente riconducibili all'aumento del numero di passeggeri transitati nel primo semestre 2019 dall'Aeroporto di Firenze e, di conseguenza, anche dei clienti del parcheggio gestito dalla società.

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

Il Margine Operativo Lordo (MOL) del primo semestre 2019 è pari a 590 migliaia di euro, in incremento di 73 migliaia di euro ed un utile netto di periodo pari a 402 migliaia di euro, in incremento di 51 migliaia di euro rispetto al primo semestre 2018.

#### 14.2 Toscana Aeroporti Engineering S.r.l.

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

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

1. distacco di personale tecnico/ingegneristico da parte di TA (al 30 giugno sono pari a 12);
2. personale interno (al 30 giugno 2019 è pari a sei dipendenti);
3. società di servizi esterne specializzate.

In continuazione con lo scorso esercizio 2018, le attività di progettazione svolte da TAE per conto di TA nel corso del primo semestre 2019 hanno riguardato la rimodulazione e lo sviluppo del Master Plan 2014-2029 di Firenze e quello di Pisa. In particolare:

- lo studio d'impatto ambientale, la valutazione d'incidenza e di impatto sanitario delle nuove infrastrutture di volo e del nuovo terminal di Firenze;
- la progettazione esecutiva delle opere a compensazione ambientale direttamente connesse alla realizzazione delle nuove infrastrutture di volo di Firenze;
- la progettazione esecutiva delle nuove infrastrutture di volo di Firenze e le verifiche specialistiche relative alle nuove pavimentazioni aeroportuali e superfici di sicurezza ad esse afferenti;
- la progettazione preliminare ed esecutiva per l'ampliamento del lato est dell'aerostazione passeggeri di Pisa (nuovo Terminal arrivi).

Nel primo semestre 2019 sono proseguiti le attività relative all'Osservatorio Ambientale sulle opere di MPL 2014-2019 dell'aeroporto di Firenze a conclusione della Valutazione di Impatto Ambientale (VIA).

Al 30 giugno 2019 la società ha sei dipendenti diretti e, in continuazione con l'anno 2018, le attività di staff sono svolte dalla Capogruppo in forza di un contratto di *servicing* siglato tra le parti.

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

I ricavi del primo semestre 2019, pari a 2.304 migliaia di euro rappresentano la competenza di periodo dei progetti commissionati da TA come sopra meglio descritto.

I costi totali del primo semestre 2019 sono pari a 2.110 migliaia di euro fra cui le voci principali sono rappresentate dal costo del personale interno per 197 migliaia di euro, i costi esterni per studi e progettazioni pari a 1.400 migliaia di euro e dal costo del personale distaccato da TA per 403 migliaia di euro.

Il MOL di periodo è pari a 194 migliaia di euro ed un risultato netto di periodo è pari a 104 migliaia di euro.

#### 14.3 Jet Fuel Co. S.r.l.

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

Nel corso del primo semestre 2019 sono transitati nel deposito 47.280 metri cubi di carburante avio registrando una maggior gestione di volumi pari al 5,3% rispetto ai 44.883 metri cubi del primo semestre 2018. La società ha effettuato servizi di *into-plane* per 32.378 metri cubi di carburante registrando un aumento del 5,6% rispetto ai 30.663 metri cubi del primo semestre 2018.

Al 30 giugno 2019, Jet Fuel ha in corso un contratto di sub-concessione con TA per la gestione del deposito carburanti centralizzato per un valore complessivo nel primo semestre 2019 di 326 migliaia di euro ed un contratto di service amministrativo per un valore di 10 migliaia di euro.

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

I ricavi principali del primo semestre 2019 di Jet Fuel (Aviation) riguardano il servizio di stoccaggio carburante per 670 migliaia di euro (636 migliaia di euro nel primo semestre 2018) e per 468 migliaia di euro il servizio di *into-plane* (409 migliaia di euro nel primo semestre 2018).

I costi principali del primo semestre 2019 sono rappresentati dal costo del personale (380 migliaia di euro), canone di sub-concessione aeroportuale (326 migliaia di euro), manutenzioni e carburante autobotti (34 migliaia di euro), prestazioni professionali (61 migliaia di euro) e assicurazioni industriali (26 migliaia di euro).

Di conseguenza il risultato del primo semestre 2019 regista un utile di periodo di 102 migliaia di euro, rispetto all'utile di periodo registrato nel primo semestre 2018 pari a 55 migliaia di euro.

#### **14.4 Toscana Aeroporti Handling S.r.l.**

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

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

I ricavi principali del primo semestre 2019 riguardano per circa 13,5 milioni di euro i servizi di handling e per circa 1 milione di euro altri ricavi e proventi legati sostanzialmente all'addebito a TA dei servizi operativi richiesti.

I costi principali del primo semestre 2019 sono rappresentati dal costo del personale (10,4 milioni di euro) e dal costo per servizi esterni (3,2 milioni di euro).

Nonostante un MOL positivo per 531 migliaia di euro, il Risultato netto di periodo registrato dalla società nel primo semestre 2019 è pari ad un valore negativo di 37 migliaia di euro.

#### **15. PRINCIPALI RISCHI ED INCERTEZZE CUI IL GRUPPO E' ESPOSTO**

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

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

I principali fattori che possono influenzare l'andamento del settore dei trasporti nel quale il Gruppo opera sono, tra gli altri, il Prodotto Interno Lordo, il livello di fiducia delle imprese e dei consumatori, il tasso di disoccupazione ed il prezzo del petrolio. In generale, le tensioni internazionali, la stretta del credito, l'alto tasso di disoccupazione, la flessione del reddito disponibile delle famiglie in termini reali ed il conseguente calo dei consumi, 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 dei passeggeri registrate nel periodo 2015-2018, testimonia 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 a partire dal 1° luglio 2018 da TAH, società controllata da TA.

A causa dei limitati spazi operativi, sia sull'aeroporto di Pisa (delibera Enac del 4 marzo 2019) che su quello di Firenze (delibera Enac del 30 novembre 2018), TA ha ottenuto parere positivo in merito alla richiesta di limitazione del numero di accessi degli operatori di

assistenza a terra per le categorie 3 e 5 di cui all'allegato A al Dlgs 18/99<sup>1</sup>. In entrambi gli scali la limitazione sugli handler di aviazione commerciale è di due, di cui uno Toscana Aeroporti Handling.

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

Nel primo semestre 2019 i ricavi generati dall'attività di handling sono pari al 23,3% sul totale dei ricavi (24,7% sul totale al netto della voce dei ricavi per servizi di costruzione). Il mercato di riferimento degli operatori che svolgono attività legate alla fornitura dei servizi di handling è tradizionalmente caratterizzato da un'accentuata competitività, nonché da una limitata marginalità in termini di risultati economici.

L'aumento della pressione competitiva, da un lato, e la ridotta marginalità connaturata a tali attività, dall'altro, potrebbero avere un effetto negativo sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria di TA.

#### **- RISCHIO NORMATIVO**

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

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

A tal riguardo si ricorda che alla data di approvazione del presente Bilancio semestrale, sia per l'Aeroporto di Pisa che per l'Aeroporto di Firenze, sono state concluse positivamente le Consultazioni con gli utenti aeroportuali secondo l'istruttoria stabilita dai modelli tariffari per il periodo 2019-2022. L'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha emanato rispettivamente la Delibera n. 50/2019 e la Delibera n. 94/2019 di conformità definitiva ai Modelli tariffari per l'aeroporto di Pisa e per l'aeroporto di Firenze per il periodo 2019-2022. Quanto allo sviluppo infrastrutturale TA potrebbe incontrare difficoltà nel realizzare nei tempi previsti gli investimenti definiti nel Piano degli Interventi approvato da ENAC a causa di eventi non prevedibili o di ritardi, anche dovuti a contenziosi, connessi all'iter autorizzativo e/o realizzativo, con conseguenti possibili effetti negativi sull'ammontare delle tariffe applicabili e sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

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

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

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

---

<sup>1</sup> Assistenza bagagli ed operazioni di pista.

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

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

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

Nel corso del primo semestre 2019 TA ha registrato circa 3,79 milioni passeggeri. L'incidenza totale dei primi tre vettori di linea è del 56%. In particolare, l'incidenza del primo di essi è pari al 39,4% mentre quelli del secondo e del terzo sono rispettivamente pari al 9,1% e al 7,5%.

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

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

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

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

La Società inoltre monitora costantemente la situazione della compagnia di bandiera Alitalia, attualmente in amministrazione straordinaria, nonché il potenziale effetto Brexit che ancora oggi è difficile prevederne le ripercussioni economiche e sociali specificatamente sul trasporto aereo. A tal riguardo si fa comunque presente che tutte le compagnie aeree operanti sugli scali di Pisa e di Firenze hanno, alla data del presente Bilancio, sostanzialmente riconfermato i propri voli da/per il Regno Unito per l'estate 2019.

#### **- RISCHI RELATIVI ALLA DIPENDENZA DA PERSONALE CHIAVE**

Il Gruppo ritiene di essersi dotato di una struttura operativa e dirigenziale capace di assicurare continuità nella gestione degli affari sociali. Inoltre, il Gruppo ha avviato un processo di valorizzazione delle risorse umane in ottica preparatoria all'adozione di un

piano di successione. Tuttavia, qualora una o più figure chiave del Gruppo, quali l'Amministratore Delegato ed altri componenti senior del Management, dovessero interrompere la propria collaborazione senza un congruo preavviso, si potrebbero avere temporanei effetti negativi su prospettive, attività e risultati economici e finanziari.

#### **- RISCHI AMBIENTALI**

Le attività del Gruppo sono disciplinate da numerose normative dell'Unione Europea, nazionali, regionali e locali in materia ambientale. Il Gruppo ha la priorità di svolgere la propria attività nel massimo rispetto da quanto richiesto dalla normativa ambientale; tuttavia essendo il rischio di responsabilità ambientale insito nell'attività del Gruppo non può esservi certezza che in futuro nuove normative non comportino ulteriori adempimenti da parte del Gruppo.

#### **- RISCHI DI NATURA FINANZIARIA**

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

### **16. EVENTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO IL 30 GIUGNO 2019**

#### Principali novità operative dell'Aeroporto di Pisa

- WizzAir: dal 18 dicembre sarà operativo il nuovo volo per Kutaisi (Georgia) con due frequenze settimanali.
- Ryanair: è già aperto alle vendite il nuovo volo per Bucarest Otopeni. Due frequenze settimanali operative dalla prossima stagione invernale.

#### Principali novità operative dell'Aeroporto di Firenze

- Vueling: il vettore spagnolo ha annunciato il posizionamento a settembre del 3° aeromobile sullo scalo Vespucci con apertura delle seguenti destinazioni: Bilbao (2 frequenze settimanali), Monaco (5 frequenze settimanali), Praga (4 frequenze settimanali ciascuno) e Vienna (volo giornaliero), inoltre l'arrivo del 3° aeromobile basato porterà all'incremento di destinazioni già operate fra cui Barcellona, Amsterdam e Palermo.
- Eurowings: prosegue nella stagione invernale le operazioni per Dusseldorf (2 frequenze settimanali)
- Iberia: incrementa le operazioni nella stagione invernale passando dalle 7 frequenze settimanali della stagione 2018/2019 alle 11 della stagione 2019/2020.

#### Altri fatti di rilievo successivi al 30 giugno 2019

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

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

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

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

## 17. PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE

Nei **primi sette mesi del 2019** il sistema Aeroportuale Toscano ha registrato un traffico totale di **4.680.626** passeggeri in **calo dello 0,3%** rispetto allo stesso periodo del 2018 (lo scalo di Firenze in crescita del +3,4% mentre lo scalo di Pisa registra un calo del -2,1%). Si ritiene comunque che l'attuale programmazione dei voli estivi ed invernali porti il Gruppo Toscana Aeroporti ad un esercizio 2019 caratterizzato da un tasso di crescita positivo rispetto al 2018, anche se permangono la criticità della situazione Alitalia, attualmente in amministrazione straordinaria, nonché dell'evoluzione della "Brexit".

\*\*\*

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  
Marco Carrai (Presidente)

**BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO  
SCHEMI AL 30.06.2019**

**GRUPPO TOSCANA AEROPORTI - CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO**

Dati in migliaia di euro	N o t e	I SEM 2019	Di cui Parti correlate	I SEM 2018	Di cui Parti correlate
<b>RICAVI</b>					
Ricavi operativi	1-2	54.083	819	50.616	727
Altri ricavi e proventi	3	775	57	4.835	63
Ricavi per servizi di costruzione	4	3.521	0	5.595	0
<b>TOTALE RICAVI (A)</b>		<b>58.379</b>	<b>876</b>	<b>61.046</b>	<b>790</b>
<b>COSTI</b>					
<b>Costi operativi</b>					
Materiali di consumo	5	568	0	588	0
Costi del personale	6	21.542	0	21.270	0
Costi per servizi	7	15.943	53	14.690	0
Oneri diversi di gestione	8	1.119	0	1.235	0
Canoni aeroportuali	9	985	0	2.977	0
<b>Totale costi operativi</b>		<b>40.158</b>	<b>53</b>	<b>40.760</b>	<b>0</b>
Costi per servizi di costruzione	10	2.596	0	4.935	0
<b>TOTALE COSTI (B)</b>		<b>42.754</b>	<b>53</b>	<b>45.695</b>	<b>0</b>
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO (A-B)</b>		<b>15.625</b>	<b>823</b>	<b>15.351</b>	<b>790</b>
Ammortamenti e svalutazioni	11	5.413		4.864	
Acc. f.do rischi e ripristini	12	1.278		979	
Riprese di valore (svalutazioni) nette di crediti commerciali ed altri crediti	13	78		60	
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>		<b>8.855</b>		<b>9.448</b>	
<b>GESTIONE FINANZIARIA</b>					
Proventi finanziari	14	4		36	
Oneri finanziari	15	-802		-584	
Utile (perdita) da partecipazioni	16	32		36	
<b>TOTALE GESTIONE FINANZIARIA</b>		<b>-767</b>		<b>-512</b>	
<b>UTILE (PERDITA) PRIMA DELLE IMPOSTE</b>		<b>8.089</b>		<b>8.936</b>	
Imposte di periodo	17	-2.739		-3.019	
<b>UTILE (PERDITA) DI PERIODO</b>		<b>5.350</b>		<b>5.917</b>	
Perdita (utile) di periodo di pertinenza di Terzi	18	-68		-37	
<b>UTILE (PERDITA) DI PERIODO DEL GRUPPO</b>		<b>5.282</b>		<b>5.880</b>	
Utile per azione (€)	19	0,2838		0,3159	
Utile diluito per azione (€)		0,2838		0,3159	

---

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


---

Dati in migliaia di euro	N o t e	I SEM 2019		I SEM 2018
<b>UTILE (PERDITA) DI PERIODO (A)</b>		<b>5.350</b>		<b>5.917</b>
<i>Altri utili/(perdite) complessivi che non saranno successivamente riclassificati a conto economico:</i>				
- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale	43	-372		138
<i>Totale Altri utili/(perdite) complessivi, al netto dell'effetto fiscale (B)</i>		-372		138
<b>UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI PERIODO (A) + (B)</b>		<b>4.977</b>		<b>6.055</b>
Perdita (utile) complessiva di periodo di pertinenza di Terzi	40	-62		-57
<b>UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA DI PERIODO DEL GRUPPO</b>		<b>4.916</b>		<b>5.998</b>

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

<b>ATTIVO</b>	Note	<b>30.06.2019</b>	<b>31.12.2018</b>
<b>ATTIVITA' NON CORRENTI</b>			
Attività immateriali	20-22	173.309	172.956
Immobili, impianti e macchinari	23	28.137	26.853
Diritti d'uso	24	4.588	0
Partecipazioni in altre imprese	25	2.945	2.945
Partecipazioni in imprese collegate	26	570	596
Altre attività finanziarie	27-28	3.491	3.589
<i>di cui verso parti correlate</i>		160	216
Attività fiscali differite	29	1.693	2.221
<b>TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI</b>		<b>214.734</b>	<b>209.160</b>
<b>ATTIVITA' CORRENTI</b>			
Crediti verso i clienti	30	28.684	18.861
<i>di cui verso parti correlate</i>		460	552
Crediti verso imprese collegate	31	215	174
Crediti tributari	32	2.271	2.355
Crediti verso altri esigibili entro l'anno	33	10.896	9.050
Cassa e mezzi equivalenti	34	6.653	14.270
<b>TOTALE ATTIVITA' CORRENTI</b>		<b>48.719</b>	<b>44.710</b>
<b>TOTALE ATTIVO</b>		<b>263.453</b>	<b>253.870</b>

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

<b>PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'</b>	Note	<b>30.06.2019</b>	<b>31.12.2018</b>
<b>CAPITALE E RISERVE</b>			
Capitale	35	30.710	30.710
Riserve di capitale	36	74.124	73.405
Riserva rettifiche IAS	37	-3.229	-3.229
Utili (perdite) portati a nuovo	38	3.238	2.754
Utile (perdita) di periodo del Gruppo	39	5.282	14.596
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO</b>		<b>110.124</b>	<b>118.236</b>
<b>PATRIMONIO NETTO DI TERZI</b>	40	194	292
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO</b>		<b>110.318</b>	<b>118.528</b>
<b>PASSIVITA' NON CORRENTI</b>			
Fondi rischi e oneri	41	2.225	4.164
Fondi di ripristino e sostituzione	42	18.527	18.939
Fondi benefici ai dipendenti	43	5.984	5.782
Passività finanziarie scadenti oltre un anno	44	22.011	28.164
Passività finanziarie per diritti d'uso oltre un anno	45	4.212	0
Altri debiti esigibili oltre l'anno	46	248	202
<b>TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI</b>		<b>53.207</b>	<b>57.251</b>
<b>PASSIVITA' CORRENTI</b>			
Passività finanziarie scadenti entro un anno	44	36.603	14.256
Passività finanziarie per diritti d'uso entro un anno	45	398	0
Debiti tributari	47	12.045	10.985
<b>Debiti commerciali e diversi</b>			
Debiti commerciali	48	26.766	28.606
<i>di cui verso parti correlate</i>		12	36
Debiti verso Istituti previdenziali	49	2.098	2.955
Altri debiti esigibili entro l'anno	50	13.892	14.201
<i>di cui verso parti correlate</i>		604	1.571
Fondi di ripristino e sostituzione (quota corrente)	42	7.448	6.473
Acconti	51	678	614
<b>Totale debiti commerciali e diversi</b>		<b>50.883</b>	<b>52.849</b>
<b>TOTALE PASSIVITA' CORRENTI</b>		<b>99.928</b>	<b>78.091</b>
<b>TOTALE PASSIVITA'</b>		<b>153.135</b>	<b>135.342</b>
<b>TOTALE PASSIVITA' E PATRIMONIO NETTO</b>		<b>263.453</b>	<b>253.870</b>

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

	CAPITALE SOCIALE	RISERVA DA SOVRAPPREZZO AZIONI	RISERVA LEGALE	RISERVE STATUTORIE	ALTRERISERVE	RISERVA RETTIFICHEIAS	TOTALE RISERVE DI RISULTATO	TOTALE PN DI GRUPPO	PN DI TERZI	TOTALE PATRIMONIO NETTO
<b>PN al 31 dicembre 2017</b>	<b>30.710</b>	<b>18.941</b>	<b>3.475</b>	<b>25.876</b>	<b>24.585</b>	<b>-3.229</b>	<b>13.002</b>	<b>113.360</b>	<b>221</b>	<b>113.581</b>
UTILE (PERDITA) NETTO DI PERIODO	-	-	-	-	-	-	5.880	<b>5.880</b>	37	<b>5.917</b>
ALTRI COMON. DI C/ECON COMPLESSIVO	-	-	-	-	-	-	118	<b>118</b>	20	<b>138</b>
<b>TOTALE UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA</b>	-	-	-	-	-	-	<b>5.998</b>	<b>5.998</b>	<b>57</b>	<b>6.055</b>
DESTINAZIONE UTILE	-	-	528	0	-	-	-528	-	-	-
DIVIDENDI	-	-	-	-	-	-	-9.883	-9.883	110	<b>-9.993</b>
<b>TOTALE MOVIMENTI RILEVATI DIRETTAMENTE A PN</b>	-	-	<b>528</b>	<b>0</b>	-	-	<b>-10.411</b>	<b>-9.883</b>	<b>110</b>	<b>-9.993</b>
<b>PN al 30 giugno 2018</b>	<b>30.710</b>	<b>18.941</b>	<b>4.003</b>	<b>25.876</b>	<b>24.585</b>	<b>-3.229</b>	<b>8.590</b>	<b>109.475</b>	<b>168</b>	<b>109.643</b>
<b>PN al 31 dicembre 2018</b>	<b>30.710</b>	<b>18.941</b>	<b>4.003</b>	<b>25.876</b>	<b>24.585</b>	<b>-3.229</b>	<b>17.351</b>	<b>118.236</b>	<b>292</b>	<b>118.528</b>
UTILE (PERDITA) NETTO DI PERIODO	-	-	-	-	-	-	5.282	<b>5.282</b>	68	<b>5.350</b>
ALTRI COMON. DI C/ECON COMPLESSIVO	-	-	-	-	-	-	-366	<b>-366</b>	-6	<b>-372</b>
<b>TOTALE UTILE (PERDITA) COMPLESSIVA</b>	-	-	-	-	-	-	<b>4.916</b>	<b>4.916</b>	<b>62</b>	<b>4.977</b>
DESTINAZIONE UTILE	-	-	687	31	-	-	-718	<b>0</b>	-	<b>0</b>
DIVIDENDI	-	-	-	-	-	-	-13.028	-13.028	160	<b>-13.188</b>
<b>TOTALE MOVIMENTI RILEVATI DIRETTAMENTE A PN</b>	-	-	<b>688</b>	<b>31</b>	-	-	<b>-13.746</b>	<b>-13.027</b>	<b>160</b>	<b>-13.188</b>
<b>PN al 30 giugno 2019</b>	<b>30.710</b>	<b>18.941</b>	<b>4.691</b>	<b>25.906</b>	<b>24.585</b>	<b>-3.229</b>	<b>8.520</b>	<b>110.124</b>	<b>194</b>	<b>110.318</b>

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

<i>migliaia di euro</i>	<b>I SEM 2019</b>	<b>I SEM 2018</b>
<b>ATTIVITA' OPERATIVA</b>		
<b>Risultato netto di periodo</b>	<b>5.350</b>	<b>5.917</b>
<i>Rettifiche per:</i>		
- Ammortamenti	5.413	4.864
- Altri accantonamenti e svalutazioni	25	(221)
- Variazione Fondo rischi e oneri	(1.939)	32
- Variazione netta del TFR e altri fondi	(170)	(327)
- Oneri finanziari di periodo	728	584
- Oneri finanziari diritti d'uso	70	0
- Variazione netta imposte (anticipate)/differite	527	33
- Imposte di periodo	2.212	2.987
<i>Flussi di cassa dell'attività operativa prima delle variazioni di capitale circolante</i>	<b>12.216</b>	<b>13.868</b>
- (Incremento)/decremento nei crediti commerciali	(9.823)	6.245
- (Incremento)/decremento in altri crediti	(1.804)	(3.144)
- Incremento/(decremento) nei debiti verso fornitori	(1.841)	(5.486)
- Incremento/(decremento) in altri debiti	424	(374)
<i>Flussi di cassa dell'attività operativa delle variazioni di capitale circolante</i>	<b>(13.043)</b>	<b>(2.760)</b>
<b>Disponibilità liquide generate dall'attività operativa</b>	<b>(828)</b>	<b>11.108</b>
- Interessi passivi pagati	(233)	(163)
- Imposte pagate	(2.570)	(2.553)
<b>Flusso di cassa delle attività operative</b>	<b>(3.631)</b>	<b>8.392</b>
<b>ATTIVITA' D' INVESTIMENTO</b>		
- Acquisto di attività materiali	(2.950)	(999)
- Cessione di attività materiali	0	50
- Acquisto di attività immateriali	(3.831)	(5.903)
- Partecipazioni e attività finanziarie	124	(3.758)
<b>Disponibilità liq. Generate dall'attività d'investimento</b>	<b>(6.657)</b>	<b>(10.610)</b>
<b>FLUSSO DI CASSA DI GESTIONE</b>	<b>(10.288)</b>	<b>(2.218)</b>
<b>ATTIVITA' FINANZIARIE</b>		
- Dividendi corrisposti	(13.188)	(9.993)
- Accensione finanziamenti a breve/lungo termine	18.500	18.500
- (Rimborso) finanziamenti a breve/lungo termine	(2.333)	(7.219)
- (Rimborso) Passività finanziarie per diritti d'uso	(308)	0
<b>Disponibilità liquide nette derivanti / (impiegate) dall'att. fin.</b>	<b>2.671</b>	<b>1.288</b>
<b>Incremento / (decremento) netto disp. liq. Mezzi equivalenti</b>	<b>(7.617)</b>	<b>(930)</b>
Disp. Liquide e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	14.270	13.360
<b>Disp. Liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo</b>	<b>6.653</b>	<b>12.430</b>

## NOTE ILLUSTRATIVE AL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO AL 30.06.2019

### PREMESSA

Il Gruppo Toscana Aeroporti (di seguito anche "Gruppo" o "Gruppo TA") è formato dalla capogruppo Toscana Aeroporti S.p.a. (di seguito anche la "Capogruppo" o "TA", già Società Aeroporto Toscano Galileo Galilei S.p.a.), società per azioni con sede legale in Firenze via Del Termine n. 11 ed iscritta presso l'Ufficio del Registro delle Imprese di Firenze, e dalla sue controllate Toscana Aeroporti Engineering s.r.l., Parcheggi Peretola s.r.l., Toscana Aeroporti Handling s.r.l. e Jet Fuel Co. s.r.l..

Le principali attività del Gruppo 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

Al 30 giugno 2019 la struttura del Gruppo TA è quella allegata alla Relazione sulla Gestione e si intende qui richiamata. Rispetto al 31 dicembre 2018 nella struttura del Gruppo non vi sono variazioni societarie.

### STRUTTURA E CONTENUTO DEI PROSPETTI CONTABILI

Il Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2019 del Gruppo TA è stato predisposto in conformità ai Principi Contabili Internazionali (IAS/IFRS), in vigore alla data, emessi dall'International Accounting Standards Board e omologati dall'Unione Europea, nonché in conformità ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs n. 38/2005 (Delibera Consob n. 15519 del 27 luglio 2006 recante "Disposizioni in materia di schemi di bilancio", Delibera Consob n. 15520 del 27 luglio 2006 recante "Modifiche e integrazione al Regolamento Emittenti adottato con Delibera n. 11971/99", Comunicazione Consob n. 6064293 del 28 luglio 2006 recante "Informativa societaria richiesta ai sensi dell'art. 114, comma 5, D.Lgs. 58/98"). Si è inoltre tenuto conto delle interpretazioni dell'International Financial Reporting Interpretations Committee ("IFRIC"), precedentemente denominate Standing Interpretations Committee ("SIC").

Nella predisposizione del presente Bilancio consolidato 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 2018, ad eccezione di quanto riportato nel paragrafo "Nuovi Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni applicati dal 1° gennaio 2019".

Le informazioni riportate nella presente Relazione Finanziaria semestrale devono essere lette congiuntamente al Bilancio consolidato al 31 dicembre 2018, 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 2018.

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 semestre piuttosto che nel primo e quarto semestre. 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.

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

### *IFRS 16 "Leasing"*

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

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

Il Gruppo ha scelto di utilizzare l'approccio di transizione semplificato e quindi non ha modificato gli importi comparativi dell'anno precedente alla prima adozione. Le attività iscritte per il diritto d'uso sono misurate per l'ammontare del debito di leasing all'atto dell'adozione, calcolato attualizzando il valore dei canoni di leasing a scadere.

Al 31 dicembre 2018, il Gruppo aveva impegni di leasing operativo non annullabili per 6,2 milioni di euro, riferiti per circa 0,1 milioni di euro a contratti di locazione a breve termine e per 0,1 milioni di euro a leasing di modesto valore, per i quali il Gruppo ha scelto di utilizzare l'esenzione opzionale prevista dallo IASB che consente di rilevare il costo per l'utilizzo dei beni di terzi a quote costanti.

Per i restanti impegni di leasing, avendo scelto di utilizzare l'approccio di transizione semplificato, il Gruppo al 1° gennaio 2019 ha rilevato attività per il diritto d'uso pari a circa 4,8 milioni di euro e passività per pari importo, calcolate attualizzando il valore dei canoni di leasing a scadere.

Con riferimento alle attività che coinvolgono il Gruppo come locatore non si sono determinati effetti significativi sul bilancio.

#### *IFRS 9 "Strumenti finanziari"*

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

#### *IAS 28 "Partecipazioni in società collegate e joint venture"*

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

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

Nel mese di dicembre 2017, lo IASB ha emesso un insieme di modifiche agli IFRS (Annual Improvements to IFRSs 2015-2017 Cycle). Le disposizioni approvate hanno apportato modifiche: (i) al principio IFRS 3 "Aggregazioni aziendali"; (ii) al principio IFRS 11 "Accordi a controllo congiunto"; (iii) al principio IAS 12 "Imposte sul reddito"; (iv) al principio IAS 23 "Oneri finanziari" relativamente al trattamento contabile dei finanziamenti originariamente collegati allo sviluppo di un'attività. Tali emendamenti, applicabili con decorrenza dal 1° gennaio 2019, non hanno determinato un impatto significativo né sul bilancio né nell'informativa.

#### *IAS 19 "Benefici per i dipendenti"*

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

#### *IFRIC 23 "Incertezza sui trattamenti ai fini dell'imposta sul reddito"*

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

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

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

- Nel mese di maggio 2017 lo IASB ha emesso il nuovo principio IFRS 17 "Contratti di assicurazione". Il nuovo principio sostituirà l'IFRS 4 e sarà applicabile con decorrenza dal 1° gennaio 2021.
- Nel mese di ottobre 2018 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti allo IAS 1 ed allo IAS 8 che forniscono chiarimenti circa la definizione di "materialità". Gli emendamenti saranno applicabili con decorrenza dal 1° gennaio 2020.
- Nel mese di ottobre 2018 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti all' IFRS 3 che modificano la definizione di "business". Gli emendamenti saranno applicabili con decorrenza dal 1° gennaio 2020.

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

## PRINCIPALI RISCHI DI NATURA FINANZIARIA

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

### 1) Rischio di credito

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

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

Si rammenta che la Capogruppo ha stipulato sulle posizioni creditizie un'assicurazione sul credito di tipo "excess of loss" con la quale viene coperto il rischio di mancato incasso di crediti nei casi di procedure concorsuali (insolvenza di diritto) in cui può venire a trovare il cliente. 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 2019, il Gruppo ha un Indebitamento Finanziario Netto (anche detta Posizione Finanziaria Netta o PFN) negativo per 56,6 milioni di euro (28,15 milioni al 31 dicembre 2018). Esso è la risultante di una PFN corrente negativa di 30,3 migliaia di euro (13 migliaia di euro al 31 dicembre 2018) ed una PFN non corrente negativa pari a 26,2 milioni di euro (28,2 milioni di euro al 31 dicembre 2018). Per i dettagli relativi alle caratteristiche dei finanziamenti del Gruppo si rinvia alla nota 44 "Passività finanziarie".

I contratti di finanziamento del Gruppo, prevedono tassi d'interesse parametrati all'EURIBOR a sei mesi ed alcuni impegni tra i quali il rispetto di covenants finanziari.

Il Gruppo fa ricorso anche a finanziamenti bancari di breve periodo per soddisfare esigenze di breve termine, in particolare nel periodo semestrale collegato all'andamento stagionale delle attività.

Il Gruppo ritiene che i fondi e le linee di credito a breve e medio-lungo termine attualmente in essere, oltre a quelli che saranno generati dai flussi dell'attività operativa, consentiranno allo stesso di soddisfare i propri fabbisogni di liquidità inclusi i rimborsi 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.

PFN pari al 30 giugno 2019 a 56,6 milioni di euro ed il quoziente d'indebitamento finanziario (PFN/Patrimonio Netto) pari al 30 giugno 2019 a 0,51 (0,24 al 31 dicembre 2018), confermano la solidità finanziaria del Gruppo.

Sulla base dell'Indebitamento Finanziario Netto al 30 giugno 2019, l'impatto potenziale in termini di crescita/diminuzione degli oneri finanziari su base annua collegato all'andamento dei tassi d'interesse, in conseguenza di un'ipotetica crescita/diminuzione di 100 b.p., sarebbe pari a circa +/-520 migliaia di euro.

Inoltre, l'impatto potenziale sul Fondo di ripristino in termini di crescita, in conseguenza di un'ipotetica diminuzione di 50 b.p. su base annua dei tassi di interesse, sarebbe pari a circa +523 migliaia di euro. Invece, l'impatto potenziale sul Fondo in termini di diminuzione, in conseguenza di un'ipotetica crescita di 50 b.p. su base annua dei tassi di interesse, sarebbe pari a circa -558 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.

### **Informazioni in merito ai principali clienti della Capogruppo TA**

Nel primo semestre 2019 TA ha registrato circa 3,8 milioni di passeggeri, in un sistema dove complessivamente operano 37 vettori di linea. L'incidenza totale dei primi tre vettori è del 56%. In particolare, l'incidenza del primo di essi è pari al 39,4% (Ryanair) mentre quelli del secondo e del terzo sono pari rispettivamente al 9,1% (Vueling) e 7,5% (easyJet).

### **INFORMATIVA PER SETTORI OPERATIVI**

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

Tuttavia possono essere identificati dei settori rilevanti caratterizzati da un'autonoma natura di prodotti/servizi e processi produttivi per i quali, per le considerazioni su esposte, viene proposta una informativa riconducibile ai dati resi direttamente disponibili

attraverso le elaborazioni del sistema di contabilità analitica aziendale utilizzate in azienda dai "Chief Operating Decision Maker".

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.

- **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.

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.

## Informativa per settore di attività: BILANCIO CONSOLIDATO

(valori in €/000)	Aviation		Non Aviation		Poste non allocate (Corporate)		Totale	
	30/06/2019	30/06/2018	30/06/2019	30/06/2018	30/06/2019	30/06/2018	30/06/2019	30/06/2018
<b><u>Gruppo TA - Conto economico</u></b>								
Ricavi operativi e altri ricavi	44.274	43.384	9.566	7.231	1.017	4.836	54.858	55.451
di cui Pisa	24.669	24.900	3.266	2.344	766	3.310	28.702	30.553
di cui Firenze	19.605	18.484	6.300	4.887	251	1.526	26.156	24.897
Ricavi per serv. costruz.	2.109	4.517	310	343	1.103	734	3.521	5.595
di cui Pisa	212	1.811	300	2	0	66	513	1.879
di cui Firenze	1.896	2.706	10	341	1.103	668	3.008	3.716
<b>Totale Ricavi di settore</b>	<b>46.383</b>	<b>47.901</b>	<b>9.876</b>	<b>7.574</b>	<b>2.120</b>	<b>5.570</b>	<b>58.379</b>	<b>61.045</b>
Costi operativi (*)	31.034	29.438	2.282	4.078	6.840	7.245	40.157	40.760
di cui Pisa	18.664	18.232	1.143	3.129	3.152	3.842	22.959	25.203
di cui Firenze	12.370	11.206	1.140	948	3.688	3.403	17.197	15.557
Costi per serv. costruz.	1.555	4.517	228	343	813	74	2.596	4.935
di cui Pisa	157	1.811	221	2	0	46	378	1.858
di cui Firenze	1.398	2.706	7	341	813	28	2.218	3.076
Ammort.ti e accanton.ti	4.179	3.839	850	944	1.742	1.120	6.770	5.903
di cui Pisa	2.155	2.026	553	530	969	402	3.677	2.958
di cui Firenze	2.024	1.813	297	414	773	718	3.094	2.945
<b>Risultato operativo</b>	<b>9.615</b>	<b>10.107</b>	<b>6.515</b>	<b>2.210</b>	<b>-7.275</b>	<b>-2.868</b>	<b>8.855</b>	<b>9.448</b>
di cui Pisa	3.906	4.641	1.649	-1.315	-3.351	-913	2.204	2.413
di cui Firenze	5.710	5.465	4.866	3.525	-3.924	-1.955	6.651	7.035
Gestione finanziaria	0	0	0	0	-767	-513	-767	-512
<b>Ris. ante imposte</b>	<b>9.615</b>	<b>10.107</b>	<b>6.515</b>	<b>2.210</b>	<b>-8.042</b>	<b>-3.381</b>	<b>8.089</b>	<b>8.936</b>
Imposte di esercizio	0	0	0	0	-2.739	-3.019	-2.739	-3.019
<b>Ris. netto di esercizio</b>	<b>9.615</b>	<b>10.107</b>	<b>6.515</b>	<b>2.210</b>	<b>-10.781</b>	<b>-6.400</b>	<b>5.350</b>	<b>5.917</b>
Perdita (utile) di Terzi	0	0	0	0	-68	-37	-68	-37
<b>Ris. netto di Gruppo</b>	<b>9.615</b>	<b>10.107</b>	<b>6.515</b>	<b>2.210</b>	<b>-10.849</b>	<b>-6.437</b>	<b>5.282</b>	<b>5.880</b>
<b><u>Gruppo TA - Situazione patrimoniale-finanziaria</u></b>								
	30/06/2019	31/12/2018	30/06/2019	31/12/2018	30/06/2019	31/12/2018	30/06/2019	31/12/2018
Attività correnti	31.343	20.378	9.013	4.591	8.363	19.741	48.719	44.710
Attività non correnti	141.571	141.248	47.737	42.595	25.426	25.317	214.734	209.160
<b><u>Gruppo TA - Altre informazioni</u></b>								
Investimenti	4.069	5.557	1.324	383	1.388	963	6.781	6.903

(\*) Fra cui Canoni aeroportuali pari ad € 985 migliaia nel primo semestre 2019 (€ 2.977 migliaia nel primo semestre 2018). Si ricorda che nei Canoni aeroportuali del primo semestre 2019 incide il rilascio del Fondo rischi VVF per 2 milioni di euro.

### Informazioni in merito ai principali clienti

Nel corso del primo semestre 2019 TA ha registrato circa 3,79 milioni passeggeri. L'incidenza totale dei primi tre vettori di linea è del 56%. In particolare, l'incidenza del primo di essi è pari al 39,4% (Ryanair) mentre quelli del secondo e del terzo sono rispettivamente pari al 9,1% (Vueling) e al 7,5% (easyJet).

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

### VALORE DELLA PRODUZIONE

Complessivamente i ricavi consolidati al 30 giugno 2019 ammontano a 58,38 milioni di euro (61,05 milioni di euro al 30 giugno 2018) con una variazione negativa di 2.667 migliaia di euro e sono così composti:

Dati in migliaia di euro	I SEM 2019	I SEM 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var.%
			I	
<b>RICAVI</b>				
<b>Ricavi operativi</b>				
Ricavi aviation	44.813	43.384	1.429	3,3%
Ricavi non aviation	15.497	14.003	1.493	10,7%
Oneri Sviluppo network	-6.226	-6.771	545	-8,0%
<b>Totale ricavi operativi</b>	<b>54.083</b>	<b>50.616</b>	<b>3.467</b>	<b>6,8%</b>
Altri ricavi e proventi	775	4.835	-4.060	-84,0%
Ricavi per servizi di costruzione	3.521	5.595	-2.074	-37,1%
<b>TOTALE RICAVI (A)</b>	<b>58.379</b>	<b>61.046</b>	<b>-2.667</b>	<b>-4,4%</b>

Per l'analisi degli scostamenti principali sui due semestri in esame si rimanda a quanto riportato in relazione sulla gestione al paragrafo 10.1.

### 1. Ricavi Aviation

Nel prospetto che segue sono riportate le voci che compongono i ricavi "Aviation" al 30 giugno 2019 e le variazioni, sia in termini assoluti che in termini percentuali, rispetto al 30 giugno 2018:

Dati in migliaia di euro	I SEM 2019	I SEM 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var. %
			I	
<b>RICAVI AVIATION</b>				
Diritti imbarco passeggeri	13.838	13.932	-93	-0,7%
Diritti approdo/partenza	7.555	7.214	340	4,7%
Diritti sosta	613	539	74	13,7%
Diritti assistenza PRM	1.881	1.226	655	53,4%
Diritti cargo	247	267	-20	-7,5%
Corrispettivi sicurezza passeggero	3.721	3.367	354	10,5%
Corrispettivi sicurezza bagaglio	1.741	1.990	-249	-12,5%
Handling	14.059	13.875	184	1,3%
Infrastrutture centralizzate	1.158	974	184	18,9%
<b>TOTALE RICAVI AVIATION</b>	<b>44.813</b>	<b>43.384</b>	<b>1.429</b>	<b>3,3%</b>
Incid.% su Ricavi op. lordo Oneri Sviluppo Network	74,3%	75,6%		

### 2. Ricavi Non Aviation

Il prospetto che segue illustra il dettaglio dei ricavi inerenti le attività non aviation svolte nei primi sei mesi del 2019 ed in quelli corrispondenti del primo semestre 2018:

Dati in migliaia di euro	I SEM 2019	I SEM 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var. %
<b>RICAVI NON AVIATION</b>				
Parcheggi	3.278	3.159	119	3,8%
Food	1.770	1.519	251	16,5%
Retail	2.768	2.362	405	17,1%
Pubblicità	1.046	1.142	-97	-8,5%
Real Estate	877	939	-62	-6,6%
Autonoleggi	2.729	1.995	735	36,8%
Altre subconcessioni	1.169	1.361	-192	-14,1%
Sale Vip	1.442	1.170	272	23,2%
Biglietteria aerea	236	199	37	18,5%
Agenzia cargo	183	157	26	16,4%
<b>TOTALE RICAVI NON AVIATION</b>	<b>15.497</b>	<b>14.003</b>	<b>1.493</b>	<b>10,7%</b>
Incid.% su Ricavi op. lordo Oneri Sviluppo Network	25,7%	24,4%		

### Oneri Sviluppo Network

La Capogruppo TA ha come obiettivo principale quello di stimolare lo sviluppo del traffico aereo di linea passeggeri e merci presso gli scali aeroportuali toscani di Pisa (PSA-Galileo Galilei) e Firenze (FLR-Amerigo Vespucci), coerentemente con le caratteristiche del mercato toscano e le infrastrutture aeroportuali, e di incrementare il numero di collegamenti aerei di linea da e per gli aeroporti al fine di sostenere il consolidamento e lo sviluppo dei traffici aerei tali da contribuire alla crescita economica della società di gestione e soddisfare la domanda del bacino di riferimento di una migliore accessibilità. A tal fine, la Capogruppo TA per perseguire gli obiettivi di cui sopra si avvale di un programma di incentivazione basato su contributi marketing (c.d. oneri di sviluppo network) la cui entità varia in funzione dell'entità dei servizi aerei che i vettori effettuano sullo scalo e di quanto l'operazione sia ritenuta di interesse strategico per lo scalo di riferimento ed il territorio, in considerazione della libera iniziativa imprenditoriale. Gli oneri di sviluppo network al 30 giugno 2019 ammontano a 6,23 milioni di euro in diminuzione di 545 migliaia di euro rispetto al 30 giugno 2018 quando erano pari a 6,77 milioni di euro.

### 3. Altri ricavi e proventi

Il prospetto che segue illustra il dettaglio dei ricavi inerenti gli altri ricavi e proventi registrati nei primi sei mesi del 2019 ed in quelli corrispondenti del primo semestre 2018.

Dati in migliaia di euro	I SEM 2019	I SEM 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var. %
<b>ALTRI RICAVI E PROVENTI</b>				
Indennizzi	165	4.247	-4.082	-96,1%
Services e consulenze	109	96	14	14,4%
Addebiti utenze ed altri	469	463	5	1,2%
Minori	31	29	3	9,8%
<b>TOTALE RICAVI E PROVENTI</b>	<b>775</b>	<b>4.835</b>	<b>-4.060</b>	<b>-84,0%</b>
Incid.% su Ricavi	1,3%	7,9%		

#### 4. Ricavi per servizi di costruzione

I ricavi per servizi di costruzione al 30 giugno 2019 ammontano a 3,5 milioni di euro (5,6 milioni di euro al 30 giugno 2018) con una variazione negativa di 2,1 milioni di euro.

I minori ricavi consuntivati derivano dalla diversa evoluzione degli investimenti rispetto al primo semestre 2018.

Per maggiori dettagli si rinvia a quanto esposto in Relazione al paragrafo sugli "Investimenti del Gruppo".

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

<b>dati in euro/000</b>	<b>I SEM 2019</b>	<b>I SEM 2018</b>
Ricavi non rientranti nell'ambito di applicazione dell'IFRS 15	10.086	8.654
Ricavi "over time"	48.293	52.392
Ricavi "point in time"	0	0
<b>Totale Ricavi</b>	<b>58.379</b>	<b>61.046</b>

#### COSTI

Complessivamente i Costi consolidati al 30 giugno 2019 ammontano a 42,75 milioni di euro (45,7 milioni di euro al 30 giugno 2018) con una variazione negativa di 2.941 migliaia di euro e sono così composti:

Dati in migliaia di euro	<b>I SEM 2019</b>	<b>I SEM 2018</b>	<b>Var. Ass. 2019/2018</b>	<b>Var.%</b>
<b>COSTI</b>				
<b>Costi operativi</b>				
Materiali di consumo	568	588	-20	-3,5%
Costi del personale	21.542	21.270	272	1,3%
Costi per servizi	15.943	14.690	1.254	8,5%
Oneri diversi di gestione	1.119	1.235	-115	-9,3%
Canoni aeroportuali	985	2.977	-1.992	-66,9%
<b>Totale costi operativi</b>	<b>40.158</b>	<b>40.760</b>	<b>-602</b>	<b>-1,5%</b>
Costi per servizi di costruzione	2.596	4.935	-2.338	-47,4%
<b>TOTALE COSTI (B)</b>	<b>42.754</b>	<b>45.695</b>	<b>-2.941</b>	<b>-6,4%</b>

Per l'analisi degli scostamenti principali sui due semestri in esame si rimanda a quanto riportato al paragrafo 10.1.

#### 5. Materiali di consumo

Tale voce si riferisce ai costi per materiali di consumo che ammontano al 30 giugno 2019 a 568 migliaia di euro (588 migliaia di euro al 30 giugno 2018). In particolare sono costituiti da costi per carburanti (354 migliaia di euro), vestiario (77 migliaia di euro) e materiali per servizi operativi (85 migliaia di euro).

#### 6. Costi del personale

Il costo del Personale, pari 21,54 milioni di euro al 30 giugno 2019, ha registrato un incremento rispetto al 30 giugno 2018 di 272 migliaia di euro. Si evidenzia di seguito la composizione di tale componente di costo.

Dati in migliaia di euro	I SEM 2019	I SEM 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var. % 2019/2018
<b>COSTI DEL PERSONALE</b>				
<b>Retribuzioni</b>	<b>21.480</b>	<b>21.134</b>	<b>346</b>	<b>1,6%</b>
di cui:				
Stipendi	12.406	12.939	-533	-4,1%
Salari	3.156	2.526	630	25,0%
Oneri sociali	4.633	4.429	204	4,6%
TFR	1.285	1.240	45	3,6%
<b>altri costi lavoro</b>	<b>62</b>	<b>137</b>	<b>-75</b>	<b>-54,6%</b>
di cui:				
Contributi cral	5	6	-1	-22,3%
Fondo sociale	0	6	-6	-100,5%
Benefits al personale	51	46	4	9,2%
Somministrato e varie	7	78	-72	-91,7%
<b>TOTALE COSTI DEL PERSONALE</b>	<b>21.542</b>	<b>21.270</b>	<b>272</b>	<b>1,3%</b>
Incid.% su Costi operativi	51,1%	52,2%		

La seguente tabella illustra l'**organico medio** annuo (espresso in *Equivalent Full Time*<sup>1</sup>) relativo al primo semestre 2019 e le variazioni rispetto allo stesso periodo del 2018:

EFT	I° Sem 2019	I° Sem 2018	Δ+/-	Δ%
TOSCANA AEROPORTI	332,5	721,7	-389,1	-53,9%
TOSCANA AEROPORTI HANDLING	418,1	0,0	418,1	n.s.
Jet Fuel	12,5	11,0	1,5	13,6%
TAE	6,0	5,0	1,0	20,0%
<b>Gruppo</b>	<b>769,2</b>	<b>737,7</b>	<b>31,5</b>	<b>4,3%</b>

Per l'analisi degli scostamenti principali sui due semestri in esame si rimanda a quanto riportato al paragrafo 12.

## 7. Costi per servizi

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

<sup>1</sup> Negli EFT n.2 unità a tempo parziale sono considerate n.1 unità a tempo pieno.

Dati in migliaia di euro	I SEM 2019	I SEM 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var. % 2019/2018
<b>COSTI PER SERVIZI</b>				
Servizi commerciali	126	126	0	-0,1%
Spese istituzionali	868	804	65	8,0%
Altri servizi	2.613	2.228	385	17,3%
Servizi per il personale	889	987	-98	-9,9%
Servizi di manutenzione	3.032	2.700	333	12,3%
Utenze	1.881	1.667	215	12,9%
Servizi operativi	6.533	6.178	354	5,7%
<b>TOTALE COSTI PER SERVIZI</b>	<b>15.943</b>	<b>14.690</b>	<b>1.254</b>	<b>8,5%</b>
Incid.% su Costi	37,8%	36,0%		

I "servizi commerciali" per 126 migliaia di euro al 30 giugno 2019 (126 migliaia di euro al 30 giugno 2018) comprendono i seguenti costi.

Dati in migliaia di euro	I SEM 2019	I SEM 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var. % 2019/2018
<b>COSTI PER SERVIZI</b>				
<b>Servizi commerciali</b>	<b>126</b>	<b>126</b>	<b>0</b>	<b>-0,1%</b>
<u>di cui:</u>				
Provigioni pubblicità	12	12	0	0,0%
Gestione impianti pubblicità	41	30	11	37,5%
Promozioni retail	13	24	-11	-46,6%
Servizio dry cleaning	60	60	0	0,0%

Le "spese istituzionali" per 868 migliaia di euro (804 migliaia di euro al 30 giugno 2018) comprendono principalmente i costi degli organi amministrativi e di controllo.

Dati in migliaia di euro	I SEM 2019	I SEM 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var. % 2019/2018
<b>COSTI PER SERVIZI</b>				
<b>Spese istituzionali</b>	<b>868</b>	<b>804</b>	<b>65</b>	<b>8,0%</b>
<u>di cui:</u>				
Emolumenti amm.ri	594	580	14	2,5%
Emolumenti sindaci	124	91	34	36,9%
Viaggi trasferte amm.ri	116	100	17	16,8%
Legali, notarili, assembleari	8	28	-20	-71,3%
Partecipazione congressi	26	6	20	329,1%

Gli "altri servizi" per 2,61 milioni di euro (2,23 milioni di euro al 30 giugno 2018) comprendono principalmente prestazioni professionali, assicurazioni industriali e costi di comunicazione.

Dati in migliaia di euro	I SEM 2019	I SEM 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var. % 2019/2018
<b>COSTI PER SERVIZI</b>				
<b>Altri servizi</b>	<b>2.613</b>	<b>2.228</b>	<b>385</b>	<b>17,3%</b>
<u>di cui:</u>				
Prestazioni professionali	1.266	1.313	-47	-3,6%
Assicurazioni industriali	325	335	-10	-2,9%
Comunicazione	974	553	421	76,3%
Altri minori	48	28	20	73,0%

La variazione principale di questi costi è dovuta ai maggiori costi di “Comunicazione” (+421 migliaia di euro) sostenuti dalla Capogruppo e relative a nuove sponsorizzazioni.

I “*Servizi per il personale*” per 889 migliaia di euro (987 migliaia di euro al 30 giugno 2018) sono sotto riportati. Essi riguardano principalmente i costi per la mensa.

Dati in migliaia di euro	I SEM 2019	I SEM 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var. % 2019/2018
<b>COSTI PER SERVIZI</b>				
<b>Servizi per il personale</b>	<b>889</b>	<b>987</b>	<b>-98</b>	<b>-9,9%</b>
<u>di cui:</u>				
Mensa	603	588	15	2,6%
Assicurazioni	103	145	-42	-28,9%
Medicina prev. e visite med.	19	31	-12	-39,6%
Formazione	44	74	-30	-40,0%
Selezione personale	14	20	-6	-31,0%
Servizio paghe	63	43	19	44,0%
Trasferte	44	85	-42	-48,9%

I “*servizi di manutenzione*” per 3,03 milioni di euro (2,7 milioni di euro al 30 giugno 2018) comprendono le manutenzioni ad infrastrutture aeroportuali, impianti, attrezzature ed automezzi.

Dati in migliaia di euro	I SEM 2019	I SEM 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var. % 2019/2018
<b>COSTI PER SERVIZI</b>				
<b>Servizi di manutenzione</b>	<b>3.032</b>	<b>2.700</b>	<b>333</b>	<b>12,3%</b>
<u>di cui:</u>				
Man. Attrezz./Automezz.	597	422	175	41,5%
Manutenzione impianto bhs	453	451	2	0,4%
Manutenzione infrastrutture	1.149	1.139	10	0,8%
Manutenzione IT	834	688	146	21,3%

I “*servizi per utenze*” per 1,88 milioni di euro (1,67 milioni di euro al 30 giugno 2018) sono principalmente costituite dai costi per l’energia elettrica, gas e acqua.

Dati in migliaia di euro	I SEM 2019	I SEM 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var. % 2019/2018
<b>COSTI PER SERVIZI</b>				
<b>Utenze</b>	<b>1.881</b>	<b>1.667</b>	<b>215</b>	<b>12,9%</b>
<u>di cui:</u>				
Energia elettrica	837	735	102	13,9%
Acqua	226	175	52	29,6%
Telefoni	106	113	-7	-6,0%
Cellulari	92	68	24	34,8%
Gas	496	483	13	2,7%
Minori	123	93	30,3	32,6%

I “*servizi operativi*” per 6,53 milioni di euro (6,18 milioni di euro al 30 giugno 2018) comprendono principalmente i costi esterni di facchinaggio, vigilanza, pulizie, noleggi, gestione parcheggi, servizio di pronto soccorso ed altri servizi prettamente legati alla

operatività aeroportuale. In particolare l'aumento dei costi di facchinaggio, vigilanza, sala vip e shuttle bus è strettamente connesso al maggior traffico gestito nel semestre.

Dati in migliaia di euro	I SEM 2019	I SEM 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var. % 2019/2018
<b>COSTI PER SERVIZI</b>				
<b>Servizi operativi</b>	<b>6.533</b>	<b>6.178</b>	<b>354</b>	<b>5,7%</b>
<u>di cui:</u>				
Facchinaggio	1.900	1.829	70	3,8%
Pulizie aeromobili	327	326	1	0,3%
Servizio Agenzia/Magazz.	90	97	-7	-7,1%
Pulizie locali	667	557	110	19,8%
Assistenza PRM	297	173	124	72,0%
Servizio vigilanza	1.677	1.271	407	32,0%
Centro Servizi	124	116	8	6,6%
Collegamento arco az	39	102	-63	-61,6%
Noleggio macch. e attr.	112	472	-359	-76,2%
Gestione parcheggi	358	368	-10	-2,8%
Giardinaggio	83	94	-11	-11,8%
Sala vip	338	271	67	24,7%
Servizio pronto soccorso	192	244	-52	-21,4%
Altri servizi operativi	25	0	25	n.a.
Shuttle bus	304	259	45	17,3%

## 8. Oneri diversi di gestione

Gli *"oneri diversi di gestione"* per 1,12 milioni di euro (1,23 milioni di euro al 30 giugno 2018) comprendono principalmente imposte e tasse, associazioni, vari costi di natura amministrativa ed altri minori.

Dati in migliaia di euro	I SEM 2019	I SEM 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var. % 2019/2018
<b>ONERI DIVERSI DI GESTIONE</b>				
Pubblicazioni	10	9	1	5,6%
Ass.ni enti e istituti vari	265	281	-16	-5,7%
Imposte e tasse	393	299	94	31,5%
Rappresentanza	37	18	19	104,8%
Vari amministrativi	265	285	-20	-7,2%
Altri minori	150	342	-192	-56,2%
<b>TOTALE ONERI DIVERSI DI GESTIONE</b>	<b>1.119</b>	<b>1.235</b>	<b>-115</b>	<b>-9,3%</b>
Incid.% su Costi operativi	2,7%	3,0%		

## 9. Canoni aeroportuali

I *"canoni aeroportuali"* per 985 migliaia di euro (2,98 milioni di euro al 30 giugno 2018) comprendono i canoni per concessione ed il contributo al fondo antincendi. Entrambi i costi sono variabili sul traffico consuntivato.

La riduzione della voce in questione è dovuta al rilascio del fondo rischi per contenzioso VVF, per i cui dettagli si rimanda al paragrafo *"Altre informazioni"* delle presenti note esplicative.

I canoni per concessione e VVF presentano un valore in linea con il primo semestre 2018.

Dati in migliaia di euro	I SEM 2019	I SEM 2018	Var. Ass. 2019/2018	Var. % 2019/2018
<b>CANONI AEROPORTUALI</b>				
Canoni per concessione e sicurezza	2.379	2.359	20	0,9%
Canone VVF	606	618	-12	-2,0%
Rilascio Fondo Rischi VVF	-2000	0	-2.000	
<b>TOTALE CANONI AEROPORTUALI</b>	<b>985</b>	<b>2.977</b>	<b>-1.992</b>	<b>-66,9%</b>
Incid.% su Costi operativi	2,3%	7,3%		

## 10. Costi per servizi di costruzione

I costi per servizi di costruzione, di un ammontare pari a 2,6 milioni di euro (4,94 milioni di euro al 30 giugno 2018), sono conseguenti agli investimenti sulle infrastrutture aeroportuali in concessione effettuati nel primo semestre 2019. Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 11 “Investimenti del Gruppo” della Relazione.

## 11. Ammortamenti e svalutazioni

La voce del primo semestre 2019 ammonta a 5,41 milioni di euro (4,86 milioni al 30 giugno 2018). Essa è composta da ammortamenti:

- di attività immateriali per 3,48 milioni (3,26 milioni di euro al 30 giugno 2018)
- di immobili, impianti e macchinari per 1,67 milioni (1,6 milioni di euro al 30 giugno 2018);
- di diritti d’uso per 268 migliaia di euro (zero al 30 giugno 2018).

## 12. Accantonamenti a fondo rischi e ripristini

Tale voce, del valore di 1.278 migliaia di euro (979 migliaia al 30 giugno 2018), si compone fondamentalmente dell'accantonamento al fondo di ripristino (1.014 migliaia di euro) che costituisce la competenza dell'esercizio necessaria per le future spese di manutenzione relative ad attività di ripristino/sostituzione dei beni oggetto delle due concessioni da parte di ENAC al fine di mantenere gli stessi in condizioni di piena operatività. La voce residua è l'accantonamento al fondo rischi (264 migliaia di euro) legata principalmente alla competenza di periodo del rinnovo del CCNL (247 migliaia di euro).

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

Tale voce ammonta a 78 migliaia di euro (60 migliaia al 30 giugno 2018) e costituisce l'accantonamento effettuato al fondo svalutazione crediti.

	I SEM 2019	I SEM 2018
Acc. Fondo sval. Crediti	78	60
Perdite su crediti	0	0
Rilascio Fondo sval. Crediti	0	0
<b>totale</b>	<b>78</b>	<b>60</b>

## 14. Proventi finanziari

Tale voce ammonta a 4 migliaia di euro (36 migliaia di euro al 30 giugno 2018) e si riferiscono principalmente ad interessi attivi maturati sulle giacenze dei conti correnti ed interessi di mora.

## 15. Oneri finanziari

Tale voce ammonta a 802 migliaia di euro (584 migliaia al 30 giugno 2018) e si compone principalmente di interessi passivi e commissioni sui conti correnti bancari e finanziamenti (259 migliaia di euro) e degli oneri finanziari relativi all'attualizzazione del fondo ripristini e sostituzioni (405 migliaia di euro).

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

Tale voce ammonta a 32 migliaia di euro (36 migliaia di euro al 30 giugno 2018) e deriva dalla 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 presunto di 2,74 milioni di euro, pari ad un *tax rate* del 33,9% del Risultato ante imposte (33,8% nel primo semestre 2018).

## **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 primo semestre 2019, l'utile di periodo della controllata Jet Fuel, pari a 102 migliaia di euro, è di pertinenza dei Terzi nella misura del 66,67%, pari di conseguenza a 68 migliaia di euro (37 migliaia di euro nel primo semestre 2018). Il risultato complessivo di periodo di pertinenza di terzi è pari ad un utile di 62 migliaia di euro (utile di 57 migliaia di euro al 30 giugno 2018).

## **19. Utile per azione**

L'utile base per azione al 30 giugno 2019, pari a 0,284 euro (0,316 euro al 30 giugno 2018) è stato calcolato dividendo l'Utile di periodo del Gruppo (5.282 migliaia di euro) per la media ponderata delle azioni ordinarie in circolazione durante il periodo (n. 18.661.996). Non si rilevano fattori diluitivi.

---

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

---

### ATTIVITA' NON CORRENTI

Viene esposta di seguito la movimentazione delle attività non correnti avvenuta al 30 giugno 2019.

dati in euro/000	<u>30.06.2019</u>	<u>31.12.2018</u>	VAR.
ATTIVITA' NON CORRENTI	214.734	209.160	5.574

In particolare, tale aggregato risulta costituito dalle seguenti categorie:

#### Attività immateriali

dati in euro/000	<u>30.06.2019</u>	<u>31.12.2018</u>	VAR.
ATTIVITA' IMMATERIALI	173.309	172.956	353

Oltre a quanto esplicitato in premessa, complessivamente nel primo semestre 2019 sono stati effettuati investimenti in attività immateriali per circa 3,8 milioni, relativi a:

<i>(importi in migliaia di euro)</i>	Importo
diritti di concessione	712
immobilizzazioni in corso	2.828
software	291
<b>Totale</b>	<b>3.831</b>

Per l'analisi di dettaglio degli investimenti suddetti effettuati nel primo semestre in esame si rimanda a quanto riportato al paragrafo 11 della Relazione sulla gestione.

Nel corso del primo semestre 2019 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 2019 è pari a 155,7 milioni di euro (157,2 milioni di euro al 31 dicembre 2018) e registra un decremento di 1,6 milioni di euro derivante dall'effetto degli ammortamenti di periodo, parzialmente compensato degli investimenti effettuati nel semestre.

### 21. Diritti di brevetto industriale

Il valore al 30 giugno 2019 è pari a 1,09 milioni di euro (1,3 milioni di euro al 31 dicembre 2018) e registra un decremento di 207 migliaia di euro per effetto gli ammortamenti del periodo superiori agli investimenti.

## 22. Immobilizzazioni in corso e acconti

Il valore al 30 giugno 2019 è pari a 16,3 milioni di euro (14,4 milioni di euro al 31 dicembre 2018) e registra un incremento di 1,89 milioni di euro per effetto di nuovi investimenti in corso pari a 2,8 milioni di euro, variazione parzialmente compensata dal giroconto alla voce Diritti in concessione per 0,94 milioni di euro a seguito della conclusione dei relativi progetti.

Il valore al 30 giugno 2019 si riferisce principalmente agli investimenti effettuati per il progetto del nuovo Master Plan 2014-2019 dell'aeroporto di Firenze "A. Vespucci". Per ulteriori dettagli si rimanda al paragrafo "Investimenti del Gruppo" nella Relazione sulla gestione.

## 23. Immobili, impianti e macchinari

dati in euro/000	30.06.2019	31.12.2018	VAR.
IMMOBILI, IMPIANTI E MACCHINARI	28.137	26.853	1.284

Complessivamente nel primo semestre 2019 sono stati effettuati investimenti per 2.950 migliaia di euro, relativi a:

(importi in migliaia di euro)	Importo
terreni e fabbricati di proprietà	101
impianti e macchinari	1.215
attrezzature ind.li e comm.li	39
autoveicoli	51
mobili e arredi, hardware	789
Immobilizzazioni in corso	755
<b>Totale</b>	<b>2.950</b>

Per l'analisi di dettaglio degli investimenti suddetti effettuati nel primo semestre in esame si rimanda a quanto riportato in relazione sulla gestione al paragrafo 11.

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

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

## 24. Diritti d'uso

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

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

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

La società ha al 30 giugno 2019 un valore dei Diritti d'uso è pari 4,59 milioni di euro. Tale voce si compone:

1. Diritti d'uso su parcheggi per 4,29 milioni di euro, relativi a contratti a lungo termine per la concessione di aree dedicate a parcheggi auto;
2. Diritti d'uso su veicoli per 302 migliaia di euro, relativi a contratti a lunga durata per auto aziendali.

## 25. Partecipazioni in altre imprese

Al 30 giugno 2019, la Capogruppo TA detiene quote ed azioni in altre partecipazioni per 2.945 migliaia di euro (2.945 migliaia di euro al 31 dicembre 2018), che si riferiscono a:

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

- Firenze Parcheggi S.p.A. (8,16% del capitale): 2.823 migliaia di euro.

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

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

## 26. Partecipazioni in imprese Collegate

Al 30 giugno 2019, il valore delle partecipazioni di TA delle società correlate e correlate è pari a 570 migliaia di euro (596 migliaia di euro al 31 dicembre 2018), come risulta dallo schema seguente.

dati in euro/000	30.06.2019	31.12.2018	VAR.
Alatoscana Spa	374	336	38
Immobili AOU Careggi Spa	196	260	-64
<b>Totale</b>	<b>570</b>	<b>596</b>	<b>-26</b>

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

Non si ravvisano indicatori di perdite di valore nelle partecipazioni.

## Altre Attività Finanziarie

La voce include Depositi cauzionali (204 migliaia di euro al 30 giugno 2019) ed Altri crediti esigibili oltre l'anno (3.287 migliaia di euro al 30 giugno 2019).

## 27. Depositi cauzionali

La voce al 30 giugno 2019 è pari a 204 migliaia di euro (190 migliaia di euro al 31 dicembre 2018). Essi si riferiscono principalmente a depositi cauzionali rilasciati a fornitori di utenze (allacciamenti), tabacchi, fondi cassa ad operatori di biglietteria e parcheggio.

## 28. Altri crediti esigibili oltre l'anno

Gli altri crediti esigibili oltre l'anno sono pari a 3.287 migliaia di euro (3.399 migliaia di euro al 31 dicembre 2018) ed includono principalmente:

- credito relativo alla caparra confirmatoria in conto prezzo di 3 milioni di euro versata nel giugno 2018 in sede di sottoscrizione del contratto preliminare relativo all'acquisizione da NIT - Nuove Iniziative Toscane S.r.l. (società immobiliare controllata dal Gruppo Unipol) di un'area sita nella cosiddetta "Piana di Castello" nei pressi dell'aeroporto di Firenze ai fini dello sviluppo del Master Plan;
- crediti per 191 migliaia di euro relativi a piani di rientro contrattualizzati con clienti;
- 96 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. Attività fiscali differite

Le attività e passività fiscali differite sono esposte al netto quando compensabili nell'ambito della stessa giurisdizione. Il saldo netto è pari a 1.693 migliaia di euro (2.221 migliaia di euro al 31 dicembre 2018). Tale importo è composto principalmente dagli effetti fiscali rilevati sulle differenze temporanee dovute ai fondi tassati (Fondo di ripristino, Fondo svalutazione crediti, etc), ed alla contabilizzazione delle immobilizzazioni immateriali (diritti di concessione) secondo l'IFRIC 12. 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.

## ATTIVITA' CORRENTI

Come evidenziato in tabella, le attività correnti ammontano a 48.719 migliaia di euro al 30 giugno 2019 e sono incrementate di 4 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2018.

dati in euro/000	30.06.2019	31.12.2018	VAR.
ATTIVITA' CORRENTI	48.719	44.710	4.009

Di seguito la composizione e le relative variazioni.

## 30. *Crediti verso clienti*

I crediti verso clienti al 30 giugno 2019, al netto del fondo svalutazione crediti, ammontano a 28.684 migliaia di euro (18.861 migliaia di euro al 31 dicembre 2018) così come da tabella seguente.

dati in euro/000	30.06.2019	31.12.2018	VAR.
Toscana Aeroporti	26.302	17.978	8.324
Parcheggi Peretola	40	20	20
TA handling	6.083	4.921	1.162
Jet Fuel	623	258	365
<b>Totale crediti lordi</b>	<b>33.048</b>	<b>23.177</b>	<b>9.871</b>
Fondo Svalutazione	-4.364	-4.316	-48
<b>Totale crediti netti</b>	<b>28.684</b>	<b>18.861</b>	<b>9.823</b>

Il fondo svalutazione crediti è stato incrementato nel periodo mediante un accantonamento di 78 migliaia di euro e decrementato per 31 migliaia di euro per utilizzo. Di seguito la movimentazione del fondo (dati in migliaia di euro).

dati in euro/000	31.12.2018	acc.to	utilizzo	30.06.2019
F. Sval. Crediti comm.	4.316	78	(31)	4.364

### ***31. Crediti verso collegate***

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

dati in euro/000	30.06.2019	31.12.2018	VAR.
Alatoscana Spa	32	63	-32
Immobili AOU Careggi Spa	184	111	73
<b>Totale</b>	<b>215</b>	<b>174</b>	<b>42</b>

### ***32. Crediti Tributari***

Tale voce pari a 2.271 migliaia di euro al 30 giugno 2019 (2.355 migliaia di euro al 31 dicembre 2018) e si riferisce principalmente a crediti IVA della Capogruppo per 1.455 migliaia di euro e delle sue controllate TAH per 511 migliaia di euro e Jet Fuel per 209 migliaia di euro.

### ***33. 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

	30.06.2019	31.12.2018	VAR.
Crediti vs Vettori per add.le Comunale sui diritti d'imbarco passeggeri	7.415	7.184	231
Anticipi a fornitori	1.062	740	321
Risconti attivi	1.371	398	973
Crediti per indennità esproprio terreni	135	135	0
Crediti per incassi parcheggi	221	186	35
Crediti per incassi generi monopolio	195	96	99
Vettori c/anticipi	121	100	20
Altri minori	377	210	166
<b>Total</b>	<b>10896</b>	<b>9.050</b>	<b>1.846</b>

Il credito per l'addizionale comunale sui diritti d'imbarco passeggeri, istituita dall'art. 2, comma 11 della legge 24 dicembre 2003 n. 350, è aumentato per effetto della stagionalità del fatturato verso i vettori. Tale voce ha il medesimo andamento nella voce "Debiti tributari" delle Passività correnti (nota n. 49) in quanto l'importo riscosso viene versato allo Stato.

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

### 34. Cassa e mezzi equivalenti

dati in euro/000

	30.06.2019	31.12.2018	VAR.
Cassa e mezzi equivalenti	6.653	14.270	-7.617

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 2019:

dati in euro/000

	30.06.2019	31.12.2018	VAR.
CAPITALE E RISERVE	110.318	118.528	-8.210

Il Patrimonio Netto registra un decremento di 8,21 milioni di euro per effetto del pagamento dei dividendi deliberati dall'assemblea degli azionisti del 29 aprile 2019 (-13,2 milioni di euro), parzialmente compensato dal risultato di periodo (+5,3 milioni di euro). Il dividendo unitario distribuito da TA nel mese di maggio u.s. è stato pari a 0,7 euro per azione.

Per un maggior dettaglio della movimentazione delle singole voci, si rinvia all'apposito prospetto negli schemi di bilancio.

Il Patrimonio Netto risulta costituito dalle seguenti voci.

### 35. Capitale

Al 30 giugno 2019 il capitale sociale, interamente versato, risulta costituito da n. 18.611.966 azioni ordinarie prive del valore nominale (n. 18.611.966 al 31 dicembre 2018).

Per il dettaglio dei Soci si rimanda allo schema ed al paragrafo n. 2 “L’Azionariato della Capogruppo” della relazione sulla gestione.

### **36. Riserve di capitale**

Le riserve di capitale, pari a 74.124 migliaia al 30 giugno 2019 (73.405 migliaia al 31 dicembre 2018), 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;
- dalla riserva legale per un importo di 4.691 migliaia di euro. L'incremento di 687 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2018 deriva dalla destinazione dell'utile di esercizio 2018 sulla base di quanto deliberato dall'Assemblea degli azionisti in sede di approvazione del bilancio 2018;
- dalle riserve statutarie per un ammontare di 25.906 migliaia di euro;
- dalle altre riserve per 24.585 migliaia di euro costituite principalmente dalla Riserva derivante dalla fusione per incorporazione di AdF per circa 24 milioni di euro.

### **37. Riserva rettifiche IAS**

Tale riserva pari a (3.229) migliaia di euro accoglie:

- (i) la riserva IAS (negativa per 711 migliaia di euro) al netto degli impatti fiscali teorici creata alla data del 1° gennaio 2005 in fase di *First Time Adoption*, in modo da accogliere gli impatti a Patrimonio Netto dell'adozione dei Principi Contabili Internazionali;
- (ii) la riserva IAS (negativa per 2.518 migliaia di euro) venutasi a creare per effetto dell'applicazione del nuovo principio internazionale IFRIC 12 dal 1° gennaio 2011.

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

Accoglie gli utili portati a nuovo per 3.238 migliaia di euro (2.754 migliaia di euro al 31 dicembre 2018). La variazione deriva principalmente dall'effetto attuariale del ricalcolo del Fondo TFR secondo l'applicazione dello IAS 19 parzialmente compensata dai movimenti derivanti dalla destinazione del risultato d'esercizio 2018 del Gruppo.

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

Accoglie il risultato di periodo di pertinenza del Gruppo TA al 30 giugno 2019, pari a 5.282 migliaia di euro (14.596 migliaia di euro al 31 dicembre 2018).

### **40. Patrimonio Netto di Terzi**

Sulla base dei rapporti patrimoniali in essere nel primo semestre 2019, il Patrimonio Netto di pertinenza dei Terzi nella misura del 66,67% è pari a 194 migliaia di euro (292 migliaia di euro al 31 dicembre 2018). La variazione è dovuta principalmente alla distribuzione dei dividendi della controllata Jet Fuel.

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

Al 30 giugno 2019 i movimenti sono composti (valori in euro/000):

SITUAZIONE AL 30.06.2019	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 benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale	-366	-366	-6	-372
SITUAZIONE AL 30.06.2018	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 benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale	108	108	30	138

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

SITUAZIONE AL 30.06.2019	Valore lordo	(Onere)/Beneficio fiscale	Valore Netto
- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale	-490	118	-372
SITUAZIONE AL 30.06.2018	Valore lordo	(Onere)/Beneficio fiscale	Valore Netto
- Utili (perdite) derivanti dalla determinazione del Fondo benefici a dipendenti al netto dell'effetto fiscale	182	-44	138

## PASSIVITÀ 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	30.06.2019	31.12.2018	VAR.
PASSIVITÀ NON CORRENTI	53.207	57.251	-4.044

In particolare, tale aggregato risulta costituito dalle seguenti categorie:

### 41. Fondi per rischi ed oneri

Il Fondo per rischi ed oneri è pari a 2.225 migliaia di euro al 30 giugno 2019 (4.164 migliaia di euro al 31 dicembre 2018).

Il fondo al 30 giugno 2019 è composto principalmente dai seguenti importi:

- 1) 1.590 migliaia di euro relativi agli accantonamenti connessi ai rischi di natura giuslavoristica meglio descritti al paragrafo "Altre informazioni";
- 2) 351 migliaia relativo agli accantonamenti connessi al contenzioso "Servizio antincendio dei VV.F." meglio descritto al paragrafo "Altre informazioni";

- 3) 200 migliaia di euro relativi a un contenzioso sorto il 3 febbraio 2017 dove TA è stata citata in giudizio dall'impresa titolare dell'appalto relativo ai lavori di ampliamento del piazzale ovest dello scalo di Firenze in relazione a problematiche riscontrate da TA in merito all'esecuzione dell'appalto in questione.

Per ulteriori dettagli si rinvia al paragrafo “Informazioni sulle voci principali del Fondo rischi e oneri al 30 giugno 2019”.

Gli importi accantonati dalla Società a fronte dei potenziali rischi derivanti dai contenziosi in essere risultano congrui in relazione al prevedibile esito delle controversie.

Di seguito la movimentazione dell'anno.

dati in euro/000	31.12.2018	acc.to	utilizzi/ rilasci	30.06.2019
Fondi rischi e oneri	4.164	264	(2.203)	2.225

Nel primo semestre 2019 si registra il rilascio del fondo rischi connesso al contenzioso sul servizio antincendio dei Vigili del Fuoco in aeroporto per 2 milioni di euro. In particolare la sentenza n. 2517/19 della Commissione Tributaria Provinciale di Roma, passata in giudicato in data 10 maggio 2019, ha ammesso e approvato l'intera linea di difesa presentata dalla Società negli ultimi anni in relazione al Fondo per la protezione antincendio e, insieme alle altre recenti sentenze della Corte costituzionale e della Corte di cassazione, ha ribaltato il risultato di tutte le controversie esistenti a favore della Società, consentendo così una nuova valutazione positiva e diversa dell'intera questione del Fondo di protezione antincendio.

## 42. Fondi di ripristino e sostituzione

Tale Fondo accoglie le somme per mantenere e ripristinare le infrastrutture degli aeroporti di Firenze e di Pisa che la società dovrà restituire in perfetto stato manutentivo all'Ente concedente alla fine del periodo della concessione. Il valore complessivo al 30 giugno 2019 è pari a 25.975 migliaia di euro e si incrementa di 563 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2018 per effetto dell'accantonamento del primo semestre 2019 compensato parzialmente dagli utilizzi del periodo. Di seguito la relativa movimentazione.

dati in euro/000	31.12.2018	oneri finanziari	acc.to	utilizzo	30.06.2019
Fondi di ripristino e sostituzione	25.412	405	1.014	(856)	25.975

Tale fondo viene ripartito in funzione della stima temporale del suo utilizzo entro i dodici mesi, fra le passività a medio-lungo termine (18.527 migliaia di euro al 30 giugno 2019) e fra le passività correnti (7.448 migliaia di euro al 30 giugno 2019).

## 43. Fondi benefici a dipendenti

Il TFR è considerato un'obbligazione a benefici definiti da contabilizzare secondo lo IAS 19 - Benefici a dipendenti.

Per quanto riguarda lo scenario economico-finanziario i parametri utilizzati per le valutazioni attuariali al 30 giugno 2019 sono i seguenti:

- tasso annuo tecnico di attualizzazione: 0,92%;
- tasso annuo di inflazione :1,50%;
- tasso annuo incremento TFR: 2,63%.

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

Il personale direttivo della società non beneficia di piani a contribuzione definita.

Il valore della passività risulta pari a 5.984 migliaia di euro al 30 giugno 2019 (5.782 migliaia di euro al 31 dicembre 2018). 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 2018 di 202 migliaia di euro come sotto riportato (espresso in Euro/000):

dati in euro/000	31.12.2018	(utili)/perdit e attuariali	acc.to	trasferim enti	utilizzo	30.06.2019
TFR e altri fondi relativi al personale	5.782	490	63	65	-	416

La variazione inserita all'interno del conto economico complessivo (490 migliaia di euro) è pari all'*actuarial loss* pari a 372 migliaia di euro, al netto dell'effetto fiscale, pari a 118 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 di alcuni parametri valutativi.

Gruppo Toscana Aeroporti						
	tasso annuo di attualizzazione		tasso annuo di inflazione		tasso anno di turn over	
	+ 0,50 %	- 0,50 %	+ 0,25 %	- 0,25 %	+ 2,50 %	- 2,50 %
Fondo TFR	5.676	6.316	6.077	5.893	5.858	6.041

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

Year	Gruppo TA
0 - 1	214.981
1 - 2	270.787
2 - 3	236.131
3 - 4	284.782
4 - 5	166.409
5 - 6	152.846
6 - 7	330.694
7 - 8	381.055
8 - 9	570.241
9 - 10	371.031

#### 44. Passività finanziarie

La voce risulta pari a 58.614 migliaia di euro (42.420 migliaia di euro al 31 dicembre 2018). Di seguito si riporta la movimentazione delle Passività finanziarie non correnti e correnti.

dati in euro/000	31/12/2018	accensione di finanziamenti	Rimborsi	Altri movimenti	30/06/2019
<b>Passività non correnti</b>	<b>28.164</b>			<b>- 6.153</b>	<b>22.011</b>
<b>Passività finanziarie correnti</b>					
Scoperti bancari (finanz. A breve termine)	9.501	18.500		4	28.005
Quota corrente dell'indebit.to a m/l termine	4.755	-	2.333	6.176	8.598
<b>Totale passività finanziarie correnti</b>	<b>14.256</b>	<b>18.500</b>	<b>- 2.333</b>	<b>6.179</b>	<b>36.603</b>
<b>Totale passività finanziarie</b>	<b>42.420</b>	<b>18.500</b>	<b>-2.333</b>	<b>26</b>	<b>58.614</b>

L'incremento totale delle Passività finanziarie, pari a 16.193 migliaia di euro, si riferisce per 18,5 milioni di euro agli incrementi di finanziamenti a breve termine (c.d. denaro caldo) compensato parzialmente dal rimborso delle quote di capitale in scadenza dei finanziamenti a lungo termine (2,33 milioni di euro).

Al 31 dicembre 2018 il valore delle passività finanziarie non correnti includeva:

- le quote in scadenza oltre i successivi dodici mesi di due finanziamenti a lungo termine concessi alla Capogruppo TA da Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (Gruppo Intesa San Paolo) e da MPS Capital Service per supportare gli investimenti infrastrutturali del Gruppo. Tali finanziamenti prevedono la scadenza di rimborso nel settembre 2027 (con riferimento al finanziamento erogato da Intesa San Paolo di 40 milioni di euro, completamente utilizzati) e giugno 2022 (con riferimento al finanziamento erogato da MPS di 12 milioni di euro, completamente utilizzati) ed un tasso d'interesse parametrato all'Euribor a sei mesi oltre uno "spread". I piani di ammortamento dei finanziamenti in questione stabiliscono rimborsi con rate semestrali per circa complessivi 2,3 milioni di euro;
- le quote in scadenza oltre i successivi dodici mesi di due finanziamenti di durata quinquennale di 500 migliaia di euro ciascuno, erogati rispettivamente nel primo semestre 2017 e nel primo semestre 2018 alla controllata Jet Fuel da Banco Popolare di Milano finalizzati dell'acquisto di quattro Avio-rifornitori per le attività di Into-plane all'interno dell'aeroporto di Pisa.

Nel corso del primo semestre 2019 si è provveduto a riclassificare tra le passività correnti le quote di capitale in scadenza nei prossimi dodici mesi. Anche il debito residuo al 30 giugno 2019 del finanziamento erogato da MPS Capital Service pari a 5,4 milioni di euro è stato riclassificato tra le passività correnti per effetto del mancato rispetto, seppur minimo, dei livelli dei *covenants* rilevati al 30 giugno 2019 e considerata inoltre l'opportunità di valutare l'eventuale rimborso anticipato nel corso dei prossimi 12 mesi.

Si evidenzia, per completezza, che in data 6 agosto 2019 l'istituto di credito ha rilasciato il waiver sul mancato rispetto dei *covenants* rilevati al 30 giugno 2019, rinunciando ad esercitare il recesso anticipato dal contratto.

Si ricorda a tal proposito che i finanziamenti della Capogruppo prevedono il rispetto di determinati livelli di indici finanziari definiti contrattualmente quali Posizione Finanziaria Netta/EBITDA e Posizione Finanziaria Netta/Patrimonio Netto, secondo le definizioni concordate con le controparti finanziarie e misurati annualmente sui valori di Bilancio della Capogruppo, per il finanziamento da 40 milioni di euro, e con cadenza semestrale sui valori del Gruppo, per il finanziamento da 12 milioni di euro.

Si segnala come, oltre ai suddetti parametri, il contratto di finanziamento da 12 milioni di euro preveda che un importo minimo di un milione di euro 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 ai finanziamenti in questione, qualora non adeguatamente rimediato nei termini concordati, può comportare l'obbligo di rimborso anticipato del relativo debito residuo.

Con riferimento ai covenants sul finanziamento erogato da MPS si veda quanto sopra descritto; con riferimento al finanziamento erogato da Intesa San Paolo per un importo originario di 40 milioni di euro TA al 30 giugno 2019 ha rispettato ampiamente i parametri finanziari che saranno oggetto di misurazione in sede di bilancio annuale.

L'ammontare delle passività finanziarie correnti pari a 36.603 migliaia di euro include le quote dei finanziamenti a lungo termine in scadenza entro i prossimi dodici mesi, pari a 8.598 migliaia di euro, ed i debiti per finanziamenti a breve termine pari a 28 milioni di euro.

Il Gruppo TA ha in essere alla data del 30 giugno 2019 finanziamenti a breve termine per un valore di 28 milioni di euro (9,5 milioni di euro al 31 dicembre 2018). Tali linee di credito a breve termine (c.d. "denaro caldo"<sup>1</sup>) sono stati richieste per esigenze di liquidità legate alla stagionalità del business.

dati in euro/000	30.06.2019	31.12.2018	VAR.
<b>Fidi accordati</b>	<b>69.350</b>	<b>69.350</b>	<b>0</b>
<i>di cui TA</i>	69.250	69.250	0
<i>di cui controllate</i>	100	100	0
<b>Fidi utilizzati</b>	<b>28.000</b>	<b>9.500</b>	<b>18.500</b>
<i>Utilizzato %</i>	40%	14%	n.s.

Di seguito si espongono i finanziamenti bancari al 30 giugno 2019 al loro valore contabile di Bilancio ed al *fair value*.

Valori in euro/000	30 giugno 2019	
	bilancio	fair value
TA - INTESA SAN PAOLO	24.459	24.997
TA - MPS	5.444	5.472
JET FUEL - BPM	706	719
TA - FINANZIAMENTI A B/T	28.005	28.005
<b>TOTALE</b>	<b>58.614</b>	<b>59.192</b>

La **Posizione Finanziaria Netta** di al 30 giugno 2019, così come riportata nella Relazione sulla gestione in ossequio alla Delibera Consob n° 6064293 del 28 luglio 2006, risulta dalla seguente tabella:

<sup>1</sup> Rimborso previsto entro la durata massima di 18 mesi, tasso di interesse applicato inferiore ai 50 b.p..

**INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO CONSOLIDATO**

<i>migliaia di euro</i>	<b>30.06.2019</b>	<b>31.12.2018</b>	<b>Var. Ass.</b>	<b>30.06.2018</b>
A. Cassa e banche	6.653	14.270	(7.617)	12.430
B. Altre disponibilità liquide	-	-	-	-
C. Titoli detenuti per la negoziazione	-	-	-	-
<b>D. Liquidità (A) + (B) + (C)</b>	<b>6.653</b>	<b>14.270</b>	<b>(7.617)</b>	<b>12.430</b>
<b>E. Crediti finanziari correnti</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
F. Debiti bancari correnti	28.005	9.501	18.504	18.000
G. Parte corrente dell'indebitamento non corrente	8.598	4.755	3.843	4.705
H. Altri debiti finanziari correnti vs società di leasing	398	-	398	-
<b>I. Indebitamento finanziario corrente (F) + (G) + (H)</b>	<b>37.001</b>	<b>14.256</b>	<b>22.745</b>	<b>22.705</b>
<b>J. Indebitamento finanziario corrente netto (I) - (E) - (D)</b>	<b>30.348</b>	<b>(13)</b>	<b>30.362</b>	<b>10.275</b>
K. Debiti bancari non correnti	22.011	28.164	(6.153)	30.458
L. Obbligazioni emesse	-	-	-	-
M. Altri debiti non correnti verso società di leasing	4.212	-	4.212	-
<b>N. Indebitamento finanziario non corrente (K) + (L) + (M)</b>	<b>26.223</b>	<b>28.164</b>	<b>(1.941)</b>	<b>30.458</b>
<b>O. Indebitamento finanziario netto (J) + (N) (P.F.N.)</b>	<b>56.571</b>	<b>28.151</b>	<b>28.421</b>	<b>40.733</b>

Come riportato al paragrafo “Nuovi principi, emendamenti e interpretazioni applicabili dal 1° gennaio 2019”, con l’applicazione del nuovo principio IFRS 16 “Leasing” adottato dal 1° gennaio 2019, alle passività finanziarie correnti si aggiunge la parte corrente degli “Altri debiti finanziari correnti vs società di leasing” per 398 migliaia di euro e nelle passività finanziarie non correnti si aggiungono gli “Altri debiti non correnti vs società di leasing” per 4,2 milioni.

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

#### 45. Passività finanziarie per diritti d’uso

La voce in questione è stata rilevata al 1° gennaio 2019 a seguito della prima applicazione del principio IFRS 16 “Leasing”, come descritto in precedenza al paragrafo “Nuovi principi contabili, emendamenti ed interpretazioni applicati dal 1° gennaio 2019”.

Al 30 giugno 2019 le Passività finanziarie per diritti d’uso, calcolate attualizzando il valore dei canoni di leasing a scadere, sono pari a 4,6 milioni di euro, di cui 4,2 milioni di euro classificate tra le passività non correnti e 0,4 milioni di euro tra le passività correnti.

#### 46. Altri debiti esigibili oltre l’anno

I debiti oltre l’esercizio successivo sono pari a 248 migliaia di euro (202 migliaia di euro al 31 dicembre 2018). Tale importo si riferisce a depositi cauzionali ricevuti dai clienti a garanzia delle prestazioni effettuate nei loro confronti.

#### PASSIVITÀ CORRENTI

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

dati in euro/000	30.06.2019	31.12.2018	VAR.
PASSIVITA' CORRENTI	99.928	78.091	21.837

In particolare, tale aggregato risulta costituito dalle seguenti categorie:

#### 47. Debiti tributari

L'ammontare complessivo di 12.045 migliaia di euro al 30 giugno 2019 (10.985 migliaia di euro al 31 dicembre 2018) è così composto:

dati in euro/000	30.06.2019	31.12.2018	VAR.
Erario c/add.le com.le dir. Imbarco pax	9.325	8.710	616
Erario c/ires-irap	1.003	1.142	-139
Erario c/irpef dipendenti e autonomi	1.124	729	395
Erario c/magg. Dir. a/p voli privati	244	251	-7
Erario c/iva	242	0	242
Imposte locali	105	152	-47
<b>Totale</b>	<b>12.045</b>	<b>10.985</b>	<b>1.060</b>

Il debito verso l'Erario per l'addizionale comunale sui diritti di imbarco passeggeri, attualmente pari a 9,3 milioni di euro, istituita dall'art.2, comma 11 della legge 24 dicembre 2003 n. 350 a partire dal 1° giugno 2004, è incrementato principalmente in conseguenza della stagionalità del business che, rispetto al 31 dicembre, ha portato ad avere maggiori fatturati verso i vettori aerei.

#### 50. Debiti verso fornitori

I debiti verso fornitori al 30 giugno 2019 ammontano a 26,8 milioni di euro (28,6 milioni di euro al 31 dicembre 2018) e registrano un calo di 1,8 milioni di euro per effetto del pagamento di fatture relative sia alla gestione corrente sia agli investimenti effettuati dal Gruppo nel periodo.

#### 51. Debiti verso Istituti Previdenziali

Tale voce comprende i debiti verso gli Istituti previdenziali (INPS, INAIL) per un valore al 30 giugno 2019 pari a 2.098 migliaia di euro (2.955 migliaia di euro al 31 dicembre 2018).

#### 52. Altri debiti esigibili entro l'anno

Gli altri debiti entro l'anno al 30 giugno 2019 sono pari a 13,89 milioni di euro (14,2 milioni di euro al 31 dicembre 2018) e sono rappresentati dalle seguenti voci di debito.

dati in euro/000	30.06.2019	31.12.2018	VAR.
Canoni concessionari	2.564	2.669	-105
Incassi biglietteria aerea/bus/treno	566	517	50
Dipendenti e collaboratori per competenze maturate	4.068	5.105	-1.037
Polizze assicurative e franchigie per danni	145	89	56
Amm.ri e Sindaci per comp. maturate	499	610	-111
Servizio Antincendio	1.049	1.090	-41
Debiti vs Fondazioni/Associazioni/Fondi previdenza/Enti locali	59	89	-30
Risconti passivi	3.327	1.584	1.743
Debiti verso Controllante CAI	598	1.541	-943
Altri minori	1.016	908	108
<b>Totale</b>	<b>13.892</b>	<b>14.201</b>	<b>-310</b>

In particolare:

- il saldo del debito verso l'Erario per la quota di competenza al 30 giugno 2019 del contributo al Servizio antincendio dei V.V.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. Per ulteriori considerazioni si rinvia al paragrafo "Altre informazioni";
- i risconti passivi sono riferiti a fatturazioni anticipate di ricavi non aviation. La variazione è principalmente dovuta alla stagionalità del business.

### 53. *Acconti*

Gli acconti, che ammontano a 678 migliaia di euro (614 migliaia di euro al 31 dicembre 2018), sono relativi principalmente ad anticipi da clienti.

### IMPEGNI E GARANZIE

Al 30 giugno 2019 il totale di impegni e garanzie (relative alla Capogruppo) è composto da 16.501 migliaia di euro di fidejussioni di Terzi a favore di TA e di 10.551 migliaia di euro per fidejussioni prestate da Terzi per conto di TA.

dati in euro/000	30.06.2019	31.12.2018	VAR.
Fidej. di Terzi a favore della società	16.501	12.164	4.337
Fidej. a Terzi per conto della società	10.551	10.137	414

Le fideiussioni di terzi prestate a favore di TA (16,5 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 (10,6 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; all'Agenzia delle Entrate a garanzia di rimborsi iva per l'anno 2013; 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

### Informazioni sulle voci principali del Fondo rischi e oneri al 30 giugno 2019

#### 1. Fondo rischi connessi al contezioso sul servizio antincendio dei Vigili del Fuoco in aeroporto (351 migliaia di euro)

Per quanto concerne il tema della contribuzione al Fondo istituito dalla Finanziaria 2007 al fine di ridurre il costo a carico dello Stato per l'organizzazione e l'espletamento del servizio antincendio presso gli aeroporti italiani (c.d. Fondo Antincendi), la Capogruppo TA (allora AdF) ha promosso, nel 2012, una specifica azione giudiziale innanzi il Tribunale Civile di Roma, chiedendo sostanzialmente al Giudice di accertare e dichiarare la cessazione dell'obbligo contributivo a seguito del cambiamento delle finalità di predetto Fondo, ossia a decorrere dal 1° gennaio 2009. Da tale data, difatti, le risorse afferenti al Fondo in parola sono state destinate a provvedere a generiche esigenze di soccorso pubblico e difesa civile nonché al finanziamento dei rinnovi del C.C.N.L. dei Vigili del Fuoco.

La tematica è stata caratterizzata da notevoli contrasti giurisprudenziali, dall'affermata giurisdizione sia del giudice tributario che del giudice civile, da un apposito intervento legislativo e, da ultimo, da appositi pronunciamenti dei nostri due massimi organi giurisdizionali, la Corte Costituzionale e la Corte di Cassazione a sezioni unite.

In tale contesto, si ricorda infatti che Legislatore (tramite il comma 478, art. 1, della l. n. 208/2015 c.d. Legge di Stabilità 2016) aveva modificato retroattivamente la disciplina del Fondo Antincendi al fine incidere su tutte le controversie in favore delle Amministrazioni, imponendo una natura di corrispettivo e la giurisdizione del giudice ordinario. In seguito alla modifica legislativa introdotta dalla Legge di Stabilità 2016 sulla materia, era stata depositata apposita istanza con cui si sollevava questione di legittimità costituzionale del provvedimento in questione: la Corte Costituzionale con la sentenza n. 167/2018, depositata in data 20 luglio 2018, ha confermato la tesi di TA dichiarando l'illegittimità costituzionale dell'art. 1, comma 478, della legge 28 dicembre 2015, n. 208.

In tale contesto si evidenzia che nel primo semestre del 2019 sono state registrate diverse sentenze positive per TA, che hanno stabilito la natura di tributo del Fondo Antincendi e la non debenza di tale tributo di scopo, tali da consentire una diversa valutazione dei rischi connessi al contenzioso in questione.

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

TA pertanto, con il supporto dei propri legali esterni, sulla base dell'attuale situazione processuale e delle positive sentenze intervenute nei primi mesi del 2019 tra cui la sentenza della Corte di Cassazione a Sezioni Unite del 1° febbraio 2019 n. 3162/19, la sentenza della Commissione Tributaria Provinciale di Roma del 20 febbraio 2019 n. 2517/19 definitivamente passata in giudicato in data in data 10 maggio 2019 e la sentenza della

Commissione Tributaria Provinciale di Roma del 2 aprile 2019 n. 4874/8/19, ha riscontrato un mutato rischio di soccombenza in relazione ai contenziosi relativi al Fondo Antincendi. Conseguentemente al 30 giugno 2019 il fondo rischi stanziato in bilancio è stato adeguato ad un importo pari 351 migliaia di euro, a seguito del rilascio di un importo pari a 2 milioni di euro. Gli importi accantonati al 30 giugno 2019, valutati anche con il supporto di professionisti esterni indipendenti, risultano congrui tenuto conto degli aggiornamenti intervenuti nel periodo.

## 2. Fondo rischi per passività di natura giuslavoristica (1.590 migliaia di euro)

I fondi rischi in essere al 30 giugno 2019 includono 482 migliaia di euro relativi a passività derivanti da trattative di conciliazione in corso con personale dipendente ed a contenziosi di natura giuslavoristica con rischio di soccombenza probabile.

Infine, il Gruppo ha accantonato un fondo pari a 1.108 migliaia di euro relativo alla stima delle passività derivanti dal mancato rinnovo del CCNL nell'anno 2017 e 2018 e per i primi 6 mesi del 2019.

Gli importi accantonati dal Gruppo anche con il supporto di professionisti esterni indipendenti risultano congrui in relazione al prevedibile esito della controversia.

## 3. Altre passività potenziali

Si segnalano infine rischi per passività potenziali, valutate anche con il supporto di professionisti esterni indipendenti come "possibili", in relazione:

- a) all'appello proposto in data 31 dicembre 2017 dalla Regione Toscana<sup>[1]</sup> contro la sentenza n. 1310/2016 con cui il T.A.R. della Toscana aveva accolto nell'agosto 2016 i ricorsi promossi da vari Comitati e dalla Società N.I.T. contro la Variante al P.I.T.<sup>[2]</sup> per il Parco della Piana e l'Aeroporto di Firenze. La decisione del TAR, invero, non rileva alcun ostacolo insormontabile alla realizzazione della nuova pista, ma postula semplicemente un maggior approfondimento di alcune problematiche ambientali, effettuate con ben altri approfondimenti istruttori in sede di VIA, in quanto, per la sua approvazione, non è necessaria una corrispondente previsione negli atti di pianificazione della Regione (qual è il P.I.T.) e degli Enti Locali. Inoltre nel 2018 sono stati presentati al TAR dei ricorsi avverso il decreto di VIA n. 377 del 28 dicembre 2017; tali ricorsi sono stati accolti con sentenze pubblicate in data 27 maggio 2019 e pertanto il decreto di VIA è stato annullato. A tal riguardo Toscana Aeroporti in data 25 luglio 2019 ha proposto appello al Consiglio di Stato avverso le suddette sentenze. Sono stati infine presentati nel mese di giugno 2019 degli ulteriori ricorsi al TAR con istanza cautelare, da una parte degli stessi soggetti ricorrenti contro il Decreto di VIA, per l'annullamento del provvedimento emanato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti relativo alla conclusione della Conferenza di Servizi sul progetto di sviluppo dell'aeroporto di Firenze. In ordine a tali ultimi ricorsi l'istanza cautelare è stata respinta, considerato tra l'altro che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha avviato il procedimento di sospensione in autotutela dell'esecuzione del proprio provvedimento. In data 15 luglio 2019 il Ministero ha quindi disposto la sospensione del provvedimento in argomento.
- b) al contenzioso avente per oggetto la restituzione dei corrispettivi legati al rifornimento di carburante richiesti da alcune compagnie aeree alle società petrolifere in cui il Gruppo è stata citata come terzo.

[1] Appello incidentale proposto da Toscana Aeroporti in data 26 gennaio 2017.

[2] Piano di Intervento Territoriale.

- c) al contenzioso di TA inerente la richiesta di risarcimento danni intentata da un consigliere uscito dall'organo amministrativo ante-fusione e contro la quale la Società ha fatto richiesta riconvenzionale risarcitoria.

Per le suddette vertenze il Gruppo non ha ritenuto di dover effettuare accantonamenti alla luce del relativo stato di evoluzione.

### Rapporti con parti correlate

Si rimanda al paragrafo in relazione ed all'apposito Allegato C del presente Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2019 per il riepilogo dei principali effetti sul Bilancio stesso delle operazioni effettuate 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 nel primo semestre 2019 non sono avvenute operazioni significative non ricorrenti.

### Eventi successivi

Per i principali eventi successivi al 30 giugno 2019 si rinvia a quanto riportato in relazione di gestione al punto 17.

### 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 2019.

### Ripartizione degli strumenti finanziari per categoria di valutazione applicata

30 giugno 2019 (dati in euro/000)	Attività valutate al fair value	Attività valutate al costo ammortizzato	Totale
<b>Attività</b>			
Crediti commerciali	-	28.954	28.954
Altre attività finanziarie	2.945	-	2.945
Altri crediti	-	12.758	12.758
Cassa e mezzi equivalenti	-	6.653	6.653
<b>Totale</b>	<b>2.945</b>	<b>48.365</b>	<b>51.310</b>

30 giugno 2019 (dati in euro/000)	Passività valutate al fair value	Passività valutate al costo ammortizzato	Totale
<b>Passività</b>			
Passività finanziarie	-	58.614	58.614
Passività finanziarie per diritti d'uso	-	4.610	4.610
Debiti commerciali ed altre passività	-	34.189	34.189
<b>Totale</b>	<b>-</b>	<b>97.413</b>	<b>97.413</b>

## Livelli gerarchici di valutazione del *fair value*

In relazione agli strumenti finanziari rilevati nella situazione patrimoniale-finanziaria al fair value, l'IFRS 7 richiede che tali valori siano classificati sulla base di una gerarchia di livelli che rifletta la significatività degli input utilizzati nella determinazione del *fair value*.

Si distinguono i seguenti livelli:

- Livello 1 – quotazioni rilevate su un mercato attivo per attività o passività oggetto di valutazione;
- Livello 2 – input diversi dai prezzi quotati di cui al punto precedente, che sono osservabili direttamente (prezzi) o indirettamente (derivati dai prezzi) sul mercato;
- Livello 3 – input che non sono basati su dati di mercato osservabili. Le “Attività valutate al fair value” rientrano in questa categoria.

## Autorizzazione alla pubblicazione

Questo documento è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 6 agosto 2019 e sarà messo a disposizione del pubblico secondo le modalità e nei termini di legge.

Per il Consiglio di Amministrazione  
Il Presidente (Marco Carrai)

**ALLEGATI AL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE  
ABBREVIATO 2019**

**PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELLE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI  
NEL PRIMO SEMESTRE 2019 (importi in migliaia di Euro)**

	DIRITTI DI CONCESSIONE	DIRITTI BREVETTO E UTILIZZO OPERE INGEGNO	IMMOBIL.NI IN CORSO	ALTRI IMMOB.NI	TOTALE
Costo storico	196.834	12.444	14.411	12	<b>223.701</b>
Fondo ammortamento	-39.599	-11.145	0	0	<b>-50.744</b>
A - Valore al 31-12-18	157.235	1.299	14.411	12	<b>172.957</b>
<i><b>VARIAZIONI DI ESERCIZIO</b></i>					
Acquisti	712	291	2.828	0	<b>3.831</b>
Riclassifiche	631	56	-940	253	<b>0</b>
Ammortamenti	-2.912	-553	0	-13	<b>-3.478</b>
B - Saldo variazioni	-1.569	-207	1.887	241	<b>352</b>
Costo storico	198.177	12.790	16.299	266	<b>227.532</b>
Fondo ammortamento	-42.511	-11.698	0	-13	<b>-54.223</b>
<b>Valore al 30-06-2019 (A+B)</b>	<b>155.666</b>	<b>1.092</b>	<b>16.299</b>	<b>253</b>	<b>173.309</b>

## PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DELLE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI NEL PRIMO SEMESTRE 2019 (importi in migliaia di Euro)

	TERRENI, FABBRICATI E IMPIANTI DI PISTA		IMPIANTI E MACCHINARI	ATTREZ.R E IND.LI E COMM.LI	IMMOB. IN CORSO	ALTRI BENI	TOTALE
	gratuit.te devolvibili	di proprietà Società					
Costo storico	12.314	16.796	32.481	1.430	639	18.598	<b>82.258</b>
Fondo ammortamento	-11.042	-2.269	-26.216	-938	0	-14.939	<b>-55.404</b>
A - Valore al 31-12-18	1.272	14.527	6.265	492	639	3.659	<b>26.854</b>
<i>VARIAZIONI DI ESERCIZIO</i>							
Acquisti	71	29	1.215	39	755	841	<b>2.949</b>
Riclassifiche	-58	-3	145	3	-12	-74	<b>0</b>
Ammortamenti	-113	-63	-1.018	-24	0	-449	<b>-1.667</b>
B - Saldo variazioni	-100	-37	341	18	743	318	<b>1.283</b>
Costo storico	12.327	16.822	33.841	1.472	1.382	19.365	<b>85.207</b>
Fondo ammortamento	-11.155	-2.332	-27.234	-962	0	-15.387	<b>-57.071</b>
<b>Valore al 30-06-2019 (A+B)</b>	<b>1.172</b>	<b>14.490</b>	<b>6.606</b>	<b>510</b>	<b>1.382</b>	<b>3.977</b>	<b>28.137</b>

## RAPPORTI CON LE PARTI CORRELATE

voce di bilancio	30 GIUGNO 2019			30 GIUGNO 2018		
	valori in €/000	incidenza % su voce di bilancio	voce di bilancio (€/000)	valori in €/000	incidenza % su voce di bilancio	voce di bilancio (€/000)
<b><u>Società correlate</u></b>						
<i>Immobili A.O.U. Careggi Spa</i>						
Partecipazioni in imprese Collegate	195,7	34,35%	570	209,3	35,13%	596
Crediti verso società correlate	183,9	85,34%	215	234,2	75,44%	310
Ricavi non aviation	61,0	0,39%	15.497	50,0	0,36%	14.003
Altri ricavi e proventi	18,0	2,32%	775	24,5	0,51%	4.835
<i>Alatoscana Spa</i>						
Partecipazioni in imprese Collegate	374,1	65,65%	570	386,5	64,87%	596
Crediti verso società correlate	31,6	14,66%	215	76,2	24,56%	310
Altri ricavi e proventi	31,6	4,08%	775	31,6	0,65%	4.835
<b><u>Altre parti correlate</u></b>						
<i>Comune di Pisa</i>						
Debiti verso fornitori	12,2	0,05%	26.766	12,2	0,05%	23.053
<i>Pisamo Spa (*)</i>						
Debiti verso fornitori	-	0,00%	26.766	23,7	0,10%	23.053
<i>Delta Aerotaxi srl</i>						
Ricavi aviation	73,6	0,16%	44.813	70,3	0,16%	43.384
Ricavi non aviation	189,7	1,22%	15.497	178,1	1,27%	14.003
Altri ricavi e proventi	5,2	0,67%	775	5,0	0,10%	4.835
Crediti verso clienti	368,8	1,29%	28.684	232,7	1,05%	22.083
Crediti verso altri esigibili oltre l'anno	160,5	4,88%	3.287	258,9	4,91%	5.268
<i>Corporate Air Services srl</i>						
Ricavi aviation	384,6	0,86%	44.813	310,9	0,72%	43.384
Ricavi non aviation	38,3	0,25%	15.497	36,0	0,26%	14.003
Altri ricavi e proventi	1,1	0,14%	775	0,9	0,02%	4.835
Crediti verso clienti	23,2	0,08%	28.684	218,4	0,99%	22.083
<i>Delify srl</i>						
Ricavi non aviation	18,0	0,12%	15.497	18,3	0,13%	14.003
Altri ricavi e proventi	0,4	0,05%	775	0,5	0,01%	4.835
Crediti verso clienti	0,2	0,00%	28.684	7,7	0,03%	22.083
<i>ICCA srl</i>						
Ricavi non aviation	50,5	0,33%	15.497	60,3	0,43%	14.003
Altri ricavi e proventi	1,0	0,13%	775	0,6	0,01%	4.835
Crediti verso i clienti	67,0	0,23%	28.684	33,3	0,15%	22.083
<i>Corporacion America Italia srl</i>						
Crediti verso clienti	0,9	0,00%	28.684	0,9	0,00%	22.083
Altri debiti esigibili entro l'anno	597,7	4,30%	13.892	1.017,3	6,60%	15.410
<i>Comune di Firenze</i>						
Ricavi non aviation	3,0	0,02%	15.497	3,0	0,02%	14.003
Crediti verso clienti	-		28.684	1,5	0,01%	22.083
Costi per servizi	53,3	0,33%	15.943	-	0,00%	-
Altri debiti esigibili entro l'anno	6,3	0,05%	13.892	-	0,00%	-

(\*) 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 Galletti (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 2019.

2. Si attesta, inoltre, che il Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2019:

- è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002;
- corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
- è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'emittente.

3. La relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione nonché della situazione dell'emittente, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui sono esposti.

Firenze, 6 agosto 2019

Per il Consiglio di Amministrazione  
Gina Giani (Amministratore Delegato)

Il Dirigente Preposto  
Marco Galletti

---

**RELAZIONE DI REVISIONE CONTABILE LIMITATA PWC**

---



**TOSCANA AEROPORTI SPA**

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

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

Agli azionisti della  
Toscana Aeroporti SpA

**Introduzione**

Abbiamo svolto la revisione contabile limitata dell'allegato bilancio consolidato semestrale abbreviato, costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria consolidata, dal conto economico consolidato, dal conto economico complessivo consolidato, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato, dal rendiconto finanziario consolidato e dalle relative note illustrate della Toscana Aeroporti SpA e controllate (Gruppo Toscana Aeroporti) al 30 giugno 2019. Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (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 e contabili, analisi di bilancio ed altre procedure di revisione contabile limitata. La portata di una 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.

**PricewaterhouseCoopers SpA**

Sede legale e amministrativa: Milano 20140 Via Monte Rosa 01 Tel. 027785240 Cap. Soc. Euro 6.860.000,00 i.v., C.F. e P.IVA e Reg. Imp. Milano 12979880155 Iscratt. al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: **Ancona** 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 0512132311 - **Bari** 70122 Via Abate Giacomo 72 Tel. 0805640211 - **Bologna** 40126 Via Angelo Finelli 8 Tel. 0516186211 - **Brescia** 25123 Via Borgo Pietro Walzer 23 Tel. 0303697501 - **Catania** 95129 Corso Italia 302 Tel. 0957532311 - **Firenze** 50121 Viale Giuseppe 15 Tel. 0552482811 - **Genova** 16121 Piazza Pierapietra 9 Tel. 01029041 - **Napoli** 80121 Via dei Mille 16 Tel. 08136181 - **Padova** 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049873481 - **Palermo** 09141 Via Marchese Ugo 66 Tel. 091349737 - **Parma** 43121 Viale Tumino 20/A Tel. 0521275911 - **Pescara** 65127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 0854545711 - **Roma** 00154 Largo Fochetti 20 Tel. 06570251 - **Torino** 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011556771 - **Trento** 38122 Viale della Costituzione 23 Tel. 0461237004 - **Treviso** 31100 Viale Felisenti 60 Tel. 0422696911 - **Trieste** 34125 Vm Cesare Battisti 18 Tel. 0403480281 - **Udine** 33100 Via Foscolle 43 Tel. 043225789 - **Varese** 21100 Via Albuza 43 Tel. 0332285039 - **Verona** 37135 Via Francia 23/C Tel. 0458263001 - **Vicenza** 36100 Piazza Pontelandolfo 9 Tel. 0444390331

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

### 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 2019, non sia stato redatto, in tutti gli aspetti significativi, in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall'Unione Europea.

Firenze, 6 agosto 2019

PricewaterhouseCoopers SpA



Luigi Nucci  
(Revisore legale)